

Brusel 5. března 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	5. března 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ o Strategii EU pro námořní průmysl

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 111 final.

Příloha: COM(2026) 111 final



V Bruselu dne 4.3.2026
COM(2026) 111 final

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

o Strategii EU pro námořní průmysl

1. ÚVOD

Evropa je vodní kontinent. Evropská unie a její členské státy spravují největší společnou námořní oblast na světě s výlučnými ekonomickými zónami o rozloze 25 milionů km². Unie má jedno z nejdelších pobřeží na světě, které se táhne v délce 70 000 km přes 22 členských států, a 42 000 km dlouhou síť vnitrozemských vodních cest s tisíci přístavů, přístavišť, loděnic a dodavatelů, což podtrhuje potřebu dále využívat potenciál evropského jednotného trhu vodní dopravy.

Evropské odvětví námořního zpracovatelského průmyslu² a vodní dopravy³ jsou strategickými odvětvími pro evropskou autonomii, odolnost, obranu, hospodářskou bezpečnost, prosperitu, dekarbonizaci a udržitelné využívání a ochranu aktiv a zdrojů ve výlučných ekonomických zónách. Evropské odvětví námořního zpracovatelského průmyslu je světovým lídrem v oblasti komplexního a špičkového lodního stavitelství a pokročilých technologií. Je hnací silou inovací v oblasti udržitelné vodní dopravy a modré ekonomiky a tvoří základ průmyslového růstu v regionech. Evropské odvětví námořní dopravy je vedoucím poskytovatelem námořních služeb v celosvětovém měřítku, zajišťuje dodávky základního zboží, umožňuje obchod a přispívá k energetické nezávislosti EU. Spolu s dalšími segmenty vodní dopravy určuje také poptávku po výrobcích a službách námořního zpracovatelského průmyslu a určuje technologické možnosti.

Obě tato odvětví jsou klíčová pro posílení vojenských kapacit Unie a členských států, protože usnadňují přesun vojsk a zajišťují dodávky námořních plavidel, civilních plavidel dvojího užití i vojenských plavidel. Mají také zásadní význam pro zavádění a ochranu digitální infrastruktury EU a infrastruktury pro výrobu energie na moři, jako jsou potrubí, elektrické a datové kabely a větrné elektrárny. Další dílčí segmenty, jako jsou výletní plavby a námořní cestovní ruch, mají významný inovační potenciál pro zvýšení jejich udržitelnosti.

Tento vodní ekosystém čelí výzvam. Draghiho⁴ a Niinistöova zpráva⁵ zdůrazňují, že je vystaven intenzivní globální konkurenci a napětí, rostoucí závislosti na výrobě a financování lodí ve třetích zemích, požadavkům na dekarbonizaci a stárnutí pracovní síly s potřebou prohlubování dovedností nebo změny kvalifikace.

Evropa potřebuje politický rámec, který ochrání a podpoří její odvětví námořního zpracovatelského průmyslu a námořní dopravy, zvýší jejich inovační kapacitu, podpoří digitalizaci, udržitelnost a dekarbonizaci jako zdroje průmyslových příležitostí, zajistí vedoucí technologické postavení a posílí jejich konkurenceschopnost. Spolu s přístavy mají tato odvětví zásadní význam pro postavení EU na nestabilní geopolitické scéně a pro strategickou autonomii EU, její hospodářskou bezpečnost a připravenost. Komise proto spolu s touto strategií pro námořní průmysl navrhuje také Strategii EU pro přístavy.

¹ Včetně nejvzdálenějších regionů EU.

² Pojem „námořní zpracovatelský průmysl“ zahrnuje širokou škálu průmyslových činností a služeb, včetně: 1) stavby, oprav, údržby, přestavby, modernizace, demontáže a recyklace námořních plavidel a plavidel vnitrozemské plavby, člunů, plovoucích plošin a dalších specializovaných plovoucích a podvodních jednotek a 2) výroby vybavení a technologií pro námořní a přístavní činnosti a činnosti modré ekonomiky.

³ Pojem „námořní doprava“ zahrnuje všechna odvětví služeb nákladní i osobní přepravy po moři, včetně pobřežní dopravy, námořní dopravy na krátké vzdálenosti a dálkové námořní dopravy, specializovaných služeb námořní přepravy, jakož i obchodních modelů trampové a liniové dopravy.

⁴ The future of European competitiveness. Report by Mario Draghi (Budoucnost evropské konkurenceschopnosti. Zpráva Maria Draghiho) (2024).

⁵ Safer Together – Strengthening Europe’s Civilian and Military Preparedness and Readiness. Report by Special Adviser Niinistö (Společně bezpečnější – posílení civilní a vojenské pohotovosti a připravenosti Evropy. Zpráva zvláštního poradce Niinistöa) (2024).

Nyní je třeba jednat. Tato Strategie EU pro námořní průmysl, která vychází z Dohody o čistém průmyslu a různých souvisejících iniciativ EU⁶, stanoví vizi a postup založený na šesti pilířích:

Strategie EU pro námořní průmysl



2. STAVBA, VYBAVENÍ A OPRAVY

Silné odvětví námořního zpracovatelského průmyslu⁷ má strategický význam pro svrchovanost Evropy. Zajišťuje Evropě schopnost stavět a udržovat plavidla, vybavení, plošiny a technologie potřebné pro podporu a ochranu jejich životně důležitých zájmů: od energetické nezávislosti, odolnosti vůči změně klimatu a zásobování potravinami⁸ až po ochranu hranic, obranu, ochranu kritické infrastruktury, vojenskou mobilitu, pozorování oceánů a námořní plavbu v arktických vodách⁹.

Zachování kritického objemu stavitelství obchodních lodí v EU je klíčové pro udržení námořního vojenského lodního stavitelství, a to vzhledem k silným vazbám dvojího užití a vzájemnému obohacování obou oblastí¹⁰. Je také důležité pro zachování životaschopných dodavatelských řetězců v Evropě a pro zajištění kontroly nad klíčovými technologiemi a know-how. Toto je nezbytné pro podporu pracovních míst, investic a inovací na regionální úrovni, včetně okrajových oblastí, ostrovů a nejbvzdálenějších regionů. Kapacity pro opravu lodí, jejich údržbu, přestavbu, modernizaci a recyklaci mají zásadní význam pro dosažení pokroku v bezpečnosti, dekarbonizaci a oběhovosti vodní dopravy.

⁶ Včetně Kompasu konkurenceschopnosti EU (COM(2025) 30 final), Evropského paktu pro oceány (COM(2025) 281 final), Strategie EU pro námořní bezpečnost (14280/23), Strategie pro vodohospodářskou odolnost (COM(2025) 280 final) a Akčního plánu pro nulové znečištění (COM(2021) 400 final).

⁷ Evropský námořní zpracovatelský průmysl zahrnuje 300 loděnic a 28 000 výrobců námořního vybavení. V souvislosti s Cestou transformace mobility (2024) byla provedena analýza charakteristik, potřeb, výzev a příležitostí tohoto odvětví zdola nahoru. Výsledná doporučení jsou zohledněna v této strategii.

⁸ Například prostřednictvím specializovaných plavidel, konvertorů a plovoucích plošin, základových konstrukcí a elektrické infrastruktury pro obnovitelné zdroje energie na moři obecně a konkrétně pak pro výrobu větrné energie na moři, moderních bagrů umožňujících ochranu před stoupající hladinou moří a říčními povodněmi a plavidel pro udržitelný rybolov a akvakulturu. Pokud jde konkrétně o rybářská plavidla, Komise do 3. čtvrtletí roku 2026 zveřejní plán energetické transformace rybolovu a akvakultury, v němž bude toto odvětví orientovat na energetickou transformaci a shromažďovat poznatky a doporučení od partnerství pro energetickou transformaci v oblasti rybolovu a akvakultury v EU.

⁹ Prostřednictvím hlídkových a námořních plavidel, plavidel pro pokládku a údržbu podmořských kabelů, plavidel dvojího užití, výzkumných plavidel, technologií pro průzkum, pozorování, monitorování a sledování oceánů, ledoborců a plavidel schopných plavby v ledových podmínkách.

¹⁰ Nové společné sdělení o posílení hospodářské bezpečnosti EU (JOIN (2025) 977), které zdůrazňuje význam investic do dynamické průmyslové základny, výslovně uznává lodní stavitelství jako strategické odvětví dvojího užití.

2.1 Námořní zpracovatelský průmysl v EU: podpora růstu a konkurenceschopnosti na rozhodujících trzích

Evropa si dnes stále udržuje globální prvenství u některých technologicky nejvyspělejších typů plavidel (např. výletních lodí, vojenských plavidel, ledoborců, výzkumných plavidel, plavidel pro pokládku a údržbu podmořských kabelů, plavidel pro podporu větrných elektráren na moři, plovoucích a konvertorových platform, jachet a rekreačních plavidel), čistých pohonných systémů a pokročilého vybavení. Jelikož se 97 % světové flotily výletních lodí staví v Evropě, je výroba výletních lodí klíčová pro to, aby si Evropa udržela a dále rozvíjela své komplexní kapacity lodního stavitelství i v dalších segmentech, které jsou zásadní z hlediska strategické autonomie.

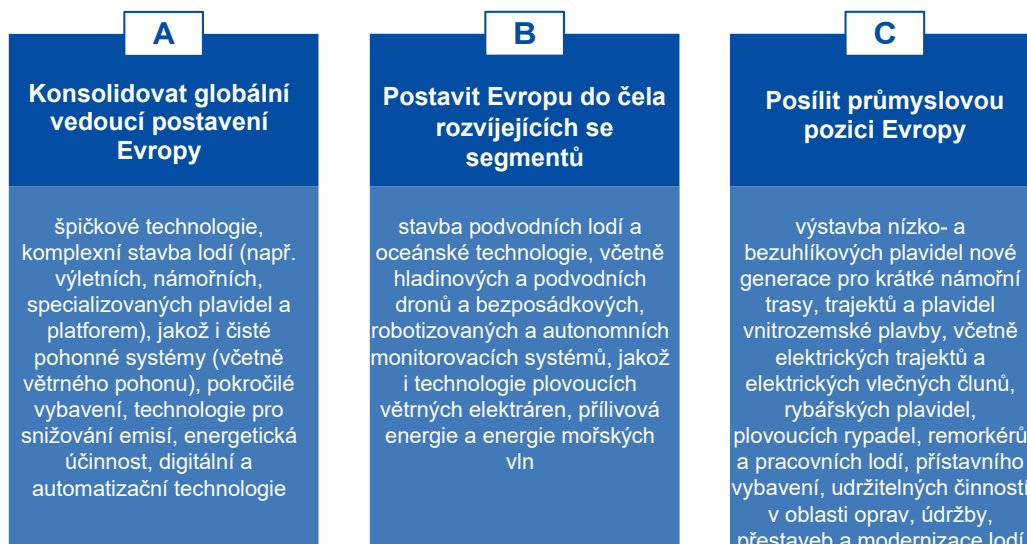
V jiných segmentech trhu, konkrétně v oblasti stavby obchodních lodí, evropské loděnice v posledních desetiletích ztratily podíl na světovém trhu v důsledku deformovaného mezinárodního trhu, který ovlivnily masivní státní investice ve třetích zemích, netržní postupy a rozdíly v nákladech na práci a energii. Zatímco evropské loděnice se specializují na trhy s vysokou hodnotou a malým objemem, zahraniční konkurenti vstupují i do těchto segmentů. V poslední době průmysl EU ve strategických segmentech lodního stavitelství, jako jsou trajekty¹¹ a plavidla pro instalaci větrných elektráren na moři, ztrácí své postavení ve prospěch zemí, jako je Čína. Stále více je ohrožena také vedoucí pozice v oblasti podvodních plavidel a námořního a přístavního vybavení.

Pro udržení evropské námořní výrobní základny a uvolnění jejího inovačního potenciálu musí EU a její členské státy soustředit úsilí své průmyslové politiky tam, kde lze reálně dosáhnout nejlepších výsledků, tj. do **segmentů s vysokou přidanou hodnotou a silným průmyslovým potenciálem pro výrobu v EU**¹².

¹¹ Podíl Evropy na trhu stavby velkokapacitních trajektů (tj. nad 5 000 GT) dodaných na domácí (unijní) trh činil v letech 2020–2024 celkem 38 %, což představuje v průměru tři dodaná plavidla ročně. Evropa, která byla až do roku 2010 světovým lídrem, zaznamenala v letech 2020–2024 pokles svého globálního tržního podílu na přibližně 15 % (z 60 % v roce 2010).

¹² Dekarbonizace, digitalizace, očekávané podstatné rozšiřování využívání obnovitelných zdrojů energie na moři a vznik nových růstových trhů v modré ekonomice – jako jsou technologie pro podvodní a oceánské pozorování, vojenská mobilita či nárůst investic do obrany – vytvářejí příležitosti k využití a posílení evropské námořní výrobní základny. Odhaduje se například, že do roku 2030 se počet elektrifikovatelných trajektů zvýší až na 364, a to v závislosti na faktorech, jako je zvýšení hustoty energie v bateriích a míra využití energie z pevniny. Dále se odhaduje, že v letech 2020 až 2050 budou dvě třetiny ze stávajícího loďstva 12 000 plavidel vnitrozemské plavby provozovaných na evropských vodních cestách modernizovány a jedna třetina bude nově postavena (přibližně 140 nových plavidel ročně).

Vize pro námořní zpracovatelský průmysl EU do roku 2030



CÍL: podpořit námořní zpracovatelský průmysl EU v naplnění jeho ambice dodat nebo modernizovat do roku 2035 7 000 až 10 000* udržitelných a digitalizovaných plavidel

**Manifest SEA Europe „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035“ (Vyplováme s cílem postavit v Evropě do roku 2035 10 000 udržitelných a digitalizovaných plavidel) (2024).*

Dosažení tohoto ambiciózního cíle bude vyžadovat opatření zaměřená na nabídku i poptávku a vhodné podmínky, včetně úzké spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Za tímto účelem Komise zahájí činnost **Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu EU** s cílem posílit průmyslovou suverenitu Evropy a její vedoucí technologické postavení na vybraných rozhodujících trzích námořního zpracovatelského průmyslu a nových technologií. Aliance bude sdružovat zúčastněné strany z vodního ekosystému a rovněž vnitrostátní a regionální orgány. Připraví podmínky pro identifikaci obchodních případů pro průmyslové činnosti v Evropě a usnadní společné plány a rezervu projektů v určených oblastech. Aliance bude rovněž aktivně napomáhat EU a členským státům při sladění investičních priorit, identifikaci doplňkových pobídek na podporu poptávky a synergií v celém hodnotovém řetězci v Evropě a koordinaci podpůrných mechanismů EU s vnitrostátními projekty.

2.2 Modernizace námořní výrobní základny v EU

Do roku 2030 musí evropský průmysl dále pokročit směrem k inteligentnímu a čistému námořnímu zpracovatelskému průmyslu s využitím digitalizace, pokročilé robotiky, umělé inteligence, modularity, energetické účinnosti a oběhovosti v průmyslových procesech. To má zásadní význam pro zvýšení odolnosti a nákladové efektivity námořního zpracovatelského průmyslu v Evropě, zmírnění hrozícího nedostatku pracovních sil, zvýšení produktivity a rozšíření provozní kapacity průmyslových zařízení.

V **malých a středních loděnicích** je třeba více využívat inovativní výrobní technologie, pokud jde o materiály, procesy, umělou inteligenci a dovednosti. Komise proto zahajuje výzvu k stěžejní iniciativě v oblasti výzkumu a inovací „Loděnice budoucnosti“¹³,

¹³ Pracovní program Horizont Evropa na roky 2026–2027 – CL5-2026-05-D5-12). Orientační rozpočet: 21 milionů EUR.

kteřá má podpořit testování a demonstraci těchto technologií v reálném prostředí loděnic, s cílem umožnit další replikaci a rozšiřování výsledků.

Úzká místa v oblasti správních povolení mohou omezovat schopnost loděnic rozšiřovat či modernizovat svá zařízení nebo instalovat dekarbonizační technologie, jako je infrastruktura pro zásobování čistými palivy nebo přístavní elektrifikace. Nedávno navržené nařízení o urychlení posuzování vlivů na životní prostředí¹⁴ a balíček opatření pro evropské elektrizační soustavy mohou urychlit elektrifikaci průmyslových areálů i v přístavních oblastech, jako jsou zařízení na opravu a údržbu lodí, a spolunormotvůrci by je měli přijmout co nejdříve. **Navrhovaný akt o akcelérátoru průmyslu** zjednoduší a urychlí povolořovací postupy, a to i pro zařízení námořního zpracovatelského průmyslu.

A konečně, Komise spolu se zúčastněnými stranami v rámci Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu EU prozkoumá způsoby, jak optimalizovat přeshraniční výrobu a synergie v dodavatelském řetězci a podpořit normalizaci tam, kde lze dosáhnout úspor z rozsahu, např. ke snížení nákladů a doby zavádění některých součástí pro plavidla nové generace.

2.3 Využití veřejných zakázek a financování na podporu vedoucího postavení průmyslu EU

Strategické využívání veřejných zakázek může podpořit poptávku po čistém, inovativním zboží a službách pod značkou *Made in EU*, včetně klíčových strategických plavidel na rozhodujících trzích¹⁵, které mají zásadní význam pro odolnost a hospodářskou bezpečnost EU.

Komise bude spolupracovat s členskými státy EU/EHP na identifikaci a usnadnění **víceletého souhrnného zásobníku veřejných zakázek napřič veřejnými zadavateli v EU/EHP** s cílem vytvořit dlouhodobý agregovaný signál veřejné poptávky v příslušných segmentech (např. trajekty, výzkumná plavidla, ledoborce, remorkéry, drony¹⁶) a podpořit připravenost odvětví evropského námořního zpracovatelského průmyslu na uspokojení této poptávky.

V souvislosti s připravovanou revizí rámce EU pro zadávání veřejných zakázek a v souladu s mezinárodními závazky navrhne Komise ve vybraných strategických segmentech veřejných zakázek **cílené necenové požadavky** na podporu cílů EU v oblasti průmyslové odolnosti a hospodářské bezpečnosti.

Kromě toho Komise posoudí vnější závislosti a potřebu stanovení necenových kritérií pro zadávání zakázek na specializovaná plavidla při navrhování podmínek dražby pro strategické námořní projekty, projekty v oblasti obnovitelných zdrojů energie nebo podvodní projekty.

Veřejné financování může rovněž posílit soukromou poptávku po inteligentních a čistých výrobcích, a podpořit tak inovace a tvorbu hodnot v EU. Za tímto účelem byly do návrhů víceletého finančního rámce (2028–2034), a zejména do návrhu Evropského fondu pro

¹⁴ Návrh revidované směrnice o urychlení povolořovacího postupu pro projekty v oblasti infrastruktury (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Jako příklady lze uvést např. přímý nákup trajektů pro místní, městskou a ostrovní dopravu, oceánografických a výzkumných plavidel, ledoborců, pracovních člunů, plavidel pro kontrolu znečištění, pátracích a záchranných plavidel, výcvikových a vyprošťovacích plavidel, nákup součástí, opravy a specializované služby, jako jsou námořní, hlídková a strážní aktiva a technologie.

¹⁶ S ohledem na vytvoření víceúčelového záložního loďstva plavidel EU pro kabelovou infrastrukturu v souladu s Akčním plánem EU o bezpečnosti kabelů (JOIN(2025) 9 final) a s příslušnými opatřeními v rámci Akčního plánu pro dronovou a protidronovou bezpečnost (COM(2026) 81 final) a v součinnosti s nimi.

konkurenceschopnost (ECF), zahrnuty **cílené preferenční podmínky EU** na ochranu strategických technologií a kapacit v souladu s mezinárodními závazky.

Nové **společné sdělení o posílení hospodářské bezpečnosti EU**¹⁷ důrazně vyzývá členské státy, skupinu EIB a další mezinárodní finanční instituce, jakož i národní rozvojové banky, které provádějí vnitrostátní nebo unijní rozpočty, aby při rozhodování o financování zohledňovaly hledisko hospodářské bezpečnosti¹⁸.

2.4 Zajištění spravedlivé hospodářské soutěže se třetími zeměmi

Cílem Komise je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž v celosvětovém měřítku a chránit evropský námořní zpracovatelský průmysl před škodlivými obchodními praktikami, jako jsou predátorské ceny, netržně orientované dotace, porušování práv duševního vlastnictví a nucené převody technologií do třetích zemí.

Komise zahájí strukturovaný dialog s námořním zpracovatelským průmyslem EU, případně v rámci Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu, s cílem dále posílit jeho zpravodajské kapacity pro sledování vývoje globální politiky a trhu v oblasti lodního stavitelství, strategických rizik, hrozeb a příležitostí pro odolnost dodavatelského řetězce, jakož i překážek přístupu na trh ve třetích zemích. Za tímto účelem bude Komise mimo jiné využívat novou Alianci hodnotových řetězců námořního průmyslu EU, jakož i síť delegací EU a nové informační centrum pro hospodářskou bezpečnost, jak bylo oznámeno v novém společném sdělení o posílení hospodářské bezpečnosti EU¹⁹. To pomůže lépe odhalit a určit oblasti, kde nekalé obchodní praktiky ve třetích zemích poškozují nebo mohou poškodit loděnice a výrobce vybavení v EU, a poslouží jako podklad k případným obchodním opatřením nebo krokům k zajištění spravedlivé hospodářské soutěže.

Pokud jde o lepší ochranu odvětví před škodlivými obchodními praktikami, Komise podnikne tyto kroky:

- **posoudit možnosti a v případě potřeby a proveditelnosti navrhnout nový odvětvový nástroj**²⁰ nebo cílené změny svého souboru nástrojů obchodní politiky v souladu s mezinárodními závazky. Možnosti se zaměří na konkrétní segmenty, které jsou klíčové pro strategickou autonomii a hospodářskou bezpečnost Evropy a v nichž jsou loděnice EU stále aktivní, ale čelí nekalé mimoevropské konkurenci²¹,
- **využít stávající a budoucí obchodní a investiční dohody** k ochraně a podpoře zájmů námořní výrobní základny EU, mimo jiné prostřednictvím přístupu na trh, antisubvenčních závazků, závazků v oblasti transparentnosti a ustanovení o ochraně práv duševního vlastnictví,
- **obnovit úsilí o uzavření budoucí mezinárodní dohody v oblasti lodního stavitelství**, která by řešila netržní praktiky v tomto odvětví.

¹⁷ JOIN(2025) 977.

¹⁸ To zahrnuje upřednostňování podpory pro podniky v EU, které snižují zahraniční závislost v kritických odvětvích, a zabránění tomu, aby dodavatelé z vysoce rizikových třetích zemí získali přístup k financování z prostředků EU nebo členských států.

¹⁹ JOIN(2025) 977.

²⁰ Vzhledem k tomu, že nařízení (EU) 2016/1035 o ochraně proti cenám působícím újmou v loďařství nelze použít z toho důvodu, že nebyla ratifikována loďařská dohoda OECD z roku 1994.

²¹ Např. typy lodí, které jsou nezbytné pro vojenskou mobilitu a bezpečnost zásobování v době krize, jako jsou trajekty a plavidla vnitrozemské plavby, a také specializované lodě, které jsou klíčové pro ochranu výroby energie na moři a digitální infrastruktury v Evropě.

Komise bude i nadále podporovat rovné podmínky v oblasti vývozních úvěrů pro loď prostřednictvím dalšího rozvoje **odvětvové dohody o lodích (SSU)²² v rámci Ujednání OECD o státem podporovaných vývozních úvěrech**, včetně začlenění zvláštních ustanovení o lodích s nulovými a nízkými emisemi. Komise bude rovněž usilovat o podporu loděnic, výrobců vybavení a poskytovatelů služeb z EU na trzích třetích zemí prostřednictvím **vytvoření nového nástroje financování vývozních úvěrů na úrovni EU²³**.

2.5 Posílení globálního rámce pro recyklaci lodí a podpora oběhovosti v námořním průmyslu

Recyklace lodí umožňuje využití a opětovné použití cenných materiálů, jako je ocel, měď a hliník, což snižuje potřebu těžby primárních zdrojů a podporuje zásady oběhového hospodářství. Předpokládá se, že v příštím desetiletí bude recyklováno více než 16 000 lodí. Cílem Komise bude **posílit Hongkongskou úmluvu o recyklaci lodí²⁴**, aby poskytovala aktualizovaný a pevnější globální rámec. Konečným cílem je dosáhnout úplného souladu mezi mezinárodními pravidly a nařízením EU o recyklaci lodí a zajistit bezpečné, udržitelné a odpovědné recyklační postupy na mezinárodní úrovni.

Komise rovněž v návaznosti na nařízení EU o recyklaci lodí prozkoumá způsoby, jak podpořit **rozšíření domácích kapacit EU pro recyklaci lodí** prostřednictvím zvýšení jejich nákladové efektivnosti, a bude spolupracovat s obchodními partnery disponujícími kapacitami pro recyklaci lodí, počínaje Indií, s cílem podpořit vysoké environmentální a sociální standardy. Jelikož recyklované materiály budou mít pro ekologickou výrobu v EU stále vyšší hodnotu, je Komise připravena pomoci zúčastněným stranám při rozvoji přístupů EU „od kolébky ke kolébce“ v námořním průmyslu – napříč klastry pro ocelářství, lodní stavitelství a recyklaci lodí a šrotu v Evropě²⁵ – a podporovat tak průmyslové synergie, nové příležitosti a osvědčené postupy v oblasti životního prostředí.

Komise bude i nadále podporovat strategie oběhovosti v námořním průmyslu sahající od návrhu až po ukončení životnosti a materiálové využití prostřednictvím podpory výzkumu a inovací²⁶. Vodítkem pro další úsilí v této oblasti bude plán zavádění oběhového hospodářství pro rekreační lodě s ukončenou životností²⁷, který stanoví cíle, jichž má být dosaženo do roku 2030.

Stěžejní opatření

- *Zahájit činnost Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu EU s cílem podpořit vedoucí postavení na rozhodujících trzích hlavních trzích.*
- *Podporovat digitální, čistou a oběhovou transformaci evropských loděnic („Loděnice budoucnosti“).*

²² To znamená vytvořit rovné podmínky (kdy je hospodářská soutěž založena na ceně a kvalitě lodí, a nikoli na poskytovaných finančních podmínkách) a usilovat o odstranění narušení obchodu v souvislosti se státem podporovanými vývozními úvěry.

²³ Tento nový nástroj by poskytoval finanční podporu EU národním exportním úvěrovým agenturám v EU, aby se zvýšila konkurenceschopnost jejich finančních nabídek, včetně mezinárodních kupců lodí.

²⁴ Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí (2009).

²⁵ Případně jako součást nové Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu EU.

²⁶ Vycházejí také z nástrojů, jako jsou pasy umožňující sledovat celý životní cyklus a materiál lodí a indexy environmentální výkonnosti loděnic, které byly vyvinuty v rámci projektů *Circle of Life* a *EcoShipYards* financovaných EU.

²⁷ Plán zavedení oběhového hospodářství pro rekreační lodě s ukončenou životností, který vypracovala asociace Evropský lodní průmysl (European Boating Industry) ve spolupráci s Komisí v roce 2023.

- *Využívat veřejné zakázky a financování EU, jak je navrženo ve víceletém finančním rámci, na podporu vedoucího postavení průmyslu EU, a to i prostřednictvím zásobníků veřejných zakázek a cílených necenových kritérií a kritérií hospodářské bezpečnosti.*
- *Opatření k zajištění spravedlivé hospodářské soutěže v mezinárodním měřítku pro loděnice a výrobce vybavení v EU, včetně vývozních úvěrů pro lodě a v případě potřeby a proveditelnosti včetně odvětvových obchodních opatření.*

3. PŘEPRAVA A PROPOJENÍ

Námořní doprava jako strategické odvětví přepravuje přibližně 75 % vnějšího obchodu EU a 30 % nákladů v rámci EU. Loďstvo pod kontrolou EU je největší na světě a představuje více než třetinu světové lodní tonáže napříč všemi segmenty. Evropští provozovatelé si udržují silné postavení na trhu kontejnerové a velkoobjemové dopravy, přepravy energie a vysoce specializovaných námořních služeb. Námořní osobní a nákladní spojení jsou životně důležité pro ostrovy a nejvzdálenější regiony EU, neboť zajišťují územní soudržnost a podporují místní komunity a cestovní ruch. Loďstva, která plují pod vlajkou EU a jsou pod kontrolou EU, jsou mezinárodně uznávána pro své příkladné standardy v oblasti bezpečnosti a ochrany, inovací a environmentální výkonnosti²⁸.

Odvětví námořní dopravy v EU se zároveň pohybuje ve stále složitějším prostředí, které se vyznačuje narušeními a politickou nestabilitou, vysokými náklady na energetickou transformaci, stárnoucí pracovní silou a intenzivní celosvětovou konkurencí, zejména ze strany východní a jihovýchodní Asie. Nedávný geopolitický vývoj znovu zdůraznil jeho strategický význam pro světový obchod s energiemi a zbožím. Současně zdůraznil také rostoucí vystavení tohoto odvětví mezinárodním bezpečnostním výzvám, které představují závažná rizika pro svobodu plavby, ale – což je ještě důležitější – pro bezpečnost plavidel a jejich posádek, a vedou k nárůstu přepravních a pojistných nákladů.

V této souvislosti se tato strategie snaží udržet toto odvětví jako klíčového poskytovatele kvalitních, účinných, bezpečných a udržitelných služeb námořní přepravy a zároveň vytvořit lepší podmínky pro výrobní základnu EU.

Dosažení cílů této strategie vyžaduje soudržný politický a regulační rámec a spolupráci na unijní i vnitrostátní úrovni. **Technickou a operační základnu politiky Unie v oblasti námořní dopravy zajišťuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA).** Hraje klíčovou roli při harmonizovaném provádění a usnadňuje inovativní a účinná řešení, mimo jiné díky své rozsáhlé znalostní základně. Bude mít také klíčový význam pro podporu provádění regulačních opatření stanovených v této strategii. Agentura EMSA dále poskytuje námořním orgánům ve Středomoří technickou pomoc a podporu při budování kapacit²⁹. **3.1 Vlastnictví a vlajky**

Zachování významného podílu námořních aktiv a zvýšení atraktivity vlajek EU podpoří postavení EU ve světovém obchodu a zajistí komunikační trasy. Posílí také schopnost EU utvářet globální normy a politiky v oblasti bezpečnosti, ochrany, práce, ochrany klimatu a životního prostředí.

²⁸ Úmluvy IMO o námořní bezpečnosti a ochraně životního prostředí jsou provedeny v *acquis* EU. Členské státy jsou právně vázány k jejich uplatňování spolu se specifickými pravidly EU, často za přísnějších požadavků než v jiných regionech světa.

²⁹ Prostřednictvím programu SAFEMED V financovaného z nástroje NDICI – Globální Evropa.

V této souvislosti bude Komise při posuzování režimů podpory členských států (např. daně z tonáže), které jsou klíčovým nástrojem pro udržení podílů na trhu a konkurenceschopnosti domácího odvětví vodní dopravy a zvýšení atraktivity vlajek členských států tváří v tvář silné konkurenci na světových trzích, **i nadále vycházet z pokynů Společenství pro státní podporu v námořní dopravě**³⁰. Komise **vyzývá členské státy, aby dále pokročily v pragmatických opatřeních**, jako je zefektivnění vnitrostátních správních postupů³¹, zavádění digitálních certifikátů, úplná digitalizace rejstříků a využívání nástrojů založených na umělé inteligenci k optimalizaci postupů. Ze své strany Komise **naváže strukturovaný dialog o spolupráci** s členskými státy a zúčastněnými stranami z odvětví zaměřený na podporu konkurenceschopnosti a kvality námořní dopravy, mimo jiné v souvislosti s prováděním mezinárodních a unijních právních předpisů týkajících se **dodržování požadavků na státy vlajky**. Komise bude spolu s členskými státy pokračovat ve svém úsilí v rámci IMO zaměřeném na posílení regulačního dohledu nad státy vlajky, aby účinně plnily své povinnosti.

3.2 Energetická transformace a dekarbonizace

Podpora dekarbonizace a snižování znečištění v námořním odvětví při zachování jeho konkurenční výhody vyžaduje jasná a předvídatelná pravidla, a to i na celosvětové úrovni. To může podpořit inovace a vedoucí postavení na rychle se vyvíjejícím trhu v odvětví vodní dopravy a stimulovat poptávku po čistých palivech a technologiích v Evropě.

Čistá transformace bude vyžadovat kombinaci větší energetické účinnosti a zavádění nových technologií pohonu a alternativních paliv. S cílem vytvořit podmínky pro masovou výrobu a rozšíření těchto paliv v *těžko dekarbonizovatelných* odvětvích představila Komise **investiční plán pro udržitelnou dopravu**³². V námořní dopravě se to promítne ve větším využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a tam, kde je to proveditelné, v přímé elektrifikaci³³. V této souvislosti bude Komise rovněž usilovat o vytvoření integrovaného trhu s biomethanem a zároveň vyzve členské státy, aby zajistily, že vnitrostátní opatření nebudou zavádět nepřímé překážky přeshraničního obchodu s biomethanem a neomezí jeho dostupnost na jednotném trhu. Aliance pro obnovitelná a nízkouhlíková paliva bude podporovat diskuse mezi majiteli lodí, odvětvím udržitelných paliv a finančními institucemi s cílem podpořit výrobu a dodávky obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví vodní dopravy.

Iniciativa pro námořní paliva FuelEU a zahrnutí odvětví vodní dopravy do systému EU pro obchodování s emisemi podtrhuje závazek EU utvářet čistou transformaci námořní dopravy a jasnou cestu k dosažení cílů EU v oblasti dekarbonizace tohoto odvětví. V zájmu dalšího usnadnění provádění těchto aktů a snížení regulační a správní náročnosti vyplývající ze současných nesrovnalostí a překrývání Komise **zváží, jak zjednodušit a zefektivnit stávající rámec pro monitorování, vykazování a ověřování**, který slouží jak pro systém EU ETS pro námořní dopravu, tak pro iniciativu pro námořní paliva FuelEU, a dosáhnout tak dalších synergií v procesu dodržování tohoto rámce³⁴.

Nejúčinnějším způsobem, jak řešit dopady námořní dopravy na klima a zajistit rovné podmínky, jsou ambiciózní celosvětová opatření, která by naplnila cíl strategie IMO do

³⁰ C(2004) 43, Úř. věst. 2004.

³¹ Například kvalitní a řádná správa, přístup založený na posouzení rizik, zkrácení čekacích dob, zefektivnění kontrol.

³² COM(2025) 664 final.

³³ Dodávky elektřiny z pevniny, elektrické trajekty a námořní doprava na krátké vzdálenosti.

³⁴ Například s ohledem na sladění platných definic a prvků a procesů návrhu.

roku 2023, aby mezinárodní námořní doprava dosáhla do roku 2050 nulových čistých emisí skleníkových plynů. EU bude **pokračovat v práci v rámci IMO a budovat mosty s mezinárodními partnery s cílem dospět ke globálním řešením**, která podpoří závazek evropského odvětví vodní dopravy k dekarbonizaci a investice již vynaložené na dosažení tohoto cíle. V souladu se stávajícími právními závazky Komise zreviduje příslušné právní předpisy EU s přihlédnutím ke globálním opatřením IMO, aby se zamezilo dvojím platbám.

Komise rovněž **usnadní spolupráci mezi zúčastněnými stranami vytvořením evropské sítě ekologických námořních tras a uzlů**. Bude vycházet ze stávajících iniciativ, včetně strategií pro jednotlivé mořské oblasti a evropský námořní prostor³⁵. Cílem je zvýšit předvídatelnost investičních rozhodnutí a koordinovat projekty v oblasti udržitelného provozu plavidel, zavádění technologií, dodávek paliv a přístavní infrastruktury³⁶. V příslušných případech by se na těchto opatřeních mohly podílet kandidátské země EU, a to na základě stávajících právních rámců, jako je transevropská dopravní síť³⁷.

3.3 Bezpečnost – pilíř kvalitní vodní dopravy a odolnosti

Bezpečnost je strategickým faktorem kvalitních služeb námořní přepravy a základem konkurenceschopnosti a technologického prvenství výrobního odvětví EU. S rychlým přechodem vodní dopravy na alternativní paliva, digitalizaci a automatizaci se musí vyvíjet bezpečnostní protokoly, aby bylo možné zvládat nová provozní, technologická a kybernetická bezpečnostní rizika. Stárnutí osobních plavidel pod vlajkou EU dále podtrhuje potřebu urychlit modernizaci loďstva³⁸.

Na globální úrovni musí bezpečnostní normy IMO držet krok s technologickým pokrokem, včetně alternativních paliv a pohonných systémů, energeticky účinných technologií, výcviku námořníků a automatizované námořní dopravy. EU **posílí své zapojení do činnosti IMO při tvorbě těchto norem, což rovněž pomůže zajistit rovné podmínky v celosvětovém měřítku**.

V EU je vysoká úroveň námořní bezpečnosti zajištěna prostřednictvím začlenění předpisů IMO do práva EU. V roce 2026 podá Komise zprávu o směrnici EU o bezpečnosti osobních lodí³⁹ a směrnici o lodní výstroji⁴⁰ v rámci přípravy jejich přezkumu, jehož cílem je **přízpůsobit stávající požadavky výzvám spojeným s dekarbonizací a digitalizací**. S ohledem na zásadní význam bezpečnosti osobních lodí a spolehlivého regionálního spojení Komise zváží **rozšíření požadavků EU na bezpečnost osobních lodí na všechny trasy uvnitř EU**. Pokud jde o služby v pobřežních vodách, Komise prozkoumá proveditelnost **rámce EU pro vzájemné uznávání pobřežních servisních a průmyslových plavidel**, včetně plavidel určených k přepravě průmyslového personálu nebo posádek a k pokládce a údržbě podmořských kabelů. Komise rovněž **zváží, zda je třeba rozšířit oblast působnosti směrnice o lodní výstroji nebo stávajících ujednání o**

³⁵ Evropský námořní prostor je námořní dimenzí transevropské dopravní sítě.

³⁶ Rozvoj přístavní infrastruktury je klíčový pro energetickou transformaci a dekarbonizaci a zabývá se jím Strategie EU pro přístavy.

³⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013.

³⁸ Jak se zdůrazňuje ve zprávě EMSAFE, kterou agentura EMSA zveřejnila v prosinci 2025.

³⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě.

⁴⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES.

vzájemném uznávání mezi uznanými subjekty tak, aby zahrnovaly další vybavení. Cílem by bylo zjednodušit schvalovací postupy a zlepšit přístup na mezinárodní trhy a zároveň zajistit nejvyšší úroveň bezpečnosti.

Významné výzvy v oblasti námořní bezpečnosti a životního prostředí souvisejí s tzv. stínovou flotilou⁴¹, kterou z velké části tvoří stárnoucí plavidla s nejasnou jurisdikcí a kontrolou, jež často operují mimo běžné postupy transparentnosti vlajky a dodržování předpisů. To mimo jiné představuje zvýšená rizika pro mořské prostředí, včetně oblastí označených jako zvláště citlivé, jako je Baltské moře. Komise v úzké spolupráci s ESVČ a s podporou agentury EMSA **posílí dohled nad stínovou flotilou a její monitorování⁴² a lepší prosazování stávajících pravidel.** Dále prohloubí mezinárodní spolupráci zaměřenou na uzavření zbývajících mezer a dodržování celosvětových norem námořní bezpečnosti a ochrany životního prostředí, včetně prosazování omezujících opatření.

3.4 Zjednodušení správních formalit pro využití potenciálu jednotného evropského trhu vodní dopravy

Složitost správních postupů vyplývajících z globálních, unijních a vnitrostátních právních předpisů představuje pro vodní dopravu v EU značnou výzvu, která způsobuje zpoždění, zvyšuje náklady a snižuje celkovou efektivitu⁴³. Tato situace má dopad zejména na námořní dopravu na krátké vzdálenosti, zejména na menší hráče, kteří soutěží se silniční dopravou.

Očekává se, že postupy budou výrazně jednodušší, až bude plně zavedeno harmonizované podávání zpráv prostřednictvím evropského prostředí jednotného námořního portálu⁴⁴. **Komise vyzývá členské státy, aby dokončily provedení nařízení o evropském prostředí jednotného námořního portálu.**

V širším měřítku Komise navrhla **ambiciózní celní reformu**, která by měla podpořit účinnou spolupráci veřejného a soukromého sektoru při provádění celních formalit ve všech hospodářských odvětvích, včetně námořní dopravy. Podle návrhu bude od roku 2032 provozovatelům námořní dopravy k dispozici celní datové centrum⁴⁵. V zájmu usnadnění obchodu bude Komise usilovat o **rychlé propojení mezi vnitrostátními jednotnými námořními portály a budoucím celním datovým centrem.**

Výše uvedená opatření sice usnadňují dodržování předpisů, ale stejně klíčové zůstává snížení množství údajů, které musí lodě hlásit při vplutí do přístavů EU. V současné době může být od lodí vyžadováno, aby předložily až 1 200 datových prvků, z nichž dvě třetiny vyplývají z vnitrostátních právních předpisů⁴⁶. S cílem plně využít potenciál evropského jednotného trhu vodní dopravy **vyzývá Komise členské státy, aby společně usilovaly o zjednodušení a zefektivnění vnitrostátních a unijních požadavků na podávání zpráv.**

⁴¹ Definovaná IMO v rezoluci A.1192(33) přijaté 6. prosince 2023.

⁴² V prosinci 2025 Rada schválila prohlášení o posílení rámce mezinárodního mořského práva v souvislosti s hrozbami ze strany stínové flotily a o záměru vyvinout nástroje k řešení těchto hrozeb.

⁴³ Podle nedávné studie Evropské komise o námořní dopravě na krátké vzdálenosti mohou správní formality představovat až 5 % celkových provozních nákladů plavidla.

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU.

⁴⁵ Celní datové centrum by bylo souborem elektronických služeb a systémů pro využívání dat pro celní účely a umožňovalo by elektronické provádění celních předpisů.

⁴⁶ Vlastní analýza.

Komise bude s **námořním průmyslem konzultovat**, které správní postupy a požadavky na údaje by bylo možné dále zjednodušit.

3.5 Prosazování zájmů EU na mezinárodní úrovni

Zapojení EU jako významné hospodářské síly do mezinárodní lodní dopravy je klíčové nejen pro podporu jejího vlastního hospodářského růstu, ale také pro řízení globálních námořních politik směrem k rovným podmínkám, udržitelnosti, bezpečnosti a technologickým inovacím.

Komise proto společně s členskými státy EU **zintenzivní své úsilí v IMO** a bude usilovat o **maximalizaci vlivu EU prostřednictvím širších aliancí s mezinárodními partnery**.

Z hlediska odolnosti dodavatelského řetězce zasluhují zvláštní pozornost námořní uzly (tj. kritické uzly pro světový obchod a vojenskou mobilitu) a nově vznikající trasy, například v Arktidě⁴⁷. **Komise vyzývá členské státy, aby zintenzivnily spolupráci a přidělily dostatečné zdroje na posílení strategické přítomnosti EU v těchto kritických oblastech, včetně přítomnosti námořních sil**, a zajistily tak kontinuitu přístupu k mezinárodním námořním dopravním trasám, aby byla chráněna bezpečnost Unie. Dotčené členské státy by rovněž měly mít možnost požádat o podporu jiné členské státy nebo ESVC, aby – pokud to okolnosti vyžadují – byly diplomatickou cestou nápomocny lodím plujícím pod jejich vlajkou, které jsou zadrženy nebo jim zadržení hrozí.

Komise je i nadále pevně odhodlána **začlenit do dohod o volném obchodu komplexní závazky týkající se služeb mezinárodní námořní dopravy**. Toto úsilí by mělo zlepšit podmínky přístupu na trh a nediskriminační zacházení pro provozovatele z EU ve třetích zemích, včetně přístupu do přístavů a využívání pomocných služeb⁴⁸. Celkově **by EU mohla ve své námořní obchodní politice usilovat o vyváženější a recipročnější závazky**, zejména ze strany partnerů, kteří zavádějí omezení, jako jsou systémy rezervace nákladu a diskriminační přístavní poplatky.

Členské státy potřebují předvídatelný právní rámec, který zajistí dodržování práva EU při řízení jejich **dvoustranných námořních partnerství**⁴⁹. **Komise navrhne právní předpisy** stanovící podmínky, za nichž mohou členské státy prohlásit stávající dvoustranné dohody za slučitelné s právem EU a sjednávat a uzavírat nové dohody, které podporují zájmy EU.

Rejdařské společnosti v EU potřebují spolehlivý přístup k alternativním palivům a infrastruktuře na globálních trasách a uzlech za konkurenceschopné ceny. Iniciativa Koridory a uzly ekologické námořní dopravy v rámci strategie Global Gateway⁵⁰ podporuje zavádění čistých a alternativních paliv prostřednictvím oboustranně výhodných partnerství se třetími zeměmi. V zájmu ochrany investic a zájmů EU v mezinárodních dodavatelských řetězcích **začlení Komise požadavky na bezpečnost a ochranu do rozvoje partnerství s rozvojovými zeměmi v rámci strategie Global Gateway v oblasti**

⁴⁷ Prostřednictvím připravovaného přezkumu politiky Unie pro Arktidu.

⁴⁸ Jako je manipulace s nákladem (včetně kontejnerových terminálů), skladování a skladovací služby, agenturní činnosti a spedice.

⁴⁹ S ohledem na stanovisko Soudního dvora EU ze Singapuru z roku 2017, které potvrdilo, že EU má výlučnou pravomoc sjednávat a uzavírat mezinárodní dohody o službách námořní dopravy, pokud tyto dohody mohou ovlivnit nebo změnit stávající pravidla EU.

⁵⁰ [Global Gateway – Mezinárodní partnerství – Evropská komise](#).

přístavů a hodnotových řetězců. Tento přístup dále posílí prohlubováním partnerství s rozvinutými třetími zeměmi, v nichž se nacházejí klíčové globální přepravní uzly.

V rámci Paktu pro Středomoří⁵¹ bude Komise podporovat rozvoj účinných a udržitelných dopravních spojení a posílenou bezpečnost Unie.

3.6 Podpora odvětví vnitrozemské plavby, výletních plaveb a rekreačního lodního průmyslu

Aby se plně využil nevyužitý potenciál vnitrozemské lodní dopravy v rámci evropského dopravního systému, navrhne Evropská komise **program navazující na program NAIADES III.** Tato iniciativa se zaměří na řešení zásadních problémů konkurenceschopnosti vnitrozemské lodní dopravy, včetně modernizace vnitrozemských přístavů, zvýšení odolnosti infrastruktury a zavádění inovativních technologií, jako jsou automatizované systémy a plavidla s nulovými nebo nízkými emisemi.

Připravovaná **strategie EU pro udržitelný cestovní ruch** bude i nadále **podporovat udržitelný růst ekosystému cestovního ruchu**, včetně odvětví výletních plaveb a rekreačního lodního průmyslu.

Stěžejní opatření

- *Pokračovat v práci v IMO zaměřené na globální řešení a revidovat příslušné právní předpisy EU s ohledem na globální opatření IMO, aby se zabránilo dvojím platbám.*
- *Zvážit, jak zjednodušit rámec pro monitorování, vykazování a ověřování v rámci systému EU ETS pro námořní dopravu a iniciativy pro námořní paliva FuelEU a zefektivnit správní formality pro provoz vodní dopravy.*
- *Prosazovat globální ambice, mimo jiné prostřednictvím většího zapojení do činnosti IMO, podporovat strategická partnerství se třetími zeměmi a zajistit hladké fungování světových námořních trhů.*

4. BEZPEČNOST A OCHRANA

Námořní oblast čelí rostoucím hrozbám, a to jak na hladině, tak na mořském dně. Tyto hrozby podtrhují potřebu silných **námořních, ledoboreckých, podmořských schopností a schopností dvojího užití** na podporu obrany EU, bezpečnosti v Arktidě, ochrany kritické infrastruktury a požadavků na vojenskou mobilitu. Řešení těchto problémů může vytvořit příležitosti pro růst námořního průmyslu EU, mimo jiné prostřednictvím využití a podpory výroby plavidel, platform a technologií dvojího užití.

4.1 Posílení evropské námořní průmyslové a technologické základny

Mění se geopolitické prostředí vyžaduje vývoj špičkových námořních systémů, lodí a platform schopných působit integrovaným způsobem v náročném prostředí s hrozbami ve více oblastech, včetně – kde je to nezbytné – extrémních klimatických a geografických podmínek (např. v Arktidě).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

Pro dosažení cílů obranné připravenosti do roku 2030 existuje naléhavý zájem EU a členských států na zvýšení kapacit námořní výroby⁵². **Členské státy mohou k posílení námořních průmyslových a technologických kapacit využít různých možností v rámci plánu ReArm Europe / Připravenost 2030⁵³, jehož cílem je mobilizovat do roku 2030 výdaje na obranu ve výši až 800 miliard EUR.** To zahrnuje podporu vývoje standardizovaných rozhraní a protokolů, usnadnění interoperability mezi evropskými námořními silami, integraci systémů od různých výrobců a podporu oblastí strategických schopností⁵⁴.

Evropský obranný fond bude i nadále posilovat kapacity integrátorů námořních systémů a dodavatelů vybavení z EU podporou témat společného výzkumu a vývoje v souladu s prioritami Plánu rozvoje schopností⁵⁵.

Program pro evropský obranný průmysl (EDIP) podpoří navyšování průmyslových výrobních kapacit a vyrovná náklady na spolupráci při společném zadávání zakázek. Podpoří rovněž přechod od prototypu k hromadné výrobě, a propojí tak činnosti výzkumu a vývoje podporované Evropským obranným fondem.

4.2 Zajištění vedoucího technologického postavení v oblasti informovanosti o námořní oblasti

Ochrana kritické podvodní, přístavní a pobřežní infrastruktury vyžaduje přístup založený na více oblastech zahrnující takové technologie, jako jsou podvodní a hladinové drony, čidla, systémy včasného varování, podvodní komunikační systémy, startovací a návratové systémy a nosiče dronů. K vytvoření komplexních architektur situačního povědomí, které integrují pokročilé technologie prostřednictvím jedinečného systému velení a řízení, je zapotřebí užší spolupráce mezi vládami a průmyslem. To zároveň vytváří příležitosti pro upevnění vedoucího postavení námořního průmyslu EU v nově vznikajícím strategickém segmentu.

Akční plán EU o bezpečnosti kabelů⁵⁶, který stanoví rozvoj integrovaného mechanismu dohledu nad podmořskými kabely pro každé středisko mořské oblasti, a **Akční plán pro dronovou a protidronovou bezpečnost⁵⁷** s průmyslovými opatřeními pro drony, například iniciativou v oblasti společného nákupu, pomohou zajistit včasné schopnosti detekce hrozeb a reakce na ně.

Pro **posílení informovanosti o námořních oblastech na úrovni EU od vesmíru až po mořské dno** a pro řešení mezer ve schopnostech bude důležité využít námořní

⁵² Komise posoudí potřeby námořního odvětví EU, jeho dodavatelský řetězec, míru závislosti EU a potřebu udržovat strategické zásoby. Ve třetím čtvrtletí roku 2026 se plánuje zahájit studii v rámci pracovního programu Horizont Evropa na období 2026–2027 (Vědecké a technické služby Společného výzkumného střediska (Odolnost dodavatelského řetězce vodní dopravy)).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Včetně plavidel a technologií dvojího užití, speciálních plavidel pro údržbu pobřežních a podmořských infrastruktur (např. lodě pro pokládání, údržbu a opravy kabelů) a kapacit námořní přepravy (např. trajekty, ledoborce, nemocniční lodě, podpůrná plavidla pro posádky, pobřežní podpůrná plavidla, bagry, remorkéry).

⁵⁵ Námořní bojové operace a námořní kontrolní a zadržovací operace ve všech třech klíčových oblastech, a to modernizace stávajících námořních hladinových systémů, systémy námořního hladinového boje nové generace a dálkové ozbrojené námořní systémy s posádkou a bez posádky. Podrobnosti lze najít v dokumentu agentury EDA – Priority rozvoje schopností EU na rok 2023.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

průmyslovou základnu Evropy a v návaznosti na pakt pro oceány a další stávající iniciativy EU⁵⁸ v této oblasti dále podporovat:

- narůstající výzkum a vývoj technologií a vojenských systémů a systémů dvojího užití pro velení, řízení, komunikaci, zpravodajství, dohled a průzkum,
- Společné pořizování bezpilotních námořních dronů a komunikačních systémů pro námořní plavidla, pobřežní stráž a přístavní orgány, zajištění koordinace,
- investice do řešení kybernetické bezpečnosti a integrovaných systémů kombinujících schopnosti dohledu a jejich vývoj, který umožní komplexní a koordinovaný přístup k námořní bezpečnosti a ochraně přístavů.

V tomto ohledu Komise vybízí členské státy, aby využily možností, které nabízí program EDIP, zejména možnosti zavedení **evropských obranných projektů společného zájmu**, a to i v oblasti **informovanosti o námořní oblasti**.

4.3 Podpora vojenské mobility a připravenosti na mimořádné události

Společné sdělení o vojenské mobilitě⁵⁹ zdůrazňuje úlohu dopravy dvojího užití, včetně námořní dopravy, při zajišťování vojenské mobility a připravenosti na mimořádné události. Zdůrazňuje také, že EU musí rozšířit své průmyslové kapacity pro zajištění schopností v oblasti vojenské mobility. V tomto ohledu je důležitý potenciál dvojího užití evropských trajektů. Může hrát klíčovou roli při rychlé a efektivní přepravě jednotek, vozidel a vybavení na krátkých a středních námořních trasách, jakož i při evakuaci a pomoci v mimořádných situacích. To nabídne příležitosti k obnově domácích průmyslových kapacit v tomto strategickém segmentu a vytvoří efekt sněhové koule pro námořní výrobní základnu.

Za tímto účelem Komise navrhne **vytvoření mechanismu na podporu výstavby trajektů dvojího užití**⁶⁰, který by mobilizoval finanční zdroje na investice spojené s dodatečnými vojenskými specifikacemi pro trajekty dvojího užití postavené v Evropě, které lze nasadit na strategicky důležitých trasách. V rámci tohoto programu bude Komise spolupracovat s Evropskou obrannou agenturou, případně s agenturou EMSA, jakož i s Vojenským štábem EU na vypracování norem pro námořní dopravní aktiva dvojího užití, které doplní navrhované nařízení o vojenské mobilitě⁶¹ a zajistí soulad se standardy NATO.

Komise bude rovněž **prosazovat pevná a závazná pravidla IMO v oblasti kybernetické bezpečnosti, aby se snížila obecná námořní kybernetická rizika pro civilní plavidla** v souladu s příslušnými opatřeními EU, jako je směrnice NIS 2⁶², akt o kybernetické odolnosti⁶³ a nedávný návrh revidovaného aktu o kybernetické bezpečnosti⁶⁴, jehož cílem

⁵⁸ Např. Strategie EU pro námořní bezpečnost (14280/23), společné prostředí pro sdílení informací v námořní oblasti, Akční plán EU o bezpečnosti kabelů, Akční plán pro dronovou a protidronovou bezpečnost, uzly řízené agenturou EMSA a Kosmický program Unie (nařízení (EU) 2021/696), který zřizuje programy Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM a služby v oblasti kosmické bezpečnosti a podporuje námořní navigaci, dohled, komunikace a informovanost o námořní oblasti.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ V příslušných případech v souladu s příslušnými pravidly státní podpory.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Směrnice (EU) 2022/2555.

⁶³ Nařízení (EU) 2024/2847; tento akt vyžaduje, aby výrobky s digitálními prvky splňovaly požadavky na kybernetickou bezpečnost. Ačkoli je lodní výstroj z jeho oblasti působnosti vyloučena, může se na námořní odvětví přesto vztahovat u výrobků, které nejsou klasifikovány jako lodní výstroj, například u softwaru.

⁶⁴ COM(2026) 11 final.

je dále posílit odolnost a schopnosti EU v oblasti kybernetické bezpečnosti tváří v tvář těmto rostoucím hrozbám.

Stěžejní opatření

- *Podporovat navyšování námořních průmyslových výrobních kapacit, mimo jiné prostřednictvím nového Programu pro evropský obranný průmysl a plánu ReArm Europe / Přípravenost 2030.*
- *Navrhnout provádění programu podpory výstavby trajektů dvojího užití.*

5. PŘÍSTUP K INOVACÍM

Inovace a investice do pokročilých technologií, jako jsou čisté technologie, oběhové hospodářství, digitalizace, automatizace, umělá inteligence a inteligentní konstrukce lodí, mají zásadní význam pro zvýšení konkurenceschopnosti, udržitelnosti a odolnosti odvětví námořního zpracovatelského průmyslu a námořní dopravy. Proto je zásadní řešit překážky, jako jsou regulační nejistota, roztržitost veřejných a soukromých investic do výzkumu a inovací a omezená testovací kapacita.

5.1 Posílení politického rámce na podporu vedoucího postavení EU v oblasti inovativních technologií

Budoucnost vodního ekosystému EU bude záviset na schopnosti identifikovat a rozšiřovat nová technologická řešení v oblasti čistých technologií a digitálních a automatizovaných systémů a poskytovat cílenou politickou podporu na posílení průmyslové základny EU.

Technologie jako palivové články, elektrický a větrný pohon, řízení fugitivních emisí, přeprava CO₂, zachycování a ukládání uhlíku, dodávky elektřiny z pevniny a obnovitelné zdroje energie na moři⁶⁵ jsou jen některé z technologií, které nabízejí významný potenciál pro snižování emisí a tržní příležitosti. Většina z nich je uznána v aktu o průmysl pro nulové čisté emise, jehož cílem je do roku 2030 zvýšit výrobní kapacitu EU v oblasti technologií pro nulové čisté emise. Kromě toho nedávné studie provedené agenturou EMSA zdůrazňují výhody mazání za pomoci vzduchu a IMO pokročila v přípravě pokynů o bateriích, pokročilého využití odpadního tepla, palivových článků a systémech zachycování a ukládání uhlíku.

Pohon s podporou větru je příkladem technologie, která navazuje na silní evropské výrobní know-how⁶⁶. Aby se podpořilo jeho zavádění, bude Komise pracovat na zdokonalení metodiky pro započítávání větrné energie a na odstranění mezer v právních předpisech na úrovni EU a IMO.

Rovněž **jaderný pohon**, včetně malých modulárních reaktorů (SMR) a pokročilých modulárních reaktorů (AMR) zasluhuje koordinovaný strategický dohled s ohledem na obnovený celosvětový zájem a počáteční průmyslový vývoj. Komise bude pokračovat v práci na vytvoření pevného politického rámce, který umožní využití jaderného pohonu

⁶⁵Jako jsou základy a plováky pro výrobu větrné energie na moři, energie přílivu a odlivu, rozvodny a konvertory energie mořských vln.

⁶⁶ Za posledních pět let bylo na tuto oblast z programu Horizont Evropa vynaloženo více než 36 milionů EUR.

v obchodní lodní dopravě⁶⁷ a přispěje k dosažení vedoucího postavení v oblasti technologií a průmyslu v celosvětovém měřítku.

Komise bude s podporou agentury EMSA koordinovat práci na hodnocení technologického vývoje, včetně technologické připravenosti a bezpečnosti. Aby se snížilo riziko investic a přispělo k rozšíření řešení, bude slibný technologický vývoj dále posuzován a zohledňován v právu EU, jako je nařízení o námořních palivech FuelEU a taxonomie EU⁶⁸, a případně i na úrovni IMO.

Komise v případě potřeby aktualizuje rámec jednotného trhu EU, aby podpořila zavádění inovací a čistých technologií v konkrétních segmentech námořního zpracovatelského průmyslu. Za tímto účelem navrhne **cílenou změnu nařízení o emisích z nesilničních mobilních strojů**⁶⁹, jež umožní používat vodík jako referenční palivo pro motory nesilničních mobilních strojů na plavidlech vnitrozemské plavby. Kromě toho se **probíhající hodnocení směrnice o rekreačních plavidlech**⁷⁰ zaměřuje na **posouzení pravidel pro nová vodní plavidla a nové pohonné systémy v tomto segmentu**.

Aby se podpořilo bezpečné zavádění autonomních plavidel, bude Komise usilovat o vytvoření **regulačního a technického rámce pro bezposádková lodní řešení na úrovni IMO i EU**. Od roku 2016 přispívá činnost EU v oblasti autonomních námořních hladinových lodí k vytvoření kodexu MASS IMO, který má být přijat v roce 2026 a bude závazný do roku 2032. Před rozsáhlým nasazením autonomních lodí **vydá** Komise s podporou agentury EMSA **pokyny a osvědčené postupy EU pro určené zkoušky a pokusy na moři, jakož i pro hodnocení rizik**⁷¹, aby podpořila provádění v členských státech a přispěla k vedoucímu postavení EU v oblasti technologií.

5.2 Podpora synergií, koordinace a odstraňování překážek bránících průmyslovému rozšiřování inovací

V zájmu **posílení vedoucího postavení EU v oblasti technologií** bude Komise usilovat o posílení spolupráce veřejného a soukromého sektoru v rámci rámcového programu Horizont Evropa na období 2028–2034 v prioritních oblastech, a to na základě portfoliového přístupu. V oblasti vodní dopravy se bude vycházet z výsledků stávajícího společně programovaného **partnerství pro bezemisní lodní dopravu** s cílem **posílit a rozšířit opatření EU** v této oblasti, podpořit synergie mezi dekarbonizací, digitalizací, automatizací a oběhovým hospodářstvím v širším vodním ekosystému a úspor z rozsahu.

Komise vyzývá **členské státy**, aby **dále podporovaly rychlé zavádění inovací, včetně zkušebních stanic a experimentování v oblasti regulace**, což přispěje k vedoucímu postavení Evropy v oblasti námořních technologií, průmyslové suverenity a cílům souběžné ekologické a digitální transformace. Připravovaná **Strategie EU pro výzkum a inovace v oblasti oceánů** zlepší procesy testování oceánských technologií, jako je podvodní robotika, pro různá použití s cílem pomoci výrobcům v EU při jejich rychlejším a levnějším zavádění.

⁶⁷ Včetně zvláštního tématu ve výzvě na rok 2027 v rámci klastru 5 pracovního programu Horizont Evropa.

⁶⁸ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/2139 ze dne 4. června 2021, kterým se doplňuje nařízení (EU) 2020/852.

⁶⁹ Nařízení o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích (nařízení (EU) 2016/1628).

⁷⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních skútrech a o zrušení směrnice 94/25/ES. Text s významem pro EHP.

⁷¹ Např. nástroj pro hodnocení rizik (Risk Based Assessment Tool, RBAT) vyvinutý agenturou EMSA.

Při provádění **Evropské strategie pro výzkumné a technologické infrastruktury**⁷² bude Komise mapovat a hodnotit výzkumné a technologické infrastruktury, včetně infrastruktury pro vodní dopravu. Podpoří také přístup k těmto infrastrukturám pro startupy, scaleupy, malé a střední podniky a společnosti se střední tržní kapitalizací v EU.

Aby pomohla **zabránit úniku technologií financovaných EU**, bude se Komise zabývat bezpečností výzkumu a inovací, zajistí systematické a důsledné posilování stávajících nástrojů⁷³ a určí případné přetrvávající nedostatky.

Komise **zahájí iniciativu EU pro pozorování oceánů OceanEye**, která je jedním ze základních prvků Evropského paktu pro oceány. Zlepšení pozorování oceánů a rozvoj souvisejících technologií vytvoří nové příležitosti pro námořní výrobce v EU.

Stěžejní opatření

- *Aktualizovat regulační rámec s cílem podpořit vedoucí postavení EU v oblasti inovativních technologií, včetně větrného pohonu, jaderného pohonu a autonomních lodí.*
- *Posílit podporu výzkumu a inovací v odvětví vodní dopravy a rozšířit rozsah této podpory na základě výsledků stávajícího společně programovaného partnerství pro bezemisní lodní dopravu.*
- *Zahájit iniciativu pro pozorování oceánů (OceanEye).*

6. PŘÍSTUP K FINANČÍM A INVESTICÍM

Nedávné studie odhadují, že na financování dekarbonizace loďstva EU bude ročně zapotřebí 2,4 až 8,5 miliardy EUR. Byly zjištěny významné investiční potřeby, pokud jde o plavidla vnitrozemské plavby a specializované segmenty, jako jsou plavidla pro větrné elektrárny na moři, plavidla pro pokládku podmořských kabelů nebo nové oceánské technologie⁷⁴. Odhaduje se, že digitální transformace loděnic v EU si vyžádá další investice nejméně ve výši 3 až 7,5 miliardy EUR. Uspokojení těchto investičních potřeb vyžaduje koordinované využití stávajících a budoucích finančních prostředků EU, vnitrostátních opatření a opatření k přilákání soukromého kapitálu v průběhu celého investičního cyklu. Specializované poradenské nástroje, nástroje pro navazování kontaktů a vytvoření zásobníku projektů, jako je portál EU pro financování lodí, BlueInvest, síť Enterprise Europe Network (EEN), poradenská služba EIB prostřednictvím Poradenského centra InvestEU a pomoc při rozvoji projektů z Inovačního fondu usnadní přístup ke zdrojům a vytvoří příznivé podmínky pro financování projektů.

Komise vyzývá členské státy, finanční instituce a národní rozvojové banky, aby navýšily podporu projektů vodní dopravy, a to i prostřednictvím záruk na financování stavby i pořízení lodí, v příslušných případech v souladu s příslušnými pravidly státní podpory.

6.1 Financování investic prostřednictvím nástrojů EU

⁷² COM(2025) 497 final 2.

⁷³ Komise může například v řádně odůvodněných případech vyloučit subjekty z určitých třetích zemí nebo subjekty EU kontrolované určitými třetími zeměmi z účasti na projektech výzkumu a inovací a projektů zavádění digitálních kapacit, aby ochránila strategická aktiva, zájmy, autonomii nebo bezpečnost Unie. Může také posoudit dopad předávání výsledků programu Horizont Evropa (včetně duševního vlastnictví) vytvořených v rámci výzkumu financovaného EU do nepřídružených třetích zemí a vznést proti tomuto předávání námitky.

⁷⁴ [Evropská investiční banka, European Blue Champions - Charting the course for innovation finance, 2025](#) (Evropští modří šampióni – Plánování kurzu pro inovační finance, 2025).

V letech 2026 a 2027 bude Komise mobilizovat širokou škálu dostupných zdrojů a stávajících nástrojů na podporu klastru vodní dopravy v EU, včetně námořního zpracovatelského průmyslu a námořní dopravy, v celém investičním cyklu.

Klíčové jsou cílené granty, účinné mechanismy sdílení rizik a inovativní finanční programy, které umožní využití soukromých investic v odvětví. V této souvislosti Komise v roce 2026 prostřednictvím výzvy **v rámci Nástroje pro propojení Evropy (CEF) podpoří obnovu a dekarbonizaci loďstva** se zvláštním zaměřením na trajekty a lodě pro pobřežní plavbu. Cílem tohoto opatření je prosazovat transformaci odvětví námořní dopravy v EU a zároveň podpořit rozvoj evropského námořního prostoru, jakož i domácí výrobní kapacity a technologií vyrobených v EU. Od roku 2014 již CEF poskytl podporu na různé typy plavidel a intervencí ve výši 220 milionů EUR. Komise rovněž v únoru 2026 **změnila pracovní program CEF Digitální technologie, přidělila částku 347 milionů EUR na strategické projekty v oblasti podmořských kabelů** a vyhlásila výzvu ve výši 20 milionů EUR na posílení opravárenských kapacit v Evropě.

Komise očekává, že prostřednictvím nástroje **InvestEU do roku 2027 zmobilizuje investice do odvětví vodní dopravy ve výši přibližně 1–1,5 miliardy EUR**⁷⁵, z nichž třetina bude realizována v letech 2026-2027, včetně obnovy a modernizace loďstva ve všech fázích vývoje⁷⁶. Slibnou iniciativou je nedávno založený akciový fond Atlante Marine Fund⁷⁷. Kromě toho **produkt přispívající k modré ekonomice**⁷⁸, **podporovaný z programu InvestEU a ENRAF**⁷⁹ a prováděný skupinou EIB, poskytuje rizikový kapitál a soukromé kapitálové investice startupům a malým a středním podnikům, mimo jiné v oblasti stavby a modernizace lodí, námořní dopravy a modrých technologií. Jeho **cílem je zmobilizovat investice ve výši přibližně 800 milionů EUR**.

Na demonstrační projekty a předběžné zavádění **vyčlenila Komise prostřednictvím Inovačního fondu 20 milionů emisních povolenek EU ETS (1,5 miliardy EUR)**⁸⁰ do roku 2030 na podporu snižování emisí a rozvoje inovací v celém námořním odvětví – od přístavů až po lodní stavitelství. Od roku 2020 fond podpořil třináct námořních projektů částkou přibližně 600 milionů EUR⁸¹. Na základě těchto výsledků a v rámci závazku vyčlenit pro toto odvětví 20 milionů emisních povolenek EU ETS Komise v roce 2027 otevře **zvláštní výzvu pro námořní dopravu**. Rozpočet a rozsah této výzvy určí Komise podle potřeby, zejména na základě zbývajících rozpočtu Inovačního fondu a cen v rámci systému ETS. Kromě toho Komise u budoucích obecných výzev posoudí provádění Inovačního fondu a jeho zvláštní preferenční ustanovení týkající se námořních projektů, aby bylo možné dále posílit dekarbonizaci vodní dopravy. Členské státy se vyzývají, aby využívaly zdroje inovačního fondu prostřednictvím jeho mechanismů „dražba jako služba“

⁷⁵ Mezi oblastí investic, které již program InvestEU podpořil, patří trajekty s nízkými a nulovými emisemi, větrné parky na moři, bezposádková hladinová plavidla pro odvětví výroby větrné energie na moři, pohon s podporou větru a podvodní technologie.

⁷⁶ Mimo jiné prostřednictvím rozšíření meziodvětvových produktů programu InvestEU, které lze využít na podporu malých a středních podniků a společností se střední tržní kapitalizací v odvětví vodní dopravy a lodního stavitelství, včetně záruky udržitelnosti a záruky digitalizace a inovací řízené Evropským fondem pro inovace.

⁷⁷ Podporovaný Evropským investičním fondem prostřednictvím programu InvestEU a zaměřený na usnadnění energetické transformace loďstev, zejména pro malé a střední vlastníky.

⁷⁸ Prováděný Evropským investičním fondem.

⁷⁹ Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond.

⁸⁰ Při ceně 75 EUR za povolenku EU.

⁸¹ Kromě toho toto odvětví čerpá z ještě většího rozpočtu určeného na projekty v oblasti e-paliv v dopravě.

a „granty jako služba“, které umožňují přidělit další vnitrostátní finanční prostředky na podporu námořních projektů.

V rámci programu Horizont Evropa již Komise na období 2021–2024 přidělila částku 345 milionů EUR. Komise **dále přidělí 184,5 milionu EUR na financování akcí v oblasti výzkumu a inovací pro vodní dopravu** do roku 2027⁸², včetně 159,5 milionu EUR na financování bezemisní lodní dopravy a 8 milionů EUR na téma palivových článků s tuhými oxidy⁸³. Pro **námořní výzkum a vývoj**⁸⁴ bude podle aktuálně otevřených výzev v rámci EDF (2026) k dispozici 130 milionů EUR na témata, jako jsou pokročilá poloautonomní hladinová plavidla a ochrana infrastruktury na mořském dně.

V **příštím víceletém finančním rámci** může navrhovaný **Evropský fond pro konkurenceschopnost (ECF)** pomoci odvětví dostat inovace EU na trh. V rámci ECF by Komise mohla podporovat investice do čistých a digitalizovaných plavidel, jakož i inovace a modernizaci v oblasti lodního stavitelství, výroby energie na moři a modrých technologií. ECF by mohl rovněž podporovat spolupráci v oblasti obranného výzkumu a inovací a rozšiřování obranného průmyslu, jakož i dvojí užití civilních a vojenských aktiv⁸⁵. Navrhuje se, aby finanční podpora z ECF byla úzce koordinována s financováním z budoucího **programu Horizont Evropa**⁸⁶ [OBJ].

Skupina EIB, která v průměru půjčuje⁸⁷ 600 milionů EUR ročně na projekty v širší vodní dopravě, včetně námořní dopravy, je i nadále odhodlána podporovat finanční potřeby tohoto odvětví a usnadňovat přístup k financování podnikům všech velikostí⁸⁸. Skupina je připravena zajistit důvěryhodnou cestu od inovací a pilotních projektů k plnému nasazení, a to i prostřednictvím svého programu TechEU⁸⁹ podporovaného programem InvestEU.

6.2 Využití podpůrných opatření na evropské, vnitrostátní a regionální úrovni

Fondy se sdíleným řízením prováděné členskými státy nebo regiony mohou podporovat investice v rámci návrhu nového víceletého finančního rámce prostřednictvím národních a regionálních plánů partnerství v souladu s cíli této strategie⁹⁰.

Významné účelově vázané zdroje na financování dekarbonizace lze mobilizovat prostřednictvím výnosů ze systému EU pro obchodování s emisemi (ETS), které členské státy EU vydraží po rozšíření systému na námořní dopravu. Vzhledem k tomu, že členské státy jsou právně povinny využívat výnosy ze systému EU ETS na investice do opatření v oblasti klimatu, Komise **důrazně vyzývá členské státy, aby část výnosů ze systému ETS přidělily** na investice do dekarbonizace námořní dopravy napříč námořním klastrem

⁸² Prostřednictvím pracovního programu Horizont Evropa na rok 2025 a na roky 2026–2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Vícepalivové hnací ústrojí s palivovými články na bázi tuhých oxidů (SOFC) pro námořní dopravu.

⁸⁴ Od roku 2019 bylo na úrovni EU vyčleněno a přiděleno celkem 1,1 miliardy EUR na posílení námořních schopností. Projekty EDIDP/PADR/EDF, které byly zahájeny, probíhají nebo byly dokončeny (v letech 2019–2024), zahrnují 35 projektů spolupráce s přidělenými prostředky ve výši 834,9 milionu EUR, jejichž výsledkem je šest prototypů a deset dalších se očekává do roku 2030. V rámci výzev ERF bylo vyčleněno 142 milionů EUR a v současné době probíhá výběr projektů (2025).

⁸⁵ Např. motivovat k pořízování dopravních zařízení dvojího užití, podporovat posilování, modernizaci, rozšiřování a změnu účelu průmyslových kapacit pro výrobu a údržbu výrobků, které přispívají k vojenské mobilitě a zlepšují ji, jakož i výcvik, rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace personálu.

⁸⁶ Společné výzkumné a inovační činnosti pro část pilíře II programu Horizont Evropa týkající se konkurenceschopnosti budou začleněny do zvláštní vyhrazené části pracovních programů v rámci Evropského fondu pro konkurenceschopnost.

⁸⁷ Za období 2015–2024.

⁸⁸ Včetně oblastí, jako je námořní doprava, inovace, pokročilá výroba a obrana.

⁸⁹ [TechEU – jednotné kontaktní místo pro evropské inovátory](#).

⁹⁰ V příslušných případech v souladu s příslušnými pravidly státní podpory.

v Evropě⁹¹. Aby se maximalizoval dopad a dosáhlo se synergických efektů na úrovni EU, a to i mezi majiteli lodí, loděnicemi, dodavateli technologií a paliv a zúčastněnými stranami v přístavech, bude Komise koordinovat úsilí členských států a usnadňovat výměnu osvědčených postupů, případně i prostřednictvím pokynů.

Aby se dále usnadnila dekarbonizace námořní dopravy a podpořila odolnost a vedoucí postavení evropského průmyslu, zvaží Komise v rámci připravovaného přezkumu systému ETS **vytvoření zvláštního mechanismu EU, který by přímo podporoval rejdářské společnosti prostřednictvím povolenek ETS** při zavádění udržitelných paliv a technologií pro čistý pohon vázaných na cílená preferenční kritéria EU.

Komise vyzývá členské státy, aby využily nový **rámec státní podpory Dohody o čistém průmyslu (CISAF)** na podporu investic do dekarbonizace průmyslu a energetické účinnosti, včetně námořních výrobních zařízení, jakož i na rozšíření výrobní kapacity v oblasti technologií pro nulové čisté emise v námořní dopravě⁹².

Připravované **pokyny pro pozemní a multimodální dopravu** a nové **nařízení o blokových výjimkách pro dopravu** umožní opatření investiční podpory zaměřená na podporu obnovy loďstva plavidel vnitrozemské plavby⁹³ a instalaci jeřábů na palubě plavidel vnitrozemské plavby. Umožní také opatření provozní podpory na snížení externích nákladů při přechodu na multimodální dopravu, včetně námořní dopravy na krátké vzdálenosti nebo vnitrozemské vodní dopravy, ve srovnání s čistě silniční dopravou.

6.3 Řešení regulačních otázek financování lodí

Podíl globálních portfolií lodní dopravy v držení evropských bank v posledních letech neustále klesá, a to ze 72 % v roce 2013 na 49,7 % v roce 2023⁹⁴. Trendy se v jednotlivých členských státech liší, přičemž v některých dochází k prudkému poklesu a v jiných je expozice bank vůči lodní dopravě stabilní nebo dokonce roste. Obecně však rejdářské společnosti EU stále častěji hledají možnosti financování u bank a leasingových institucí třetích zemí, které nabízejí atraktivní finanční produkty. Tato situace může představovat pro EU strategický závazek a ohrozit její hospodářskou bezpečnost a průmyslové zájmy, neboť zahraniční instituce si mohou ponechat vlastnictví pronajatých plavidel a stanovit požadavky na místní obsah. Soudržné a předvídatelné regulační prostředí by mělo přispět ke stimulaci financování lodí v EU a povzbudit investory, aby vložili kapitál do ekologických námořních projektů v Evropě.

Komise **provede revizi kritérií taxonomie udržitelného financování EU⁹⁵ týkající se odvětví vodní dopravy**, aby lépe odrážela jedinečné potřeby tohoto odvětví, technologickou realitu a způsoby klimatické transformace. Nová kritéria, jejichž

⁹¹ Například výroba a zavádění udržitelných paliv, zlepšení energetické účinnosti lodí, obnova loďstva, investice do inovativních čistých námořních technologií a udržitelná infrastruktura a dodávky elektřiny z pevniny do přístavů.

⁹² Patří mezi ně palivové články, technologie elektrického pohonu pro vodní dopravu, technologie větrného pohonu, technologie přepravy CO₂, technologie zachycování a ukládání uhlíku, zařízení pro dodávku elektřiny z pevniny, technologie využívající obnovitelné zdroje energie na moři, jako jsou základy a plováky pro výrobu větrné energie na moři, technologie využívající energii přílivu a odlivu, rozvodny a konvertory energie vln na moři.

⁹³ Konkrétně pro malé a střední podniky a malé podniky se střední tržní kapitalizací, ve formě záruk.

⁹⁴ Výzkum [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

⁹⁵ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/2139 ze dne 4. června 2021, kterým se doplňuje nařízení (EU) 2020/852.

zveřejnění se očekává ve 2. čtvrtletí roku 2026, by mohla být zohledněna v příslušných nástrojích státní podpory pro investice do obnovy a modernizace loďstev⁹⁶.

Na úrovni kapitálových trhů **pomůže strategie unie úspor a investic nasměrovat více investic do ekonomiky** odstraněním překážek, usnadněním sekuritizace, pobídkami pro institucionální investice a přeshraniční mobilizací kapitálu.

Stěžejní opatření

- *Podporovat obnovu a dekarbonizaci loďstva v rámci stávajícího Nástroje pro propojení Evropy a zároveň podporovat domácí průmyslovou kapacitu.*
- *V rámci připravovaného přezkumu systému ETS zvážit mechanismus EU na podporu zavádění udržitelných paliv a technologií pro čistý pohon.*
- *Vybídnout členské státy, aby část výnosů ze systému ETS přidělily na investice do dekarbonizace námořní dopravy v Evropě.*
- *Revidovat kritéria taxonomie EU s cílem zlepšit přístup k udržitelnému financování a motivovat k udržitelným investicím.*

7. PŘÍSTUP K DOVEDNOSTEM A KVALITNÍM PRACOVNÍM MÍSTŮM

Zásadní význam má zvýšení atraktivity práce v námořním klastru EU. Kvalifikovaná a motivovaná pracovní síla je základem efektivity a produktivity, umožňuje přizpůsobit se technologickým změnám, zajišťuje uchovávání a předávání znalostí a podporuje cíle udržitelnosti a zároveň přispívá ke konkurenceschopnému, odolnému a inovativnímu námořnímu ekosystému EU.

7.1 Zvyšování kvalifikace a rekvalifikace pracovníků v lodním stavitelství a námořníků v EU

Technologický vývoj, zavádění alternativních paliv, rostoucí automatizace a digitalizace zvyšují poptávku po vysoce kvalifikovaných námořnících, odbornících na pevnině a pracovnících v lodním stavitelství a námořním zpracovatelském průmyslu. Strategické investice do vzdělávání a odborné přípravy jsou nezbytné, aby se zabránilo nedostatku pracovních sil, zajistilo duševní vlastnictví, snížila závislost na pracovnících ze zemí mimo EU a chránilo know-how v rámci Unie.

Cesta transformace mobility⁹⁷ upozorňuje na velké potřeby zvyšování kvalifikace a rekvalifikace, neboť se očekává, že do roku 2030 odejde do důchodu až 40 % pracovníků v lodním stavitelství. V Paktu pro dovednosti⁹⁸ týkajícím se lodního stavitelství se partneři z odvětví zavázali do roku 2030 ročně zvýšit kvalifikaci a rekvalifikovat 7 % nových pracovníků a přilákat 234 000 nových pracovníků. V odvětví námořní dopravy bude až 250 000 námořníků potřebovat rekvalifikaci a zvýšení kvalifikace, aby mohli reagovat na potřeby související s novými technologiemi a palivy.

⁹⁶ Obecné nařízení o blokových výjimkách, které bude revidováno v roce 2026, obsahuje zvláštní oddíly týkající se podpory na pořízení čistých plavidel a plavidel s nulovými emisemi nebo na modernizaci stávajících plavidel. Podobně jsou příslušné oddíly zahrnuté v pokynech pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky (CEEAG), které byly přijaty v lednu 2022.

⁹⁷ Cesta transformace pro průmyslový ekosystém mobility v EU (2024)

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ V rámci Paktu pro dovednosti byla založena další rozsáhlá partnerství pro dovednosti v oblasti námořní výroby, a to pro letectví a obranu a pro obnovitelné zdroje energie na moři.

V souladu s potřebami průmyslu bude Komise podporovat vzdělávací instituce a sociální partnery při **zjišťování současných a budoucích nedostatků v dovednostech a při vytváření programů rekvalifikace a zvyšování kvalifikace**⁹⁹.

7.2 Mobilita, atraktivita a kvalitní pracovní místa

Získání a udržení kvalifikovaných pracovníků zůstává výzvou. Komise je připravena pomoci členským státům učinit námořní kariéry atraktivnějšími a podporovat mobilitu mezi funkcemi na moři a na pevnině, přičemž bude podporovat celoživotní kariéry napříč celým námořním klastrem a tvorbu pracovních míst, včetně pobřežních a ostrovních komunit. Aby se zvýšila mobilita v rámci klastru, **bude Komise podporovat sociální partnery a námořní vzdělávací instituce při mapování námořních profesí**. To také pomůže uchovat zkušenosti a posílit evropskou průmyslovou základnu.

Nedostatečné je zastoupení žen v námořních profesích, zejména mezi námořníky, ale i v povoláních vykonávaných na pevnině. Komise bude podporovat sociální partnery a další organizace při zvyšování účasti žen v námořním odvětví.

Evropský prostor námořního vzdělávání musí být bez hranic. Prioritou je zajistit vzájemné uznávání titulů, kvalifikací a osvědčení v rámci námořního klastru v celé EU a pokud možno i s třetími zeměmi. Komise bude podporovat a koordinovat **vytváření sítě námořních vysokoškolských institucí a středisek odborné přípravy** v EU. Důležité je, že Komise bude členským státům pomáhat při odstraňování překážek mobility studentů a akademických pracovníků, mimo jiné **podporou další účasti námořních vysokoškolských institucí v programu Erasmus+**.

Nedávné krize ukázaly, že námořníci a další námořní pracovníci, včetně pracovníků ve výrobě, jsou klíčové profese¹⁰⁰. Jejich práce má zásadní význam pro udržení světa v pohybu a pro zajištění odolnosti průmyslové základny a dodavatelských řetězců EU.

V oblasti námořních pracovních sil přetrvávají problémy, které se týkají nejen nedostatku kvalifikovaných pracovníků, ale i pracovních podmínek na lodích i na pevnině. Podpora kvalitních pracovních míst vyžaduje intenzivní **sociální dialog**, spravedlivé pracovní podmínky a bezpečná pracoviště. Provádění a prosazování pracovněprávních předpisů EU, včetně **směrnice o vysílání pracovníků**¹⁰¹ a *acquis* v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jsou nezbytné pro zajištění rovných podmínek a atraktivního zaměstnání¹⁰².

Komise **bude spolupracovat s členskými státy na posílení pracovních norem v MOP** a v rámci spolupráce s IMO a MOP s cílem zajistit jednotné prosazování předpisů a jednotnou **ochranu námořníků**, a přispět tak k rovným podmínkám v celosvětovém měřítku. Jednou z oblastí, kde je třeba dosáhnout pokroku, je řešení rozdílných systémů sociálního zabezpečení námořníků. Komise bude podporovat lepší koordinaci těchto systémů, mimo jiné posílením úlohy **Evropského orgánu pro pracovní záležitosti**,

⁹⁹ Včetně připravované strategie modré generační obměny, která má být zveřejněna v roce 2027. Další opatření budou rovněž vycházet z práce, kterou již zahájila platforma MED-NET, vytvořená v návaznosti na projekt SkillSea, a Pakt pro dovednosti týkající se lodního stavitelství. Zohledněna bude rovněž studie o podpoře a návrhu rozvoje dovedností v modré ekonomice (2025) [BlueComp – kompetenční rámec](#). Agenda dovedností bude vypracována také v rámci Paktu pro Středomoří s cílem řešit dovednosti pracovníků a sladit odbornou přípravu s potřebami průmyslu.

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

¹⁰¹ Tato směrnice se nevztahuje na podniky obchodního loďstva a jejich posádky.

¹⁰² Plán pro kvalitní pracovní místa představuje obnovený závazek a základ pro zajištění práv pracovníků a zároveň drží krok s technologickými, ekonomickými a společenskými změnami.

zejména s cílem posílit koordinované akce a společné kontroly při současném zajištění souladu právních předpisů EU s mezinárodními normami.

Stěžejní opatření

- *Vytvořit síť námořních vysokoškolských institucí a středisek odborné přípravy v celé EU, které poskytují vzdělávání a odbornou přípravu pro pracovní místa v námořním klastru, včetně programů rekvalifikace a zvyšování kvalifikace.*
- *Povzbuzovat a podporovat členské státy při zvyšování účasti námořního vysokoškolského vzdělávání na programu Erasmus+ a souvisejících iniciativách usnadněním postupů a odstraněním překážek mobility ve vzdělávání.*

8. ZÁVĚR

Tato strategie představuje strukturovaný akční plán, který vyžaduje společné úsilí všech příslušných zúčastněných stran, včetně orgánů EU, členských států, průmyslu, regionů, sociálních partnerů a občanské společnosti. Komise je odhodlána zajistit jeho účinné provádění a dosažení jeho cílů společně se všemi výše uvedenými zúčastněnými stranami. Za tímto účelem Komise zřídí **radu na vysoké úrovni pro námořní průmysl a přístavy**, které bude předsedat příslušný komisař a výkonní místopředsedové Evropské komise, aby byl zajištěn pokračující dialog o provádění opatření stanovených ve **strategiích EU pro námořní průmysl a přístavy** a aby bylo možné získávat zpětnou vazbu ohledně vývoje na trhu.

PŘÍLOHA: SHRnutí OPATŘENÍ (bude aktualizováno na základě konečného hlavního textu)

Pilíř I – Stavba, vybavení a opravy

Komise podnikne kroky s cílem:

- zahájit činnost Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu EU s cílem posílit průmyslovou suverenitu Evropy a její vedoucí technologické postavení na vybraných rozhodujících trzích námořního zpracovatelského průmyslu a nových technologií (2026),
- zahájit výzvu ke stěžejní iniciativě v oblasti výzkumu a inovací „Loděnice budoucnosti“ v rámci pracovního programu Horizont Evropa na roky 2026–2027 (*probíhá*),
- zjednodušit a urychlit povolovací postupy prostřednictvím navrhovaného aktu o akcelérátoru průmyslu, a to i pro zařízení námořního zpracovatelského průmyslu (2026),
- spolupracovat s členskými státy EU/EHP na identifikaci a usnadnění víceletého souhrnného zásobníku veřejných zakázek napříč veřejnými zadavateli v EU/EHP s cílem vytvořit dlouhodobý agregovaný signál poptávky (2026–2027),
- v souvislosti s připravovanou revizí rámce EU pro zadávání veřejných zakázek a v souladu s mezinárodními závazky navrhnout cílené necenové požadavky ve vybraných strategických segmentech veřejných zakázek (2026),
- zahájit strukturovaný dialog s námořním zpracovatelským průmyslem EU s cílem dále posílit jeho zpravodajské kapacity pro sledování vývoje politiky a trhu v oblasti lodního stavitelství, strategických rizik, hrozeb a příležitostí pro odolnost dodavatelského řetězce, jakož i překážek přístupu na trh ve třetích zemích (2026),
- posoudit možnosti a v případě potřeby a proveditelnosti navrhnout nový odvětvový nástroj nebo cílené změny v souboru nástrojů své obchodní politiky v souladu s mezinárodními závazky se zaměřením na konkrétní segmenty, které jsou klíčové pro strategickou autonomii a bezpečnost Evropy a v nichž jsou loděnice EU stále aktivní, ale čelí nekalé mimoevropské konkurenci,
- využít stávající a budoucí obchodní a investiční dohody k ochraně a podpoře zájmů námořní výrobní základny EU, mimo jiné prostřednictvím přístupu na trh, antisubvenčních závazků, závazků v oblasti transparentnosti a ustanovení o ochraně práv duševního vlastnictví (*pokračování*),
- obnovit úsilí o uzavření budoucí mezinárodní dohody v oblasti lodního stavitelství, která by řešila netržní praktiky v tomto odvětví (*pokračování / dlouhodobé opatření*)
- podporovat rovné podmínky v oblasti vývozních úvěrů pro lodě prostřednictvím dalšího rozvoje odvětvové dohody o lodích (SSU) v rámci Ujednání OECD o státem podporovaných vývozních úvěrech, včetně začlenění nových ustanovení o lodích s nulovými a nízkými emisemi (2026–2027),
- vytvořit nový nástroj financování vývozních úvěrů, který by zajistil rovnější podmínky pro odvětví zaměřená na vývoz, jako je námořní zpracovatelský průmysl, na trzích třetích zemí (*probíhá*),
- posílit Hongkongskou úmluvu o recyklaci lodí, přičemž konečným cílem je dosáhnout úplného souladu mezinárodních předpisů s předpisy EU (*pokračování*),
- v návaznosti na nařízení EU o recyklaci lodí prozkoumat způsoby, jak podpořit rozšíření domácích kapacit EU pro recyklaci lodí, a spolupracovat s obchodními partnery, kteří se zabývají recyklací lodí, počínaje Indií, s cílem podpořit vysoké environmentální a sociální standardy (*pokračování*),
- podporovat strategie oběhovosti v námořním průmyslu sahající od návrhu až po ukončení životnosti a materiálové využití prostřednictvím podpory výzkumu a inovací (*pokračování*).

Členské státy se vyzývají, aby:

- upřednostňovaly finanční podporu projektů, jež podporují hospodářskou bezpečnost a snižování zahraniční závislosti v tomto odvětví, v návaznosti nové společné sdělení o posílení hospodářské bezpečnosti EU (*pokračování*),
- přispívaly k dosažení vize námořního průmyslu EU do roku 2030 stanovené v této strategii.

Zúčastněné strany v odvětví se vyzývají, aby:

- využily výhod v oblasti digitalizace, modularity a oběhového hospodářství v průmyslových procesech ke zvýšení efektivity projektování a výroby a udržitelných postupů (*pokračování*),
- podporovaly synergie v oblasti průmyslu a hodnotových řetězců s využitím nové Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu EU a dalších vnitrostátních a regionálních platforem a iniciativ EU pro vytváření klastrů (*pokračování*).

Pilíř II – Přeprava a propojení

Komise podnikne kroky s cílem:

- pokračovat v pokynech Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (*pokračování*),
- navázat strukturovaný dialog o spolupráci s členskými státy a zúčastněnými stranami z odvětví zaměřený na zvýšení atraktivity vlajek členských států (*od roku 2026*),
- zvážit, jak zjednodušit a zefektivnit stávající rámec pro monitorování, vykazování a ověřování (MRV) v rámci systému EU ETS pro námořní dopravu a iniciativy pro námořní paliva FuelEU (*2026*),
- pokračovat v práci v IMO zaměřené na globální řešení a revidovat příslušné právní předpisy EU s ohledem na globální opatření IMO, aby se zabránilo dvojím platbám (*od roku 2026*),
- usnadnit spolupráci mezi hráči na trhu vytvořením evropské sítě ekologických námořních tras a uzlů (*od roku 2027*),
- posílit zapojení do činnosti IMO při tvorbě norem námořní bezpečnosti směrem k zajištění rovných podmínek v celosvětovém měřítku (*pokračování*),
- podat zprávu o směrnici EU o bezpečnosti osobních lodí a směrnici o lodní výstroji v rámci přípravy jejich přezkumu (*2026–2027*),
- zvážit rozšíření požadavků EU na bezpečnost osobních lodí na všechny trasy uvnitř EU (*2027–2028*),
- prozkoumat proveditelnost stanovení rámce EU pro vzájemné uznávání pobřežních servisních a průmyslových pravidel (*2027–2028*),
- zvážit rozšíření oblasti působnosti směrnice o lodní výstroji nebo stávajících ujednání o vzájemném uznávání mezi uznanými subjekty tak, aby umožňovaly zjednodušení schvalovacích postupů a lepší přístup na mezinárodní trhy (*2027*),
- posílit dohled nad operacemi stínové flotily a jejich monitorování, zlepšit prosazování stávajících pravidel a prohloubit mezinárodní spolupráci zaměřenou na dodržování celosvětových norem námořní bezpečnosti a ochrany životního prostředí (*pokračování*),
- usilovat o rychlé propojení mezi vnitrostátními jednotnými námořními portály a budoucím celním datovým centrem (*od roku 2027*),
- konzultovat s námořním průmyslem, které správní postupy a požadavky na údaje by bylo možné dále zjednodušit (*od roku 2026*),
- společně s členskými státy zintenzivnit úsilí EU v IMO a usilovat o maximalizaci vlivu EU prostřednictvím širších aliancí s mezinárodními partnery (*pokračování*),
- do dohod o volném obchodu i nadále začleňovat komplexní závazky týkající se služeb mezinárodní námořní přepravy (*pokračování*),

- navrhnout právní předpisy stanovící podmínky, za nichž mohou členské státy prohlásit stávající dvoustranné dohody za slučitelné s právem EU a sjednávat a uzavírat nové dohody, které podporují zájmy EU (2026),
- navrhnout program navazující na program NAIADES III pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy (2028).

Členské státy se vyzývají, aby:

- dále pokročily v pragmatických opatřeních ke zvýšení atraktivity vlajek členských států EU,
- dokončily provedení nařízení o evropském prostředí jednotného námořního portálu,
- společně s Komisí usilovaly o zjednodušení a zefektivnění vnitrostátních a unijních požadavků na podávání zpráv,
- zintenzivnily spolupráci a přidělily dostatečné zdroje na posílení strategické přítomnosti EU v oblastech mezinárodních námořních uzlů.

Pilíř III – Bezpečnost a ochrana

Komise podnikne kroky s cílem:

- podporovat navyšování námořních průmyslových výrobních kapacit, mimo jiné prostřednictvím nového Programu pro evropský obranný průmysl (EDIP) a plánu ReArm Europe / Přípravenost 2030 (2026–2027),
- navrhnout vytvoření mechanismu na podporu výstavby trajektů dvojího užití, který by mobilizoval finanční zdroje na investice spojené s dodatečnými vojenskými specifikacemi pro trajekty dvojího užití postavené v Evropě (2027),
- prosazovat pevná a závazná pravidla IMO v oblasti kybernetické bezpečnosti, aby se snížila obecná námořní kybernetická rizika pro civilní plavidla (od roku 2026).

Členské státy se vyzývají, aby:

- využily různých možností v rámci plánu Přípravenost 2030 k posílení námořních průmyslových a technologických schopností v souladu s cíli této strategie.

Pilíř IV – Přístup k inovacím

Komise podnikne kroky s cílem:

- zdokonalit metodiku pro započítávání větrné energie a na odstranění mezer v právních předpisech na úrovni EU a IMO (od roku 2027),
- pokračovat v práci na vytvoření pevného politického rámce pro jaderný pohon v obchodní lodní dopravě (od roku 2026),
- navrhnout změnu nařízení o nesilničních mobilních strojích, jež umožní používat vodík jako referenční palivo pro motory nesilničních pojízdných strojů na plavidlech vnitrozemské plavby (2026),
- usilovat o vytvoření regulačního a technického rámce pro bezposádková lodní řešení, včetně pokynů a osvědčených postupů na úrovni EU pro určené zkoušky a pokusy na moři (od roku 2026),
- posílit podporu výzkumu a inovací v odvětví vodní dopravy a rozšířit rozsah této podpory na základě výsledků stávajícího společně programovaného partnerství pro bezemisní lodní dopravu (od roku 2028),
- zlepšit procesy testování oceánských technologií pro různá použití prostřednictvím připravované Strategie EU pro výzkum a inovace v oblasti oceánů (2026),

- mapovat a hodnotit výzkumné a technologické infrastruktury rovněž pro vodní dopravu a podpořit přístup k těmto infrastrukturám pro námořní startupy, scaleupy, malé a střední podniky a společnosti se střední tržní kapitalizací v EU vyvíjející technologie a řešení, a to prostřednictvím provádění Evropské strategie pro výzkumné a technologické infrastruktury (*od roku 2026*),
- zajistit systematické a důsledné posilování stávajících bezpečnostních nástrojů v oblasti výzkumu a inovací a určit přetrvávající nedostatky, aby se zabránilo úniku technologií financovaných EU (*pokračování*),
- zahájit iniciativu pro pozorování oceánů (*OceanEye*) (*2026*).

Členské státy se vyzývají, aby:

- dále podporovaly rychlé zavádění inovací, včetně zkušebních stanic a experimentování v oblasti regulace.

Pilíř V – Přístup k financování a investicím

Komise podnikne kroky s cílem:

- vyhlásit výzvu k předkládání návrhů v rámci Nástroje pro propojení Evropy na podporu obnovy a dekarbonizace loďstva se zvláštním zaměřením na trajekty a lodě pro pobřežní plavbu (*2026*),
- vyplatit částku 347 milionů EUR v rámci *nástroje CEF Digitální technologie* na strategické projekty v oblasti podmorských kabelů, včetně posílení opravárenských kapacit v Evropě (*2026–2027*),
- prostřednictvím nástroje InvestEU zmobilizovat do roku 2027 investice ve výši přibližně 1–1,5 miliardy EUR do odvětví vodní dopravy (*do roku 2027*),
- mobilizovat investice ve výši přibližně 800 milionů EUR do odvětví modré ekonomiky, jako je lodní stavitelství, modernizace, vodní doprava a *modré technologie*, prostřednictvím produktu BlueEconomy podporovaného nástrojem InvestEU a EMFAF a prováděného skupinou EIB (*probíhá*),
- navrhnout zvláštní výzvu pro námořní dopravu v rámci Inovačního fondu (*2027*),
- dále posoudit provádění Inovačního fondu a jeho zvláštní preferenční ustanovení týkající se námořních projektů, aby bylo možné v budoucích výzvách dále posílit dekarbonizaci námořní dopravy (*od roku 2026*),
- přidělit částku 184,5 milionu EUR na financování akcí v oblasti výzkumu a inovací pro vodní dopravu do roku 2027 (*prostřednictvím pracovního programu Horizont Evropa na rok 2025 a na roky 2026–2027*),
- uvolnit 130 milionů EUR v rámci výzev Evropského obranného fondu na témata, jako jsou pokročilá poloautonomní hladinová plavidla a ochrana infrastruktury na mořském dně (*2026*),
- zvážit podporu investic do čistých a digitalizovaných plavidel, jakož i do inovací a modernizace v oblasti lodního stavitelství, výroby energie na moři a *modrých technologií* v rámci navrhovaného budoucího Evropského fondu pro konkurenceschopnost (*od roku 2028*) s výhradou jeho přijetí,
- v rámci připravovaného přezkumu systému ETS zvážit zvláštní mechanismus přímé podpory rejdářských společností pomocí povolenek ETS na zavádění udržitelných paliv a technologií pro čistý pohon (*2026*),
- umožnit opatření investiční podpory zaměřená na podporu obnovy loďstva plavidel vnitrozemské plavby a instalaci jeřábů na palubě plavidel vnitrozemské plavby podle pokynů pro pozemní a multimodální dopravu a nového nařízení o blokových výjimkách pro dopravu (*2026*),
- revidovat kritéria taxonomie udržitelného financování EU týkající se odvětví vodní dopravy (*2026–2027*).

Členské státy, mezinárodní finanční instituce a národní rozvojové banky se vyzývají, aby:

- zvýšily podporu projektů vodní dopravy.

Členské státy se vyzývají, aby:

- přidělily část výnosů ze systému ETS na investice do dekarbonizace námořní dopravy napříč námořním klastrem v Evropě,
- využily nový rámec státní podpory Dohody o čistém průmyslu (CISAF) na podporu investic do dekarbonizace průmyslu a energetické účinnosti, včetně námořních výrobních zařízení, jakož i na rozšíření výrobní kapacity v oblasti technologií pro nulové čisté emise v námořní dopravě.

Pilíř VI – Přístup k dovednostem a kvalitním pracovním místům

Komise podnikne kroky s cílem:

- podporovat vzdělávací instituce a sociální partnery při zjišťování současných a budoucích nedostatků v dovednostech a při vytváření programů rekvalifikace a zvyšování kvalifikace (*od roku 2027*),
- podporovat sociální partnery a námořní vzdělávací instituce při mapování námořních profesí a zvyšování účasti žen v námořním odvětví (*od roku 2026*),
- podporovat a koordinovat vytváření sítě námořních vysokoškolských institucí a středisek odborné přípravy v EU (*od roku 2027*),
- pomáhat členským státům při odstraňování překážek mobility studentů a akademických pracovníků, mimo jiné podporou další účasti námořních vysokoškolských institucí v programu ERASMUS+,
- spolupracovat s členskými státy na posílení pracovních norem v MOP a v rámci spolupráce s IMO a MOP s cílem zajistit jednotné prosazování předpisů a jednotnou ochranu námořníků (*pokračování*),
- podporovat lepší koordinaci systémů sociálního zabezpečení, mimo jiné posílením úlohy Evropského orgánu pro pracovní záležitosti, a zejména posílením koordinovaných akcí a společných kontrol při současném zajištění souladu právních předpisů EU s mezinárodními normami (*od roku 2026*).