

NÁMORNÁ DOPRAVA: STRATEGICKÝ PRÍSTUP

Právne predpisy EÚ o námornej doprave sa zameriavajú najmä na uplatňovanie zásady voľného pohybu služieb a správne uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže, pričom zaisťujú vysokú mieru bezpečnosti, dobré pracovné podmienky a dodržiavanie environmentálnych noriem.

PRÁVNY ZÁKLAD A CIELE

Článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) tvorí právny základ, ktorý dopĺňajú všeobecné ustanovenia tejto zmluvy o hospodárskej súťaži a o slobode poskytovať služby (pozri informačný list [2.1.4](#)). Cieľom je uplatňovanie zásady slobody poskytovať služby v odvetví námornej prepravy Únie a zabezpečenie dodržiavania pravidiel hospodárskej súťaže. Námorná doprava je takisto základnou súčasťou integrovanej námornej politiky (INP) (pozri informačný list [3.3.8](#)). Politikou Únie v oblasti námornej bezpečnosti sa zaoberá samostatná kapitola (pozri informačný list [3.4.11](#)).

DOSIAHNUTÉ VÝSLEDKY

A. Všeobecné smerovanie

Námorná doprava bola predmetom memoranda Komisie z roku 1985 s názvom Pokrok smerom k spoločnej dopravnej politike – námorná doprava, ako aj oznámenia z roku 1996 s názvom Smerom k novej námornej stratégii. Zelená kniha Komisie o námorných prístavoch a morských infraštruktúrach ([COM\(1997\)0678](#)), ktorá poskytla prehľad o tomto odvetví, sa bližšie zaoberá problematikou prístavných poplatkov a organizácie trhu vrátane integrácie prístavov do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T).

V januári 2009 Komisia uverejnila oznámenie o strategických cieľoch a odporúčaní pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 ([COM\(2009\)0008](#)), v ktorom identifikovala širokú škálu výziev v oblasti celosvetovej hospodárskej súťaže, ľudských zdrojov, odpadu a emisií, príbrežnej námornej dopravy, výskumu a inovácií.

B. Prístup na trhy

Prvý námorný legislatívny balík bol prijatý 22. decembra 1986 a pozostával z týchto nariadení: [nariadenie \(EHS\) č. 4055/86](#), ktorým sa zrušili obmedzenia pre majiteľov lodí z EÚ, [nariadenie \(EHS\) č. 4057/86](#) o nekalých cenových praktikách v námornej doprave a [nariadenie \(EHS\) č. 4056/86](#), ktoré Spoločenstvu umožnilo bojovať proti „protekcionským“ opatreniam tretích krajín.

V roku 1992 prijala Rada druhý námorný balík opatrení na postupnú liberalizáciu vnútroštátnej kobotáže, t. j. prístup prepravcov, ktorí nesídli v určitom členskom štáte, k službám medzi prístavmi v tomto štáte, a najmä [nariadenie \(EHS\) č. 3577/92](#) zo 7. decembra 1992.

C. Pravidlá hospodárskej súťaže

[Nariadenie \(EHS\) č. 4056/86](#) bolo zrušené [nariadením \(ES\) č. 1419/2006](#), ktorým sa rozsah pôsobnosti rozšíril tak, aby zahŕňal aj kabotáž a medzinárodné trampové lodné služby.

Komisia prijala 1. júla 2008 usmernenia na uplatňovanie článku 81 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva o fungovaní EÚ (nahradený článkom 101 ZFEÚ) na služby námornej dopravy. V oblasti štátnej pomoci Komisia už v roku 1997 prijala právny rámec, ktorý umožňuje členským štátom zaviesť systémy štátnej pomoci pre námornú dopravu. V roku 2004 Komisia potvrdila tento rámec vo forme revidovaných usmernení ([oznámenie Komisie C\(2004\)0043](#)).

Otvorenie prístavných služieb hospodárskej súťaži ešte nebolo dokončené. Vo februári 2001 Komisia predložila oznámenie o zlepšovaní kvality prístavných služieb spolu s návrhom smernice o prístupe na trh týchto služieb (prvý balík predpisov o prístavných službách) ([COM\(2001\)0035](#)). Parlament však 20. novembra 2003 návrh zamietol. Zamietol aj revidovaný návrh Komisie predložený 13. októbra 2004 ([COM\(2004\)0654](#)). Komisia navrhla 23. mája 2013 nový balík opatrení na liberalizáciu prístavných služieb: oznámenie s názvom Prístavy: motor rastu ([COM\(2013\)0295](#)) a návrh nariadenia, ktorým sa stanovuje rámec pre prístup na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov ([COM\(2013\)0296](#)). Táto nová stratégia EÚ bola súčasťou revidovaných usmernení TEN-T (pozri informačný list [3.5.1](#)) a zahŕňala 319 hlavných námorných prístavov.

Dňa 15. februára 2017 bolo prijaté [nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2017/352](#). V nariadení sa vymedzujú podmienky, za ktorých sa uplatňuje sloboda poskytovať prístavné služby, napríklad druh minimálnych požiadaviek, ktoré možno požadovať z bezpečnostných alebo ekologických dôvodov a okolností, za ktorých môže byť obmedzený počet prevádzkovateľov. Zavádzajú sa spoločné pravidlá týkajúce sa transparentnosti financovania z verejných zdrojov a poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry a prístavných služieb, najmä zabezpečením konzultácií s používateľmi prístavov. V každom členskom štáte sa zavádza nový mechanizmus na riešenie sťažností a sporov medzi zainteresovanými stranami v prístavoch. Od všetkých poskytovateľov prístavných služieb sa tiež vyžaduje, aby svojim zamestnancom poskytovali primeranú odbornú prípravu.

D. Pracovné podmienky

Pre pracovné podmienky je relevantných niekoľko smerníc. [Smernica 1999/63/ES](#) z 21. júna 1999 upravuje pracovný čas námorníkov na palubách lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ, zatiaľ čo [smernica 1999/95/ES](#) z 13. decembra 1999 uplatňuje tieto ustanovenia na lode tretích krajín kotviace v prístavoch Spoločenstva. Medzinárodná organizácia práce (MOP) prijala 23. februára 2006 Dohovor o pracovných normách v námornej doprave (dohovor MLC), čím vytvorila jediný komplexný nástroj, ktorý zahŕňa všetky aktuálne normy týkajúce sa práce v oblasti námornej dopravy: právo námorníkov na bezpečné pracovné miesto, ktoré spĺňa platné bezpečnostné normy; primerané pracovné a životné podmienky; ochranu zdravia; lekársku starostlivosť a sociálnu ochranu. [Smernica 2009/13/ES](#), ktorou sa

mení a dopĺňa [smernica 1999/63/ES](#), vykonáva Dohovor o pracovných normách v námornej doprave.

V [smernici 2012/35/EÚ](#) z 21. novembra 2012, ktorou sa mení a dopĺňa [smernica 2008/106/ES](#) o minimálnej úrovni prípravy námorníkov, sa stanovuje, že prípravu a osvedčovanie námorníkov upravuje Dohovor Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (dohovor STCW). Dohovor bol prijatý v roku 1978 a nadobudol účinnosť v roku 1984, ale bol významne zmenená v roku 1995 a opäť v roku 2010. [Smernica \(EÚ\) 2019/1159](#) z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2008/106/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov a zrušuje smernica 2005/45/ES o vzájomnom uznávaní osvedčení námorníkov vydávaných v členských štátoch (Text s významom pre EHP) zosúladiť pravidlá EÚ s aktualizovaným dohovorom STCW. Zároveň objasnila, ktoré osvedčenia sa musia vzájomne uznávať, aby námorníci s osvedčením vydaným jednou krajinou EÚ mohli pracovať na palube plavidiel plaviacich sa pod vlajkou iného členského štátu. Smernica nadobudla účinnosť 2. augusta 2019 a členské štáty mali podľa nej upraviť svoje vnútroštátne pravidlá do 2. augusta 2021.

[Smernica 2013/38/EÚ](#) z 12. augusta 2013, ktorou sa mení [smernica 2009/16/ES](#) o štátnej prístavnej kontrole, uvádza znenie viac do súladu s uvedeným dohovorom MLC z roku 2006. Zmenená smernica sa odvoláva aj na: i) Medzinárodný dohovor o kontrole škodlivých antivegetatívnych systémov na lodiach z roku 2001 (dohovor AFS 2001); a ii) Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov (dohovor o zásobníkoch z roku 2001). Komisia 1. júna 2023 prijala [návrh smernice](#), ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole, ktorá je súčasťou balíka na modernizáciu pravidiel EÚ v oblasti námornej bezpečnosti a ktorej cieľom je aktualizovať právne predpisy EÚ a zosúladiť ich s medzinárodnými pravidlami a postupmi stanovenými IMO a/alebo Medzinárodnou organizáciou práce alebo Parížskym memorandom o porozumení. V smernici sa tiež aktualizuje spôsob určovania lodí na inšpekciu, pričom pri určovaní rizikového profilu lodí sa bude klásť väčší dôraz na ich environmentálne vlastnosti a nedostatky. Rozsah pôsobnosti smernice sa tiež mení tak, aby mohli členské štáty v rámci štátnej prístavnej kontroly kontrolovať rybárske plavidlá dlhšie ako 24 metrov, ak sa pre to rozhodnú. Parlament a Rada dosiahli 27. februára 2024 [predbežnú dohodu](#), ktorú Výbor pre dopravu a cestovný ruch potvrdil 20. marca 2024 a následne [plénum](#) 10. apríla 2024. Konečné prijatie sa uskutoční po revízii právnikmi lingvistami v rámci postupu korigenda v novom volebnom období.

[Smernicou 2013/54/EÚ](#) z 20. novembra 2013 o určitých zodpovednostiach vlajkového štátu za plnenie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave a jeho presadzovanie sa vykonáva dohoda o dohovore MLC z roku 2006 uzatvorená medzi Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva a Európskou federáciou pracovníkov v doprave.

V neposlednom rade treba spomenúť [smernicu \(EÚ\) 2015/1794](#) zo 6. októbra 2015, ktorá pozmeňuje päť smerníc ([2008/94/ES](#), [2009/38/ES](#), [2002/14/ES](#), [98/59/ES](#) a [2001/23/ES](#)) týkajúcich sa zamestnaneckých rád, hromadného prepúšťania, prevodu podnikov, platobnej neschopnosti zamestnávateľa a informovania a porád so

zamestnancami, aby boli námorníci zahrnutí do rozsahu pôsobnosti všetkých týchto smerníc vo všetkých členských štátoch.

E. Environmentálne normy v oblasti námornej dopravy

V uplynulých rokoch sa prijalo množstvo opatrení zameraných na ochranu morského životného prostredia. Patrí k nim najmä:

- [smernica 2000/59/ES](#) z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu, ktorá stanovuje povinné zneškodňovanie ropy, ropných zmesí, lodného odpadu a zvyškov nákladu v prístavoch EÚ a kontroly na presadzovanie týchto opatrení. Tieto pravidlá boli aktualizované [smernicou \(EÚ\) 2019/883](#) zo 17. apríla 2019 o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí, ktorá má za cieľ lepšie chrániť morské prostredie obmedzením vypúšťania odpadu do mora,
- [nariadenie \(ES\) č. 782/2003](#) zo 14. apríla 2003 o zákaze organociničitých zlúčenín na lodiach. Pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia sa takéto zlúčeniny používali najmä ako zložky v antivegetatívnych systémoch určených na ochranu trupov lodí, sú však veľmi škodlivé pre životné prostredie. Týmto nariadením sa vykonáva dohovor AFS, ktorý prijala IMO 5. októbra 2001,
- [smernica 2005/35/ES](#) zo 7. septembra 2005 o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia. Táto smernica presne vymedzuje tieto porušenia a stanovuje účinné, primerané a odradzujúce trestné alebo správne sankcie za nedodržiavanie pravidiel. Zmenená bola [smernicou 2009/123/ES](#) z 21. októbra 2009, ktorá zabezpečuje, aby sa na osoby zodpovedné za vypúšťanie znečisťujúcich látok uplatňovali primerané sankcie vrátane trestných sankcií, a to aj v prípade menej závažných trestných činov. V januári 2022 Komisia prijala [vykonávacie nariadenie](#), v ktorom stanovila požiadavku, aby členské štáty EÚ monitorovali množstvo odpadu, ktorý neúmyselne zachytia rybárske plavidlá a ich siete, aby tento odpad odviezli do prístavov a údaje hlásili Komisii. Komisia 1. júna 2023 prijala návrh na zmenu smernice 2005/35/ES ([COM\(2023\)0273](#)) s cieľom zahrnúť nové druhy nezákonného vypúšťania z lodí do mora, čo odráža nedávne zmeny na medzinárodnej úrovni (Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí, MARPOL 73/78). Parlament a Rada dosiahli 15. februára 2024 [predbežnú dohodu](#), ktorú Výbor pre dopravu a cestovný ruch potvrdil v marci 2024 a následne [plénum](#) 10. apríla 2024. Konečné prijatie sa uskutoční po revízii právnikmi lingvistami v rámci postupu korigenda v novom volebnom období.
- [smernica 2012/33/EÚ](#) z 21. novembra 2012 (ďalej len „smernica o síre“, teraz [smernica \(EÚ\) 2016/802](#)) stanovuje, že nákladné plavidlá plaviace sa v pobrežných oblastiach členských štátov od 1. januára 2015 nemôžu používať palivo s obsahom síry viac ako 0,1 % hmotnosti. Tieto moria sú klasifikované ako kontrolná oblasť emisií síry v súlade s prílohou VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (dohovor MARPOL). Pozri tiež smernicu 2016/802/EÚ z 11. mája 2016 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách.

Komisia 14. júla 2021 prijala v súvislosti s Európskou zelenou dohodou balík návrhov (známy ako balík Fit for 55), ktorého cieľom je pripraviť politiky EÚ v oblasti

klímy, energetiky, využívania pôdy, dopravy a zdaňovania na zníženie čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Niektoré z návrhov sa úplne alebo čiastočne týkajú námornej dopravy vrátane:

- [návrhu na zahrnutie emisií z lodnej dopravy](#) po prvýkrát do systému EÚ na obchodovanie s emisiami. Plénum Parlamentu schválilo nové pravidlá a záverečné akty ([smernica \(EÚ\) 2023/959](#) a [nariadenie \(EÚ\) 2023/957](#)) boli prijaté v máji 2023,
- [návrhu revidovaného nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá](#), v ktorom sa obzvlášť požaduje, aby lode mali vo veľkých prístavoch prístup k čistej elektrickej energii. Plénum Parlamentu schválilo nové pravidlá a [záverečný akt](#) (nariadenie (EÚ) 2023/1804) bol prijatý 13. septembra 2023,
- [návrhu týkajúceho sa využívania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave](#) (iniciatíva FuelEU Maritime) a zmeny smernice 2009/16/ES. Plénum Parlamentu schválilo nové pravidlá v júli 2023. Záverečný akt ([nariadenie \(EÚ\) 2023/1805](#)) bol prijatý 13. septembra 2023. Revízia zahŕňa opatrenia na zabezpečenie postupného znižovania intenzity skleníkových plynov z palív používaných v odvetví lodnej dopravy, a to o 2 % v roku 2025 až na 80 % do roku 2050.

F. Reakcia na krízu spôsobenú ochorením COVID-19

V nadväznosti na pandémiu COVID-19 bolo prijatých viacero opatrení s cieľom reagovať na ťažkosti, ktorým čelil námorný sektor:

- dňa 8. apríla 2020 prijala Komisia [usmernenia o ochrane zdravia, repatriácii a cestovných službách pre námorníkov, cestujúcich a ďalšie osoby na palube lodí](#), v ktorých sa členské štáty vyzývajú, aby vytvorili sieť prístavov na rýchle striedanie posádok,
- [nariadenie \(EÚ\) 2020/698](#) z 25. mája 2020, ktorým sa stanovujú osobitné a dočasné opatrenia vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 týkajúce sa obnovenia alebo predĺženia platnosti niektorých osvedčení, licencií, preukazov a povolení a odloženia niektorých pravidelných kontrol a pravidelného výcviku v určitých oblastiach právnych predpisov v oblasti dopravy. Vzhľadom na epidemiologickú situáciu bolo toto nariadenie ďalej zmenené vo februári 2021 ([nariadenie \(EÚ\) 2021/267](#)),
- [nariadenie \(EÚ\) 2020/697](#) z 25. mája 2020, ktorým sa mení [nariadenie \(EÚ\) 2017/352](#) s cieľom umožniť riadiacemu orgánu prístavu alebo príslušnému riadiacemu orgánu poskytnúť flexibilitu z hľadiska účtovania poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry v súvislosti s výskytom ochorenia COVID-19.

S cieľom riešiť riziko vážneho hospodárskeho poklesu Komisia uverejnila [dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci](#), ktorý umožňuje krajinám EÚ poskytovať podnikom pomoc okrem možností, ktoré sú k dispozícii podľa súčasných pravidiel štátnej pomoci.

G. Balík opatrení v oblasti námornej bezpečnosti

Komisia 1. júna 2023 uverejnila oznámenie s názvom [Námorná bezpečnosť: v centre čistej a modernej lodnej dopravy](#). Boli k nemu priložené návrhy na revíziu piatich

relevantných právnych predpisov s cieľom modernizovať pravidlá EÚ v oblasti námornej bezpečnosti a zabrániť znečisťovaniu vody z lodí:

- smernica 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu. Tento návrh stanovuje súbor opatrení zahŕňajúcich Európsku námornú bezpečnostnú agentúru (EMSA) a vnútroštátne orgány, ktoré posilnia spoluprácu a normy v oblasti bezpečnostných a environmentálnych kontrol,
- smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole. Cieľom tohto návrhu je aktualizovať súčasné právne predpisy tak, aby zahŕňali dodatočné medzinárodné pravidlá, a zrevidovať spôsob, akým sú lode zacielené na inšpekcie, aby sa zohľadnili nové požiadavky,
- smernica 2009/18/ES o vyšetovaní nehôd v námornej doprave. Navrhuje rozšíriť rozsah pôsobnosti na menšie rybárske plavidlá a podporiť digitalizáciu vyšetovania námorných nehôd vrátane zavádzania elektronických osvedčení,
- smernica 2005/35/ES o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia. Cieľom [návrhu Komisie](#) je zabrániť akémukoľvek druhu nezákonného vypúšťania do európskych morí zosúladením pravidiel EÚ s medzinárodnými predpismi a rozšírením rozsahu pôsobnosti na širšiu škálu znečisťujúcich látok a vytvorením posilneného právneho rámca pre sankcie a ich uplatňovanie. [Návrh](#) sa tiež snaží optimalizovať CleanSeaNet (databáza EMSA), čo povedie k včasnému presadzovaniu a spolupráci medzi členskými štátmi. Pokiaľ ide o návrh správy Výboru pre dopravu a cestovný ruch, čaká sa na rozhodnutie výboru,
- nariadenie (ES) č. 1406/2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra. Týmto návrhom sa aktualizuje mandát agentúry EMSA tak, aby lepšie odrážal čím ďalej tým väčšiu úlohu agentúry v mnohých oblastiach námornej dopravy vrátane bezpečnosti, prevencie znečisťovania a ochrany životného prostredia, opatrení v oblasti klímy, bezpečnosti, dohľadu a krízového riadenia vrátane nových úloh v oblasti bezpečnosti a udržateľnosti, ktoré vyplývajú z tohto legislatívneho balíka.

Medziinštitucionálne rokovania o štyroch smerniciach sa skončili vo februári 2024 a dohodnuté znenia potvrdil Výbor pre dopravu a cestovný ruch v marci 2024 a plénum v apríli 2024. Konečné prijatia sa uskutočnia po revíziách právnikmi lingvistami v rámci postupu korigenda v novom volebnom období. Pokiaľ ide o nariadenie o EMSA, Parlament ukončil svoje prvé čítanie v marci 2024 a bude pokračovať v medziinštitucionálnych rokovaníach v novom volebnom období.

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Vo svojom [uznesení z 5. mája 2010 o strategických cieľoch a odporúčaníach pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy](#) do roku 2018 Parlament v zásade podporil prístup Komisie. Požadoval aj ďalšie opatrenia proti zneužívaniu tzv. výhodných vlajok, nové pravidlá štátnej pomoci a usmernenia pre prístavy, lepšie zohľadnenie námorných trás v rámci TEN-T (najmä prostredníctvom námorných diaľnic), posilnenie udržateľnosti námornej dopravy znížením emisií z lodí a vypracovanie politiky EÚ v oblasti námornej dopravy ako súčasť spoločného námorného priestoru.

Parlament prijal 15. decembra 2011 uznesenie o [pláne jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje](#), čím reagoval na bielu knihu Komisie z roku 2011 s rovnakým názvom. V súvislosti s námornou dopravou Parlament žiadal:

- predloženie návrhu týkajúceho sa iniciatívy modré pásmo (Blue Belt) do roku 2013 (pozri [COM\(2013\)0510](#) z 8. júla 2013),
- zavedenie politiky EÚ pre nákladnú námornú prepravu na krátke a stredné vzdialenosti,
- pridelenie aspoň 15 % prostriedkov TEN-T na projekty, ktoré zlepšujú udržateľné a multimodálne prepojenia námorných prístavov, vnútrozemských prístavov a multimodálnych platforiem.

Parlament nadviazal na toto úsilie 2. júla 2013 prijatím uznesenia s názvom [Modrý rast: zlepšovanie udržateľného rastu v odvetviach morskej a námornej dopravy a cestovného ruchu](#), v ktorom predstavil svoj plán na ďalší rozvoj a snažil sa o oživenie integrovanej námornej politiky. Odporučil vytvorenie námorných priestorových plánovacích systémov, modernizáciu infraštruktúry a umožnenie prístupu k odborným zručnostiam. Čo je však zásadné, Parlament vyzdvihol aj mimoriadny význam námorných zručností a zamestnanosti, výskumu a inovácií a podielu EÚ na lodnej doprave a stavbe lodí.

Parlament prijal 28. apríla 2015 legislatívne uznesenie, ktorým sa schvaľuje bez zmien pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia [nariadenia \(EÚ\) 2015/757](#) z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene [smernice 2009/16/ES](#).

Parlament prijal 22. novembra 2016 [uznesenie o uvoľnení potenciálu osobnej vodnej dopravy](#). Jeho cieľom bolo podporiť využívanie dostupnej nadbytočnej kapacity v podobe infraštruktúry aj plavidiel v oblasti pobrežnej dopravy (príbrežná námorná doprava), vnútrozemských a námorných trajektov, mestskej a prímestskej mobility, výletných plavieb a cestovného ruchu.

V roku 2020 prijal Parlament [uznesenie o Európskej zelenej dohode](#). Vyzval v ňom Komisiu, aby upustila od ťažkého vykurovacieho oleja v lodnej doprave, investovala do výskumu nových technológií na dekarbonizáciu lodného priemyslu a pripravila pôdu pre vývoj lodí s nulovými emisiami.

Parlament prijal 27. apríla 2021 [uznesenie o technických a prevádzkových opatreniach pre efektívnejšiu a ekologickjšiu námornú dopravu](#), v ktorom predovšetkým pripomenul, že námorné odvetvie by malo prispievať k úsiliu EÚ o zníženie emisií skleníkových plynov, pričom sa zároveň musí zabezpečiť konkurencieschopnosť odvetvia. Zdôraznil tiež potrebu účinne riešiť problém emisií z lodných palív a postupne zrušiť používanie ťažkého vykurovacieho oleja v lodnej doprave a vyzval Komisiu, aby vypracovala projekty zamerané na dekarbonizáciu námornej dopravy a znižovanie znečisťujúcich emisií.

Pokiaľ ide o nedávno uzavreté nariadenie AFIR a nariadenie o iniciatíve FuelEU Maritime, Parlamentu sa podarilo výrazne posilniť požiadavky a zvýšiť úroveň ambícií, najmä pokiaľ ide o zabezpečenie infraštruktúry pre alternatívne palivá, limity intenzity

skleníkových plynov pre energiu používanú na palube, používanie palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a povinnosť pripojiť sa k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou.

V marci a apríli 2024 Parlament formálne ukončil medziinštitucionálne rokovania o štyroch návrhoch tvoriacich súčasť balíka opatrení v oblasti [námornej bezpečnosti](#), ktorého cieľom je posilniť normy EÚ v oblasti námornej bezpečnosti a znížiť vplyv činností námornej dopravy na životné prostredie.

Viac informácií o tejto téme nájdete na [webovom sídle Výboru pre dopravu a cestovný ruch](#).

Ariane Debyser / Olena Kuzhym
05/2024