



Brüsszel, 2026. március 5.
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

FEDŐLAP

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma: 2026. március 5.
Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

Tárgy: A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS
BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK
Uniós tengeripari stratégia

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 111 final.

Melléklet: COM(2026) 111 final



Brüsszel, 2026.3.4.
COM(2026) 111 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

Uniós tengeripari stratégia

1. BEVEZETÉS

Európa vízzel körülvett kontinens. Az Európai Unió és tagállamai kezelik a világ legnagyobb közös tengeri térségét: a kizárólagos gazdasági övezetek 25 millió km² területet fednek le¹. Az Unió a világ egyik leghosszabb partvonalával rendelkezik, amely 22 tagállamban 70 000 km-re terjed ki, a 42 000 km hosszúságú belvízi úthálózata pedig több ezer kikötőnek, jachtkikötőnek, hajógyárnak és beszállítónak ad otthont, rávilágítva annak szükségességére, hogy jobban kiaknázzuk az Európa egységes vízi piacában rejlő potenciált.

Az európai tengerészeti gyártási ágazat² és tengeri hajózási ágazat³ stratégiai ágazatok Európa autonómiája, rezilienciája, védelme, gazdasági biztonsága, jóléte, dekarbonizációja, valamint a kizárólagos gazdasági övezetei eszközeinek és erőforrásainak fenntartható használata és védelme szempontjából. Európa tengerészeti gyártási ágazata globális vezető szerepet tölt be a komplex, magas színvonalú hajógyártás és a fejlett technológiák terén. Ösztönzi a fenntartható vízi közlekedéssel és a kék gazdaság tevékenységeivel kapcsolatos innovációt, és sarokkövét képezi a regionális ipari növekedésnek. Az európai hajózási ágazat világszerte vezető tengeri szolgáltató, biztosítja az alapvető áruk ellátását, lehetővé teszi a kereskedelmet, és hozzájárul az EU energiatartósságához. Más vízi szegmensekkel együtt meghatározza a tengerészeti gyártási ágazat termékei és szolgáltatásai iránti keresletet is, és befolyásolja a technológiai döntéseket.

Mindkét ágazat kulcsfontosságú az Unió és a tagállamok katonai kapacitásának növeléséhez a csapatmozgások megkönnyítése, valamint a hadihajók és a kettős felhasználású, polgári és katonai célú hajók gyártása révén. Kritikus fontosságúak az EU digitális és tengeri energetikai infrastruktúrájának, például a csővezetéknek, a villamosenergia- és adatkábeleknél és a szélerőműparkoknak a kiépítése és védelme szempontjából is. Más alszegmensek, például a hajós körutazások és a tengeri turizmus alszegmensei jelentős innovációs lehetőséggel rendelkeznek a fenntarthatóságuk fokozására.

Ez a vízi ökoszisztéma kihívásokkal néz szembe. A Draghi-jelentés⁴ és a Niinistö-jelentés⁵ is kiemeli az intenzív globális versenynek és feszültségeknek való kitettségét, a harmadik országbeli hajógyártástól és -finanszírozástól, a dekarbonizációtól, valamint a továbbképzésre és átképzésre szoruló munkaerő előregedésétől való növekvő függőségét.

Európának olyan szakpolitikai keretre van szüksége, amely megvédi és fellendíti tengerészeti gyártási és tengeri hajózási ágazatait, fokozza azok innovációs kapacitását, előmozdítja a digitalizációt, a fenntarthatóságot és a dekarbonizációt mint az ipari lehetőségek forrásait, ösztönzi a technológiai vezető szerepet és megerősíti az ágazatok versenyképességét. A kikötőkkel együtt ezek az iparágak is elengedhetetlenek az EU

¹ Beleértve az EU legkülső régióit is.

² A „tengerészeti gyártási ágazat” fogalma az ipari tevékenységek és szolgáltatások széles körét foglalja magában, beleértve a következőket: 1. tengerjáró és belvízi vízi járművek, hajók, úszó platformok és más speciális felszíni és víz alatti egységek építése, javítása, karbantartása, átalakítása, utólagos átalakítása, szétszerelése és újrafeldolgozása, 2. a tengeri, kikötői és kék gazdasági tevékenységekhez szükséges berendezések és technológiák gyártása.

³ A „hajózás” kifejezés magában foglalja a tengeri áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat valamennyi szegmensét, beleértve a part menti, a rövid távú tengeri és a mélytengeri szállítást, a speciális hajózási szolgáltatásokat, valamint mind a tramphajózási, mind a vonalhajózási üzleti modelleket.

⁴ Az európai versenyképesség jövője: Mario Draghi jelentése (2024).

⁵ *Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness* [Európa polgári és katonai felkészültségének és készenlétének megerősítése]: Niinistö szaktanácsadó jelentése (2024).

pozicionálásához az ingtag geopolitikai szintéren, valamint az EU stratégiai autonómiájához, gazdasági biztonságához és felkészültségéhez. A Bizottság ezért – ezzel a tengeripari stratégiával együtt – uniós kikötői stratégiára is javaslatot tesz.

Elérkezett a cselekvés ideje. Ez az uniós tengeripari stratégia, amely a tisztáipar-megállapodásra és különböző kapcsolódó uniós kezdeményezésekre⁶ épül, hat pillér mentén határozza meg a jövőképet és a cselekvés irányát:

Uniós tengeripari stratégia



2. ÉPÍT, FELSZEREL ÉS JAVÍT

Európa szuverenitása szempontjából stratégiai fontosságú az erős tengerészeti gyártási ágazat⁷. Lehetővé teszi Európa számára, hogy megépítse és fenntartsa azokat a hajókat, berendezéseket, platformokat és technológiákat, amelyekre létfontosságú érdekeinek előmozdításához és védelméhez szüksége van: ezek az energiafüggetlenségtől az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencián és az élelmiszer-ellátáson⁸ át a határvédelemig, a honvédelemig, a kritikus infrastruktúrák védelméig, a katonai mobilitásig, az óceánmegfigyelésig és az északi-sarkvidéki navigációig⁹ terjednek.

Az uniós kereskedelmi célú hajógyártás kritikus tömegének megőrzése kulcsfontosságú a haditengerészeti hajógyártás fenntartásához, tekintettel a kétféle felhasználási mód közötti szoros kapcsolatokra és termékeny kölcsönhatásokra¹⁰. Fontos továbbá az életképes

⁶ Beleértve az EU versenyképességi iránytűjét (COM(2025) 30 final), az európai óceánügyi paktumot (COM(2025) 281 final), az EU tengeri védelmi stratégiáját (14280/23), a vízügyi rezilienciára vonatkozó stratégiát (COM(2025) 280 final) és a szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervet (COM(2021) 400 final).

⁷ Az európai tengerészeti gyártási ágazat 300 hajógyárt és 28 000 tengerészeti berendezés-gyártót foglal magában. A mobilitási átállási pálya keretében (2024) alulról építkező elemzés készült az ágazat jellemzőiről, szükségleteiről, kihívásairól és lehetőségeiről. Ajánlásai tükröződnek ebben a stratégiában.

⁸ Például különleges rendeltetésű hajók, átalakító és úszó platformok, általában a tengeri megújuló energia és különösen a tengeri szélenergia alapszerkezetei és elektromos infrastruktúrája, a tengerszint emelkedésével és a folyami áradásokkal szembeni védelmet lehetővé tevő korszerű kotróhajók, valamint a fenntartható halászati és akvakultúra-tevékenységeket végző hajók révén. Ami konkrétan a halászhajókat illeti, a Bizottság 2026 harmadik negyedévéig ütemtervet tesz közzé az uniós halászat és akvakultúra energetikai átállásáról, amelyben iránymutatást nyújt az ágazatnak az energetikai átállással kapcsolatban, és összegyűjti az uniós halászat és akvakultúra energetikai átállási partnerségéből származó meglátásokat és ajánlásokat.

⁹ Járórhajókon és hadihajókon, tenger alatti kábelhajókon, kettős felhasználású hajókon, kutatóhajókon, az óceánok feltárására, megfigyelésére, nyomon követésére és felügyeletére szolgáló technológiákon, jégtörőkön és jégálló hajókon keresztül.

¹⁰ Az EU gazdasági biztonságának megerősítéséről szóló új közös közlemény (JOIN(2025) 977), amely kiemeli a dinamikus ipari bázisba való beruházás fontosságát, kifejezetten elismeri, hogy a hajógyártás stratégiai kettős felhasználású ágazat.

európai ellátási láncok fenntartása, valamint a kulcsfontosságú technológiák és know-how feletti ellenőrzés megszerzése szempontjából is. Ez elengedhetetlen a munkahelyteremtés, a beruházások és az innováció előmozdításához regionális szinten, többek között a peremterületeken, a szigeteken és a legkülső régiókban. A hajójavítási, karbantartási, átalakítási, utólagos átalakítási és hulladék-újrafeldolgozási képességek döntő fontosságúak a vízi közlekedés biztonságának, dekarbonizációjának és körforgásos jellegének előmozdítása szempontjából.

2.1. Uniós tengerészeti gyártás: a növekedés és a versenyképesség előmozdítása a vezető piacokon

Európa ma még mindig globális vezető szerepet tölt be egyes olyan hajótípusok gyártása terén, amelyek a technológiailag legfejlettebbek közé tartoznak (pl. üdülőhajók, hadihajók, jégtörők, kutatóhajók, tenger alatti kábelhajók, tengeri szélerőműveket támogató hajók, úszó és átalakító platformok, jachtok és kedvtelési célú kishajók), tiszta meghajtórendszerek és fejlett berendezések. Mivel a világ üdülőhajó-flottájának 97 %-a Európában készül, az üdülőhajók gyártása kulcsfontosságú ahhoz, hogy Európa fenntarthassa és fokozhassa komplex hajógyártási képességeit más, a stratégiai autonómia szempontjából alapvető fontosságú szegmensekben is.

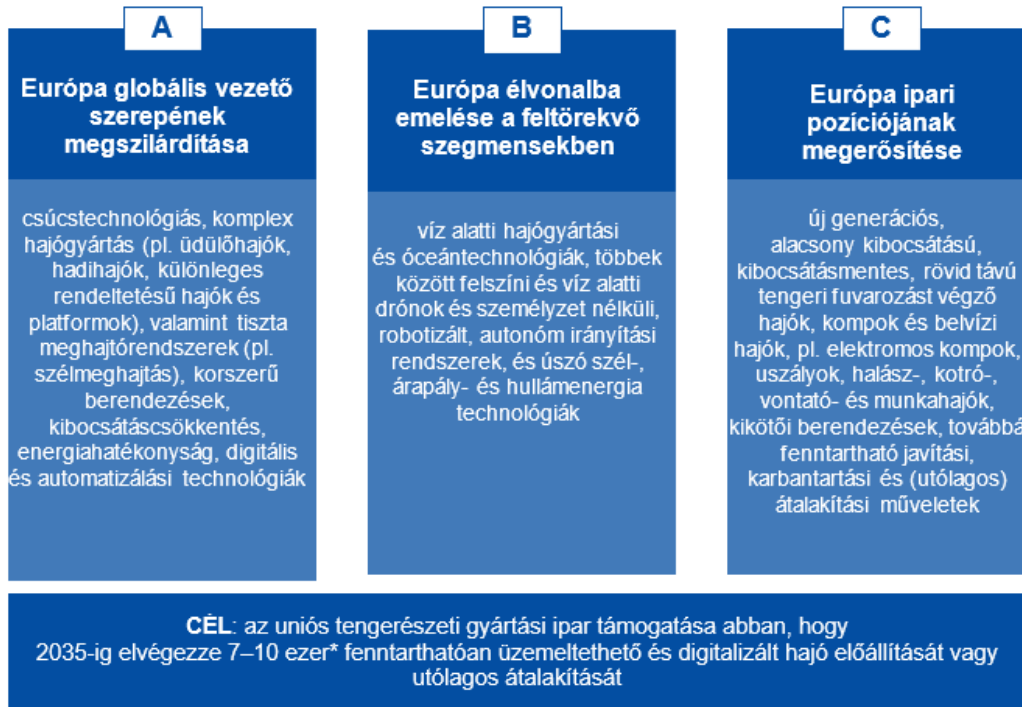
Más piaci szegmensekben, nevezetesen a kereskedelmi hajógyártásban az európai hajógyárak az elmúlt évtizedekben veszítettek a globális piaci részesedésükből a harmadik országokban végrehajtott jelentős állami beruházások, a nem piaci gyakorlatok, valamint a munkaerő- és energiaköltségek közötti különbségek miatt eltorzult nemzetközi piacon. Az európai hajógyárak a nagy értékű, kis volumenű piacokra szakosodtak, de a külföldi versenytársak már ezekbe a szegmensekbe is kezdenek belépni. Az uniós ipar a közelmúltban teret veszített más országokhoz, például Kínához képest a stratégiai hajógyártási szegmensekben, például a kompok¹¹ és a tengeri szélerőmű-hajók gyártásában. A víz alatti hajók, valamint a tengeri és kikötői berendezések terén betöltött vezető szerepét szintén egyre több kihívás éri.

Európa tengerészeti gyártási ágazatának megőrzése és innovációs potenciáljának felszabadítása érdekében az EU-nak és tagállamainak a reálisan elérhető legjobb eredményeket kínáló területekre kell összpontosítaniuk az iparpolitikai erőfeszítéseket, azaz azokra a **nagy értékű szegmensekre, amelyek jelentős ipari potenciállal rendelkeznek az Unión belüli gyártás terén**¹².

¹¹ Európa hajógyártási piaci részesedése a belföldi (uniós) piacra szállított nagy méretű (azaz 5 000 bruttó tonnatartalom feletti) kompok számában 2020–2024-ben 38 % volt, ami évente átlagosan három leszállított hajót jelent. Európa 2010-ig világszerte volt, de globális piaci részesedése 2020–2024-re (a 2010. évi 60 %-ról) mintegy 15 %-ra csökkent.

¹² A dekarbonizáció, a digitalizáció, a tengeri megújuló energiaforrások alkalmazásának várható bővülése és a kék gazdaság új növekedési piacainak – például a víz alatti és óceánmegfigyelési technológiáknak – a megjelenése, a katonai mobilitás és a védelmi beruházások ugrásszerű növekedése lehetőséget kínál Európa tengerészeti gyártási bázisának kiaknázására és megerősítésére. Például a villamosítható kompok száma 2030-ra a becslések szerint akár 364-re is emelkedhet, olyan tényezőktől függően, mint az akkumulátorok energiasűrűségének javulása és a szárazföldi villamos energia elterjesztésének aránya. 2020 és 2050 között a becslések szerint az európai vízi utakon jelenleg közlekedő 12 000 belvízi hajóból álló flotta kétharmada utólagos átalakításon esik át, egyharmada pedig új építésű lesz (évente mintegy 140 új hajó).

Unió tengerészeti gyártási jövőkép 2030-ig



*Sea Europe Manifesto: „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035” [A Sea Europe kiáltványa: Vitorlát bontunk, hogy 2035-ig 10 000 fenntartható és digitalizált hajó építsünk Európa számára] (2024).

E törekvés megvalósításához kínálat- és keresletvezérelt intézkedésekre, valamint megfelelő előfeltételekre, többek között a köz- és magánszféra közötti szoros együttműködésre lesz szükség. E célból a Bizottság elindítja a **Tengerhasznosítási Értékláncok Uniós Szövetségét**, hogy megerősítse Európa ipari szuverenitását és technológiai vezető szerepét a tengerészeti gyártás és a kialakulóban lévő technológiák kiválasztott vezető piacain. A Szövetség összefogja a vízi ökoszisztéma érdekelt feleit, valamint a nemzeti és regionális hatóságokat. Megteremti a feltételeket az európai ipari tevékenységek üzleti esettanulmányokkal történő megalapozásához, lehetővé teszi a közös ütemterveket és projektportfóliókat az azonosított területeken. A szövetség emellett támogatni fogja az EU-t és a tagállamokat a beruházási prioritások összehangolásában, az európai értékláncon belüli kereslet és szinergiák előmozdítását célzó kiegészítő ösztönzők azonosításában, valamint összehangolja az uniós támogatási mechanizmusokat a nemzeti projektekkel.

2.2. Az EU tengeri termelési bázisának korszerűsítése

Az európai iparnak 2030-ra további előrelépéseket kell tennie az intelligens és tiszta tengerészeti gyártás felé, kihasználva a digitalizációt, a fejlett robotikát, a mesterséges intelligenciát, a modularitást, az energiahatékonyságot és az ipari folyamatok körforgásos jellegét. Ez elengedhetetlen az európai tengerészeti gyártási ágazat reziliensebbé és költséghatékonyabbá válásához, a fenyegető munkaerőhiány okozta kihívások enyhítéséhez, a termelékenység növeléséhez és az ipari létesítmények működési kapacitásának bővítéséhez.

A kis- és közepes méretű hajógyárakban növelni kell az innovatív gyártási technológiák használatát az anyagok, a folyamatok, a mesterséges intelligencia és a készségek

tekintetében. A Bizottság ezért „**A jövő hajógyárjai**” néven **kiemelt K+I felhívást**¹³ tesz közzé, hogy támogassa az ilyen technológiák tesztelését és demonstrációját a valós hajógyári ökoszisztémában, az eredmények további megismétlése és léptékváltása céljából.

A közigazgatási engedélyekkel kapcsolatos szűk keresztmetszetek korlátozhatják a hajógyárak azon képességét, hogy bővítsék vagy korszerűsítsék létesítményeiket, vagy dekarbonizációs technológiákat telepítsenek, például a tiszta üzemanyag-vételezés vagy a parti áramellátáshoz csatlakozás infrastruktúráját. A környezeti vizsgálatok felgyorsításáról szóló, nemrégiben javasolt rendelet¹⁴ és az európai hálózati csomag – amelyeket a társjogalkotóknak a lehető leghamarabb el kell fogadniuk – felgyorsíthatják az ipari területek villamosítását, többek között a kikötői területeken, például a hajójavítási és -karbantartási létesítményekben. **Az ipar felgyorsításáról szóló javasolt jogszabály** egyszerűsíti és felgyorsítja az engedélyezési eljárásokat, többek között a tengerészeti gyártólétesítmények esetében is.

Végezetül a Bizottság az érdekelt felekkel együtt a Tengerhasznosítási Értékláncok Uniók Szövetségén belül meg fogja vizsgálni, hogy miként lehetne optimalizálni a határokon átnyúló termelési és ellátási láncbéli szinergiákat, előmozdítva a szabványosítást ott, ahol méretgazdaságosság érhető el, például az új generációs hajók egyes alkatrészei költségeinek és bevezetési idejének csökkentése érdekében.

2.3. A közbeszerzés és a finanszírozás kiaknázása az EU ipari vezető szerepének támogatása érdekében

A közbeszerzés stratégiai alkalmazása segíthet előmozdítani a tiszta, innovatív „*Made in EU*” termékek és szolgáltatások, ezen belül a kulcsfontosságú stratégiai hajók iránti keresletet az EU rezilienciája és gazdasági biztonsága szempontjából kritikus vezető piacokon¹⁵.

A Bizottság együtt fog működni az EU/EGT-tagállamokkal annak érdekében, hogy azonosítsa és elősegítse az **EU/EGT közbeszerzési megrendeléseinek többéves, összesített portfólióját** annak érdekében, hogy hosszú távú összesített nyilvános keresleti jelzést hozzon létre az érintett szegmensekben (pl. kompok, kutatóhajók, jégtörők, vontatóhajók, drónok¹⁶) és elősegítse az európai tengerészeti gyártási ágazat felkészülését e kereslet kielégítésére.

Az uniós közbeszerzési keret közelgő felülvizsgálatával összefüggésben a Bizottság a nemzetközi kötelezettségekkel összhangban **célzott, nem árjellegű követelményeket** fog javasolni a kiválasztott stratégiai közbeszerzési szegmensekben, támogatva az EU ipari rezilienciájára és gazdasági biztonságára vonatkozó célkitűzéseket.

¹³ Horizont Európa 2026–2027-es munkaprogramja – CL5-2026-05-D5-12). Indikatív költségvetés: 21,00 millió EUR.

¹⁴ Javaslat – Az irányelv felülvizsgálata az infrastrukturális projektek engedélyezési eljárásának felgyorsítása érdekében, COM(2025) 1007 final.

¹⁵ Példaként említhetők a következők: kompok közvetlen beszerzése helyi, városi és szigeti szállításhoz, oceanográfiai és kutatóhajók, jégtörők, munkahajók, környezetszennyezést ellenőrző és eltávolító hajók, kutató-mentő hajók, kiképző- és mentőhajók, alkatrészek beszerzése, javítás és speciális szolgáltatások, például haditengerészeti, járőr- és parti őrségi eszközök és technológiák.

¹⁶ Figyelembe véve a többcélú uniós kábelhajó-tartalékflotta létrehozását, és szinergiában azzal, összhangban a kábelbiztonságra vonatkozó uniós cselekvési tervvel (JOIN(2025) 9 final), valamint a drón- és a drónelhárítási biztonságra vonatkozó cselekvési terv (COM(2026) 81 final) szerinti releváns intézkedésekkel.

Emellett a Bizottság fel fogja mérni a külső függőségeket és a különleges rendeltetésű hajók beszerzésére vonatkozó nem árjellegű kritériumok iránti igényeket a stratégiai tengeri, megújulóenergia- vagy víz alatti projektek árverési feltételeinek kialakítása során.

A közfinanszírozás az intelligens és tiszta termékek iránti magánkeresletet is erősítheti, előmozdítva az innovációt és az értékteremtést az EU-ban. E célból a többéves pénzügyi keretre (2028–2034) vonatkozó javaslatok és különösen az Európai Versenyképességi Alapra (EVA) vonatkozó javaslat **célzott uniós preferenciafeltételeket** tartalmaz a stratégiai technológiák és képességek nemzetközi kötelezettségvállalásokkal összhangban történő védelme érdekében.

Az EU gazdasági biztonságának megerősítéséről szóló új közös közlemény¹⁷ határozottan arra ösztönzi a tagállamokat, az EBB csoportot és más nemzetközi pénzügyi intézményeket, valamint a nemzeti vagy uniós költségvetést végrehajtó nemzeti fejlesztési bankokat, hogy a gazdasági biztonsággal kapcsolatos megfontolásokat építsék be a finanszírozási döntéseikbe¹⁸.

2.4. A harmadik országokkal szembeni tisztességes verseny biztosítása

A Bizottság célja, hogy világszerte biztosítsa a tisztességes versenyt, és megvédje az európai tengerészeti gyártási ágazatot az olyan káros kereskedelmi gyakorlatokkal szemben, mint a kizorító árazás, a nem piacorientált támogatás, a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok megsértése és a kikényszerített technológiatranszfer a harmadik országokban.

A Bizottság strukturált párbeszédet fog indítani az uniós tengerészeti gyártási ágazattal – lehetőség szerint a Tengerhasznosítási Értékláncok Uniós Szövetsége keretében – annak érdekében, hogy tovább erősítse a hírszerzési képességeit a globális hajógyártási politika és a piaci fejlemények, a stratégiai kockázatok, az ellátási lánc rezilienciáját fenyegető veszélyek és az annak rezilienciájában rejlő lehetőségek, valamint a harmadik országbeli piacokra jutás korlátainak nyomon követése érdekében. E célból a Bizottság többek között ki fogja használni az új Tengerhasznosítási Értékláncok Uniós Szövetségét, az uniós küldöttségek hálózatát és az új gazdasági biztonsági információs központot, amint azt az EU gazdasági biztonságának megerősítéséről szóló új közös közleményben¹⁹ bejelentette. Ez segíteni fog azon területek jobb felderítésében és azonosításában, ahol a harmadik országokban alkalmazott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok károsak vagy káróssá válhatnak az uniós hajógyárakra és berendezésgyártókra nézve, és alapul szolgál a tisztességes verseny biztosítását célzó lehetséges kereskedelmi intézkedésekhez vagy fellépésekhez.

Az ipar káros kereskedelmi gyakorlatokkal szembeni hatékonyabb védelme érdekében a Bizottság:

- **Felméri a lehetőségeket, és amennyiben szükséges és megvalósítható, új ágazatspecifikus eszközre**²⁰ vagy kereskedelempolitikai eszköztárának célzott módosítására tesz javaslatot, a nemzetközi kötelezettségekkel összhangban. A lehetőségek felmérésekor azokra a konkrét szegmensekre összpontosít, amelyek

¹⁷ (JOIN(2025) 977).

¹⁸ Ez magában foglalja az olyan uniós vállalkozások támogatásának előnyben részesítését, amelyek csökkentik a külföldi függőségeket a kritikus ágazatokban, valamint annak megakadályozását, hogy a magas kockázatú harmadik országbeli beszállítók hozzáférjenek az uniós és nemzeti finanszírozáshoz.

¹⁹ (JOIN(2025) 977).

²⁰ Figyelembe véve, hogy a vízi járművekre vonatkozó káros árképzés elleni védekezésről szóló (EU) 2016/1035 rendelet nem alkalmazható, mivel az 1994. évi OECD hajógyártási megállapodást nem erősítették meg.

kulcsfontosságúak Európa stratégiai autonómiája és gazdasági biztonsága szempontjából, és amelyekben az uniós hajógyárak még mindig aktívak, de tisztességtelen külföldi versennyel szembesülnek²¹.

- **Kiaknázza a meglévő és jövőbeli kereskedelmi és beruházási megállapodásokat** az uniós tengerészeti gyártási bázis érdekeinek védelme és előmozdítása érdekében, többek között piacra jutási, szubvencióellenes, átláthatósági kötelezettségek és a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok védelmére vonatkozó rendelkezések révén.
- **A hajógyártás területén újraindítja az olyan jövőbeli nemzetközi megállapodásra irányuló erőfeszítéseket**, amely kezelné az ágazat nem piaci gyakorlatait.

A Bizottság folytatja a hajóknak nyújtott exporthitelek egyenlő versenyfeltételeinek előmozdítását azáltal, hogy a **hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló OECD-megállapodásban szereplő, a hajókra vonatkozó ágazati megállapodást**²² továbbfejleszti, többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású hajókra vonatkozó egyedi rendelkezések révén. A Bizottság arra szintén törekedni fog, hogy **az exporthitelek új uniós szintű finanszírozási eszközének létrehozásával**²³ támogassa az uniós hajógyárakat, berendezésgyártókat és szolgáltatókat a harmadik országok piacain.

2.5. A globális hajó-újrafeldolgozási keret megerősítése és a tengeri körforgásos jelleg előmozdítása

A hajók újrafeldolgozása lehetővé teszi az értékes anyagok, például az acél, a réz és az alumínium visszanyerését és újrafelhasználását, csökkentve a primer erőforrások kitermelésének szükségességét és támogatva a körforgásos gazdaság elveit. Az előrejelzések szerint a következő évtizedben több mint 16 000 hajó kerül újrafeldolgozásra. A Bizottság törekedni fog a **hajók újrafeldolgozásáról szóló hongkongi egyezmény megerősítésére**²⁴ annak érdekében, hogy aktualizált, szilárdabb globális keretet biztosítson. Végső soron a cél a nemzetközi szabályok és a hajók újrafeldolgozásáról szóló uniós rendelet teljes körű összehangolása, valamint a biztonságos, fenntartható és felelős újrafeldolgozási gyakorlatok nemzetközi szintű biztosítása.

Emellett a Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy miként lehetne támogatni a **belföldi uniós hajó-újrafeldolgozási kapacitás bővítését** annak költséghatékonyabbá tételével, és együttműködik a hajó-újrafeldolgozási kapacitással rendelkező kereskedelmi partnerekkel, kezdve Indiával, a magas szintű környezetvédelmi és szociális normák előmozdítása érdekében, a hajók újrafeldolgozásáról szóló uniós rendeletre építve. Mivel az újrafeldolgozott anyagok egyre értékesebbé válnak a zöld uniós termelés szempontjából, a Bizottság készen áll arra, hogy a tengeripari ágazatban segítse az érdekelt feleket a C2C (*cradle-to-cradle*) típusú uniós megközelítések kidolgozásában az európai acélgyártási, hajógyártási, valamint hajó- és hulladék-újrafeldolgozási klaszterekben²⁵,

²¹ Pl. olyan hajótípusok, amelyek válság idején elengedhetetlenek a katonai mobilitáshoz és az ellátás biztonságához, mint például a kompok és a belvízi hajók, valamint az európai tengeri energia és digitális infrastruktúra védelme szempontjából kulcsfontosságú speciális hajók.

²² Ez azt jelenti, hogy egyenlő versenyfeltételeket kell teremteni (amelyek esetén a verseny a hajók árán és minőségén, nem pedig a nyújtott pénzügyi feltételeken alapul), és törekedni kell a hivatalosan támogatott exporthitelekkel kapcsolatos kereskedelmi torzulások megszüntetésére.

²³ Ez az új eszköz uniós pénzügyi támogatást nyújtana az uniós nemzeti exporthitel-ügynökségeknek pénzügyi ajánlataik versenyképességének fokozása érdekében, többek között a hajók nemzetközi vásárlói számára.

²⁴ A hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló hongkongi nemzetközi egyezmény (2009).

²⁵ Potenciálisan az új Tengerhasznosítási Értékláncok Uniók Szövetségének részeként.

előmozdítva ezáltal az ipari szinergiákat, lehetőségeket és bevált környezetvédelmi gyakorlatokat.

K+I támogatás²⁶ révén a **Bizottság továbbra is támogatni fogja a tengeri körforgásos stratégiákat**, a tervezéstől az életciklus végéig és az anyaghasznosításig. A hulladékká vált kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozóan a körforgásos gazdaság megvalósítását célzó ütemterv²⁷, amely 2030-ig elérendő célokat határoz meg, iránymutatásul szolgál majd az e területen tett további erőfeszítésekhez.

Kiemelt intézkedések:

- *a Tengerhasznosítási Értékláncok Uniós Szövetségének létrehozása a vezető piacokon betöltendő vezető szerep előmozdítása érdekében,*
- *az európai hajógyárak digitális, tiszta és körforgásos átalakulásának támogatása („A jövő hajógyarai”),*
- *a közbeszerzés és az uniós finanszírozás mozgósítása a többéves pénzügyi keretben javasoltak szerint, az EU ipari vezető szerepének támogatása érdekében, többek között közbeszerzési megrendelési portfóliók, valamint célzott, nem árjellegű és gazdasági biztonsági kritériumok révén,*
- *az uniós hajógyárak és berendezésgyártók számára tisztességes nemzetközi versenyt biztosító intézkedések, beleértve a hajókra vonatkozó exporthiteleket, valamint szükség esetén és amennyiben megvalósítható, ágazatspecifikus kereskedelmi intézkedéseket.*

3. SZÁLLÍT ÉS ÖSSZEKÖT

A tengeri szállítás stratégiai ágazatként az EU külkereskedelmének mintegy 75 %-át és az EU-n belüli áru fuvarozás 30 %-át bonyolítja. Az EU által ellenőrzött flotta a világ legnagyobb flottája, amely az összes szegmensben a globális hajózási úrtartalom több mint egyharmadát teszi ki. Az európai gazdasági szereplők erős piaci pozíciókkal rendelkeznek a konténeres és ömlesztett szállítás, az energiaszállítás és a nagymértékben szakosodott tengeri szolgáltatások terén. A tengeri személy- és áruszállítási összeköttetések létfontosságúak az uniós szigetek és legkülső régiók számára, biztosítva a területi kohéziót, valamint támogatva a helyi közösségeket és a turizmust. Az uniós lobogó alatt közlekedő és uniós ellenőrzés alatt álló flották nemzetközileg elismertek a biztonságra és védelemre, az innovációra és a környezeti teljesítményre vonatkozó példamutató szabványaiknak köszönhetően²⁸.

Ugyanakkor az EU tengeri szállítási ágazata egyre összetettebb környezetben működik, amelyet zavarok és politikai volatilitás, az energetikai átállás költségei, a munkaerő előregedése és – különösen Kelet- és Délkelet-Ázsia irányából – intenzív globális verseny jellemez. Az energia és az áruk globális kereskedelme szempontjából betöltött stratégiai jelentőségére a közelmúlt geopolitikai fejleményei ismét rávilágítottak. Ezek ugyanakkor

²⁶ Olyan eszközökre is építve, mint például az útlevelek, amelyek a hajók teljes életciklusát lefedő anyagnyomonkövetési rendszert tesznek lehetővé, valamint a hajógyári környezeti teljesítményindexek, amelyeket az uniós finanszírozású *Circle of Life* és *EcoShipYards* projektek keretében dolgoztak ki.

²⁷ *Roadmap on the implementation of the circular economy for end-of-life recreational boats* [A hulladékká vált kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozóan a körkörös gazdaság megvalósítását célzó ütemterv], amelyet az európai hajóipar 2023-ban dolgozott ki a Bizottsággal együttműködésben.

²⁸ Az IMO tengerbiztonsági és környezetvédelmi egyezményeit átültették az uniós vívmányokba. A tagállamok jogilag kötelesek ezeket az EU-specifikus szabályokkal együtt alkalmazni, gyakran szigorúbb követelmények mellett, mint a világ más régióiban.

arra is rámutattak, hogy az ágazat egyre inkább ki van téve a nemzetközi biztonsági kihívásoknak, amelyek jelentős kockázatokkal járnak a hajózás szabadságára nézve, sőt, ami még fontosabb, a hajók és a hajószemélyzet biztonságára is, és a szállítási és biztosítási költségek növekedéséhez vezetnek.

Ennek fényében ez a stratégia arra törekszik, hogy megvédje az ágazatot mint a magas színvonalú, hatékony, biztonságos és fenntartható hajózási szolgáltatások kulcsfontosságú szolgáltatóját, és eközben jobb feltételeket teremtsen az EU gyártási bázisa számára.

E stratégia célkitűzéseinek megvalósításához koherens szakpolitikai és szabályozási keretre, valamint uniós és nemzeti szintű együttműködésre van szükség. **Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) alkotja az Unió tengeri szállítási politikájának technikai és működési gerincét.** Kulcsszerepet játszik a harmonizált végrehajtásban, és elősegíti az innovatív és hatékony megoldásokat, többek között a kiterjedt tudásbázisa révén. Kulcsfontosságú lesz az e stratégiában meghatározott szabályozási intézkedések végrehajtásának támogatásában is. Ezen túlmenően az EMSA technikai segítséget és támogatást nyújt a földközi-tengeri tengeri hatóságok kapacitásépítéséhez²⁹. **3.1. Tulajdonviszonyok és lobogók**

A tengeri eszközállományon belüli jelentős részesedés fenntartása és az uniós lobogók vonzerejének növelése alá fogja támasztani az EU-nak a globális kereskedelemben elfoglalt helyét és a kommunikációs csatornák védelmét. Emellett megerősíti az EU azon képességét, hogy alakítsa a biztonságra, a védelemre, a munkaerőre, az éghajlat- és környezetvédelemre vonatkozó globális normákat és szakpolitikákat.

Ebben az összefüggésben a Bizottság **továbbra is támaszkodik a tengeri szállításnak nyújtott állami támogatásról** szóló közösségi iránymutatásra³⁰ a tagállamok támogatási rendszereinek (pl. hajóúrtartalom-adó) felmérése során, mivel azok kulcsfontosságú eszközök a belföldi hajózási ágazat piaci részesedésének és versenyképességének megtartásához, valamint a tagállami lobogók vonzerejének növeléséhez az intenzív globális verseny fényében. A Bizottság **sürgeti a tagállamokat, hogy mozdítsák elő a pragmatikus intézkedéseket**, például a nemzeti közigazgatási folyamatok hatékonyabbá tételét³¹, a digitális tanúsítványok alkalmazását, a nyilvántartások teljes körű digitalizálását, valamint a mesterséges intelligencián alapuló eszközök használatát az eljárások optimalizálása érdekében. A Bizottság a maga részéről **strukturált együttműködési párbeszédet fog kialakítani** a tagállamokkal és az ágazati érdekelt felekkel, amelynek célja a versenyképesség és a minőségi hajózás fokozása, többek között **a lobogó szerinti állammal szembeni követelményeknek való megfelelésre** vonatkozó nemzetközi és uniós jogszabályok végrehajtásával összefüggésben. A Bizottság a tagállamokkal együtt továbbra is erőfeszítéseket tesz az IMO-n belül a lobogó szerinti államok szabályozási felügyeletének megerősítésére, hogy azok hatékonyan el tudják látni a feladataikat.

3.2. Energiaátállás és dekarbonizáció

²⁹ Az NDICI – Globális Európa által finanszírozott SAFEMED V programmal.

³⁰ C(2004) 43, HL 2004.

³¹ Ilyen például a minőség és a gördülékeny adminisztráció, a kockázatalapú megközelítés, a rövidebb várakozási idő és az egyszerűsített ellenőrzések.

A tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációjának és szennyezéscsökkentésének – a versenyelőnyének megőrzése mellett – előmozdításához egyértelmű és kiszámítható szabályokra van szükség, többek között globális szinten is. Ez előmozdíthatja az innovációt és a vezető szerepet a gyorsan fejlődő hajózási piacon, és ösztönözheti a tiszta üzemanyagok és technológiák iránti keresletet Európában.

A tiszta energiára való átálláshoz a fokozott energiahatékonyságot ötvözni kell az új meghajtási technológiák és az alternatív üzemanyagok bevezetésével. Annak érdekében, hogy megteremtse a feltételeket az ilyen üzemanyagok tömeges előállításához és elterjedéséhez a kibocsátáscsökkentési nehézségekkel szembenező ágazatokban, a Bizottság bemutatta a **fenntartható közlekedésre vonatkozó beruházási tervet**³². A tengeri közlekedés esetében ez a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok fokozott használatát és – amennyiben megvalósítható – a közvetlen villamosítást fogja eredményezni³³. Ezzel összefüggésben a Bizottság a biometán integrált piacára is törekedni fog, ugyanakkor felszólítja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a nemzeti intézkedések ne képezzenek közvetett akadályokat a biometán határokon átnyúló kereskedelme előtt, és ne korlátozzák annak rendelkezésre állását az egységes piacon. A Megújuló és Alacsony Kibocsátású Üzemanyagok Szövetsége ösztönözni fogja a hajótulajdonosok, a fenntarthatóüzemanyag-ipar és a pénzügyi intézmények közötti egyeztetéseket a megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagok előállításának és kínálatának előmozdítása érdekében a vízi közlekedési ágazatban.

A FuelEU Maritime kezdeményezés és a hajózási ágazatnak az EU ETS-be való bevonása hangsúlyozza az EU elkötelezettségét a hajózás tiszta átállásának alakítása iránt, és egyértelmű pályát jelöl ki az ágazat számára az uniós dekarbonizációs célok eléréséhez. E jogi aktusok végrehajtásának további megkönnyítése, valamint a jelenlegi következtelenségekből és átfedésekből eredő szabályozási és adminisztratív komplexitás csökkentése érdekében a Bizottság **meg fogja vizsgálni, hogy miként lehetne egyszerűsíteni és észszerűsíteni a meglévő nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési (MRV) keretet**, amely mind az EU ETS Maritime, mind a FuelEU Maritime rendszert kiszolgálja, további szinergiákat teremtve az MRV-megfelelési folyamatban³⁴.

A tengeri közlekedésből származó éghajlati hatások kezelésének és az egyenlő versenyfeltételek biztosításának leghatékonyabb módja az ambiciózus globális fellépés, amely megvalósítaná az IMO 2023. évi stratégiájának azon célkitűzését, hogy a nemzetközi hajózás 2050-re nettó zero ÜHG-kibocsátást érjen el. Az EU **folytatni fogja az IMO keretében végzett munkát, és kapcsolatokat fog kialakítani nemzetközi partnerekkel a globális megoldások előmozdítása érdekében**, támogatva az uniós hajózási ágazat szén-dioxid-mentesítés iránti elkötelezettségét és az e cél elérése érdekében már végrehajtott beruházásokat. A meglévő jogi kötelezettségvállalásokkal összhangban a Bizottság felül fogja vizsgálni a vonatkozó uniós jogszabályokat, figyelembe véve az IMO globális intézkedéseit a kettős kifizetés elkerülése érdekében.

A Bizottság **a zöld hajózási útvonalak és csomópontok európai hálózatának létrehozásával is elő fogja segíteni az érdekelt felek közötti együttműködést**. Ez a meglévő kezdeményezésekre fog épülni, beleértve a különböző tengeri medencékre és az

³² COM(2025) 664 final.

³³ Szárazföldi áramellátás, elektromos kompok és rövid távú tengeri fuvarozás.

³⁴ Például az alkalmazandó fogalom meghatározások, tervezési elemek és folyamatok összehangolása tekintetében.

európai tengeri térségre³⁵ vonatkozó stratégiákat. A cél a beruházási döntések kiszámíthatóságának növelése, valamint a hajók üzemeltetésével, a technológia bevezetésével, az üzemanyag-ellátással és a kikötői infrastruktúrával kapcsolatos fenntarthatósági projektek koordinálása³⁶. Adott esetben az ilyen fellépésbe be lehet vonni az uniós tagjelölt országokat a meglévő jogi keretek, például a transzeurópai közlekedési hálózat alapján³⁷.

3.3. Biztonság – a magas színvonalú hajózás és a reziliencia pillére

A biztonság a magas színvonalú hajózási szolgáltatások stratégiai támogató eszköze, valamint az uniós feldolgozóipar versenyképességének és technológiai vezető szerepének sarokköve. A hajózásnak az alternatív üzemanyagok használatára, a digitalizációra és az automatizálásra való gyors átállásával párhuzamosan a biztonsági protolloknak fejlődniük kell az új működési, technológiai és kiberbiztonsági kockázatok kezelése érdekében. Az uniós lobogó alatt közlekedő utasflotta előregedése még inkább rávilágít arra, hogy fel kell gyorsítani a flotta korszerűsítését³⁸.

Globális szinten az IMO biztonsági előírásainak lépést kell tartaniuk a technológiai fejlődéssel, többek között az alternatív üzemanyagok és meghajtórendszerek, az energiahatékonysági technológiák, a tengerészek képzése és az automatizált tengeri szállítás terén. Az EU **meg fogja erősíteni szerepvállalását az IMO-ban, hogy befolyásolhassa e szabványokat, ami a globálisan egyenlő versenyfeltételek biztosításához is hozzá fog járulni.**

Az EU-ban a tengerészeti biztonság magas szintjét az IMO-előírások uniós jogba való beépítése biztosítja. A **jelenlegi követelményeknek a dekarbonizációs és digitalizációs kihívásokhoz való igazítása** érdekében a Bizottság 2026-ban jelentést fog tenni a személyhajók biztonságáról szóló uniós irányelvről³⁹ és a tengerészeti felszerelésekről szóló irányelvről⁴⁰, azok felülvizsgálatának előkészítéseként. Tekintettel a személyhajók biztonságának és a biztonságos regionális összeköttetésnek a kritikus fontosságára, a Bizottság mérlegelni fogja **a személyhajókra vonatkozó uniós biztonsági követelmények kiterjesztését valamennyi EU-n belüli útvonalra.** Ami a tengeri szolgáltatásokat illeti, a Bizottság meg fogja vizsgálni **a tengeri szolgáltató és ipari hajók kölcsönös elismerésére vonatkozó uniós keret** megvalósíthatóságát, beleértve az ipari vagy hajószemélyzet szállítását, valamint a tenger alatti kábelfektetést és -karbantartást. A Bizottság azt is **felméri majd, hogy a tengerészeti felszerelésekről szóló irányelv vagy az elismert szervezetek közötti meglévő kölcsönös elismerési megállapodások hatályát kiterjesszék-e** további felszerelésekre is. A cél a jóváhagyási eljárások egyszerűsítése és a nemzetközi piacokhoz való hozzáférés javítása lenne, a legmagasabb szintű biztonság biztosítása mellett.

³⁵ Az európai tengeri térség (EMS) a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri dimenziója.

³⁶ A kikötői infrastruktúra fejlesztése kulcsfontosságú az energetikai átállás és a dekarbonizáció szempontjából, és az uniós kikötői stratégia is foglalkozik vele.

³⁷ Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről.

³⁸ Amint azt az EMSA által 2025 decemberében közzétett EMSAFE-jelentés is kiemeli.

³⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről.

⁴⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelve (2014. július 23.) a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről.

A tengerészeti biztonsággal és a környezetvédelmi kérdésekkel kapcsolatos jelentős kihívásokat jelent az úgynevezett „árnyékflotta”⁴¹, amely nagyrészt nem egyértelmű joghatóság és ellenőrzés alatt álló, előregedő hajókból áll, és gyakran a lobogó szerinti államokkal szembeni szokásos átláthatósági és megfelelési gyakorlatokat megkerülve működik. Ez többek között fokozott kockázatot jelent a tengeri környezetre nézve, beleértve az olyan, különösen érzékenynek minősített területeket is, mint például a Balti-tenger. A Bizottság az EKSZ-szel szoros együttműködésben és az EMSA támogatásával meg fogja **erősíteni az árnyékflotta felügyeletét és nyomon követését**⁴², és **javítani fogja a meglévő szabályok végrehajtását**. Emellett el fogja mélyíteni a nemzetközi együttműködést a fennmaradó joghézagok megszüntetése, valamint a globális tengerbiztonsági és környezetvédelmi normák fenntartása érdekében, beleértve a korlátozó intézkedések végrehajtását is.

3.4. Az adminisztratív formák egyszerűsítése Európa egységes vízi piaci potenciáljának kiaknázása érdekében

A globális, uniós és nemzeti jogszabályokból eredő adminisztratív eljárások bonyolultsága jelentős kihívást jelent az uniós hajózás számára, késedelmeket okozva, növelve a költségeket és csökkentve az általános hatékonyságot⁴³. Ez a helyzet kifejezetten érinti a rövid távú tengeri fuvarozást, különösen a kisebb szereplőket, a közúti szállítással való modális versenyben.

Az eljárások várhatóan jelentősen könnyebbé válnak az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetben (EMSWe)⁴⁴ történő harmonizált jelentéstétel teljes körű végrehajtásával. **A Bizottság felszólítja a tagállamokat, hogy fejezzék be az EMSWe-rendelet végrehajtását.**

Tágabb értelemben a Bizottság **ambiciózus vámügyi reformra** tett javaslatot, amelynek elő kell mozdítania a köz- és magánszféra közötti hatékony együttműködést a vámalkiságok végrehajtása érdekében a gazdasági ágazatokban, beleértve a tengeri ágazatot is. A javaslat szerint 2032-től vámügyi adatközpont⁴⁵ áll majd a tengeri hajózás üzemeltetőinek rendelkezésére. A kereskedelem megkönnyítése érdekében a Bizottság törekedni fog **a nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszerek és a jövőbeli vámügyi adatközpont gyors összekapcsolására.**

Bár a fenti intézkedések megkönnyítik a megfelelést, továbbra is elengedhetetlen azon adatok mennyiségének a csökkentése is, amelyeket a hajóknak az uniós kikötőkbe való befutáskor jelenteniük kell. A hajók jelenleg akár 1 200 adatelem benyújtására lehetnek kötelesek, amelyek kétharmada a nemzeti jogszabályokból ered⁴⁶. Az európai egységes vízi piacon rejlő lehetőségek teljes körű kiaknázása érdekében a Bizottság **felszólítja a**

⁴¹ Az IMO 2023. december 6-án elfogadott A.1192(33) határozatban foglalt definíció szerint.

⁴² A Tanács 2025 decemberében nyilatkozatot hagyott jóvá a nemzetközi tengerjogi keretnek az árnyékflottából eredő fenyegetésekkel kapcsolatos megerősítéséről, valamint a fenyegetések kezelésére szolgáló eszközök kidolgozására irányuló szándékról.

⁴³ Az Európai Bizottság rövid távú tengeri fuvarozásról szóló közelmúltbeli tanulmánya szerint az adminisztratív formák a hajó teljes működési költségének akár 5 %-át is kitehetik.

⁴⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről.

⁴⁵ A vámügyi adatközpont elektronikus szolgáltatások és rendszerek összessége lenne, az adatok vámügyi célokra való felhasználásához, és lehetővé téve a vámjogszabályok elektronikus végrehajtását.

⁴⁶ Saját elemzés.

tagállamokat, hogy működjenek együtt a nemzeti és az uniós jelentéstételi követelmények egyszerűsítése és észszerűsítése érdekében.

A Bizottság **konzultálni fog a tengeripari ágazattal** az adminisztratív eljárások és az adatszolgáltatási követelmények további egyszerűsítésének meghatározásáról.

3.5. Az uniós érdekek érvényesítése nemzetközi szinten

Jelentős gazdasági hatalomként az EU nemzetközi hajózásban való részvétele kulcsfontosságú nemcsak saját gazdasági növekedésének támogatásához, hanem ahhoz is, hogy a globális tengerpolitikákat az egyenlő versenyfeltételek, a fenntarthatóság, a biztonság és a technológiai innováció felé terelje.

A Bizottság ezért az uniós tagállamokkal együtt **fokozni fogja erőfeszítéseit az IMO-ban**, és arra fog törekedni, hogy **a nemzetközi partnerekkel való szélesebb körű szövetségek révén maximalizálja az EU hatását.**

Az ellátási lánc rezilienciáját illetően különös figyelmet érdemelnek a tengeri szűk keresztmetszetek (azaz a globális kereskedelem és a katonai mobilitás szempontjából kritikus csomópontok) és a kialakulóban lévő útvonalak, például az Északi-sarkvidéken⁴⁷. **A Bizottság sürgeti a tagállamokat, hogy fokozzák az együttműködést és különítsenek el elegendő forrást az EU stratégiai jelenlétének megerősítésére ezeken a kritikus területeken, beleértve a haditengerészetet is**, hogy az Unió biztonságának védelme érdekében biztosítsák a nemzetközi tengeri szállítási útvonalakhoz való hozzáférés folytonosságát. Ezen túlmenően az érintett tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy más tagállamoktól vagy az EKSZ-től kérjenek támogatást abban, hogy szükség esetén diplomáciai csatornákon keresztül nyújtsanak segítséget a lobogójuk alatt közlekedő azon hajóknak, amelyeket feltartóztatnak, vagy amelyek esetében fennáll a feltartóztatás kockázata.

A Bizottság továbbra is szilárdan elkötelezett **a nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozó átfogó kötelezettségvállalásoknak a szabadkereskedelmi megállapodásokba való beépítése mellett.** Ezeknek az erőfeszítéseknek javítaniuk kell a piacra jutási feltételeket és a harmadik országbeli uniós gazdasági szereplőkkel szembeni megkülönböztetésmentes bánásmódot, beleértve a kikötőkhöz való hozzáférést és a kiegészítő szolgáltatások⁴⁸ igénybevételét is. Összességében **az EU kiegyensúlyozottabb és kölcsönösebb kötelezettségvállalásokra törekedhetne tengeri kereskedelempolitikájában**, különösen azokkal a partnerekkel szemben, amelyek korlátozásokat, például rakományfoglalási rendszereket és diszkriminatív kikötői díjakat alkalmaznak.

A tagállamoknak kiszámítható jogi keretre van szükségük ahhoz, hogy **kétoldalú tengeri partnerségeik**⁴⁹ kezelése során biztosítsák az uniós jognak való megfelelést. **A Bizottság olyan jogszabályra fog javaslatot tenni**, amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a tagállamok a meglévő kétoldalú megállapodásokat az uniós joggal

⁴⁷ Az Unió Északi-sarkvidékre vonatkozó politikájának közelgő felülvizsgálata révén.

⁴⁸ Például rakománykezelési (beleértve a konténerterminálokat is), tárolási és raktározási szolgáltatások, ügynöki tevékenységek és szállítmányozás.

⁴⁹ Az EUB Szingapúr-ügyben hozott 2017. évi véleményének fényében, amely megerősítette, hogy az EU kizárólagos hatáskörrel rendelkezik nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatási megállapodások megtárgyalására és megkötésére, amennyiben ezek a megállapodások érinthetik vagy módosíthatják a meglévő uniós szabályokat.

összeegyeztethetőnek nyilváníthatják, valamint az uniós érdekeket előmozdító új megállapodásokról tárgyalhatnak és ilyen megállapodásokat köthetnek.

Az uniós hajózási társaságoknak arra van szüksége, hogy a globális útvonalakon és csomópontokban megbízhatóan és versenyképes áron férhessenek hozzá az alternatív üzemanyagokhoz és infrastruktúrához. A Global Gateway zöld hajózási folyosókra és csomópontokra irányuló kezdeményezése⁵⁰ a harmadik országokkal kialakított, kölcsönösen előnyös partnerségek révén előmozdítja a tiszta és alternatív üzemanyagok elterjedését. A beruházások védelme és az EU érdekeinek a nemzetközi ellátási láncokban való megvédése érdekében a Bizottság **be fogja építeni a biztonsági és védelmi követelményeket a fejlődő országokkal kialakított Global Gateway kikötői és értéklánc-partnerségekbe**. Tovább fogja erősíteni ezt a megközelítést azáltal, hogy elmélyíti a kulcsfontosságú globális hajózási csomópontoknak otthont adó fejlett harmadik országokkal kialakított partnerségeket.

A földközi-tengeri paktummal⁵¹ összefüggésben a Bizottság elő fogja mozdítani a hatékony és fenntartható közlekedési összeköttetések fejlesztését és az Unió fokozott biztonságát.

3.6. A belvízi hajózási, a hajós körutazási és a szabadidős hajózási ágazat támogatása

Az európai közlekedési rendszeren belüli belvízi hajózásban rejlő kiaknázatlan lehetőségek teljes körű kiaknázása érdekében az Európai Bizottság a **NAIADES III programot követő kezdeményezésre** fog javaslatot tenni. Ez a kezdeményezés a belvízi hajózás versenyképességét érintő kritikus kihívások kezelésére összpontosít, beleértve a belvízi kikötők korszerűsítését, az infrastruktúra rezilienciájának fokozását, valamint az innovatív technológiák, például az automatizált rendszerek és a kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású hajók bevezetését.

Az EU **fenntartható turizmusra vonatkozó, küszöbön álló stratégiája** továbbra is **elő fogja mozdítani a turisztikai ökoszisztéma fenntartható növekedését**, beleértve a hajós körutazási és a szabadidős hajózási ágazatokat is.

Kiemelt intézkedések:

- az IMO keretében végzett munka folytatása globális megoldások azonosítása és a vonatkozó uniós jogszabályok felülvizsgálata érdekében, figyelembe véve az IMO globális intézkedéseit a kettős kifizetés elkerülése érdekében,*
- annak mérlegelése, hogy miként lehetne egyszerűsíteni az EU ETS és a FuelEU Maritime rendelet nyomkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keretét, valamint egyszerűsíteni a hajózási műveletekre vonatkozó adminisztratív alakiságokat,*
- globális ambícióra való törekvés, többek között az IMO munkájában való fokozott szerepvállalás révén, a harmadik országokkal való stratégiai partnerségek előmozdítása, valamint a globális tengeri piacok zökkenőmentes működésének biztosítása.*

4. BIZTOSÍT ÉS MEGVÉD

⁵⁰ [Global Gateway – Nemzetközi partnerségek – Európai Bizottság.](#)

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final.](#)

A tengeri színtér egyre nagyobb veszélyekkel néz szembe mind a felszínen, mind a tengerfenéken. A fenyegetések rávilágítanak arra, hogy **megbízható haditengerészeti, jégtörő, víz alatti és kettős felhasználású képességekre** van szükség az EU védelmének, az Északi-sarkvidék biztonságának, a kritikus infrastruktúrák védelmének és a katonai mobilitási igényeknek a támogatása érdekében. E kihívások kezelése növekedési lehetőségeket teremthet az uniós tengeripari ágazatban, többek között a kettős felhasználású hajók, platformok és technológiák gyártásának kiaknázása és előmozdítása révén.

4.1. Európa haditengerészeti ipari és technológiai bázisának megerősítése

A változó geopolitikai környezet olyan élvonalbeli haditengerészeti rendszerek, hajók és platformok fejlesztését teszi szükségessé, amelyek képesek integrált módon működni a kihívásokkal teli, több területet érintő fenyegetettségi környezetben, beleértve szükség esetén a szélsőséges éghajlati és földrajzi környezeteket is (pl. az Északi-sarkvidéket).

A 2030-ra kitűzött védelmi készülségi célok elérése érdekében fontos uniós és nemzeti érdek a haditengerészeti termelési kapacitások növelése⁵². **A tagállamok kihasználhatják azokat a különböző lehetőségeket, amelyeket a ReArm Europe terv⁵³ kínál, amelyek célja, hogy 2030-ig akár 800 milliárd EUR összegű védelmi kiadást mozgósítson** a haditengerészeti ipari és technológiai képességek megerősítése érdekében. Ez magában foglalja a szabványosított interfészek és protokollok fejlesztésének támogatását, az európai haditengerészeti közötti interoperabilitás megkönnyítését, a különböző gyártók rendszereinek integrálását és a stratégiai képességi területek⁵⁴ előmozdítását.

Az Európai Védelmi Alap (EDF) folytatni fogja az uniós haditengerészeti rendszerintegrátorok és berendezésszállítók kapacitásának megerősítését azáltal, hogy a képességfejlesztési terv prioritásaival összhangban támogatja az együttműködésen alapuló K+F témákat⁵⁵.

Emellett az **európai védelmi ipari program (EDIP)** támogatni fogja az ipari termelési kapacitások bővítését, ellensúlyozva a közös védelmi beszerzés terén folytatott együttműködés költségeit. Támogatni fogja továbbá a prototípusról a nagy léptékű gyártásra való átállást, áthidalva az Európai Védelmi Alap (EDF) által támogatott K+F tevékenységeket.

4.2. Technológiai vezető szerep elérése a tengeri helyzetismeret terén

A kritikus víz alatti, kikötői és tengeri infrastruktúrák védelméhez több területre kiterjedő megközelítésre van szükség, amely olyan technológiákat foglal magában, mint a víz alatti és felszíni drónok, az érzékelők, a korai előjelző rendszerek, a víz alatti kommunikációs

⁵² A Bizottság fel fogja mérni az uniós haditengerészeti ágazat szükségleteit, ellátási láncát, az EU függőségének mértékét és a stratégiai készletek fenntartásának szükségességét. A tervek szerint 2026 harmadik negyedévében tanulmány indul a Horizont Európa 2026–2027-es munkaprogramja keretében (a Közös Kutatóközpont tudományos és műszaki szolgáltatásai [A vízi közlekedési ellátási lánc rezilienciája]).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Beleértve a kettős felhasználású hajókat és technológiákat, a tengeri és víz alatti infrastruktúrák karbantartására szolgáló különleges rendeltetésű hajókat (pl. kábelfektető, -karbantartó és -javító hajók) és a tengeri szállítási képességeket (pl. kompok, jégtörők, kórházi hajók, személyzeti kiszolgáló hajók, nyílt tengeri segédhajók, kotróhajók, vontatóhajók).

⁵⁵ Haditengerészeti harci műveletek és tengeri lefogó műveletek mindhárom kulcsfontosságú területen, nevezetesen a jelenlegi haditengerészeti felszíni rendszerek korszerűsítése, az új generációs haditengerészeti felszíni harci rendszerek, valamint a nagy hatótávolságú, fegyveres személyzettel ellátott és személyzet nélküli tengeri rendszerek területén. További részletekért lásd: EDA – The 2023 EU Capability Development Priorities (Az EU 2023. évi képességfejlesztési prioritásai).

rendszerek, a felbocsátási és helyreállítási rendszerek, valamint a drónszállítók. Szorosabb együttműködésre van szükség a kormányok és az ipar között ahhoz, hogy olyan komplex helyzetismereti architektúrákat hozzanak létre, amelyek egy egyedi vezetési és irányítási rendszer révén integrálják a fejlett technológiákat. Ez ugyanakkor lehetőségeket teremt arra, hogy az EU tengeripara vezető szerepet töltsön be egy kialakulóban lévő, stratégiai szegmensben.

A **kábelbiztonságra vonatkozó uniós cselekvési terv**⁵⁶, amely tengeri medencénkénti csomópontként felvázolja a tenger alatti kábelek integrált felügyeleti mechanizmusának kidolgozását, valamint a **drón- és drónelhárítási biztonságra vonatkozó cselekvési terv**⁵⁷, amely a drónokra vonatkozó ipari intézkedéseket, például egy közös beszerzési kezdeményezést is tartalmaz, hozzá fog járulni a fenyegetések időben történő észleléséhez és a reagálási képességek biztosításához.

Az úrtól a tengerfenéig terjedő uniós szintű tengeri helyzetismeret megerősítése és a képességbeli hiányosságok kezelése érdekében fontos lesz Európa tengeri ipari bázisának kiaknázása az óceánügyi paktumra és az e területen meglévő egyéb uniós kezdeményezésekre⁵⁸ építve az alábbiak további támogatása érdekében:

- a parancsnoki, vezetési, kommunikációs, hírszerzési, megfigyelési és felderítési technológiák és a katonai/kettős felhasználású rendszerek K+F-jének növelése,
- személyzet nélküli tengeri drónok és kommunikációs rendszerek közös beszerzése hadihajók, parti őréség és kikötői hatóságok számára, biztosítva a koordinációt,
- kiberbiztonsági megoldásokba és integrált rendszerekbe való beruházás és azok fejlesztése, amelyek ötvözik a megfigyelési képességeket a tengeri védelem és a kikötővédelem átfogó és összehangolt megközelítésének lehetővé tételében.

E tekintetben a Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy használják ki az európai védelmi program által kínált lehetőségeket, különösen a **közös érdekű európai védelmi projektek** létrehozásának lehetőségét, többek között a **tengeri helyzetismeret területén**.

4.3. A katonai mobilitás és a szükséghelyzeti felkészültség támogatása

A katonai mobilitásról szóló közös közlemény⁵⁹ hangsúlyozza a kettős felhasználású – többek között tengeri – közlekedés szerepét a katonai mobilitás és a szükséghelyzeti felkészültség lehetővé tételében. Hangsúlyozza továbbá, hogy az EU-nak bővítenie kell ipari kapacitását a katonai mobilitási képességek biztosítása érdekében. E tekintetben fontos az európai kompok kettős felhasználási potenciálja. Kulcsszerepet játszhatnak a csapatok, járművek és felszerelések rövid és közepes hosszúságú tengeri útvonalakon történő gyors és hatékony szállításában, valamint az evakuálásban és a szükséghelyzeti segélynyújtásban. Ez lehetőséget fog kínálni a belföldi ipari kapacitás újjáépítésére ebben a stratégiai szegmensben, és hálóbdahatást fog gyakorolni a tengerészeti gyártási bázisra.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

⁵⁸ Például az EU tengeri védelmi stratégiája (14280/23), a tengeri szintérre vonatkozó közös információmegosztási környezet, a kábelbiztonságra vonatkozó uniós cselekvési terv, a drón- és drónelhárítási biztonságra vonatkozó cselekvési terv, az EMSA által működtetett központok, valamint a Kopernikuszt, a Galileót, az EGNOS-t, a GOVSATCOM-ot és a tengeri navigációt, a felügyeletet, a kommunikációt és a területismeretet támogató úrbiztonsági szolgáltatásokat létrehozó uniós űrprogram ((EU) 2021/696 rendelet).

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

E célból a Bizottság javaslatot fog tenni egy **kettős felhasználású kompok építését támogató mechanizmus⁶⁰ alkalmazására** annak érdekében, hogy pénzügyi forrásokat mozgósítson az Európában épített és stratégiaileg fontos útvonalakon bevethető kettős felhasználású kompokra vonatkozó kiegészítő katonai előírásokhoz kapcsolódó beruházásokhoz. E program részeként a Bizottság együtt fog működni az Európai Védelmi Ügynökséggel és potenciálisan az EMSA-val, valamint az Európai Unió Katonai Törzsével a kettős felhasználású tengeri szállítási eszközökre vonatkozó szabványok kidolgozása érdekében, kiegészítve a katonai mobilitásról szóló javasolt rendeletet⁶¹ és biztosítva a NATO-szabványokkal való összhangot.

A Bizottság emellett **a kiberbiztonságra vonatkozó szigorú, és kötelező erejű IMO-szabályozásra fog törekedni a polgári hajókat érintő általános tengeri kiberkockázatok csökkentése érdekében**, összhangban a vonatkozó uniós intézkedésekkel, például a NIS 2 irányelvvel⁶², a kiberrezilienciáról szóló jogszabállyal⁶³ és a felülvizsgált kiberbiztonsági jogszabályra irányuló közelmúltbeli javaslattal⁶⁴, amelyek célja az EU kiberbiztonsági rezilienciájának és képességeinek további megerősítése e növekvő fenyegetésekkel szemben.

Kiemelt intézkedések:

- *a haditengerészeti ipari termelési kapacitások bővítésének támogatása, többek között az új európai védelmi ipari program és a ReArm Europe terv révén,*
- *javaslat a kettős felhasználású kompok építését támogató program folytatására.*

5. INNOVÁCIÓHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

Az innováció és a fejlett technológiákba, például a tiszta technológiába, a körforgásos jellegbe, a digitalizációba, az automatizálásba, a mesterséges intelligenciába és az intelligens hajótervezésbe történő beruházás elengedhetetlen mind az uniós tengerészeti gyártási ágazat, mind a tengeri hajózási ágazat versenyképességének, fenntarthatóságának és rezilienciájának fokozásához. Ezért alapvető fontosságú az olyan akadályok kezelése, mint a szabályozási bizonytalanság, az állami és magán K+I beruházási erőfeszítések széttagoltsága és a korlátozott tesztelési kapacitás.

5.1. A szakpolitikai keret javítása annak érdekében, hogy az EU vezető szerepet töltsön be az innovatív technológiák terén

Az uniós vízi ökoszisztéma jövője attól függ, hogy képesek leszünk-e új technológiai megoldásokat találni és kapacitásbővítést elérni a tiszta technológiák, valamint a digitális és automatizált rendszerek terén, illetve célzott szakpolitikai támogatást nyújtani az EU ipari bázisának megerősítéséhez.

⁶⁰ Adott esetben a vonatkozó állami támogatási szabályokkal összhangban.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² (EU) 2022/2555 irányelv.

⁶³ (EU) 2024/2847 rendelet; a jogszabály előírja, hogy a digitális elemeket tartalmazó termékeknek meg kell felelniük a kiberbiztonsági követelményeknek. Bár a tengerészeti felszerelések nem tartoznak a hatálya alá, a tengerészeti felszerelésnek nem minősülő termékek, például a szoftverek tekintetében azonban alkalmazható lehet a tengerhasznosítási ágazatra.

⁶⁴ COM(2026) 11.

Az üzemanyagcellák, az elektromos meghajtás és a szélmeghajtás, az illékony kibocsátások korlátozása, a szén-dioxid-szállítás, a szén-dioxid-leválasztás és -tárolás, a part menti villamosenergia-ellátás és a tengeri megújuló energiaforrások⁶⁵ csak néhány azon technológiák közül, amelyek jelentős kibocsátáscsökkentési potenciált és piaci lehetőségeket kínálnak. Többségüket elismeri a „nettó zéró” iparról szóló jogszabály, amelynek célja, hogy 2030-ig növelje a „nettó zéró” technológiák uniós gyártási kapacitását. Emellett az EMSA által a közelmúltban készített tanulmányok kiemelik a légbuborék-szönyegen történő siklás előnyeit, és az IMO is előrehaladt az akkumulátorokra, a fejlett hőhulladék-visszanyerésre, az üzemanyagcellákra, valamint a szén-dioxid-leválasztási és -tárolási rendszerekre vonatkozó iránymutatásokkal kapcsolatban végzett munkában.

A **széllel segített meghajtás** jó példa az erős európai gyártási szakértelemre épülő technológiára⁶⁶. Elterjedésének támogatása érdekében a Bizottság dolgozni fog azon, hogy finomhangolja a szélmeghajtású energia elszámolásának módszertanát, és kezelje az uniós és IMO-szintű szabályozási hiányosságokat.

Emellett a **nukleáris meghajtás** – beleértve a kis méretű moduláris reaktorokat (SMR) és a fejlett moduláris reaktorokat (AMR) is – összehangolt stratégiai felügyeletet tesz szükségessé a megújult globális érdeklődés és a korai ipari fejlemények fényében. A Bizottság folytatni fogja a munkát egy olyan szilárd szakpolitikai keret kialakítása érdekében, amely lehetővé teszi az atommeghajtás használatát a kereskedelmi hajózásban⁶⁷, és hozzájárul a globális technológiai és ipari vezető szerep eléréséhez.

A Bizottság – az EMSA támogatásával – koordinálja a technológiai fejlődés, ezen belül a technológiai felkészültség és a biztonság értékelésével kapcsolatos munkát. A beruházások kockázatmentesítésének elősegítése és a léptékváltó megoldásokhoz való hozzájárulás érdekében folytatódni fog az ígéretes technológiai fejlesztések felmérése, és azok tükröződni fognak az uniós jogban, például a FuelEU Maritime rendeletben és az uniós taxonómiában⁶⁸, valamint adott esetben az IMO szintjén.

A Bizottság szükség esetén aktualizálni fogja az uniós egységes piaci keretet annak érdekében, hogy támogassa az innovációt és a tiszta technológiák bevezetését bizonyos tengerészeti gyártási szegmensekben. E célból javaslatot fog tenni a **nem közúti mozgó gépek kibocsátásáról szóló rendelet célzott módosítására**⁶⁹ annak érdekében, hogy a hidrogén referencia-üzemanyagként szolgálhasson a belvízi hajókban található nem közúti mozgó gépek motorjai esetében. Emellett a **kedvtelési célú vízi járművekről szóló irányelv folyamatban lévő értékelése**⁷⁰ az új vízi járművekre és az új meghajtórendszerekre vonatkozó szabályok felmérésére összpontosít ebben a szegmensben.

⁶⁵ Például a tengeri szélerőművek alapzatai és úszói, az árapály-energia, a hullámenergia tengeri állomásai és átalakítói.

⁶⁶ Az elmúlt öt évben ez a terület több mint 36 millió EUR összegű finanszírozásban részesült a Horizont Európa keretében.

⁶⁷ Többek között a Horizont Európa 5. klaszterének 2027. évi munkaprogramjában szereplő külön téma révén.

⁶⁸ A Bizottság (EU) 2021/2139 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. június 4.) az (EU) 2020/852 rendelet módosításáról.

⁶⁹ Rendelet a nem közúti mozgó gépek belső égésű motorjainak a gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátási határértékeire és típusjövahagyására vonatkozó követelményekről ((EU) 2016/1628 rendelet).

⁷⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2013/53/EU irányelve (2013. november 20.) a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről, valamint a 94/25/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg).

Az autonóm hajók biztonságos telepítésének előmozdítása érdekében a Bizottság mind az IMO, mind az EU szintjén **szabályozási és technikai keretet fog kialakítani a személyzet nélküli hajózási megoldásokra vonatkozóan**. 2016 óta a tengeri autonóm vízfelszíni hajókkal (MASS) kapcsolatos uniós munka hozzájárul az IMO 2026-ban elfogadandó és 2032-ig kötelezően alkalmazandó MASS-szabályzatához. A Bizottság az autonóm hajók széles körű megvalósítása előtt az EMSA támogatásával a **kijelölt tengeri tesztekre és kísérletekre**⁷¹, valamint a kockázatértékelésre vonatkozó **uniós iránymutatásokat és bevált gyakorlatokat fog kiadni**, hogy támogassa a tagállami végrehajtást és hozzájáruljon az EU technológiai vezető szerepéhez.

5.2. A szinergiák előmozdítása, a koordináció és az innováció ipari léptékváltása előtt álló akadályok kezelése

A Bizottság az **EU technológiai vezető szerepének megerősítése** érdekében a 2028–2034-es Horizont Európa keretprogram keretében törekedni fog a köz- és magánszféra közötti együttműködés megerősítésére a kiemelt területeken, portfólióalapú megközelítés alapján. A vízi közlekedésben ez a jelenlegi **közös programozású kibocsátásmentes vízi közlekedési partnerség (ZEWTP)** eredményeire fog épülni, azzal a céllal, hogy **megerősítse és kiterjessze az uniós fellépést** ezen a területen, a dekarbonizáció, a digitalizáció, az automatizálás és a körforgásos jelleg közötti szinergiák és a méretgazdaságosság előmozdítása érdekében a tágabb vízi közlekedési ökoszisztémában.

A Bizottság arra ösztönzi a **tagállamokat, hogy továbbra is támogassák az innováció gyors elterjedését, beleértve a próbapadokat és a szabályozási kísérleteket**, amelyek hozzájárulnak Európa tengeri technológiai vezető szerepéhez, ipari szuverenitásához és kettős átállási célkitűzéseikhez. A küszöbön álló **uniós óceánkutatói és -innovációs stratégia** javítani fogja az óceántechnológiák, például a víz alatti robotika tesztelési folyamatait a különböző alkalmazások tekintetében, hogy segítse az uniós gyártókat azok gyorsabb és olcsóbb bevezetésében.

A **kutatási és technológiai infrastruktúrákra vonatkozó európai stratégia**⁷² végrehajtása során a Bizottság fel fogja térképezni és fel fogja mérni a kutatási és technológiai infrastruktúrákat, többek között a vízi közlekedés tekintetében. Elő fogja mozdítani továbbá az ilyen infrastruktúrákhoz való hozzáférést az uniós tengeri induló innovatív vállalkozások, a növekvő innovatív vállalkozások, a kkv-k és a közepes piaci tőkeértékű vállalatok számára.

Az **uniós finanszírozású technológia kiszivárgásának megelőzése** érdekében a Bizottság foglalkozni fog a kutatás és az innováció biztonságával, biztosítva a meglévő eszközök⁷³ szisztematikus és szigorú végrehajtását, és azonosítja a még fennálló hiányosságokat.

A Bizottság **elindítja az OceanEye európai óceánmegfigyelési kezdeményezést**, amely az európai óceánügyi paktum egyik sarokköve. Az óceánmegfigyelés hatékonyabbá tétele

⁷¹ Például az EMSA által kifejlesztett kockázatalapú értékelési eszközre (RBAT).

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ A Bizottság például kellően indokolt esetekben az Unió stratégiai eszközeinek, érdekeinek, autonómiájának vagy biztonságának védelme érdekében kizárhat bizonyos harmadik országbeli szervezeteket vagy bizonyos harmadik országok ellenőrzése alatt álló uniós szervezeteket a kutatási és innovációs, valamint a digitális kapacitások kiépítésére irányuló projektekből való részvételből. Hatásvizsgálatot végezhet továbbá a Horizont Európa keretében uniós finanszírozással elért kutatási eredmények (beleértve a szellemi tulajdont is) nem társult harmadik országoknak történő átadására vonatkozóan, és kifogást emelhet az eredmények továbbítása ellen.

és a kapcsolódó technológiák fejlesztése új lehetőségeket teremt az uniós tengerészeti gyártók számára.

Kiemelt intézkedések:

- *a szabályozási keret aktualizálása az innovatív technológiák, többek között a szélmeghajtás, a nukleáris meghajtás és az autonóm hajók terén betöltött uniós vezető szerep előmozdítása érdekében,*
- *a jelenlegi közös programozású kibocsátásmentes vízi közlekedési partnerség eredményeire építve a vízi közlekedési ágazatnak nyújtott K+I-támogatás megerősítése és a hatókörének kiterjesztése,*
- *az óceánmegfigyelési kezdeményezés (OceanEye) elindítása.*

6. FINANSZÍROZÁSHOZ ÉS BERUHÁZÁSHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

A közelmúltban készült tanulmányok becslése szerint az uniós hajóflotta dekarbonizációjának éves finanszírozási igénye 2,4 milliárd EUR és 8,5 milliárd EUR között van. Jelentős beruházási igényeket azonosítottak a belvízi hajók és a szakosodott szegmensek, például a tengeri szélerőműveket kiszolgáló hajók, a tenger alatti kábelhajók vagy a kialakulóban lévő óceán technológiák tekintetében⁷⁴. Az uniós hajógyárak digitális átalakulásához továbbá a becslések szerint legalább 3 milliárd EUR és 7,5 milliárd EUR közötti összegű beruházásra lesz szükség. E beruházási igények kielégítéséhez a jelenlegi és jövőbeli uniós finanszírozás, a nemzeti intézkedések és azon fellépések összehangolt alkalmazására van szükség, amelyek a magántőke bevonására irányulnak a teljes beruházási folyamat során. Az olyan célzott tanácsadási, kapcsolatteremtési és projektportfólió-eszközök, mint az uniós hajófinanszírozási portál, a BlueInvest, a Europe Enterprise Network (EEN), az InvestEU tanácsadó központon keresztül nyújtott EBB-tanácsadás, az Innovációs Alap projektfejlesztési támogatása (IF PDA) megkönnyítik a forrásokhoz való hozzáférést, és kedvező feltételeket teremtenek a projektek finanszírozásához.

A Bizottság felszólítja a tagállamokat, a pénzügyi intézményeket és a nemzeti fejlesztési bankokat, hogy fokozzák a vízi projektek támogatását, többek között a hajóépítéshez és a felvásárlási finanszírozáshoz nyújtott garanciák révén, adott esetben a vonatkozó állami támogatási szabályokkal összhangban.

6.1. Beruházások finanszírozása uniós eszközökön keresztül

2026 és 2027 folyamán a Bizottság a beruházási ciklus egészében mozgósítani fogja a rendelkezésre álló erőforrások és meglévő eszközök széles körét az uniós vízi klaszter támogatása érdekében, beleértve a tengerészeti gyártást és szállítást is.

A célzott támogatások, a hatékony kockázatmegosztási mechanizmusok és az innovatív pénzügyi rendszerek kulcsfontosságúak az ágazatba történő magánberuházások mozgósításához. E tekintetben a Bizottság az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében** egy 2026-os pályázati felhívás révén **támogatni fogja a hajóflotta megújítását és dekarbonizációját**, különös tekintettel a kompokra és a part menti hajókra. E fellépés célja, hogy előmozdítsa az uniós hajózási ágazat átállását, miközben támogatja az európai tengeri térség fejlődését, valamint a belföldi gyártási kapacitást és a „Made in

⁷⁴ [European Investment Bank, European Blue Champions - Charting the course for innovation finance, 2025 \[Európai Beruházási Bank: Európai kék bajnokok – Az innovációfinanszírozás útvonalának felvázolása\]](#).

EU” technológiákat. 2014 óta a CEF már 220 millió EUR összegű támogatást nyújtott különböző típusú hajókhoz és beavatkozásokhoz. Emellett 2026 februárjában a Bizottság **módosította a CEF digitális ágának munkaprogramját annak érdekében, hogy 347 millió EUR-t különítsen el stratégiai tenger alatti kábelprojektekre,** és 20 millió EUR összegű felhívást tett közzé Európa javítási kapacitásainak növelésére.

A Bizottság arra számít, hogy az **InvestEU-n keresztül 2027-ig mintegy 1–1,5 milliárd EUR⁷⁵ összegű beruházást mozgósít a vízi közlekedési ágazatban,** amelynek egyharmada 2026–2027-ben valósul meg, többek között a flotta megújítására és utólagos átalakítására a fejlesztés valamennyi szakaszában⁷⁶. Ígéretes kezdeményezés a nemrégiben létrehozott, tőkealapú Atlante Marine alap⁷⁷. Továbbá **az InvestEU és az ETHAA által támogatott⁷⁸ kék gazdasági termék⁷⁹,** amelyet az EBB csoport valósít meg, kockázatitőke- és magántőke-befektetésekhez juttatja az induló vállalkozásokat és a kkv-kat, többek között a hajóépítésben és az utólagos átalakításban, a hajózásban és a kék technológia terén. **Célja, hogy mintegy 800 millió EUR összegű beruházást mozgósítson.**

A Bizottság az **Innovációs Alapon keresztül 20 millió EU ETS kibocsátási egységet (1,5 milliárd EUR) különített el⁸⁰ 2030-ig demonstrációra és bevezetést megelőző telepítésre,** hogy a tengerhasznosítási ágazat egészében, a kikötőktől a hajógyártásig támogassa a kibocsátáscsökkentést és előmozdítsa az innovációt. 2020 óta az Alap 13 tengeri projektet támogatott, mintegy 600 millió EUR összegben⁸¹. Ezen eredményekre építve, valamint azon kötelezettségvállalás részeként, hogy 20 millió EU ETS kibocsátási egységet különítsen el az ágazat számára, a Bizottság 2027-ben **külön tengeri pályázati felhívást fog közzétenni.** E felhívás költségvetését és hatókörét a Bizottság határozza meg, adott esetben különösen az Innovációs Alap fennmaradó költségvetése és a kibocsátáskereskedelmi rendszer árképzése alapján. Emellett a hajózás dekarbonizációjának további fokozása érdekében a Bizottság a jövőbeli általános pályázati felhívások esetében értékeli az Innovációs Alap végrehajtását és a tengeri projektekre vonatkozó egyedi preferenciarendelkezéseit. A Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy az „Auction as a Service” (Aukció mint szolgáltatás) és a „Grants as a Service” (Támogatás mint szolgáltatás) mechanizmusokon keresztül mozgósítsák az Innovációs Alap forrásait, lehetővé téve további nemzeti források elkülönítését a tengeri projektek támogatására.

A Horizont Európa keretében a Bizottság már 345 millió EUR-t különített el a 2021–2024-es időszakra. Emellett 2027-ig **184,5 millió EUR-t különít el a vízi közlekedésre irányuló kutatási és innovációs (K+I) intézkedések finanszírozására⁸²,** ebből

⁷⁵ Az InvestEU által már ma is támogatott beruházási területek közé tartoznak az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes kompok, a tengeri szélérőműparkok, a tengeri szélenergia-ágazatban használt személyzet nélküli felszíni hajók, a széllal segített meghajtás és a víz alatti technológiák.

⁷⁶ Többek között az InvestEU ágazatközi termékeinek bővítése révén, amelyek felhasználhatók a hajózási és hajógyártási ágazatban működő kkv-k és kis méretű, közepes piaci tőkeértékű vállalatok támogatására, beleértve az Európai Innovációs Alap (EBA) által kezelt fenntarthatósági garanciát, valamint digitalizációs és innovációs garanciát.

⁷⁷ Az InvestEU programon keresztül az Európai Beruházási Alap (EBA) támogatásával, a flották energetikai átállásának megkönnyítésére összpontosítva, különösen a kis- és középméretű tulajdonosok számára.

⁷⁸ Az Európai Beruházási Alap által bevezetett eszköz.

⁷⁹ Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alap.

⁸⁰ Európai kibocsátási egységenként 75 EUR árral.

⁸¹ Emellett az ágazat még nagyobb, a közlekedés szempontjából releváns e-üzemanyag-projektekre szánt költségvetésből is részesül.

⁸² A Horizont Európa 2025. évi és 2026–2027-es munkaprogramján keresztül.

159,5 millió EUR-t a kibocsátásmentes vízi közlekedés finanszírozására, 8 millió EUR-t pedig a szilárdoxid-üzemanyagcellákkal kapcsolatos témára⁸³. A **haditengerészeti K+F-re**⁸⁴ 130 millió EUR áll majd rendelkezésre a jelenleg (2026) folyamatban lévő EDF-felhívások keretében olyan témákban, mint a félautonóm felszíni hajók és a tengerfenéki infrastruktúra fokozott védelme.

A **következő többéves pénzügyi keretben** a javasolt **Európai Versenyképességi Alap (EVA)** segítheti az ágazatot az uniós innovációk piaci bevezetésében. Az EVA keretében a Bizottság támogathatná a tiszta, digitalizált hajókba történő beruházásokat, valamint a hajógyártás, a tengeri energia és a kék technológia innovációját és korszerűsítését. Az EVA támogathatná az együttműködésen alapuló védelmi K+I-t és az ipari kapacitásbővítést, valamint a polgári-katonai eszközök kettős felhasználását⁸⁵. A javaslat szerint az EVA pénzügyi támogatását szorosan össze kell hangolni a jövőbeli **Horizont Európa programmal**⁸⁶.

Az EBB csoport, amely évente átlagosan⁸⁷ 600 millió EUR-t kölcsönöz a tágabb értelemben vett vízi közlekedéssel – többek között a hajózással – kapcsolatos projekteknek, továbbra is elkötelezett az ágazat finanszírozási igényeinek támogatása és a finanszírozáshoz való hozzáférés megkönnyítése mellett, vállalkozásmérettől függetlenül⁸⁸. A csoport készen áll arra, hogy hiteles utat biztosítson az innovációtól és a kísérleti projektektől a teljes körű bevezetésig, többek között az InvestEU által támogatott TechEU programon⁸⁹ keresztül.

6.2. A támogatási intézkedések kiaknázása európai, nemzeti és regionális szinten

A tagállamok vagy régiók által végrehajtott megosztott irányítású alapok e stratégia célkitűzéseivel összhangban⁹⁰ nemzeti és regionális partnerségi tervek révén támogathatják az új többéves pénzügyi keretre vonatkozó javaslat szerinti beruházásokat.

Jelentős és célzott források mozgósíthatók a dekarbonizáció finanszírozására az uniós tagállamok által aukción értékesített, az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerből (ETS) származó bevételeken keresztül azt követően, hogy a rendszer a tengeri közlekedésre is kiterjesztésre kerül. Mivel a tagállamok jogilag kötelesek az EU ETS-ből származó bevételeket éghajlat-politikai intézkedésekbe fektetni, a Bizottság **határozottan arra ösztönzi a tagállamokat, hogy az ETS-ből származó bevételek egy részét fordítsák az**

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Multi-fuel SOFC powertrain for maritime transport [Vegyes üzemű SOFC erőátviteli rendszer tengeri szállításhoz].

⁸⁴ 2019 óta összesen 1,1 milliárd EUR-t különítettek el és kötöttek le uniós szinten a haditengerészeti képességek fejlesztésére. Az EDIDP/PADR/EDF keretében indított, folyamatban lévő vagy (2019–2024 között) projektek befejezett 35 együttműködésen alapuló projektet foglalnak magukban, amelyekre 834,9 millió EUR-t kötöttek le, és hat prototípust eredményeztek, valamint 2030-ig tíz további várható. 142 millió EUR-t különítettek el az EDF pályázati felhívásai keretében, és jelenleg folyamatban van a projektek kiválasztása (2025).

⁸⁵ Pl. a kettős felhasználású szállítóeszközök beszerzésének ösztönzése, az ipari kapacitások megerősítésének, korszerűsítésének, bővítésének és rendeltettségmódosításának támogatása a katonai mobilitáshoz hozzájáruló és azt javító termékek gyártása és karbantartása, valamint a személyzet képzése, átképzése és továbbképzése érdekében.

⁸⁶ A Horizont Európa II. pillérének versenyképességi részére vonatkozó, együttműködésen alapuló kutatási és innovációs tevékenységeket az Európai Versenyképességi Alap munkaprogramjai külön erre a célra szolgáló részébe fogják integrálni.

⁸⁷ A 2015–2024-es időszakra.

⁸⁸ Többek között olyan területeken, mint a hajózás, az innováció, a korszerű gyártás és a védelem.

⁸⁹ [TechEU - European innovators one-stop shop \(Európai innovátorok egyablakos ügyintézője\)](#).

⁹⁰ Adott esetben a vonatkozó állami támogatási szabályokkal összhangban.

európai tengeri klaszteren belüli tengeri dekarbonizációs beruházásokra⁹¹. A hatás maximalizálása és az uniós szintű – többek között a hajótulajdonosok, a hajógyárak, a technológia- és üzemanyag-forgalmazók és a kikötői érdekelt felek közötti – szinergiahatások elérése érdekében a Bizottság összehangolja a tagállamok erőfeszítéseit, és – lehetőség szerint iránymutatások révén – elősegíti a bevált gyakorlatok cseréjét.

A tengeri dekarbonizáció további megkönnyítése, valamint az EU ipari rezilienciájának és vezető szerepének támogatása érdekében a Bizottság a kibocsátáskereskedelmi rendszer közelgő felülvizsgálata során mérlegelni fogja **egy olyan külön uniós mechanizmus létrehozását, amely célzott uniós preferenciakritériumokhoz kapcsolódóan ETS kibocsátási egységekkel közvetlenül támogatná a hajózási társaságokat** a fenntartható üzemanyagok és a tiszta meghajtási technológiák alkalmazásában.

A Bizottság felszólítja a tagállamokat, hogy használják ki a **tisztaipar-megállapodás új állami támogatási keretét (CISAF)** az ipari dekarbonizációba és az energiahatékonyságba – többek között a tengerészeti gyártólétesítményekbe – történő beruházások támogatására, valamint a tengeri vonatkozású nettó zéró technológiák gyártási kapacitásának bővítésére⁹².

A küszöbön álló **szárazföldi és multimodális szállítási iránymutatás** és az új **közlekedési csoportmentességi rendelet** lehetővé teszi a belvízi hajók flottájának megújítását⁹³ és a belvízi hajók fedélzetén daruk telepítését támogató beruházási támogatási intézkedéseket. Lehetővé teszik továbbá a működési támogatási intézkedéseket annak érdekében, hogy a multimodális lehetőségekre – többek között a rövid távú tengeri fuvarozásra vagy a belvízi hajózásra – való átállás esetén a kizárólag közúti szállításhoz képest csökkenjenek a külső költségek.

6.3. A hajófinanszírozási szabályozási kérdések kezelése

Az európai bankok által tartott globális hajózási portfóliók aránya az elmúlt években folyamatosan, a 2013. évi 72 %-ról 2023-ban 49,7 %-ra csökkent⁹⁴. A tendenciák tagállamonként eltérőek: míg egyes tagállamokban visszaszorulóban van, másutt állandó vagy fokozódik a bankok hajózási ágazatban való részvétele. Általánosságban azonban az uniós hajózási társaságok egyre inkább a vonzó finanszírozási termékeket kínáló harmadik országbeli bankoknál és lízingintézményeknél keresnek finanszírozási lehetőségeket. Ez a helyzet stratégiai kitérteget eredményezhet az EU számára, és alááshatja gazdasági biztonságát és ipari érdekeit, mivel a külföldi intézmények megtarthatják a bérelt hajók tulajdonjogát, és helyi tartalmi követelményeket írhatnak elő. Egy koherens és kiszámítható szabályozási környezet elő tudná segíteni a hajófinanszírozás ösztönzését az EU-ban, és arra ösztönöznék a befektetőket, hogy tőkét fektessenek be az európai zöld tengeri projektekbe.

⁹¹ Például a fenntartható üzemanyagok előállításának javítása, a hajók energiahatékonyságának javítása, a flották megújítása, az innovatív tiszta tengeri technológiákba, valamint a fenntartható infrastruktúrába és a kikötőkben alkalmazott szárazföldi áramellátásba történő beruházások.

⁹² Ezek közé tartoznak az üzemanyagcellák, a vízi közlekedés elektromos meghajtási technológiái, a szélmeghajtási technológiák, a szén-dioxid-szállítási technológiák, a szén-dioxid-leválasztási és -tárolási technológiák, a part menti villamosenergia-ellátó berendezések, a tengeri megújulóenergia-technológiák, például a tengeri szélenergia-berendezések alapzatai és úszói, az árapály-energiatechnológiák, a hullámenergia-technológiák, a tengeri alállomások és átalakítók.

⁹³ Nevezetesen a kkv-k és a kis méretű, közepes piaci tőkeértékű vállalatok számára, garanciák formájában.

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

A Bizottság **felül fogja vizsgálni a vízi ágazattal kapcsolatos uniós fenntartható finanszírozási taxonómia kritériumait**⁹⁵ annak érdekében, hogy azok jobban tükrözzék az ágazat egyedi szükségleteit, technológiai realitásait és az éghajlatvédelmi átállási pályákat. Az új kritériumokat, amelyek közzététele 2026 második negyedévében várható, mérlegelni lehetne a flottamegújításra és az utólagos átalakítási beruházásokra vonatkozó állami támogatási eszközökben⁹⁶.

A tőkepiacok szintjén **a megtakarítási és beruházási unióra vonatkozó uniós stratégia segítségével több beruházás áramolhat a gazdaságba** az akadályok felszámolása, az értékpapírosítás megkönnyítése, az intézményi beruházások ösztönzése és a határokon átnyúló tőkemozgósítás révén.

Kiemelt intézkedések:

- *a hajóflotta megújításának és dekarbonizációjának támogatása a jelenlegi Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében, a belföldi ipari kapacitás előmozdítása mellett,*
- *a kibocsátáskereskedelmi rendszer közelgő felülvizsgálata során egy olyan uniós mechanizmus mérlegelése, amely támogatja a fenntartható üzemanyagok és a tiszta meghajtási technológiák elterjedését,*
- *a tagállamok ösztönzése arra, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszerből származó bevételek egy részét az európai tengeri dekarbonizációs beruházásokra fordítsák,*
- *az uniós taxonómiai kritériumok felülvizsgálata a fenntartható finanszírozáshoz való hozzáférés javítása és a fenntartható beruházások ösztönzése érdekében.*

7. A KÉSZSÉGEKHEZ ÉS A MINŐSÉGI MUNKAHELYEKHEZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

Elengedhetetlen az uniós tengerhasznosítási klaszterben végzett munka vonzerejének növelése. A képzett és motivált munkaerő alapfeltétele a hatékonyságnak és a termelékenységnek, lehetővé teszi a technológiai változásokhoz való alkalmazkodást, biztosítja a tudás megtartását és átadását, valamint támogatja a fenntarthatósági célkitűzéseket, miközben hozzájárul a versenyképes, reziliens és innovatív uniós tengeri ökoszisztémához.

7.1. Az uniós hajógyártási munkaerő és a tengerészek továbbképzése és átképzése

A technológiai fejlődés, az alternatív üzemanyagok elterjedése, a fokozódó automatizálás és digitalizáció növeli a magasan képzett tengerészek, parti szakemberek és hajógyártási és tengeri feldolgozóipari dolgozók iránti keresletet. Stratégiai beruházásokra van szükség az oktatás és képzés terén a munkaerőhiány megelőzése, a szellemi tulajdon védelme, a nem uniós munkavállalóktól való függőség csökkentése és az Unió belüli know-how megőrzése érdekében.

⁹⁵A Bizottság (EU) 2021/2139 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. június 4.) az (EU) 2020/852 rendelet módosításáról.

⁹⁶ A 2026-ban felülvizsgálandó általános csoportmentességi rendelet külön szakaszokat tartalmaz a tiszta és kibocsátásmentes hajók beszerzéséhez vagy a meglévő hajók utólagos átalakításához nyújtott támogatásra vonatkozóan. Hasonlóképpen, a 2022 januárjában elfogadott, az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatás is tartalmaz vonatkozó szakaszokat.

A mobilitási átállási pálya⁹⁷ jelentős továbbképzési és átképzési igényekre mutat rá: 2030-ra várhatóan a hajógyártásban dolgozó munkaerő akár 40 %-a nyugdíjba fog vonulni. A hajógyártásra vonatkozó készségfejlesztési paktumban⁹⁸ az ágazati partnerek kötelezettséget vállaltak arra, hogy évente a munkavállalók 7 %-át tovább- és átképzésben részesítik, és 2030-ig 234 000 új munkavállalót vonzanak. A hajózási ágazatban akár 250 000 tengerésznek lesz szüksége átképzésre és továbbképzésre a felmerülő technológiai és üzemanyaggal kapcsolatos igények kielégítése érdekében.

Az ipar igényeivel összhangban a Bizottság támogatni fogja az oktatási intézményeket és a szociális partnereket a **jelenlegi és jövőbeli készséghiányok azonosításában**, valamint **átképzési és továbbképzési programok kidolgozásában**⁹⁹.

7.2. Mobilitás, vonzerő és minőségi munkahelyek

A képzett személyzet bevonása és megtartása továbbra is kihívást jelent. A Bizottság készen áll arra, hogy segítse a tagállamokat a tengeri karrierrek vonzóbbá tételében, valamint a tengeri és a part menti szerepek közötti mobilitás előmozdításában, miközben támogatja az egész életen át tartó karriereket a tengeri klaszterben, valamint a munkahelyteremtést, többek között a part menti és a szigeti közösségekben. A klaszteren belüli mobilitás fokozása érdekében **a Bizottság támogatni fogja a szociális partnereket és a tengerészeti oktatási intézményeket a tengerészeti szakmák feltérképezésében**. Ez a tapasztalatok megtartásához és az európai ipari bázis megerősítéséhez is hozzá fog járulni.

A nők alulreprezentáltak a tengerészeti szakmákban, különösen a tengeri hajózásban, de a parti szakmákban is. A Bizottság támogatni fogja a szociális partnereket és más szervezeteket abban, hogy növeljék a nők részvételét a tengerhasznosítási ágazatban.

Az európai tengerészeti oktatási térségnek határok nélkülivé kell válnia. Prioritásként kell kezelni az oklevelek, képezések és bizonyítványok kölcsönös elismerését a tengerhasznosítási klaszteren belül az egész EU-ban, és lehetőség szerint a harmadik országok viszonylatában is. A Bizottság támogatni és koordinálni fogja a **tengerészeti felsőoktatási intézmények és szakképzési központok hálózatának létrehozását** szerte az EU-ban. Fontos, hogy a Bizottság segíteni fogja a tagállamokat a hallgatók és a tudományos dolgozók mobilitása előtt álló akadályok felszámolásában, többek között azáltal, hogy **előmozdítja a tengerészeti felsőoktatási intézmények további részvételét az Erasmus+ programban**.

A közelmúltbeli válságok megmutatták, hogy kulcsfontosságú munkavállalónak kell tekinteni a tengerészeket és az egyéb tengerészeti személyzetet, köztük a gyártásban

⁹⁷ Az uniós mobilitás ipari ökoszisztémájának átállási pályája (2024) <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ A készségfejlesztési paktum keretében más, a tengerészeti gyártás szempontjából releváns nagyszabású készségfejlesztési partnerségeket is létrehozta az úrkutatás és a védelem, valamint a tengeri megújuló energiaforrások területén.

⁹⁹ Többek között a küszöbön álló kék generációs megújulási stratégia révén, amelyet várhatóan 2027-ben tesznek közzé. A további intézkedések a SkillSea projekt folytatásaként létrehozott MED-NET platform és a hajógyártási készségfejlesztési paktum által már megkezdett munkára is építenek. Figyelembe fogják venni a The Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy [A kék gazdaságban a készségek fejlesztésének támogatása és megtervezése] tanulmányt (2025) és a [BlueComp – Kompetenciakeret kezdeményezést](#) is. A földközi-tengeri paktum keretében is kidolgoznak készségfejlesztési programot a munkaerő készségeinek kezelése és a képzésnek az ipar igényeihez való hozzáigazítása érdekében.

dolgozókat¹⁰⁰. Munkájuk elengedhetetlen a világ mozgásban tartásához, valamint az uniós ipari bázis és ellátási láncok rezilienciájának biztosításához.

A tengerészeti munkaügyi ágazat tartós kihívásokkal néz szembe nemcsak a készséghiány, hanem a fedélzeti és a szárazföldi munkakörülmények miatt is. A minőségi munkahelyek támogatásához erős **szociális párbeszédre**, tisztességes munkakörülményekre és biztonságos munkahelyekre van szükség. Az uniós munkaügyi jogszabályok – többek között a **munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv**¹⁰¹ és a munkahelyi egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó uniós vívmányok – végrehajtása és érvényesítése elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek és a vonzó foglalkoztatás biztosításához¹⁰².

A Bizottság **együtt fog működni a tagállamokkal az ILO munkaügyi normáinak javítása**, valamint az IMO-val és az ILO-val való együttműködés érdekében, hogy biztosítsa a szabályozás egységes végrehajtását és **a tengerészek egységes védelmét**, hozzájárulva ezáltal a globálisan egyenlő versenyfeltételekhez. Az egyik olyan terület, ahol előrelépésre van szükség, a tengerészekre vonatkozó eltérő szociális biztonsági rendszerek kezelése. A Bizottság elő fogja mozdítani az ilyen rendszerek jobb összehangolását, többek között az **Európai Munkaügyi Hatóság szerepének megerősítése** révén, különösen az összehangolt fellépések és a közös ellenőrzések fokozása érdekében, biztosítva ugyanakkor az uniós jogszabályok és a nemzetközi normák összehangolását.

Kiemelt intézkedések:

- a tengerészeti felsőoktatási intézmények és szakképzési központok hálózatának létrehozása Uniós-szerte, amely oktatást és képzést, többek között átképzési és továbbképzési programokat biztosít a tengerészeti klaszterek munkahelyeihez,*
- a tagállamok ösztönzése és támogatása abban, hogy az eljárások megkönnyítése és a tanulási célú mobilitás akadályainak felszámolása révén növeljék a tengeri felsőoktatás részvételét az Erasmus+ programban és a kapcsolódó kezdeményezésekben.*

8. KÖVETKEZTETÉS

Ez a stratégia egy strukturált cselekvési tervet jelent, amely valamennyi érdekelt fél – köztük az uniós intézmények, a tagállamok, az ágazat, a régiók, a szociális partnerek és a civil társadalom – összehangolt erőfeszítését igényli. A Bizottság elkötelezett amellett, hogy hatékony végrehajtását és célkitűzéseinek elérését minden fent említett érdekelt féllel közösen biztosítsa. A Bizottság ezért létrehozza **a tengeripari ágazatokkal és kikötőkkel foglalkozó magas szintű testületet**, amelynek elnöki tisztét az illetékes biztos és az ügyvezető alelnökök töltik be, azzal a céllal, hogy folyamatos eszmeecserét folytasson **a tengeripari és a kikötői uniós stratégiákban** felvázolt intézkedések végrehajtásáról, és visszajelzéseket gyűjtsön a piaci fejleményekről.

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

¹⁰¹ Az irányelv nem vonatkozik a kereskedelmi hajózási vállalkozásokra a tengerjáró személyzet tekintetében.

¹⁰² A minőségi munkahelyekre vonatkozó ütemterv megújított elkötelezettséget és alapot teremt a munkavállalók jogainak biztosításához, miközben a technológiai, gazdasági és társadalmi változásokkal is lépést tart.

MELLÉKLET: AZ INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA (a végleges főszöveg alapján frissítendő)

I. pillér – Épít, felszerel és javít

A Bizottság:

- elindítja a Tengerhasznosítási Értékláncok Uniók Szövetségét, hogy megerősítse Európa ipari szuverenitását és technológiai vezető szerepét a tengerészeti gyártás és a kialakulóban lévő technológiák kiválasztott vezető piacain (2026),
- a Horizont Európa 2026–2027-es munkaprogramja keretében elindítja „A jövő hajógyárjai” elnevezésű kiemelt K+I pályázati felhívást (folyamatban),
- egyszerűsíti és felgyorsítja az engedélyezési eljárásokat az ipar felgyorsításáról szóló javasolt jogszabály révén, többek között a tengerészeti gyártólétesítményekben (2026),
- együttműködik az EU-/EGT-tagállamokkal annak érdekében, hogy azonosítsa és megkönnyítse az EU/EGT közbeszerzési megrendeléseinek többéves, összesített portfólióját, hogy hosszú távú összesített keresleti jelzés jöjjön létre (2026–2027),
- célzott, nem árjellegű követelményeket terjeszt elő a nemzetközi kötelezettségekkel összhangban a kiválasztott stratégiai közbeszerzési szegmensekben az uniós közbeszerzési keret közelgő felülvizsgálatával összefüggésben (2026),
- strukturált párbeszédet indít az uniós tengerészeti gyártási ágazattal annak érdekében, hogy tovább erősítse hírszerzési képességeit a hajógyártási politika és a piaci fejlemények, a stratégiai kockázatok, az ellátási lánc rezilienciáját fenyegető veszélyek és az ellátási lánc rezilienciájának lehetőségei, valamint a harmadik országokbeli piacra jutás korlátainak nyomon követése érdekében (2026),
- felméri a lehetőségeket, és amennyiben szükséges és megvalósítható, javaslatot tesz egy új ágazatspecifikus eszközre vagy kereskedelempolitikai eszköztárának célzott módosítására a nemzetközi kötelezettségekkel összhangban, különös tekintettel az Európa stratégiai autonómiája és biztonsága szempontjából kulcsfontosságú konkrét szegmensekre és azokra a területekre, ahol az uniós hajógyárak továbbra is aktívak, de tisztességtelen külföldi versennyel szembesülnek,
- kiaknázza a meglévő és jövőbeli kereskedelmi és beruházási megállapodásokat az uniós tengerészeti gyártási bázis érdekeinek védelme és előmozdítása érdekében, többek között piacra jutási, szubvencióellenes, átláthatósági kötelezettségek és a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok védelmére vonatkozó rendelkezések révén (folytatás),
- a hajógyártás területén egy olyan jövőbeli nemzetközi megállapodásra irányuló erőfeszítések újraindítása, amely kezelné az ágazat nem piaci gyakorlatait (folytatás/hosszú távú intézkedés),
- előmozdítja az egyenlő versenyfeltételeket a hajóknak nyújtott exporthitelek terén azáltal, hogy a hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló OECD-megállapodásban szereplő, a hajókra vonatkozó ágazati megállapodást továbbfejleszti, többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású hajókra vonatkozó új rendelkezések révén (2026–2027),
- létrehozza az exporthitelek új finanszírozási eszközét annak érdekében, hogy egyenlőbb versenyfeltételeket biztosítson az exportorientált iparágak, például a tengeri feldolgozóipar számára a harmadik országok piacain (folyamatban),
- megerősíti a hajók újrafeldolgozásáról szóló hongkongi egyezményt a nemzetközi és az uniós szabályok teljes körű összehangolása érdekében (folytatás),
- megvizsgálja, hogy miként lehetne támogatni a belföldi uniós hajó-újrafeldolgozási kapacitás bővítését, és együttműködik a hajó-újrafeldolgozással rendelkező kereskedelmi partnerekkel, kezdve Indiával, a magas szintű környezetvédelmi és szociális normák előmozdítása érdekében, a hajók újrafeldolgozásáról szóló uniós rendeletre építve (folytatás),
- támogatja a tengeri körforgásos stratégiákat K+I támogatás révén a tervezéstől az életciklus végéig és az anyaghasznosításig (folytatás).

A tagállamok felkérést kapnak arra, hogy:

- az EU gazdasági biztonságának megerősítéséről szóló új közös közleményre építve kezeljék prioritásként a gazdasági biztonságot támogató és az ágazaton belüli külföldi függőségek csökkentését célzó projektek finanszírozási támogatását (*folytatás*),
- járuljanak hozzá a stratégiában meghatározott, 2030-ig tartó időszakra szóló uniós tengeripari jövőkép megvalósításához.

Az ágazati érdekelt feleket arra ösztönzi, hogy:

- aknázzák ki az ipari folyamatok digitalizációja, modularitása és körforgásos jellege terén elért eredményeket a tervezési és termelési hatékonyság és a fenntartható gyakorlatok javítása érdekében (*folytatás*),
- mozgítsák elő az ipari és értékláncbeli szinergiákat, kihasználva az új uniós tengeri ipari értékláncok szövetségét és más uniós nemzeti és regionális klaszterplatformokat és -kezdeményezéseket (*folytatás*).

II. pillér – Szállít és összeköt

A Bizottság:

- folytatja a tengeri szállításnak nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatást (*folytatás*),
- strukturált együttműködési párbeszédet alakít ki a tagállamokkal és az ágazati érdekelt felekkel a tagállami lobbók vonzerejének növelése érdekében (*2026-tól*),
- mérlegeli, hogy miként lehetne egyszerűsíteni és észszerűsíteni az EU ETS tengeri közlekedésre és FuelEU tengerészeti rendelethez vonatkozó meglévő nyomkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszert (*2026*),
- folytatja az IMO keretében végzett munkát a globális megoldások előmozdítása és a vonatkozó uniós jogszabályok felülvizsgálata érdekében, figyelembe véve az IMO globális intézkedéseit a kettős kifizetés elkerülése érdekében (*2026-tól*),
- megkönnyíti a piaci szereplők közötti együttműködést a zöld hajózási útvonalak és csomópontok európai hálózatának létrehozásával (*2027-től*),
- megerősíti az IMO-ban való szerepvállalást a tengerbiztonsági előírások alakítása és a globálisan egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében (*folytatás*),
- jelentést tesz a személyhajók biztonságáról szóló uniós irányelvről és a tengerészeti felszerelésekről szóló irányelvről azok felülvizsgálatának előkészítéseként (*2026–2027*),
- mérlegeli a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós követelmények valamennyi EU-n belüli útvonalra történő kiterjesztését (*2027–2028*),
- megvizsgálja a tengeri kiszolgáló és ipari hajók kölcsönös elismerésére vonatkozó uniós keret megvalósíthatóságát (*2027–2028*),
- mérlegeli a tengerészeti felszerelésekről szóló irányelv vagy az elismert szervezetek közötti meglévő kölcsönös elismerési megállapodások hatályának kiterjesztését a jóváhagyási eljárások egyszerűsítése és a nemzetközi piacokhoz való hozzáférés javítása érdekében (*2027*),
- megerősíti az árnyékflotta-műveletek felügyeletét és nyomon követését, javítja a meglévő szabályok végrehajtását és elmélyíti a nemzetközi együttműködést a globális tengerbiztonsági és környezetvédelmi normák fenntartása érdekében (*folytatás*),
- a nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszerek és a jövőbeli vámügyi adatközpont gyors összekapcsolásának megvalósítására törekszik (*2027-től*),
- konzultál a tengeripari ágazattal az adminisztratív eljárások és az adatszolgáltatási követelmények további egyszerűsítésének meghatározásáról (*2026-tól*),

- az uniós tagállamokkal együtt fokozza erőfeszítéseit az IMO-ban, és arra törekszik, hogy a nemzetközi partnerekkel való szélesebb körű szövetségek révén maximalizálja az EU hatását *(folytatás)*,
- folytatja a nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozó átfogó kötelezettségvállalások beépítését a szabadkereskedelmi megállapodásokba *(folytatás)*,
- olyan jogszabályra tesz javaslatot, amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a tagállamok a meglévő kétoldalú megállapodásokat az uniós joggal összeegyeztethetőnek nyilváníthatják, valamint az uniós érdekeket előmozdító új megállapodásokról tárgyalhatnak és ilyen megállapodásokat köthetnek *(2026)*,
- javaslatot tesz a belvízi hajózási ágazatra vonatkozó NAIADES III programot követő intézkedésre *(2028)*.

A tagállamok felkérést kapnak arra, hogy:

- mozdítsanak elő további pragmatikus intézkedéseket az uniós tagállami lobogók vonzerejének növelése érdekében,
- fejezzék be az EMSWe-rendelet végrehajtását,
- a Bizottsággal együttműködésben dolgozzanak a nemzeti és uniós jelentéstételi követelmények egyszerűsítése és észszerűsítése érdekében,
- fokozzák az együttműködést és különítsenek el elegendő forrást az EU stratégiai jelenlétének megerősítésére a nemzetközi tengeri szűk keresztmetszetek területein.

III. pillér – Biztosít és megvéd

A Bizottság:

- támogatja a haditengerészeti ipari termelési kapacitások bővítését, többek között az új európai védelmi ipari program (EDIP) és a ReArm Europe terv révén *(2026–2027)*,
- javaslatot tesz egy kettős felhasználású kompok építését támogató mechanizmus alkalmazására annak érdekében, hogy pénzügyi forrásokat mozgósítson az Európában épített és stratégiailag fontos útvonalakon telepíthető kettős felhasználású kompokra vonatkozó további katonai előírásokhoz kapcsolódó beruházásokhoz *(2027)*,
- szilárd és kötelező erejű IMO kiberbiztonsági szabályokra törekszik a polgári hajókat érintő általános tengeri kiberkockázatok csökkentése érdekében *(2026-től)*.

A tagállamok felkérést kapnak arra, hogy:

- aknázzák ki a Készenlét 2030 keretében rendelkezésre álló különböző lehetőségeket a haditengerészeti ipari és technológiai képességek megerősítése érdekében, e stratégia célkitűzéseivel összhangban.

IV. pillér – Innovációhoz való hozzáférés

A Bizottság:

- finomhangolja a szélmeghajtású energia elszámolására szolgáló módszertant, és kezeli az uniós és IMO-szintű szabályozási hiányosságokat *(2027-től)*,
- folytatja a kereskedelmi hajózásban használt atommeghajtásra vonatkozó szilárd szakpolitikai keret kidolgozására irányuló munkát *(2026-től)*,
- javaslatot tesz a nem közúti mozgó gépek kibocsátásáról szóló rendelet módosítására annak érdekében, hogy a hidrogén referencia-üzemanyagként szolgálhasson a belvízi hajókban található nem közúti mozgó gépek motorjai esetében *(2026)*,

- a személyzet nélküli hajózási megoldások szabályozási és technikai keretének kialakítására törekszik, beleértve a kijelölt tengeri tesztekre és kísérletekre vonatkozó uniós szintű iránymutatásokat és bevált gyakorlatokat (2026-tól),
- a jelenlegi közös programozású kibocsátásmentes vízi közlekedési partnerség eredményeire építve megerősíti a vízi közlekedési ágazatnak nyújtott K+I-támogatást és kiterjeszti annak hatókörét (2028-tól),
- javítja a különböző alkalmazásokra szolgáló óceántechnológiák tesztelési folyamatait a küszöbön álló uniós óceánkutatási és innovációs stratégia révén (2026),
- feltérképezi és felbecsüli a kutatási és technológiai infrastruktúrákat a vízi közlekedés tekintetében is, és előmozdítja az ilyen infrastruktúrákhoz való hozzáférést a technológiákat és megoldásokat fejlesztő uniós tengeri induló innovatív vállalkozások, növekvő innovatív vállalkozások, kkv-k és közepes piaci tőkeértékű vállalatok számára a kutatási és technológiai infrastruktúrákra vonatkozó uniós stratégia végrehajtása révén (2026-tól),
- biztosítja a meglévő K+I biztonsági eszközök szisztematikus és szigorú érvényesítését, és azonosítja a fennmaradó hiányosságokat az uniós finanszírozású technológia kiszivárgásának megelőzése érdekében (folytatás),
- elindítja az „OceanEye” nevű óceánmegfigyelési kezdeményezést (2026).

A tagállamok felkérést kapnak arra, hogy:

- támogassák tovább az innováció – többek között a tesztelési környezetek és a szabályozási kísérletek – gyors elterjedését.

V. pillér – Finanszírozáshoz és beruházáshoz való hozzáférés

A Bizottság:

- pályázati felhívást tesz közzé az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a hajóflotta megújításának és dekarbonizációjának támogatására, különös tekintettel a kompokra és a part menti hajókra (2026),
- 347 millió EUR-t folyósít a *CEF digitális ága* keretében stratégiai tenger alatti kábelprojektekre, többek között Európa javítási kapacitásainak javítására (2026–2027),
- az InvestEU-n keresztül 2027-ig mintegy 1–1,5 milliárd EUR összegű beruházást mozgósít a vízi közlekedési ágazatban (2027-ig),
- mintegy 800 millió EUR összegű beruházást mozgósít a kék gazdaság ágazataiba, például a hajógyártásba, az utólagos átalakításba, a hajózásba és a *kék technológiába* az InvestEU és az ETHAA által támogatott és az EBB csoport által megvalósított BlueEconomy terméken keresztül (folyamatban),
- célzott tengeri pályázati felhívást terjeszt elő az Innovációs Alap keretében (2027),
- a hajózás dekarbonizációjának további fokozása érdekében a jövőbeli pályázati felhívások esetében értékeli az Innovációs Alap végrehajtását és a tengeri projektekre vonatkozó egyedi preferenciarendelkezéseit (2026-tól),
- 184,5 millió EUR-t különít el a vízi közlekedéssel kapcsolatos K+I intézkedések finanszírozására 2027-ig (a *Horizont Európa 2025-ös és 2026–2027-es munkaprogramján keresztül*),
- 130 millió EUR-t bocsát rendelkezésre az Európai Védelmi Alap pályázati felhívásai keretében olyan témákban, mint a félautonóm felszíni hajók fejlesztése és a tengerfenéki infrastruktúra védelme (2026),
- mérlegeli a tiszta, digitalizált hajókba történő beruházások, valamint a hajógyártás, a tengeri energia és a *kék technológia* innovációja és korszerűsítése támogatását a javasolt jövőbeli Európai Versenyképességi Alap keretében (2028-tól), ez utóbbi elfogadásának függvényében,

- a kibocsátáskereskedelmi rendszer közelgő felülvizsgálata során egy olyan külön uniós mechanizmust mérlegel, amely ETS kibocsátási egységekkel közvetlenül támogatja a hajózási társaságokat a fenntartható üzemanyagok és a tiszta meghajtási technológiák alkalmazásában (2026),
- lehetővé teszi a belvízi hajók flottamegújításának és daruk belvízi hajók fedélzetén történő telepítésének támogatását célzó beruházási támogatási intézkedéseket a szárazföldi és multimodális szállítási iránymutatás és az új közlekedési csoportmentességi rendelet alapján (2026),
- felülvizsgálja a vízi ágazattal kapcsolatos uniós fenntartható finanszírozási taxonómia kritériumait (2026–2027).

A tagállamok, a nemzetközi pénzügyi szervezetek, a nemzeti fejlesztési bankok felkérését kapnak arra, hogy:

- fokozzák a vízi projektek támogatását.

A tagállamok felkérését kapnak arra, hogy:

- ETS bevételeik egy részét fordítsák az európai tengeri klaszteren belüli tengeri dekarbonizációs beruházásokra,
- használják ki a tisztaipar-megállapodás új állami támogatási keretét (CISAF) az ipari dekarbonizációba és az energiahatékonyságba – többek között a tengerészeti gyártólétesítményekbe – történő beruházások támogatására, valamint a tengeri vonatkozású nettó zéró technológiák gyártási kapacitásának bővítésére.

VI. pillér – A készségekhez és a minőségi munkahelyekhez való hozzáférés

A Bizottság:

- támogatja az oktatási intézményeket és a szociális partnereket a jelenlegi és jövőbeli készséghiányok azonosításában, valamint az átképzési és továbbképzési programok kidolgozásában (2027-től),
- támogatja a szociális partnereket és a tengerészeti oktatási intézményeket a tengerészeti szakmák feltérképezésében és a nők tengeri ágazatban való részvételének növelésében (2026-tól),
- támogatja és koordinálja a tengerészeti felsőoktatási intézmények és szakképzési központok hálózatának létrehozását Unió-szerte (2027-től),
- segíti a tagállamokat a hallgatók és a tudományos dolgozók mobilitása előtt álló akadályok felszámolásában, többek között azáltal, hogy előmozdítja a tengerészeti felsőoktatási intézmények további részvételét az Erasmus+ programban,
- együttműködik a tagállamokkal az ILO munkaügyi normáinak javítása, valamint az IMO-val és az ILO-val való együttműködés érdekében, hogy biztosítsa a szabályozás egységes végrehajtását és a tengerészek egységes védelmét (folytatás),
- előmozdítja a szociális biztonsági rendszerek jobb összehangolását, többek között az Európai Munkaügyi Hatóság szerepének megerősítése révén, különösen az összehangolt fellépések és a közös ellenőrzések fokozása érdekében, biztosítva ugyanakkor az uniós jogszabályok és a nemzetközi normák összehangolását (2026-tól).