EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 29. 4. 2026
COM(2026) 174 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní smernice 2014/89/EÚ, ktorou sa ustanovuje rámec pre námorné priestorové plánovanie

Druhá správa

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní smernice 2014/89/EÚ, ktorou sa ustanovuje rámec pre námorné priestorové plánovanie

Druhá správa

OBSAH

1. Úvod....2
2. Pokrok pri vykonávaní od poslednej správy....3
   - 2.1. Prijatie a preskúmanie námorných priestorových plánov....3
   - 2.2. Vykonávanie požiadaviek na námorné priestorové plány stanovených v smernici o NPP....6
     - 2.2.1. Článok 5 ods. 1 – Uplatňovanie prístupu založeného na ekosystémoch....6
     - 2.2.2. Zohľadnenie environmentálnych, hospodárskych, sociálnych a bezpečnostných aspektov....9
     - 2.2.3. Presadzovanie súdržnosti....10
     - 2.2.4. Interakcie medzi pevninou a morom....11
     - 2.2.5. Zapojenie zainteresovaných strán a účasť verejnosti....12
     - 2.2.6. Využívanie najlepších dostupných údajov a výmena údajov....14
     - 2.2.7. Spolupráca medzi členskými štátmi a na úrovni morských oblastí....15
     - 2.2.8. Spolupráca s tretími krajinami....16
   - 2.3. Výzvy súvisiace s vykonávaním....17
3. Ďalšie kroky....19

1. ÚVOD

Toto je druhá správa Európskej komisie adresovaná Európskemu parlamentu a Rade, ako sa vyžaduje podľa článku 14 ods. 2 smernice 2014/89/EÚ, ktorou sa ustanovuje rámec pre námorné priestorové plánovanie (ďalej len „smernica o NPP“). Poskytuje prehľad o pokroku, ktorý členské štáty dosiahli pri vykonávaní smernice o NPP od roku 2022[1], keď bola uverejnená prvá správa Komisie. V súlade s povinnosťou podávať správy podľa článku 14 ods. 2 poskytuje táto správa faktický a analytický prehľad o pokroku.

Správa sa zameriava na:

- pokrok, ktorý členské štáty dosiahli pri prijímaní, preskúmavaní a aktualizácii svojich námorných priestorových plánov,

- vykonávanie kľúčových požiadaviek na plánovanie, ktoré vyplývajú zo smernice o NPP, vrátane prístupu založeného na ekosystémoch, zohľadnenia environmentálnych, hospodárskych, sociálnych a bezpečnostných aspektov, interakcií medzi pevninou a morom, súdržnosti s inými politikami, zapojenia zainteresovaných strán, využívania údajov a spolupráce v rámci EÚ i s tretími krajinami,

- vznikajúce vzorce, ako aj rozdiely medzi členskými štátmi a výzvy, ktoré sú pre členské štáty spoločné, keďže námorné priestorové plánovanie prechádza z počiatočnej fázy prijatia do ďalších plánovacích cyklov.

Z analýzy Komisie vyplýva, že smernica o NPP sa v celej EÚ začína plnohodnotne vykonávať. V súčasnosti prijalo 20 z 22 pobrežných členských štátov aspoň jeden námorný priestorový plán, pričom mnohé z nich už svoje plány preskúmavajú, revidujú alebo cielene aktualizujú. Niekoľko členských štátov vstupuje do druhého alebo tretieho plánovacieho cyklu, čo naznačuje posun od počiatočnej prípravy námorných priestorových plánov k bežnému vykonávaniu, monitorovaniu a adaptívnej revízii.

V tejto správe sa vychádza predovšetkým z námorných priestorových plánov a zo súvisiacej dokumentácie predloženej členskými štátmi, z informácií dostupných prostredníctvom Európskej platformy pre námorné priestorové plánovanie a z dôkazov získaných z podkladovej štúdie[2] vypracovanej pre Komisiu, dialógu o vykonávaní[3], dokumentov Komisie[4], ako aj z projektov a iných zdrojov[5]. Spoločne poskytujú analytický základ pre tu uvedené posúdenie.

---

1 COM/2022/185 final, správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní smernice 2014/89/EÚ, ktorou sa ustanovuje rámec pre námorné priestorové plánovanie.

2 *Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning* (Štúdia o vykonávaní smernice 2014/89/EÚ o námornom priestorovom plánovaní členskými štátmi EÚ).

3 Dialóg o vykonávaní smernice o námornom priestorovom plánovaní s komisárom Costasom Kadisom – Oceány a rybárstvo.

4 Hodnotenie rámcovej smernice o morskej stratégii [SWD(2025) 50].

5 Pozri napríklad Zaucha a kol., *Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States* (Vykonávanie smernice EÚ o NPP: aktuálny stav a skúsenosti získané v 22 členských štátoch EÚ), *Marine Policy*, 2025.

2. POKROK PRI VYKONÁVANÍ OD POSLEDNEJ SPRÁVY

2.1. Prijatie a preskúmanie námorných priestorových plánov

V článku 15 ods. 3 smernice o NPP sa vyžaduje, aby členské štáty vypracovali námorné priestorové plány do 31. marca 2021 a oznámili ich Komisii a dotknutým členským štátom do troch mesiacov od ich uverejnenia (článok 14 ods. 1).

V tomto oddiele je zhrnutý pokrok dosiahnutý pri vykonávaní námorných priestorových plánov od predchádzajúcej správy Komisie, a to za obdobie od 3. mája 2022 do 1. januára 2026.

Napriek lehote do 31. marca 2021 stanovenej v smernici o NPP sa časové harmonogramy a prístupy k prijatiu a revízii námorných priestorových plánov v jednotlivých krajinách EÚ naďalej líšia. Ku dňu uzávierky získavania dôkazov prijalo svoje námorné priestorové plány **20 z 22 pobrežných členských štátov**, pričom ich prijímanie sa od roku 2022 výrazne zrýchlilo. Osem členských štátov prijalo svoje plány v rokoch 2022 až 2024, zatiaľ čo Portugalsko a Dánsko v tom istom období dokončili prijatie a počiatočné aktualizácie svojich plánov[6]. S cieľom zabezpečiť vykonávanie smernice o NPP iniciovala Komisia v rokoch 2021 až 2023 osem konaní o nesplnení povinnosti[7], z ktorých šesť bolo uzavretých po tom, ako príslušné členské štáty úspešne prijali svoje námorné priestorové plány. **Grécko a Chorvátsko**[8] ešte neprijali plán, ktorý by sa vzťahoval na všetky morské vody, hoci v oboch členských štátoch sa na prijatí plánu pracuje. Komisia úzko spolupracuje s oboma členskými štátmi, aby im pomohla čo najrýchlejšie prijať ich námorné priestorové plány.

Oneskorenia pri dodržiavaní lehoty stanovenej na rok 2021 pramenili najmä zo zdĺhavých postupov (napr. environmentálne hodnotenia a koordinácia medzi inštitúciami), zložitého riadenia, z narušení súvisiacich s ochorením COVID-19 a politických alebo geopolitických faktorov. V niektorých prípadoch mali oneskorenia prevažne administratívny charakter, pričom k prijatiu došlo krátko po uplynutí lehoty.

Vo väčšine krajín, ktoré plány prijali medzi prvými, sa teraz uskutočňujú cykly preskúmania alebo revízie. Niekoľko členských štátov už začalo úplné preskúmania (napr. Belgicko, Bulharsko, Španielsko, Francúzsko, Holandsko, Švédsko), zatiaľ čo iné ukončili priebežné

---

6 Bulharsko (2023), Dánsko (2023), Estónsko (2022), Španielsko (2023), Francúzsko (2022), Taliansko (2024), Cyprus (2023), Portugalsko (Azorská poddivízia, 2024), Rumunsko (2023) a Švédsko (2022).

7 V rokoch 2021 až 2023 boli začaté konania o nesplnení povinnosti proti Bulharsku, Grécku, Španielsku, Chorvátsku, Taliansku, Cypru, Portugalsku a Rumunsku z dôvodu, že tieto krajiny nevypracovali námorné priestorové plány a nepredložili ich Komisii, ako sa vyžaduje podľa smernice o NPP. V roku 2023 boli ukončené konania proti Bulharsku [INFR(2022)2025] a Španielsku [INFR(2022)2027]. Konania proti Cypru [INFR(2021)2227], Portugalsku [INFR(2023)2042] a Rumunsku [INFR(2021)2224] boli ukončené v roku 2024. Konanie proti Taliansku [INFR(2021)2223] bolo v decembri 2024 stiahnuté zo Súdneho dvora. Otvorené zostávajú len konania proti Chorvátsku [INFR(2021)2225] a Grécku [INFR(2021)2226].

8 Pokiaľ ide o Grécko, Súdny dvor Európskej únie vydal 27. februára 2025 rozsudok vo veci C-128/24 (Európska komisia/Helénska republika), v ktorom konštatoval, že Grécko si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice o NPP. Grécko v apríli 2025 schválilo národnú priestorovú stratégiu pre morský priestor vrátane máp morských oblastí. Na prijatie celého plánu, ktorý ešte nie je hotový, bol dohodnutý časový harmonogram.

hodnotenia alebo naplánovali nadchádzajúce preskúmania (napr. Nemecko, Estónsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko).

Celkovo došlo k posunu od prvotného prijatia k cieleným aktualizáciám, resp. až k prvým cyklom úplného preskúmania. Dva zostávajúce členské štáty, ktoré ešte neprijali námorný priestorový plán, zároveň pokračujú v práci na jeho prijatí.

Tabuľka 1: Aktuálny stav procesov prijímania a revízie námorných priestorových plánov v 22 pobrežných členských štátoch[9]

Členský štát	Dátum prijatia súčasného plánu	Predchádzajúce plány	Procesy revízie a doplnkové alokačné plány
Belgicko	máj 2019	prijatie prvého námorného priestorového plánu: marec 2014	Prebieha príprava tretieho námorného priestorového plánu Belgicka (2026 – 2032) – revízia námorného priestorového plánu sa začala v roku 2023 a po seminári nasledovala verejná konzultácia. Nový plán sa má prijať v roku 2026.
Bulharsko	máj 2023	/	Štúdia uskutočniteľnosti bola vykonaná v rokoch 2023 a 2024. Dokončenie formálnej aktualizácie je plánované do konca roka 2027.
Chorvátsko	prebiehajúci proces	/	/
Cyprus	december 2023	/	V súčasnosti sa nevykonáva preskúmanie.
Dánsko	2023[10]	/	Zmenený v roku 2024 (formálny dodatok k námornému priestorovému plánu), najmä s cieľom začleniť nové ciele v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov na mori a biodiverzity, a v roku 2025 – zmena aktu o námornom priestorovom plánovaní, ktorou sa zavádza systém dočasných testovacích a výskumných projektov mimo určených oblastí.
Estónsko	máj 2022	/	Prebieha monitorovanie a ročné preskúmanie akčného plánu. Formálny proces preskúmania naplánovaný na roky 2026 – 2027 v rámci päťročného cyklu preskúmania, ktorý sa vyžaduje podľa vnútroštátnych právnych predpisov.
Fínsko	december 2020	/	Revízia sa začala v januári/februári 2024; plán sa má aktualizovať/prijať do roku 2027.
Francúzsko	druhá časť (strategické dokumenty): november 2025	prvá časť: 2019; druhá časť: máj 2022 /	Po schválení národnej stratégie v júni 2024 Francúzsko nedávno zrevidovalo strategickú časť svojich námorných priestorových plánov s cieľom určiť nové oblasti, najmä pre veterné parky na mori a „prísne“ chránené

9 Podrobnejšie informácie, ako aj odkazy na národné plány možno nájsť na stránke *Countries* (Krajiny) | Európska platforma pre námorné priestorové plánovanie.

10 Dánsko predložilo svoj prvý námorný priestorový plán na verejnú konzultáciu na obdobie šiestich mesiacov v roku 2021. Návrh plánu bol právne záväzný od okamihu jeho zverejnenia na konzultáciu. V roku 2023 bol vydaný ako vykonávací predpis.

Členský štát	Dátum prijatia súčasného plánu	Predchádzajúce plány	Procesy revízie a doplnkové alokačné plány
			oblasti, a vykonať ďalšie súvisiace zmeny.
Nemecko	september 2021	prijatie prvého námorného priestorového plánu: 2009	V roku 2025 bol uverejnený plán rozvoja lokality, v ktorom sa načrtáva stratégia námorného odvetvia pre veternú energiu na mori. Prebieha strednodobá revízia nemeckého námorného priestorového plánu, ktorá sa má dokončiť v roku 2026.
Grécko	prebiehajúci proces	/	/
Írsko	jún 2021	/	Plán určených námorných oblastí pre južné pobrežie (DMAP) prijatý v októbri 2024 (určuje oblasti s energiou z obnoviteľných zdrojov na mori, ktoré majú pomôcť zabezpečiť 5 GW kapacity veternej energie na mori do roku 2030).
Taliansko	september 2024	/	V súčasnosti sa nevykonáva preskúmanie.
Lotyšsko	máj 2019	/	Priebežná hodnotiaca správa prijatá v októbri 2024. Plánovaný začiatok procesu preskúmania na jeseň 2025.
Litva	september 2021	prijatie prvého námorného priestorového plánu: jún 2015	Plán sa má preskúmať v roku 2030. V tematickom pláne a strategickom environmentálnom hodnotení (SEA) z roku 2024 sa načrtli miesta pre veterné farmy na mori a ich prepojenie s pobrežím.
Malta	júl 2015	/	Vykonalo sa počiatočné interné preskúmanie. Pokračuje sa vo vykonávaní, pričom sa čaká na usmernenie vlády o ďalších krokoch.
Holandsko	marec 2022	prijatie prvého plánu: 2009[11] prijatie druhého plánu: december 2015[12]	V súčasnosti prebieha čiastočná revízia programu pre Severné more (2022 – 2027), ktorá sa okrem iného zaoberá vyššími cieľmi v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov na mori. Návrh čiastočnej revízie bol predložený parlamentu 22. apríla 2025; verejná konzultácia od 19. mája 2025; dokončenie sa očakáva v roku 2026.
Poľsko	apríl 2021 s technickou zmenou v decembri 2022[13]		Priebežné hodnotenie uverejnené 9. mája 2025; prijaté rozhodnutie o aktualizácii; ministerstvo hľadá zdroje financovania; rozsiahla aktualizácia sa má začať v roku 2026 (v závislosti od dostupnosti

11 Politický dokument pre Severné more na roky 2009 – 2015.

12 Druhý priestorový plán, politický dokument pre Severné more na roky 2016 – 2021, je aktualizáciou dokumentu na roky 2009 – 2015.

13 V nadväznosti na právnu hrozbu zo strany kanadského držiteľa koncesie na ťažbu ropy a zemného plynu, ktorého práva vzťahujúce sa na západnú časť pomoranského pobrežia Baltského mora boli z plánu z roku 2021 vynechané, sa v revízii námorného priestorového plánu z roku 2022, ktorá sa považuje za „technickú zmenu“, upravili tri oblasti povodia tak, aby tieto činnosti zahŕňali, čím sa predišlo nárokom na kompenzáciu a nevyžadovalo sa nové strategické environmentálne hodnotenie (SEA) ani verejná konzultácia.

Členský štát	Dátum prijatia súčasného plánu	Predchádzajúce plány	Procesy revízie a doplnkové alokačné plány
			rozpočtu) a očakáva sa, že bude trvať 2,5 roka až 3 roky.
Portugalsko	december 2019 (pevninská časť a Madeira) a október 2024 (Azory)	/	Plán prideľovania energie z obnoviteľných zdrojov na mori (PAER, 2025) je automaticky prepojený s plánom *Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional* (PSOEM).
Rumunsko	november 2023	/	V súčasnosti sa nevykonáva preskúmanie.
Španielsko	február 2023	/	Preskúmanie sa začalo v roku 2024; všetkých päť plánov pre každú z piatich španielskych morských poddivízií sa musí zrevidovať v zákonnej lehote do 31. decembra 2027.
Slovinsko	júl 2021	/	V súčasnosti sa nevykonáva preskúmanie. Ďalšia formálna revízia sa očakáva v roku 2031, pričom prípravné práce sa majú začať v roku 2029.
Švédsko	február 2022	/	Revízia plánov s cieľom okrem iného splniť nové ciele v oblasti rozvoja veternej energie z obnoviteľných zdrojov na mori a vytvoriť chránené morské oblasti – návrhy na zmenu plánu predložené vláde v januári 2025.

2.2. Vykonávanie požiadaviek na námorné priestorové plány stanovených v smernici o NPP

V nasledujúcich oddieloch sa uvádza posúdenie toho, ako členské štáty vykonávajú minimálne požiadavky stanovené v smernici o NPP. Analýza je štruktúrovaná na základe príslušných ustanovení smernice a skúmajú sa v nej prístupy prijaté v národných námorných priestorových plánoch a súvisiacich vykonávacích rámcoch.

V smernici o NPP sa stanovuje flexibilný rámec, ktorý členským štátom poskytuje širokú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o spôsob vykonávania jej požiadaviek v súlade s ich vnútroštátnym ústavným usporiadaním, administratívnymi štruktúrami, právnymi systémami a osobitnými námornými charakteristikami. Členské štáty v dôsledku toho prijali viaceré odlišné modely plánovania, mechanizmy riadenia a technické riešenia na vykonávanie ustanovení smernice.

Pripomienky a odkazy vzťahujúce sa na porovnanie rôznych úrovní alebo foriem vykonávania v nasledujúcich oddieloch majú preto opisný a analytický charakter. Ich cieľom je uľahčiť porovnávanie, identifikovať trendy a poukázať na vzorce vykonávania v rámci EÚ. V prípade, že sa zvolili odlišné prístupy, nie je zámerom naznačovať, že to znamená nedodržiavanie povinností alebo neuspokojivé vykonávanie.

2.2.1. Článok 5 ods. 1 – Uplatňovanie prístupu založeného na ekosystémoch

Členské štáty sa vo všeobecnosti odvolávajú na uplatňovanie prístupu založeného na ekosystémoch k námornému priestorovému plánovaniu v súlade s článkom 5 ods. 1 smernice

o NPP. V praxi sa však rozsah uplatňovania prístupu založeného na ekosystémoch a jeho dôslednosť v jednotlivých krajinách výrazne líšia a závisia od rôznych ústavných, administratívnych a regulačných usporiadaní. Prístup založený na ekosystémoch sa vo veľkej miere uvádza ako hlavná zásada v cieľoch námorných priestorových plánov a vykonáva sa hlavne prostredníctvom sprievodných postupov environmentálneho hodnotenia.

V celej EÚ sa strategické environmentálne hodnotenie[14] (SEA) stalo hlavným prostriedkom uplatňovania prístupu založeného na ekosystémoch. Environmentálne základné scenáre, analýzy tlaku, posudzovanie alternatív a zmierňujúce opatrenia sú zvyčajne štruktúrované podľa ekologických zložiek a ľudských tlakov, pričom často vychádzajú z deskriptorov a monitorovacích rámcov rámcovej smernice o morskej stratégii[15]. V mnohých prípadoch je strategické environmentálne hodnotenie – prípadne spolu s príslušným posúdením[16] – hlavným zdrojom dôkazov o tom, že interakcie ekosystémov, kumulatívne tlaky a environmentálne limity boli zohľadnené na strategickej úrovni.

Vo väčšine námorných priestorových plánov sa preto prístup založený na ekosystémoch uplatňuje skôr procedurálne než prostredníctvom výslovných pravidiel zonácie založenej na ekosystémoch alebo prahových hodnôt zahrnutých v písomnom opise plánu. Miera vplyvu prístupu založeného na ekosystémoch na priestorové rozhodnutia sa značne líši. Vo viacerých členských štátoch sa o zonácii, ochranných opatreniach, podmienkach alebo vylúčeniach pre konkrétne spôsoby využitia (najmä energia z obnoviteľných zdrojov na mori, ťažba a plavba) preukázateľne rozhodlo na základe zistení strategického environmentálneho hodnotenia. V ostatných členských štátoch zostávajú úvahy týkajúce sa prístupu založeného na ekosystémoch na všeobecnejšej úrovni, pričom sa očakáva, že environmentálne obmedzenia sa budú riešiť predovšetkým vo fáze schvaľovania projektov prostredníctvom následného posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Členské štáty vo všeobecnosti zakotvujú vykonávanie prístupu založeného na ekosystémoch v existujúcich environmentálnych rámcoch EÚ, najmä v rámcovej smernici o morskej stratégii, právnych predpisoch o sústave Natura 2000 a vo vnútroštátnych systémoch monitorovania morí. Často sa uvádza zosúladenie s cieľmi dobrého environmentálneho stavu, avšak len v niektorých plánoch sa toto zosúladenie premieta do štruktúrovaných hodnotiacich rámcov založených na deskriptoroch alebo do analýz kumulatívneho vplyvu, ktorými sa priamo usmerňujú plánovacie rozhodnutia[17]. V ostatných prípadoch sú odkazy na fungovanie a odolnosť ekosystémov zväčša naratívne. Pri uplatňovaní prístupu založeného na ekosystémoch sa odrážajú aj rozdiely v modeloch riadenia. Centralizované systémy sa

[14] V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie.

[15] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/56/ES zo 17. júna 2008, ktorou sa ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti morskej environmentálnej politiky (rámcová smernica o morskej stratégii).

[16] V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES z 30. novembra 2009 o ochrane voľne žijúceho vtáctva (toto je kodifikované znenie pôvodnej smernice 79/409/EHS) a smernicou Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

[17] Túto pripomienku potvrdzuje aj hodnotenie Komisie týkajúce sa vykonávania rámcovej smernice o morskej stratégii. V záverečnej správe [COM(2020) 259] sa uvádza, že pokrok pri stanovovaní prahových hodnôt na určenie dobrého environmentálneho stavu bol pomalý a že existujú značné rozdiely v tom, ako členské štáty vymedzujú a určujú dobrý environmentálny stav v rámci jednotlivých deskriptorov, čo naznačuje, že stanovenie deskriptorov ako základu pre hodnotenie je naďalej neúplné a nerovnomerné.

zvyčajne spoliehajú na environmentálne hodnotenia na národnej úrovni, ktoré zahŕňajú ekosystémové aspekty. Vo viacúrovňových alebo federálnych systémoch sa na druhej strane rozdeľuje vykonávanie prístupu založeného na ekosystémoch medzi procesy na národnej a nižšej ako národnej úrovni, čo niekedy vedie k nerovnomernému uplatňovaniu v jednotlivých morských oblastiach. Prístupy k plánovaniu založené na morských oblastiach alebo úsekoch pobrežia pomohli niektorým členským štátom prispôsobiť hodnotenia ekosystémov regionálnym ekologickým podmienkam, čím sa vo väčšej miere podporilo miestne orientované uplatňovanie prístupu založeného na ekosystémoch.

Príklady osvedčených postupov[18]:

- Írsko uplatnilo strategické environmentálne hodnotenie založené na cieľoch, v rámci ktorého sa každá politika národného rámca námorného plánovania testovala na základe strategických environmentálnych cieľov zahŕňajúcich všetky aspekty smernice o strategickom environmentálnom hodnotení (biodiverzita, zdravie ľudí, voda, klíma, krajina, kultúrne dedičstvo atď.). Strategické environmentálne hodnotenie poskytuje dôkazy o úplnom preverení/určení rozsahu, iteratívnom testovaní pomocou cieľov strategického environmentálneho hodnotenia a integrovanom vyhlásení o vplyve na sústavu Natura a primeranom vyhodnotení. Vo vyhlásení o strategickom environmentálnom hodnotení sa vysvetľuje, ako sa národný rámec námorného plánovania zmenil na základe konzultácií a hodnotenia. Toto je príklad, keď strategické environmentálne hodnotenie jednoznačne ovplyvnilo obsah plánu.
- V dánskom strategickom environmentálnom hodnotení z roku 2023 sa posudzuje každá zmena námorného priestorového plánu na základe všetkých 11 deskriptorov rámcovej smernice o morskej stratégii, pričom sa používajú tabuľky tlakov špecifických pre jednotlivé deskriptory s cieľom preskúmať, ako odstránenie akvakultúry a ťažobných oblastí alebo rozšírenie zón energie z obnoviteľných zdrojov na mori a zón ukladania CO_2 ovplyvňuje dobrý environmentálny stav. Týmto štruktúrovaným prístupom sa posilňuje priame prepojenie medzi analýzou tlakov, cieľmi v oblasti dobrého environmentálneho stavu a konečnými rozhodnutiami o zonácii.
- V estónskom strategickom environmentálnom hodnotení sa kombinuje analýza tlakov podľa rámcovej smernice o morskej stratégii s modelovaním kumulatívnych vplyvov (PlanWise4Blue)[19]. Modelové výstupy, z ktorých vyplynuli vysoké riziká pre vtáctvo a netopiere, najmä v súvislosti s výstavbou klastrov veterných parkov v Rižskom zálive, viedli k premiestneniu oblastí využívajúcich veternú energiu a k zavedeniu cielených zmierňujúcich opatrení pre ťažbu, akvakultúru a obranné činnosti.

[18] Ďalšie príklady za jednotlivé krajiny nájdete v podkladovej štúdii. Významným príkladom prístupu viacerých krajín k začleneniu strategického environmentálneho hodnotenia je projekt „Strategické plánovanie založené na ekosystémoch pre udržateľnú budúcnosť Baltského mora“ (SEABAS), ktorý je v súčasnosti financovaný z programu Interreg pre región Baltského mora.

[19] PlanWise4Blue | Európska platforma pre námorné priestorové plánovanie.

Celkovo z posledných revízií námorných priestorových plánov vyplýva, že sa dosiahol jasný pokrok, pokiaľ ide o vykonávanie článku 5 ods. 1, pričom sa systematickejšie využívajú environmentálne údaje, analýza kumulatívneho tlaku a prepojenia s cieľmi rámcovej smernice o morskej stratégii. Zároveň je však praktické uplatňovanie prístupu založeného na ekosystémoch v jednotlivých krajinách stále nerovnomerné. Čiastočne to odráža rozdielne vnútroštátne výklady tohto pojmu a absenciu operatívnejšieho rámca na úrovni EÚ. Hoci sa aspekty založené na ekosystémoch vo veľkej miere riešia prostredníctvom strategického environmentálneho hodnotenia a súvisiacich postupov, v budúcich plánovacích cykloch existuje priestor na systematickejšie premietnutie týchto analýz do jasne formulovaných priestorových ustanovení, rozhodovacích kritérií a monitorovacích štruktúr v rámci samotných námorných priestorových plánov.

2.2.2. Zohľadnenie environmentálnych, hospodárskych, sociálnych a bezpečnostných aspektov

Celkovo možno konštatovať, že členské štáty sa pri príprave a vykonávaní námorných priestorových plánov systematicky zaoberali environmentálnymi, hospodárskymi, sociálnymi a bezpečnostnými aspektmi v súlade s článkom 6 ods. 2 písm. b) smernice o NPP. Environmentálnym aspektom sa vo všeobecnosti venovala najväčšia pozornosť a boli dôsledne začlenené do námorných priestorových plánov, čo svedčí o silnom prepojení s procesmi strategického environmentálneho hodnotenia a zosúladení s povinnosťami vyplývajúcimi z právnych predpisov EÚ v oblasti životného prostredia. Hospodárske aspekty sa riešili predovšetkým prostredníctvom priestorovej organizácie kľúčových námorných odvetví, najmä energie z obnoviteľných zdrojov na mori, námornej dopravy, prístavov a iných činností modrého hospodárstva (napríklad akvakultúra). Sociálne aspekty boli na druhej strane začlenené nerovnomernejšie, často skôr prostredníctvom konzultácií so zainteresovanými stranami (napríklad s odvetvím rybolovu) a plánovacích cieľov na vysokej úrovni než prostredníctvom špecializovaných analytických rámcov. Bezpečnostné aspekty, najmä obmedzenia súvisiace s námornou bezpečnosťou a obranou, sa bežne odrážajú v priestorových označeniach, opatreniach týkajúcich sa trás a zónach s vylúčením alebo obmedzením.

Príklady[20] bezpečnostných aspektov v námorných priestorových plánoch:

Bezpečnostné požiadavky sú zakotvené vo viacerých námorných priestorových plánoch. Írsko vyžaduje posudzovanie rizík na úrovni projektov v oblasti plavby a pátrania a záchrany [s použitím nástrojov, ako je napríklad súbor nástrojov vyvinutý Medzinárodným združením pre námornú signalizáciu (IALA)], ktoré je zosúladené s národným plánovaním v oblasti núdzových situácií a obrany. Súčasťou plánov Francúzska týkajúcich sa pobrežia sú špecializované oddiely venované analýze rizík a zoznamy opatrení týkajúcich sa námorného dozoru a kapacity v oblasti reakcie. Švédsko podporuje systémy riadenia námornej dopravy, od ktorých sa očakáva zníženie počtu kolízií a uviaznutí na dne o viac ako 60 %, a identifikuje potreby v oblasti modernizácie prístavov a plavebných kanálov v záujme riešenia bezpečnostných nedostatkov. Z týchto príkladov vyplýva, ako môže námorné priestorové plánovanie zvýšiť námornú bezpečnosť prostredníctvom štruktúrovaného hodnotenia a koordinácie so špecializovanými orgánmi.

[20] *Ďalšie príklady nájdete v podkladovej štúdii.*

Nedávny vývoj naznačuje, že došlo k postupnému posunu od deskriptívneho prístupu k štruktúrovanejšiemu zvažovaniu kompromisov medzi jednotlivými cieľmi. Vo viacerých členských štátoch sa revízie námorných priestorových plánov čoraz viac zameriavajú na dosiahnutie rovnováhy medzi snahou urýchliť využívanie energie z obnoviteľných zdrojov na mori a potrebou chrániť biodiverzitu, umožniť koexistenciu rybolovu s inými odvetviami a zabezpečiť bezpečnosť plavby. Vzhľadom na rastúcu konkurenciu vo vzťahu k morskému priestoru a potrebu chrániť kritickú infraštruktúru sa do popredia dostávajú bezpečnostné aspekty, zatiaľ čo hospodárske a environmentálne ciele sú na úrovni námorných priestorových plánov v súčasnosti stanovené explicitnejšie než v prvom plánovacom cykle.

Napriek tomuto pokroku pretrvávajú rozdiely, pokiaľ ide o rozsah sociálno-ekonomických a bezpečnostných analýz a rozsah ich uplatňovania v praxi. V prípade environmentálnych aspektov existujú lepšie zavedené metodiky a je lepšia dostupnosť údajov, zatiaľ čo sociálne vplyvy a kumulatívne sociálno-ekonomické účinky sa často riešia kvalitatívne. Celkovo sa námorné priestorové plánovanie čoraz viac využíva ako strategický rámec na zosúladenie environmentálnych, hospodárskych, sociálnych a bezpečnostných hľadísk, hoci sa očakáva, že metodiky sa budú ďalej rozvíjať, keď členské štáty vstúpia do ďalších plánovacích cyklov.

2.2.3. Presadzovanie súdržnosti

Od prvého cyklu vykonávania členské štáty postupne zintenzívnili svoje úsilie o podporu súdržnosti medzi námorným priestorovým plánovaním a súvisiacimi politikami, stratégiami a plánovacími procesmi, ako sa vyžaduje v článku 6 ods. 2 písm. c) smernice o NPP. Všetky pobrežné členské štáty v súčasnosti výslovne uznávajú námorné priestorové plánovanie ako koordinačný rámec na zosúladenie environmentálnych, odvetvových a priestorových cieľov v morskom prostredí, aj keď miera súladu jednotlivých politík sa v jednotlivých krajinách líši.

Najdôslednejší prístup k dosiahnutiu tohto cieľa možno vidieť v morských environmentálnych politikách[21], ktoré boli zosúladené s cieľmi a dôkazmi požadovanými podľa rámcovej smernice o morskej stratégii, smernice o vtákoch[22] a smernice o biotopoch[23]. V mnohých prípadoch sa environmentálne požiadavky odrážajú v priestorových označeniach, podmienkach plánovania alebo ochranných ustanoveniach, ktoré sú podporované procesmi strategického environmentálneho hodnotenia. V iných členských štátoch sa konzistentnosť zabezpečuje skôr prostredníctvom odkazov na vysokej úrovni a procesnej koordinácie, pričom konkrétna integrácia politík sa rieši v neskorších fázach alebo individuálnym posúdením v jednotlivých prípadoch.

Väčšina členských štátov sa výslovne odvoláva na prepojenie s rámcovou smernicou o morskej stratégii a rámcovou smernicou o vode[24], a to často zosúladením environmentálnych cieľov a priestorových označení. V niektorých prípadoch dohliadajú na vykonávanie smernice o NPP

[21] Pozri aj hodnotenie rámcovej smernice o morskej stratégii [SWD(2025) 50], časť 1 – kapitola Súdržnosť.

[22] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES z 30. novembra 2009 o ochrane voľne žijúceho vtáctva (kodifikované znenie).

[23] Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

[24] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva.

aj rámcovej smernice o morskej stratégii tie isté orgány, čo uľahčuje výmenu údajov a odborných znalostí.

Príklad osvedčeného postupu[25]: Francúzsko používa plne integrovaný nástroj na úrovni pobrežia (*Documents Stratégiques de Façade*, DSF), ktorý slúži zároveň ako námorný priestorový plán a strategický rámec na vykonávanie rámcovej smernice o morskej stratégii. Environmentálne záväzky (sústava Natura 2000, ciele rámcovej smernice o morskej stratégii, záväzky na základe rámcovej smernice o vode) sú zahrnuté do máp využívania v rámci nástroja DSF a akčného plánu pre konkrétne pobrežie (pozostávajúceho z tematických zoznamov opatrení), čím sa zabezpečuje, že priestorové usmernenie a riadiace opatrenia sú spojené v jednom plánovacom dokumente.

Okrem environmentálnej politiky sa námorné priestorové plánovanie v súčasnosti intenzívnejšie využíva na zlepšenie koordinácie s rámcami pre energetiku, námornú dopravu, rozvoj prístavov a pobrežné plánovanie. Z nedávnych revízií a cielených aktualizácií plánov je zrejmá tendencia k jasnejšiemu chápaniu interakcie námorného priestorového plánovania s národnými odvetvovými stratégiami, najmä v prípade významných priestorových dôsledkov. Zosúladenie naďalej ovplyvňujú rozdiely v riadiacich štruktúrach, plánovacích cykloch a právnych mandátoch, námorné priestorové plánovanie sa však čoraz viac uznáva ako stabilný referenčný rámec na riadenie týchto interakcií.

V určitých prípadoch, a najmä v husto využívaných oblastiach, si súdržné plánovanie vyžaduje, aby sa uvažovalo aj o spoločnom využívaní priestoru rôznymi zainteresovanými stranami. Vo viacerých členských štátoch sa čoraz častejšie uvažuje o synergiách a možnostiach spoločného umiestnenia, a to aj prostredníctvom nových prístupov k oblastiam mnohorakého využitia, ktoré zvyčajne zahŕňajú obnoviteľné zdroje energie na mori a akvakultúru alebo kombinujú ciele v oblasti energetickej infraštruktúry a biodiverzity. Hoci mechanizmy na hodnotenie interakcií existujú vo všetkých členských štátoch, tieto prístupy majú naďalej prevažne prieskumný charakter a spoliehajú sa skôr na experimentovanie na základe projektov než na formálne postupy plánovania. Skutočný prístup na základe „mnohorakého využitia už v štádiu návrhu“ by si vyžadoval aj silný záväzok a včasné zapojenie dotknutých zainteresovaných strán.

Skúsenosti z vykonávania námorného priestorového plánovania celkovo poukazujú na postupný prechod od formálnych kontrol konzistentnosti k vecnejšej koordinácii. Aj keď sa prístupy členských štátov líšia, existuje spoločný trend smerujúci k začleneniu súdržnosti do bežných mechanizmov riadenia, ktoré sú podporované medzirezortnými koordinačnými mechanizmami, spoločne využívanými dátovými systémami a opakovanými revíziami plánov. Očakáva sa, že tento trend bude pokračovať, a to vzhľadom na to, že sa zvyšuje vyspelosť námorného priestorového plánovania a členské štáty vstupujú do ďalších plánovacích cyklov.

2.2.4. Interakcie medzi pevninou a morom

Všetky členské štáty sa vo svojich rámcoch námorného priestorového plánovania zaoberali interakciami medzi pevninou a morom, ako sa vyžaduje v článku 4 ods. 2 a článku 6 ods. 2 písm. a) smernice o NPP. Hĺbka, rozsah a intenzita interakcií medzi pevninou a morom sa však

[25] Ďalšie príklady nájdete v podkladovej štúdii.

v jednotlivých krajinách značne líšia, čo odráža rozdiely v ústavnom usporiadaní, administratívnych právomociach a regulačných tradíciách, najmä pokiaľ ide o rozdelenie zodpovednosti medzi orgánmi v oblasti námorného a suchozemského plánovania.

Väčšina členských štátov považuje interakcie medzi pevninou a morom za prierezové hľadisko namiesto toho, aby ich riešila prostredníctvom plne integrovaného prístupu k plánovaniu. V námorných priestorových plánoch sa bežne identifikujú kľúčové rozhrania, ako sú prístavy a prístup pre lodnú dopravu, energetické pripojenia a pripojenia do siete, ochrana pobrežia, environmentálne tlaky pochádzajúce z pevniny a ekologická prepojenosť pozdĺž pobrežia. V procesoch strategického environmentálneho hodnotenia sa často podporovala integrácia týchto rozhraní tým, že sa zdôrazňovali kumulatívne účinky morských a pobrežných politík a potreba súladu medzi nimi.

Pokročilejšie prístupy boli zaznamenané tam, kde inštitucionálne opatrenia umožňujú úzku koordináciu medzi systémami námorného a suchozemského plánovania. V týchto prípadoch poskytujú námorné priestorové plány jasnejšie usmernenie o zosúladení využívania mora s infraštruktúrou na pevnine, rámcami rozvoja pobrežia a cieľmi environmentálneho manažérstva. Viaceré členské štáty v nedávnych aktualizáciách svojich námorných priestorových plánov venovali väčšiu pozornosť interakciám medzi pevninou a morom, najmä v reakcii na zvýšené využívanie energie z obnoviteľných zdrojov na mori, rozvoj prístavov a potreby adaptácie na zmenu klímy.

Naopak, v členských štátoch s roztrieštenejšími riadiacimi štruktúrami alebo so silným oddelením kompetencií v oblasti suchozemského a námorného plánovania (kde sa námorné priestorové plány vzťahujú len na výhradnú hospodársku zónu) sa interakcie medzi pevninou a morom často riešili prostredníctvom zastrešujúcich odkazov, pričom vykonávanie sa zväčša ponechalo na rozhodovanie na úrovni projektov a odvetvové postupy vydávania povolení.

2.2.5. Zapojenie zainteresovaných strán a účasť verejnosti

Všetky členské štáty zaviedli opatrenia na zabezpečenie zapojenia zainteresovaných strán a účasti verejnosti na námornom priestorovom plánovaní v súlade s článkom 6 ods. 2 písm. d) a článkom 9 smernice o NPP. Účasť verejnosti je všeobecne zakotvená v zákonných postupoch plánovania a environmentálneho hodnotenia, čím sa zabezpečujú minimálne a právne vyhovujúce možnosti konzultácií. Keďže námorné priestorové plánovanie zahŕňa významné environmentálne aspekty a vplyvy, členské štáty musia pri zapájaní zainteresovaných strán a verejnosti do procesu námorného priestorového plánovania, najmä pri vykonávaní strategického environmentálneho hodnotenia, uplatňovať zásady smernice o účasti verejnosti[26].

Okrem týchto základných požiadaviek sa prístupy k zapojeniu zainteresovaných strán v podmienkach jednotlivých krajín výrazne líšia, čo odráža rozdiely v ústavných štruktúrach, administratívnych tradíciách, kultúre plánovania a regulačných rámcoch.

[26] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/35/ES z 26. mája 2003, ktorou sa ustanovuje účasť verejnosti pri navrhovaní určitých plánov a programov týkajúcich sa životného prostredia a ktorou sa menia a dopĺňajú s ohľadom na účasť verejnosti a prístup k spravodlivosti smernice Rady 85/337/EHS a 96/61/ES.

Zapojenie zainteresovaných strán v členských štátoch sa vo všeobecnosti zmenilo z prevažne formálnych konzultácií na štruktúrovanejší a v niektorých prípadoch trvalejší model zapojenia. Prvá generácia námorných priestorových plánov sa vo veľkej miere spoliehala na verejné konzultácie uskutočnené počas prípravnej fázy námorného priestorového plánu a procesu strategického environmentálneho hodnotenia. V prípade najnovších plánov a prebiehajúcich preskúmaní sa verejné konzultácie čoraz viac dopĺňajú cielenými odvetvovými konzultáciami, tematickými seminármi, dvojstrannými výmenami a digitálnymi nástrojmi, ako sú interaktívne mapovacie platformy[27].

Existuje jasný trend posilňovania zapojenia viacerých odvetví, najmä medzi orgánmi a zainteresovanými stranami v oblasti energetiky, námornej dopravy, životného prostredia, rybolovu a rozvoja pobrežia. Vo viacerých členských štátoch boli zriadené stále alebo polostále poradné či koordinačné orgány, ako aj medzirezortné výbory na podporu vykonávania a následných opatrení, ktoré umožňujú, aby dialóg zainteresovaných strán presiahol fázu prijímania a prešiel do fázy monitorovania a preskúmania. Ak takéto štruktúry existujú, prispievajú k väčšej transparentnosti, predvídateľnosti a spoločnej zodpovednosti za výsledky námorného priestorového plánovania.

Príklady osvedčených postupov:

- Cyprus ponúka príklad dobre navrhnutého a transparentného konzultačného postupu. Tento postup zahŕňa dve fázy celoštátnych konzultácií, v rámci ktorých sa kombinujú prezentácie v jednotlivých mestách s online platformou pre písomné podania, pričom sa verejnosti sprístupňujú všetky návrhy máp. Dôležité je, že podnety viedli k hmatateľným zmenám námorných priestorových plánov. Premiestnili sa napríklad akvakultúrne jednotky, aby sa predišlo konfliktom s energetickou infraštruktúrou, zaviedli sa vyhradené zóny na kladenie káblov, aby sa znížili riziká pre plavbu, a formalizovali sa oblasti mnohorakého využitia na riadenie koexistencie činností, ako sú energetika, doprava, cestovný ruch, kultúrne dedičstvo a obrana. Spôsob formovania konečného plánu sa zdokumentoval v konsolidovanej správe o pripomienkach a odpovediach, čím sa zabezpečila úplná vysledovateľnosť.
- V Holandsku sú zainteresované strany v oblasti rybolovu zapojené do námorného priestorového plánovania prostredníctvom štruktúrovaného a nepretržitého procesu zapojenia, ktorý sa uplatňoval najmä pri revízii námorného priestorového plánu pre Severné more v súvislosti s rozšírením využívania energie z obnoviteľných zdrojov na mori. Okrem zákonných verejných konzultácií sa rybárske organizácie, ako napríklad VisNed (holandské rybárske združenie) a POV (holandská organizácia výrobcov v oblasti rybolovu), zúčastňujú na špecializovanom odvetvovom dialógu a cielených výmenách. Týmto postupom sa riešia problémy rybolovu, ako je prístup k rybolovným oblastiam, bezpečnosť a koexistencia, ako aj environmentálne a energetické ciele, podpora transparentnosti a informované kompromisy. Pretrvávajú výzvy vrátane priestorových konfliktov, bezpečnostných rizík a chýbajúcich údajov. Na vyváženie protichodných záujmov sa skúmajú inovatívne riešenia, ako je dynamická zonácia a kolaboratívny výskum [napr. ekologický program pre veternú energiu na mori (Wozep)]. Holandský prístup je zosúladený so

[27] Štúdia Európskej komisie o zapojení zainteresovaných strán do námorného priestorového plánovania, 2023 – https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

smernicou o NPP a zahŕňa medzinárodnú spoluprácu so susednými krajinami v oblasti Severného mora.

Hĺbka, kontinuita a vyváženosť zapojenia zainteresovaných strán je však stále nerovnomerná. Zatiaľ čo inštitucionálne zainteresované strany a dobre organizovaní odvetvoví aktéri – najmä veľké námorné odvetvia – sa vo všeobecnosti dobre začleňujú do plánovacích procesov, začlenenie miestnych komunít, maloobjemového rybolovu, prevádzkovateľov akvakultúry, menších hospodárskych subjektov a organizácií občianskej spoločnosti zostáva oveľa variabilnejšie a často sa obmedzuje na *ad hoc* konzultácie, a to namiesto toho, aby boli tieto subjekty systematicky a trvalo začlenené v rámci celého plánovacieho cyklu. Kapacitné obmedzenia správnych orgánov a zainteresovaných strán, rozdielne mandáty na rôznych úrovniach verejnej správy a zložitosť procesov národného priestorového plánovania sú v niektorých členských štátoch naďalej prekážkou dôslednejšieho a inkluzívnejšieho zapojenia.

2.2.6. Využívanie najlepších dostupných údajov a výmena údajov

Námorné priestorové plánovanie v členských štátoch sa opiera o široké a čoraz štruktúrovanejšie využívanie údajov v súlade s článkom 6 ods. 2 písm. e) a článkom 10 smernice o NPP. Všetky námorné priestorové plány vychádzajú z kombinácie existujúcich environmentálnych, sociálno-ekonomických a odvetvových súborov údajov a opierajú sa predovšetkým o údaje vytvorené na základe právnych predpisov EÚ, najmä rámcovej smernice o morskej stratégii, smernice o vtákoch a smernice o biotopoch, a príslušných odvetvových rámcov, ktoré sú doplnené zdrojmi na úrovni morských oblastí alebo zdrojmi na úrovni EÚ, ako sú EMODnet, služba monitorovania morského prostredia programu Copernicus a Európsky atlas morí.

Vo väčšine prípadov organizujú orgány využívanie údajov prostredníctvom špecializovaných vnútroštátnych procesov alebo platforiem, ktorými sa konsolidujú podnety od rôznych príslušných orgánov a monitorovacích systémov.

Strategické environmentálne hodnotenie (SEA) bežne slúži ako primárny mechanizmus na organizovanie a validáciu environmentálnych údajov, ktoré sa potom začleňujú do námorných priestorových plánov. Environmentálne základné scenáre, analýzy tlakov a posúdenia kumulatívneho vplyvu sa zvyčajne opierajú o údaje z monitorovania na základe rámcovej smernice o morskej stratégii, inventáre sústavy Natura 2000, národné mapovanie morského dna, súbory údajov o rybolove a lodnej doprave a informácie špecifické pre jednotlivé odvetvia (napr. energia z obnoviteľných zdrojov na mori, prístavy, káble). Niekoľko členských štátov konkrétne vychádza z deskriptorov, ukazovateľov a hodnotiacich cyklov na základe rámcovej smernice o morskej stratégii, ktoré slúžia ako environmentálny základ pre to, ako sa údaje využívajú pre ich námorné priestorové plány, zatiaľ čo iné členské štáty z nich vo väčšej miere čerpajú nepriamo, pričom uvedené položky majú slúžiť ako kontextové dôkazy na pomoc pri vypracúvaní námorných priestorových plánov a pri rozhodovaní o vydávaní povolení.

V záujme podpory námorného priestorového plánovania investovali mnohé členské štáty do národnej alebo regionálnej infraštruktúry námorných údajov. Príkladom takejto infraštruktúry sú námorné geoportály, zdieľané platformy GIS a nástroje na podporu rozhodovania, ktoré umožňujú priestorové prekrytie spôsobov využívania, obmedzení a environmentálne citlivých

oblastí. V niektorých prípadoch sú tieto systémy navrhnuté tak, aby podporovali nielen prípravu námorných priestorových plánov, ale aj strategické environmentálne hodnotenia, primerané vyhodnotenia a následné povolenia na úrovni projektov, čím sa zlepšuje konzistentnosť v jednotlivých fázach plánovania a udeľovania povolení.

Zároveň možno medzi členskými štátmi pozorovať značné rozdiely v porovnateľnosti údajov a v ich operatívnom využívaní, čo odráža rozdiely v dostupnosti údajov a technických kapacitách. V niekoľkých prípadoch sa v námorných priestorových plánoch alebo strategických environmentálnych hodnoteniach výslovne berú na vedomie obmedzenia údajov, najmä v súvislosti s ekosystémovými službami, kumulatívnymi tlakmi, dôsledkami zmeny klímy a so sociálno-ekonomickými interakciami. V prípade chýbajúcich údajov sa v rámci námorných priestorových plánov bežne uplatňujú prístupy predbežnej opatrnosti, podrobná analýza sa odkladá na ďalšie plánovacie cykly alebo sa pri spresňovaní dôkazov vychádza z posúdení na úrovni projektov.

Príklady osvedčených postupov:

- Španielsko využíva platformu INFOMAR na harmonizáciu súborov údajov a kritérií vydávania povolení na účely námorného priestorového plánovania, rámcovej smernice o morskej stratégii a orgánov manažmentu pobrežnej zóny, čím sa uľahčuje operatívne zosúladenie v rôznych oblastiach politiky.
- Najmä členské štáty v oblasti Baltského a Severného mora systematicky využívajú regionálne súbory údajov a nástroje vyvinuté v rámci projektov HELCOM-VASAB, OSPAR a projektov námorného priestorového plánovania financovaných z prostriedkov EÚ.

2.2.7. Spolupráca medzi členskými štátmi a na úrovni morských oblastí

V súlade s článkom 6 ods. 2 písm. f) a článkom 11 smernice o NPP sa ďalej posilnila spolupráca medzi členskými štátmi v oblasti námorného priestorového plánovania. Spolupráca je štandardným prvkom procesov námorného priestorového plánovania, najmä v spoločných morských oblastiach, a je zakotvená prostredníctvom kombinácie formálnych postupov, regionálnych rámcov a projektovej spolupráce. Stupeň a typ spolupráce a jej praktický vplyv na výsledky plánovania sa však v jednotlivých morských oblastiach a krajinách výrazne líšia.

Väčšina členských štátov má zavedené mechanizmy na konzultácie, koordináciu a výmenu informácií so susednými krajinami. Zvyčajne majú podobu konzultácií v rámci strategického environmentálneho hodnotenia a námorného priestorového plánovania, dvojstranných stretnutí a účasti v regionálnych štruktúrach morských oblastí. Cezhraničné konzultácie v rámci strategického environmentálneho hodnotenia zostávajú najsystematickejším a právne najpevnejším kanálom spolupráce, pričom sa nimi zabezpečujú včasné oznámenia, výmena dokumentácie a zohľadnenie cezhraničných vplyvov na životné prostredie. Vo viacerých prípadoch pomohli tieto procesy lepšie zosúladiť dôkazové základne, environmentálne hodnotenia a predpoklady v oblasti plánovania medzi krajinami.

Okrem formálnych konzultácií sa spolupráca často organizuje prostredníctvom existujúcich regionálnych riadiacich rámcov, ako je pracovná skupina HELCOM-VASAB pre námorné

priestorové plánovanie v Baltskom mori, štruktúry súvisiace s projektom OSPAR a iniciatíva pre širšiu oblasť Severného mora v severovýchodnom Atlantiku, ako aj prostredníctvom koordinovaného vykonávania Protokolu o integrovanom riadení pobrežných zón k Barcelonskému dohovoru. Tieto rámce poskytujú spoločné zásady, usmernenia a fóra pre dialóg, ktoré následne pomáhajú zosúladiť prístupy k priestorovému plánovaniu, najmä pokiaľ ide o environmentálne ciele, lodnú dopravu a energiu z obnoviteľných zdrojov na mori. Projekty a platformy financované z prostriedkov EÚ navyše zohrávajú doplnkovú úlohu tým, že uľahčujú spoločné štúdie, spoločné metodiky a pilotné aplikácie, najmä pokiaľ ide o posúdenia kumulatívneho vplyvu, prístupy založené na ekosystémoch a cezhraničné využívanie údajov[28].

Príklad osvedčeného postupu:

Iniciatíva pre širšiu oblasť Severného mora (GNSBI) – iniciatíva GNSBI, ktorú v roku 2023 spustili Holandsko a Francúzsko, združuje deväť krajín susediacich so širšou oblasťou Severného mora (Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Holandsko, Írsko, Nemecko, Nórsko, Spojené kráľovstvo, Švédsko). Jej cieľom je zlepšiť súdržnosť námorného priestorového plánovania a námorného hospodárenia v celej morskej oblasti zosúladením priorít v oblastiach, ako sú energia z obnoviteľných zdrojov na mori, rybolov/akvakultúra, lodná doprava a ochrana prírody, a podporou cezhraničného prístupu založeného na ekosystémoch, ktorým sa optimalizuje využívanie spoločných vôd. Spolu s existujúcimi fórami, ako je Energetická spolupráca v Severnom mori (NSEC) a Dohovory z Osla a Paríža o ochrane morského prostredia severovýchodného Atlantiku (OSPAR), sa ňou posilňuje koordinácia medzi ministrami, orgánmi a zainteresovanými stranami a podporuje sa výmena údajov a poznatkov. Šesť dobrovoľných technických pracovných oblastí (riadenie, mnohoraké využitie/spoločné využitie, ochrana prírody, kumulatívne vplyvy, dlhodobé perspektívy rybolovu a výmena poznatkov) poskytuje štruktúrovaný rámec na riešenie kumulatívnych tlakov a zachovanie ekologických limitov.

V praxi má spolupráca medzi členskými štátmi a na úrovni morských oblastí naďalej rôzny vplyv na konkrétne rozhodnutia v oblasti priestorového plánovania. Hoci sa niektoré členské štáty navzájom zosúladili, pokiaľ ide o rozhodnutia o zonácii, koridory alebo environmentálne záruky, spolupráca v mnohých prípadoch slúži najmä na podporu vzájomnej informovanosti a výmeny informácií, a nie na dosiahnutie spoločných alebo koordinovaných výsledkov plánovania. Hlbšej integrácii naďalej bránia rozdiely v plánovacích cykloch, právnom postavení námorných priestorových plánov, administratívnych právomociach a vo vnútroštátnych prioritách.

2.2.8. Spolupráca s tretími krajinami

Väčšina členských štátov spolupracuje s tretími krajinami, najmä ak na to existujú závažné dôvody, ako sú spoločné morské oblasti, migračné ekosystémy alebo cezhraničné námorné činnosti. V praxi sa takáto spolupráca realizuje najmä prostredníctvom existujúcich štruktúr,

[28] EÚ v priebehu rokov poskytla významnú finančnú podporu na rozvoj spolupráce viacerých krajín v oblasti námorného priestorového plánovania. Z programu Interreg pre oblasť Baltského mora sa napríklad podporujú projekty spolupráce v tejto oblasti už viac ako 20 rokov. Finančná podpora sa poskytla aj z ďalších programov Interreg vrátane programu Interreg pre južné Pobaltie (napr. projekt SEAPLANSPACE) a programu Interreg pre oblasť Severného mora (napr. projekt NORSAIC).

ako sú regionálne morské dohovory, medzinárodné organizácie a projekty EÚ[29], skôr než prostredníctvom formálnych dvojstranných dohôd o námornom priestorovom plánovaní. Členské štáty, ktoré majú spoločnú námornú hranicu s krajinami mimo EÚ v Baltskom mori, Stredozemnom mori, Čiernom mori a severovýchodnom Atlantiku, uvádzajú systematickejšiu bilaterálnu angažovanosť. V niektorých morských oblastiach ovplyvnil geopolitický vývoj kontinuitu a rozsah regionálnej a bilaterálnej spolupráce.

Zistilo sa, že spolupráca s tretími krajinami je najrozvinutejšia na úrovni formulovania stratégie a výmeny informácií. Členské štáty sa bežne zúčastňujú na regionálnych platformách a technických fórach na účely výmeny údajov, zosúladenia environmentálnych cieľov a diskusie o vývoji v jednotlivých odvetviach, najmä v súvislosti s ochranou životného prostredia, bezpečnosťou lodnej dopravy, rybolovom a akvakultúrou a novými spôsobmi využívania, ako je napríklad energia z obnoviteľných zdrojov na mori. Uvedené interakcie pomáhajú zvyšovať informovanosť a zlepšovať vzájomné porozumenie, len zriedkavo však vedú ku koordinovaným alebo k spoločne dohodnutým riešeniam v oblasti priestorového plánovania. V niekoľkých prípadoch boli dôvodom spolupráce projekty financované z prostriedkov EÚ alebo regionálne iniciatívy s vymedzeným časovým rámcom, čo viedlo k roztrieštеným výsledkom alebo k ukončeniu spolupráce po skončení financovania projektov.

Dôkazy naznačujú, že spolupráca s tretími krajinami je účinnejšia, ak je zakotvená v dlhodobých regionálnych štruktúrach a ak je spojená s environmentálnymi záväzkami vyplývajúcimi z medzinárodných dohovorov. Systematické mechanizmy na pretavenie takejto spolupráce do konkrétnych ustanovení o námornom priestorovom plánovaní alebo koordinovaných opatrení v oblasti priestorového plánovania sú však stále obmedzené. Celkovo sa dosiahol pokrok v udržiavaní dialógu a vo výmene informácií. Pre budúce plánovacie cykly však naďalej zostáva výzvou schopnosť členských štátov hlbšie a dôslednejšie začleniť hľadiská tretích krajín do vykonávania námorného priestorového plánovania.

2.3. Výzvy súvisiace s vykonávaním

Na základe skúseností z vykonávania námorného priestorového plánovania získaných od predchádzajúceho cyklu podávania správ sa potvrdilo, že námorné priestorové plánovanie je v súčasnosti ústredným a dobre etablovaným prvkom riadenia námorných záležitostí EÚ. V čoraz väčšej miere funguje ako referenčný rámec na organizovanie rôznych spôsobov využívania morského priestoru a na podporu koordinácie politík na národnej úrovni a na úrovni morských oblastí. Zároveň existuje niekoľko oblastí, v ktorých by sa mohla úloha námorného priestorového plánovania ďalej posilniť s cieľom reagovať na vyvíjajúce sa politické ciele a rastúce požiadavky na morský priestor.

Prvá výzva sa týka medziodvetvovej koordinácie na rôznych úrovniach verejnej správy. Námorné priestorové plánovanie už poskytuje spoločný priestorový rámec, v ktorom sa zohľadňujú environmentálne, hospodárske a sociálne ciele. Čoraz väčšie vzájomné pôsobenie medzi politikami v oblasti energetiky, životného prostredia, rybolovu, akvakultúry, dopravy,

[29] Niekoľko prebiehajúcich projektov financovaných z prostriedkov EÚ v oblasti námorného priestorového plánovania zahŕňa krajiny mimo EÚ (napr. MEDIGREEN, NESBp). Aj programy Interreg, do ktorých sú zapojené nečlenské štáty na rovnakom základe ako členské štáty, ponúkajú osobitnú možnosť rozvíjať spoluprácu v oblasti námorného priestorového plánovania s tretími krajinami, pričom existuje viacero príkladov takýchto projektov v programe Interreg pre oblasť Čierneho mora, programe Interreg ADRION (pokrývajúcom Jadranské a Iónske more) a v Stredozemnom mori.

bezpečnosti a adaptácie na zmenu klímy však znamená, že rastú očakávania, že námorné priestorové plánovanie uľahčí súdržnosť nielen medzi odvetviami, ale aj medzi národnými, regionálnymi a miestnymi orgánmi. V mnohých členských štátoch je zodpovednosť za vykonávanie námorného priestorového plánovania rozdelená medzi rôzne úrovne verejnej správy, čím sa zvyšuje zložitosť koordinačných procesov. Hoci sú vo väčšine prípadov zavedené koordinačné mechanizmy, ich účinnosť je rôzna a zo skúseností s vykonávaním vyplýva, že existuje priestor na ďalšie posilnenie úlohy námorného priestorového plánovania ako stabilného koordinačného piliera spájajúceho odvetvové politiky, stratégie, ciele a vykonávacie nástroje na rôznych úrovniach verejnej správy. Okrem toho sa v dôsledku rastúceho dopytu po priestore zvyšuje potreba, aby odvetvia pracovali v prekrývajúcich sa alebo susediacich oblastiach, a teda aby sa pri plánovaní od začiatku a v úzkej spolupráci so zainteresovanými stranami uplatňoval prístup na základe „mnohorakého využitia už v štádiu návrhu“.

Ďalšia výzva sa týka regionálneho rozmeru a rozmeru morských oblastí v rámci námorného priestorového plánovania. Spolupráca na úrovni morských oblastí sa stala štandardným prvkom procesov námorného priestorového plánovania, pričom ju podporujú regionálne dohovory, projekty financované z prostriedkov EÚ a zavedené platformy spolupráce. Geopolitické hľadiská, rozdiely v plánovacích cykloch, národných mandátoch a prístupoch k vykonávaniu však môžu potenciálne obmedziť rozsah, v akom sa regionálne ciele systematicky odrážajú vo výsledkoch priestorového plánovania. Posilnenie regionálnych prístupov by mohlo pomôcť dosiahnuť väčšiu konzistentnosť v spôsobe riešenia spoločných tlakov, kumulatívnych vplyvov a cezhraničných potrieb v oblasti infraštruktúry, pričom by sa rešpektovali vnútroštátne právomoci.

Ďalšia výzva súvisí s dôležitosťou zosúladenia nástrojov s environmentálnymi politikami, najmä s rámcovou smernicou o morskej stratégii a so súvisiacimi požiadavkami a rámcami na ochranu a obnovu prírody, ako aj s cieľmi v oblasti adaptácie na zmenu klímy. Procesy námorného priestorového plánovania sú z procesného hľadiska vo všeobecnosti dobre zosúladené s uvedenými politikami, a to najmä prostredníctvom strategických environmentálnych hodnotení a spoločného využívania údajov. Keďže sa však politické ciele čoraz viac zameriavajú na stav, odolnosť a obnovu ekosystémov, ako aj na ich adaptáciu na zmenu klímy, existuje priestor na ďalšie objasnenie námorného priestorového plánovania s cieľom zabezpečiť, aby sa ním podporovalo premietnutie uvedených cieľov do rozhodnutí v oblasti priestorového plánovania. Medzi spôsoby objasnenia námorného priestorového plánovania patrí väčšie zohľadnenie interakcií medzi pevninou a morom, zraniteľnosti pobrežia a priestorových dôsledkov zmien spôsobených klímou, ako aj zachovanie podpory udržateľného rozvoja odvetví modrého hospodárstva.

Ďalšia nová výzva súvisí s organizáciou a využívaním údajov a poznatkov. Významný pokrok sa dosiahol vo vývoji infraštruktúry námorných údajov a nástrojov na podporu rozhodovania pre námorné priestorové plánovanie, pričom sa často vychádzalo z iniciatív na úrovni EÚ a z regionálnej spolupráce. S rozvojom námorného priestorového plánovania rastie záujem o posilnenie prepojení so systémami pozorovania a monitorovania oceánov s cieľom podporiť adaptívne plánovanie, zlepšiť pochopenie kumulatívnych účinkov a rozšíriť dôkazovú základňu pre rozhodovanie v rôznych oblastiach politiky.

A napokon rastúci počet iniciatív EÚ týkajúcich sa morského priestoru naznačuje potrebu väčšej súdržnosti a zjednodušenia v rámci celého prostredia politiky. Od námorného

priestorového plánovania sa čoraz viac očakáva, že bude fungovať na rozhraní viacerých odvetví, stratégií, plánov a požiadaviek na podávanie správ. Hoci to odráža jeho potenciál ako integrujúcej sily, zároveň sa tým zdôrazňuje význam toho, aby sa prostredníctvom námorného priestorového plánovania zefektívnila existujúca zložitosť riadenia, a nie aby sa zvyšovala. Ďalším zosúladením cieľov, harmonogramov a informačných tokov v rámci jednotlivých politík by sa mohla zvýšiť účinnosť námorného priestorového plánovania ako základného nástroja v oblasti plánovania a koordinácie.

Uvedené výzvy celkovo naznačujú možnosti, ako stavať na pevných základoch položených smernicou o NPP. Skúsenosti z po sebe nasledujúcich plánovacích cyklov poskytujú spoľahlivý základ na zváženie, ako by sa mohlo námorné priestorové plánovanie ďalej posilniť ako ústredný pilier správy oceánov zo strany EÚ, a to aj v kontexte nadchádzajúceho preskúmania smernice o NPP a vypracovania budúceho oceánskeho aktu, ako sa oznámilo v Európskom oceánskom pakte prijatom v júni 2025[30].

3. ĎALŠIE KROKY

Od prijatia smernice o NPP sa politika a právny rámec, ktorými sa riadia morské vody EÚ, výrazne zmenili. Námorné priestorové plánovanie v súčasnosti prebieha v kontexte, v ktorom sa zvyšuje tempo zavádzania energie z obnoviteľných zdrojov na mori, posilňujú sa ciele ochrany a obnovy životného prostredia, do popredia sa dostávajú otázky bezpečnosti a odolnosti a rastú očakávania týkajúce sa integrovanej správy oceánov. Týmto vývojom sa zdôrazňuje strategický význam námorného priestorového plánovania ako kľúčového koordinačného nástroja a zároveň sa odhaľujú jeho obmedzenia, pokiaľ ide o jeho koncepciu aj vykonávanie.

Námorné priestorové plánovanie je všeobecne uznávané ako jeden z mála nástrojov, ktoré dokážu prepojiť odvetvové politiky, environmentálne ciele a priestorové rozhodovanie v námorných oblastiach. Skúsenosti z vykonávania námorného priestorového plánovania zároveň poukázali na štrukturálne výzvy. Patrí k nim nejednotný výklad základných pojmov, ako je prístup založený na ekosystémoch, rozdielne zaobchádzanie s interakciami medzi pevninou a morom, nerovnomerné zohľadňovanie zainteresovaných strán v námornej oblasti, roztrieštené prístupy k údajom a monitorovaniu a obmedzená schopnosť koordinovať výsledky cezhraničného plánovania a plánovania s tretími krajinami.

V tejto súvislosti bol oznámený budúci oceánsky akt ako súčasť Európskeho oceánskeho paktu, ktorým sa vytvára jednotný rámec EÚ na ochranu zdravia oceánov a udržateľný rozvoj modrého hospodárstva. Oceánsky akt má byť hlavnou iniciatívou v oblasti správy oceánov, ktorá bude vychádzať z revízie smernice o NPP. Cieľom aktu bude posilnenie a modernizácia námorného priestorového plánovania ako strategického nástroja, ktorý bude slúžiť prioritám Európskeho oceánskeho paktu a ich realizácii, najmä prostredníctvom zvýšenej medziodvetvovej koordinácie na vnútroštátnej úrovni a lepšie organizovaného prístupu k morským oblastiam. Zistenia tejto správy o vykonávaní poskytnú včasnú dôkazovú základňu na účely preskúmania smernice 2014/89/EÚ a vypracovania budúceho oceánskeho aktu.

Záverom možno konštatovať, že z tejto správy vyplýva, že námorné priestorové plánovanie v EÚ vstúpilo do novej fázy vyspelosti, pričom pretrvávajú niektoré výzvy. Mnohé členské

[30] COM(2025) 281; https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_sk.

štáty sa v súčasnosti nachádzajú v druhom alebo treťom plánovacom cykle a čoraz viac sa zameriavajú na preskúmanie a cielené aktualizácie námorných priestorových plánov a na následné opatrenia vyplývajúce z ich vykonávania. Otvára sa tým príležitosť na prechod k inkluzívnejšiemu, celostnejšiemu plánovaniu orientovanému na ciele, a to s jasnejšími pravidlami rozhodovania, so silnejším prepojením s monitorovaním a adaptívnym riadením, ako aj s lepšou súdržnosťou medzi politikami a morskými oblasťami.