



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

o industrijski pomorski strategiji EU

1. UVOD

Evropa je celina, ki stoji na vodi. Evropska unija in njene države članice upravljajo največje skupno pomorsko območje na svetu, z več kot 25 milijoni km² izključnih ekonomskih con (IEC)¹. Unija ima eno najdaljših obal na svetu, ki meri 70 000 km in poteka v 22 državah članicah, ter 42 000 km omrežja celinskih plovni poti z več tisoč pristanišči, marinami, ladjedelnicami in dobavitelji, kar kaže, da je treba potencial evropskega enotnega trga na področju vodnega prometa dodatno izkoristiti.

Evropska pomorska proizvodnja² in pomorski promet³ sta strateška sektorja za avtonomijo, odpornost, obrambo, gospodarsko varnost, blaginjo in razogljičenje Evrope ter za trajnostno rabo in zaščito sredstev in virov njenih IEC. Evropski sektor pomorske proizvodnje je vodilni v svetu na področju kompleksnega, vrhunskega ladjedelništva in naprednih tehnologij. Spodbuja inovacije za trajnostni vodni promet in dejavnosti modrega gospodarstva ter je temelj regionalne industrijske rasti. Evropski sektor pomorskega prometa je vodilni ponudnik pomorskih storitev po vsem svetu, zagotavlja dobavo osnovnega blaga, omogoča trgovino in prispeva k energetske neodvisnosti EU. Poleg tega skupaj z drugimi segmenti vodnega prometa določa povpraševanje po proizvodih in storitvah pomorske proizvodnje ter oblikuje tehnološke izbire.

Oba sektorja sta ključna za krepitev vojaških zmogljivosti Unije in držav članic, saj olajšujeta premike vojakov ter omogočata dobavo pomorskih vojaških plovil ter civilnih in vojaških plovil z dvojno rabo. Poleg tega sta ključna za vzpostavitev in varovanje digitalne infrastrukture EU in njene odobalne energetske infrastrukture, kot so cevovodi, električni in podatkovni kabli ter vetrna polja. Drugi podsegmenti, kot so turistična križarjenja in navtični turizem, imajo pomemben inovacijski potencial za povečanje njihove trajnostnosti.

Ta ekosistem vodnega prometa se spopada z izzivi. V poročilih Maria Draghija⁴ in Saulija Niinistöja⁵ je poudarjena njegova izpostavljenost intenzivni svetovni konkurenci in napetostim, vse večji odvisnosti od gradnje in financiranja ladij v tretjih državah, razogljičenju ter staranju delovne sile, za katero sta potrebna izpopolnjevanje in preusposabljanje.

Evropa potrebuje okvir politike, s katerim bo zaščitila in spodbujala svoja sektorja pomorske proizvodne in pomorskega prometa, okrepila njuno inovacijsko zmogljivost, pospeševala digitalizacijo, trajnostnost in razogljičenje kot vire industrijskih priložnosti, spodbujala vodilno vlogo na področju tehnologije in okrepila njuno konkurenčnost. Ta sektorja sta skupaj s pristanišči ključna za položaj EU v nestabilnem geopolitičnem okolju ter za strateško avtonomijo, gospodarsko varnost in pripravljenost EU. Komisija zato skupaj s to industrijsko pomorsko strategijo predlaga tudi pristaniško strategijo EU.

¹ Vključno z najbolj oddaljenimi regijami EU.

² Pojem „pomorska proizvodnja“ zajema širok nabor industrijskih dejavnosti in storitev, vključno z: (1) gradnjo, popravilom, vzdrževanjem, predelavo, naknadnim opremljanjem, razgradnjo in recikliranjem morskih plovil in plovil za plovbo po celinskih plovni poteh, čolnov, plavajočih ploščadi ter drugih specializiranih površinskih in podvodnih enot; (2) proizvodnjo opreme in tehnologij za pomorske in pristaniške dejavnosti ter dejavnosti modrega gospodarstva.

³ Pojem „pomorski promet“ vključuje vse segmente storitev pomorskega tovornega in potniškega prometa, vključno z obalno plovbo, prevozom po morju na kratkih razdaljah in globokomorskim ladijskim prevozom, specializiranimi pomorskimi prevoznimi storitvami ter poslovnimi modeli ladijskega prevoza v prosti plovbi in linijskega prevoza.

⁴ *The future of European competitiveness*, (Prihodnost evropske konkurenčnosti), poročilo Maria Draghija (2024).

⁵ *Safer Together – Strengthening Europe’s civilian and military preparedness and readiness* (Varnejši skupaj: krepitev civilne in vojaške pripravljenosti Evrope), poročilo posebnega svetovalca Saulija Niinistöja (2024).

Ukrepati je treba zdaj. Ta industrijska pomorska strategija EU, ki temelji na dogovoru o čisti industriji in različnih povezanih pobudah EU⁶, določa vizijo in ukrepe na podlagi šestih stebrov:

Vizija za pomorsko proizvodno industrijo EU do leta 2030



2. GRADNJA, OPREMLJANJE IN POPRAVILA

Močan sektor pomorske proizvodnje⁷ je strateškega pomena za suverenost Evrope. Omogoča ji, da gradi in vzdržuje plovila, opremo, platforme in tehnologije, ki so potrebni za spodbujanje in zaščito njenih ključnih interesov, od energetske neodvisnosti, odpornosti proti podnebnim spremembam in preskrbe s hrano⁸ do varovanja meja, obrambe, zaščite kritične infrastrukture, vojaške mobilnosti, opazovanja oceanov in plovbe po Arktiki⁹.

Ohranjanje kritične mase komercialnega ladjedelništva v EU je zaradi tesnih medsebojnih povezav dvojne rabe in medsebojnega bogatenja ključno za ohranjanje mornariškega ladjedelništva¹⁰. Pomembno je tudi za ohranjanje uspešnih dobavnih verig v Evropi, saj zagotavlja nadzor nad ključnimi tehnologijami in strokovnim znanjem. To je bistveno za spodbujanje ustvarjanja delovnih mest, naložb in inovacij na regionalni ravni, tudi na obrobni območjih, otokih in v najbolj oddaljenih regijah. Zmogljivosti za popravilo, vzdrževanje, predelavo, naknadno opremljanje in recikliranje ladij so ključne za napredek na področju varnosti, razogljičenja in krožnosti vodnega prometa.

2.1 Pomorska proizvodnja EU: spodbujanje rasti in konkurenčnosti na vodilnih trgih

Evropa je še vedno vodilna v svetu na področju nekaterih tehnološko najnaprednejših vrst ladij (npr. križark, vojaških ladij, ledolomilcev, raziskovalnih plovil, plovil za podvodne

⁶ Vključno s kompasom za konkurenčnost za EU (COM(2025) 30 final), evropskim paktom za oceane (COM(2025) 281 final), strategijo EU za pomorsko varnost (14280/23), strategijo za odpornost v zvezi z vodo (COM(2025) 280 final) in akcijskim načrtom za ničelno onesnaževanje (COM(2021) 400 final).

⁷ Evropska pomorska proizvodnja vključuje 300 ladjedelnic in 28 000 proizvajalcev pomorske opreme. V okviru načrta za prehod na področju mobilnosti (2024) je bila po pristopu od spodaj navzgor izvedena analiza značilnosti, potreb, izzivov in priložnosti sektorja. Priporočila, pripravljena na podlagi te analize, so upoštevana v tej strategiji.

⁸ Na primer s specializiranimi plovili, pretvorniškimi in plavajočimi ploščadmi, nosilnimi konstrukcijami in električno infrastrukturo za energijo iz odobalnih obnovljivih virov energije na splošno in zlasti odobalno vetrno energijo, naprednimi plavajočimi bagri, ki omogočajo zaščito pred dvigom morske gladine in poplavljanjem rek, ter plovili za trajnostni ribolov in akvakulturo. Kar zadeva ribiška plovila, bo Komisija do tretjega četrtletja 2026 objavila časovni načrt za energetski prehod ribištva in akvakulture EU, s katerim bo sektor usmerjala pri energetskem prehodu ter v njem zbrala spoznanja in priporočila iz partnerstva za energetski prehod v ribištvo in akvakulturi EU.

⁹ S patroljnimi in vojaškimi plovili, plovili za podvodne kable, plovili z dvojno rabo, raziskovalnimi plovili, tehnologijami za raziskovanje, opazovanje, spremljanje in nadzor oceanov, ledolomilci in plovili za plovbo v ledu.

¹⁰ V novem skupnem sporočilu o krepitvi gospodarske varnosti EU (JOIN(2025) 977 final), v katerem je poudarjen pomen vlaganja v živahno industrijsko bazo, je ladjedelništvo izrecno navedeno kot strateški sektor z dvojno rabo.

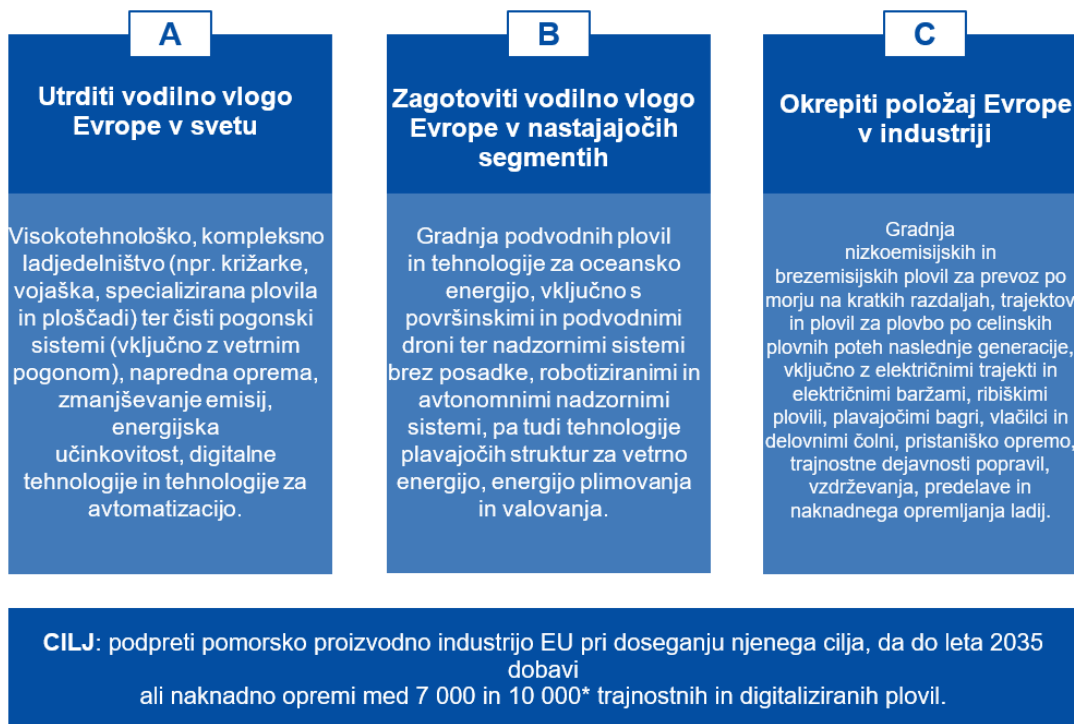
kable, podpornih plovil za odobalne vetrne elektrarne, plavajočih in pretvorniških ploščadi, jaht in plovil za rekreacijo), čistih pogonskih sistemov in napredne opreme. Ker je 97 % svetovne flote križark zgrajenih v Evropi, je proizvodnja križark ključna za to, da Evropa ohrani in okrepi svoje kompleksne ladjedelniške zmogljivosti v drugih segmentih, ki so bistveni z vidika strateške avtonomije.

V drugih tržnih segmentih, in sicer v trgovskem ladjedelništvu, so evropske ladjedelnice v zadnjih desetletjih izgubile svetovne tržne deleže zaradi izkrivljenega mednarodnega trga, na katerega so vplivale obsežne državne naložbe v tretjih državah, netržne prakse ter razlike v stroških dela in energije. Evropske ladjedelnice so se specializirale za trge z visoko vrednostjo in majhnim obsegom, na katere pa vstopajo tudi tuji konkurenti. V strateških ladjedelniških segmentih, kot so trajekti¹¹ in plovila za postavitve odobalnih vetrnih elektrarn, industrija EU zadnja leta izgublja prednost pred državami, kot je Kitajska. Tudi vodilni položaj na področju podvodnih plovil, pomorske in pristaniške opreme je vse bolj pod pritiskom.

Da bi EU in njene države članice ohranile evropsko pomorsko proizvodno bazo in izkoristile njen inovacijski potencial, morajo prizadevanja na področju industrijske politike usmeriti tja, kjer je mogoče realno doseči najboljše rezultate, tj. **v segmente z visoko vrednostjo in velikim industrijskim potencialom za proizvodnjo v EU**¹².

¹¹ Tržni delež evropskega ladjedelništva po številu velikih trajektov (tj. z bruto tonažo nad 5 000 BT), dobavljenih za domači (EU) trg, je v obdobju 2020–2024 znašal 38 %, kar v povprečju pomeni tri ladje, dobavljene na leto. Evropa je bila do leta 2010 vodilna v svetu, v obdobju 2020–2024 pa se je njen delež na svetovnem trgu zmanjšal na približno 15 % (s 60 % leta 2010).

¹² Razogljichenje, digitalizacija, pričakovana širitev uvajanja odobalnih obnovljivih virov energije in pojav novih rastočih trgov v modrem gospodarstvu, kot so podvodne tehnologije in tehnologije za opazovanje oceanov, vojaška mobilnost ter povečanje naložb v obrambo ponujajo priložnosti za izkoriščanje in krepitev evropske pomorske proizvodne baze. Na primer, do leta 2030 naj bi se število trajektov, ki jih je mogoče elektrificirati, po ocenah povečalo na do 364, odvisno od dejavnikov, kot so izboljšanje gostote energije baterij in stopnje uvajanja električne energije na kopnem. Po ocenah naj bi bili med letoma 2020 in 2050 dve tretjini sedanje flote 12 000 plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh, ki obratujejo na evropskih vodnih poteh, naknadno opremljeni, eno tretjino pa bodo predstavljala novo zgrajena plovila (približno 140 novih plovil na leto).



*Manifest združenja SEA Europe Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035 (Začetek poti za izdelavo 10 000 trajnostnih in digitaliziranih plovil v Evropi do leta 2035) (2024).

Za doseg tega cilja bodo potrebni ukrepi na strani ponudbe in povpraševanja ter ustrezni omogočitevni pogoji, vključno s tesnim javno-zasebnim sodelovanjem. V ta namen bo Komisija ustanovila **zavezništvo EU za industrijske pomorske vrednostne verige**, da bi okrepila industrijsko suverenost Evrope in njeno vodilno vlogo na področju tehnologije na izbranih vodilnih trgih pomorske proizvodnje in nastajajočih tehnologij. Zavezništvo bo združevalo deležnike iz ekosistema vodnega prometa ter nacionalne in regionalne organe. Utrlo bo pot k opredelitvi gospodarske upravičenosti za industrijske dejavnosti v Evropi ter olajšalo pripravo skupnih časovnih načrtov in naborov projektov na opredeljenih področjih. Poleg tega bo podpiralo EU in države članice pri usklajevanju prednostnih naložb, opredelitvi dodatnih spodbud za spodbujanje povpraševanja in sinergij v celotni vrednostni verigi v Evropi ter usklajevanju podpornih mehanizmov EU z nacionalnimi projekti.

2.2 Posodobitev pomorske proizvodne baze EU

Evropska industrija mora do leta 2030 še naprej napredovati v smeri pametne in čiste pomorske proizvodnje, pri čemer mora izkoristiti digitalizacijo, napredno robotiko, umetno inteligenco, modularnost, energijsko učinkovitost in krožnost v industrijskih procesih. To je bistveno za povečanje odpornosti in stroškovne učinkovitosti pomorske proizvodnje v Evropi, ublažitev prihajajočih izzivov, povezanih s pomanjkanjem delovne sile, povečanje produktivnosti in razširitev operativne zmogljivosti industrijskih obratov.

V **malih in srednje velikih ladjedelnih** je treba povečati uporabo inovativnih proizvodnih tehnologij na področju materialov, procesov, umetne inteligence ter znanj in spretnosti. Komisija je zato objavila **razpis za vodilne projekte raziskav in inovacij Shipyards of the Future (Ladjedelnice prihodnosti)**¹³, da bi podprla preskušanje in

¹³ Delovni program programa Obzorje Evropa za leti 2026 in 2027 – CL5-2026-05-D5-12. Okvirni proračun: 21,00 milijonov EUR.

predstavitev takšnih tehnologij v resničnem ekosistemu ladjedelnic za nadaljnjo ponovitev in razširitev rezultatov.

Ozka grla v zvezi z upravnimi dovoljenji lahko omejijo zmožnost ladjedelnic, da razširijo ali posodobijo obrate ali namestijo tehnologije za razogljičenje, kot sta infrastruktura za oskrbovanje s čistim gorivom ali oskrbo z električno energijo z obale. Z nedavno predlagano uredbo o pospešitvi okoljske presoje¹⁴ in svežnjem za evropska omrežja se lahko pospeši elektrifikacija industrijskih lokacij, tudi na pristaniških območjih, kot so obrati za popravilo in vzdrževanje ladij, zato bi ju morala sozakonodajalca sprejeti čim prej. **S predlaganim aktom o pospeševanju industrije** se bodo poenostavili in pospešili postopki izdaje dovoljenj, tudi za pomorske proizvodne obrate.

Nazadnje, Komisija bo skupaj z deležniki v zavezništvu EU za industrijske pomorske vrednostne verige proučila načine za optimizacijo čezmejne proizvodnje in sinergij v dobavni verigi ter spodbujanje standardizacije na področjih, na katerih je mogoče doseči ekonomijo obsega, npr. za znižanje stroškov in skrajšanje časa uvedbe določenih komponent za plovila naslednje generacije.

2.3 Uporaba javnega naročanja in financiranja v podporo vodilnemu položaju EU v industriji

Strateška uporaba javnega naročanja lahko pripomore k spodbujanju povpraševanja po čistih, inovativnih ter v EU proizvedenih izdelkih in storitvah, vključno s ključnimi strateškimi plovili na vodilnih trgih¹⁵, ki so nujna za odpornost in gospodarsko varnost EU.

Komisija bo sodelovala z državami članicami EU/EGP pri opredelitvi in olajšanju **večletnega skupnega nabora javnih naročil javnih kupcev v EU/EGP**, da se ustvari dolgoročni signal skupnega javnega povpraševanja v ustreznih segmentih (npr. trajekti, raziskovalna plovila, ledolomilci, vlačilci, droni¹⁶) in olajša pripravljenost evropskega sektorja pomorske proizvodnje za zadovoljevanje takšnega povpraševanja.

Komisija bo v okviru prihodnje revizije okvira EU za javna naročila predlagala **ciljno usmerjene necenovne zahteve** v skladu z mednarodnimi obveznostmi v izbranih strateških segmentih javnega naročanja v podporo ciljem EU glede industrijske odpornosti in gospodarske varnosti.

Komisija bo poleg tega ocenila zunanje odvisnosti in potrebe po necenovnih merilih za javno naročanje specializiranih plovil pri oblikovanju pogojev dražb za strateške pomorske projekte, projekte energije iz obnovljivih virov ali podvodne projekte.

Z javnim financiranjem se lahko okrepi tudi zasebno povpraševanje po pametnih in čistih proizvodih ter spodbujajo inovacije in ustvarjanje vrednosti v EU. V ta namen so bili v predloge za večletni finančni okvir (2028–2034), zlasti v predlog Evropskega sklada za konkurenčnost (ECF) vključeni **ciljno usmerjeni pogoji EU za dajanje prednosti** za zaščito strateških tehnologij in zmogljivosti v skladu z mednarodnimi zavezami.

¹⁴ Predlog revidirane direktive glede pospeševanja postopkov izdaje dovoljenj za infrastrukturne projekte (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Primeri lahko vključujejo neposredno nabavo trajektov za lokalni, mestni in otoški promet, oceanografskih in raziskovalnih plovil, ledolomilcev, delovnih čolnov, plovil za nadzor onesnaževanja, plovil za iskanje in reševanje, plovil za usposabljanje in reševanje, javno naročanje sestavnih delov, popravila in specializirane storitve kot vojaška in patroljna sredstva in tehnologije ter sredstva in tehnologije obalne straže.

¹⁶ Ob upoštevanju vzpostavitve večnamenske rezervne flote plovil EU za kable v skladu z akcijskim načrtom EU za kabelsko varnost (JOIN(2025) 9 final) ter v sinergiji z njo in z ustreznimi ukrepi v okviru akcijskega načrta za varnost dronov in protidronsko obrambo (COM(2026) 81 final).

V novem **skupnem sporočilu o krepitvi gospodarske varnosti EU**¹⁷ se države članice, skupino EIB in druge mednarodne finančne institucije ter nacionalne spodbujevalne banke, ki izvršujejo nacionalne proračune ali proračun EU, odločno spodbuja, naj v odločitve o financiranju vključijo vidike gospodarske varnosti¹⁸.

2.4 Zagotavljanje lojalne konkurence s tretjimi državami

Komisija si prizadeva zagotoviti lojalno konkurenco na svetovni ravni in zaščititi evropsko pomorsko proizvodno industrijo pred škodljivimi trgovskimi praksami, kot so uporaba plenilskih cen, netržno usmerjeno subvencioniranje, kršitve pravic intelektualne lastnine in prisilni prenosi tehnologije v tretjih državah.

Komisija bo začela strukturiran dialog s pomorsko proizvodno industrijo EU, po možnosti v okviru zaveznitva za industrijske pomorske vrednostne verige, da bi dodatno okrepila svoje obveščevalne zmogljivosti za spremljanje svetovne ladjedelniške politike in razvoja trga, strateških tveganj, groženj in priložnosti za odpornost dobavnih verig ter ovir za dostop do trga v tretjih državah. V ta namen bo med drugim uporabila novo zaveznitvo EU za industrijske pomorske vrednostne verige ter mrežo delegacij EU in novo informacijsko vozlišče za gospodarsko varnost, kot je bilo napovedano v novem skupnem sporočilu o krepitvi gospodarske varnosti EU¹⁹. To bo pripomoglo k boljšemu odkrivanju in prepoznavanju področij, kjer nepoštene trgovske prakse v tretjih državah škodujejo ali bi lahko škodovala ladjedelnicam in proizvajalcem opreme v EU, ter podprlo morebitne trgovske ukrepe za zagotovitev lojalne konkurence.

Za boljšo zaščito industrije pred škodljivimi trgovskimi praksami bo Komisija:

- **ocenila možnosti ter, kjer je potrebno in izvedljivo, predlagala nov sektorski instrument**²⁰ ali ciljno usmerjene spremembe svojega nabora orodij trgovske politike v skladu z mednarodnimi obveznostmi. Možnosti bodo osredotočene na posamezne segmente, ki so ključni za strateško avtonomijo in gospodarsko varnost Evrope ter v katerih so ladjedelnice EU še vedno dejavne, vendar se spopadajo z neloyalno čezmorsko konkurenco²¹;
- **uporabila obstoječe in prihodnje trgovske in naložbene sporazume** za zaščito in spodbujanje interesov pomorske proizvodne baze EU, med drugim z obveznostmi glede dostopa do trga, izogibanja subvencijam in preglednosti ter določbami o zaščiti pravic intelektualne lastnine;
- **obnovila prizadevanja za prihodnji mednarodni sporazum na področju ladjedelništva**, s katerim bi se obravnavale netržne prakse v sektorju.

Komisija bo še naprej spodbujala enake konkurenčne pogoje pri izvoznih kreditih za ladje z nadaljnjim razvojem **sektorskega dogovora o ladjah**²² v okviru **Sporazuma OECD o**

¹⁷ JOIN(2025) 977 final.

¹⁸ To vključuje prednostno podporo podjetjem EU, ki zmanjšujejo odvisnost od tujine v kritičnih sektorjih, ter preprečevanje, da bi dobavitelji z visokim tveganjem iz tretjih držav imeli dostop do sredstev EU in nacionalnih sredstev.

¹⁹ JOIN(2025) 977 final.

²⁰ Glede na to, da Uredbe (EU) 2016/1035 o zaščiti pred škodljivim oblikovanjem cen plovil ni mogoče uporabljati, ker Sporazum OECD o ladjedelništvu iz leta 1994 ni bil ratificiran.

²¹ Npr. vrste ladij, ki so ključne za vojaško mobilnost in varnost oskrbe v krizah, kot so trajekti in plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, ter specializirane ladje, ki so ključne za zaščito evropske odobalne energetske in digitalne infrastrukture.

²² To pomeni vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev (pri čemer konkurenca temelji na ceni in kakovosti ladij in ne na zagotavljenih finančnih pogojih) ter prizadevanje za odpravo izkrivljanja trgovine, povezanega z uradno podprtimi izvoznimi krediti.

uradno podprtih izvoznih kreditih, med drugim s posebnimi določbami za brezemisijske in nizkoemisijske ladje. Komisija si bo tudi prizadevala podpirati ladjedelnice, proizvajalce opreme in ponudnike storitev iz EU na trgih tretjih držav z **vzpostavitvijo novega orodja za financiranje na ravni EU za izvozne kredite**²³.

2.5 Okrepitev svetovnega okvira za recikliranje ladij in spodbujanje krožnosti v pomorskem sektorju

Z recikliranjem ladij je mogoče pridobiti in ponovno uporabiti dragocene materiale, kot so jeklo, baker in aluminij, ter tako zmanjšati potrebo po pridobivanju primarnih virov in podpreti načela krožnega gospodarstva. Po napovedih naj bi se v naslednjem desetletju recikliralo več kot 16 000 ladij. Komisija si bo prizadevala **okrepiti hongkonško konvencijo o recikliranju ladij**, da bi zagotovila posodobljen in trdnejši globalni okvir²⁴. Končni cilj je doseči popolno usklajenost med mednarodnimi pravili in uredbo EU o recikliranju ladij ter zagotoviti varne, trajnostne in odgovorne prakse recikliranja na mednarodni ravni.

Poleg tega bo Komisija ob upoštevanju uredbe EU o recikliranju ladij proučila načine za podporo **širitvi domačih zmogljivosti EU za recikliranje ladij** z izboljšanjem njegove stroškovne učinkovitosti ter bo sodelovala s trgovinskimi partnericami z zmogljivostmi za recikliranje ladij, najprej z Indijo, da bi spodbujala visoke okoljske in socialne standarde. Reciklirani materiali bodo vse bolj dragoceni za zeleno proizvodnjo v EU, zato je Komisija pripravljena pomagati deležnikom v evropskih jeklarskih in ladjedelniških grozdih ter grozdih za recikliranje ladij in odpadnih materialov pri razvoju pristopov EU po načelu „od zibelke do zibelke“ v pomorski industriji²⁵, s čimer bo spodbujala industrijske sinergije, priložnosti in dobre okoljske prakse.

Komisija bo še naprej podpirala strategije za krožnost v pomorskem sektorju od zasnove do konca življenjske dobe in predelave materialov s podporo za raziskave in inovacije²⁶. Časovni načrt za izvajanje krožnega gospodarstva za izrabljene rekreacijske čolne²⁷, v katerem so določeni cilji, ki jih je treba doseči do leta 2030, bo usmerjal nadaljnja prizadevanja na tem področju.

Vodilni ukrepi

- *Vzpostavitev zaveznitva EU za industrijske pomorske vrednostne verige za spodbujanje vodilnega položaja na vodilnih trgih.*
- *Podpiranje digitalne, čiste in krožne preobrazbe evropskih ladjedelnic (Shipyards of the Future (Ladjedelnice prihodnosti)).*
- *Uporaba javnega naročanja in financiranja EU, kot je predlagano v večletnem finančnem okviru, za podporo vodilnemu položaju EU v industriji, med drugim prek nabora javnih naročil ter ciljno usmerjenih necenovnih meril in meril gospodarske varnosti.*

²³ S tem novim orodjem bi se zagotavljala finančna podpora EU za nacionalne izvoznokreditne agencije v EU za povečanje konkurenčnosti njihovih finančnih ponudb, tudi za mednarodne kupce ladij.

²⁴ Mednarodna konvencija iz Hongkonga o varnem in okolju prijaznem recikliranju ladij (2009).

²⁵ Po možnosti v okviru novega zaveznitva EU za industrijske pomorske vrednostne verige.

²⁶ Tudi na podlagi orodij, kot so potni listi, ki omogočajo sistem sledljivosti celotnega življenjskega cikla in materialov ladij, ter indeksi okoljske uspešnosti ladjedelnic, kot so bili razviti v okviru projektov *Circle of Life* in *EcoShipYards*, ki ju financira EU.

²⁷ Časovni načrt za izvajanje krožnega gospodarstva za izrabljene rekreacijske čolne, ki ga je leta 2023 v sodelovanju s Komisijo pripravilo združenje European Boating Industry.

- *Ukrepi za zagotovitev lojalne konkurence na mednarodni ravni za ladjedelnice in proizvajalce opreme v EU, vključno z izvoznimi krediti za ladje ter, kadar je to potrebno in izvedljivo, sektorskimi trgovinskimi ukrepi.*

3. PREVOZ IN POVEZOVANJE

Pomorski promet kot strateški sektor je odgovoren za približno 75 % zunanje trgovine EU in 30 % tovarnega prometa znotraj EU. Flota pod nadzorom EU je največja na svetu in predstavlja več kot tretjino svetovne ladijske tonaže v vseh segmentih. Evropski prevozniki ohranjajo močan tržni položaj na področju prevoza v zabojnikih in razsutem stanju, prevoza energentov ter visoko specializiranih pomorskih storitev. Pomorske potniške in tovarne povezave so bistvenega pomena za otoke in najbolj oddaljene regije EU, saj zagotavljajo teritorialno kohezijo ter podpirajo lokalne skupnosti in turizem. Flote, ki plujejo pod zastavo EU in so pod njenim nadzorom, so mednarodno priznane zaradi svojih zglednih standardov na področju varnosti in varovanja, inovacij ter okoljske uspešnosti²⁸.

Hkrati sektor pomorskega prometa EU deluje v vse bolj zapletenem okolju motenj in politične nestanovitnosti, stroškov energetskega prehoda, staranja delovne sile ter močne svetovne konkurence, zlasti iz vzhodne in jugovzhodne Azije. Nedavni geopolitični dogodki so ponovno opozorili na njegov strateški pomen za svetovno trgovino z energijo in blagom. Hkrati so pokazali njegovo vse večjo izpostavljenost mednarodnim varnostnim izzivom, ki pomenijo znatno tveganje za svobodo plovbe, in kar je še pomembnejše, ogrožajo varnost plovil in njihovih posadk ter povzročajo višje stroške prevoza in zavarovanja.

V teh okoliščinah naj bi se s to strategijo zaščitil sektor kot ključni ponudnik visokokakovostnih, učinkovitih, varnih in trajnostnih storitev pomorskega prometa ter hkrati ustvarili boljši pogoji za proizvodno bazo EU.

Za uresničevanje ciljev te strategije sta potrebna skladen politični in regulativni okvir ter sodelovanje na ravni Unije in nacionalni ravni. **Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) je tehnična in operativna hrbtenica politike Unije na področju pomorskega prometa.** Ima ključno vlogo pri usklajenem izvajanju ter spodbuja inovativne in učinkovite rešitve, tudi s svojo obsežno bazo znanja. Ključna bo tudi pri podpiranju izvajanja regulativnih ukrepov, določenih v tej strategiji. Poleg tega agencija EMSA pomorskim organom v Sredozemlju zagotavlja tehnično pomoč in podporo pri krepitvi zmogljivosti²⁹. **3.1 Lastništvo in zastave**

Z ohranitvijo znatnega deleža pomorskih sredstev in povečanjem privlačnosti zastav EU se bo podprl položaj EU v svetovni trgovini in zaščitile se bodo povezovalne poti. Okrepila se bo tudi sposobnost EU, da oblikuje svetovne norme in politike na področju varnosti, varovanja, dela, podnebja in varstva okolja.

V okviru tega bo Komisija **še naprej uporabljala** smernice Skupnosti o **državni pomoči za pomorski promet**³⁰ za ocenjevanje podpornih shem držav članic (npr. davka na tonažo), ki so ključno orodje za ohranjanje tržnih deležev in konkurenčnosti domačega

²⁸ Konvencije IMO o pomorski varnosti in varstvu okolja so prenesene v pravni red EU. Države članice so pravno zavezane, da jih uporabljajo skupaj s posebnimi pravili EU, pogosto v skladu s strožjimi zahtevami kot v drugih regijah sveta.

²⁹ V okviru programa SAFEMED V, ki se financira iz instrumenta NDICI – Globalna Evropa.

³⁰ C(2004) 43, UL 2004.

sektorja pomorskega prometa ter za povečanje privlačnosti zastav držav članic v razmerah intenzivne svetovne konkurence. Komisija **države članice poziva, naj še dodatno spodbujajo pragmatične ukrepe**, kot so povečanje učinkovitosti nacionalnih upravnih postopkov³¹, uvajanje digitalnih potrdil, popolna digitalizacija registrov in uporaba orodij, ki temeljijo na umetni inteligenci, za optimizacijo postopkov. Komisija bo **vzpostavila strukturiran dialog o sodelovanju** z državami članicami in deležniki iz industrije za spodbujanje konkurenčnosti in kakovosti pomorskega prometa, med drugim v okviru izvajanja mednarodne zakonodaje in zakonodaje EU o **skladnosti z zahtevami države zastave**. Skupaj z državami članicami si bo v okviru IMO še naprej prizadevala za okrepitev regulativnega nadzora nad državami zastave, da bi te učinkovito izpolnjevale svoje obveznosti.

3.2 Energetski prehod in razogljičenje

Za napredek pri razogljičenju pomorskega sektorja in zmanjševanju onesnaževanja v njem ob hkratnem ohranjanju njegove konkurenčne prednosti so potrebna jasna in predvidljiva pravila, tudi na svetovni ravni. S tem se lahko pospešijo inovacije in podpre vodilna vloga na hitro razvijajočem se trgu pomorskega prometa ter spodbudi povpraševanje po čistih gorivih in tehnologijah v Evropi.

Za čisti prehod bo potrebna kombinacija večje energijske učinkovitosti ter uvajanja novih pogonskih tehnologij in alternativnih goriv. Da bi ustvarili pogoje za množično proizvodnjo in uporabo takih goriv v sektorjih, v katerih je težko zmanjšati emisije, je Komisija predstavila **naložbeni načrt za trajnostni promet**³². V pomorskem prometu bo to pomenilo večjo uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter neposredno elektrifikacijo, kjer je to izvedljivo³³. V okviru tega si bo Komisija prizadevala tudi za integriran trg biometana, hkrati pa bo države članice pozvala, naj se izognejo temu, da bi z nacionalnimi ukrepi uvedle posredne ovire za čezmejno trgovino z biometanom ali omejile njegovo razpoložljivost na enotnem trgu. Zavezništvo za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv bo spodbujalo razprave med lastniki ladij, industrijo trajnostnih goriv in finančnimi institucijami za pospešitev proizvodnje in dobave obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v vodnem sektorju.

Iz pobude FuelEU za pomorstvo in vključitve sektorja pomorskega prometa v EU ETS je razvidna zavezanost EU oblikovanju čistega prehoda pomorskega prometa, z jasno potjo za doseg ciljev EU glede razogljičenja v tem sektorju. Da bi Komisija dodatno olajšala izvajanje teh aktov ter zmanjšala regulativno in upravno zapletenost, ki izhaja iz sedanjih nedoslednosti in prekrivanj, bo **proučila, kako poenostaviti in racionalizirati obstoječi okvir za spremljanje, poročanje in preverjanje**, ki se uporablja za EU ETS za pomorstvo in pobudo FuelEU za pomorstvo, ter zagotoviti nadaljnje sinergije v postopku izpolnjevanja zahtev glede spremljanja, poročanja in preverjanja³⁴.

Najučinkovitejši način za obravnavanje podnebnih vplivov pomorskega prometa in zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev so ambiciozni svetovni ukrepi, s katerimi bi se uresničeval cilj strategije IMO iz leta 2023, da se do leta 2050 dosežejo neto ničelne emisije toplogrednih plinov v mednarodnem pomorskem prometu. Evropska unija si bo v

³¹ Kot so kakovostno in nemoteno upravljanje, pristop, ki temelji na tveganju, krajše čakalne dobe, racionalizirani inšpekcijski pregledi.

³² COM(2025) 664 final.

³³ Oskrba z električno energijo z obale, električni trajekti in prevoz po morju na kratkih razdaljah.

³⁴ Na primer glede uskladitve opredelitev, ki se uporabljajo, ter elementov in postopkov zasnove.

okviru IMO in v sodelovanju z mednarodnimi partnerji prizadevala za globalne rešitve, pri čemer bo podpirala zavezo sektorja pomorskega prometa EU za razogljičenje in že izvedene naložbe za doseg tega cilja. V skladu z obstoječimi pravnimi obveznostmi in ob upoštevanju svetovnih ukrepov v okviru IMO bo revidirala ustrežno zakonodajo EU, da bi preprečila dvojno plačevanje.

Komisija bo tudi **olajšala sodelovanje med deležniki z vzpostavitvijo evropske mreže zelenih plovnih poti in vozlišč za pomorski promet**. To bo temeljilo na obstoječih pobudah, vključno s strategijami za različne morske bazene in evropskim pomorskim prostorom³⁵. Cilj je povečati predvidljivost za naložbene odločitve in usklajevati projekte trajnosti na področjih obratovanja plovil, uvajanja tehnologije, oskrbe z gorivom in pristaniške infrastrukture³⁶. Po potrebi bi lahko taki ukrepi vključevali države kandidatke za članstvo v EU na podlagi obstoječih pravnih okvirov, kot je vseevropsko prometno omrežje³⁷.

3.3 Varnost – steber visokokakovostnega pomorskega prometa in odpornosti

Varnost je strateški dejavnik, ki omogoča visokokakovostne storitve pomorskega prometa, ter temelj konkurenčnosti in vodilnega položaja proizvodnega sektorja EU na področju tehnologije. Ker pomorski promet hitro prehaja na uporabo alternativnih goriv, digitalizacijo in avtomatizacijo, se morajo varnostni protokoli razvijati za obvladovanje novih operativnih, tehnoloških in kibernetskih tveganj. Staranje potniške flote pod zastavo EU dodatno poudarja potrebo po pospešitvi posodabljanja flote³⁸.

Na svetovni ravni morajo varnostni standardi IMO slediti tehnološkemu napredku, med drugim na področju alternativnih goriv in pogonskih sistemov, tehnologij za energijsko učinkovitost, usposabljanja pomorščakov in avtomatiziranega pomorskega prometa. EU bo **okrepila svoje sodelovanje v IMO, da bi oblikovala te standarde, kar bo prav tako pomagalo zagotoviti enake konkurenčne pogoje na svetovni ravni**.

V EU je visoka raven pomorske varnosti zagotovljena z vključitvijo predpisov IMO v zakonodajo EU. Komisija bo leta 2026 poročala o direktivi EU o varnosti potniških ladij³⁹ in direktivi o pomorski opremi⁴⁰ v okviru priprav za njun pregled, da bi se **sedanje zahteve prilagodile izzivom razogljičenja in digitalizacije**. Glede na ključni pomen varnosti potniških ladij in varne regionalne povezljivosti bo Komisija proučila **razširitev varnostnih zahtev EU za potniške ladje na vse poti znotraj EU**. V zvezi s storitvami na morju bo proučila izvedljivost okvira EU za **vzajemno priznavanje podpornih plovil na morju in industrijskih plovil**, tudi za prevoz industrijskega osebja ali posadk ter za polaganje podvodnih kablov in njihovo vzdrževanje. Poleg tega bo **ocenila, ali je treba razširiti področje uporabe direktive o pomorski opremi ali obstoječe sporazume med priznanimi organizacijami o vzajemnem priznavanju**, da bi se vključila dodatna

³⁵ Evropski pomorski prostor je pomorska razsežnost vseevropskega prometnega omrežja.

³⁶ Razvoj pristaniške infrastrukture je ključen za energetski prehod in razogljičenje ter je obravnavan v pristaniški strategiji EU.

³⁷ Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013.

³⁸ Kot je poudarjeno v poročilu o pomorski varnosti v Evropi (EMSAFE), ki ga je agencija EMSA objavila decembra 2025.

³⁹ Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje.

⁴⁰ Direktiva 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES.

oprema. Cilj bi bil poenostaviti postopke odobritve in izboljšati dostop do mednarodnih trgov, hkrati pa zagotoviti najvišjo raven varnosti.

Veliki izzivi za pomorsko varnost in okoljska vprašanja so povezani s tako imenovano floto v senci⁴¹, ki jo večinoma sestavljajo stara plovila pod nejasno jurisdikcijo in nadzorom, pri katerih se običajne prakse za preglednost in skladnost zastave pogosto ne upoštevajo. To med drugim pomeni večja tveganja za morsko okolje, tudi za območja, ki so opredeljena kot posebno občutljiva, kot je Baltsko morje. Komisija bo v tesnem sodelovanju z ESZD in ob podpori agencije EMSA **okrepila nadzor in spremljanje flote v senci⁴² ter izboljšala izvrševanje obstoječih pravil**. Poleg tega bo poglobila mednarodno sodelovanje, da bi odpravila preostale vrzeli ter uveljavila svetovne standarde pomorske varnosti in okoljske standarde, vključno z izvrševanjem omejevalnih ukrepov.

3.4 Poenostavitev upravnih formalnosti za izkoriščanje potenciala evropskega enotnega trga na področju vodnega prometa

Zapletenost upravnih postopkov, ki izhaja iz svetovne zakonodaje, zakonodaje EU in nacionalne zakonodaje, je velik izziv za pomorski promet EU, saj povzroča zamude in višje stroške ter zmanjšuje splošno učinkovitost⁴³. To stanje vpliva zlasti na prevoz po morju na kratkih razdaljah, zlasti na manjše akterje, v konkurenci s cestnim prometom.

Pričakuje se, da bodo postopki postali bistveno enostavnejši, ko se bo v celoti izvajalo usklajeno poročanje prek evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor⁴⁴. **Komisija poziva države članice, naj dokončajo izvajanje uredbe o evropskem okolju enotnega okenca za pomorski sektor.**

V širšem okviru je Komisija predlagala **ambiciozno carinsko reformo**, ki bi morala spodbuditi učinkovito javno-zasebno sodelovanje pri izvajanju carinskih formalnosti v vseh gospodarskih sektorjih, vključno s pomorskim. V skladu s predlogom bo pomorskim prevoznikom od leta 2032 na voljo vozlišče carinskih podatkov⁴⁵. Da bi Komisija olajšala trgovino, si bo prizadevala za **hitro medsebojno povezljivost med nacionalnimi enotnimi okenci za pomorski sektor in prihodnjim vozliščem carinskih podatkov**.

Zgoraj navedeni ukrepi sicer olajšujejo skladnost, še vedno pa je ključno, da se zmanjša količina podatkov, ki jih morajo ladje sporočiti ob postanku v pristaniščih EU. Zdaj se lahko od ladij zahteva, da pošljejo do 1 200 podatkovnih elementov, od katerih dve tretjini izhajata iz nacionalne zakonodaje⁴⁶. Da bi v celoti izkoristili potencial evropskega enotnega trga na področju vodnega prometa, Komisija **poziva države članice, naj si skupaj prizadevajo za poenostavitev in racionalizacijo nacionalnih zahtev in zahtev EU glede poročanja**.

⁴¹ Opredeljena z Resolucijo IMO A.1192(33), sprejeto 6. decembra 2023.

⁴² Svet je decembra 2025 odobril izjavo o okrepitvi okvira pomorskega mednarodnega prava v zvezi z grožnjami flote v senci ter o nameri za razvoj orodij za obravnavanje teh groženj.

⁴³ Po podatkih nedavne študije Evropske komisije o prevozu po morju na kratkih razdaljah lahko upravne formalnosti predstavljajo do 5 % skupnih stroškov obratovanja plovila.

⁴⁴ Uredba (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU.

⁴⁵ Vozlišče carinskih podatkov bi zajemalo sklop elektronskih storitev in sistemov za uporabo podatkov za carinske namene ter bi omogočalo elektronsko izvajanje carinske zakonodaje.

⁴⁶ Lastna analiza.

Komisija se bo s **pomorsko industrijo posvetovala** o opredelitvi dodatne poenostavitve upravnih postopkov in zahtev glede podatkov.

3.5 Uveljavljanje interesov EU na mednarodni ravni

EU je ena največjih gospodarskih sil, zato je njeno sodelovanje v mednarodnem pomorskem prometu ključno tako za podporo njeni gospodarski rasti kot tudi za usmerjanje svetovnih pomorskih politik k enakim konkurenčnim pogojem, trajnostnosti, varnosti in tehnološkim inovacijam.

Komisija bo zato skupaj z državami članicami EU **okrepila svoja prizadevanja v IMO** in si prizadevala **zagotoviti čim večji vpliv EU s širšimi zaveznitvi z mednarodnimi partnerji**.

Za odpornost dobavnih verig je treba posebno pozornost nameniti pomorskim ozkim grlom (tj. kritičnim vozliščem za svetovno trgovino in vojaško mobilnost) ter novim potem, na primer na Arktiki⁴⁷. **Komisija poziva države članice, naj okrepijo sodelovanje in dodelijo zadostna sredstva za okrepitev strateške prisotnosti EU, vključno z vojaško, na teh kritičnih območjih**, da bi zagotovili neprekinjen dostop do mednarodnih pomorskih prometnih poti in tako zaščitili varnost Unije. Poleg tega bi morale imeti zadevne države članice možnost, da druge države članice ali ESZD zaprosijo za podporo, da bi po diplomatski poti pomagale ladjam, ki plujejo pod njihovo zastavo in so bile zadržane ali bi lahko bile zadržane, kot je ustrezno.

Komisija je še naprej odločno zavezana **vkjučevanju celovitih zavez o storitvah mednarodnega pomorskega prometa v sporazume o prosti trgovini**. S temi prizadevanji bi se morali izboljšati pogoji dostopa do trga in nediskriminatorna obravnava prevoznikov iz EU v tretjih državah, vključno z dostopom do pristanišč in uporabo pomožnih storitev⁴⁸. Na splošno bi si lahko EU **prizadevala za bolj uravnotežene in vzajemne zaveze v svoji politiki o pomorski trgovini**, zlasti za partnerje, ki nalagajo omejitve, kot so sheme za rezervacijo tovora in diskriminatorne pristaniške pristojbine.

Države članice potrebujejo predvidljiv pravni okvir za zagotavljanje skladnosti s pravom EU pri upravljanju svojih **dvostranskih pomorskih partnerstev**⁴⁹. **Komisija bo predlagala zakonodajo**, v kateri bodo določeni pogoji, pod katerimi lahko države članice obstoječe dvostranske sporazume razglasijo za združljive s pravom EU ter se pogajajo in sklepajo nove sporazume, ki spodbujajo interese EU.

Ladjarske družbe EU potrebujejo zanesljiv in cenovno konkurenčen dostop do alternativnih goriv in infrastrukture na svetovnih poteh in vozliščih. Pobuda za zelene ladijske koridorje in vozlišča v okviru strategije Global Gateway⁵⁰ spodbuja uporabo čistih in alternativnih goriv na podlagi obojestransko koristnih partnerstev s tretjimi državami. Za zaščito naložb in interesov EU v mednarodnih dobavnih verigah bo Komisija **vkjučila zahteve glede varnosti in varovanja v razvoj partnerstev z državami v razvoju za pristanišča in vrednostne verige v okviru strategije Global Gateway**. Ta pristop bo

⁴⁷ V okviru prihodnjega pregleda politike Unije za Arktiko.

⁴⁸ Kot so storitve pretovarjanja (vključno s kontejnerskimi terminali) in skladiščenja tovora, dejavnosti agencij in storitve odpreme tovora.

⁴⁹ Glede na mnenje Sodišča Evropske unije o sporazumu s Singapurjem iz leta 2017, v katerem je bilo potrjeno, da ima EU izključno pristojnost za pogajanja in sklenitev mednarodnih sporazumov o storitvah pomorskega prometa, kadar bi taki sporazumi lahko vplivali na obstoječa pravila EU ali jih spremenili.

⁵⁰ [Global Gateway – Mednarodna partnerstva – Evropska komisija](#).

dodatno okrepila s poglobljanjem partnerstev z razvitimi tretjimi državami, ki gostijo ključna svetovna vozlišča pomorskega prometa.

Komisija bo v okviru pakta za Sredozemlje⁵¹ spodbujala razvoj učinkovitih in trajnostnih prometnih povezav ter večjo varnost Unije.

3.6 Podpora sektorjem plovbe po celinskih plovnih poteh, križarjenj in rekreacijske plovbe

Da bi v celoti izkoristili neizkoriščen potencial prevoza po celinskih plovnih poteh v evropskem prometnem sistemu, bo Evropska komisija predlagala **nadaljevanje akcijskega programa NAIADES III**. Ta pobuda bo osredotočena na reševanje ključnih izzivov za konkurenčnost prevoza po celinskih plovnih poteh, vključno s posodobitvijo pristanišč na celinskih plovnih poteh, povečanjem odpornosti infrastrukture ter uvajanjem inovativnih tehnologij, kot so avtomatizirani sistemi in brezemisijaska ali nizkoemisijaska plovila.

V prihodnji strategiji EU za trajnostni turizem se bo še naprej **spodbujala trajnostna rast turističnega ekosistema**, vključno s sektorjema križarjenj in rekreacijske plovbe.

Vodilni ukrepi

- *Prizadevanja v okviru IMO za globalne rešitve in revizija ustrezne zakonodaje EU ob upoštevanju svetovnih ukrepov v IMO za preprečitev dvojnega plačevanja.*
- *Proučitev načinov, kako poenostaviti okvir za spremljanje, poročanje in preverjanje za EU ETS in pobudo FuelEU za pomorstvo ter racionalizirati upravne formalnosti za operacije pomorskega prometa.*
- *Uresničevanje globalnega cilja, med drugim z okrepljenim sodelovanjem pri delu IMO, spodbujanje strateških partnerstev s tretjimi državami ter zagotavljanje nemotenega delovanja svetovnih pomorskih trgov.*

4. ZAŠČITA IN VARNOST

Pomorsko področje se srečuje z vse večjimi grožnjami, tako na površju kot tudi na morskem dnu. Grožnje kažejo, da so za podporo obrambi EU, varnosti na Arktiki, zaščiti kritične infrastrukture in potrebam vojaške mobilnosti potrebne zanesljive **mornariške zmogljivosti, zmogljivosti za lomljenje ledu, podvodne zmogljivosti in zmogljivosti z dvojno rabo**. Z reševanjem teh izzivov se lahko ustvarijo priložnosti za rast pomorske industrije EU, med drugim z izkoriščanjem in spodbujanjem proizvodnje plovil, ploščadi in tehnologij z dvojno rabo.

4.1 Krepitev evropske industrijske in tehnološke baze za pomorske sile

Zaradi spreminjajočega se geopolitičnega okolja je potreben razvoj najsodobnejših mornariških sistemov, ladij in platform, ki lahko delujejo povezano v zahtevnih okoljih groženj na več področjih, vključno z ekstremnimi podnebnimi in geografskimi okolji (npr. na Arktiki), kadar je potrebno.

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

Da bi dosegli cilje za obrambno pripravljenost do leta 2030, imajo EU in države članice prepričljiv interes za povečanje proizvodnih zmogljivosti za pomorske sile⁵². Za okrepitev industrijskih in tehnoloških zmogljivosti za pomorske sile lahko **države članice izkoristijo različne priložnosti v okviru načrta ReArm Europe⁵³, katerega cilj je do leta 2030 mobilizirati do 800 milijard EUR obrambnih izdatkov**. To vključuje podporo razvoju standardiziranih vmesnikov in protokolov, olajšanje interoperabilnosti med evropskimi mornaricami, povezovanje sistemov različnih proizvajalcev ter spodbujanje področij strateških zmogljivosti⁵⁴.

Evropski obrambni sklad bo še naprej krepil zmogljivosti mornariških sistemskih integratorjev in dobaviteljev opreme iz EU s podpiranjem tem za skupne raziskave in razvoj v skladu s prednostnimi nalogami načrta za razvoj zmogljivosti⁵⁵.

Poleg tega bo **program za evropsko obrambno industrijo** podpiral povečanje industrijskih proizvodnih zmogljivosti, pri čemer se bodo izravnali stroški sodelovanja pri skupnem javnem naročanju. Podpiral bo tudi prehod s prototipa na proizvodnjo v velikem obsegu ter tako povezoval dejavnosti raziskav in razvoja, ki jih podpira Evropski obrambni sklad.

4.2 Zagotavljanje vodilne vloge na področju tehnologije v zvezi s pomorskim situacijskim zavedanjem

Za zaščito kritične podvodne, pristaniške in odobalne infrastrukture je potreben večpodročni pristop, ki vključuje tehnologije, kot so podvodni in površinski droni, senzorji, sistemi zgodnjega opozarjanja, podvodni komunikacijski sistemi, sistemi za lansiranje in vrnitev ter nosilci dronov. Za vzpostavitev kompleksnih arhitektur situacijskega zavedanja, ki prek edinstvenega sistema za poveljevanje in kontrolo vključujejo napredne tehnologije, je potrebno tesnejše sodelovanje med vladami in industrijo. To hkrati ustvarja priložnosti za utrditev vodilnega položaja pomorske industrije EU v nastajajočem strateškem segmentu.

Akcijski načrt EU za kabelsko varnost⁵⁶, ki določa razvoj integriranega mehanizma nadzora za podvodne kable po vozliščih v morskih bazenih, ter **akcijski načrt za varnost dronov in protidronsko obrambo⁵⁷** z industrijskimi ukrepi za drone, kot je pobuda za skupno nabavo, bosta pomagala zagotoviti zmogljivosti za pravočasno odkrivanje groženj in odzivanje nanje.

Za okrepitev pomorskega situacijskega zavedanja od vesolja do morskega dna na ravni EU in odpravo vrzeli v zmogljivostih bo pomembno, da se na podlagi pakta za

52 Komisija bo ocenila potrebe mornariškega sektorja EU, njegovo dobavno verigo, stopnjo odvisnosti EU in potrebo po vzdrževanju strateških zalog. V tretjem četrtletju 2026 naj bi se opravila študija v okviru delovnega programa programa Obzorje Evropa za leti 2026 in 2027 (znanstvene in tehnične storitve Skupnega raziskovalnega središča (odpornost dobavne verige za vodni promet)).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Vključno s plovili in tehnologijami z dvojno rabo, plovili za posebne namene za vzdrževanje odobalne in podvodne infrastrukture (npr. ladje za polaganje kablov, vzdrževanje in popravila) ter zmogljivostmi za prevoz po morju (npr. trajekti, ledolomilci, bolnišnične ladje, podperne ladje za posadko, podporna plovila na morju, plavajoči bagri, vlačilci).

⁵⁵ Bojevanje in onemogočanje na morju na vseh treh ključnih področjih, in sicer nadgradnja sedanjih mornariških površinskih sistemov, mornariški površinski bojni sistemi naslednje generacije ter oboroženi pomorski sistemi dolgega dosega s posadko in brez nje. Za podrobnosti glej EDA – Prednostne naloge EU na področju razvoja zmogljivosti iz leta 2023.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81 final.

oceanne in drugih obstoječih pobud EU⁵⁸ na tem področju izkoristi evropska pomorska industrijska baza za dodatno podporo:

- povečanju raziskav in razvoja tehnologij ter vojaških sistemov/sistemov z dvojno rabo za poveljevanje, kontrolo, komunikacijo, obveščevalno dejavnost, nadzor in izvidovanje,
- skupnemu javnemu naročanju brezpilotnih morskih dronov in komunikacijskih sistemov za vojaška plovila, obalno stražo in pristaniške organe ob zagotavljanju usklajevanja,
- naložbam v rešitve za kibernetično varnost in integrirane sisteme, ki združujejo nadzorne zmogljivosti, ter njihovem razvoju, da se omogoči celovit in usklajen pristop k pomorski varnosti in zaščiti pristanišč.

V zvezi s tem Komisija spodbuja države članice, naj izkoristijo priložnosti, ki jih ponuja program za evropsko obrambno industrijo, zlasti možnost določitve **evropskih obrambnih projektov skupnega interesa**, tudi na področju **pomorskega situacijskega zavedanja**.

4.3 Podpora vojaški mobilnosti in pripravljenosti na izredne razmere

V skupnem sporočilu o vojaški mobilnosti⁵⁹ je poudarjena vloga prometnega sistema z dvojno rabo, vključno s pomorskim, pri omogočanju vojaške mobilnosti in pripravljenosti na izredne razmere. Poudarjeno je tudi, da mora EU razširiti svoje industrijske zmogljivosti za zagotavljanje zmogljivosti za vojaško mobilnost. V zvezi s tem je pomemben potencial evropskih trajektov za dvojno rabo. Lahko ima ključno vlogo pri hitrem in učinkovitem prevozu vojakov, vozil in opreme po morju na kratke in srednje dolge razdalje ter pri evakuaciji in nujni pomoči. S tem bodo nastale priložnosti za obnovo domačih industrijskih zmogljivosti v tem strateškem segmentu in ustvarjen bo učinek snežne kepe za pomorsko proizvodno bazo.

V ta namen bo Komisija predlagala vzpostavitev **mehanizma za podporo gradnji trajektov z dvojno rabo**⁶⁰, da bi mobilizirala finančna sredstva za naložbe, povezane z dodatnimi vojaškimi specifikacijami za trajekte z dvojno rabo, zgrajene v Evropi, ki se lahko uporabljajo na strateško pomembnih poteh. V okviru tega programa bo sodelovala z Evropsko obrambno agencijo, po potrebi tudi z agencijo EMSA in Vojaškim štabom EU, pri razvoju standardov za sredstva za pomorski promet z dvojno rabo, pri čemer bo dopolnila predlagano uredbo o vojaški mobilnosti⁶¹ in zagotovila skladnost s standardi Nata.

Komisija si bo tudi **prizadevala za zanesljiva in zavezujoča pravila IMO o kibernetični varnosti za zmanjšanje splošnih kibernetičnih tveganj v pomorstvu za civilna plovila**

⁵⁸ Npr. strategija EU za pomorsko varnost (14280/23), skupno okolje za izmenjavo informacij na področju pomorstva, akcijski načrt EU za kabelsko varnost, akcijski načrt za varnost dronov in protidronska obramba, vozlišča, ki jih gosti agencija EMSA, ter vesoljski program EU (Uredba (EU) 2021/696), s katerim so vzpostavljene storitve Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM in storitve za varnost v vesolju, ki podpirajo pomorsko plovbo, nadzor, komunikacije in situacijsko zavedanje.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ Po potrebi v skladu z ustreznimi pravili o državni pomoči.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

v skladu z ustreznimi ukrepi EU, kot so direktiva NIS 2⁶², akt o kibernetiski odpornosti⁶³ in nedavni predlog revidiranega akta o kibernetiski varnosti⁶⁴, katerih cilj je dodatno okrepiti odpornost in zmogljivosti EU na področju kibernetiske varnosti v razmerah vse večjih groženj.

Vodilni ukrepi

- *Podpora povečanju industrijskih proizvodnih zmogljivosti za pomorske sile, med drugim na podlagi novega programa za evropsko obrambno industrijo in načrta ReArm Europe.*
- *Predlog za izvajanje podpornega programa za gradnjo trajektov z dvojno rabo.*

5. DOSTOP DO INOVACIJ

Inovacije in naložbe v napredne tehnologije, kot so čiste tehnologije, krožnost, digitalizacija, avtomatizacija, umetna inteligenca in pametna zasnova ladij, so ključne za povečanje konkurenčnosti, trajnostnosti in odpornosti sektorjev pomorske proizvodnje in pomorskega prometa v EU. Zato je ključno, da se odpravijo ovire, kot so regulativna negotovost, razdrobljenost javnih in zasebnih naložb v raziskave in inovacije ter omejene zmogljivosti za preskušanje.

5.1 Okrepitev okvira politike za spodbujanje vodilne vloge EU na področju inovativnih tehnologij

Prihodnost ekosistema vodnega prometa EU bo odvisna od sposobnosti za opredelitev in razširitev obsega novih tehnoloških rešitev na področju čiste tehnologije ter digitalnih in avtomatiziranih sistemov ter zagotavljanje ciljno usmerjene podpore politike za krepitev industrijske baze EU.

Tehnologije, kot so gorivne celice, električni in vetrni pogon, nadzor ubežnih emisij, transport CO₂, zajemanje in shranjevanje ogljika, oskrba z električno energijo z obale ter odobalni obnovljivi viri energije⁶⁵, so le nekatere od tehnologij, ki zagotavljajo precejšnje možnosti za zmanjšanje emisij in tržne priložnosti. Večina jih je priznanih v aktu o neto ničelni industriji, katerega cilj je do leta 2030 okrepiti proizvodne zmogljivosti EU za neto ničelne tehnologije. Poleg tega so nedavne študije, ki jih je izvedla agencija EMSA, pokazale koristi zmanjševanja upora z uporabo zračnih mehurčkov, IMO pa je napredovala pri pripravi smernic za baterije, napredno izrabo odpadne toplote, gorivne celice ter sisteme za zajemanje in shranjevanje ogljika.

Pomožni vetrni pogon je primer tehnologije, ki temelji na obsežnem evropskem strokovnem znanju za proizvodnjo⁶⁶. Da bi Komisija podprla njegovo uporabo, si bo prizadevala izpopolniti metodologijo za obračunavanje energije iz vetrnega pogona in odpraviti regulativne vrzeli na ravni EU in IMO.

⁶² Direktiva (EU) 2022/2555.

⁶³ Uredba (EU) 2024/2847; v skladu z aktom morajo izdelki z digitalnimi elementi izpolnjevati zahteve glede kibernetiske varnosti. Čeprav njegovo področje uporabe ne vključuje pomorske opreme, se lahko vseeno uporablja za pomorski sektor za izdelke, ki niso razvrščeni kot pomorska oprema, kot je programska oprema.

⁶⁴ COM(2026) 11 final.

⁶⁵ Kot so temelji in plovci za odobalno vetrno energijo, energija plimskega toka, transformatorske postaje na morju in konverterji za energijo valovanja.

⁶⁶ V zadnjih petih letih je bilo za to področje namenjenih več kot 36 milijonov EUR sredstev iz programa Obzorje Evropa.

Poleg tega je zaradi ponovnega svetovnega interesa in zgodnjega industrijskega razvoja primeren usklajen strateški nadzor nad **jedrskim pogonom**, vključno z malimi modularnimi reaktorji (SMR) in naprednimi modularnimi reaktorji (AMR). Komisija si bo prizadevala za vzpostavitev zanesljivega okvira politike, ki bo omogočal uporabo jedrskega pogona v komercialnem pomorskem prometu⁶⁷ ter prispeval k doseganju vodilnega položaja v svetu na področju tehnologije in v industriji.

Komisija bo ob podpori agencije EMSA usklajevala delo za oceno tehnološkega razvoja, vključno s tehnološko pripravljenostjo in varnostjo. Da bi zmanjšali tveganje pri naložbah in prispevali k širitvi obsega rešitev, bo obetavni tehnološki razvoj dodatno ocenjen in upoštevan v zakonodaji EU, na primer v uredbi FuelEU za pomorstvo in taksonomiji EU⁶⁸, po potrebi pa tudi na ravni IMO.

Komisija bo po potrebi posodobila okvir enotnega trga EU, da bi podprla inovacije in uvajanje čistih tehnologij v posameznih segmentih pomorske proizvodnje. V ta namen bo predlagala **ciljno usmerjeno spremembo uredbe o emisijah necestne mobilne mehanizacije**⁶⁹, da bi omogočila uporabo vodika kot referenčnega goriva za motorje necestne mobilne mehanizacije v plovilih za plovbo po celinskih plovnih poteh. Poleg tega je **tekoča ocena direktive o plovilih za rekreacijo**⁷⁰ **osredotočena na pravila o novih plovilih in novih pogonskih sistemih v tem segmentu.**

Za napredek pri varnem uvajanju avtonomnih plovil si bo Komisija na ravni IMO in EU prizadevala za **regulativni in tehnični okvir za rešitve pomorskega prevoza brez posadke**. Delo EU na področju pomorskih avtonomnih površinskih ladij (MASS) od leta 2016 prispeva h kodeksu IMO za MASS, ki naj bi bil sprejet leta 2026, do leta 2032 pa naj bi postal obvezen. Pred obsežno uvedbo avtonomnih ladij bo Komisija ob podpori agencije EMSA **izdala smernice EU in dobre prakse za določene teste in preskuse na morju ter oceno tveganja**⁷¹, da bi podprla izvajanje v državah članicah in prispevala k vodilnemu položaju EU na področju tehnologije.

5.2 Spodbujanje sinergij, usklajevanje in odpravljanje ovir za industrijsko širitev inovacij

Da bi Komisija **okrepila vodilno vlogo EU na področju tehnologije**, si bo prizadevala za okrepitev javno-zasebnega sodelovanja v okviru okvirnega programa Obzorje Evropa za obdobje 2028–2034 na prednostnih področjih in na podlagi portfeljskega pristopa. Na področju vodnega prometa bo to temeljilo na dosežkih sedanjega skupaj načrtovanega **partnerstva za brezemisijski vodni promet (ZEWTP)**, z namenom **krepitev in razširitve ukrepov EU** na tem področju, da bi spodbudili sinergije in učinek obsega med razogljičenjem, digitalizacijo, avtomatizacijo in krožnostjo v širšem ekosistemu vodnega prometa.

Komisija spodbuja **države članice, naj še naprej podpirajo hitro uvajanje inovacij, vključno s preizkusnimi poligoni in regulativnim eksperimentiranjem**, ter prispevajo k vodilnemu položaju Evrope na področju pomorske tehnologije, njeni industrijski

⁶⁷ Tudi z namensko temo v razpisu za leto 2027 v okviru delovnega programa za sklop 5 programa Obzorje Evropa.

⁶⁸ Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/2139 z dne 4. junija 2021 o dopolnitvi Uredbe (EU) 2020/852.

⁶⁹ Uredba (EU) 2016/1628 o zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij plinastih in trdnih onesnaževal in homologacijo za motorje z notranjim izgorevanjem za necestno mobilno mehanizacijo.

⁷⁰ Direktiva 2013/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o plovilih za rekreacijo in osebnih plovilih ter razveljavitvi Direktive 94/25/ES (Besedilo velja za EGP).

⁷¹ Npr. orodje za oceno na podlagi tveganja, ki ga je razvila agencija EMSA.

suverenosti in ciljem dvojnega prehoda. S prihodnjo **strategijo EU za raziskovanje oceanov in inovacije** se bodo izboljšali postopki preskušanja tehnologij za oceansko energijo, kot je podvodna robotika, za različne namene, da jih bodo lahko proizvajalci v EU hitreje in ceneje uvajali.

Komisija bo v okviru izvajanja **evropske strategije za raziskovalno in tehnološko infrastrukturo**⁷² kartirala in ocenila raziskovalne in tehnološke infrastrukture, tudi za vodni promet. Poleg tega bo spodbujala dostop do takih infrastruktur za zagonska podjetja, podjetja v razširitveni fazi, MSP in podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo iz EU, ki delujejo v pomorstvu.

Da bi Komisija pomagala **preprečiti uhajanje tehnologije, ki jo financira EU**, bo obravnavala varnost raziskav in inovacij, pri čemer bo zagotavljala sistematično in strogo izvrševanje obstoječih orodij⁷³ ter opredelila morebitne preostale vrzeli.

Komisija bo **začela evropsko pobudo za opazovanje oceanov OceanEye**, ki je eden od temeljev evropskega pakta za oceane. Z izboljšanjem opazovanja oceanov in razvojem povezanih tehnologij se bodo ustvarile nove priložnosti za proizvajalce v pomorski proizvodnji v EU.

Vodilni ukrepi

- *Posodobitev regulativnega okvira za spodbujanje vodilne vloge EU na področju inovativnih tehnologij, vključno z vetrnim pogonom, jedrskim pogonom in avtonomnimi ladjami.*
- *Okrepitev in razširitev obsega podpore za raziskave in inovacije v vodnem sektorju ob upoštevanju dosežkov sedanjega skupaj načrtovanega partnerstva za brezemisijski vodni promet.*
- *Začetek pobude za opazovanje oceanov (OceanEye).*

6. DOSTOP DO FINANCIRANJA IN NALOŽB

Po ocenah iz nedavnih študij letne potrebe po financiranju za razogljichenje flote plovil EU znašajo med 2,4 in 8,5 milijarde EUR. Ugotovljene so bile znatne potrebe po naložbah za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh in specializirane segmente, kot so plovila za odobalne vetrne elektrarne, plovila za podvodne kable ali nastajajoče tehnologije oceanske energije⁷⁴. Poleg tega se ocenjuje, da je za digitalno preobrazbo ladjedelnic v EU potrebnih vsaj med 3 in 7,5 milijarde EUR naložb. Za izpolnitev teh naložbenih potreb je potrebna usklajena uporaba sedanjega in prihodnjega financiranja EU, nacionalnih ukrepov ter ukrepov za privabljanje zasebnega kapitala v celotnem naložbenem procesu. Dostop do virov se bo olajšal z namenskimi orodji za svetovanje, povezovanje in pripravo naborov projektov, kot so portal EU za financiranje ladij, platforma BlueInvest, evropska podjetniška mreža (EEN), svetovanje EIB v okviru svetovalnega vozlišča InvestEU ter pomoč pri razvoju projektov v okviru sklada za inovacije, s katerimi se bodo tudi ustvarili ugodni pogoji za financiranje projektov.

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ Komisija lahko na primer v ustrezno utemeljenih primerih nekatere subjekte iz tretjih držav ali subjekte EU, ki jih nadzirajo nekatere tretje države, izključi iz sodelovanja v projektih raziskav in inovacij ter uvajanja digitalnih zmogljivosti, da bi zaščitila strateška sredstva, interese, avtonomijo ali varnost Unije. Prav tako lahko oceni učinek prenosa rezultatov programa Obzorje Evropa (vključno z intelektualno lastnino), pridobljenih z raziskavami, ki jih financira EU, v nepridružene tretje države in nasprotuje takim prenosom.

⁷⁴ [Evropska investicijska banka, *European Blue Champions – Charting the course for innovation finance* \(Evropski modri prvaki – opredelitev poti za financiranje inovacij\), 2025.](#)

Komisija poziva države članice, finančne institucije in nacionalne spodbujevalne banke, naj okrepijo podporo projektom na področju vodnega prometa, tudi z jamstvi za financiranje gradnje in nakupa ladij, v skladu z ustreznimi pravili o državni pomoči, kjer je to primerno.

6.1 Financiranje naložb z instrumenti EU

Komisija bo v letih 2026 in 2027 mobilizirala širok nabor razpoložljivih virov in obstoječih instrumentov v podporo grozdu vodnega prometa EU, vključno s pomorsko proizvodnjo in pomorskim prometom, v celotnem naložbenem ciklu.

Ciljno usmerjena nepovratna sredstva, učinkoviti mehanizmi delitve tveganja in inovativne finančne sheme so ključni za spodbujanje zasebnih naložb v sektorju. V zvezi s tem bo Komisija z razpisom leta 2026 v okviru **Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) podprla obnovo in razogljichenje flote za pomorski promet** s posebnim poudarkom na trajektih in priobalnih plovilih. Ta ukrep je namenjen spodbujanju prehoda sektorja pomorskega prometa EU ob sočasnem spodbujanju razvoja evropskega pomorskega prostora ter domačih proizvodnih zmogljivosti in tehnologij, izdelanih v EU. Iz IPE je bila od leta 2014 že zagotovljena podpora za različne vrste plovil in ukrepe v višini 220 milijonov EUR. Poleg tega je Komisija februarja 2026 **spremenila delovni program IPE Digitalno in dodelila 347 milijonov EUR strateškimi projektom v zvezi s podvodnimi kabli** ter objavila razpis v vrednosti 20 milijonov EUR za izboljšanje evropskih zmogljivosti za popravila.

Komisija pričakuje, da bo prek programa **InvestEU do leta 2027 mobilizirala približno 1–1,5 milijarde EUR⁷⁵ naložb v vodni sektor**, od tega bo ena tretjina uresničenih v letih 2026 in 2027, tudi za obnovo in naknadno opremljanje flote v vseh fazah razvoja⁷⁶. Nedavno ustanovljeni sklad Atlante Marine⁷⁷, ki temelji na lastniškem kapitalu, je obetavna pobuda. Poleg tega **instrument za modro gospodarstvo⁷⁸, ki ga podpirata program InvestEU in ESPRA⁷⁹** ter izvaja skupina EIB, zagotavlja naložbe tveganega kapitala in zasebnega kapitala za zagona podjetja in MSP, med drugim v ladjedelništvu in na področju naknadnega opremljanja, pomorskega prometa in modre tehnologije. **Njegov cilj je mobilizirati približno 800 milijonov EUR naložb.**

Za predstavitev in fazo pred uvedbo je Komisija prek **sklada za inovacije namenila 20 milijonov pravic iz EU ETS (1,5 milijarde EUR⁸⁰)** do leta 2030 za podporo zmanjševanju emisij in spodbujanju inovacij v celotnem pomorskem sektorju, od pristanišč do ladjedelništva. Sklad je od leta 2020 podprl 13 pomorskih projektov s približno 600 milijoni EUR⁸¹. Komisija bo na podlagi teh rezultatov in v okviru zaveze, da bo sektorju namenila 20 milijonov pravic iz EU ETS, leta 2027 objavila **poseben razpis za pomorski sektor**. Njegov proračun in obseg bo določila zlasti na podlagi preostalega

⁷⁵ Področja za naložbe, ki jih program InvestEU že podpira, vključujejo nizkoemisijske in brezemisijske trajekte, odobalna vetrna polja, površinska plovila brez posadke za sektor odobalne vetrne energije, pomožni vetrni pogon in podvodne tehnologije.

⁷⁶ Med drugim z razširitvijo medsektorskih produktov programa InvestEU, ki se lahko uporabijo za podporo MSP in malim podjetjem s srednje veliko tržno kapitalizacijo v sektorjih pomorskega prometa in ladjedelništva, vključno z jamstvom za trajnostnost ter jamstvom za digitalizacijo in inovacije, ki ju upravlja Evropski investicijski sklad (EIF).

⁷⁷ Ki ga prek programa InvestEU podpira Evropski investicijski sklad (EIF) in je osredotočen na olajšanje energetskega prehoda flot, zlasti za male in srednje velike lastnike.

⁷⁸ Ki ga izvaja Evropski investicijski sklad.

⁷⁹ Evropski sklad za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo.

⁸⁰ S ceno v višini 75 EUR za pravico EU.

⁸¹ Poleg tega se sektor podpira iz še večjega proračuna, namenjenega projektom e-goriv, povezanih s prometom.

proračuna sklada za inovacije in cen v ETS. Poleg tega bo za prihodnje splošne razpise ocenila izvajanje sklada za inovacije in njegove posebne določbe o dajanju prednosti pomorskim projektom, da bi dodatno okrepila razogljíčenje pomorskega prometa. Države članice se spodbuja, naj izkoristijo sredstva sklada za inovacije prek njegovih mehanizmov „dražba kot storitev“ in „nepovratna sredstva kot storitev“, ki omogočata dodelitev dodatnih nacionalnih sredstev za podporo pomorskim projektom.

Komisija je v okviru programa Obzorje Evropa v obdobju 2021–2024 že dodelila 345 milijonov EUR. Do leta 2027 bo **dodelila še 184,5 milijona EUR za financiranje ukrepov na področju raziskav in inovacij za vodni promet**⁸², vključno s 159,5 milijona EUR za financiranje brezemisijskega vodnega prometa in 8 milijoni EUR za temo o gorivnih celicah s trdnimi oksidi⁸³. Za **raziskave in razvoj na področju pomorskih sil**⁸⁴ bo v okviru trenutno odprtih razpisov Evropskega obrambnega sklada (2026) za teme, kot so izboljšana polavtonomna površinska plovila in zaščita infrastrukture na morskem dnu, na voljo 130 milijonov EUR.

V **naslednjem večletnem finančnem okviru** lahko predlagani **Evropski sklad za konkurenčnost** pomaga sektorju pri uvajanju inovacij EU na trg. Komisija bi lahko v okviru navedenega sklada podprla naložbe v čista, digitalizirana plovila ter inovacije in posodobitev ladjedelništva, odobalno energijo in modro tehnologijo. Evropski sklad za konkurenčnost bi lahko podprl tudi skupne raziskave in inovacije na področju obrambe, industrijsko širitev ter dvojno rabo civilno-vojaških sredstev⁸⁵. Predlaga se, da se finančna podpora iz navedenega sklada tesno usklajuje s financiranjem v okviru prihodnjega **programa Obzorje Evropa**⁸⁶.

Skupina EIB, ki v povprečju⁸⁷ zagotovi posojila v višini 600 milijonov EUR na leto za projekte v širšem vodnem prometu, vključno s pomorskim prometom, je še naprej zavezana podpori potrebam sektorja po financiranju in olajševanju dostopa do financiranja za podjetja vseh velikosti⁸⁸. Skupina je pripravljena zagotoviti verodostojno pot od inovacij in pilotnih projektov do uvedbe v polnem obsegu, med drugim prek svojega programa TechEU⁸⁹, ki ga podpira program InvestEU.

6.2 Uporaba podpornih ukrepov na evropski, nacionalni in regionalni ravni

⁸² V okviru delovnega programa programa Obzorje Evropa za leto 2025 ter za leti 2026 in 2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Pogonski sistem z gorivnimi celicami s trdnimi oksidi na več vrst goriv za pomorski promet.

⁸⁴ Od leta 2019 je bilo na ravni EU za okrepitev zmogljivosti pomorskih sil namenjenih in dodeljenih skupno 1,1 milijarde EUR. Projekti evropskega programa za razvoj obrambne industrije / pripravljalnega ukrepa Unije o raziskavah na področju obrambe / Evropskega obrambnega sklada, ki so se začeli, se izvajajo ali so bili zaključeni (v obdobju 2019–2024), vključujejo 35 skupnih projektov, za katere je bilo dodeljenih 834,9 milijona EUR in v okviru katerih je bilo izdelanih šest prototipov, do leta 2030 pa naj bi jih izdelali še deset. V okviru razpisov Evropskega obrambnega sklada, pri katerih se projekti zdaj izbirajo (2025), je bilo namenjenih 142 milijonov EUR.

⁸⁵ Npr. za spodbujanje javnega naročanja prevozne opreme z dvojno rabo, podporo krepitvi, posodobitvi, širitvi in spremembi namembnosti industrijskih zmogljivosti za proizvodnjo in vzdrževanje izdelkov, ki prispevajo k vojaški mobilnosti in jo izboljšujejo, ter za usposabljanje, preusposabljanje in izpopolnjevanje osebja.

⁸⁶ Skupne raziskovalne in inovacijske dejavnosti za del stebra II programa Obzorje Evropa, ki se nanaša na konkurenčnost, bodo vključene v poseben namenski del delovnih programov v okviru Evropskega sklada za konkurenčnost.

⁸⁷ Za obdobje 2015–2024.

⁸⁸ Tudi na področjih, kot so pomorski promet, inovacije, napredna proizvodnja in obramba.

⁸⁹ [TechEU – enotna vstopna točka za evropske inovatorje](#).

Skladi z deljenim upravljanjem, ki jih izvajajo države članice ali regije, lahko podpirajo naložbe v okviru novega predloga večletnega finančnega okvira prek načrtov za nacionalna in regionalna partnerstva v skladu s cilji te strategije⁹⁰.

Znatna in namenska sredstva za financiranje razogljičenja se lahko mobilizirajo s prihodki držav članic EU z dražb v okviru sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) po njegovi razširitvi sistema na pomorski promet. Države članice so zakonsko zavezane, da prihodke iz EU ETS uporabijo za naložbe v podnebne ukrepe, zato jih Komisija **odločno spodbuja, naj del prihodkov iz ETS namenijo** za naložbe v razogljičenje pomorstva v celotnem pomorskem grozdu v Evropi⁹¹. Za čim večji učinek in doseganje sinergijskih učinkov na ravni EU, tudi med lastniki ladij, ladjedelnicami, dobavitelji tehnologije in goriva ter deležniki v pristaniščih, bo Komisija usklajevala prizadevanja držav članic in olajšala izmenjavo dobrih praks, po možnosti tudi s smernicami.

Da bi Komisija dodatno olajšala razogljičenje pomorstva ter podprla odpornost industrije EU in vodilni položaj EU v industriji, bo v okviru prihodnjega pregleda ETS proučila **namenski mehanizem EU za neposredno podporo ladjarskim družbam s pravicami ETS** za uporabo trajnostnih goriv in čistih pogonskih tehnologij, povezanih s ciljno usmerjenimi merili EU za dajanje prednosti.

Komisija poziva države članice, naj izkoristijo novi **okvir za državno pomoč v okviru dogovora o čisti industriji (CISAF)** za podporo naložbam v razogljičenje industrije in energijsko učinkovitost, tudi v obratih za pomorsko proizvodnjo, ter za razširitev proizvodnih zmogljivosti na področju neto ničelnih tehnologij, pomembnih za pomorski sektor⁹².

Prihodnje **smernice za kopenski in multimodalni prevoz** ter nova **uredba o skupinskih izjemah za promet** bodo omogočile ukrepe pomoči za naložbe za podporo obnovi flote plovil za plovbo po celinskih plovih poteh⁹³ in namestitvi žerjavov na krovu takih plovil. Omogočile bodo tudi ukrepe pomoči za tekoče poslovanje za upoštevanje znižanja zunanjih stroškov pri prehodu na multimodalne možnosti, vključno s prevozom po morju na kratkih razdaljah ali celinskimi plovimi potmi, v primerjavi z izključno cestnim prevozom.

6.3 Obravnavanje regulativnih vprašanj glede financiranja ladij

Delež svetovnih portfeljev, povezanih s pomorskim prometom, v lasti evropskih bank se je v zadnjih letih stalno zmanjševal, in se je med letoma 2013 in 2023 zmanjšal z 72 % na 49,7 %⁹⁴. Trendi v posameznih državah članicah so različni, pri čemer se je v nekaterih izpostavljenost bank pomorskemu prometu močno zmanjšala, v drugih pa je ostala stabilna ali se je celo povečala. Na splošno pa ladjarske družbe EU vse pogosteje iščejo možnosti financiranja pri bankah tretjih držav in liziških institucijah, ki ponujajo privlačne finančne produkte. Te razmere lahko povzročijo strateško tveganje za EU ter ogrozijo njeno

⁹⁰ Po potrebi v skladu z ustreznimi pravili o državni pomoči.

⁹¹ Na primer proizvodnja in uporaba trajnostnih goriv, izboljšanje energijske učinkovitosti ladij, obnova flote, naložbe v inovativne čiste pomorske tehnologije ter trajnostna infrastruktura in oskrba z električno energijo z obale v pristaniščih.

⁹² Kot so gorivne celice, tehnologije na električni pogon za vodni promet, tehnologije na vetrni pogon, tehnologije za transport CO₂, tehnologije zajemanja in shranjevanja ogljika, oprema za oskrbo z električno energijo z obale, tehnologije odobalnih obnovljivih virov energije, kot so temelji in plovci za odobalne vetrne elektrarne, tehnologije energije plimskega toka, tehnologije energije valovanja, transformatorske postaje na morju in konverterji.

⁹³ In sicer v obliki jamstev za MSP in mala podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo.

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

gospodarsko varnost in industrijske interese, saj lahko tuje institucije ohranijo lastništvo nad zakupljenimi plovili in naložijo zahteve glede lokalne vsebine. Skladno in predvidljivo regulativno okolje bi moralo pomagati spodbuditi financiranje ladij v EU, vlagatelje pa k vlaganju kapitala v zelene pomorske projekte v Evropi.

Komisija bo revidirala merila taksonomije EU za trajnostne dejavnosti, povezana z vodnim sektorjem⁹⁵, da bi bolje odražala edinstvene potrebe sektorja, tehnološke razmere in poti podnebne prehoda. Nova merila, ki naj bi bila objavljena v drugem četrtletju 2026, bi se lahko upoštevala v ustreznih instrumentih državne pomoči za naložbe v obnovo in naknadno opremljanje flote⁹⁶.

Na ravni kapitalskih trgov bo **strategija EU za unijo prihrankov in naložb pomagala usmeriti več naložb v gospodarstvo** z odpravo ovir, olajšanjem listinjenja, spodbujanjem institucionalnih naložb in čezmejno mobilizacijo kapitala.

Vodilni ukrepi

- *Podpora obnovi in razogljčenju flote za pomorski promet v okviru sedanjega Instrumenta za povezovanje Evrope ob sočasnem spodbujanju domače industrijske zmogljivosti.*
- *Proučitev mehanizma EU za podporo uporabi trajnostnih goriv in čistih pogonskih tehnologij v okviru prihodnjega pregleda ETS.*
- *Spodbujanje držav članic, naj del prihodkov iz ETS namenijo naložbam v razogljčenje pomorstva v Evropi.*
- *Revizija meril taksonomije EU za izboljšanje dostopa do trajnostnega financiranja in spodbujanje trajnostnih naložb.*

7. DOSTOP DO SPRETNOSTI IN KAKOVOSTNIH DELOVNIH MEST

Ključno je, da se poveča privlačnost dela v pomorskem grozdu EU. Usposobljena in motivirana delovna sila je temelj učinkovitosti in produktivnosti, omogoča prilagajanje tehnološkim spremembam, zagotavlja ohranjanje in prenos znanja ter podpira cilje glede trajnostnosti, hkrati pa prispeva h konkurenčnemu, odpornemu in inovativnemu pomorskemu ekosistemu EU.

7.1 Izpopolnjevanje in preusposabljanje delovne sile na področju ladjedelništva in pomorščakov v EU

Tehnološki razvoj, uporaba alternativnih goriv ter vse večja avtomatizacija in digitalizacija spodbujajo povpraševanje po visoko usposobljenih pomorščakih, strokovnjakih za dejavnosti na kopnem ter delavcih v ladjedelništvu in pomorski proizvodnji. Da bi preprečili pomanjkanje delovne sile, zaščitili intelektualno lastnino, zmanjšali odvisnost od delavcev iz tretjih držav ter ohranili strokovno znanje v Uniji, so potrebne strateške naložbe v izobraževanje in usposabljanje.

⁹⁵ Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/2139 z dne 4. junija 2021 o dopolnitvi Uredbe (EU) 2020/852.

⁹⁶ Uredba o splošnih skupinskih izjemah, ki bo revidirana leta 2026, vključuje posebne oddelke v zvezi s pomočjo za podporo nakupu čistih in brezemisijjskih plovil ali naknadnemu opremljanju obstoječih plovil. Podobno so ustrezní oddelki vključeni v smernice o pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo, sprejete januarja 2022.

V načrtu za prehod na področju mobilnosti⁹⁷ so poudarjene velike potrebe po izpopolnjevanju in preusposabljanju, saj naj bi se do leta 2030 upokojilo do 40 % delovne sile v ladjedelništvu. S paktom za spretnosti⁹⁸ v ladjedelništvu so se industrijski partnerji zavezali, da bodo letno v izpopolnjevanje in preusposabljanje vključili 7 % zaposlenih ter do leta 2030 privabili 234 000 novih delavcev. V sektorju pomorskega prometa bo do 250 000 pomorščakov potrebovalo preusposabljanje in izpopolnjevanje, da se bodo zadovoljile nove tehnološke potrebe in potrebe, povezane z gorivi.

Komisija bo v skladu s potrebami industrije podpirala izobraževalne ustanove in socialne partnerje pri **opredelitvi sedanjih in prihodnjih vrzeli v spretnostih** ter pri **razvoju programov za preusposabljanje in izpopolnjevanje**⁹⁹.

7.2 Mobilnost, privlačnost in kakovostna delovna mesta

Privabljanje in zadrževanje kvalificiranega osebja je še naprej izziv. Komisija je pripravljena pomagati državam članicam pri povečanju privlačnosti poklicnih poti v pomorskem sektorju in spodbujanju mobilnosti med vlogami na morju in na kopnem ob sočasnem podpiranju vseživljenjskih karier v celotnem pomorskem grozdu ter ustvarjanja delovnih mest, tudi v obalnih in otoških skupnostih. Za povečanje mobilnosti znotraj grozda bo **Komisija podpirala socialne partnerje in ustanove za pomorsko izobraževanje pri opredelitvi pomorskih poklicev**. To bo pripomoglo tudi k ohranjanju izkušenj in h krepitvi evropske industrijske baze.

Ženske so premalo zastopane v pomorskih poklicih, zlasti med pomorščaki, pa tudi v poklicih na kopnem. Komisija bo podpirala socialne partnerje in druge organizacije pri povečevanju udeležbe žensk v pomorskem sektorju.

Evropski prostor pomorskega izobraževanja mora biti brez meja. Prednostna naloga je zagotovitev vzajemnega priznavanja diplom, kvalifikacij in spričeval v pomorskem grozdu po vsej EU ter, kjer je mogoče, s tretjimi državami. Komisija bo podpirala in usklajevala **vzpostavitev mreže pomorskih visokošolskih ustanov in centrov za poklicno usposabljanje** po vsej EU. Državam članicam bo pomagala pri odpravljanju ovir za mobilnost študentov in akademskega osebja, med drugim s **spodbujanjem nadaljnjega sodelovanja pomorskih visokošolskih ustanov v programu Erasmus+**.

Nedavne krize so pokazale, da so pomorščaki in drugo pomorsko osebje, vključno s proizvodnimi delavci, ključni delavci¹⁰⁰. Njihovo delo je ključno za nemoteno delovanje sveta ter za zagotavljanje odpornosti industrijske baze in dobavnih verig EU.

Sektor dela v pomorstvu se spopada z vztrajnimi izzivi, ki niso povezani le s pomanjkanjem spretnosti, temveč tudi z delovnimi pogoji na plovilih in na kopnem. Da bi podprli kakovostna delovna mesta, so potrebni močan **socialni dialog**, pošteni delovni pogoji in varna delovna mesta. Izvajanje in izvrševanje delovne zakonodaje EU, vključno

⁹⁷ Načrt prehoda za industrijski ekosistem mobilnosti EU (2024), <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ V okviru Pakta za spretnosti so bila druga obsežna partnerstva za spretnosti, pomembna za pomorsko proizvodnjo, vzpostavljena tudi na področju letalstva in vesoljstva ter obrambe, pa tudi odobalnih obnovljivih virov energije.

⁹⁹ Vključno s prihodnjo strategijo za modro generacijsko pomladitev, ki naj bi bila objavljena leta 2027. Nadaljnji ukrepi bodo temeljili tudi na delu, ki ga je že začela platforma MED-NET, vzpostavljena kot nadaljnji ukrep pri projektu SkillSea, in paktu za spretnosti v ladjedelništvu. Upoštevali se bosta tudi *Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy* (Študija za podporo razvoju spretnosti v modrem gospodarstvu in načrtovanje takega razvoja) (2025) ter [BlueComp – pobuda za okvir kompetenc](#). Program za spretnosti bo pripravljen tudi v okviru pakta za Sredozemlje, da bi se obravnavale spretnosti delovne sile, usposabljanje pa uskladilo s potrebami industrije.

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

z **direktivo o napotitvi delavcev**¹⁰¹ ter pravnim redom na področju varnosti in zdravja pri delu, sta bistvena za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev in privlačne zaposlitve¹⁰².

Komisija bo sodelovala z državami članicami pri izboljšanju delovnih standardov v MOD ter krepitvi sodelovanja z IMO in MOD, da se zagotovita enotno izvrševanje predpisov in enotna **zaščita pomorščakov**, s čimer bo prispevala k enakim konkurenčnim pogojem na svetovni ravni. Eno od področij, na katerih je potreben napredek, so razlike v sistemih socialne varnosti za pomorščake. Komisija bo spodbujala boljše usklajevanje takih sistemov, med drugim z okrepitevijo vloge **Evropskega organa za delo, zlasti za okrepitev** usklajenih ukrepov in skupnih inšpekcijskih pregledov, ter hkrati zagotovila uskladitev zakonodaje EU in mednarodnih standardov.

Vodilni ukrepi

- *Vzpostavitev mreže pomorskih visokošolskih ustanov in centrov za poklicno usposabljanje, ki zagotavljajo izobraževanje in usposabljanje za delovna mesta v pomorskem grozdu, vključno s programi preusposabljanja in izpopolnjevanja, po vsej EU.*
- *Spodbujanje in podpiranje držav članic pri povečanju udeležbe pomorskih visokošolskih ustanov v programu Erasmus+ in povezanih pobudah z olajševanjem postopkov in odpravo ovir za učno mobilnost.*

8. ZAKLJUČEK

Ta strategija je strukturiran akcijski načrt, na podlagi katerega so potrebna usklajena prizadevanja vseh ustreznih deležnikov, vključno z institucijami EU, državami članicami, industrijo, regijami, socialnimi partnerji in civilno družbo. Komisija je zavezana, da bo njegovo učinkovito izvajanje in uresničevanje njegovih ciljev zagotavljala skupaj z vsemi navedenimi deležniki. V ta namen bo ustanovila **odbor na visoki ravni za pomorsko industrijo in pristanišča**, ki mu bo predsedoval pristojni komisar skupaj z izvršnimi podpredsedniki, z namenom stalne izmenjave mnenj o izvajanju ukrepov, opisanih v **industrijski pomorski strategiji EU in pristaniški strategiji**, ter zbiranja povratnih informacij o razvoju na trgu.

¹⁰¹ Direktiva se ne uporablja za posadke podjetij trgovske mornarice.

¹⁰² Načrt za kakovostna delovna mesta zagotavlja obnovljeno zavezo in podlago za zagotavljanje pravic delavcev ob hkratnem sledenju tehnološkim, gospodarskim in družbenim spremembam.

PRILOGA: POVZETEK UKREPOV (za posodobitev na podlagi končnega glavnega besedila)

Steber I – Gradnja, opremljanje in popravila

Komisija bo:

- ustanovila zaveznitvo EU za industrijske pomorske vrednostne verige, da bi okrepila industrijsko suverenost Evrope in njeno vodilno vlogo na področju tehnologije na izbranih vodilnih trgih pomorske proizvodnje in nastajajočih tehnologij (2026),
- v okviru delovnega programa programa Obzorje Evropa za leti 2026 in 2027 objavila razpis za vodilne projekte raziskav in inovacij *Shipyards of the Future* (Ladjedelnice prihodnosti) (v teku),
- poenostavila in pospešila postopke izdaje dovoljenj s predlaganim aktom o pospeševanju industrije, tudi za pomorske proizvodne obrate (2026),
- sodelovala z državami članicami EU/EGP pri opredelitvi in olajšanju večletnega skupnega nabora javnih naročil javnih kupcev v EU/EGP, da se ustvari dolgoročni signal skupnega povpraševanja (2026 in 2027),
- v okviru prihodnje revizije okvira EU za javna naročila predlagala ciljno usmerjene necenovne zahteve v skladu z mednarodnimi obveznostmi v izbranih strateških segmentih javnega naročanja (2026),
- začela strukturiran dialog s pomorsko proizvodno industrijo EU, da bi nadalje okrepila svoje obveščevalne zmogljivosti za spremljanje svetovne ladjedelniške politike in razvoja trga, strateških tveganj, groženj in priložnosti za odpornost dobavnih verig ter ovir za dostop do trga v tretjih državah (2026),
- ocenila možnosti ter, kjer je potrebno in izvedljivo, predlagala nov sektorski instrument ali ciljno usmerjene spremembe svojega nabora orodij trgovinske politike v skladu z mednarodnimi obveznostmi, s poudarkom na posameznih segmentih, ki so ključni za strateško avtonomijo in varnost Evrope ter v katerih so ladjedelnice EU še vedno dejavne, vendar se spopadajo z nelojalno čezmorsko konkurenco,
- uporabila obstoječe in prihodnje trgovinske in naložbene sporazume za zaščito in spodbujanje interesov pomorske proizvodne baze EU, med drugim z obveznostmi glede dostopa do trga, izogibanja subvencijam in preglednosti ter določbami o zaščiti pravic intelektualne lastnine (stalno),
- obnovila prizadevanja za prihodnji mednarodni sporazum na področju ladjedelništva, s katerim bi se obravnavale netržne prakse v sektorju (stalni/dolgoročni ukrep),
- spodbujala enake konkurenčne pogoje pri izvoznih kreditih za ladje z nadaljnjim razvojem sektorskega dogovora o ladjah v okviru Sporazuma OECD o uradno podprtih izvoznih kreditih, med drugim z novimi določbami za brezemisijske in nizkoemisijske ladje (2026 in 2027),
- vzpostavila novo orodje za financiranje za izvozne kredite za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev na trgih tretjih držav za izvozno usmerjene industrije, kot je pomorska proizvodnja (v teku),
- okrepila hongkonško konvencijo o recikliranju ladij, da bi dosegla popolno usklajenost med mednarodnimi in pravili EU (stalno),
- ob upoštevanju uredbe EU o recikliranju ladij proučila načine za podporo širitvi domačih zmogljivosti EU za recikliranje ladij ter sodelovala s trgovinskimi partnericami z zmogljivostmi za recikliranje ladij, najprej z Indijo, da bi spodbujala visoke okoljske in socialne standarde (stalno),
- podpirala strategije za krožnost v pomorskem sektorju od zasnove do konca življenjske dobe in predelave materialov s podporo za raziskave in inovacije (stalno).

Države članice naj:

- prednostno obravnavajo podporo s financiranjem za projekte, ki podpirajo gospodarsko varnost in zmanjšujejo odvisnost od tujine v sektorju, na podlagi novega skupnega sporočila o krepitvi gospodarske varnosti EU (*stalno*),
- prispevajo k uresničevanju vizije EU za pomorsko industrijo do leta 2030, določene v strategiji.

Deležnike iz sektorja se spodbuja, naj:

- izkoristijo napredek na področju digitalizacije, modularnosti in krožnosti v industrijskih procesih za izboljšanje učinkovitosti zasnove in proizvodnje ter trajnostnih praks (*stalno*),
- spodbujajo sinergije v industriji in vrednostnih verigah ter izkoristijo novo zaveznitvo EU za industrijske pomorske vrednostne verige ter druge evropske, nacionalne in regionalne platforme in pobude za povezovanje v grozde (*stalno*).

Steber II – Prevoz in povezovanje

Komisija bo:

- še naprej uporabljala smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (*stalno*),
- vzpostavila strukturiran dialog o sodelovanju z državami članicami in deležniki iz industrije za povečanje privlačnosti zastav držav članic (*od leta 2026*),
- proučila, kako poenostaviti in racionalizirati obstoječi okvir za spremljanje, poročanje in preverjanje za EU ETS za pomorstvo in pobudo FuelEU za pomorstvo (*2026*),
- v okviru IMO si prizadevala za globalne rešitve in revidirala ustrezno zakonodajo EU ob upoštevanju svetovnih ukrepov v IMO za preprečitev dvojnega plačevanja (*od leta 2026*),
- olajšala sodelovanje med udeleženci na trgu z vzpostavitvijo evropske mreže zelenih plovni poti in vozlišč za pomorski promet (*od leta 2027*),
- okrepila sodelovanje v IMO za oblikovanje standardov pomorske varnosti, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji na svetovni ravni (*stalno*),
- poročala o direktivi EU o varnosti potniških ladij in o direktivi o pomorski opremi v okviru priprav za njun pregled (*2026 in 2027*),
- proučila razširitev zahtev EU glede varnosti potniških ladij na vse poti znotraj EU (*2027 in 2028*),
- proučila izvedljivost okvira EU za vzajemno priznavanje podpornih plovil na morju in industrijskih plovil (*2027 in 2028*),
- proučila razširitev področja uporabe direktive o pomorski opremi ali obstoječih sporazumov med priznanimi organizacijami o vzajemnem priznavanju, da bi se poenostavili postopki odobritve in izboljšal dostop do mednarodnih trgov (*2027*),
- okrepila nadzor in spremljanje dejavnosti flote v senci, izboljšala izvrševanje obstoječih pravil ter poglobila mednarodno sodelovanje, da bi uveljavila svetovne standarde pomorske varnosti in okoljske standarde (*stalno*),
- si prizadevala za hitro medsebojno povezljivost med nacionalnimi enotnimi okenci za pomorski promet in prihodnjim vozliščem carinskih podatkov (*od leta 2027*),
- se s pomorsko industrijo posvetovala o opredelitvi dodatne poenostavitve upravnih postopkov in zahtev glede podatkov (*od leta 2026*),
- skupaj z državami članicami okrepila prizadevanja EU v IMO in si prizadevala zagotoviti čim večji vpliv EU s širšimi zaveznitvi z mednarodnimi partnerji (*stalno*),
- nadaljevala vključevanje celovitih zavez o storitvah mednarodnega pomorskega prometa v sporazume o prosti trgovini (*stalno*),
- predlagala zakonodajo, v kateri bodo določeni pogoji, pod katerimi lahko države članice obstoječe dvostranske sporazume razglasijo za združljive s pravom EU ter se pogajajo in sklepajo nove sporazume, ki spodbujajo interese EU (*2026*),

- predlagala nadaljevanje akcijskega programa NAIADES III za sektor celinskih plovnih poti (2028).

Države članice naj:

- nadaljujejo pragmatične ukrepe za povečanje privlačnosti zastav držav članic EU,
- dokončajo izvajanje uredbe o evropskem okolju enotnega okenca za pomorski sektor,
- sodelujejo s Komisijo pri poenostavitvi in racionalizaciji nacionalnih zahtev in zahtev EU glede poročanja,
- okrepijo sodelovanje in dodelijo zadostna sredstva za okrepitev strateške prisotnosti EU na območjih ozkih grl v mednarodnem pomorskem prometu.

Steber III – Zaščita in varnost

Komisija bo:

- podprla povečanje industrijskih proizvodnih zmogljivosti za pomorske sile, med drugim na podlagi novega programa za evropsko obrambno industrijo in načrta ReArm Europe (2026 in 2027),
- predlagala vzpostavitev mehanizma za podporo gradnji trajektov z dvojno rabo, da bi mobilizirala finančna sredstva za naložbe, povezane z dodatnimi vojaškimi specifikacijami za trajekte z dvojno rabo, zgrajene v Evropi (2027),
- si prizadevala za zanesljiva in zavezujoča pravila IMO o kibernetiki varnosti za zmanjšanje splošnih kibernetičnih tveganj v pomorstvu za civilna plovila (od leta 2026).

Države članice naj:

- izkoristijo različne priložnosti v okviru načrta Pripravljenost do leta 2030 za okrepitev industrijskih in tehnoloških zmogljivosti za pomorske sile v skladu s cilji te strategije.

Steber IV – Dostop do inovacij

Komisija bo:

- izpopolnila metodologijo za obračunavanje energije iz vetrnega pogona ter odpravila regulativne vrzeli na ravni EU in IMO (od leta 2027),
- si prizadevala za vzpostavitev zanesljivega okvira politike za jedrski pogon v komercialnem pomorskem prometu (od leta 2026),
- predlagala spremembo uredbe o necestni mobilni mehanizaciji, da bi omogočila uporabo vodika kot referenčnega goriva za motorje necestne mobilne mehanizacije v plovilih za plovo po celinskih plovnih poteh (2026),
- si prizadevala za regulativni in tehnični okvir za rešitve pomorskega prevoza brez posadke, vključno s smernicami in dobrimi praksami na ravni EU za določene teste in preskuse na morju (od leta 2026),
- okrepila in razširila obseg podpore za raziskave in inovacije v vodnem sektorju ob upoštevanju dosežkov sedanjega skupaj načrtovanega partnerstva za brezemisijski vodni promet (od leta 2028),
- s prihodnjo strategijo EU za raziskovanje oceanov in inovacije izboljšala postopke preskušanja tehnologij za oceansko energijo za različne namene (2026),
- na podlagi strategije EU za raziskovalno in tehnološko infrastrukturo kartirala in ocenila raziskovalne in tehnološke infrastrukture, tudi za vodni promet, ter spodbujala dostop do takih infrastruktur za pomorska zagona podjetja, podjetja v razširitveni fazi, MSP in podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo v EU, ki razvijajo tehnologije in rešitve (od leta 2026),

- zagotavljala sistematično in strogo izvrševanje obstoječih orodij za varnost raziskav in inovacij ter opredelila preostale vrzeli za pomoč pri preprečevanju uhajanja tehnologije, ki jo financira EU (*stalno*),
- začela pobudo za opazovanje oceanov (*OceanEye*) (2026).

Države članice so pozvane, naj:

- še naprej podpirajo hitro uvajanje inovacij, vključno s preizkusnimi poligoni in regulativnim eksperimentiranjem.

Steber V – Dostop do financiranja in naložb

Komisija bo:

- v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope objavila razpis za zbiranje predlogov za podporo obnovi in razogljichenju flote za pomorski promet, s posebnim poudarkom na trajektih in priobalnih plovilih (2026),
- v okviru *IPE Digitalno* izplačala 347 milijonov EUR za strateške projekte v zvezi s podvodnimi kablji, tudi za izboljšanje evropskih zmogljivosti za popravila (2026 in 2027),
- do leta 2027 v okviru programa InvestEU mobilizirala naložbe v vodni sektor v višini približno 1–1,5 milijarde EUR (*do leta 2027*),
- v okviru instrumenta za modro gospodarstvo, ki ga podpirata program InvestEU in ESPRA ter izvaja skupina EIB, mobilizirala približno 800 milijonov EUR naložb v sektorje modrega gospodarstva, kot so ladjedelništvo, naknadno opremljanje, pomorski promet, *modra tehnologija* (v teku),
- predlagala poseben razpis za pomorski sektor v okviru sklada za inovacije (2027),
- dodatno ocenila izvajanje sklada za inovacije in njegove posebne določbe o dajanju prednosti pomorskim projektom, da bi dodatno okrepila razogljichenje pomorskega prometa v prihodnjih razpisih (*od leta 2026*),
- do leta 2027 dodelila 184,5 milijona EUR za financiranje ukrepov za raziskave in inovacije za vodni promet (*v okviru delovnega programa programa Obzorje Evropa za leto 2025 ter leti 2026 in 2027*),
- v okviru razpisov Evropskega obrambnega sklada za teme, kot so izboljšana polavtonomna površinska plovila in zaščita infrastrukture na morskem dnu, dala na voljo 130 milijonov EUR (2026),
- razmislila o podpori naložbam v čista, digitalizirana plovila ter inovacije in posodobitev ladjedelništva, odobalno energijo in *modro tehnologijo* v okviru predlaganega prihodnjega Evropskega sklada za konkurenčnost (*od leta 2028*), če bo sprejet,
- v okviru prihodnjega pregleda ETS proučila posebni mehanizem za neposredno podporo ladjarskim družbam s pravicami ETS za uporabo trajnostnih goriv in čistih pogonskih tehnologij (2026),
- omogočila ukrepe pomoči za naložbe, namenjene podpori obnove flote plovil za plovbo po celinskih plovih poteh in namestitvi žerjavov na krovu takih plovil v skladu s smernicami za kopenski in multimodalni prevoz ter novo uredbo o skupinskih izjemah za promet (2026),
- revidirala merila taksonomije EU za trajnostne dejavnosti, povezana z vodnim sektorjem (2026 in 2027).

Države članice, mednarodne finančne institucije in nacionalne spodbujevalne naj:

- okrepijo podporo projektom na področju vodnega prometa.

Države članice naj:

- del prihodkov iz ETS namenijo za naložbe v razogljičenje pomorstva v celotnem pomorskem grozdu v Evropi,
- izkoristijo novi okvir za državno pomoč v okviru dogovora o čisti industriji (CISAF) za podporo naložbam v razogljičenje industrije in energijsko učinkovitost, tudi v obratih za pomorsko proizvodnjo, ter za razširitev proizvodnih zmogljivosti na področju neto ničelnih tehnologij, pomembnih za pomorski sektor.

Steber VI – Dostop do spretnosti in kakovostnih delovnih mest

Komisija bo:

- podpirala izobraževalne ustanove in socialne partnerje pri opredelitvi sedanjih in prihodnjih vrzeli v spretnostih ter pri razvoju programov za preusposabljanje in izpopolnjevanje (*od leta 2027*),
- podpirala socialne partnerje in pomorske izobraževalne ustanove pri opredelitvi pomorskih poklicev in povečevanju udeležbe žensk v pomorskem sektorju (*od leta 2026*),
- podpirala in usklajevala vzpostavitev mreže pomorskih visokošolskih ustanov in centrov za poklicno usposabljanje po vsej EU (*od leta 2027*),
- pomagala državam članicam pri odpravljanju ovir za mobilnost študentov in akademskega osebja, med drugim s spodbujanjem nadaljnjega sodelovanja pomorskih visokošolskih ustanov v programu Erasmus+,
- sodelovala z državami članicami pri izboljšanju delovnih standardov v MOD ter krepitevi sodelovanja z IMO in MOD, da se zagotovita enotno izvrševanje predpisov in enotna zaščita pomorščakov (*stalno*),
- spodbujala boljše usklajevanje sistemov socialne varnosti, med drugim z okrepitevijo vloge Evropskega organa za delo, zlasti za okrepitev usklajenih ukrepov in skupnih inšpekcijskih pregledov, ter hkrati zagotovila uskladitev zakonodaje EU in mednarodnih standardov (*od leta 2026*).