Európai Parlament
2024-2029

ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P10_TA(2025)0344

Az uniós halászat széntelenítése és korszerűsítése, valamint a halászeszközök fejlesztése és alkalmazása

Az Európai Parlament 2025. december 18-i állásfoglalása az uniós halászat széntelenítéséről és korszerűsítéséről, valamint a halászeszközök fejlesztéséről és alkalmazásáról (2024/2123(INI))

Az Európai Parlament,

– tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 3., 4., 9., 38., 174. és 349. cikkére,

– tekintettel az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1980. május 25-i nemzetközi egyezményre,

– tekintettel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló, 1958. március 17-i egyezményre,

– tekintettel a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet létrehozásáról szóló egyezményre,

– tekintettel az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye Feleinek 21. Konferenciáján, Párizsban, 2015. december 12-én elfogadott megállapodásra (a Párizsi Megállapodás),

– tekintettel az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre[1],

– tekintettel a közös halászati politikáról szóló, 2013. december 11-i 1380/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre[2],

---

1 HL L 275., 2003.10.25., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

2 HL L 354., 2013.12.28., 22. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj.

– tekintettel a halászati erőforrások és a tengeri ökoszisztémák technikai intézkedések révén történő védelméről szóló, 2019. június 20-i (EU) 2019/1241 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[3],

– tekintettel a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról szóló, 2021. június 30-i (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletre (európai klímarendelet)[4],

– tekintettel az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alap létrehozásáról szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[5],

– tekintettel a 2030-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról szóló, 2022. április 6-i (EU) 2022/591 európai parlamenti és tanácsi határozatra[6],

– tekintettel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, 2023. szeptember 13-i (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[7],

– tekintettel a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról szóló, 2023. szeptember 13-i (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[8],

– tekintettel az (EU) 2018/2001 irányelvnek, az (EU) 2018/1999 rendeletnek és a 98/70/EK irányelvnek a megújuló energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról szóló, 2023. október 18-i (EU) 2023/2413 európai parlamenti és tanácsi irányelvre[9],

– tekintettel az 1224/2009/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint az 1967/2006/EK és az 1005/2008/EK tanácsi rendelet, továbbá az (EU) 2016/1139, az (EU) 2017/2403 és az (EU) 2019/473 európai parlamenti és tanácsi rendelet halászati ellenőrzés tekintetében

---

3 HL L 198., 2019.7.25., 105. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1241/oj.

4 HL L 243., 2021.7.9., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj.

5 HL L 247., 2021.7.13., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj.

6 HL L 114., 2022.4.12., 22. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj.

7 HL L 234., 2023.9.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

8 HL L 234., 2023.9.22., 48. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

9 HL L, 2023/2413, 2023.10.31., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj.

történő módosításáról szóló, 2023. november 22-i (EU) 2023/2842 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[10],

– tekintettel a Bizottság „Az európai zöld megállapodás” című, 2019. december 11-i közleményére (COM(2019)0640),

– tekintettel az európai zöld megállapodásról szóló, 2020. január 15-i állásfoglalására[11],

– tekintettel „Az EU-n belüli fenntartható kék gazdaság új megközelítéséről: Az EU kék gazdaságának átalakítása a fenntartható jövő érdekében” című, 2021. május 17-i bizottsági közleményre (COM(2021)0240),

– tekintettel az uniós halászati és akvakultúra-ágazat energetikai átállásáról szóló, 2023. február 21-i bizottsági közleményre (COM(2023)0100),

– tekintettel a halászat és az akvakultúra zöld energetikai átállásának finanszírozási lehetőségeiről szóló, 2023. novemberi bizottsági útmutatóra, amely a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret, a NextGenerationEU és azon túli uniós finanszírozási lehetőségek révén támogatja a halászat és az akvakultúra energetikai átállását,

– tekintettel az „Uniós cselekvési terv: A tengeri ökoszisztémák védelme és helyreállítása a fenntartható és reziliens halászat érdekében” című, 2023. február 21-i bizottsági közleményre,

– tekintettel a „Szorosabb partnerség az EU legkülső régióival” című, 2021. szeptember 14-i állásfoglalására[12],

– tekintettel „A jövő nemzedék halászai: a halászati ágazat vonzóvá tétele a munkavállalók új generációja számára és munkahelyteremtés a part menti közösségekben” című, 2021. szeptember 16-i állásfoglalására[13],

– tekintettel „A fenntartható kék gazdaság kialakítása az EU-ban: a halászati és akvakultúra-ágazat szerepe” című, 2022. május 3-i állásfoglalására[14],

– tekintettel a kisüzemi halászat helyzetéről az EU-ban és a jövőbeli kilátásokról szóló, 2023. január 19-i állásfoglalására[15],

---

10 HL L, 2023/2842, 2023.12.20., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj.
11 HL C 270., 2021.7.7., 2. o.
12 HL C 117., 2022.3.11., 18. o.
13 HL C 117., 2022.3.11., 67. o.
14 HL C 465., 2022.12.6., 2. o.
15 HL C 214., 2023.6.16., 150. o.

– tekintettel a közös halászati politika végrehajtásának jelenlegi állásáról és a jövőbeli kilátásokról szóló, 2024. január 18-i álláspontjára[16],

– tekintettel az Európai Számvevőszék „2022. januári áttekintés: Enegiaadózás, szén-dioxid-árazás és energiatámogatás” című, 2022. évi jelentésére, valamint „Tengeri környezet: az Unió széles körű, de mélységét tekintve nem megfelelő védelmet biztosít” címmel kiadott, 26/2020. sz., 2020. évi különjelentésére,

– tekintettel az Európai Számvevőszék „Az uniós akvakultúra-politika – Az uniós finanszírozás növekedése ellenére a termelés stagnál és az eredmények nem egyértelműek” című, 25/2023. sz. különjelentésére,

– tekintettel Jövőkutatási Osztályának „Decarbonising the fishing sector: Energy efficiency measures and alternative energy solutions for fishing vessels” [A halászati ágazat dekarbonizációja: Energiahatékonysági intézkedések és alternatív energetikai megoldások a halászhajók számára] című, 2023. júniusi jelentésére,

– tekintettel a balti-tengeri tanácsadó csoport a balti-tengeri halászati ágazat energetikai átállásáról szóló, 2023. október 3-i ajánlásaira,

– tekintettel az északnyugati vizekkel foglalkozó tanácsadó testület az uniós halászati és akvakultúra-ágazat energetikai átállásáról szóló bizottsági közleményről szóló, 2023. november 28-i szakvéleményére,

– tekintettel a Kopernikusz éghajlatváltozással kapcsolatos szolgáltatásának és a Meteorológiai Világszervezetnek a „European State of the Climate 2024” [Az éghajlat európai helyzete, 2024] című, 2025. április 15-i jelentésére,

– tekintettel az Északi-tengerrel foglalkozó tanácsadó testület a közös halászati politika értékeléséről szóló, 2025. május 19-i ajánlására,

– tekintettel az éghajlatváltozással foglalkozó európai tudományos tanácsadó testület „Scientific advice for amending the European Climate Law – Setting climate goals to strengthen EU strategic priorities” [Tudományos tanácsadás az európai klímarendelet módosításához – Éghajlat-politikai célok meghatározása az EU stratégiai prioritásainak megerősítése érdekében] című, 2025. június 2-i jelentésére,

– tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,

– tekintettel a Halászati Bizottság jelentésére (A10-0236/2025),

---

16 HL C, C/2024/5734, 2024.10.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5734/oj.

A. mivel a klímasemlegesség 2050-ig történő eléréséhez az uniós halászati ágazat ambiciózus, társadalmi és gazdasági szempontból igazságos, inkluzív és fenntartható átállására van szükség, amely a környezetvédelem, a társadalmi igazságosság és a gazdasági életképesség közötti egyensúlyon alapul, és amelyet állami beruházásokkal és innovációval támogatnak;

B. mivel az európai zöld megállapodásról szóló 2019-es bizottsági közlemény középpontjában az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése áll;

C. mivel az óceánok a globális szén-dioxid-kibocsátás mintegy 30%-át nyelik el;

D. mivel az EU-s halászflotta a becslések szerint a legrosszabb esetben a globális szén-dioxid-kibocsátás 0,015%-át adja; mivel az uniós flotta már több mint 52%-kal csökkentette kibocsátását az 1990-es szinthez képest;

E. mivel ez a jelentős csökkenés az uniós halászflotta méretbeli csökkenésének, valamint a hajók energiahatékonysága javításának és a halászati hozamok növekedésének tudható be; mivel azonban a halászati ágazatnak dekarbonizációs követelményekkel kell szembenéznie, amelyek aránytalan költségeket róhatnak rá;

F. mivel az uniós vizeken történő hajózáshoz (beleértve a halászatot is) üzemanyagként felhasznált energiatermékek az energiaadó-irányelv értelmében jelenleg teljes mértékben mentesülnek az adózás alól;

G. mivel az uniós halászati ágazat az éghajlatváltozással összefüggésben jelentős kihívásokkal néz szembe, a kedvezőtlenebb tengeri időjárási viszonyoktól kezdve a halállományoknak a melegebb tengerhőmérséklet miatti elvándorlásáig;

H. mivel az éghajlatváltozás elleni küzdelemre az óceánokat érintő hármas környezeti válság kezelése és a társadalomra és a gazdaságra gyakorolt további káros hatások megelőzése, valamint annak biztosítása érdekében van sürgősen szükség, hogy a következő generációk, köztük a halászattal foglalkozó következő nemzedékek jobban fel legyenek készülve az éghajlatváltozás elkerülhetetlen hatásaival való szembenézésre;

I. mivel a tengeri eredetű élelmiszerek világszerte az állati fehérjék legegészségesebb forrásai, amelyek szénlábnyoma a legalacsonyabb, ugyanakkor az EU tengeri eredetű élelmiszer-fogyasztásának több mint 70%-a továbbra is importfüggő;

J. mivel az alternatív üzemanyagokra és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású meghajtórendszerekre való átálláshoz jelentős beruházásokra van szükség a technológiai fejlesztés, a hajótervezés, a személyzet képzése és a kikötői infrastruktúra terén, és azt állami

támogatásnak kell kísérnie annak érdekében, hogy a flotta valamennyi szegmense, különösen a kisüzemi halászat számára biztosítsák a sikeres fejlesztést, a végrehajtást, a hozzáférhetőséget és a megfizethetőséget;

K. mivel jelenleg egyetlen alternatív üzemanyag és technológia sem kínál végleges, hozzáférhető és méretezhető megoldást a halászflotta teljes dekarbonizációjára, de az igazságos és időben történő átállás lehetővé tétele érdekében a fejlesztéseket és az előrehaladást kutatással, demonstrációs projektekkel, valamint célzott köz- és magánberuházásokkal aktívan támogatni kell;

L. mivel a 2023-ban elindított energetikai átállási partnerség értékes platform, amelynek célja az energetikai átállás felgyorsítása az uniós halászati és akvakultúra-ágazatban, valamint az érdekelt felek bevonása;

M. mivel a 8. környezetvédelmi cselekvési program vázolja az EU azon kötelezettségvállalását, hogy fokozatos megszünteti a fosszilis tüzelőanyagok támogatását az EU-ban;

N. mivel bár a kisüzemi part menti flotta az EU-ban működő összes aktív halászhajó 76%-át teszi ki, továbbra is tartós kihívásokkal néz szembe a flotta korszerűsítése terén; mivel a hajók száma ellenére a technológiai fejlődés továbbra is korlátozott, különösen a megfelelő új hibrid motorok, valamint az alternatív üzemanyagok fosszilis tüzelőanyagokhoz viszonyított költségei tekintetében, amelyek torzítják az átállási folyamatot; mivel sürgősen célzott intézkedésekre van szükség a kisüzemi halászat átállásának támogatása érdekében;

O. mivel a halászok, különösen a kisüzemi gazdasági szereplők alapvető szövetségesek a tengeri ökoszisztémák védelmében, és teljes mértékben be kell vonni őket a fenntartható és alacsony hatású halászati gyakorlatokra való átállást támogató szakpolitikák végrehajtásába és nyomon követésébe;

P. mivel a közös halászati politika (KHP) arra törekszik, hogy garantálja a tengeri biológiai erőforrások megfelelő megőrzését és kezelését, valamint biztosítsa, hogy a halászati tevékenységek környezeti szempontból hosszú távon fenntarthatóak legyenek és irányításuk összhangban legyen az arra irányuló célkitűzésekkel, hogy gazdasági, társadalmi és foglalkoztatási előnyöket biztosítsanak és hozzájáruljanak az élelmiszerellátás biztosításához;

Q. mivel az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alap (ETHAA) rendelkezéseket tartalmaz a dekarbonizáció, az innováció és a társadalmi fenntarthatóság halászati ágazaton belüli támogatására vonatkozóan, tényleges hozzájárulása azonban a méltányos hozzáféréstől, az adminisztratív terhek csökkentésétől, valamint az igazságos és inkluzív átállás célkitűzéseivel való teljes összhangtól függ;

R. mivel elvben a biztonság és az energiahatékonyság javítását az ETHAA keretében és a közös halászati politika szabályaival összhangban uniós forrásokból lehet támogatni; mivel azonban kevésbé korlátozó feltételeket kell fontolóra venni annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok és a régiók képesek legyenek kielégíteni halászflottáik dekarbonizációs és korszerűsítési igényeit, elkerülve ugyanakkor a többletkapacitást vagy a túlhalászást az egyes szegmensek vagy a teljes nemzeti flotta szintjén;

S. mivel az Európai Számvevőszék kijelentette, hogy az ETHAA-t nem szabad a hajók halászati kapacitását növelő intézkedések finanszírozására felhasználni[17];

T. mivel a végrehajtás során tiszteletben kell tartani az uniós halászflotta hatalmas regionális sokféleségét, és nem szabad univerzális megközelítést alkalmazni, különösen a legkülső régiókban;

U. mivel a legkülső régiók olyan sajátos korlátokkal szembesülnek, mint a távoli fekvés, a szigetjelleg, a kis piacok és a korlátozott összekapcsoltság, amelyeket teljes mértékben figyelembe kell venni a halászati politikák végrehajtása során, többek között az ETHAA szerinti kiigazított támogathatósági kritériumok, valamint a kapacitásra és a flottamegújításra vonatkozó szabályok rugalmassága révén;

V. mivel az innovatív halászeszközök és halászati technikák kulcsszerepet játszhatnak a környezeti fenntarthatóság és a működési hatékonyság növelésében, valamint az üzemanyag-fogyasztás csökkentésében, és azokat célzott köz- és magánberuházások, tudásmegosztás és gyorsabb értékelési folyamatok révén kell támogatni a szélesebb körű alkalmazás lehetővé tétele érdekében;

W. mivel az innovatív halászeszközöknek ahhoz, hogy az ETHAA támogatásával ellenőrizhető legyen tényleges használatuk hatékonysága és eredményessége, a prototípus-szakaszból a bemutató szakaszba kell lépniük;

X. mivel bizonyos jelenlegi halászati technikák rendkívül üzemanyag-igényesek, jelentős költségeket rónak az ágazatra és különösen magas szénlábnyomot eredményeznek;

Y. mivel egyes halászati technikák alkalmazásának módja változó hatással van az óceánok szénmegkötésére, és számos tényezőtől, például a halászat típusától függően a tudomány szerint

---

17 Európai Számvevőszék, „Tengeri környezet: az Unió széles körű, de mélységét tekintve nem megfelelő védelmet biztosít”, Kiadóhivatal, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2865/134960.

fenntarthatónak és a tengerfenék védelmére vonatkozó célkitűzésekkel összeegyeztethetőnek is tekinthető;

Z. mivel a fenntartható halászatra való igazságos és tudományosan megalapozott átállás támogatása és az uniós halászati jogszabályok célkitűzéseinek elérése érdekében alapvető fontosságú az alternatív motorokra és üzemanyagokra, azok hatékony használatára, a hajók energiahatékonyságának utólagos átalakítás vagy innovatív tengerészeti architektúra révén történő javítására, valamint az új fenntartható halászeszközök és -módszerek, valamint a járulékos fogásokat csökkentő, az üzemanyag-hatékonyságot javító és a tengerfenéki zavarokat minimalizáló technológiák fejlesztésére irányuló kutatás és fejlesztés támogatása, és az azokba való beruházás;

AA. mivel a modernizálás, a dekarbonizáció és az igazságos energetikai átállás biztosítása lehetőséget kínál a fedélzeti munka- és életkörülmények javítására is, ami elengedhetetlen a halászok jóllétének biztosításához, az új generációk ágazatba vonzásához és a halászati szakma inkluzívabbá tételéhez, különösen a nők és a fiatalok számára;

AB. mivel a halászati ágazat sikeres és igazságos átállásához tudományos bizonyítékokon alapuló inkluzív irányításra, valamint az érintett érdekelt felek, köztük a halászok, a part menti közösségek, a kutatók és a regionális hatóságok aktív bevonására van szükség;

AC. mivel a fenntartható belvízi és tengeri akvakultúra, kagyló- és algatenyésztés hozzájárulhat az uniós víziélelmiszer-ágazat szélesebb körű dekarbonizációjához, és csökkentheti az import szénlábnyomát;

Dekarbonizáció és energetikai átállás

1. hangsúlyozza, hogy a klímasemlegesség 2050-ig történő eléréséhez – az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel, az uniós jogszabályokkal és az ENSZ Párizsi Megállapodásával összhangban – strukturált, inkluzív és igazságos átállásra van szükség valamennyi uniós halászati és akvakultúra-ágazatban;

2. hangsúlyozza, hogy ennek az átállásnak érdemben hozzá kell járulnia az EU éghajlat-politikai célkitűzéseihez anélkül, hogy aláásná a halászközösségek rezilienciáját vagy társadalmi és gazdasági stabilitását, miközben biztosítania kell megélhetésük védelmét, összhangban a fenntartható fejlődés három pillérével;

3. hangsúlyozza, hogy reális és szakaszos dekarbonizációs ütemtervre van szükség, amely a rendelkezésre álló legjobb tudományos ismereteken és adatokon alapul, összehangolja a technológiai fejlesztéseket, a logisztikai fejlesztéseket, az alternatív üzemanyagok rendelkezésre állását és a jogalkotási határidőket annak érdekében, hogy valamennyi flottaszegmensben biztosítsák a megvalósítható és hatékony végrehajtást;

4. összehangolt és hosszú távú szakpolitikai keretekre szólít fel a halászat és az akvakultúra dekarbonizációja, valamint annak biztosítása érdekében, hogy egyetlen flottaszegmens vagy régió se maradjon le, alapul véve például az európai óceánügyi paktumról szóló, 2025. június 5-i bizottsági közleményben (COM(2025)0281) felvázolt prioritásokat;

5. elismeri, hogy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású meghajtási és energiarendszerekre való átállás jelentős kihívást jelent a halászati ágazat számára, különösen a korlátozott pénzügyi és műszaki kapacitással rendelkező kisebb gazdasági szereplők számára; emlékeztet arra, hogy az inkluzív és igazságos átmenet megvalósításához fel kell számolni a hozzáférés strukturális akadályait, beleértve a magas belépési költségeket, a képzés hiányát és az elégtelen kikötői infrastruktúrát; hangsúlyozza, hogy az egyenmegoldás nem felel meg a flották, a régiók és a társadalmi-gazdasági környezet Unión belüli sokféleségének; emlékeztet arra, hogy 2021-ben a kisüzemi part menti flotta az aktív uniós flotta 76%-át, az EU legkülső régióiban pedig szinte a teljes flottát tette ki;

6. hangsúlyozza, hogy az uniós flottán belül jelentős korlátok és akadályok állnak fenn a modernizációba, az energiahatékonyságba és a fenntarthatóságba történő beruházások terén; hangsúlyozza ezért, hogy az EU dekarbonizációs célkitűzéseinek elérése érdekében nemcsak a korszerűsítést, hanem a hajók megújításának lehetőségeit is figyelembe kell venni, tekintettel a flotta magas, 31,5 éves átlagéletkorára;

7. ezért javasolja, hogy nemzeti és uniós finanszírozással mozdítsák elő a korszerűsítési rendszerek magánszereplőkkel együttműködésben történő ösztönzését annak érdekében, hogy megkönnyítsék a flotta modernebb, biztonságosabb és környezetbarátabb hajókkal történő megújítását, növeljék a vonzerőt a generációs megújulás jobb megvalósítása és a halászati ágazat, a közintézmények, a hatóságok és a befektetők közötti bizalom kiépítése érdekében;

8. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a közös halászati politika és az ETHAA jelenlegi kerete súlyosan korlátozza az állami támogatás lehetőségeit, ami visszatartja a flottamegújításra irányuló magánberuházásokat is, megakadályozva az uniós halászflotta dekarbonizációjához szükséges fejlesztéseket; ezért felszólít a jelenlegi jogszabályi keret fejlesztésére; sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a jelenlegi pénzügyi ösztönzők nem elegendőek az ágazat szükségleteinek kielégítéséhez, és fenntartja, hogy új mechanizmusokat kell kidolgozni és alkalmazni a pénzügyi tőkeáttétel biztosítására;

9. felhívja a Bizottságot, hogy az ETHAA-n túl határozzon meg és hozzon létre további és elegendő finanszírozási eszközöket, beleértve az innovatív finanszírozási modelleket is, hogy támogassa az ágazat

dekarbonizációval és energetikai átállással kapcsolatos hatalmas beruházási igényeit;

10. javasolja, hogy a Bizottság támogassa a meghajtórendszereken túlmutató hajótervezési innovációkkal, a jobb hajótest-hidrodinamikával, a könnyű kompozit anyagokkal és a hidraulikus-mechanikus rendszerek elektromos hajtásokkal való felváltásával kapcsolatos kutatást;

11. tudomásul veszi a tagállamok azon lehetőségét, hogy amennyiben rendelkezésre állnak technikai megoldások és elegendő pénzügyi támogatás, a közös halászati politika 17. cikkével összhangban mérlegeljék a dekarbonizációs erőfeszítések beépítését a halászati kvóták piaci szereplők közötti elosztására vonatkozó kritériumokba;

12. hangsúlyozza, hogy az energetikai átállásnak inkluzívnak és az ágazat valamennyi szegmense számára hozzáférhetőnek kell lennie, és ezért az uniós politika kidolgozása során teljes mértékben foglalkozni kell vele, különösen a kisüzemi halászok esetében, és azt állami beruházásokkal, képzéssel és tudástranszferrel kell támogatni;

13. elismeri, hogy jelenleg egyetlen meghajtási vagy üzemanyag-technológia sem kínál végleges megoldást a halászati ágazat dekarbonizációjára és energetikai átállására, tekintettel a hajótípusok, az operatív profilok és a regionális szintű sokféleségre;

14. felhívja a figyelmet arra, hogy az univerzális megközelítés nem lesz megfelelő, mivel az új technológiák, például az alternatív üzemanyag-megoldások nem lesznek képesek kielégíteni valamennyi flotta igényeit; hangsúlyozza, hogy hatékonyságuk maximalizálása érdekében fel kell mérni a halászhajók energetikai helyzetét, és figyelembe kell venni az egyes flották szükségleteit;

15. hangsúlyozza, hogy megfelelő támogatást és beruházásokat kell biztosítani az üzemanyagköltségek növekedésének elkerülése érdekében, és hangsúlyozza, hogy mindaddig, amíg a tiszta meghajtási technológiák vagy alternatív energiaforrások kereskedelmi léptékben nem állnak rendelkezésre, és a jogszabályi keretet nem igazítják hozzá azok végrehajtásához, nem szabad uniós szintű szabályokat bevezetni az uniós halászflotta üzemanyag-adóztatására vonatkozóan, mivel ezek az intézkedések súlyosbítanák azokat a társadalmi-gazdasági kihívásokat, amelyekkel a halászati vállalatok a magas energiaárak és az infláció miatt már most is szembesülnek;

16. hangsúlyozza, hogy a meghajtórendszerek megváltoztatása a hajók átalakítása mellett szükségszerűen a kikötői infrastruktúra és létesítmények jelentős átalakításával is jár;

17. felhívja a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együtt vegyen fontolóra olyan rendszereket, amelyek jobban megkönnyítik és támogatják a tiszta energiába történő, a helyi realitásokhoz és igényekhez igazított

beruházásokat, hogy előmozdítsák az energetikai átállást, és biztosítsák a flotta dekarbonizációjának és energetikai átállásának igazságosságát;

18. hangsúlyozza, hogy a korszerűsítési, dekarbonizációs és energetikai átállási intézkedéseknek tükrözniük kell a testre szabott és hozzáférhető támogatási rendszerek szükségességét a flotta környezeti és gazdasági életképességének biztosítása érdekében; hangsúlyozza, hogy az uniós finanszírozás, például az ETHAA, valamint az állami támogatások és a magánforrások szempontjából alapvető fontosságú a kikötőkbe, az energetikai infrastruktúrákba és a hajókba történő szükséges beruházások finanszírozása a tervezéstől a szállításig, a dekarbonizációhoz és az energetikai átálláshoz szükséges idő biztosítása, a hajók tonnatartalmának növelése, a személyzet megfelelő munka- és pihenőhelyeinek biztosítása, valamint a személyzet megfelelő képzése, továbbá a tengeri erőforrások fenntartható kiaknázásához való hozzájárulás;

19. kiemeli, hogy a kisüzemi halászat általában kisebb környezeti és szén-dioxid-kibocsátási hatásokkal jár, és ezért régiótól függően alapvető szerepet játszik e régiók ökológiai és társadalmi szerkezetében; felhívja a Bizottságot, hogy a tagállamokkal szoros együttműködésben hozzon létre és hajtson végre olyan támogatási mechanizmusokat a kisüzemi és part menti halászat számára, amelyek lehetővé teszik az ágazat e része előtt álló sajátos problémák kezelését;

20. hangsúlyozza, hogy a finanszírozási igények alapos tanulmányt érdemelnének az Európai Bizottság részéről, és olyan megoldásokat, amelyek magukban foglalják az európaiak, valamint a szakosodott bankok, például a tengeri tevékenységeket finanszírozó bankok megtakarítási termékeit is, hogy e pénzügyi termékekhez európai garancia és az Európai Beruházási Bank által nyújtott támogatás mellett kínáljanak finanszírozást;

21. felszólít a közös halászati politika teljes körű végrehajtására annak biztosítása érdekében, hogy a halászati és akvakultúra-tevékenységeket tisztességes módon irányítsák, azok társadalmi-gazdasági előnyökkel járjanak, hozzájáruljanak az élelmiszeripari termékek rendelkezésre állásához, és minimalizálják tevékenységeiknek az élőhelyekre és a tengeri ökoszisztémákra gyakorolt hatását, ugyanakkor helyreállítsák és a maximális fenntartható hozamot biztosító szint felett tartsák a halászott fajok állományait; úgy véli, hogy a politika alkalmazása során figyelembe kell venni a különböző tengermedencék sajátosságait; hangsúlyozza az ETHAA teljes körű mozgósításának fontosságát a közös halászati politika végrehajtásának és a flotta energetikai átállásának támogatása érdekében; sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a közös halászati politika és az ETHAA szigorú kapacitáskorlátokat ír elő a tonnatartalom alapján, korlátozva az új meghajtórendszerek telepítését és az üzemanyag-tárolást, és akadályozva a halászok

biztonságának, munkakörülményeinek és alapvető szükségleteinek javítását;

22. emlékeztet arra, hogy a közös halászati politika folyamatban lévő értékelésének és esetleges felülvizsgálatának értékelnie kell és figyelembe kell vennie az uniós flotta helyzetét és a szükséges javításokat; kiemeli, hogy a tagállamok felelőssége, hogy a közös halászati politikának megfelelően kezeljék nemzeti kapacitásuk felső határait; rámutat arra, hogy a halászati ágazatban e korlátok alkalmazása a tagállamok korlátozó megközelítésével együtt akadályokat gördített a flotta dekarbonizációja és energetikai átállása elé; hangsúlyozza a KHP-n és az ETHAA-n keresztül nyújtott támogatás fontosságát a fenntartható uniós halászflotta három dimenziójának elérése érdekében, amelyet a következő többéves pénzügyi keretben megfelelő és szükséges finanszírozásnak kell támogatnia;

23. üdvözli, hogy a jelenlegi ETHAA bevezeti annak lehetőségét, hogy halászati kapacitásuk növelése nélkül hozzájáruljanak az uniós hajók munka-, élet- és biztonsági körülményeinek javításához, különös figyelmet fordítva a part menti és kisüzemi part menti halászhajókra; hangsúlyozza, hogy az ETHAA hozzájárul a halászat és a kék gazdaság fenntarthatóságához, hozzájárulva az ENSZ 14. fenntartható fejlődési céljának végrehajtásához; aggodalmát fejezi ki azonban amiatt, hogy a tagállamok nem használták ki széles körben ezeket a lehetőségeket, és úgy véli, hogy a túlzottan korlátozó szabályok akadályokat teremtettek e tekintetben;

24. úgy véli, hogy a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőség csökkentése nem teheti függővé az EU-t a nem uniós országoktól az uniós flotta fejlesztése, kiépítése és korszerűsítése tekintetében; rámutat arra, hogy az EU stratégiai autonómiájának központi szerepet kell játszania valamennyi szakpolitikában, beleértve a dekarbonizációt, az energetikai átállást és a flotta korszerűsítését, különösen a jövőbeli tengeri ipari stratégia részeként;

25. kéri, hogy a tengeri ipari stratégia foglalja bele a halászflottát a kék gazdaság támogatására és az Európa tengeri technológiák terén betöltött globális vezető szerepének biztosítására vagy visszaszerzésére irányuló célkitűzésébe;

26. hangsúlyozza, hogy a flotta korszerűsítésének és dekarbonizációjának konkrét és reális módjai megtalálása érdekében átfogó megközelítésre van szükség a teljes tengeri értékláncban (beleértve a hajótulajdonosokat, a kikötőket, az energiaszolgáltatókat, a hajógyárakat, a tervezési tanácsadó cégeket, a berendezésszállítókat, a hajóosztályozó vállalatokat, a finanszírozókat, a kutatókat stb.), és együttműködésre van szükség a kibocsátásmentes hajókat és kikötői infrastruktúrát előmozdító kezdeményezések és programok révén;

27. e tekintetben fontosnak tartja a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok iránti kereslet ösztönzésére irányuló – például az uniós szakpolitikai eszközöket felhasználó – intézkedéseket, valamint a szükséges infrastruktúra kiépítésének ösztönzését és megkönnyítését;

28. üdvözli e tekintetben a Bizottság által 2023-ban elindított, az uniós halászatra és akvakultúrára vonatkozó energetikai átállási partnerség eredményeit, amelynek célja, hogy együttműködési platformként szolgáljon az uniós halászati és akvakultúra-ágazat energetikai átállásának felgyorsításához; kiemeli az e partnerség keretében folytatott együttműködés és párbeszéd fontosságát, de hangsúlyozza, hogy annak a dekarbonizációhoz szükséges feltételek konkrét javulásához kell vezetnie a célok elérése érdekében;

29. felhívja a figyelmet arra, hogy az EU és a halászati és akvakultúra-ágazat közötti új stratégiai paktum létrehozásával fokozni kell az ágazat versenyképességét és támogatni kell annak fenntartható átállását, fenntartható jövőt biztosítva a vállalkozások és a part menti közösségek számára;

30. hangsúlyozza, hogy ösztönzőket kell biztosítani az alkalmazott kutatás és a technológiai innováció számára a halászati ágazaton belüli körforgásos gazdaság területén, beleértve a halászeszközökkel kapcsolatos kutatást is, olyan kísérleti kezdeményezések és területi projektek előmozdítása révén, amelyek elősegítik a halászati ágazatban tevékenykedő vállalkozások, a helyi halászati akciócsoportok, a hulladékkezelési szolgáltatók, az újrafeldolgozó vállalatok és más gazdasági szereplők közötti szinergiákat az erőforrás-hatékonyság növelése, az ágazat versenyképességének javítása és új helyi foglalkoztatási lehetőségek teremtése céljából;

31. hangsúlyozza, hogy a legkülső régiók földrajzi távolsága, szigetjellege és kis mérete differenciált megközelítést tesz szükségessé halászati ágazataik dekarbonizációja tekintetében, tekintettel arra, hogy flottáik nehezen tudnak megfelelni a technológiai és fenntartható átállással járó dekarbonizációs és korszerűsítési folyamatnak; hangsúlyozza, hogy a korábbi finanszírozási eszközök, például a kifejezetten a távoli fekvéssel és szigetjelleggel összefüggő halászati programok figyelembe vették e régióknak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében elismert sajátosságait; kiemeli, hogy a jövőben ezt teljes mértékben figyelembe kell venni a finanszírozási eszközök, a szabályozási keretek és az innovációs stratégiák tervezése és végrehajtása során;

32. megjegyzi, hogy a legkülső régiók halászflottái túlnyomórészt kisüzemiek és egyre inkább elöregednek, továbbá növekvő biztonsági kockázatokkal, valamint romló munka- és életkörülményekkel szembesülnek; megjegyzi továbbá, hogy strukturális adottságaikat és a távoli fekvésből eredő többletköltségeiket tovább súlyosbítja a

szélsőséges időjárási körülmények növekvő hatása; hangsúlyozza, hogy ez a helyzet korlátozza az erőforrásokhoz való hozzáférést, és veszélyezteti az élelmezésbiztonságot és e területek helyi gazdaságait;

33. kéri, hogy igazítsák ki az ETHAA és az egyéb uniós eszközök szerinti támogathatósági kritériumokat és beruházási prioritásokat annak érdekében, hogy azok a legkülső régiók strukturális korlátait és környezeti sebezhetőségét tükrözzék, biztosítva, hogy az energetikai átállás ne súlyosbítsa az egyenlőtlenségeket, illetve ne ássa alá e területek társadalmi-gazdasági fenntarthatóságát;

34. hangsúlyozza, hogy a kisüzemi part menti halászat – különösen a szigeteken és a legkülső régiókban – az élelmezésbiztonság, valamint számos helyi közösség gazdasági, társadalmi és kulturális szövetének sarokköve, ahol a friss és egészséges fehérjeforrásokhoz való hozzáférés szorosan kapcsolódik a helyi halászati tevékenység életképességéhez; felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy a környezetvédelmi célkitűzések teljes mértékben összhangban legyenek a kisüzemi part menti halászat gazdasági fenntarthatóságával;

35. különösen adott esetben a már létrehozott regionális halászati gazdálkodási szervezetek keretében megerősített együttműködésre szólít fel az ugyanazon tengeri régiókban és tengermedencékben működő nem uniós országokkal a bevált gyakorlatok cseréje, a beruházások koordinálása, valamint a halászat dekarbonizációjára, energetikai átállására és környezeti fenntarthatóságára vonatkozó közös célkitűzések meghatározása, illetve a közös szabályok alkalmazásának biztosítása érdekében, tiszteletben tartva a kölcsönösség elvét és valamennyi piaci szereplő számára tisztességes feltételeket garantálva;

36. megjegyzi, hogy a fejlődő országokban és a nyílt tengeren működő távolsági flották azzal a leküzdhetetlen akadállyal szembesülnek, hogy ezekben az országokban az olyan infrastruktúrák, mint a kikötők, a hajógyárak és az új tüzelőanyagokhoz és hajtásrendszerekhez kapcsolódó tárolóközpontok, nem készültek fel vagy nem alkalmasak a dekarbonizált hajók igényeinek kielégítésére;

37. javasolja, hogy a Bizottság vizsgálja felül az összes halászati és akvakultúra-behozatal szén-dioxid-kibocsátási és környezeti hatásait annak érdekében, hogy megelőzze az egyenlőtlen versenyfeltételeket azon globális versenytársak viszonylatában, amelyekre nem vonatkoznak hasonlóan szigorú szabályozási keretek vagy egyenértékű környezetvédelmi, egészségügyi és szociális normák;

Korszerűsítés

38. hangsúlyozza, hogy az uniós halászflotta korszerűsítése a fenntarthatóbb és reziliensebb ágazatra való átállás kulcsfontosságú eleme, és ennek során a technológiai és emberi kihívásokkal

egyaránt foglalkozni kell, biztosítva, hogy az energiahatékonyságot, a digitális kapacitást és a működési biztonságot a fedélzeti munkakörülmények javításával együtt valósítsák meg;

39. megismétli, hogy a bruttó tonnatartalom növelése vagy az alternatív meghajtási rendszerek vagy a biztonság javítása érdekében átalakított hajótervezés nem tekinthető a halászati kapacitás növeléséhez való hozzájárulásnak, és ezért nem járul hozzá a túlhalászás kockázatához; hangsúlyozza, hogy egy méltányos és tényeken alapuló szakpolitikai kerethez szükség van a halászati kapacitás és a bruttó tonnatartalom szétválasztására a dekarbonizáció érdekében, az energetikai átállásra és a biztonság javítására;

40. kéri, hogy az állami támogatást illetően részesítsék előnyben azokat a hajókorszerűsítéseket, amelyek környezeti előnyökkel, társadalmi haladással és – a halászati kapacitás nemzeti felső határértékein belül – a fogások megfelelő fedélzeti tartósításra irányuló fokozott kapacitással járnak, beleértve a hűtőtárolási és tartósítási rendszereket is;

41. kéri a tagállamokat, hogy az uniós és nemzeti pénzügyi támogatás igénybevételével helyezzék előtérbe az olyan korszerűsítési stratégiákat, amelyek megerősítik a halászati vállalkozások hosszú távú fenntarthatóságát, előmozdítják a helyi értékláncokat, és biztosítják, hogy a halászok tisztességes, kiszámítható és gazdaságilag életképes feltételek mellett folytathassák tevékenységüket;

42. hangsúlyozza azon álláspontját, hogy a generációs megújulásnak együtt kell járnia az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel, valamint azt, hogy a kék gazdaságban biztosítani kell a digitális átállást; megjegyzi, hogy ehhez nemcsak a halászati ágazat vonzóvá tételére van szükség a fiatalok számára, hanem a fedélzeti munka- és életkörülmények javítására, a személyzet jóllétéhez hozzájáruló jobb szállás és létesítmények biztosítására, megfelelő képzésre és tájékoztatásra, valamint vonzó karrierlehetőségek és a személyes helyzet javításának lehetőségére is, különösen tisztességes és stabil jövedelmi lehetőségek és a fenntarthatóság biztosítása révén;

43. hangsúlyozza, hogy a halászok fiatal generációi hozzájárulnak helyi közösségeik kohéziójához, különösen a leginkább elszigetelt part menti régiókban és a kevesebb munkalehetőséggel rendelkező régiókban, lehetővé téve számukra, hogy hozzájáruljanak az ágazat gazdasági, társadalmi és környezeti fejlődéséhez; kiemeli továbbá, hogy fokozni kell a nők szerepét ebben az ágazatban az egész EU-ra kiterjedő fokozott mobilitási és foglalkoztatási lehetőségek révén, anélkül, hogy nehézségek vagy korlátozások merülnének fel készségeik és képzésük elismerése tekintetében; megjegyzi, hogy ez hozzájárulna az ágazat imázsának javításához és vonzóbbá tételéhez;

44. úgy véli, hogy a generációs megújulás nem vezethet a generációk közötti konfliktusokhoz, és a halászok valamennyi korosztályát be kell vonni, biztosítva az ökológiai és digitális átállás kiegyensúlyozott megközelítését annak biztosítása érdekében, hogy a tapasztalatok képezte örökség ne vesszen el;

45. kiemeli a digitalizáció stratégiai szerepét a halászflotta korszerűsítésében, dekarbonizációjában és energetikai átállásában, ami javítani fogja a működési hatékonyságot, a tengeri biztonságot és a halászok munkakörülményeit is; hangsúlyozza, hogy a navigációt, az időjárás-előrejelzést, a kommunikációt és a nyomonkövethetőséget javító digitális eszközök és rendszerek támogatása – különösen a kisüzemi flották esetében – szintén támogatni fogja az üzemanyagköltségek csökkentését, és hozzájárul egy gazdaságilag életképesebb dekarbonizációs folyamathoz; hangsúlyozza, hogy a digitális átállásnak megfelelő képzéssel, kapacitásépítéssel és inkluzív technológiák tervezésével kell együtt járnia, figyelembe véve a felhasználók sokféleségét, és biztosítva, hogy a digitális megoldások az ágazaton belül hozzájáruljanak a jobb munkakörnyezethez és a technológiai előnyök méltányos elosztásához;

46. hangsúlyozza, hogy szükség van a halászhajók energiaauditjára az ETHAA-n keresztül; kitart amellett, hogy lehetőség szerint ösztönözni kell az optimalizálási és utólagos átalakítási műveleteket a hajók energiahatékonyságának javítása és a halászati útvonalak optimalizálására szolgáló technológiák használatának előmozdítása érdekében, többek között mesterséges intelligencia révén, a halászat megfizethetőbb költségek melletti dekarbonizációja érdekében;

47. hangsúlyozza, hogy a halászati ágazatban – többek között digitális eszközök és részvételen alapuló nyomonkövetési megközelítések révén – fontos javítani a környezeti, társadalmi-gazdasági és operatív adatok gyűjtését, hozzáférhetőségét és felhasználását; hangsúlyozza, hogy a hatékony és időszerű adatok elengedhetetlenek a tudományosan megalapozott döntéshozatalhoz és a szakpolitikák változó ökológiai és gazdasági feltételekhez való hozzáigazításához; szorgalmazza a tudásrendszerek – többek között a tudományos kutatás, a hagyományos ökológiai ismeretek és a valós idejű operatív adatok – szorosabb integrációját a reagálóképesebb, méltányosabb és fenntarthatóbb halászati irányítás támogatása érdekében;

48. kéri, hogy a dekarbonizációs és energetikai átállási erőfeszítések mellett különítsenek el célzott finanszírozást a hajók olyan átalakításának támogatására, amely megfelel a munkavállalók jólétére vonatkozó minimumkövetelményeknek, összhangban a munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági követelményekkel és a nemzetközi tengerészeti munkaügyi egyezményekkel, például a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2007-es egyezményével a halászati munkáról, beleértve az ivóvízhez való hozzáférést, a biztonságos szállást, a megfelelő táplálkozást, a kimerültség elleni védelmet és az

orvosi ellátást; úgy véli, hogy e fejlesztések elengedhetetlenek a munkahelyi méltóság biztosításához, a balesetek megelőzéséhez és az ágazat társadalmi fenntarthatóságának előmozdításához;

49. hangsúlyozza, hogy a modernizációnak, a dekarbonizációnak és az energetikai átállásnak hozzá kell járulnia az uniós halászati ágazat gazdasági életképességéhez, foglalkoztatási lehetőségeihez és versenyképességéhez is, és nem veszélyeztetheti az ágazat jövedelmezőségét vagy az EU stratégiai élelmiszer-autonómiáját;

50. hangsúlyozza, hogy a hajók átalakításába, a digitális eszközökbe és a halászati termékek fedélzeti tárolásába történő beruházások hozzájárulhatnak a működési költségek és a kibocsátások csökkentéséhez, a termékek minőségének javulásához és a fogások piaci értékének növeléséhez, feltéve, hogy a kitűzött célok elérésére irányuló erőfeszítéseket régiók közötti, tudományosan megalapozott és összehangolt irányítás, valamint köz- és magánfinanszírozás és jól végrehajtott piaci eszközök támogatják;

51. megismétli, hogy a halászat korszerűsítését, dekarbonizációját és energetikai átállását egy parti és tengeri fejlesztésekre vonatkozó szélesebb körű stratégia részének kell tekinteni, amely kiterjed a tengeri területrendezésre, a biológiai sokféleség megőrzésére, az éghajlatváltozás mérséklésére és az ahhoz való alkalmazkodásra, valamint a megújuló energia alkalmazására; hangsúlyozza, hogy kiegyensúlyozott és összehangolt megközelítésre van szükség a halászközösségek marginalizálódásának elkerülése érdekében; kiemeli a fenntartható halászat, az óceánok megőrzése, a tiszta energia és a helyi fejlesztés közötti pozitív szinergiákban rejlő lehetőségeket, amennyiben azokat holisztikus, inkluzív, tudományosan megalapozott és területileg kiigazított kereteken keresztül kezelik;

52. rámutat, hogy a Parlament egy közelmúltbeli munkaértekezletről készült jelentés[18] azt javasolja, hogy a jövőbeli halászati támogatási eszközök esetében vegyék fontolóra, hogy kevésbé korlátozó feltételeket alkalmaznak a halászhajók első beszerzéséhez, a motorfelújításhoz vagy -cseréhez és a hajók további tonnatartalmat igénylő fejlesztéseihez nyújtott támogatást illetően, ugyanakkor korlátozásokat alkalmaznak a túlzott kapacitás vagy a túlhalászás elkerülése érdekében az egyes flottaszegmensek vagy a teljes nemzeti flotta szintjén; hangsúlyozza, hogy ugyanakkor lehetővé kell tenni az egyes halászhajók számára, hogy alkalmazkodjanak a gazdasági, környezeti és társadalmi igényekhez;

---

18 Parlament, „Workshop on the future of the EU fishing fleet – First assessment of Member States’ EMFAF programmes for 2021-27” (Munkaértekezlet az uniós halászflotta jövőjéről – A tagállamok 2021–2027-es ETHAA-programjainak első értékelése), Strukturális és Kohéziós Politikai Tematikus Főosztály, 2024. november 19.

53. kéri ezért, hogy vizsgálják felül a jelenleg az ETHAA 13., 17., 18. és 19. cikkében meghatározott támogathatósági rendelkezéseket annak érdekében, hogy lehetővé váljon a hajók olyan korszerűsítésének vagy cseréjének állami támogatása, amelynek célja szigorúan a biztonság, a munka- és életkörülmények, az energiahatékonyság és a fenntartható halászati technikák alkalmazásának javítása; hangsúlyozza, hogy az ilyen támogatás nem eredményezheti a halászati kapacitás vagy erőkifejtés növekedését, és annak a magas szintű környezetvédelmi és szociális normáknak való megfeleléstől kell függenie, biztosítva a gazdasági életképességet és a generációs megújulást különösen azokban a legkülső régiókban és a part menti területeken, ahol a flotta értékelése azt mutatja, hogy a halászati erőkifejtés egyensúlyban van a rendelkezésre álló erőforrásokkal;

54. kitart amellett, hogy szükség van az ETHAA félidős felülvizsgálatára, valamint a közös halászati politika szabályainak és a vonatkozó iránymutatásoknak a célzott felülvizsgálatára az alternatív üzemanyagok tárolására, az energiára és a meghajtórendszerekre vonatkozó hely- és tervezési követelményeknek való megfelelés, valamint az állami támogatási keret rugalmasabbá tétele érdekében a hajók építése és korszerűsítése tekintetében; felszólít egy külön vészhelyzeti alap létrehozására a flotta megújításának felgyorsítása érdekében, lehetővé téve ezáltal a tisztaenergia-technológiákra való reális átállást;

55. hangsúlyozza, hogy sürgősen foglalkozni kell a fedett munkaterületek, a szaniterhelyiségek, a megfelelő pihenőhelyek és a biztonsági felszerelések hiányával, ami jelenleg számos kisléptékű és kisüzemi hajót érint; megjegyzi, hogy a halászati kapacitás jelenlegi uniós fogalommeghatározásai nem tesznek különbséget a hajó üzemi területei és a fedélzeti szociális és biztonsági feltételek javítását szolgáló területek között; hangsúlyozza, hogy ez visszatartó erőként hat az olyan alapvető fejlesztésekbe irányuló beruházások terén, mint a védett munkaterületek, a pihenőhelyek és a higiéniás létesítmények, amelyek kulcsfontosságúak a tisztességes munka- és életkörülmények biztosításához; felhívja a Bizottságot, hogy találjon olyan megoldást, amely egyensúlyt teremt a halászati dolgozók szükségletei és annak biztosítása között, hogy az uniós flotta halászati kapacitása ne növekedjen, különösen azáltal, hogy a „szociális és biztonsági” vonatkozású tonnatartalmat kizárja a halászati kapacitás kiszámításából;

56. felhívja ezért a Bizottságot, hogy a túlhalászást megakadályozó keret és korlátok fenntartása mellett végezze el a halászati kapacitást és a halászat hatását mérő mutatók mélyreható felülvizsgálatát;

57. hangsúlyozza, hogy a halászati ágazat energetikai átállásához jelentős beruházásokra van szükség, amelyek nem mindig megvalósíthatók a kizárólag hagyományos erőforrásokkal rendelkező kisvállalkozások számára; felhívja a Bizottságot, hogy a dekarbonizációt tegye az uniós part menti halászat életképességét

támogató eszközzé, és vegye fontolóra a halászati és akvakultúra-ágazatban nyújtott csekély összegű támogatások felső határának ideiglenes és testre szabott emelését az alacsony kibocsátású technológiák bevezetésének, a flotta fenntartható megújításának és/vagy átalakításának és az energiahatékonyságnak az ellátási lánc egészében történő támogatása érdekében, amelyet a flotta e területen dolgozó szakembereivel együttműködve kell végrehajtani a beruházások ösztönzése érdekében;

A halászeszközök fejlesztése és alkalmazása

58. kiemeli, hogy a halászeszközökkel és -technikákkal kapcsolatos innovációnak a rendelkezésre álló legjobb tudományos bizonyítékokon kell alapulnia, és azt egyértelmű környezetvédelmi célkitűzéseknek kell vezérelniük, hozzájárulva a szelektivitás javításához, a járulékos vagy véletlen fogások csökkentéséhez, az elveszített és hátrahagyott halászeszközök kockázatának minimalizálásához, az optimalizált hajóútvonalakhoz, a gazdasági előnyökhöz és a tengeri élőhelyekre gyakorolt kisebb hatáshoz; hangsúlyozza, hogy célzott köz- és magánberuházásokra és szabályozási támogatásra van szükség az olyan halászeszközök fejlesztésének, tesztelésének és elterjedésének előmozdítása érdekében, amelyek javítják az ökológiai eredményeket és a fenntartható hatású flották működési életképességét;

59. kéri a Bizottságot, hogy támogassa az innovációt a halászeszközök szelektivitásának javítására, a kikötői infrastruktúra fejlesztésére és a halászhajók korszerűsítésére irányuló olyan beruházások révén, amelyek célja az egészség, a biztonság és a munkakörülmények javítása, az energiahatékonyság növelése, a kibocsátások csökkentése és a fogások minőségének javítása;

60. emlékeztet, hogy az innovatív halászeszközök és halászati technikák kifejlesztése és alkalmazása során tiszteletben kell tartani az elővigyázatosság elvét; hangsúlyozza, hogy az innovatív halászeszközök és technológiák fejlesztése és alkalmazása során alapvető fontosságú az ökoszisztéma-alapú megközelítés előmozdítása a járulékos fogások csökkentése, a véletlen fogások minimalizálása, a tengerfenékre gyakorolt hatás csökkentése és az üzemanyag-hatékonyság javítása érdekében; kiemeli, hogy az új halászeszközök és meghajtási technológiák tesztelését célzó kísérleti projektekben korlátozni kell a kísérleti halászat időtartamát és a hajók számát, hogy ne kerüljön sor széles körű bevezetésre mindaddig, amíg nem értékelték tudományosan, függetlenül és teljes körűen környezeti, társadalmi és gazdasági hatásaikat, valamint biztonságosnak és fenntarthatónak nem bizonyultak;

61. hangsúlyozza, hogy sürgősen be kell ruházni olyan halászati technológiákba, amelyek csökkentik a nem szándékos fogásokat, javítják a szelektivitást és minimalizálják az ökoszisztémában bekövetkező zavarokat, valamint sürgősen alkalmazni kell azokat;

hangsúlyozza, hogy az ágazatban sokkal hatékonyabban kell segíteni a technológiai átállást, és azt a technológiasemlegességnek és a szilárd tudományos bizonyítékoknak kell vezérelniük, beleértve a fenntarthatóság valamennyi szempontját is; kéri, hogy a halászeszközök jóváhagyására, a finanszírozásra való jogosultságra és a szabályozási rugalmasságra vonatkozó döntéshozatali folyamatok a rendelkezésre álló legjobb tudományos eredményeken alapuljanak, igazodjanak minden vonatkozó szakpolitikához és szabályozáshoz, és járuljanak hozzá a fenntarthatóság mindhárom pilléréhez;

62. felhívja a Bizottságot, hogy a tanácsadó bizottságokkal szoros együttműködésben és a helyi flották bevonásával vegye figyelembe a tengeri medencék sajátosságait és a regionális különbségeket, erősítse meg a többéves gazdálkodási tervek regionalizációját és e szelektivitási célkitűzésekhez való hozzáigazítását és kezelje prioritásként az ökoszisztémákra kisebb hatást gyakorló halászeszközök használatát, figyelembe véve a társadalmi-gazdasági hatásokat és az éghajlatváltozást;

63. hangsúlyozza, hogy külön költségvetési sorokra van szükség a dekarbonizációval és az energetikai átállással kapcsolatos kutatás finanszírozására a jövőbeli többéves pénzügyi keretben, például az Európai Versenyképességi Alap és a Horizont Európa keretében;

64. hangsúlyozza, hogy a tudományos innovációk halászok számára történő átadhatóságát ronthatja a szakemberek jövedelemkiesésének kockázata a kísérleti szakaszok alatt; kéri a Bizottságot, hogy fontolja meg pénzügyi támogatás nyújtását e kockázat csökkentése, valamint a szelektívebb és kevésbé káros eszközök alkalmazásának felgyorsítása érdekében;

65. elismeri, hogy a halászok egyre nagyobb mértékben járulnak hozzá az éghajlatvédelmi fellépésekhez és a környezetvédelemhez olyan tevékenységek révén, mint a tengeri hulladék gyűjtése, beleértve az elveszített vagy hátrahagyott halászeszközöket is; hangsúlyozza, hogy ezt a szerepet célzott ösztönzőkkel, megfelelő kikötői infrastruktúrával és a körforgásos gazdaság célkitűzéseihez kapcsolódó kiegészítő jövedelemforrások létrehozásával kell ösztönözni és támogatni; hangsúlyozza, hogy a halászok ökológiai hozzájárulásának előmozdítása segít megerősíteni a szakma társadalmi elfogadottságát, megerősíti a tengerek őrzőiként betöltött szerepüket, és hozzájárul a fenntarthatóságra és tengeri környezet helyreállítására vonatkozó tágabb célokhoz;

66. kéri a Bizottságot, hogy egy univerzális megközelítés alkalmazása helyett biztosítsa valamennyi érdekelt fél, köztük a kisüzemi halászok, a termelői szervezetek és a part menti közösségek inkluzív bevonását az innovatív halászeszközök tervezésébe, fejlesztésébe és értékelésébe; hangsúlyozza, hogy a participatív kormányzás megerősíti a szabályok legitimitását, gyakorlatiasságát és

elfogadottságát, ugyanakkor lehetővé teszi a helyi ökológiai ismeretek és a megélt tapasztalatok beépítését;

67. kéri, hogy a közpolitikák és a finanszírozási eszközök keretében részesítsék előnyben azon halászok és közösségek támogatását, akik olyan fenntartható eszközöket és gyakorlatokat alkalmaznak, amelyek hozzájárulnak a biológiai sokféleség megőrzéséhez és az erőforrások hosszú távú stabilitásához; hangsúlyozza, hogy a fenntartható technológiák és az ökoszisztéma alapú megközelítést alkalmazó halászat elismerése és támogatása elengedhetetlen a part menti közösségek rezilienciájának biztosításához, a hagyományos ismeretek megőrzéséhez, valamint az ágazaton belüli méltányos és inkluzív átállás előmozdításához;

68. szorgalmazza a mesterséges intelligencián alapuló felderítési technológiai rendszerek integrálását a szelektív halászati gyakorlatok támogatása, a fogásokra vonatkozó információk javítása és a nem szándékos fogások csökkentése érdekében; úgy véli, hogy az intelligens technológiák és az innovatív eszközök ötvözése javíthatja a szelektivitást és a környezeti teljesítményt;

69. hangsúlyozza, hogy a halászeszközök és halászati módszerek kezelésének olyan inkluzív és alkalmazkodó irányítási kereteken kell alapulnia, amelyek tükrözik az Unión belüli flották, tengeri medencék és halászati gyakorlatok sokféleségét, és rámutat annak fontosságára, hogy ez a szabályozási keret egyértelmű és kiszámítható legyen, és hosszú távú politikai célkitűzéseket tartalmazzon; kiemeli, hogy meg kell erősíteni a tudósok, a halászok és a hatóságok közötti együttműködést az új halászeszközök fejlesztése, tesztelése és értékelése terén, előmozdítva a fenntartható eredmények iránti kölcsönös bizalmat és közös felelősséget; olyan átlátható, részvételen alapuló és időhatékony döntéshozatali folyamatokat szorgalmaz, amelyek képesek integrálni a változó helyi társadalmi-ökológiai viszonyokat;

70. kiemeli, hogy javítani kell a halászati erőkifejtés mérését olyan irányítási eszközök révén, amelyek nem kizárólag a tengeren töltött napokat veszik alapul, és hogy el kell kezdeni figyelembe venni a halászeszközök tényleges használatának idejét is, az úgynevezett „merülési időt” vagy az „aktív halászatot”; kéri ezért, hogy adott esetben vizsgálják felül a „halászati tevékenységek” uniós jogszabályokban szereplő fogalommeghatározásait annak érdekében, hogy azok pontosabban tükrözzék a halászeszközök eltérő működési jellemzőit, és hozzájáruljanak a halászati erőkifejtés méltányosabb és hatékonyabb kezeléséhez;

71. ösztönzi a kísérleti projekteket, és hangsúlyozza azok fontosságát mind az innovációk bemutatása szempontjából, mind pedig a szükséges jóváhagyások megszerzéséhez szükséges technológiai érettségi szint eléréséhez vezető ugródeszkaként, valamint a nagyobb léptékű kereskedelmi hasznosításra és bevezetésre való

felkészülés terén; kéri a leghatékonyabb kísérleti projektek nyomon követését, hogy elkerülhetőek legyen a párhuzamos projektek vagy a valójában eredményes projektek meghiúsulása;

72. rámutat, hogy a halászok fogás- és bevételkieséssel szembesülhetnek a kísérleti projektekben való részvétel során; hangsúlyozza, hogy az ETHAA szabályainak alkalmazása a kísérleti projektekre a gyakorlatban korlátozza a kísérletezést; felhívja a Bizottságot, a tagállamokat és a regionális hatóságokat, hogy fejlesszék az „élő laboratóriumok” használatát az innováció és a helyi kezdeményezések összeegyeztetése érdekében, lehetővé téve a gyakorlati tesztelést annak biztosítása érdekében, hogy az új innovációk a gyakorlatban is működjenek, és ne rójanak szükségtelen terheket az ágazatra;

73. egy olyan közös uniós címkézési és nyomonkövethetőségi keret kidolgozását szorgalmazza, amely lehetővé teszi a fogyasztók és a vevők számára a szigorú környezetvédelmi, egészségügyi és szociális előírásoknak eleget tevő halászati termékek azonosítását;

74. hangsúlyozza, hogy a halászati ágazaton belüli ökológiai és digitális átállás, a dekarbonizáció és az energetikai átállás sikere a gyakorlott és jól képzett munkavállalók rendelkezésre állásától függ; kéri, hogy a munkahelyi biztonsággal, a digitális eszközökkel, a környezettudatossággal és a fenntartható halászati módszerekkel kapcsolatos formális és informális képzések támogatásához nagyobb mértékben vegyék igényébe a meglévő uniós programokat, például az Erasmus+-t, az Európai Szociális Alap Pluszt és az ETHAA-t; kiemeli annak fontosságát, hogy elismerjék és finanszírozzák az új technológiák és motorok bevezetéséhez és használatához szükséges szakképzést, valamint a tapasztalatok révén szerzett gyakorlati készségeket, és megkönnyítsék a tudás nemzedékek közötti átadását; hangsúlyozza, hogy a képzéseknek folyamatosnak és inkluzívnak kell lenniük, és igazodniuk kell a halászok és a part menti közösségek változó igényeihez, különösen a távoli és strukturálisan hátrányos helyzetű területeken;

75. hangsúlyozza, hogy az akvakultúra-ágazat, valamint a kagyló- és az algatenyésztési ágazat csökkentheti élelmiszerrendszerünk szénlábnyomát; üdvözli az egyre gyakoribb alacsony szén-dioxid-kibocsátású gyakorlatokat, például a fenntartható takarmányozást és a dekarbonizált uszályok használatát, és ezért kéri, hogy adott esetben ezeket a technológiákat nagyobb léptékben fejlesszék a gazdaságokban; hangsúlyozza, hogy a jövőbeli fejlesztéseknél előnyben kell részesíteni az akvakultúra-ágazat fenntartható termelőit, akik kerülik a tengeri biológiai sokféleség károsítását, és társadalmi-gazdasági előnyöket biztosítanak a part menti közösségek számára;

76. úgy véli, hogy a közös akvakultúra-politikának a KHP-val azonos alapokon történő létrehozása, valamint az akvakultúra fejlesztésére

vonatkozó számszerűsített célok elfogadása megfelelően hozzájárulhat az uniós kék gazdaság jól átgondolt szén-dioxid-mentesítési és energetikai átállási folyamatához;

77. hangsúlyozza egy mérhető fenntarthatósági kritériumokat és mutatókat tartalmazó, egyértelmű és koherens jogi keret fontosságát az uniós akvakultúra fejlődésének irányítása és nyomon követése érdekében, beleértve a jobb tengeri területrendezést is; ezért a beruházások növelését és a szakpolitikák javítását kéri a fenntartható tengeri és belvízi akvakultúra, valamint a kagyló- és algatenyésztés támogatása érdekében, az alacsony kibocsátású kék gazdaságra vonatkozó európai stratégia szerves részeként, valamint az akvakultúra éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciájának fokozása érdekében;

°

° °

78. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.