

V Bruseli 5. marca 2026  
(OR. en)

6987/26

MAR 28  
TRANS 116  
IND 163

### SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

---

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

Dátum doručenia: 5. marca 2026

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

---

Predmet: OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV  
o stratégii EÚ pre námorný priemysel

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 111 final.

---

Príloha: COM(2026) 111 final



V Bruseli 4. 3. 2026  
COM(2026) 111 final

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

**o stratégii EÚ pre námorný priemysel**

## 1. ÚVOD

**Európa je kontinent s vodnou dopravou.** Európska únia a jej členské štáty spravujú najväčšiu spoločnú námornú oblasť na svete s 25 miliónmi km<sup>2</sup> výhradných hospodárskych zón (VHZ)<sup>1</sup>. Únia má jedno z najdlhších pobreží na svete, ktoré sa tiahne v dĺžke 70 000 km cez 22 členských štátov, a sieť vnútrozemských vodných ciest v dĺžke 42 000 km s tisíckami prístavov, prístavísk, lodeníc a dodávateľov, čo svedčí o potrebe ďalšieho využitia potenciálu jednotného európskeho trhu v oblasti vodnej dopravy.

**Európske odvetvia námornej výroby<sup>2</sup> a námornej lodnej dopravy<sup>3</sup> sú strategickými odvetviami** pre európsku autonómiu, odolnosť, obranu, hospodársku bezpečnosť, prosperitu, dekarbonizáciu a udržateľné využívanie a ochranu aktív a zdrojov jej výhradných hospodárskych zón. Európske odvetvie námornej výroby je svetovým lídrom v oblasti komplexnej, špičkovej stavby lodí a vyspelých technológií. Je motorom inovácií v oblasti činností udržateľnej vodnej dopravy a modrého hospodárstva a základom regionálneho priemyselného rastu. Európske odvetvie lodnej dopravy je popredným poskytovateľom námorných služieb na celom svete, zabezpečuje dodávky základného tovaru, umožňuje obchod a prispieva k energetickej nezávislosti EÚ. Spolu s ostatnými segmentmi vodnej dopravy určuje aj dopyt po výrobkoch a službách námornej výroby a formuje technologické rozhodnutia.

Oba sektory sú kľúčové pre posilnenie vojenskej kapacity Únie a členských štátov tým, že uľahčujú presun jednotiek a dodávky námorných a civilných a vojenských plavidiel s dvojakým použitím. Sú takisto veľmi dôležité pre zavádzanie a ochranu digitálnej infraštruktúry a energetickej infraštruktúry EÚ na mori, ako sú potrubia, elektrické a dátové káble a veterné parky. Ostatné podsegmenty, ako napríklad cestovný ruch v oblasti námorných a výletných plavieb, majú významný inovačný potenciál na zvýšenie svojej udržateľnosti.

**Tento ekosystém vodnej dopravy čelí výzvam.** V Draghiho správe<sup>4</sup> a Niinistöovej správe<sup>5</sup> sa zdôrazňuje, že je vystavený intenzívnej globálnej hospodárskej súťaži a napätiu, rastúcej závislosti od výroby a financovania lodí v tretích krajinách, dekarbonizácii a starnúcej pracovnej sile, ktorá potrebuje vyššiu úroveň zručností a rekvalifikáciu.

**Európa potrebuje politický rámec, ktorý ochráni a podporí** jej odvetvia námornej výroby a lodnej dopravy, zvýši ich inovačnú kapacitu, podporí digitalizáciu, udržateľnosť a dekarbonizáciu ako zdroje priemyselných príležitostí, bude hnacou silou vedúceho postavenia v oblasti technológií a posilní ich konkurencieschopnosť. Spolu s prístavmi majú tieto odvetvia zásadný význam pre postavenie EÚ na nestabilnej geopolitickej scéne a pre strategickú autonómiu, hospodársku bezpečnosť a pripravenosť EÚ. Komisia preto spolu s touto stratégiou pre námorný priemysel navrhuje aj Stratégiu EÚ pre prístavy.

---

<sup>1</sup> Vrátane najvzdialenejších regiónov EÚ.

<sup>2</sup> Pojem „námorná výroba“ zahŕňa široký rad priemyselných činností a služieb vrátane: 1. stavby, opravy, údržby, prestavby, dodatočnej modernizácie, demontáže a recyklácie námorných plavidiel, plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy, člnov, plávajúcich plošín a iných špecializovaných hladinových a ponorných jednotiek, 2. výroby vybavenia a technológií pre námorné činnosti, prístavné činnosti a činnosti modrého hospodárstva.

<sup>3</sup> Pojem „lodná doprava“ zahŕňa všetky segmenty služieb námornej nákladnej aj osobnej dopravy po mori vrátane pobrežnej, príbrežnej a námornej nákladnej dopravy, špecializovaných služieb lodnej dopravy, ako aj obchodných modelov trampovej a linkovej lodnej dopravy.

<sup>4</sup> Budúcnosť európskej konkurencieschopnosti: správa Maria Draghiho (2024).

<sup>5</sup> Spoločne bezpečnejší: posilnenie európskej civilnej a vojenskej pripravenosti a pohotovosti: Správa osobitného poradcu Niinistöa (2024).

**Teraz je čas konať.** V tejto stratégii EÚ pre námorný priemysel, ktorá vychádza z Dohody o čistom priemysle a rôznych súvisiacich iniciatív EÚ<sup>6</sup>, sa stanovuje vízia a smerovanie v rámci šiestich pilierov:

## Stratégia EÚ pre námorný priemysel



### 2. STAVBA, VYBAVENIE A OPRAVY

Silné odvetvie námornej výroby<sup>7</sup> má pre suverenitu Európy strategický význam. Poskytuje Európe možnosť vyrábať a udržiavať plavidlá, vybavenie, platformy a technológie potrebné na podporu a ochranu jej životne dôležitých záujmov: počnúc energetickou nezávislosťou, odolnosťou proti zmene klímy a dodávkami potravín<sup>8</sup> až po ochranu hraníc, obranu, ochranu kritickej infraštruktúry, vojenskú mobilitu, pozorovanie oceánov či plavbu v arktických oblastiach<sup>9</sup>.

Pre udržanie sektora stavby námorných lodí je kľúčové, aby sa v EÚ zachoval kritický objem komerčnej stavby lodí, ktorý bude v kontexte dvojitého použitia ťažiť zo silných prepojení, ako aj vzájomne prospešných väzieb<sup>10</sup>. Je to dôležité aj z hľadiska zachovania životaschopných dodávateľských reťazcov v Európe a zabezpečenia kontroly nad kľúčovými technológiami a know-how. Ide o nevyhnutný predpoklad pre podporu pracovných miest, investícií a inovácií na regionálnej úrovni, a to aj v okrajových oblastiach, na ostrovoch a v najvzdialenejších regiónoch. Spôsobilosti v oblasti opravy, údržby, prestavby, dodatočnej modernizácie a recyklácie lodí sú rozhodujúce pre pokrok v oblasti bezpečnosti, dekarbonizácie a obehovosti vodnej dopravy.

<sup>6</sup> Vráťane Kompasu konkurencieschopnosti [COM(2025) 30 final], Európskeho oceánskeho paktu [COM(2025) 281 final], stratégie námornej bezpečnosti Európskej únie (14280/23), Európskej stratégie pre odolnosť v oblasti vody [COM(2025) 280 final] a akčného plánu nulového znečistenia [COM(2021) 400 final].

<sup>7</sup> Súčasťou európskeho odvetvia námornej výroby je 300 lodeníc a 28 000 výrobcov námorného vybavenia. Analýza charakteristík, potrieb, výziev a príležitostí tohto odvetvia zdola nahor bola vykonaná v kontexte Trajektórie transformácie mobility (2024). Odporúčania vyplývajúce z tejto analýzy sa premietajú v tejto stratégii.

<sup>8</sup> Napríklad prostredníctvom špecializovaných plavidiel, konvertorových a plávajúcich plošín, základových konštrukcií a elektrickej infraštruktúry pre energiu z obnoviteľných zdrojov na mori všeobecne, ako aj konkrétne pre veternú energiu na mori, moderných plávajúcich rýpadiel umožňujúcich ochranu pred zvyšujúcou sa hladinou mora a riečnymi záplavami a plavidiel pre udržateľný rybolov a akvakultúru. Pokiaľ ide konkrétne o rybárske plavidlá, Komisia do 3. štvrťroka 2026 uverejní plán energetickej transformácie rybárstva a akvakultúry v EÚ, v ktorom bude dané odvetvie usmerňovať, pokiaľ ide o energetickú transformáciu, a zhromažďovať poznatky a odporúčania z partnerstva pre energetickú transformáciu v rybárstve a akvakultúre v EÚ.

<sup>9</sup> Prostredníctvom hliadkovacích a námorných plavidiel, plavidiel na kladenie podmorských káblov, plavidiel s dvojakým použitím, výskumných plavidiel, technológií na prieskum, pozorovanie, monitorovanie a sledovanie oceánov, ľadoborcov a plavidiel schopných plávať v zamrznutých vodách.

<sup>10</sup> V novom spoločnom oznámení o posilnení hospodárskej bezpečnosti EÚ [JOIN(2025) 977], v ktorom sa zdôrazňuje význam investícií do dynamickej priemyselnej základne, sa odvetvie stavby lodí osobitne vymedzuje ako strategické odvetvie s dvojakým použitím.

## **2.1. Národná výroba v EÚ: podpora rastu a konkurencieschopnosti na vedúcich trhoch**

Európa je dnes stále svetovým lídrom vo výrobe niektorých technologicky najsofistikovanejších typov lodí (napr. výletné plavidlá, námorné plavidlá, ľadoborce, výskumné plavidlá, plavidlá na kladenie podmorských káblov, plavidlá na podporu veternej energie na mori, plávajúce a konvertorové plošiny, jachty a rekreačné plavidlá), systémov s ekologicky čistým pohonom a technologicky vyspelého vybavenia. Keďže 97 % svetovej flotily výletných lodí sa stavia v Európe, výroba výletných lodí je pre Európu kľúčová, aby si udržala a posilnila svoje komplexné spôsobilosti v oblasti stavby lodí v iných segmentoch, ktoré sú z hľadiska strategickej autonómie nevyhnutné.

V iných segmentoch trhu, konkrétne v oblasti stavby obchodných lodí, európske lodenice v posledných desaťročiach stratili podiely na svetovom trhu v dôsledku narušeného medzinárodného trhu, ktorý ovplyvnili masívne štátne investície v tretích krajinách, netrhové postupy, ako aj rozdiely v nákladoch práce a nákladoch na energie. Európske lodenice sa špecializujú na trhy s vysokou hodnotou a nízkym objemom, no zahraniční konkurenti začínajú prenikať aj do týchto segmentov. Priemysel EÚ v poslednom čase prichádza o svoje postavenie v strategických segmentoch stavby lodí, ako sú trajekty<sup>11</sup> a plavidlá na inštaláciu veterných elektrární na mori, a to v prospech krajín, ako je Čína. Čoraz väčšiu výzvu predstavuje zachovanie si vedúceho postavenia v oblasti podvodných plavidiel, ako aj námorného a prístavného vybavenia.

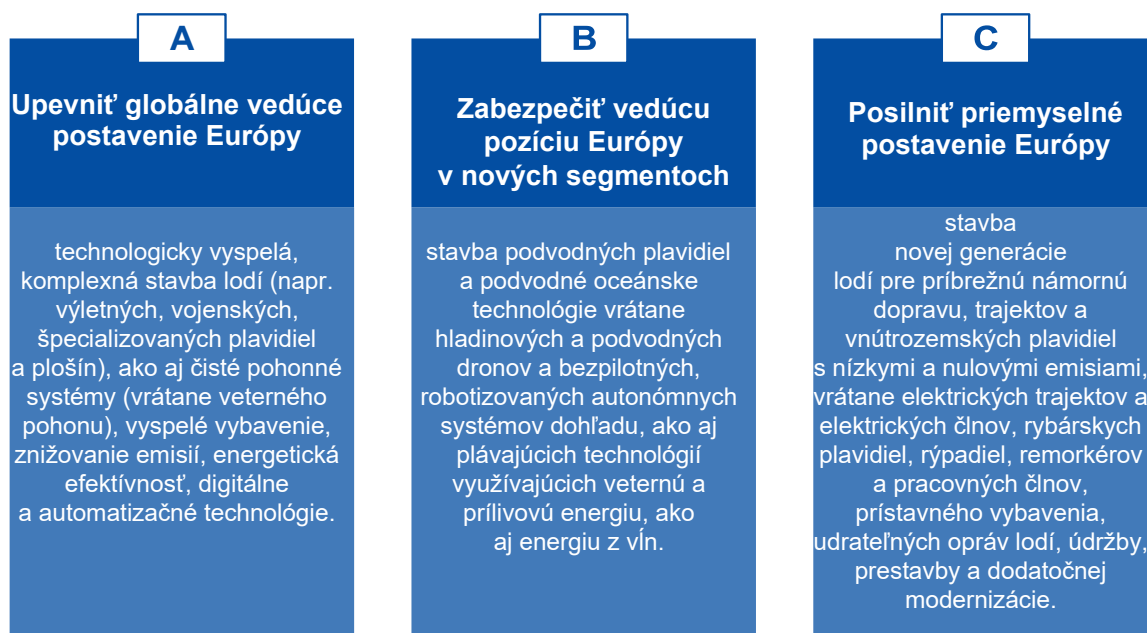
V záujme zachovania európskej námornej výrobnéj základne a uvoľnenia jej inovačného potenciálu musí EÚ a jej členské štáty sústrediť úsilie v oblasti priemyselnej politiky tam, kde možno reálne dosiahnuť najlepšie výsledky, t. j. v **segmentoch s vysokou hodnotou a silným priemyselným potenciálom pre výrobu v EÚ**<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> V rokoch 2020 – 2024 predstavoval podiel európskeho trhu stavby lodí na počte veľkorozmerných trajektov (t. j. nad 5 000 GT) dodaných na domáci trh (EÚ) 38 %, v priemere teda išlo o tri dodané lode ročne. Podiel Európy, ktorá bola do roku 2010 lídrom na svetovom trhu, sa v rokoch 2020 – 2024 znížil na približne 15 % (zo 60 % v roku 2010).

<sup>12</sup> Dekarbonizácia, digitalizácia, očakávané rozšírenie využívania obnoviteľných zdrojov energie na mori a vznik nových rastových trhov v modrom hospodárstve, ako sú podvodné technológie a technológie pozorovania oceánov, vojenská mobilita a nárast investícií do obrany, poskytujú príležitosti na maximálne využitie a posilnenie európskej námornej výrobnéj základne. Odhaduje sa napríklad, že do roku 2030 sa počet elektrifikovateľných trajektov zvýši až na 364, a to v závislosti od faktorov, ako je zvýšenie mier hustoty energie batérií a mier využívania energie na pevnine. Odhaduje sa, že v rokoch 2020 až 2050 budú dve tretiny zo súčasnej flotily 12 000 plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré pôsobia na európskych vodných cestách, predstavovať dodatočne modernizované plavidlá a jednu tretinu novopostavené lode (približne 140 nových plavidiel ročne).

## Námorná priemyselná vízia EÚ do roku 2030



**CIEL:** podporiť odvetvie námornej výroby EÚ, aby dosiahlo svoj cieľ do roku 2035 dodať alebo dodatočne zmodernizovať 7 000 až 10 000\* udržateľných a digitalizovaných plavidiel

*\*Manifest združenia SEA Europe „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035“ (Jasný kurz: do roku 2035 postaviť v Európe 10 000 udržateľných a digitalizovaných plavidiel) (2024).*

Dosiahnutie tejto ambície si bude vyžadovať opatrenia zamerané na ponuku aj dopyt a náležité základné podmienky vrátane úzkej spolupráce verejného a súkromného sektora. Na tento účel Komisia vytvorí **Alianciu EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu** s cieľom posilniť priemyselnú suverenitu a vedúce postavenie Európy v oblasti technológií na vybraných vedúcich trhoch v oblasti námornej výroby a vznikajúcich technológií. Aliancia bude združovať zainteresované strany z ekosystému vodnej dopravy, ako aj vnútroštátne a regionálne orgány pôsobiace v tomto ekosystéme. Pripraví cestu k identifikácii obchodných prípadov pre priemyselné činnosti v Európe a uľahčí tak prípravu spoločných plánov a evidenciu budúcich projektov v identifikovaných oblastiach. Aliancia sa bude takisto venovať podpore EÚ a členských štátov pri zosúladzovaní investičných priorít, identifikácii dodatočných stimulov na podporu dopytu a synergií v celom hodnotovom reťazci v Európe a koordinácii podporných mechanizmov EÚ s vnútroštátnymi projektmi.

### 2.2. Modernizácia námornej výrobnéj základne EÚ

**Do roku 2030 musí európsky priemysel ďalej napredovať smerom k inteligentnej a čistej námornej výrobe**, pričom bude v maximálnej miere využívať digitalizáciu, vyspelú robotiku, umelú inteligenciu, modularitu, energetickú efektívnosť a obehovosť priemyselných procesov. To je nevyhnutné na zvýšenie odolnosti a nákladovej efektívnosti námornej výroby v Európe, na zmiernenie výziev v oblasti hroziaceho nedostatku

pracovnej sily, zvýšenie produktivity a rozšírenie prevádzkovej kapacity priemyselných zariadení.

V **malých a stredne veľkých lodeniach** je potrebné zvýšiť využívanie inovačných výrobných technológií, pokiaľ ide o materiály, procesy, umelú inteligenciu a zručnosti. Komisia preto vyhlasuje **hlavnú výzvu v oblasti výskumu a inovácií „Lodenice budúcnosti“**<sup>13</sup> na podporu testovania a demonštrácie takýchto technológií v reálnom ekosystéme lodení s cieľom ďalej opakovať a rozširovať výsledky.

Problematické miesta týkajúce sa administratívnych povolení môžu obmedziť schopnosť lodení rozširovať alebo modernizovať zariadenia alebo inštalovať dekarbonizačné technológie, ako napríklad infraštruktúru na tankovanie čistých palív alebo elektrifikáciu dokov. Nedávno navrhnuté nariadenie o urýchlení environmentálneho posudzovania<sup>14</sup> a balík opatrení pre európske elektrizačné systémy môžu urýchliť elektrifikáciu priemyselných prevádzok vrátane prístavných oblastí, ako sú zariadenia na opravu a údržbu lodí, a spoluzákonodarcovia by ich mali prijať čo najskôr. **Navrhovaným aktom na urýchlenie rozvoja priemyslu** sa zjednodušia a urýchlia postupy udeľovania povolení, a to aj pre námorné výrobné zariadenia.

Napokon Komisia v rámci Aliancie EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu spolu so zainteresovanými stranami preskúma spôsoby optimalizácie cezhraničnej výroby a synergií v dodávateľskom reťazci, pričom podporí štandardizáciu tam, kde možno dosiahnuť úspory z rozsahu, napr. s cieľom znížiť náklady a skrátiť čas zavedenia určitých komponentov pre plavidlá novej generácie.

### ***2.3. Maximálne využitie potenciálu verejného obstarávania a financovania na podporu vedúceho postavenia priemyslu EÚ***

Strategické využívanie verejného obstarávania môže pomôcť podporiť dopyt po čistom, inovačnom tovare a službách s pôvodom v EÚ, teda so značkou *Made in EU*, vrátane kľúčových strategických plavidiel na vedúcich trhoch<sup>15</sup>, ktoré sú rozhodujúce pre odolnosť a hospodársku bezpečnosť EÚ.

Komisia bude spolupracovať s členskými štátmi EÚ/EHP s cieľom identifikovať prvky a zabezpečiť jednoduché fungovanie **viacročnej súhrnnej evidencie verejných zákaziek v prípade verejných obstarávateľov v EÚ/EHP**, a to s cieľom poskytovať dlhodobý súhrnný signál o verejnom dopyte v príslušných segmentoch (napr. trajekty, výskumné plavidlá, ľadoborce, remorkéry, drony<sup>16</sup>) a uľahčiť pripravenosť európskeho odvetvia námornej výroby na uspokojenie takéhoto dopytu.

V súvislosti s plánovanou revíziou rámca EÚ pre verejné obstarávanie Komisia navrhne **cielené necenové požiadavky** v súlade s medzinárodnými záväzkami vo vybraných

<sup>13</sup> Pracovný program Horizont Európa na roky 2026 – 2027 – CL5-2026-05-D5-12. Predbežný rozpočet: 21,00 miliónov EUR.

<sup>14</sup> Návrh revidovanej smernice na urýchlenie postupov udeľovania povolení pre projekty v oblasti infraštruktúry [COM(2025) 1007 final].

<sup>15</sup> Medzi príklady možno potenciálne zahrnúť priame obstarávanie trajektov pre miestnu, mestskú a ostrovnú dopravu, oceánografických a výskumných plavidiel, ľadoborcov, pracovných člnov, plavidiel na kontrolu znečistenia, pátracích a záchranných plavidiel, výcvikových a záchranných plavidiel, obstarávanie komponentov, opravy a špecializované služby, ako sú námorné a hládokovacie prostriedky a technológie, ako aj prostriedky a technológie pobrežnej stráže.

<sup>16</sup> S prihliadnutím na zriadenie viacúčelovej rezervnej flotily plavidiel EÚ pre káble v súlade s Akčným plánom EÚ na zaistenie bezpečnosti káblov (JOIN/2025/9 final) a s príslušnými opatreniami v rámci Akčného plánu pre dronovú a protidronovú bezpečnosť [COM(2026) 81 final] a v súčinnosti s ním.

strategických segmentoch verejného obstarávania na podporu cieľov EÚ v oblasti priemyselnej odolnosti a hospodárskej bezpečnosti.

Okrem toho Komisia posúdi vonkajšie závislosti a potreby v súvislosti s necenovými kritériami na obstarávanie špecializovaných plavidiel pri navrhovaní podmienok aukcií pre strategické námorné projekty, projekty v oblasti obnoviteľných zdrojov energie alebo podvodné projekty.

Verejné financovanie môže takisto posilniť súkromný dopyt po inteligentných a čistých výrobkoch, podporiť inovácie a vytváranie hodnôt v EÚ. Na tento účel boli do návrhov viacročného finančného rámca (na roky 2028 – 2034), a najmä do návrhu Európskeho fondu pre konkurencieschopnosť (ECF), zahrnuté **cielené preferenčné podmienky EÚ na ochranu strategických technológií a spôsobilostí v súlade s medzinárodnými záväzkami.**

V novom **spoločnom oznámení o posilnení hospodárskej bezpečnosti EÚ**<sup>17</sup> sa členské štáty, skupina EIB a iné medzinárodné finančné inštitúcie, ako aj národné podporné banky, ktoré plnia národné rozpočty alebo rozpočty EÚ, dôrazne vyzývajú, aby pri rozhodovaní o financovaní zohľadňovali aspekty hospodárskej bezpečnosti<sup>18</sup>.

#### **2.4. Zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže s tretími krajinami**

Cieľom Komisie je zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž na celom svete a chrániť európske odvetvie námornej výroby pred škodlivými obchodnými praktikami, medzi ktoré patrí napríklad predátorská cenotvorba, netrhovo orientované dotácie, porušovanie práva duševného vlastníctva a nútené transfery technológií do tretích krajín.

**Komisia začne štruktúrovaný dialóg s odvetvím námornej výroby EÚ**, a to podľa možnosti aj v rámci Aliancie EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu, s cieľom ďalej posilniť jej spravodajské spôsobilosti v kontexte monitorovania globálnej politiky a vývoja na trhu v oblasti stavby lodí, strategických rizík, hrozieb a príležitostí v záujme zabezpečovania odolnosti dodávateľského reťazca, ako aj odstraňovania prekážok prístupu na trh v tretích krajinách. Na tento účel Komisia okrem iného v maximálnej miere využije novú Alianciu EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu, ako aj sieť delegácií EÚ a nové Informačné centrum pre hospodársku bezpečnosť, ako sa uvádza v novom spoločnom oznámení o posilnení hospodárskej bezpečnosti EÚ<sup>19</sup>. Pomôže to lepšie odhaliť a identifikovať oblasti, v ktorých nekalé obchodné praktiky v tretích krajinách poškodzujú alebo môžu začať poškodzovať lodenice a výrobcov vybavenia v EÚ, a informovať o možných obchodných opatreniach alebo krokoch na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže.

Pokiaľ ide o lepšiu ochranu odvetvia pred škodlivými obchodnými praktikami, Komisia:

- **posúdi možnosti a v prípade potreby a realizovateľnosti navrhne aj nový odvetvovo špecifický nástroj**<sup>20</sup>, alebo cielené zmeny svojho súboru nástrojov obchodnej politiky v súlade s medzinárodnými záväzkami, Možnosti budú zamerané na konkrétne segmenty, ktoré sú kľúčové pre strategickú autonómiu a hospodársku

---

<sup>17</sup> [JOIN(2025) 977].

<sup>18</sup> Patrí sem aj prioritizácia podpory podnikov EÚ, ktoré znižujú zahraničnú závislosť v kritických odvetviach, a zamedzovanie prístupu vysokorizikových dodávateľov z tretích krajín k finančným prostriedkom EÚ a vnútroštátnym finančným prostriedkom.

<sup>19</sup> [JOIN(2025) 977].

<sup>20</sup> Vzhľadom na to, že nariadenie (EÚ) 2016/1035 o ochrane proti stanovovaniu podhodnotených cien plavidiel sa nemôže uplatňovať z dôvodu neratifikovania dohody OECD o stavbe lodí z roku 1994.

bezpečnosť Európy a v ktorých sú lodenice EÚ stále aktívne, no čelia nekalej mimoeurópskej súťaži<sup>21</sup>.

- **v maximálnej miere využije potenciál existujúcich a budúcich obchodných a investičných dohôd** na ochranu a podporu záujmov námornej výrobnéj základne EÚ, a to aj prostredníctvom prístupu na trh, antisubvenčných opatrení, povinností týkajúcich sa transparentnosti a ustanovení o ochrane práva duševného vlastníctva,
- **obnoví úsilie o uzavretie budúcej medzinárodnej dohody v oblasti stavby lodí**, ktorou by sa riešili netrhové praktiky v tomto odvetví.

Komisia bude naďalej podporovať rovnaké podmienky v oblasti vývozných úverov na lode tým, že bude ďalej rozvíjať **sektorový dohovor o lodiach<sup>22</sup> v rámci Dohody OECD o štátom podporovaných vývozných úveroch**, a to aj prostredníctvom osobitných ustanovení pre lode s nulovými a nízkymi emisiami. Komisia bude rovnako pracovať na podpore lodeníc, výrobcov vybavenia a poskytovateľov služieb z EÚ na trhoch tretích krajín prostredníctvom **vytvorenia nového finančného nástroja na úrovni EÚ pre vývozné úvery<sup>23</sup>**.

### ***2.5. Posilnenie globálneho rámca pre recykláciu lodí a podpora obehovosti v námornom odvetví***

Recyklácia lodí umožňuje zhodnocovanie a opätovné použitie cenných materiálov, ako sú oceľ, meď a hliník, čím sa znižuje potreba ťažby primárnych zdrojov a podporujú sa zásady obehového hospodárstva. Predpokladá sa, že v nasledujúcom desaťročí sa zrecykluje viac ako 16 000 lodí. Komisia sa bude snažiť **posilniť Hongkonský dohovor o recyklácii lodí<sup>24</sup> tak**, aby ponúkal aktualizovaný a spoľahlivejší globálny rámec. Cieľom je v konečnom dôsledku dosiahnuť úplné zosúladenie medzinárodných pravidiel s nariadením EÚ o recyklácii lodí a zaistiť bezpečné, udržateľné a zodpovedné postupy recyklácie na medzinárodnej úrovni.

Okrem toho Komisia preskúma spôsoby, ako podporiť **rozšírenie domácich kapacít EÚ v oblasti recyklácie lodí** tým, že ich zefektívni z hľadiska nákladov, a bude spolupracovať s obchodnými partnermi s kapacitami v oblasti recyklácie lodí, počnúc Indiou, s cieľom podporiť prísne environmentálne a sociálne normy na základe nariadenia EÚ o recyklácii lodí. Keďže recyklované materiály budú pre ekologickú výrobu v EÚ čoraz cennejšie, Komisia je pripravená pomáhať zainteresovaným stranám pri rozvoji prístupov EÚ založených na koncepcii „od kolísky ku kolíske“ v námornom priemysle, a to od výroby ocele a stavby lodí až po klastre na recykláciu lodí a šrotu v Európe<sup>25</sup>, čím podporí priemyselné synergie, príležitosti a najlepšie environmentálne postupy.

**Komisia bude naďalej podporovať stratégie pre obehovosť v námornom odvetví** od návrhu až po koniec životnosti a materiálové zhodnocovanie prostredníctvom podpory

---

<sup>21</sup> Napr. typy lodí, ktoré sú nevyhnutné pre vojenskú mobilitu a bezpečnosť dodávok v čase krízy, ako sú trajekty a plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj špecializované lode, ktoré sú kľúčové pre ochranu európskej energetickej a digitálnej infraštruktúry na mori.

<sup>22</sup> Ide o vytvorenie rovnakých podmienok (pričom hospodárska súťaž sa zakladá na cene a kvalite lodí, a nie na poskytnutých finančných podmienkach) a o úsilie zamerané na odstránenie narušení obchodu v súvislosti so štátom podporovanými vývoznými úvermi.

<sup>23</sup> Tento nový nástroj by poskytol finančnú podporu EÚ úniijným národným agentúram pre vývozné úvery s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť ich finančných ponúk, a to aj pre medzinárodných kupcov lodí.

<sup>24</sup> Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí (2009).

<sup>25</sup> Potenciálne ako súčasť novej Aliancie EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu.

výskumu a inovácií<sup>26</sup>. Ďalšie úsilie v tejto oblasti sa bude riadiť plánom realizácie obehového hospodárstva pre rekreačné lode po skončení životnosti<sup>27</sup>, v ktorom sa stanovujú ciele, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2030.

#### **Hlavné opatrenia**

- *Vytvoriť Alianciu EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu s cieľom upevniť popredné postavenie na vedúcich trhoch*
- *Podporovať digitálnu, čistú a obehovú transformáciu európskych lodeníc („Lodenice budúcnosti“)*
- *Ako sa navrhuje vo VFR, v maximálnej miere využiť potenciál verejného obstarávania a financovania EÚ na podporu vedúceho postavenia priemyslu EÚ, a to aj prostredníctvom evidencií verejných zákaziek a cielených necenových kritérií a kritérií hospodárskej bezpečnosti*
- *Opatrenia na zabezpečenie spravodlivej medzinárodnej hospodárskej súťaže pre lodenice a výrobcov vybavenia v EÚ vrátane vývozných úverov na lode a v prípade potreby a realizovateľnosti aj odvetvovo špecifických obchodných opatrení*

### **3. DOPRAVA A PREPOJENOSŤ**

Vďaka strategickému odvetviu námornej dopravy sa prepravuje približne 75 % objemu vonkajšieho obchodu EÚ a 30 % objemu vnútroúijného obchodu. Najväčšou flotilou na svete je práve flotila kontrolovaná EÚ, ktorá predstavuje viac ako tretinu celosvetovej lodnej tonáže naprieč všetkými segmentmi. Európski prevádzkovatelia si udržiavajú silné postavenie na trhu v segmentoch kontajnerovej dopravy a dopravy voľne loženého tovaru, prepravy energie a vysoko špecializovaných námorných služieb. Námorné spojenia v osobnej a nákladnej doprave sú pre ostrovy a najvzdialenejšie regióny EÚ životne dôležité, pretože zabezpečujú územnú súdržnosť a podporujú miestne komunity a cestovný ruch. Flotily plaviace sa pod vlajkou EÚ a kontrolované EÚ sú medzinárodne uznávané pre svoje príkladné normy v oblasti bezpečnosti a ochrany, inovácií a environmentálnej výkonnosti<sup>28</sup>.

Odvetvie námornej dopravy v EÚ zároveň pôsobí v čoraz zložitejšom prostredí, ktoré sa vyznačuje narušeniami a politickou nestabilitou, nákladmi na energetickú transformáciu, starnutím pracovnej sily a intenzívnou globálnou hospodárskou súťažou, najmä zo strany východnej a juhovýchodnej Ázie. Nedávny geopolitický vývoj opäť zdôraznil jej strategický význam pre globálny obchod s energiami a tovarom. Zároveň upozornil na čoraz väčšiu expozíciu tohto odvetvia medzinárodným bezpečnostným výzvam, ktoré predstavujú významné riziká pre slobodu plavby, ale – čo je ešte dôležitejšie – aj pre bezpečnosť plavidiel a ich posádok, pričom vedú k zvýšeným nákladom na dopravu a poistenie.

<sup>26</sup> Toto úsilie bude vychádzať aj z nástrojov, ako sú pasy umožňujúce systém úplnej vysledovateľnosti životného cyklu a materiálov lodí a indexy environmentálnej výkonnosti lodeníc, ktoré boli vyvinuté v rámci projektov *Circle of Life* a *EcoShipYards* financovaných EÚ.

<sup>27</sup> Plán realizácie obehového hospodárstva pre rekreačné lode po skončení životnosti, ktorý v roku 2023 vypracovalo združenie European Boating Industry v spolupráci s Komisiou.

<sup>28</sup> Do *acquis* Únie sú transponované dohovory IMO o námornej bezpečnosti a ochrane životného prostredia. Členské štáty sú právne zaviazané uplatňovať ich spolu s osobitnými pravidlami EÚ, často s prísnejšími požiadavkami ako v iných regiónoch sveta.

V tejto súvislosti je cieľom tejto stratégie zabezpečiť, aby toto odvetvie zostalo aj naďalej kľúčovým poskytovateľom vysokokvalitných, efektívnych, bezpečných a udržateľných služieb lodnej dopravy, a zároveň vytvoriť lepšie podmienky pre výrobnú základňu EÚ.

Dosahovanie cieľov tejto stratégie si vyžaduje súdržný politický a regulačný rámec a spoluprácu na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni. **Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) slúži ako technická a operačná opora politiky Únie v oblasti námornej dopravy.** Zohráva kľúčovú úlohu pri harmonizovanom vykonávaní predpisov a uľahčuje inovačné a efektívne riešenia, a to aj prostredníctvom svojej rozsiahlej poznatkovej základne. Bude mať takisto kľúčový význam pri podpore vykonávania regulačných opatrení stanovených v tejto stratégii. Agentúra EMSA navyše poskytuje technickú pomoc a podporu pri budovaní kapacít námorným úradom v Stredozemnom mori<sup>29</sup>. **3.1. Vlastníctvo a vlajky**

Zachovaním významného podielu námorných aktív a zvýšením atraktívnosti vlajok EÚ sa podporí postavenie EÚ v celosvetovom obchode a zabezpečia sa komunikačné linky. Zároveň sa tak posilní schopnosť EÚ formovať globálne normy a politiky v oblasti bezpečnosti, ochrany, práce, klímy a životného prostredia.

V tejto súvislosti sa Komisia bude **naďalej opierať o** usmernenia Spoločenstva o **štátnej pomoci pre námornú dopravu**<sup>30</sup> pri posudzovaní systémov podpory členských štátov (napr. tonážnej dane), ktoré sú kľúčovým nástrojom na udržanie trhových podielov a konkurencieschopnosti domáceho odvetvia lodnej dopravy a zvýšenie atraktívnosti vlajok členských štátov v podmienkach intenzívnej globálnej hospodárskej súťaže. Komisia **naliehavo vyzýva členské štáty, aby ďalej presadzovali pragmatické opatrenia**, ako je zefektívnenie vnútroštátnych administratívnych postupov<sup>31</sup>, presadzovanie digitálnych certifikátov, úplná digitalizácia registrov a využívanie nástrojov na báze umelej inteligencie na optimalizáciu postupov. Komisia na svojej strane **nadviaže štruktúrovaný dialóg o spolupráci s** členskými štátmi a zainteresovanými stranami z odvetvia, ktorého cieľom bude zvýšiť konkurencieschopnosť a kvalitu lodnej dopravy, a to aj v súvislosti s vykonávaním medzinárodných právnych predpisov a právnych predpisov EÚ týkajúcich sa **plnenia povinností vlajkového štátu**. Komisia bude spolu s členskými štátmi pokračovať v úsilí IMO o posilnenie regulačného dohľadu nad vlajkovými štátmi, aby si účinne plnili svoje povinnosti.

### **3.2. Energetická transformácia a dekarbonizácia**

Pokrok v dekarbonizácii a znižovaní znečistenia v námornom odvetví pri zachovaní jeho konkurenčnej výhody si vyžaduje jasné a predvídateľné pravidlá, a to aj na celosvetovej úrovni. Môžu sa tak podporiť inovácie a vedúce postavenie na rýchlo sa rozvíjajúcom trhu lodnej dopravy a stimulovať dopyt po čistých palivách a technológiách v Európe.

Prechod na čistú energiu si bude vyžadovať kombináciu lepšej energetickej efektívnosti a zavádzanie nových technológií pohonu a alternatívnych palív. S cieľom vytvoriť podmienky pre masívnu výrobu a zavádzanie takýchto palív v odvetviach náročných na znižovanie emisií Komisia predstavila **investičný plán pre udržateľnú dopravu**<sup>32</sup>.

<sup>29</sup> Prostredníctvom programu SAFEMED V financovaného z programu NDICI – Globálna Európa.

<sup>30</sup>C(2004) 43, Ú. v. EÚ 2004.

<sup>31</sup> Ako napríklad kvalitná a bezproblémová administratíva, prístup založený na rizikách, skrátenie čakacích lehôt, zefektívnenie inšpekcií.

<sup>32</sup> COM(2025) 664 final.

V námornej doprave sa to prejaví zvýšeným využívaním obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a priamou elektrifikáciou tam, kde je to realizovateľné<sup>33</sup>. V tejto súvislosti sa Komisia bude usilovať aj o vytvorenie integrovaného trhu s biometánom, pričom vyzve členské štáty, aby zabezpečili, že vnútroštátnymi opatreniami sa nebudú zavádzať nepriame prekážky cezhraničného obchodu s biometánom alebo sa nebude obmedzovať jeho dostupnosť v rámci jednotného trhu. Priemyselná aliancia pre hodnotový reťazec obnoviteľných a nízkouhlíkových palív bude podporovať diskusie medzi majiteľmi lodí, odvetvím udržateľných palív a finančnými inštitúciami s cieľom podporiť výrobu a dodávky obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v odvetví vodnej dopravy.

Iniciatíva FuelEU Maritime a začlenenie odvetvia lodnej dopravy do systému EU ETS podčiarkujú záväzok EÚ určovať smer transformácie lodnej dopravy na čistú energiu, ktorá bude riadiť jasný postupom zameraným na dosahovanie cieľov EÚ v oblasti dekarbonizácie. S cieľom ďalej uľahčiť vykonávanie týchto aktov a znížiť regulačnú a administratívnu zložitosť vyplývajúcu zo súčasných nezrovnalostí a prekryvania Komisia **zváži, ako zjednodušiť a zefektívniť existujúci rámec monitorovania, oznamovania a overovania (MRV)**, ktorý bude slúžiť systému EU ETS pre námornú dopravu, ako aj iniciatíve FuelEU Maritime, čím sa dosiahnu ďalšie synergie v procese dodržiavania MRV<sup>34</sup>.

Najúčinnejším spôsobom, ako riešiť vplyvy námornej dopravy na klímu a zabezpečiť rovnaké podmienky, sú ambiciózne globálne opatrenia, ktorými by sa realizoval cieľ stratégie IMO z roku 2023, aby medzinárodná lodná doprava do roku 2050 dosiahla nulovú čistú bilanciu emisií skleníkových plynov. EÚ bude **vyvíjať úsilie v rámci IMO a budovať prepojenia s medzinárodnými partnermi s cieľom pracovať na globálnych riešeniach**, pričom bude podporovať záväzok dekarbonizácie odvetvia lodnej dopravy EÚ a investície, ktoré už boli vynaložené na dosiahnutie tohto cieľa. V súlade s existujúcimi právnymi záväzkami Komisia zreviduje príslušné právne predpisy EÚ, pričom zohľadní globálne opatrenia IMO s cieľom zabrániť duplicitným platbám.

Komisia takisto **uľahčí spoluprácu medzi zainteresovanými stranami prostredníctvom vytvorenia európskej siete zelených námorných trás a prepravných uzlov**. Bude vychádzať z existujúcich iniciatív vrátane stratégií pre rôzne morské oblasti a pre európsky námorný priestor<sup>35</sup>. Cieľom je zvýšiť predvídateľnosť investičných rozhodnutí a koordinovať projekty udržateľnosti v oblasti prevádzky plavidiel, zavádzania technológií, dodávok paliva a prístavnej infraštruktúry<sup>36</sup>. V relevantných prípadoch by sa do takýchto opatrení mohli zapojiť kandidátske krajiny EÚ na základe existujúcich právnych rámcov, ako je napríklad transeurópska dopravná sieť<sup>37</sup>.

### ***3.3. Bezpečnosť – pilier kvalitnej lodnej dopravy a odolnosti***

Bezpečnosť je strategickým katalyzátorom vysokokvalitných služieb lodnej dopravy a základom konkurencieschopnosti výrobného odvetvia EÚ a jeho vedúceho postavenia v oblasti technológií. Keďže v prípade lodnej dopravy dochádza k jej rýchlemu prechodu

<sup>33</sup> Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou, elektrické trajekty a príbrežná námorná doprava.

<sup>34</sup> Napríklad, pokiaľ ide o zosúladenie platných vymedzení a prvkov a procesov návrhu.

<sup>35</sup> Európsky námorný priestor je námorným rozmerom transeurópskej dopravnej siete.

<sup>36</sup> Rozvoj prístavnej infraštruktúry je kľúčom k energetickej transformácii a dekarbonizácii a rieši sa v Stratégii EÚ pre prístavy.

<sup>37</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

na používanie alternatívnych palív, digitalizáciu a automatizáciu, v záujme riešenia nových prevádzkových, technologických a kybernetických rizík treba vyvíjať aj bezpečnostné protokoly. Vzhľadom na starnutie flotily osobných lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ je zrejماً potreba urýchlenia modernizácie flotily<sup>38</sup>.

V globálnom meradle musia bezpečnostné normy IMO držať krok s technologickým napredovaním, a to aj v oblasti alternatívnych palív a pohonných systémov, technológií energetickej efektívnosti, odbornej prípravy námorníkov a automatizovanej námornej dopravy. EÚ **posilní svoju spoluprácu s IMO s cieľom podieľať sa na tvorbe týchto noriem, čo takisto pomôže zabezpečiť rovnaké podmienky na celom svete.**

Vysoká úroveň námornej bezpečnosti sa v EÚ zaisťuje začleňovaním predpisov IMO do práva EÚ. V roku 2026 Komisia predloží správu o smernici EÚ o bezpečnosti osobných lodí<sup>39</sup> a smernici o vybavení námorných lodí<sup>40</sup> v rámci prípravy ich revízie s cieľom **prispôbiť súčasné požiadavky výzvam dekarbonizácie a digitalizácie.** Vzhľadom na zásadný význam bezpečnosti osobných lodí a bezpečnej regionálnej prepojenosti Komisia zváži **rozšírenie požiadaviek EÚ týkajúcich sa bezpečnosti osobných lodí na všetky vnútroúňijné trasy.** Pokiaľ ide o služby na mori, Komisia preskúma uskutočniteľnosť **rámca EÚ pre vzájomné uznávanie príbrežných servisných a priemyselných plavidiel,** a to aj v prípade prepravy priemyselného personálu alebo posádok a v prípade kladenia a údržby podmorských káblov. Komisia takisto **posúdi, či sa má rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice o vybavení námorných lodí alebo existujúcich dohôd o vzájomnom uznávaní medzi uznanými organizáciami** tak, aby sa vzťahovali na ďalšie vybavenie. Cieľom by bolo zjednodušiť schvaľovacie procesy a zlepšiť prístup na medzinárodné trhy a zároveň zabezpečiť najvyššiu úroveň bezpečnosti.

Významné výzvy v oblasti námornej bezpečnosti a životného prostredia súvisia s tzv. tieňovou flotilou<sup>41</sup>, pozostávajúcou prevažne zo starnúcich plavidiel s nejasnou jurisdikciou a kontrolou, ktoré sa často neplavia pod transparentnou vlajkou a ktoré často nedodržiavajú zvyčajné postupy. To okrem iného predstavuje zvýšené riziká pre morské prostredie vrátane oblastí označených za obzvlášť citlivé, ako je napríklad Baltské more. Komisia v úzkej spolupráci s ESVČ a s podporou agentúry EMSA **posilní dohľad nad tieňovou flotilou a jej monitorovanie<sup>42</sup> a zlepši presadzovanie existujúcich pravidiel.** Okrem toho prehľbí medzinárodnú spoluprácu s cieľom odstrániť zvyšné nedostatky a dodržiavať globálne námorné bezpečnostné a environmentálne normy vrátane presadzovania reštriktívnych opatrení.

### ***3.4. Zjednodušenie administratívnych formalít s cieľom maximálne využiť potenciál jednotného európskeho trhu v oblasti vodnej dopravy***

Zložitosť administratívnych postupov vyplývajúcich z celosvetových, úňijných a vnútroštátnych právnych predpisov predstavuje pre lodnú dopravu v EÚ významnú

<sup>38</sup> Ako sa zdôrazňuje v správe EMSAFE, ktorú EMSA uverejnila v decembri 2025.

<sup>39</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode.

<sup>40</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES.

<sup>41</sup> Pojem vymedzila IMO v rezolúcii A.1192(33) prijatej 6. decembra 2023.

<sup>42</sup> V decembri 2025 Rada schválila vyhlásenie o posilnení rámca medzinárodného morského práva v súvislosti s hrozbami zo strany tieňovej flotily a zámer vypracovať nástroje na riešenie týchto hrozieb.

výzvu, ktorá spôsobuje oneskorenia, zvyšuje náklady a znižuje celkovú efektívnosť<sup>43</sup>. Táto situácia má vplyv najmä na príbrežnú námornú dopravu, a to najmä na menších účastníkov trhu, ktorí sú v modálnej hospodárskej súťaži s cestnou dopravou.

Očakáva sa, že dané postupy sa po plnom zavedení harmonizovaného oznamovania prostredníctvom európskeho prostredia jednotnej námornej platformy (EMSWe)<sup>44</sup> výrazne zjednodušia. **Komisia vyzýva členské štáty, aby dokončili vykonávanie nariadenia o EMSWe.**

V širšom meradle Komisia navrhla **ambicióznu colnú reformu**, ktorou by sa mala podporiť účinná spolupráca verejného a súkromného sektora pri vykonávaní colných formalít vo všetkých hospodárskych odvetviach vrátane námorného odvetvia. Podľa návrhu budú mať od roku 2032 prevádzkovatelia námorných služieb k dispozícii colné dátové centrum<sup>45</sup>. Komisia sa bude v záujme uľahčenia obchodovania usilovať o **rýchlu vzájomnú prepojenosť vnútroštátnych námorných jednotných kontaktných miest s budúcim colným dátovým centrom.**

Hoci sa uvedenými opatreniami uľahčuje dodržiavanie predpisov, rovnako kľúčové zostáva zníženie objemu údajov, ktoré musia lode oznámiť pri príchode do prístavov EÚ. V súčasnosti sa od lodí môže vyžadovať predloženie až 1 200 dátových prvkov, z ktorých dve tretiny vyplývajú z vnútroštátnych právnych predpisov<sup>46</sup>. S cieľom plne využiť potenciál európskeho jednotného trhu s vodnou dopravou Komisia **vyzýva členské štáty, aby spoločne pracovali na zjednodušení a zefektívnení vnútroštátnych požiadaviek a požiadaviek EÚ týkajúcich sa oznamovania.**

Komisia **bude konzultovať so zástupcami námorného priemyslu** o ďalšom zjednodušení administratívnych postupov a požiadaviek na údaje.

### *3.5. Presadzovanie záujmov EÚ na medzinárodnej úrovni*

Účasť EÚ ako významnej hospodárskej mocnosti v medzinárodnej lodnej doprave je kľúčová nielen pre podporu jej vlastného hospodárskeho rastu, ale aj pre usmerňovanie globálnych námorných politík smerom k rovnakým podmienkam, udržateľnosti, bezpečnosti a technologickým inováciám.

Komisia preto spolu s členskými štátmi EÚ **zintenzívni svoje úsilie v IMO** a bude sa usilovať **maximalizovať vplyv EÚ prostredníctvom širších aliancií s medzinárodnými partnermi.**

Z hľadiska odolnosti dodávateľského reťazca si osobitnú pozornosť zaslúžia námorné problémové miesta (t. j. kritické uzly pre svetový obchod a vojenskú mobilitu) a nové trasy, ako napríklad v Arktíde<sup>47</sup>. **Komisia naliehavo vyzýva členské štáty, aby zintenzívni spoluprácu a vyčlenili dostatočné zdroje na posilnenie strategickej prítomnosti EÚ, a to aj námornej, v týchto kritických oblastiach, s cieľom zabezpečiť kontinuitu prístupu k medzinárodným námorným dopravným trasám a chrániť tak**

<sup>43</sup> Podľa nedávnej štúdie Európskej komisie o príbrežnej námornej doprave môžu administratívne formality predstavovať až 5 % celkových prevádzkových nákladov plavidla.

<sup>44</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ.

<sup>45</sup> Colné dátové centrum má byť súborom elektronických služieb a systémov, ktoré budú umožňovať využívanie údajov na colné účely, ako aj elektronické vykonávanie colných predpisov.

<sup>46</sup> Vlastná analýza.

<sup>47</sup> Prostredníctvom plánovaného preskúmania politiky Únie pre oblasť Arktídy.

bezpečnosť Únie. Okrem toho by dotknuté členské štáty mali mať možnosť požiadať o podporu iné členské štáty alebo ESVČ, aby, ak si to okolnosti vyžadujú, diplomatickou cestou pomohli lodiam plaviacim sa pod ich vlajkou, ktoré sú zadržané alebo ktorým hrozí zadržanie.

Komisia je naďalej pevne odhodlaná **zahŕňať do dohôd o voľnom obchode komplexné záväzky týkajúce sa služieb medzinárodnej námornej dopravy**. Vďaka tomuto úsiliu by sa mali zlepšiť podmienky prístupu na trh a nediskriminačné zaobchádzanie s prevádzkovateľmi z EÚ v tretích krajinách vrátane prístupu do prístavov a využívania pomocných námorných služieb<sup>48</sup>. Celkovo **by sa EÚ mala usilovať o vyváženejšie a recipročnejšie záväzky v rámci svojej námornej obchodnej politiky**, najmä od partnerov, ktorí zavádzajú obmedzenia, ako sú systémy rezervácie nákladu a diskriminačné prístavné poplatky.

Členské štáty potrebujú predvídateľný právny rámec na zabezpečenie súladu s právom EÚ pri riadení svojich **dvojstranných námorných partnerstiev**<sup>49</sup>. **Komisia navrhne právne predpisy** stanovujúce podmienky, za ktorých môžu členské štáty vyhlásiť existujúce dvojstranné dohody za zlučiteľné s právom EÚ a prerokúvať a uzatvárať nové dohody, ktoré podporujú záujmy EÚ.

Lodné spoločnosti v EÚ potrebujú spoľahlivý a cenovo konkurencieschopný prístup k alternatívnym palivám a infraštruktúre na globálnych trasách a v globálnych uzloch. Vďaka iniciatíve *Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs* (Koridory a uzly ekologickej lodnej dopravy Global Gateway )<sup>50</sup> sa podporuje zavádzanie čistých a alternatívnych palív prostredníctvom obojstranne výhodných partnerstiev s tretími krajinami. S cieľom chrániť investície a záujmy EÚ v medzinárodných dodávateľských reťazcoch Komisia **zahrnie požiadavky týkajúce sa bezpečnosti a ochrany do partnerstiev s účasťou s rozvojových krajín zameraných na rozvoj prístavov v rámci stratégie Global Gateway a partnerstiev v oblasti hodnotových reťazcov**. Tento prístup bude ďalej posilňovať prehĺbovaním partnerstiev s rozvinutými tretími krajinami, v ktorých sa nachádzajú kľúčové svetové prepravné uzly.

V kontexte Paktu pre Stredozemie<sup>51</sup> bude Komisia podporovať rozvoj efektívnych a udržateľných dopravných spojení a zvýšenú bezpečnosť Únie.

### **3.6. Podpora odvetví vnútrozemskej plavby, výletných plavieb a rekreačnej plavby**

S cieľom maximálne zúročiť nevyužitý potenciál vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci európskeho dopravného systému Európska komisia navrhne iniciatívu, ktorá bude **nadväzovať na program NAIADES III**. Táto iniciatíva bude zameraná na riešenie kritických výziev pre konkurencieschopnosť vnútrozemskej vodnej dopravy vrátane modernizácie vnútrozemských prístavov, zvýšenia odolnosti infraštruktúry a prijatia inovačných technológií, ako sú automatizované systémy a plavidlá s nulovými alebo nízkymi emisiami.

<sup>48</sup> Ako je manipulácia s nákladom (vrátane kontajnerových terminálov), skladovanie a uskladňovacie služby, agentúrne činnosti a špeditárske služby.

<sup>49</sup> Vzhľadom na stanovisko Súdneho dvora Európskej únie z roku 2017 k veci Singapur, v ktorom sa potvrdilo, že EÚ má výlučnú právomoc prerokúvať a uzatvárať medzinárodné dohody o námorných dopravných službách, ak takéto dohody môžu ovplyvniť alebo zmeniť existujúce pravidlá EÚ.

<sup>50</sup> [Global Gateway – Medzinárodné partnerstvá – Európska komisia](#).

<sup>51</sup> [JOIN\(2025\) 26 final](#).

V rámci pripravovanej **stratégie EÚ pre udržateľný cestovný ruch** sa bude naďalej **podporovať udržateľný rast ekosystému cestovného ruchu** vrátane odvetvia výletných plavieb a rekreačnej plavby.

#### ***Hlavné opatrenia***

- *Zamerať sa na prácu na globálnych riešeniach v rámci IMO a zrevidovať príslušné právne predpisy EÚ s prihliadnutím na globálne opatrenia IMO s cieľom zabrániť duplicitným platbám*
- *Zvážiť, ako zjednodušiť rámec monitorovania, oznamovania a overovania pre systém EU ETS a iniciatívu FuelEU Maritime a zefektívniť administratívne formality pre lodnú dopravu*
- *Presadzovať globálne ambície, a to aj prostredníctvom posilnenej účasti na práci IMO, podporovať strategické partnerstvá s tretími krajinami a zabezpečiť hladké fungovanie svetových námorných trhov*

## **4. BEZPEČNOSŤ A OCHRANA**

**Námorná oblasť čelí čoraz väčším hrozbám** – a to ako na mori samotnom, tak aj na jeho dne. Tieto hrozby zdôrazňujú potrebu silných **spôsobilostí v oblasti námorných plavidiel, ľadoborcov, podvodných plavidiel a plavidiel s dvojakým použitím** na podporu obrany EÚ, bezpečnosti Arktídy, ochrany kritickej infraštruktúry a potrieb vojenskej mobility. Riešenie týchto výziev môže vytvoriť príležitosti pre rast námorného priemyslu EÚ, a to aj prostredníctvom maximálneho využitia a podpory výroby plavidiel, plošín a technológií s dvojakým využitím.

### ***4.1. Posilnenie európskej námornej priemyselnej a technologickej základne***

Rozvíjajúce sa geopolitické prostredie si vyžaduje vývoj špičkových námorných systémov, lodí a plošín, ktoré sú schopné integrovane fungovať v náročných prostrediach ohrozených viacerými nebezpečenstvami, v prípade potreby aj v extrémnych klimatických a geografických podmienkach (napr. v Arktíde).

V záujme dosiahnutia cieľov obrannej pripravenosti do roku 2030 majú EÚ a jej členské štáty mimoriadny záujem na zvýšení námorných výrobných kapacít<sup>52</sup>. **Členské štáty môžu na posilnenie priemyselných a technologických spôsobilostí v námornej oblasti využiť rôzne príležitosti v rámci plánu ReArm Europe/Pripravenosť 2030<sup>53</sup>, ktorého cieľom je zmobilizovať do roku 2030 až 800 miliárd EUR výdavkov na obranu.** Patrí sem podpora vývoja štandardizovaných rozhraní a protokolov, uľahčenie interoperability medzi európskymi námorníctvami, integrácia systémov od rôznych výrobcov a podpora oblastí strategických spôsobilostí<sup>54</sup>.

<sup>52</sup> Komisia posúdi potreby námorného odvetvia EÚ, jeho dodávateľský reťazec, stupeň závislosti EÚ a potrebu udržiavať strategické zásoby. V 3. štvrtroku 2026 sa plánuje začatie štúdie v rámci pracovného programu Horizont Európa na roky 2026 – 2027 [Vedecké a technické služby Spoločného výskumného centra (odolnosť dodávateľského reťazca vodnej dopravy)].

<sup>53</sup> JOIN(2025) 27 final.

<sup>54</sup> Vrátane plavidiel a technológií s dvojakým použitím, plavidiel na špeciálne účely na údržbu infraštruktúr na mori a podvodných infraštruktúr (napr. lodí na kladenie káblov, údržbu a opravy) a námorných prepravných kapacít (napr. trajektov, ľadoborcov, nemocničných lodí, lodí na podporu posádky, podporných plavidiel na mori, plávajúcich rýpadiel, remorkérov).

Európsky obranný fond bude naďalej posilňovať kapacity integrátorov námorných systémov EÚ a dodávateľov vybavenia prostredníctvom podpory oblastí spoločného výskumu a vývoja v súlade s prioritami plánu rozvoja spôsobilostí<sup>55</sup>.

Okrem toho sa v rámci **Programu pre európsky obranný priemysel (EDIP)** podporí zvyšovanie priemyselných výrobných kapacít, čím sa budú kompenzovať náklady na spoluprácu pri spoločnom obstarávaní. Vďaka programu sa podporí aj prechod od prototypu k hromadnej výrobe, čím sa prepoja činnosti výskumu a vývoja podporované Európskym obranným fondom.

#### **4.2. Zabezpečenie vedúceho postavenia v oblasti technológií, pokiaľ ide o informovanosť o námornej situácii**

Ochrana kritickej podvodnej a prístavnej infraštruktúry a infraštruktúry na mori si vyžaduje multidisciplinárny prístup zahŕňajúci technológie, ako sú podvodné a hladinové drony, senzory, systémy včasného varovania, podvodné komunikačné systémy, systémy na spúšťanie a vyťahovanie a nosiče dronov. Na vytvorenie komplexných štruktúr informovanosti o námornej situácii, v ktorých sa spájajú vyspelé technológie prostredníctvom jedinečného systému velenia a riadenia, je potrebná užšia spolupráca medzi vládami a odvetvím. To zároveň vytvára príležitosti na upevnenie vedúceho postavenia námorného priemyslu EÚ vo vznikajúcom strategickom segmente.

Včasné odhalenie hrozieb a schopnosť reakcie pomôže zabezpečiť **Akčný plán EÚ na zaistenie bezpečnosti káblov**<sup>56</sup> stanovujúci potrebu vývoja mechanizmu integrovaného dohľadu nad podmorskými káblami pre každú morskú oblasť a **Akčný plán pre dronovú a protidronovú bezpečnosť**<sup>57</sup> obsahujúci priemyselné opatrenia pre drony, ako je napríklad iniciatíva zameraná na spoločný nákup.

**V záujme posilnenia informovanosti o námornej situácii na úrovni EÚ od vesmíru až po morské dno** a v záujme odstránenia nedostatkov v oblasti spôsobilostí bude dôležité maximálne využiť potenciál európskej námornej priemyselnej základne, a to s náležitým zohľadnením Európskeho oceánskeho paktu a ďalších existujúcich iniciatív EÚ v tejto oblasti,<sup>58</sup> s cieľom ďalej podporovať:

- zintenzívňovanie výskumu a vývoja technológií a systémov s vojenským/dvojakým použitím pre velenie, kontrolu, komunikáciu, spravodajstvo, dohľad a prieskum,
- spoločné obstarávanie bezpilotných námorných dronov a komunikačných systémov pre námorné plavidlá, pobrežnú stráž a prístavné orgány so zabezpečením koordinácie,
- investície do riešení kybernetickej bezpečnosti a integrovaných systémov spájajúcich spôsobilosti v oblasti dohľadu s cieľom umožniť komplexný a koordinovaný prístup k námornej bezpečnosti a ochrane prístavov.

---

<sup>55</sup> Námorný boj a izolácia námorného priestoru bojovej činnosti vo všetkých troch kľúčových oblastiach, konkrétne modernizácia súčasných námorných hladinových systémov, námorné hladinové bojové systémy novej generácie a ozbrojené pilotované a bezpilotné námorné systémy s dlhým dosahom. Podrobnosti možno nájsť v dokumente EDA – *The 2023 EU Capability Development Priorities* (Priority EÚ v oblasti rozvoja spôsobilostí na rok 2023).

<sup>56</sup> JOIN/2025/9 final.

<sup>57</sup> COM(2026) 81.

<sup>58</sup> Napr. stratégia námornej bezpečnosti Európskej únie (14280/23), spoločné prostredie na výmenu informácií pre námornú oblasť EÚ, Akčný plán EÚ na zaistenie bezpečnosti káblov, Akčný plán pre dronovú a protidronovú bezpečnosť, centrá spravované agentúrou EMSA a Vesmírny program Únie [nariadenie (EÚ) 2021/696], ktorým sa zriaďujú programy Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM a vesmírne bezpečnostné služby, ktoré slúžia na podporu pri námornej plavbe, dohľade, komunikácii a informovanosti o námornej situácii.

V tejto súvislosti Komisia vyzýva členské štáty, aby využili možnosti, ktoré ponúka EDIP, najmä možnosť vytvoriť **európske projekty spoločného záujmu v oblasti obrany**, a to aj v oblasti **informovanosti o námornej situácii**.

#### **4.3. Podpora vojenskej mobility a pripravenosti na núdzové situácie**

V spoločnom oznámení o vojenskej mobilite<sup>59</sup> sa zdôrazňuje úloha dopravy s dvojakým použitím vrátane námornej dopravy pri zabezpečovaní vojenskej mobility a pripravenosti na núdzové situácie. Takisto sa v ňom zdôrazňuje, že EÚ musí rozšíriť svoje priemyselné kapacity na poskytovanie spôsobilostí v oblasti vojenskej mobility. V tejto súvislosti je dôležitý potenciál dvojakého využitia európskych trajektov. Môže zohrávať kľúčovú úlohu pri rýchlej a efektívnej preprave vojsk, vozidiel a vybavenia na krátkych a stredných námorných trasách, ako aj pri evakuácii a núdzovej pomoci. Vzniknú tak príležitosti na obnovu domácich priemyselných kapacít v tomto strategickom segmente a pre námornú výrobnú základňu to bude znamenať „efekt snehovej gule“.

Na tento účel Komisia navrhne **realizovať mechanizmus na podporu stavby trajektov s dvojakým použitím**<sup>60</sup> s cieľom mobilizovať finančné zdroje na investície spojené s dodatočnými vojenskými špecifikáciami pre trajekty s dvojakým použitím postavené v Európe a nasaditeľné na strategicky dôležitých trasách. V rámci tohto programu bude Komisia spolupracovať s Európskou obrannou agentúrou a prípadne aj s agentúrou EMSA, ako aj s Vojenským štáбом Európskej únie na vypracovaní noriem pre námorné dopravné prostriedky s dvojakým použitím, ktoré doplnia navrhované nariadenie o vojenskej mobilite<sup>61</sup> a zabezpečia súlad s normami NATO.

Komisia bude okrem toho **presadzovať pevné a záväzné pravidlá IMO týkajúce sa kybernetickej bezpečnosti s cieľom znížiť všeobecné námorné kybernetické riziká pre civilné plavidlá** v súlade s príslušnými opatreniami EÚ, ako je smernica NIS2<sup>62</sup>, akt o kybernetickej odolnosti<sup>63</sup> a nedávny návrh revidovaného aktu o kybernetickej bezpečnosti<sup>64</sup>, ktorých cieľom je ďalej posilniť odolnosť a spôsobilosti EÚ v oblasti kybernetickej bezpečnosti vzhľadom na tieto rastúce hrozby.

#### ***Hlavné opatrenia***

- *Podporovať zvyšovanie kapacít námornej priemyselnej výroby, a to aj prostredníctvom nového Programu pre európsky obranný priemysel a plánu ReArm Europe/Pripravenosť 2030*
- *Navrhnuť plnenie programu na podporu stavby trajektov s dvojakým použitím*

## **5. PRÍSTUP K INOVÁCIAM**

Inovácie a investície do vyspelých technológií, ako sú čisté technológie, obehovosť, digitalizácia, automatizácia, umelá inteligencia a inteligentný dizajn lodí, sú nevyhnutné na zvýšenie konkurencieschopnosti, udržateľnosti a odolnosti námornej výroby, ako aj

<sup>59</sup> JOIN(2025) 846 final.

<sup>60</sup> V súlade s príslušnými pravidlami štátnej pomoci, ak sa uplatňujú.

<sup>61</sup> SWD(2025) 847 final.

<sup>62</sup> Smernica (EÚ) 2022/2555.

<sup>63</sup> Nariadenie (EÚ) 2024/2847; v akte sa vyžaduje, aby produkty s digitálnymi prvkami spĺňali požiadavky kybernetickej bezpečnosti. Hoci je z jeho rozsahu pôsobnosti vyňaté námorné vybavenie, môže sa stále uplatňovať na námorné odvetvie v prípade výrobkov, ktoré nie sú klasifikované ako námorné vybavenie, ako napríklad softvér.

<sup>64</sup> COM(2026) 11.

odvetvia lodnej dopravy EÚ. Preto je veľmi dôležité riešiť prekážky, ako je regulačná neistota, roztrieštenosť verejných a súkromných investícií do výskumu a inovácií a obmedzené testovacie kapacity.

### **5.1. Zlepšenie politického rámca na podporu vedúceho postavenia EÚ v oblasti inovačných technológií**

Budúcnosť vodného ekosystému EÚ bude závisieť od schopnosti identifikovať a rozširovať nové technologické riešenia v oblasti čistých technológií a digitálnych a automatizovaných systémov a poskytovať cieleňú politickú podporu posilňovaniu priemyselnej základne EÚ.

Technológie ako palivové články, elektrický a veterný pohon, kontrola fugitívnych emisií, preprava CO<sub>2</sub>, zachytávanie a ukladanie oxidu uhličitého, pobrežné zásobovanie elektrickou energiou a obnoviteľné zdroje energie na mori<sup>65</sup> sú len niektoré z technológií, ktoré ponúkajú významný potenciál znižovania emisií a trhové príležitosti. Väčšina z nich je uznaná v akte o emisne neutrálnom priemysle, ktorého cieľom je do roku 2030 zvýšiť výrobné kapacity EÚ pre emisne neutrálne technológie. Okrem toho sa v nedávnych štúdiách EMSA zdôrazňujú výhody lubrikácie vzduchom, pričom IMO pokročila v práci na usmerneniach re batérie, vyspelú rekuperáciu odpadového tepla, palivové články a systémy zachytávania a ukladania oxidu uhličitého.

**Pohonný systém využívajúci veternú energiu** je príkladom technológie, ktorá sa opiera o solídne európske odborné poznatky v oblasti výroby<sup>66</sup>. S cieľom podporiť jeho zavádzanie bude Komisia pracovať na zdokonalení metodiky započítavania veternej energie využívanej na pohon a riešiť regulačné nedostatky na úrovni EÚ a IMO.

Okrem toho si **jadrový pohon** vrátane malých modulárnych reaktorov (SMR) a vyspelých modulárnych reaktorov (AMR) vyžaduje koordinovaný strategický dohľad vzhľadom na obnovený celosvetový záujem a raný priemyselný vývoj. Komisia bude vyvíjať úsilie s cieľom vytvoriť pevný politický rámec, ktorý umožní využívanie jadrového pohonu v komerčnej lodnej doprave<sup>67</sup> a prispeje k dosiahnutiu vedúceho postavenia v oblasti technológií a priemyslu vo svete.

Komisia bude s podporou EMSA koordinovať prácu na posudzovaní technologického vývoja vrátane technologickej pripravenosti a bezpečnosti. S cieľom pomôcť znížiť riziko investícií a prispieť k rozširovaniu riešení sa bude ďalej posudzovať pokrok pri sľubných technológiách, ktorý sa bude premietiť do právnych predpisov EÚ, akými sú napríklad nariadenie FuelEU Maritime či nariadenie o taxonómii<sup>68</sup>, a v náležitom prípade premietť aj do predpisov na úrovni IMO.

Komisia v prípade potreby zaktualizuje rámec jednotného trhu EÚ s cieľom podporiť inovácie a zavádzanie čistých technológií v konkrétnych segmentoch námornej výroby. Na tento účel navrhne **cielenú zmenu nariadenia o emisiách necestných pojazdných strojov**<sup>69</sup> s cieľom povoliť vodík ako referenčné palivo pre motory necestných pojazdných

<sup>65</sup>Napríklad morské veterné turbíny s ukotvenými základmi a s plávajúcimi plošinami, energia z prílivových prúdov, rozvodne a konvertory energie z vln na mori.

<sup>66</sup> Za posledných päť rokov získala táto oblasť viac ako 36 miliónov EUR z programu Horizont Európa.

<sup>67</sup> Aj prostredníctvom vyhradenej problematiky v pracovnom programe klastra 5 programu Horizont Európa, výzva 2027.

<sup>68</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2139 zo 4. júna 2021, ktorým sa dopĺňa nariadenie (EÚ) 2020/852.

<sup>69</sup> Nariadenie o požiadavkách na emisné limity plyných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov [nariadenie (EÚ) 2016/1628].

strojov v plavidlách vnútrozemskej plavby. Okrem toho **prebieha hodnotenie smernice o rekreačných plavidlách,**<sup>70</sup> ktoré je zamerané na posúdenie pravidiel týkajúcich sa nových plavidiel a nových pohonných systémov v tomto segmente.

S cieľom pokročiť v bezpečnom zavádzaní autonómnych plavidiel sa Komisia bude usilovať o vytvorenie **regulačného a technického rámca pre bezposádkové lodné riešenia** na úrovni IMO aj EÚ. Od roku 2016 prispieva práca EÚ na námorných autonómnych hladinových lodiach (maritime autonomous surface ships, MASS) k tvorbe kódexu MASS IMO, ktorý má byť prijatý v roku 2026 a povinný do roku 2032. Pred rozsiahlym nasadením autonómnych lodí **vydá Komisia s podporou EMSA usmernenia a osvedčené postupy EÚ týkajúce sa určených testov a skúšok na mori, ako aj hodnotenie rizík**<sup>71</sup> s cieľom podporiť vykonávanie predpisov v členských štátoch a prispieť k zabezpečeniu vedúceho postavenia EÚ v oblasti technológií.

## **5.2. Podpora synergií, koordinácia a riešenie prekážok priemyselného rozširovania inovácií**

S cieľom **posilniť vedúce postavenie EÚ v oblasti technológií** sa Komisia bude usilovať o posilnenie spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom v rámci rámcového programu Horizont Európa na roky 2028 – 2034 v prioritných oblastiach a na základe portfóliového prístupu. V oblasti vodnej dopravy sa bude stavať na výsledkoch súčasného spoločne programovaného **Partnerstva pre vodnú dopravu s nulovými emisiami (ZEWTP)** s cieľom **posilniť a rozšíriť opatrenia EÚ** v tejto oblasti, podporiť synergie a efekt rozsahu medzi dekarbonizáciou, digitalizáciou, automatizáciou a obehovosťou v širšom ekosystéme vodnej dopravy.

Komisia vyzýva **členské štáty, aby ďalej podporovali rýchle zavádzanie inovácií vrátane testovacích zariadení a regulačných experimentov**, ktoré prispejú k vedúcemu postaveniu Európy v oblasti námorných technológií, k priemyselnej suverenite a plneniu cieľov dvojakej transformácie. Pripravovanou **stratégiou EÚ pre výskum a inovácie v oblasti oceánov** sa v prípade rôznych aplikácií zlepšia procesy testovania oceánskych technológií, ako je napríklad podvodná robotika, vďaka čomu ich budú môcť výrobcovia v EÚ rýchlejšie a lacnejšie zavádzať.

Pri vykonávaní **európskej stratégie pre výskumné a technologické infraštruktúry**<sup>72</sup> Komisia zmapuje a posúdi výskumné a technologické infraštruktúry vrátane infraštruktúr vodnej dopravy. Takisto podporí prístup k takýmto infraštruktúram pre námorné startupy, scaleupy, MSP a spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou v EÚ.

S cieľom **zabrániť úniku technológií financovaných EÚ** sa Komisia bude zaoberať bezpečnosťou výskumu a inovácií, pričom zabezpečí systematické a dôsledné presadzovanie existujúcich nástrojov<sup>73</sup> a identifikuje všetky zostávajúce nedostatky.

Komisia **spustí iniciatívu EÚ na pozorovanie oceánov OceanEye**, ktorá je jedným zo základných kameňov Európskeho oceánskeho paktu. Vďaka zlepšeniu pozorovania

<sup>70</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/53/EÚ z 20. novembra 2013 o rekreačných plavidlách a vodných skútroch a o zrušení smernice 94/25/ES Text s významom pre EHP.

<sup>71</sup> Napr. nástroj na hodnotenie rizík (RBAT), ktorý vyvinula agentúra EMSA.

<sup>72</sup> COM(2025) 497 final/2.

<sup>73</sup> Komisia môže napríklad v riadne odôvodnených prípadoch vylúčiť určité subjekty z tretích krajín alebo subjekty z EÚ kontrolované určitými tretími krajinami z účasti na projektoch v oblasti výskumu a inovácií a zavádzania digitálnych kapacít s cieľom chrániť strategické aktíva, záujmy, autonómiu alebo bezpečnosť Únie. Môže takisto posúdiť vplyv transferu výsledkov programu Horizont Európa (vrátane duševného vlastníctva) vytvorených v rámci výskumu financovaného EÚ do tretích krajín, ktoré nie sú pridružené k tomuto programu, a namietat' proti takýmto transferom.

oceánov a rozvoju súvisiacich technológií sa vytvoria nové príležitosti pre výrobcov námorného vybavenia v EÚ.

### ***Hlavné opatrenia***

- *Aktualizovať regulačný rámec s cieľom podporiť vedúce postavenie EÚ v oblasti inovačných technológií vrátane lodí s veterným či jadrovým pohonom, ako aj autonómnych lodí*
- *Posilniť a rozšíriť rozsah podpory výskumu a inovácií pre odvetvie vodnej dopravy na základe výsledkov súčasného spoločne programovaného Partnerstva pre vodnú dopravu s nulovými emisiami*
- *Spustiť iniciatívu EÚ na pozorovanie oceánov (OceanEye)*

## **6. PRÍSTUP K FINANCOVANIU A INVESTÍCIÁM**

V nedávnych štúdiách sa odhadujú ročné finančné potreby na dekarbonizáciu flotily plavidiel EÚ na 2,4 až 8,5 miliardy EUR. Významné investičné potreby boli identifikované v prípade plavidiel vnútrozemskej plavby a špecializovaných segmentov, ako sú plavidlá pre veterné elektrárne na mori, plavidlá na kladenie podmorských káblov alebo nové oceánske technológie<sup>74</sup>. Odhaduje sa, že digitálna transformácia lodeníc v EÚ si vyžiada investície vo výške najmenej 3 až 7,5 miliardy EUR. Naplnenie týchto investičných potrieb si vyžaduje koordinované využívanie súčasných a budúcich finančných prostriedkov EÚ, vnútroštátnych opatrení a opatrení na prilákanie súkromného kapitálu v rámci celej investičného procesu. Špecializované nástroje na poradenstvo, nadväzovanie kontaktov a evidenciu projektov, medzi ktoré patrí napríklad portál EÚ na financovanie lodí, platforma BlueInvest, sieť Europe Enterprise Network (EEN), poradenský útvar EIB prostredníctvom Poradenského centra InvestEU či pomoc Inovačného fondu pri vypracúvaní projektov, uľahčia prístup k zdrojom a vytvoria priaznivé podmienky na financovanie projektov.

Komisia vyzýva členské štáty, finančné inštitúcie a národné podporné banky, aby posilnili podporu projektov v oblasti vodnej dopravy, a to aj prostredníctvom záruk na financovanie výstavby lodí a ich nadobudnutia, a to – v prípade ich uplatniteľnosti – v súlade s príslušnými pravidlami štátnej pomoci.

### ***6.1. Financovanie investícií prostredníctvom nástrojov EÚ***

V rokoch 2026 a 2027 Komisia zmobilizuje široký rad dostupných zdrojov a existujúcich nástrojov na podporu klastra EÚ v oblasti vodnej dopravy vrátane námornej výroby a lodnej dopravy v rámci celého investičného cyklu.

Cielené granty, účinné mechanizmy rozloženia rizika a inovačné finančné schémy sú kľúčom k maximálnemu využitiu potenciálu súkromných investícií v tomto odvetví. V tejto súvislosti Komisia **podporí obnovu a dekarbonizáciu lodnej flotily s osobitným dôrazom na trajekty a pobrežné plavidlá v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE)** prostredníctvom výzvy v roku 2026. Cieľom tohto opatrenia je presadzovať transformáciu odvetvia lodnej dopravy EÚ a zároveň podporovať rozvoj európskeho námorného priestoru, ako aj domácich výrobných kapacít a technológií vyrobených v EÚ. Od roku 2014 sa už z NPE poskytla podpora na rôzne typy plavidiel a intervencií vo výške 220

<sup>74</sup> Európska investičná banka, *European Blue Champions – Charting the course for innovation finance* (Európski šampióni v oblasti modrého hospodárstva – Stanovenie smeru financovania inovácií), 2025.

miliónov EUR. Okrem toho Komisia vo februári 2026 **zmenila pracovný program NPE – Digitalizácia s cieľom vyčleniť 347 miliónov EUR na strategické projekty v oblasti podmorských káblov** a vyhlásila výzvu vo výške 20 miliónov EUR na posilnenie opravárenských kapacít Európy.

Komisia očakáva, že prostredníctvom programu **InvestEU do roku 2027 zmobilizuje približne 1 až 1,5 miliardy EUR<sup>75</sup> na investície do odvetvia vodnej dopravy** vrátane investícií do obnovy a dodatočnej modernizácie flotily vo všetkých fázach vývoja<sup>76</sup>, z čoho jedna tretina sa zrealizuje v rokoch 2026 – 2027. Sľubnou iniciatívou je nedávno založený kapitálový fond Atlante Marine<sup>77</sup>. Okrem toho v rámci **produktu modrého hospodárstva<sup>78</sup>, ktorý je podporovaný z Programu InvestEU a fondu ENRAF<sup>79</sup>** a ktorý realizuje skupina EIB, sa poskytuje rizikový kapitál a súkromné kapitálové investície startupom a MSP, a to aj v oblasti stavby a dodatočnej modernizácie lodí, lodnej dopravy a modrých technológií. Jeho **cieľom je zmobilizovať investície vo výške približne 800 miliónov EUR.**

Na účely demonštrácie a predbežného zavádzania **Komisia do roku 2030 prostredníctvom Inovačného fondu vyčlenila 20 miliónov emisných kvót EU ETS (1,5 miliardy EUR<sup>80</sup>)** na podporu znižovania emisií a rozvoj inovácií v celom námornom odvetví, od prístavov až po stavbu lodí. Od roku 2020 sa z fondu podporilo 13 námorných projektov prostriedkami v objeme približne 600 miliónov EUR<sup>81</sup>. Komisia v roku 2027 v nadväznosti na tieto výsledky a vzhľadom na záväzok vyčleniť 20 miliónov emisných kvót EU ETS pre toto odvetvie **zverejní výzvu osobitne zameranú na námorné projekty.** Rozpočet a rozsah tejto výzvy určí Komisia podľa potreby, najmä na základe zostávajúceho rozpočtu Inovačného fondu a podľa cien stanovených v rámci ETS. Okrem toho Komisia v prípade budúcich všeobecných výziev posúdi čerpanie Inovačného fondu a jeho osobitné preferenčné ustanovenia týkajúce sa námorných projektov s cieľom ďalej posilniť dekarbonizáciu lodnej dopravy. Členské štáty sa vyzývajú, aby využívali zdroje Inovačného fondu prostredníctvom jeho mechanizmov „aukcia ako služba“ a „granty ako služba“, ktoré umožňujú prideliť ďalšie vnútroštátne finančné prostriedky na podporu námorných projektov.

V rámci programu Horizont Európa už Komisia v období 2021 – 2024 vyčlenila 345 miliónov EUR. **Ďalej vyčlení 184,5 milióna EUR na financovanie opatrení v oblasti výskumu a inovácií v oblasti vodnej dopravy do roku 2027<sup>82</sup>,** a to vrátane 159,5 milióna EUR na financovanie ZEWT a 8 miliónov EUR na financovanie vývoja palivových

<sup>75</sup> Medzi oblasti investícií, ktoré sa už z Programu InvestEU podporili, patria trajekty s nízkymi a nulovými emisiami, veterné parky na mori, bezposádkové hladinové plavidlá pre odvetvie veternej energie na mori, pohonné systémy využívajúce veternú energiu a podvodné technológie.

<sup>76</sup> Aj prostredníctvom rozšírenia medzisektorových produktov Projektu InvestEU, ktoré možno použiť na podporu MSP a malých spoločností so strednou trhovou kapitalizáciou v odvetví lodnej dopravy a lodiarstva, vrátane záruky udržateľnosti a záruky digitalizácie a inovácie, ktoré spravuje Európsky inovačný fond (EIF).

<sup>77</sup> Podporovaný Európskym investičným fondom (EIF) prostredníctvom programu InvestEU a zameraný na uľahčenie energetickej transformácie flotíl, najmä pre malých a stredných vlastníkov plavidiel.

<sup>78</sup> Realizovaný Európskym investičným fondom.

<sup>79</sup> Európsky námorný, rybolovný a akvakultúrny fond.

<sup>80</sup> S cenou 75 EUR za emisnú kvótu EU ETS.

<sup>81</sup> Okrem toho má toto odvetvie k dispozícii ešte väčší rozpočet určený na projekty v oblasti e-palív v doprave.

<sup>82</sup> Prostredníctvom pracovného programu Horizont Európa na roky 2025 a 2026 – 2027.

článkov s tuhými oxidmi<sup>83</sup>. Na **námorný výskum a vývoj**<sup>84</sup> bude v rámci aktuálne otvorených výziev EDF (2026) k dispozícii 130 miliónov EUR na oblasti, ako sú zdokonalené poloautonómne hladinové plavidlá a ochrana infraštruktúry na morskom dne.

V **budúcom viacročnom finančnom rámci** môže navrhovaný **Európsky fond pre konkurencieschopnosť (ECF)** pomôcť tomuto odvetviu dostať inovácie EÚ na trh. Komisia by v rámci ECF mohla podporovať investície do čistých a digitalizovaných plavidiel, ako aj inovácie a modernizáciu stavby lodí, energie na mori a modrých technológií. Z ECF by sa mohla podporovať aj spolupráca zameraná na výskum a inovácie v oblasti obrany a priemyselné scaleupy, ako aj dvojaké využitie civilných a vojenských prostriedkov<sup>85</sup>. Navrhuje sa, aby bola finančná podpora ECF úzko koordinovaná s financovaním v rámci budúceho **programu Horizont Európa**<sup>86</sup> [OĽJ].

Skupina EIB, ktorá poskytuje pôžičky v priemere <sup>87</sup> 600 miliónov EUR ročne na projekty v širšej oblasti vodnej dopravy vrátane lodnej dopravy, je naďalej odhodlaná podporovať finančné potreby odvetvia a uľahčovať prístup k financovaniu pre podniky všetkých veľkostí<sup>88</sup>. Skupina je pripravená zabezpečiť dôveryhodný prechod od inovácií a pilotných projektov k plnému zavádzaniu, a to aj prostredníctvom svojho investičného programu TechEU<sup>89</sup> s podporou Programu InvestEU.

## **6.2. Maximálne využívanie potenciálu podporných opatrení na európskej, vnútroštátnej a regionálnej úrovni**

Z fondov zdieľaného riadenia implementovaných členskými štátmi alebo regiónmi sa môžu podporovať investície v rámci nového návrhu VFR prostredníctvom plánov národného a regionálneho partnerstva v súlade s cieľmi tejto stratégie<sup>90</sup>.

Vďaka príjmom zo systému EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) draženými členskými štátmi EÚ po rozšírení systému na námornú dopravu možno zmobilizovať významné osobitné zdroje na financovanie dekarbonizácie. Keďže členské štáty sú právne viazané použiť príjmy z EU ETS na investície do opatrení v oblasti klímy, Komisia **dôrazne nabáda členské štáty, aby časť príjmov z ETS vyčlenili** na investície do dekarbonizácie námornej dopravy v rámci celého námorného klastra v Európe<sup>91</sup>. Komisia bude v záujme maximalizovania vplyvu a dosiahnutia synergického efektu na úrovni EÚ,

---

<sup>83</sup> HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Viacpalivová hnacia sústava s palivovými článkami s tuhými oxidmi pre námornú dopravu.

<sup>84</sup> Od roku 2019 sa na úrovni EÚ vyčlenilo a zaviazalo celkovo 1,1 miliardy EUR na posilnenie námorných spôsobilostí. Medzi začaté, prebiehajúce alebo ukončené projekty v rámci Programu rozvoja európskeho obranného priemyslu/prípravnej akcie pre výskum v oblasti obrany/Európskeho obranného fondu (v rokoch 2019 – 2024) patrí 35 kolaboratívnych projektov so záväzkami vo výške 834,9 milióna EUR, ktorých výsledkom je 6 prototypov, pričom 10 ďalších prototypov sa očakáva do roku 2030. V rámci výziev Európskeho obranného fondu bolo vyčlenených 142 miliónov EUR, pričom v súčasnosti prebieha výber projektov (2025).

<sup>85</sup> Napr. stimulovať obstarávanie dopravného vybavenia s dvojakým použitím, podporovať posilnenie, modernizáciu, rozširovanie a zmenu účelu priemyselných kapacít na výrobu a údržbu výrobkov predstavujúcich prínos a zlepšenie vojenskej mobility, ako aj odbornú prípravu, rekvifikáciu a zvyšovanie úrovne zručností personálu.

<sup>86</sup> Spoločné výskumné a inovačné činnosti pre časť piliera II programu Horizont Európa týkajúcu sa konkurencieschopnosti budú začlenené do osobitnej vyhradenej časti pracovných programov v rámci Európskeho fondu pre konkurencieschopnosť.

<sup>87</sup> Na obdobie 2015 – 2024.

<sup>88</sup> Vráťane oblastí, ako je lodná doprava, inovácie, vospelá výroba a obrana.

<sup>89</sup> [TechEU – jednotné kontaktné miesto pre európskych inovátorov](#).

<sup>90</sup> V súlade s príslušnými pravidlami štátnej pomoci, ak sa uplatňujú.

<sup>91</sup> Napríklad výroba a zavádzanie udržateľných palív, zlepšenie energetickej efektívnosti lodí, obnova flotily, investície do inovačných čistých námorných technológií a udržateľná infraštruktúra a pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v prístavoch.

a to aj medzi majiteľmi lodí, lodenicami, dodávateľmi technológií a palív a zainteresovanými stranami v prístavoch, koordinovať úsilie členských štátov a uľahčovať výmenu osvedčených postupov, a to prípadne aj prostredníctvom usmernení.

S cieľom ďalej uľahčiť dekarbonizáciu námornej dopravy a podporiť odolnosť a vedúce postavenie priemyslu EÚ Komisia v rámci plánovaného preskúmania ETS zväží **vytvorenie osobitného mechanizmu EÚ na priamu podporu lodných spoločností prostredníctvom emisných kvót EU ETS** na zavádzanie udržateľných palív a čistých pohonných technológií v súvislosti s cieľovými preferenčnými kritériami EÚ.

Komisia vyzýva členské štáty, aby v maximálnej miere využívali potenciál nového **rámca štátnej pomoci pre Dohodu o čistom priemysle** na podporu investícií do priemyselnej dekarbonizácie a energetickej efektívnosti vrátane námorných výrobných zariadení, ako aj na rozšírenie výrobných kapacít emisne neutrálnych technológií v námornej oblasti<sup>92</sup>.

Vďaka pripravovaným **usmerneniam pre pozemnú a multimodálnu dopravu** a novému **nariadeniu o skupinových výnimkách v doprave** bude možné prijať opatrenia investičnej pomoci zamerané na podporu obnovy flotily plavidiel vnútrozemskej plavby<sup>93</sup> a inštaláciu žeriavov na palubách plavidiel vnútrozemskej plavby. Umožnia takisto opatrenia prevádzkovej pomoci zamerané na zníženie externých nákladov pri prechode na multimodálne možnosti vrátane príbrežnej námornej dopravy alebo vnútrozemskej vodnej dopravy v porovnaní s výlučne cestnou dopravou.

### **6.3. Riešenie regulačných otázok týkajúcich sa financovania lodí**

Podiel globálnych portfólií lodnej dopravy v držbe európskych bánk v posledných rokoch neustále klesá, pričom zo 72 % v roku 2013 klesol na 49,7 % v roku 2023<sup>94</sup>. Trendy sa v jednotlivých členských štátoch líšia, pričom v niektorých dochádza k výraznému poklesu a v iných k stabilnej alebo dokonca rastúcej expozícii bánk voči lodnej doprave. Vo všeobecnosti však lodné spoločnosti EÚ čoraz viac hľadajú možnosti financovania v bankách a lízingových inštitúciách tretích krajín, ktoré ponúkajú atraktívne finančné produkty. Táto situácia môže pre EÚ zo strategického hľadiska znamenať príťaž a môže narušiť jej hospodársku bezpečnosť a priemyselné záujmy, keďže zahraničné inštitúcie môžu prevziať vlastníctvo prenajatých plavidiel a uložiť požiadavky na miestny obsah. Súdržné a predvídateľné regulačné prostredie by malo pomôcť stimulovať financovanie lodí v EÚ a povzbudiť investorov, aby vyčlenili kapitál na zelené námorné projekty v Európe.

Komisia **zreviduje kritériá taxonómie EÚ v oblasti udržateľnosti<sup>95</sup> týkajúce sa odvetvia vodnej dopravy**, aby lepšie odrážali jedinečné potreby tohto sektora, technologickú realitu a spôsoby klimatickej transformácie. Nové kritériá, ktorých

---

<sup>92</sup> Patria sem palivové články, technológie elektrického pohonu pre vodnú dopravu, technológie veterného pohonu, technológie prepravy CO<sub>2</sub>, technológie zachytávania a ukladania oxidu uhličitého, vybavenie na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou, technológie energie z obnoviteľných zdrojov na mori, ako sú veterné turbíny so základmi a plávajúcimi plošinami na mori, technológie energie prílivu a odlivu, technológie energie z vln, ako aj rozvodne a konvertory na mori.

<sup>93</sup> Konkrétne pre MSP a malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou vo forme záruk.

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

<sup>95</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2139 zo 4. júna 2021, ktorým sa dopĺňa nariadenie (EÚ) 2020/852.

zverejnenie sa očakáva v 2. štvrtroku 2026, by sa mohli zohľadniť v príslušných nástrojoch štátnej pomoci pre investície do obnovy a dodatočnej modernizácie flotíl<sup>96</sup>.

Na úrovni kapitálových trhov **pomôže stratégia únie úspor a investícií nasmerovať viac investícií do hospodárstva**, a to vďaka odstráneniu prekážok, uľahčeniu sekuritizácie, stimulovaniu inštitucionálnych investícií a cezhraničnej mobilizácii kapitálu.

### ***Hlavné opatrenia***

- *Podporiť obnovu a dekarbonizáciu lodnej flotily v rámci súčasného Nástroja na prepájanie Európy a zároveň podporiť domáce priemyselné kapacity*
- *V rámci plánovaného preskúmania ETS zväziť mechanizmus EÚ na podporu zavádzania udržateľných palív a čistých pohonných technológií*
- *Povzbudiť členské štáty, aby vyčlenili časť príjmov z ETS na investície do dekarbonizácie námornej dopravy v Európe*
- *Zrevidovať kritéria taxonómie EÚ s cieľom zlepšiť prístup k udržateľnému financovaniu a stimulovať udržateľné investície*

## **7. PRÍSTUP K ZRUČNOSTIAM A KVALITNÝM PRACOVNÝM MIESTAM**

Je nevyhnutné zvýšiť atraktivnosť práce v námornom klasteri EÚ. Kvalifikovaná a motivovaná pracovná sila je základom efektívnosti a produktivity, umožňuje adaptáciu na technologické zmeny, zabezpečuje uchovávanie a prenos znalostí a podporuje ciele udržateľnosti, pričom prispieva ku konkurencieschopnému, odolnému a inovačnému námornému ekosystému EÚ.

### ***7.1. Zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikácia pracovnej sily v odvetví stavby lodí a námorníkov v EÚ***

Technologický vývoj, zavádzanie alternatívnych palív, rastúca automatizácia a digitalizácia zvyšujú dopyt po vysokokvalifikovaných námorníkoch, odborníkoch na pevnine a pracovníkoch v odvetví stavby lodí a v námornej výrobe. Strategické investície do vzdelávania a odbornej prípravy sú potrebné na to, aby sa predišlo nedostatku pracovnej sily, zabezpečilo duševné vlastníctvo, znížila závislosť od pracovníkov z krajín mimo EÚ a zabezpečilo know-how v rámci Únie.

Trajektória transformácie mobility<sup>97</sup> pripomína značné potreby zvyšovania zručností a rekvalifikácie, ktoré súvisia s tým, že podľa očakávania odíde do roku 2030 do dôchodku až 40 % pracovnej sily v odvetví stavby lodí. V Pakte o zručnostiach<sup>98</sup> v odvetví stavby lodí sa partneri z odvetvia zaviazali každoročne zvyšovať zručnosti a rekvalifikovať 7 % zamestnancov a do roku 2030 prilákať 234 000 nových pracovníkov. V odvetví lodnej dopravy bude potrebovať rekvalifikáciu a zvyšovanie zručností až 250 000 námorníkov, aby dokázali reagovať na nové technologické potreby a potreby súvisiace s palivami.

<sup>96</sup> Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách, ktoré bude revidované v roku 2026, obsahuje osobitné oddiely týkajúce sa pomoci určenej na podporu nadobudnutia čistých plavidiel s nulovými emisiami alebo dodatočnej modernizácie existujúcich plavidiel. Podobne sú príslušné oddiely zahrnuté v Usmerneniach o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky, ktoré boli prijaté v januári 2022.

<sup>97</sup> *Transition pathway for the EU mobility industrial ecosystem* (Postup transformácie priemyselného ekosystému mobility EÚ) (2024) <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

<sup>98</sup> V rámci Paktu o zručnostiach vznikli aj ďalšie rozsiahle partnerstvá v oblasti zručností relevantné pre námornú výrobu v leteckom a kozmickom sektore a sektore obrany, ako aj v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov na mori.

Komisia bude v súlade s potrebami priemyslu podporovať vzdelávacie inštitúcie a sociálnych partnerov pri **identifikácii súčasných a budúcich nedostatkov v zručnostiach** a pri **vypracúvaní programov rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností**<sup>99</sup>.

## 7.2. *Mobilita, atraktivnosť a kvalitné pracovné miesta*

Prilákanie a udržanie kvalifikovaného personálu zostáva výzvou. Komisia je pripravená pomáhať členským štátom pri zatraktívňovaní námorných povolání a podpore mobility medzi námornými povolaniami vykonávanými na mori a na pevnine a zároveň podporovať celoživotný profesijný rast v celom námornom klastri, ako aj vytváranie pracovných miest, a to aj v pobrežných a ostrovných komunitách. S cieľom zvýšiť mobilitu v rámci tohto klastra **bude Komisia podporovať sociálnych partnerov a inštitúcie námorného vzdelávania pri mapovaní námorných profesií**. Vďaka tomu sa zároveň zachovajú skúsenosti a posilní európska priemyselná základňa.

Ženy sú nedostatočne zastúpené v námorných povolaniach, najmä v námorníctve, ale aj v pobrežných profesiách. Komisia bude podporovať sociálnych partnerov a iné organizácie pri zvyšovaní účasti žien v námornom odvetví.

Európsky priestor námorného vzdelávania nesmie poznať hranice. Prioritou je zabezpečiť vzájomné uznávanie diplomov, kvalifikácií a osvedčení v rámci námorného klastra v celej EÚ a podľa možnosti aj v tretích krajinách. Komisia bude podporovať a koordinovať **vytvorenie siete inštitúcií vysokoškolského námorného vzdelávania a centier námornej odbornej prípravy** v celej EÚ. Dôležité je, že Komisia bude pomáhať členským štátom pri odstraňovaní prekážok mobility študentov a akademických pracovníkov, a to aj **prostredníctvom podpory ďalšej účasti inštitúcií vysokoškolského námorného vzdelávania na programe Erasmus+**.

Z nedávnych kríz vyplynulo, že kľúčovými pracovníkmi sú námorníci a ďalší námorný personál vrátane pracovníkov vo výrobe<sup>100</sup>. Ich práca je pre svet neoceniteľná a bez nej nemožno zabezpečiť ani odolnosť priemyselnej základne a dodávateľských reťazcov EÚ.

Práca v námornom odvetví čelí pretrvávajúcim výzvam súvisiacim nielen s nedostatkom zručností, ale aj s pracovnými podmienkami na palube aj na pevnine. Podpora kvalitných pracovných miest si vyžaduje silný **sociálny dialóg**, spravodlivé pracovné podmienky a bezpečné pracoviská. Vykonávanie a presadzovanie pracovnoprávných predpisov EÚ vrátane **smernice o vysielaní pracovníkov**<sup>101</sup> a *acquis* v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci je nevyhnutné z hľadiska zabezpečenia rovnakých podmienok a atraktívneho zamestnania<sup>102</sup>.

---

<sup>99</sup> Aj prostredníctvom pripravovanej stratégie generlačnej obnovy v modrom hospodárstve, ktorej zverejnenie sa očakáva v roku 2027. Ďalšie opatrenia budú takisto vychádzať z úsilia, ktoré už začala realizovať platforma MED-NET vytvorená v nadväznosti na projekt SkillSea a Pakt o zručnostiach v odvetví stavby lodí. Zohľadní sa aj štúdia *Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy* (Štúdia na podporu a navrhovanie rozvoja zručností v modrom hospodárstve) (2025) a iniciatíva rámca kompetencií [BlueComp](#). V rámci Paktu pre Stredozemie sa vypracuje aj program v oblasti zručností, ktorý bude zameraný na zručnosti pracovnej sily a zosúladienie odbornej prípravy s potrebami priemyslu.

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

<sup>101</sup> Táto smernica sa nevzťahuje na podniky obchodného námorníctva, pokiaľ ide o ich palubnú posádku.

<sup>102</sup> Plán pre kvalitné pracovné miesta poskytuje obnovený záväzok, predstavuje základ pre zabezpečenie práv pracovníkov a zároveň sa v ňom náležite zohľadňujú technologické, hospodárske a spoločenské zmeny.

Komisia bude spolupracovať s členskými štátmi na zlepšovaní pracovných noriem v rámci organizácie MOP a rozvíjať spoluprácu s organizáciami IMO a MOP s cieľom zabezpečiť jednotné presadzovanie predpisov a jednotnú **ochranu námorníkov**, a tak prispieť k vytvoreniu rovnakých podmienok na celom svete. Jednou z oblastí, v ktorej je potrebné dosiahnuť pokrok, je riešenie rozdielnych systémov sociálneho zabezpečenia námorníkov. Komisia bude podporovať lepšiu koordináciu takýchto systémov, a to aj prostredníctvom posilnenia úlohy **Európskeho orgánu práce, najmä s cieľom posilniť** zosúladené opatrenia a spoločné inšpekcie a zároveň zabezpečiť zosúladenie právnych predpisov EÚ a medzinárodných noriem.

#### ***Hlavné opatrenia***

- *Vytvoriť sieť inštitúcií vysokoškolského námorného vzdelávania a centier námornej odbornej prípravy v celej EÚ, ktoré budú poskytovať vzdelávanie a odbornú prípravu pre pracovné miesta v námornom klástri vrátane programov rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností.*
- *Povzbudzovať a podporovať členské štáty pri zvyšovaní účasti vysokoškolského námorného vzdelávania na programe Erasmus+ a súvisiacich iniciatívach prostredníctvom uľahčovania postupov a odstraňovania prekážok vzdelávacej mobility.*

## **8. ZÁVER**

Táto stratégia predstavuje štruktúrovaný akčný plán, ktorý si vyžaduje spoločné úsilie všetkých zainteresovaných strán vrátane inštitúcií EÚ, členských štátov, priemyslu, regiónov, sociálnych partnerov a občianskej spoločnosti. Komisia je odhodlaná zabezpečiť jeho účinné vykonávanie a dosiahnutie jeho cieľov spoločne so všetkými uvedenými zainteresovanými stranami. Na tento účel Komisia zriadi **Výbor na vysokej úrovni pre námorný priemysel a prístavy**, ktorému bude predsedáť zodpovedný komisár a výkonní podpredsedovia s cieľom pokračovať vo výmene informácií o vykonávaní opatrení uvedených v **stratégii EÚ pre námorný priemysel a v stratégii EÚ pre prístavy** a zhromažďovať spätnú väzbu o vývoji na trhu.

**PRÍLOHA: SÚHRN OPATRENÍ** (aktualizuje sa na základe konečného znenia hlavného textu)

**Pilier I – Stavba, vybavenie a opravy**

**Komisia:**

- vytvorí Alianciu EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu s cieľom posilniť priemyselnú suverenitu a vedúce postavenie Európy v oblasti technológií na vybraných vedúcich trhoch v oblasti námornej výroby a vznikajúcich technológií (2026),
- vyhlási hlavnú výzvu v oblasti výskumu a inovácií „Lodenice budúcnosti“ v rámci pracovného programu Horizont Európa na roky 2026 – 2027 (*priebeha*),
- zjednoduší a urýchli postupy udeľovania povolení prostredníctvom navrhovaného aktu na urýchlenie rozvoja priemyslu, a to aj v námorných výrobných zariadeniach (2026),
- bude spolupracovať s členskými štátmi EÚ/EHP s cieľom identifikovať prvky zabezpečiť jednoduché fungovanie viacročnej súhrnnej evidencie verejných zákaziek v prípade verejných obstarávateľov EÚ/EHP s cieľom poskytovať dlhodobý súhrnný signál o dopyte (2026 – 27),
- navrhne cielecne necenové požiadavky v súlade s medzinárodnými záväzkami vo vybraných strategických segmentoch verejného obstarávania v súvislosti s plánovanou revíziou rámca EÚ pre verejné obstarávanie (2026),
- začne štruktúrovaný dialóg s odvetvím námornej výroby EÚ s cieľom ďalej posilniť svoje spravodajské spôsobilosti v záujme monitorovania politiky a vývoja na trhu v oblasti stavby lodí, strategických rizík, hrozieb a príležitostí pre odolnosť dodávateľského reťazca, ako aj prekážok prístupu na trh v tretích krajinách (2026),
- posúdi možnosti a v prípade potreby a realizovateľnosti navrhne aj nový odvetvovo špecifický nástroj alebo cielecne zmeny svojho súboru nástrojov obchodnej politiky v súlade s medzinárodnými záväzkami, a to so zameraním na konkrétne segmenty, ktoré sú kľúčové pre strategickú autonómiu a bezpečnosť Európy a v ktorých sú lodenice EÚ stále aktívne, no čelia nekalej mimoeurópskej súťaži,
- v maximálnej miere využije existujúce a budúce obchodné a investičné dohody na ochranu a podporu záujmov námornej výrobnéj základne EÚ, a to aj prostredníctvom prístupu na trh, antisušvenčných opatrení, povinností transparentnosti a ustanovení o ochrane práva duševného vlastníctva (*priebežne*),
- obnoví úsilie o uzavretie budúcej medzinárodnej dohody v oblasti stavby lodí, ktorou by sa riešili netrhové praktiky v tomto odvetví (*priebežne/dlhodobé opatrenie*),
- podporí rovnaké podmienky v oblasti vývozných úverov na lode tým, že bude ďalej rozvíjať sektorový dohovor o lodiach v rámci Dohody OECD o štátom podporovaných vývozných úveroch, a to aj prostredníctvom nových ustanovení o lodiach s nulovými a nízkymi emisiami (2026 – 2027),
- vytvorí nový finančný nástroj pre vývozné úvery s cieľom zabezpečiť ešte rovnocennejšie podmienky na trhoch tretích krajín pre odvetvia orientované na vývoz, ako je námorná výroba (*priebeha*),
- posilní Hongkonský dohovor o recyklácii lodí s cieľom dosiahnuť úplné zosúladenie medzinárodných pravidiel a pravidiel EÚ (*priebežne*),
- preskúma spôsoby, ako podporiť rozšírenie domácich kapacít EÚ v oblasti recyklácie lodí a bude spolupracovať s obchodnými partnermi, s kapacitami v oblasti recyklácie lodí, počnúc Indiou, s cieľom podporiť vysoké environmentálne a sociálne normy na základe nariadenia EÚ o recyklácii lodí (*priebežne*),
- podporí stratégie pre obehovosť v námornom odvetví od návrhu až po koniec životnosti a materiálové zhodnocovanie prostredníctvom podpory výskumu a inovácií (*priebežne*).

### **Členské štáty sa vyzývajú, aby:**

- prioritizovali finančnú podporu pre projekty, ktorých cieľom je podporovať hospodársku bezpečnosť a znižovať zahraničné závislosti v tomto odvetví, a to v nadväznosti na nové spoločné oznámenie o posilnení hospodárskej bezpečnosti EÚ (*priebežne*),
- prispeli k dosiahnutiu námornej priemyselnej vízie EÚ stanovenej v stratégii do roku 2030.

### **Zainteresované strany v odvetví sa vyzývajú, aby:**

- v maximálnej miere využívali pokrok v oblasti digitalizácie, modularity a obehovosti v priemyselných procesoch s cieľom zvýšiť efektívnosť dizajnu a výroby a udržateľných postupov (*priebežne*),
- podporovali priemyselné synergie a synergie v hodnotových reťazcoch a zároveň využívali potenciál novej priemyselnej Aliancie EÚ pre hodnotové reťazce v oblasti námorného priemyslu a ďalších únijských vnútroštátnych a regionálnych klastrových platforiem a iniciatív (*priebežne*).

## **Pilier II – Doprava a prepojenosť**

### **Komisia:**

- bude pokračovať v príprave usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (*priebežne*),
- nadviaže štruktúrovaný dialóg o spolupráci s členskými štátmi a zainteresovanými stranami z odvetvia s cieľom zvýšiť atraktivnosť vlajok členských štátov (*od roku 2026*),
- zväží, ako zjednodušiť a zefektívniť existujúci rámec monitorovania, oznamovania a overovania (MRV) pre systém EU ETS v oblasti námornej dopravy a iniciatívu FuelEU Maritime (*2026*),
- bude sa usilovať o globálne riešenia v rámci IMO a zreviduje príslušné právne predpisy EÚ s prihliadnutím na globálne opatrenia IMO s cieľom zabrániť duplicitným platbám (*od roku 2026*),
- uľahčí spoluprácu medzi účastníkmi trhu prostredníctvom vytvorenia európskej siete zelených námorných trás a prepravných uzlov (*od roku 2027*),
- posilní účasť v IMO na tvorbe noriem v oblasti námornej bezpečnosti s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na celom svete (*priebežne*),
- predloží správu o smernici EÚ o bezpečnosti osobných lodí a smernici o vybavení námorných lodí v rámci prípravy ich revízie (*2026 – 2027*),
- zväží rozšírenie požiadaviek EÚ na bezpečnosť osobných lodí v prípade všetkých vnútroúnijských trás (*2027 – 2028*),
- preskúma uskutočniteľnosť rámca EÚ pre vzájomné uznávanie príbrežných servisných a priemyselných plavidiel (*2027 – 2028*),
- zväží rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice o vybavení námorných lodí alebo existujúcich dohôd o vzájomnom uznávaní medzi uznanými organizáciami s cieľom zjednodušiť schvaľovacie procesy a zlepšiť prístup na medzinárodné trhy (*2027*),
- posilní dohľad a monitorovanie operácií tieňovej flotily,lepší presadzovanie existujúcich pravidiel a prehľbí medzinárodnú spoluprácu s cieľom dodržiavať globálne námorné bezpečnostné a environmentálne normy (*priebežne*),
- bude sa usilovať o rýchle prepojenie vnútroštátnych námorných jednotných kontaktných miest s budúcim colným dátovým centrom (*od roku 2027*),
- bude viesť konzultácie s námorným priemyslom o ďalšom zjednodušení administratívnych postupov a požiadaviek týkajúcich sa údajov (*od roku 2026*),
- spolu s členskými štátmi zintenzívni úsilie EÚ v IMO a bude sa snažiť maximalizovať vplyv EÚ prostredníctvom širších aliancií s medzinárodnými partnermi (*priebežne*),

- do dohôd o voľnom obchode bude naďalej zahŕňať komplexné záväzky týkajúce sa služieb medzinárodnej námornej dopravy (*priebežne*),
- navrhne právne predpisy, ktorými sa stanovia podmienky, za ktorých môžu členské štáty vyhlásiť existujúce dvojstranné dohody za zlučiteľné s právom EÚ a prerokovať a uzatvárať nové dohody, ktoré podporujú záujmy EÚ (2026),
- navrhne iniciatívu nadväzujúcu na program NAIADES III pre odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy (2028).

**Členské štáty sa vyzývajú, aby:**

- ďalej presadzovali pragmatické opatrenia na zvýšenie atraktívnosti vlajok členských štátov EÚ,
- zavŕšili vykonávanie nariadenia o EMSWe,
- spolupracovali s Komisiou na zjednodušení a zefektívnení vnútroštátnych požiadaviek a požiadaviek EÚ týkajúcich sa oznamovania,
- zintenzívnili spoluprácu a vyčlenili dostatočné zdroje na posilnenie strategickej prítomnosti EÚ v oblastiach s medzinárodnými námornými problémovými miestami.

**Pilier III – Bezpečnosť a ochrana**

**Komisia:**

- podporí zvyšovanie kapacít námornej priemyselnej výroby, a to aj prostredníctvom nového Programu pre európsky obranný priemysel a plánu ReArm Europe/Pripravenosť 2030 (2026 – 2027),
- navrhne realizovať mechanizmus na podporu stavby trajektov s dvojakým použitím s cieľom mobilizovať finančné zdroje na investície spojené s dodatočnými vojenskými špecifikáciami pre trajekty s dvojakým použitím postavené v Európe (2027),
- bude presadzovať pevné a záväzné pravidlá IMO týkajúce sa kybernetickej bezpečnosti s cieľom znížiť všeobecné námorné kybernetické riziká pre civilné plavidlá (*od roku 2026*).

**Členské štáty sa vyzývajú, aby:**

- využili rôzne príležitosti v rámci programu plán ReArm Europe/Pripravenosť 2030 na posilnenie priemyselných a technologických spôsobilostí v námornej oblasti v súlade s cieľmi tejto stratégie.

**Pilier IV – Prístup k inováciám**

**Komisia:**

- zdokonalí metodiky započítavania veternej energie využívanej na pohon a bude riešiť regulačné nedostatky na úrovni EÚ a IMO (*od roku 2027*),
- bude sa usilovať o vytvorenie pevného politického rámca, ktorý umožní využívanie jadrového pohonu v komerčnej lodnej doprave (*od roku 2026*),
- navrhne zmenu nariadenia o emisiách necestných pojazdných strojov s cieľom povoliť vodík ako referenčné palivo pre motory necestných pojazdných strojov v plavidlách vnútrozemskej plavby (2026),
- bude sa usilovať o vytvorenie regulačného a technického rámca pre bezposádkové lodné riešenia vrátane usmernení na úrovni EÚ a osvedčených postupov pre určené testy a skúšky na mori (*od roku 2026*),

- posilní a rozšíří rozsah podpory výskumu a inovácií pre odvetvie vodnej dopravy na základe výsledkov súčasného spoločne programovaného Partnerstva pre vodnú dopravu s nulovými emisiami (*od roku 2028*),
- zlepši procesy testovania oceánskych technológií pre rôzne aplikácie prostredníctvom pripravovanej stratégie EÚ pre výskum a inovácie v oblasti oceánov (*2026*),
- zmapuje a posúdi výskumné a technologické infraštruktúry vrátane infraštruktúr vodnej dopravy a podporí prístup k takýmto infraštruktúram pre námorné startupy, scaleupy, MSP a spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou v EÚ, ktoré vyvíjajú technológie a riešenia, a to prostredníctvom vykonávania európskej stratégie pre výskumné a technologické infraštruktúry (*od roku 2026*),
- zabezpečí systematické a dôsledné presadzovanie existujúcich bezpečnostných nástrojov v oblasti výskumu a inovácií a identifikuje zostávajúce nedostatky s cieľom pomôcť zabrániť úniku technológií financovaných EÚ (*priebežne*),
- spustí iniciatívu na pozorovanie oceánov (*OceanEye*) (*2026*).

#### Členské štáty sa vyzývajú, aby:

- ďalej podporili rýchle zavádzanie inovácií vrátane testovacích zariadení a regulačných experimentov.

### **Pilier V – Prístup k financovaniu a investíciám**

#### **Komisia:**

- vyhlási výzvy na predkladanie návrhov v rámci Nástroja na prepájanie Európy s cieľom podporiť obnovu a dekarbonizáciu lodnej flotily s osobitným zameraním na trajekty a pobrežné plavidlá (*2026*),
- vyplatí 347 miliónov EUR v rámci NPE – Digitalizácia na strategické projekty v oblasti podmorských káblov, vrátane projektov na posilnenie opravárenských kapacít Európy (*2026 – 2027*),
- do roku 2027 zmobilizuje investície prostredníctvom Programu InvestEU vo výške približne 1 – 1,5 miliardy EUR do odvetvia vodnej dopravy (*do roku 2027*),
- zmobilizuje investície vo výške približne 800 miliónov EUR do odvetví modrého hospodárstva, ako je stavba lodí, dodatočná modernizácia, lodná doprava, *modré technológie*, prostredníctvom produktu BlueEconomy podporovaného InvestEU a ENRAF a implementovaného skupinou EIB (*prebieha*),
- navrhne osobitnú výzvu zameranú na námorné projekty v rámci Inovačného fondu (*2027*),
- ďalej posúdi implementáciu Inovačného fondu a jeho osobitné ustanovenia o uprednostňovaní námorných projektov s cieľom ďalej posilniť dekarbonizáciu lodnej dopravy v budúcich výzvach (*od roku 2026*),
- vyčlení 184,5 milióna EUR na financovanie opatrení v oblasti výskumu a inovácií pre vodnú dopravu do roku 2027 (*prostredníctvom pracovného programu Horizont Európa na roky 2025 a 2026 – 2027*),
- sprístupní 130 miliónov EUR v rámci výziev Európskeho obranného fondu v prípade oblastí, ako sú zdokonalené poloautonómne hladinové plavidlá a ochrana infraštruktúry na morskom dne (*2026*),
- zväží podporu investícií do čistých a digitalizovaných plavidiel, ako aj investícií do inovácií a modernizácie stavby lodí, energie na mori a *modrých technológií* v rámci navrhovaného budúceho Európskeho fondu pre konkurencieschopnosť (*od roku 2028*), ak bude tento fond prijatý,
- v rámci plánovaného preskúmania ETS zväží vytvorenie osobitného mechanizmu na priamu podporu lodných spoločností s emisnými kvótami EU ETS na účely zavádzania udržateľných palív a čistých pohonných technológií (*2026*),

- umožní opatrenia investičnej pomoci zamerané na podporu obnovy flotily plavidiel vnútrozemskej plavby a inštaláciu žeriavov na palubách plavidiel vnútrozemskej plavby podľa usmernení pre pozemnú a multimodálnu dopravu a nového nariadenia o skupinových výnimkách v doprave (2026),
- zreviduje kritéria taxonómie EÚ v oblasti udržateľnosti týkajúce sa odvetvia vodnej dopravy (2026 – 2027).

**Členské štáty, medzinárodné finančné inštitúcie a národné podporné banky sa vyzývajú, aby:**

- posilnili podporu projektov v oblasti vodnej dopravy.

**Členské štáty sa vyzývajú, aby:**

- časť príjmov z ETS vyčlenili na investície do dekarbonizácie námornej dopravy v rámci celého námorného klastra v Európe,
- využili nový rámec štátnej pomoci pre Dohodu o čistom priemysle na podporu investícií do priemyselnej dekarbonizácie a energetickej efektívnosti vrátane investícií do námorných výrobných zariadení, ako aj na rozšírenie výrobných kapacít emisne neutrálnych technológií v námornej oblasti,

### **Pilier VI – Prístup k zručnostiam a kvalitným pracovným miestam**

**Komisia:**

- bude podporovať vzdelávacie inštitúcie a sociálnych partnerov pri identifikácii súčasných a budúcich nedostatkov v zručnostiach a pri vypracúvaní programov rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností (*od roku 2027*),
- bude podporovať sociálnych partnerov a inštitúcie námorného vzdelávania pri mapovaní námorných profesií a zvyšovaní účasti žien v námornom odvetví (*od roku 2026*),
- bude podporovať a koordinovať vytvorenie siete inštitúcií vysokoškolského námorného vzdelávania a centier námornej odbornej prípravy v celej EÚ (*od roku 2027*),
- bude pomáhať členským štátom pri odstraňovaní prekážok mobility študentov a akademických pracovníkov, a to aj prostredníctvom podpory ďalšej účasti inštitúcií vysokoškolského námorného vzdelávania na programe Erasmus+,
- bude spolupracovať s členskými štátmi na posilnení pracovných noriem MOP a spolupráce s IMO a MOP s cieľom zabezpečiť jednotné presadzovanie predpisov a jednotnú ochranu námorníkov (*priebežne*),
- bude podporovať lepšiu koordináciu systémov sociálneho zabezpečenia, a to aj prostredníctvom posilnenia úlohy Európskeho orgánu práce, najmä s cieľom posilniť zosúladené opatrenia a spoločné inšpekcie a zároveň zabezpečiť zosúladenie právnych predpisov EÚ a medzinárodných noriem (*od roku 2026*).