Eiropas Parlaments
2024-2029

PIEŅEMTIE TEKSTI

P10_TA(2025)0344

ES zivsaimniecības dekarbonizācija un modernizācija un zvejas rīku izstrāde un ieviešana

Eiropas Parlamenta 2025. gada 18. decembra rezolūcija par ES zivsaimniecības dekarbonizāciju un modernizāciju un zvejas rīku izstrādi un ieviešanu (2024/2123(INI))

Eiropas Parlaments,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 3., 4., 9., 38., 174. un 349. pantu,

– ņemot vērā 1980. gada 25. maijā pieņemto Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras,

– ņemot vērā 1958. gada 17. martā pieņemto Konvenciju par Starptautisko Jūrniecības organizāciju,

– ņemot vērā Konvenciju par Starptautiskās Darba organizācijas izveidi,

– ņemot vērā nolīgumu, ko 2015. gada 12. decembrī pieņēma ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Pušu konferences 21. sesijā Parīzē (Parīzes nolīgums),

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā[1],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1380/2013 par kopējo zivsaimniecības politiku[2],

---

1 OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

2 OV L 354, 28.12.2013., 22. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj.

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 20. jūnija Regulu (ES) 2019/1241 par zvejas resursu saglabāšanu un jūras ekosistēmu aizsardzību ar tehniskiem pasākumiem[3],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 30. jūnija Regulu (ES) 2021/1119, ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts")[4],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 7. jūlija Regulu (ES) 2021/1139, ar ko izveido Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondu[5],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 6. aprīļa Lēmumu (ES) 2022/591 par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2030. gadam[6],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 13. septembra Direktīvu (ES) 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[7],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 13. septembra Regulu (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā[8],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 18. oktobra Direktīvu (ES) 2023/2413, ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK[9],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 22. novembra Regulu (ES) 2023/2842, ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 1224/2009 un attiecībā uz zivsaimniecības kontroli groza Padomes Regulas (EK) Nr. 1967/2006 un (EK) Nr. 1005/2008 un

---

3 OV L 198, 25.7.2019., 105. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1241/oj.
4 OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj.
5 OV L 247, 13.7.2021., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj.
6 OV L 114, 12.4.2022., 22. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj.
7 OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.
8 OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.
9 OV L, 2023/2413, 31.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj.

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1139, (ES) 2017/2403 un (ES) 2019/473[10],

– ņemot vērā Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumu “Eiropas zaļais kurss” (COM(2019)0640),

– ņemot vērā 2020. gada 15. janvāra rezolūciju par Eiropas zaļo kursu[11],

– ņemot vērā Komisijas 2021. gada 17. maija paziņojumu “Jauna pieeja ceļā uz ilgtspējīgu ES zilo ekonomiku. ES zilās ekonomikas pārveide ilgtspējīgas nākotnes labā” (COM(2021)0240),

– ņemot vērā Komisijas 2023. gada 21. februāra paziņojumu “Par ES zvejniecības un akvakultūras nozares enerģētikas pārkārtošanu” (COM(2023)0100);

– ņemot vērā Komisijas 2023. gada novembra Rokasgrāmatu par zvejniecības un akvakultūras pārkārtošanās uz zaļo enerģiju finansēšanas iespējām: atbalstīt zvejniecības un akvakultūras enerģētikas pārkārtošanu, izmantojot ES finansējuma iespējas daudzgadu finanšu shēmā 2021.–2027. gadam, *NextGenerationEU* un citas iespējas,

– ņemot vērā Komisijas 2023. gada 21. februāra paziņojumu “ES rīcības plāns par jūras ekosistēmu aizsargāšanu un atjaunošanu, lai zvejniecības būtu ilgtspējīgas un izturētspējīgas”,

– ņemot vērā 2021. gada 14. septembra rezolūciju par virzību uz spēcīgāku partnerību ar ES tālākajiem reģioniem[12],

– ņemot vērā 2021. gada 16. septembra rezolūciju par tematu “Zvejnieki par nākotni: jaunas darbaspēka paaudzes piesaistīšana zvejniecības nozarei un darbvietu radīšana piekrastes kopienās”[13],

– ņemot vērā 2022. gada 3. maija rezolūciju par virzību uz ilgtspējīgu zilo ekonomiku ES: zvejniecības un akvakultūras nozaru loma[14],

– ņemot vērā 2023. gada 19. janvāra rezolūciju par mazapjoma zvejas stāvokli ES un nākotnes perspektīvām[15],

---

10 OV L, 2023/2842, 20.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj.
11 OV C 270, 7.7.2021., 2. lpp.
12 OV C 117, 11.3.2022., 18. lpp.
13 OV C 117, 11.3.2022., 67. lpp.
14 OV C 465, 6.12.2022., 2. lpp.
15 OV C 214, 16.6.2023., 150. lpp.

– ņemot vērā 2024. gada 18. janvāra rezolūcija par stāvokli kopējās zivsaimniecības politikas īstenošanā un turpmākajām perspektīvām[16],

– ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas 2022. gada ziņojumu “Pārskats 01/2022: Enerģijas nodokļi, oglekļa cenas noteikšana un enerģijas subsīdijas” un 2020. gada ziņojumu “Īpašais ziņojums 26/2020: Jūras vide: ES aizsardzība ir plaša, bet virspusēja”,

– ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu 25/2023 “ES akvakultūras politika: stagnējoša ražošana un neskaidri rezultāti, kaut gan ES finansējums ir palielināts”,

– ņemot vērā Zinātniskās perspektīvikas nodaļas 2023. gada jūnija ziņojumu “Zvejniecības nozares dekarbonizācija: energoefektivitātes pasākumi un alternatīvi enerģijas risinājumi zvejas kuģiem”,

– ņemot vērā Baltijas jūras konsultatīvās padomes 2023. gada 3. oktobra ieteikumus par Baltijas jūras zvejniecības nozares enerģētikas pārkārtošanu,

– ņemot vērā Ziemeļrietumu ūdeņu konsultatīvās padomes 2023. gada 28. novembra ieteikumu par Komisijas paziņojumu “Par ES zvejniecības un akvakultūras nozares enerģētisko pārkārtošanu”,

– ņemot vērā *Copernicus* klimata pārmaiņu uzraudzības pakalpojuma un Pasaules Meteoroloģijas organizācijas 2025. gada 15. aprīļa ziņojumu par klimata stāvokli pasaulē 2024. gadā,

– ņemot vērā Ziemeļjūras konsultatīvās padomes 2025. gada 19. maija ieteikumus par Kopējās zivsaimniecības politikas izvērtējumu,

– ņemot vērā Eiropas Zinātniskās konsultatīvās padomes klimata pārmaiņu jautājumos 2025. gada 2. jūnija ziņojumu “Zinātniskie ieteikumi Eiropas Klimata akta grozīšanai: klimata mērķu noteikšana ES stratēģisko prioritāšu stiprināšanai”,

– ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,

– ņemot vērā Zivsaimniecības komitejas ziņojumu (A10-0236/2025),

A. tā kā, lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti, ir vērienīgi, sociālekonomiski taisnīgi, iekļaujoši un ilgtspējīgi jāpārkārto ES zivsaimniecības nozare, ievērojot līdzsvaru starp vides aizsardzību, sociālo taisnīgumu un ekonomisko dzīvotspēju un paredzot atbalstu no publiskajām investīcijām un inovācijas;

---

16 OV C, C/2024/5734, 17.10.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5734/oj.

B. tā kā Komisijas 2019. gada paziņojums par Eiropas zaļo kursu paredzēja ar klimatu un vidi saistītu problēmu risināšanu un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu;

C. tā kā okeāni absorbē aptuveni 30 % no pasaules oglekļa dioksīda emisijām;

D. tā kā tiek lēsts, ka sliktākajā gadījumā ES zvejas flote rada 0,015 % no pasaules oglekļa emisijām; tā kā ES flote jau ir samazinājusi savas emisijas par vairāk nekā 52 % salīdzinājumā ar 1990. gadu;

E. tā kā šo ievērojamo samazinājumu var izskaidrot ar to, ka ir samazināta ES zvejas flote, uzlabota kuģu energoefektivitāte un palielinājušies nozvejas apjomi; tā kā zivsaimniecības nozarei tik un tā ir izvirzītas dekarbonizācijas prasības, kas tai varētu radīt nesamērīgas izmaksas;

F. tā kā pašlaik saskaņā ar Enerģijas nodokļu direktīvu energoprodukti, ko piegādā izmantošanai par degvielu kuģošanai ES ūdeņos, tostarp zvejai, ir pilnībā atbrīvoti no nodokļiem;

G. tā kā ES zvejniecības nozare saskaras ar būtiskām problēmām, kas saistītas ar klimata pārmaiņām, sākot ar nelabvēlīgākiem laikapstākļiem jūrā un beidzot ar zivju krājumu migrāciju jūras temperatūras paaugstināšanās dēļ;

H. tā kā ir steidzami jācīnās pret klimata pārmaiņām, lai risinātu planētas trīskāršo krīzi, kas ietekmē okeānu, un novērstu turpmāku negatīvu ietekmi uz sabiedrību un ekonomiku, tādējādi nodrošinot, ka nākamās paaudzes, tostarp nākamās zvejnieku paaudzes, ir labāk sagatavotas, lai spētu pārvarēt klimata pārmaiņu nenovēršamās sekas;

I. tā kā jūras produkti ir pasaulē veselīgākais dzīvnieku olbaltumvielu avots ar viszemāko oglekļa pēdu, tomēr šajā jomā ES joprojām ir atkarīga no importa, kas veido vairāk nekā 70 % no tās jūras produktu patēriņa;

J. tā kā pārkārtošanās procesā uz alternatīvām degvielām un mazoglekļa piedziņas sistēmām ir vajadzīgas ievērojamas investīcijas tehnoloģiju attīstībā, kuģu konstrukcijā, apkalpes apmācībā un ostu infrastruktūrā un līdztekus ir jāparedz publiskais atbalsts, lai nodrošinātu sekmīgu attīstību, īstenošanu, pieejamību un pieņemamību cenas ziņā visiem flotes segmentiem, jo īpaši mazapjoma un nerūpnieciskajai zvejai;

K. tā kā pašlaik neviena alternatīva degviela un tehnoloģija nespēj piedāvāt galīgu, pieejamu un mērogojamu risinājumu zvejas flotes pilnīgai dekarbonizācijai, tomēr attīstība un progress ir aktīvi jāatbalsta, izmantojot pētniecību, demonstrējumu projektus un

mērķtiecīgas publiskās un privātās investīcijas, lai nodrošinātu taisnīgu un savlaicīgu pārkārtošanos;

L. tā kā 2023. gadā sāktā Enerģētikas pārkārtošanas partnerība ir vērtīga platforma, kas izstrādāta, lai paātrinātu enerģētikas pārkārtošanu ES zvejniecības un akvakultūras nozarē un apvienotu attiecīgās ieinteresētās personas;

M. tā kā 8. vides rīcības programmā ir izklāstīta ES apņemšanās pakāpeniski izbeigt fosilā kurināmā subsīdijas ES;

N. tā kā, lai gan mazapjoma piekrastes flote veido 76 % no visiem aktīvajiem zvejas kuģiem, kas darbojas ES, tā joprojām saskaras ar pastāvīgām flotes modernizācijas problēmām; tā kā, neraugoties uz kuģu skaitu, tehnoloģiju attīstība joprojām ir ierobežota, jo īpaši attiecībā uz piemērotiem jauniem hibrīddzinējiem, un tas, ka alternatīvās degvielas ir dārgākas par fosilajām degvielām, kropļo pārkārtošanās procesu; tā kā ir steidzami jāveic mērķtiecīgas darbības, lai atbalstītu mazapjoma zvejniecību pārkārtošanos;

O. tā kā zvejnieki, jo īpaši mazapjoma operatori, ir būtiski sabiedrotie jūras ekosistēmu aizsardzībā un būtu pilnībā jāiesaista tādas politikas īstenošanā un uzraudzībā, kas atbalsta pārkārtošanos uz ilgtspējīgu un mazietekmējošu zvejas praksi;

P. tā kā kopējās zivsaimniecības politikas (KZP) mērķis ir nodrošināt jūras bioloģisko resursu pienācīgu saglabāšanu un pārvaldību un to, lai zvejas un akvakultūras darbības ilgtermiņā būtu vides ziņā ilgtspējīgas un tiktu pārvaldītas veidā, kas atbilst ekonomisko, sociālo un nodarbinātības ieguvumu sasniegšanas un pārtikas nodrošinājuma veicināšanas mērķiem;

Q. tā kā Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fonds (EJZAF) izvirza noteikumus par zivsaimniecības nozares dekarbonizācijas, inovācijas un sociālās ilgtspējas atbalstīšanu, bet tā faktiskais ieguldījums ir atkarīgs no taisnīgas piekļuves, mazāka administratīvā sloga un pilnīgas saskaņotības ar taisnīgas un iekļaujošas pārkārtošanās mērķiem;

R. tā kā drošības un energoefektivitātes uzlabojumus principā var atbalstīt ar EJZAF pieejamajiem ES līdzekļiem un saskaņā ar KZP noteikumiem; tā kā tomēr ir jāapsver mazāk ierobežojoši nosacījumi, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis un reģioni spēj apmierināt savu zvejas flotu dekarbonizācijas un modernizācijas vajadzības, vienlaikus izvairoties no pārmērīgas zvejas kapacitātes vai pārzvejas atsevišķu segmentu un visas valsts flotes līmenī;

S. tā kā Eiropas Revīzijas palāta ir norādījusi, ka “no EJZAF nevajadzētu

finansēt darbības, ar kurām palielina kuģa zvejas kapacitāti”[17];

T. tā kā īstenošanā būtu jāņem vērā ES zvejas flotes milzīgā reģionālā daudzveidība un nedrīkst izmantot universālu pieeju, jo īpaši tālākajos reģionos;

U. tā kā tālākie reģioni saskaras ar īpašiem apgrūtinājumiem, piemēram, nošķirtību, izolētību, maziem tirgiem un ierobežotu savienotību, kas ir pilnībā jāņem vērā zivsaimniecības politikas īstenošanā, tostarp izmantojot pielāgotus atbilstības kritērijus EJZAF un elastīgus kapacitātes noteikumos un flotes atjaunošanas noteikumus;

V. tā kā inovatīviem zvejas rīkiem un paņēmieniem var būt svarīga nozīme vidiskās ilgtspējas un darbības efektivitātes uzlabošanā un degvielas patēriņa samazināšanā un tie ir jāatbalsta ar mērķorientētām publiskām un privātām investīcijām, zināšanu apmaiņu un ātrākiem novērtēšanas procesiem, lai nodrošinātu to plašāku ieviešanu;

W. tā kā inovatīviem zvejas rīkiem no prototipa posma ir jāpāriet uz demonstrējumu posmu, lai ar EJZAF atbalstu reālos izmantošanas apstākļos varētu pārbaudīt to efektivitāti un lietderību;

X. tā kā dažām pašreizējām zvejas metodēm ir augsts degvielas patēriņš, kas rada ievērojamas izmaksas nozarei un īpaši lielu oglekļa pēdu;

Y. tā kā tas, kā daži zvejas paņēmieni tiek izmantoti, dažādi ietekmē okeāna oglekļa sekvestrēšanu un atkarībā no vairākiem faktoriem, piemēram, zvejniecības veida, zinātnieki tos var uzskatīt arī par ilgtspējīgiem un saderīgiem ar jūras gultnes saglabāšanas mērķu sasniegšanu;

Z. tā kā ir ļoti svarīgi paredzēt atbalstu un investīcijas alternatīvu dzinēju un degvielu pētniecībā un izstrādē un to efektīvā izmantošanā, kuģu energoefektivitātes uzlabošanā, ko panāk, modernizējot kuģus vai izmantojot inovatīvas kuģu konstrukcijas, un jaunu ilgtspējīgu zvejas rīku un metožu izstrādē, kā arī tādu tehnoloģiju izstrādē, kas samazina piezveju, uzlabo degvielas patēriņa efektivitāti un līdz minimumam samazina jūras gultnes traucējumus, lai atbalstītu taisnīgu un zinātniski pamatotu pārkārtošanos uz ilgtspējīgu zivsaimniecību un sasniegtu ES zivsaimniecības tiesību aktu mērķus;

AA. tā kā nepieciešamība modernizēt un dekarbonizēt nozari un nodrošināt taisnīgu enerģētikas pārkārtošanu sniedz arī iespēju

---

17 Eiropas Revīzijas palāta “Jūras vide — ES aizsardzība ir plaša, bet virspusēja”, Publikāciju birojs, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2865/134960.

uzlabot darba un dzīves apstākļus uz kuģa, kas ir būtiski, lai nodrošinātu zvejnieku labbūtību, piesaistītu nozarei jaunās paaudzes un padarītu zvejniecības profesiju iekļaujošāku, jo īpaši sievietēm un jauniešiem;

AB. tā kā, lai sekmīgi pārkārtotu zivsaimniecības nozari, ir jāīsteno iekļaujoša pārvaldība, kas pamatojas uz zinātniskiem pierādījumiem un attiecīgo ieinteresēto personu, tostarp zvejnieku, piekrastes kopienu, pētnieku un reģionālo iestāžu, aktīvu iesaisti;

AC. tā kā ilgtspējīga iekšzemes un jūras akvakultūra, gliemju, vēžveidīgo un adatādaiņu audzēšana un aļģu audzēšana var veicināt plašāku ES akvakultūras pārtikas nozares dekarbonizāciju un samazināt importa oglekļa pēdu,

Dekarbonizācija un enerģētikas pārkārtošana

1. uzsver, ka, lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem, ES tiesību aktiem un ANO Parīzes nolīgumu, ir strukturēti, iekļaujoši un taisnīgi jāpārkārto visas ES zvejniecības un akvakultūras nozares;

2. uzsver, ka ar šo pārkārtošanos ir jēgpilni jāpalīdz sasniegt ES klimata mērķrādītāji, neapdraudot zvejnieku kopienu noturību vai sociālo un ekonomisko stabilitāti un vienlaikus nodrošinot viņu iztikas līdzekļu aizsardzību saskaņā ar trim ilgtspējīgas attīstības pīlāriem;

3. uzsver, ka ir vajadzīgs reālistisks un pakāpenisks dekarbonizācijas ceļvedis, kas pamatojas uz labākajām pieejamām zinātniskajām atziņām un datiem, saskaņojot tehnoloģiju attīstību, loģistikas uzlabojumus, alternatīvo degvielu pieejamību un tiesību aktu termiņus, lai nodrošinātu īstenojamu un efektīvu īstenošanu visos flotes segmentos;

4. aicina izstrādāt koordinētus un ilgtermiņa politikas satvarus, piemēram, prioritātes, kas izklāstītas Komisijas 2025. gada 5. jūnija paziņojumā “Eiropas Okeāna pakts” (COM(2025)0281), lai dekarbonizētu zvejniecību un akvakultūru un nodrošinātu, ka neviens flotes segments vai reģions netiek atstāts novārtā;

5. atzīst, ka dekarbonizācija un enerģētikas pārkārtošana ir būtisks izaicinājums zivsaimniecības nozarei, jo īpaši mazākiem operatoriem ar ierobežotām finansiālajām un tehniskajām spējām; atgādina – lai panāktu iekļaujošu un taisnīgu pārkārtošanos, ir jānovērš piekļuves strukturālie šķēršļi, tostarp augstas piekļuves izmaksas, apmācības trūkums un nepietiekama ostu infrastruktūra; uzsver, ka universāla pieeja nav piemērota, jo ES ir ļoti daudzveidīgas flotes, reģioni un

sociālekonomiskie apstākļi; atgādina, ka mazapjoma piekrastes flote 2021. gadā veidoja 76 % no aktīvās ES flotes un gandrīz visu floti ES tālākajos reģionos;

6. uzsver, ka pastāv būtiski ierobežojumi un šķēršļi investīcijām ES flotes modernizācijā, energoefektivitātē un ilgtspējā; tādēļ uzsver, ka, lai sasniegtu ES dekarbonizācijas mērķus, ir jāapsver ne tikai modernizācija, bet arī kuģu atjaunošanas iespējas, ņemot vērā flotes lielo vidējo vecumu, proti, 31,5 gadi;

7. tādēļ ierosina veicināt atjaunošanas sistēmu stimulēšanu sadarbībā ar privātā sektora dalībniekiem, izmantojot valsts un ES finansējumu, lai sekmētu flotes atjaunošanu ar modernākiem, drošākiem un videi draudzīgākiem kuģiem, palielinot nozares pievilcību, lai labāk panāktu paaudžu nomaiņu un veidotu uzticēšanos starp zvejniecības nozari, publiskajām iestādēm, pašvaldībām un investoriem;

8. pauž nožēlu par to, ka pašreizējais KZP un EJZAF regulējums būtiski ierobežo iespēju sniegt publisko atbalstu, un tas arī attur no privātām investīcijām kuģu atjaunošanā, kavējot nepieciešamās norises ES zvejas flotes dekarbonizācijai; tādēļ aicina veikt izmaiņas pašreizējā tiesiskajā regulējumā; pauž nožēlu par to, ka pašreizējie finansiālie stimuli nav pietiekami, lai apmierinātu nozares vajadzības, un uzskata, ka ir jāizstrādā un jāievieš jauni mehānismi finanšu sviras efekta nodrošināšanai;

9. aicina Komisiju apzināt un izveidot vēl citus pietiekamus finansēšanas instrumentus ārpus EJZAF, tostarp inovatīvus finansēšanas modeļus, lai atbalstītu nozares milzīgās investīciju vajadzības saistībā ar dekarbonizāciju un enerģētikas pārkārtošanu;

10. iesaka Komisijai atbalstīt pētījumus par kuģu konstrukciju, tostarp par inovācijām ārpus dzinēju sistēmām, piemēram, uzlabotu korpusa hidrodinamiku, viegliem kompozītmateriāliem un hidraulisko un mehānisko sistēmu aizstāšanu ar elektrisko piedziņu;

11. norāda uz iespēju dalībvalstīm apsvērt dekarbonizācijas centienu iekļaušanu kritērijos par zvejas kvotu piešķiršanu operatoriem saskaņā ar KZP 17. pantu, kad būs pieejami tehniski risinājumi un pietiekams finansiālais atbalsts;

12. uzsver, ka enerģētikas pārkārtošanai ir jābūt iekļaujošai un pieejamai visiem nozares segmentiem un tāpēc tai ir pilnībā jāpievēršas, izstrādājot ES politiku, jo īpaši attiecībā uz mazapjoma un nerūpnieciskajiem zvejniekiem, un jāatbalsta ar publiskām investīcijām, apmācību un zināšanu pārnesi;

13. atzīst, ka pašlaik neviena atsevišķa dzinējspēka vai degvielas tehnoloģija nepiedāvā galīgu risinājumu zivsaimniecības nozares dekarbonizācijai un enerģētikas pārkārtošanai, jo visā teritorijā ir ļoti liela kuģu veidu, darbības profilu un reģionu daudzveidība;

14. vērš uzmanību uz to, ka universāla pieeja nebūs piemērota, jo jaunās tehnoloģijas, piemēram, alternatīvo degvielu risinājumi, nespēs apmierināt visu flotu vajadzības; uzsver, ka ir jānovērtē zvejas kuģu enerģētiskā situācija, lai maksimāli palielinātu to efektivitāti, un ka būs jāņem vērā atsevišķu flotu vajadzības;

15. uzsver, ka ir jāparedz pienācīgs atbalsts un investīcijas, lai izvairītos no degvielas izmaksu pieauguma, un uzsver – kamēr nav pieejamas tīras dzinēju tehnoloģijas vai alternatīvi enerģijas avoti komerciālā mērogā un kamēr tiesiskais regulējums nav pielāgots to īstenošanai, ES zvejas flotei nebūtu jāievieš ES līmeņa noteikumi par degvielas nodokļiem, jo šādi pasākumi saasinātu sociālekonomiskās problēmas, ar kurām zvejniecības uzņēmumi jau saskaras augsto enerģijas cenu un inflācijas dēļ;

16. uzsver, ka dzinēju sistēmu maiņa nozīmē ne tikai kuģu pielāgošanu, bet arī būtiskas izmaiņas ostu infrastruktūrā un iekārtās;

17. aicina Komisiju sadarbībā ar dalībvalstīm apsvērt shēmas, kas labāk veicina un atbalsta investīcijas tīrā enerģijā, kura pielāgota vietējiem apstākļiem un vajadzībām, lai veicinātu enerģētikas pārkārtošanu un nodrošinātu taisnīgu pārkārtošanos uz flotes dekarbonizāciju un enerģētikas pārkārtošanu;

18. uzsver, ka modernizācijas, dekarbonizācijas un enerģētikas pārkārtošanas pasākumos ir jāņem vērā vajadzība pēc pielāgotām un pieejamām atbalsta shēmām, lai nodrošinātu flotes vidisko un ekonomisko dzīvotspēju; uzsver, ka ir būtiski ar ES finansējumu, piemēram, EJZAF, kopā ar valsts atbalstu un privātajiem fondiem finansēt nepieciešamās investīcijas ostās, energoinfrastruktūrā un kuģos no projektēšanas līdz piegādei, lai nodrošinātu nepieciešamo telpu dekarbonizācijai un enerģētikas pārkārtošanai, palielinātu kuģu sociālo tilpību ar atbilstošām darba un atpūtas vietām apkalpei un paredzētu pienācīgu apkalpes apmācību, kā arī veicinātu jūras resursu ilgtspējīgu izmantošanu;

19. uzsver, ka mazapjoma un nerūpnieciskā zveja parasti mazāk ietekmē uz vidi un oglekli un tāpēc atkarībā no reģiona tai ir būtiska nozīme šo reģionu ekoloģiskajā un sociālajā struktūrā; aicina Komisiju ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm izveidot un īstenot mazapjoma, nerūpnieciskās un piekrastes zvejas atbalsta mehānismus, kas dotu iespēju risināt šā nozares segmenta specifiskās problēmas;

20. uzsver, ka finansējuma vajadzībām ir nepieciešams padziļināts Komisijas pētījums un risinājumi, kas ietver arī uzkrājumu produktus Eiropas iedzīvotājiem un specializētajām bankām, piemēram, jūras bankām, kas piedāvātu finansējumu ar Eiropas garantijas atbalstu attiecīgajiem finanšu produktiem un Eiropas Investīciju bankas atbalstu;

21. aicina pilnībā īstenot KZP, lai nodrošinātu, ka zvejniecības un akvakultūras darbības tiek pārvaldītas taisnīgi, rada sociālekonomiskus ieguvumus, veicina pārtikas produktu pieejamību un līdz minimumam samazina to darbību ietekmi uz dzīvotnēm un jūras ekosistēmām, vienlaikus atjaunojot un uzturot zvejoto sugu populācijas virs līmeņa, kas nodrošina maksimālo ilgtspējīgas ieguves apjomu; uzskata, ka tā ir jāpiemēro, ņemot vērā dažādu jūras baseinu īpatnības; uzsver, ka ir svarīgi pilnībā mobilizēt EJZAF, lai atbalstītu KZP īstenošanu un flotes enerģētikas pārkārtošanu; pauž nožēlu par to, ka KZP un EJZAF nosaka stingrus, no tilpības atkarīgus kapacitātes ierobežojumus, kas samazina iespējas uzstādīt jaunas dzinēju sistēmas un uzglabāt degvielu, un tādējādi kavē drošības, darba apstākļu un pamata komforta uzlabošanu zvejniekiem;

22. atgādina, ka notiekošajā KZP izvērtēšanā un tās iespējamajā pārskatīšanā būtu jānovērtē un jāņem vērā ES flotes situācija un vajadzīgie uzlabojumi; uzsver, ka dalībvalstu pienākums ir pārvaldīt savu maksimāli pieļaujamo zvejas kapacitāti, kā paredzēts KZP; norāda, ka zivsaimniecības nozarē šo ierobežojumu piemērošana kopā ar dalībvalstu ierobežojošo pieeju ir radījusi šķēršļus flotes dekarbonizācijai un enerģētikas pārkārtošanai; uzsver, cik svarīgs ir no KZP un EJZAF sniegtais atbalsts, lai panāktu ilgtspējīgu ES zvejas floti tās trīs dimensijās, un tam nākamajā daudzgadu finanšu shēmā jāparedz pienācīgs vajadzīgais finansējums;

23. atzinīgi vērtē to, ka pašreizējā EJZAF ir ieviesta iespēja uzlabot darba, dzīves un drošības apstākļus uz ES kuģiem, nepalielinot to zvejas kapacitāti, īpašu uzmanību pievēršot piekrastes un mazapjoma piekrastes zvejas kuģiem; uzsver, ka EJZAF veicina zvejniecības un zilās ekonomikas ilgtspēju, palīdzot sasniegt ANO ilgtspējīgas attīstības 14. mērķi; tomēr pauž bažas par to, ka dalībvalstis šīs iespējas nav plaši izmantojušas, un uzskata, ka pārāk ierobežojošie noteikumi šajā ziņā ir radījuši šķēršļus;

24. uzskata, ka, samazinot atkarību no fosilā kurināmā, ES nevajadzētu kļūt atkarīgai no trešām valstīm ES flotes attīstībā, būvniecībā un modernizācijā; norāda, ka visās politikas jomās, tostarp dekarbonizācijā, enerģētikas pārkārtošanā un flotes modernizācijā, galvenā uzmanība ir japiešķir ES stratēģiskajai autonomijai, jo īpaši turpmākās jūras rūpniecības stratēģijas ietvaros;

25. aicina jūras rūpniecības stratēģijā iekļaut zvejas floti attiecībā uz mērķi atbalstīt zilo ekonomiku un nodrošināt vai atgūt Eiropas vadošo lomu pasaulē jūrniecības tehnoloģiju jomā;

26. uzsver – lai rastu konkrētus un reālistiskus flotes modernizācijas un dekarbonizācijas veidus, ir jāīsteno visaptveroša pieeja visā jūrniecības vērtību ķēdē (tostarp kuģu īpašniekiem, ostām, enerģijas piegādātājiem, kuģu būvētavām, projektēšanas konsultantiem,

aprīkojuma piegādātājiem, klasifikācijas uzņēmumiem, finansētājiem, pētniekiem utt.) un ir vajadzīga sadarbība iniciatīvās un programmās, kas veicina bezemisiju kuģus un ostu infrastruktūru;

27. šajā sakarībā norāda, cik svarīgi ir pasākumi, kas stimulē pieprasījumu pēc ilgtspējīgām jūras transporta degvielām, piemēram, izmantojot ES politikas instrumentus un mērķus, un cik svarīgi ir stimulēt un atvieglot nepieciešamās infrastruktūras ieviešanu;

28. šajā sakarībā atzinīgi vērtē darbu, ko veic Komisijas 2023. gadā uzsāktā ES zvejniecības un akvakultūras enerģētiskās pārkārtošanas partnerība, kuras mērķis ir kalpot par sadarbības platformu, lai paātrinātu enerģētikas pārkārtošanu ES zvejniecības un akvakultūras nozarē; uzsver sadarbības un dialoga nozīmi šajā partnerībā, taču uzsver, ka tai ir jāpanāk konkrēti uzlabojumi dekarbonizācijai nepieciešamajos nosacījumos, lai sasniegtu mērķrādītājus;

29. vērš uzmanību uz to, ka ir jāpalielina nozares konkurētspēja un jāatbalsta tās ilgtspējīga pārkārtošanās, kas nodrošinātu ilgtspējīgu nākotni uzņēmumiem un piekrastes kopienām, un šajā nolūkā ir jāizstrādā jauns stratēģiskais pakts starp ES un zvejniecības un akvakultūras nozarēm;

30. uzsver, ka zivsaimniecības nozarē ir jānodrošina stimuli lietišķajai pētniecībai un tehnoloģiskajai inovācijai aprites ekonomikas jomā, tostarp attiecībā uz zvejas rīkiem, sekmējot izmēģinājuma iniciatīvas un teritoriālos projektus, kas veicina sinerģiju starp zivsaimniecības nozares uzņēmumiem, zivsaimniecības vietējām rīcības grupām, atkritumu apstrādes operatoriem, reciklēšanas uzņēmumiem un citiem ekonomikas dalībniekiem, lai palielinātu resursefektivitāti, uzlabotu nozares konkurētspēju un radītu jaunas vietējās nodarbinātības iespējas;

31. uzsver, ka tālāko reģionu ģeogrāfiskā nošķirtības, izolētības un mazā izmēra dēļ ir jāīsteno diferencēta pieeja to zvejas nozaru dekarbonizācijai, ņemot vērā to flotu grūtības ievērot dekarbonizācijas un modernizācijas procesu, kas saistīts ar tehnoloģisko un ilgtspējīgo pārkārtošanos; uzsver, ka iepriekšējos finansēšanas instrumentos, piemēram, attālu un salu reģionu īpašo attīstības problēmu pārvarēšanas programma zivsaimniecībā, tika ņemtas vērā šo reģionu īpatnības, kas atzītas Līguma par Eiropas Savienības darbību 349. pantā; uzsver, ka turpmāk tas ir pilnībā jāņem vērā, izstrādājot un īstenojot finansēšanas instrumentus, tiesisko regulējumu un inovācijas stratēģijas;

32. norāda, ka tālāko reģionu zvejas flotes galvenokārt ir mazapjoma un novecojošas un saskaras ar aizvien lielākiem drošības riskiem un darba un dzīves apstākļu pasliktināšanos; turklāt norāda, ka to

strukturālos apstākļus un nošķirtības radītās papildu izmaksas vēl vairāk pasliktina ekstremālu laikapstākļu pieaugošā ietekme; uzsver, ka šī situācija ierobežo piekļuvi resursiem un apdraud šo teritoriju pārtikas nodrošinājumu un vietējo ekonomiku;

33. aicina pielāgot atbilstības kritērijus un investīciju prioritātes EJZAF un citos ES instrumentos, lai atspoguļotu tālāko reģionu strukturālos ierobežojumus un vidisko neaizsargātību, nodrošinot, ka enerģētikas pārkārtošana nepalielina nevienlīdzību un nekavē šo teritoriju sociālekonomisko ilgtspēju;

34. uzsver, ka mazapjoma piekrastes zveja, jo īpaši salās un tālākajos reģionos, veido galveno pārtikas nodrošinājumu un daudzu vietējo kopienu ekonomisko, sociālo un kultūras struktūru, kur piekļuve svaigiem un veselīgiem olbaltumvielu avotiem ir cieši saistīta ar vietējo zvejas darbību dzīvotspēju; aicina Komisiju nodrošināt, ka vides mērķi ir pilnībā saskaņoti ar mazapjoma piekrastes zvejniecību ekonomisko ilgtspēju;

35. aicina pastiprināt sadarbību ar trešām valstīm, kas darbojas tajos pašos jūras reģionos un jūras baseinos, jo īpaši reģionālo zvejniecības pārvaldības organizāciju ietvaros, ja tas ir lietderīgi un šādas organizācijas jau ir izveidotas, un šajā sadarbībā apmainīties ar paraugpraksi, koordinēt investīcijas un noteikt kopīgus mērķus zivsaimniecības dekarbonizācijai, enerģētikas pārkārtošanai un vides ilgtspējai, lai nodrošinātu, ka tiek piemēroti kopīgi noteikumi, vienlaikus ievērojot savstarpīguma principu un taisnīgus nosacījumus visiem operatoriem;

36. norāda, ka tāljūras flotes, kas darbojas jaunattīstības valstīs un atklātā jūrā, saskaras ar nepārvaramu šķērsli, proti, tādas infrastruktūras kā ostas, kuģu būvētavas un jaunu degvielu un piedziņas sistēmu uzglabāšanas centri šajās valstīs nav sagatavotas vai piemērotas dekarbonizētu kuģu vajadzībām;

37. ierosina Komisijai pārskatīt visa zivsaimniecības un akvakultūras importa ietekmi uz oglekli un vidi, lai novērstu nevienlīdzīgus konkurences apstākļus ar globālajiem konkurentiem, uz kuriem neattiecas tikpat stingrs tiesiskais regulējums vai līdzvērtīgi vides, veselības un sociālie standarti;

Modernizācija

38. uzsver, ka ES zvejas flotes modernizācija ir svarīgs elements, pārkārtojoties uz ilgtspējīgāku un noturīgāku nozari, un ka ar to būtu jārisina gan tehnoloģiskas, gan cilvēciskas problēmas, nodrošinot, ka energoefektivitāte, digitālās spējas un ekspluatācijas drošība tiek nodrošināta vienlaikus ar darba apstākļu uzlabošanu uz kuģa;

39. atkārtoti norāda, ka lielāka bruto tilpība vai pārkonfigurēta kuģu konstrukcija, kas pielāgota alternatīvām dzinēju sistēmām vai drošības uzlabojumiem, nebūtu jāuzskata par tādu, kas palielina zvejas kapacitāti un tādējādi veicina pārzvejas risku; uzsver – lai nodrošinātu taisnīgu un uz pierādījumiem balstītu politikas satvaru, ir jāatsaista zvejas kapacitāte un bruto tilpība attiecībā uz dekarbonizāciju, enerģētikas pārkārtošanu vai drošības uzlabojumiem;

40. aicina ar publisko atbalstu par prioritāti noteikt tādu kuģu modernizāciju, kas nodrošina gan ieguvumus vides jomā, gan sociālo progresu, un lielākas spējas pienācīgi saglabāt nozveju uz kuģiem, tostarp saldētavas un saglabāšanas sistēmas, nepārsniedzot valsts maksimāli pieļaujamo zvejas kapacitāti;

41. aicina dalībvalstis izmantot ES un valsts finansiālo atbalstu, lai par prioritāti noteiktu modernizācijas stratēģijas, kas stiprina zvejniecības uzņēmumu ilgtermiņa ilgtspēju, veicina vietējās vērtības ķēdes un nodrošina, ka zvejnieki var turpināt darboties taisnīgos, paredzamos un ekonomiski dzīvotspējīgos apstākļos;

42. uzsver savu viedokli, ka paaudžu nomaiņa var iet roku rokā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem un nepieciešamību nodrošināt digitālo pārkārtošanos zilajā ekonomikā; norāda, ka šajā nolūkā ir ne tikai jāpiesaista jaunieši zvejniecības nozarei, bet arī jāuzlabo darba un dzīves apstākļi uz kuģa, jānodrošina labāka izmitināšana un iespējas veicināt apkalpes labbūtību, jānodrošina pienācīga apmācība un informācija un jāpiedāvā pievilcīgas karjeras iespējas un iespēja uzlabot savu personīgo situāciju, jo īpaši nodrošinot taisnīgas un stabilas ienākumu iespējas un ilgtspēju;

43. uzsver, ka jaunās zvejnieku paaudzes veicina savu vietējo kopienu kohēziju, jo īpaši izolētākajos piekrastes reģionos un reģionos, kuros ir mazāk darba iespēju, ļaujot tām sniegt ieguldījumu nozares ekonomiskajos, sociālajos un vides uzlabojumos; uzsver arī nepieciešamību palielināt sieviešu lomu šajā nozarē, palielinot mobilitātes un nodarbinātības iespējas visā ES bez grūtībām vai ierobežojumiem attiecībā uz viņu prasmju un apmācības atzīšanu; norāda, ka tas palīdzētu uzlabot nozares tēlu un padarītu to pievilcīgāku;

44. uzskata, ka paaudžu nomaiņa nedrīkst izraisīt paaudžu sadursmi un ka būtu jāiekļauj visu vecumu zvejnieki, gādājot par līdzsvarotu ekoloģisko un digitālo pārkārtošanos, lai nodrošinātu, ka netiek zaudēts pieredzes mantojums;

45. uzsver digitalizācijas stratēģisko nozīmi zvejas flotes modernizācijā, dekarbonizācijā un enerģētikas pārkārtošanā, kas arī uzlabos darbības efektivitāti, drošību jūrā un zvejnieku darba apstākļus; uzsver, ka atbalsts digitālajiem rīkiem un sistēmām, kas uzlabo

navigāciju, laikapstākļu prognozēšanu, saziņu un izsekojamību, jo īpaši mazapjoma flotēs, arī palīdzēs samazināt degvielas izmaksas un veicinās ekonomiski dzīvotspējīgāku dekarbonizācijas procesu; uzsver, ka digitālās pārkārtošanās procesam ir jāiet roku rokā ar pienācīgu apmācību, spēju veidošanu un iekļaujošu tehnoloģiju izstrādi, ņemot vērā lietotāju daudzveidību un nodrošinot, ka digitālie risinājumi veicina labāku darba vidi un vienlīdzīgi sadala tehnoloģiskos ieguvumus visā nozarē;

46. uzsver, ka ar EJZAF starpniecību ir jāveic zvejas kuģu energoauditi; uzstāj, ka pēc iespējas ir jāveicina optimizācija un modernizācija, lai uzlabotu kuģu energoefektivitāti un veicinātu tehnoloģiju, jo īpaši MI, izmantošanu, lai optimizētu zvejas maršrutus un tādējādi dekarbonizētu zveju cenas ziņā pieejamākā veidā;

47. uzsver, ka ir svarīgi uzlabot vides, sociālekonomisko un operatīvo datu vākšanu, pieejamību un izmantošanu zivsaimniecības nozarē, tostarp izmantojot digitālos rīkus un līdzdalīgas uzraudzības pieejas; uzsver – lai varētu pieņemt zinātniski pamatotus lēmumus un pielāgot politiku mainīgajiem ekoloģiskajiem un ekonomiskajiem apstākļiem, ir būtiski izmantot efektīvus un savlaicīgus datus; aicina ciešāk integrēt zināšanu sistēmas, tostarp zinātnisko pētniecību, tradicionālās ekoloģiskās zināšanas un reāllaika operatīvos datus, lai atbalstītu reaģētspējīgāku, taisnīgāku un ilgtspējīgāku zivsaimniecības pārvaldību;

48. prasa papildus dekarbonizācijas un enerģētikas pārkārtošanas centieniem piešķirt īpašu finansējumu tam, lai atbalstītu kuģu pielāgošanu minimālajiem darba ņēmēju labbūtības standartiem saskaņā ar arodveselības un drošības prasībām un starptautiskajām jūras darba konvencijām, piemēram, Starptautiskās Darba organizācijas 2007. gada Konvenciju par darbu zvejniecībā, tostarp tādiem standartiem par piekļuvi dzeramajam ūdenim, drošam mājoklim, pienācīgam uzturam, aizsardzībai pret nogurumu un medicīniskajai aprūpei; uzskata, ka šie uzlabojumi ir būtiski, lai nodrošinātu cieņas ievērošanu darbavietā, novērstu nelaimes gadījumus un veicinātu nozares sociālo ilgtspēju;

49. uzsver, ka ar modernizāciju, dekarbonizāciju un enerģētikas pārkārtošanu būtu arī jāveicina ES zivsaimniecības nozares ekonomiskā dzīvotspēja, nodarbinātības iespējas un konkurētspēja un ka tās nedrīkst apdraudēt nozares rentabilitāti vai ES stratēģisko pārtikas autonomiju;

50. uzsver, ka investīcijas kuģu pielāgošanā, digitālajos rīkos un zvejas produktu saglabāšanas spējās uz kuģiem var palīdzēt samazināt darbības izmaksas un emisijas, uzlabot produktu kvalitāti un palielināt nozvejas tirgus vērtību ar nosacījumu, ka noteikto mērķrādītāju sasniegšanas centienus visos reģionos pārvalda

zinātniski pamatotā un koordinētā veidā, tiem ir paredzēts publiskais un privātais finansējums un labi ieviesti tirgus instrumenti;

51. atkārtoti norāda, ka zivsaimniecības modernizācija, dekarbonizācija un enerģētikas pārkārtošana ir jāuzskata par daļu no plašākas piekrastes un jūrlietu attīstības stratēģijas, kas ietver jūras telpisko plānošanu, bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos tām, kā arī atjaunīgās enerģijas izmantošanu; uzsver, ka ir vajadzīga līdzsvarota un koordinēta pieeja, lai izvairītos no zvejnieku kopienu marginalizācijas; uzsver, ka ir iespēja panākt pozitīvu sinerģiju starp ilgtspējīgu zivsaimniecību, okeānu saglabāšanu, tīru enerģiju un vietējo attīstību, ja to pārvalda, izmantojot holistiskas, iekļaujošas, zinātniski pamatotas un teritoriāli pielāgotas sistēmas;

52. norāda, ka nesenā Parlamenta darbsemināra ziņojumā[18] ir ierosināts, ka turpmākajos zivsaimniecības atbalsta instrumentos būtu jāapsver iespēja paredzēt ne tik ierobežojošus nosacījumus attiecībā uz atbalstu zvejas kuģa pirmajai iegādei, dzinēja atjaunošanai vai nomaiņai un kuģu uzlabošanai, kas palielinātu tilpību, bet vienlaikus piemērot ierobežojumus, lai izvairītos no pārmērīgas kapacitātes vai pārzvejas atsevišķu flotes segmentu vai visas valsts flotes līmenī; uzsver, ka tajā pašā laikā atsevišķiem zvejas kuģiem būtu jādod iespēja pielāgoties ekonomiskajām, vides un sociālajām vajadzībām;

53. tādēļ aicina pārskatīt EJZAF regulas 13., 17., 18. un 19. pantā izklāstītos attiecināmības noteikumus, lai varētu sniegt publisko atbalstu kuģu modernizācijai vai nomaiņai, kuras vienīgais mērķis ir uzlabot drošību, darba un dzīves apstākļus, energoefektivitāti un ilgtspējīgu zvejas paņēmienu pieņemšanu; uzsver, ka ar šādu atbalstu nevajadzētu palielināt zvejas kapacitāti vai zvejas piepūli un tam vajadzētu būt atkarīgam no augstu vides un sociālo standartu ievērošanas, vienlaikus nodrošinot ekonomisko dzīvotspēju un paaudžu nomaiņu, jo īpaši tālākajos reģionos un piekrastes apgabalos, kur flotes novērtējumi liecina, ka zvejas piepūle ir līdzsvarā ar pieejamajiem resursiem;

54. uzstāj, ka ir jāveic EJZAF vidusposma pārskatīšana un mērķtiecīgi jāpārskata KZP noteikumi un attiecīgās pamatnostādnes, lai pielāgotos alternatīvo degvielu uzglabāšanas, enerģijas un piedziņas sistēmu telpas un konstrukcijas prasībām un padarītu valsts atbalsta regulējumu elastīgāku attiecībā uz kuģu būvniecību un modernizāciju; aicina izveidot īpašu ārkārtas fondu, lai paātrinātu

---

18 Parlaments, “Workshop on the future of the EU fishing fleet — First assessment of Member States’ EFAF programmes for 2021–2027” (“Darbseminārs par ES zvejas flotes nākotni: dalībvalstu EJZAF programmu 2021.–2027. gadam pirmais novērtējums”), Struktūrpolitikas un kohēzijas politikas departaments, 2024. gada 19. novembris.

autoparka atjaunošanu, tādējādi nodrošinot reālistisku pārkārtošanos uz tīras enerģijas tehnoloģijām;

55. uzsver, ka ir steidzami jānovērš apjumtu darba zonu, sanitāro labierīcību, pienācīgu atpūtas telpu un drošības aprīkojuma trūkums, kas pašlaik skar daudzus mazapjoma un nerūpnieciskās zvejas kuģus; norāda, ka pašreizējās ES zvejas kapacitātes definīcijās nav nošķirtas kuģa darba zonas un tās zonas, kas paredzētas sociālo un drošības apstākļu uzlabošanai uz kuģa; uzsver, ka tas attur no investīcijām būtiskā modernizācijā, piemēram, apjumtās darba vietās, atpūtas zonās un sanitārajos mezglos, kas ir būtiski, lai varētu nodrošināt pienācīgus darba un dzīves apstākļus; aicina Komisiju rast risinājumu, kas līdzsvarotu zvejnieku vajadzības un nepieciešamību nodrošināt, ka ES flotes zvejas jauda netiek palielināta, jo īpaši no zvejas jaudas aprēķina izslēdzot ar "sociālo un drošības jomu" saistīto tilpību;

56. šajā nolūkā aicina Komisiju padziļināti pārskatīt rādītājus, ar kuriem mēra zvejas kapacitāti un zvejas ietekmi, tomēr saglabāt sistēmu un ierobežojumus, kas novērš pārzveju;

57. uzsver, ka zivsaimniecības nozares enerģētikas pārkārtošanai ir vajadzīgas ievērojamas investīcijas, kas ne vienmēr ir iespējamas maziem uzņēmumiem, kuriem ir tikai parastie resursi; aicina Komisiju padarīt dekarbonizāciju par līdzekli, ar ko atbalstīt piekrastes zvejas dzīvotspēju ES, un apsvērt iespēju uz laiku un ar pielāgotiem noteikumiem palielināt *de minimis* atbalsta maksimālo apjomu zvejniecības un akvakultūras nozarē, lai atbalstītu mazemisiju tehnoloģiju ieviešanu, ilgtspējīgu flotes atjaunošanu un/vai pielāgošanu un energoefektivitāti visā piegādes ķēdē, kas jāveic sadarbībā ar šīs flotes jomas profesionāļiem nolūkā stimulēt investīcijas;

Zvejas rīku izstrāde un ieviešana

58. uzsver, ka zvejas rīku un paņēmienu inovācijai būtu jābalstās uz labākajiem pieejamajiem zinātniskajiem pierādījumiem un jāvadās pēc skaidriem vides mērķiem, kas palīdz uzlabot selektivitāti, samazināt piezveju vai nejaušu nozveju, līdz minimumam samazināt risku, ka zvejas rīki tiek pazaudēti vai pamesti, optimizēt kuģu maršrutus, ekonomiskos ieguvumus un radīt mazāku ietekmi uz jūras dzīvotnēm; uzsver, ka ir jāveic mērķorientētas publiskās un privātās investīcijas un jāsniedz regulatīvais atbalsts, lai veicinātu tādu zvejas rīku izstrādi, testēšanu un paplašināšanu, kas uzlabo gan ekoloģiskos rezultātus, gan ilgtspējīgu flotu darbības dzīvotspēju;

59. aicina Komisiju atbalstīt inovāciju, veicot investīcijas zvejas rīku selektivitātes palielināšanā, ostu infrastruktūras uzlabošanā un zvejas kuģu modernizācijā, lai uzlabotu veselību, drošību un darba

apstākļus, palielinātu energoefektivitāti, samazinātu emisijas un uzlabotu nozvejas kvalitāti;

60. atgādina, ka, izstrādājot un ieviešot inovatīvus zvejas rīkus un paņēmienus, ir jāievēro piesardzības princips; uzsver, ka inovatīvu zvejas rīku un tehnoloģiju izstrādē un ieviešanā ir būtiski veicināt uz ekosistēmu balstītu pieeju, lai samazinātu piezveju, līdz minimumam reducētu nejaušu nozveju, pazeminātu ietekmi uz jūras gultni un uzlabotu degvielas patēriņa efektivitāti; uzsver, ka izmēģinājuma projektiem un eksperimentālajām zvejniecībām arī turpmāk vajadzētu būt ierobežotiem ilguma un kuģu skaita ziņā, lai testētu jaunus zvejas rīkus un dzinēju tehnoloģijas un nodrošinātu, ka tie netiek ieviesti plašā mērogā, kamēr nav zinātniski, neatkarīgi un pilnībā novērtēta to vidiskā, sociālā un ekonomiskā ietekme un nav pierādīts, ka tie ir droši un ilgtspējīgi;

61. uzsver, ka ir steidzami jāinvestē zvejas tehnoloģijās, kas samazina nevēlamu nozveju, uzlabo selektivitāti un līdz minimumam samazina ekosistēmu traucējumus, un tās jāievieš; uzsver, ka tehnoloģiskā pārkārtošanās šajā nozarē ir vēl vairāk jāveicina, lieki nevilcinoties un pamatojoties uz tehnoloģiju neitralitāti un pārliecinošiem zinātniskajiem pierādījumiem, tostarp visiem ilgtspējas aspektiem; aicina lēmumu pieņemšanas procesos par zvejas rīku apstiprināšanu, finansējuma atbilstību un regulatīvo elastību balstīties uz labākajiem pieejamajiem zinātniskajiem datiem, ievērot visas attiecīgajās rīcībpolitikas un noteikumus un sniegt ieguldījumu visos trijos ilgtspējas pīlāros;

62. aicina Komisiju ņemt vērā katra jūras baseina īpatnības un reģionālās atšķirības, pastiprināt daudzgadu pārvaldības plānu reģionalizāciju un pielāgošanu šiem selektivitātes mērķiem un piešķirt prioritāti tādu zvejas rīku izmantošanai, kuriem ir mazāka ietekme uz ekosistēmām, un šajos jautājumos cieši sadarboties ar padomdevējām komitejām, iesaistīties sadarbībā ar vietējām flotēm un ņemt vērā sociālekonomisko ietekmi un klimata pārmaiņas;

63. uzsver, ka nākamajā daudzgadu finanšu shēmā ir vajadzīgas īpašas budžeta pozīcijas, ar ko finansēt pētniecību dekarbonizācijas un enerģētikas pārkārtošanas jomā, piemēram, no Eiropas Konkurētspējas fonda un pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa”;

64. uzsver, ka to, cik lielā mērā zinātniskās inovācijas var nodot zvejniekiem, var kavēt tas, ka eksperimentālajos posmos viņi var zaudēt ienākumus; aicina Komisiju apsvērt iespēju sniegt finansiālu atbalstu, lai mazinātu šo risku un paātrinātu selektīvāku, mazāk ietekmējošu zvejas rīku ieviešanu;

65. atzīst zvejnieku aizvien lielāku ieguldījumu klimatrīcībā un vides aizsardzībā ar tādām darbībām kā jūras piedrazojuma, tostarp pazaudētu vai pamestu zvejas rīku, savākšana; uzsver, ka šī loma

būtu jāveicina un jāatbalsta, paredzot mērķorientētus stimulus, atbilstošu ostu infrastruktūru un radot papildu ienākumu plūsmu saistībā ar aprites ekonomikas mērķiem; uzsver, ka zvejnieku ekoloģiskā ieguldījuma veicināšana palīdz stiprināt profesijas sociālo pieņemamību, stiprina viņu kā jūras sargātāju lomu un veicina plašākus ilgtspējas un jūras atjaunošanas mērķus;

66. aicina Komisiju nodrošināt visu attiecīgo ieinteresēto personu, tostarp mazapjoma zvejnieku, ražotāju organizāciju un piekrastes kopienu, iekļaujošu iesaisti inovatīvu zvejas rīku projektēšanā, izstrādē un novērtēšanā, nevis pieņemt universālu pieeju; uzsver, ka līdzdalīga pārvaldība stiprina noteikumu leģitimitāti, praktiskumu un pieņemšanu, vienlaikus ļaujot iekļaut vietējās ekoloģiskās zināšanas un dzīves pieredzi;

67. aicina publiskajā politikā un finansēšanas instrumentos par prioritāti noteikt atbalstu tādiem zvejniekiem un kopienām, kas izmanto ilgtspējīgus rīkus un praksi, kuri veicina bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un resursu ilgtermiņa stabilitāti; uzsver, ka ir būtiski atzīt un atbalstīt ilgtspējīgus paņēmienus un uz ekosistēmu balstītu pieeju zvejniecībai, lai nodrošinātu piekrastes kopienu noturību, saglabātu tradicionālās zināšanas un veicinātu taisnīgu un iekļaujošu pārkārtošanos šajā nozarē;

68. aicina integrēt MI virzītas atklāšanas tehnoloģiju sistēmas, lai atbalstītu selektīvu zvejas praksi, uzlabotu informāciju par nozveju un samazinātu nevēlamu nozveju; uzskata, ka viedo tehnoloģiju apvienošana ar inovatīviem rīkiem var uzlabot selektivitāti un vidisko sniegumu;

69. uzsver, ka zvejas rīku un paņēmienu pārvaldībai vajadzētu balstīties uz iekļaujošām un adaptīvām pārvaldības sistēmām, kas atspoguļo flotu, jūras baseinu un zvejas prakses daudzveidību visā ES, un norāda, ka ir svarīgi nodrošināt, lai šis tiesiskais regulējums būtu skaidrs, paredzams un ar ilgtermiņa politiskajiem mērķiem; uzsver, ka ir jāstiprina sadarbība starp zinātniekiem, zvejniekiem un iestādēm jaunu zvejas rīku izstrādē, testēšanā un novērtēšanā, veicinot savstarpēju uzticēšanos un kopīgu atbildību par ilgtspējīgiem rezultātiem; aicina nodrošināt laika ziņā efektīvus lēmumu pieņemšanas procesus, kas ir pārredzami, līdzdalīgi un spēj ņemt vērā vietējos mainīgos sociāli ekoloģiskos apstākļus;

70. uzsver, ka ir jāuzlabo zvejas piepūles mērīšana, izmantojot pārvaldības instrumentus, kas nav balstīti tikai uz jūrā pavadītajām dienām, un jāsāk ņemt vērā faktisko laiku, kurā zvejas rīks tiek izmantots zvejai, proti, “iegremdēšanas laiku” vai “aktīvo zveju”; tādēļ aicina vajadzības gadījumā pārskatīt “zvejas darbību” definīcijas ES tiesību aktos, lai tās labāk atspoguļotu zvejas rīku atšķirīgās ekspluatācijas īpašības un palīdzētu padarīt zvejas piepūles pārvaldību taisnīgāku un efektīvāku;

71. mudina izstrādāt izmēģinājuma projektus un uzsver to nozīmi gan kā inovācijas demonstrētājiem, gan kā atspēriena punktam tāda tehnoloģiskā brieduma līmeņa sasniegšanai, kas nepieciešams, lai izstrādājums iegūtu vajadzīgos apstiprinājumus un būtu gatavs gan komercializācijai, gan izvēršanai plašākā mērogā; aicina uzraudzīt efektīvākos izmēģinājuma projektus, lai izvairītos no iesniegto projektu dublēšanās vai novērstu lietderīgu projektu neizdošanos;

72. norāda, ka zvejnieki, piedaloties izmēģinājuma projektos, var zaudēt nozveju un ienākumus; uzsver, ka EJZAF noteikumu piemērošana izmēģinājuma projektiem praksē ierobežo dažus eksperimentus; aicina Komisiju, dalībvalstis un reģionālās pašvaldības attīstīt "dzīvo laboratoriju" izmantošanu, lai inovāciju saskaņotu ar vietējām iniciatīvām, ļaujot veikt praktisku testēšanu, lai nodrošinātu, ka jaunas inovācijas darbojas praksē un nerada nozarei lieku slogu;

73. aicina izstrādāt kopēju ES marķēšanas un izsekojamības sistēmu, kas ļautu patērētājiem un pircējiem identificēt zvejas produktus, kuri atbilst augstiem vides, sanitārajiem un sociālajiem standartiem;

74. uzsver, ka tas, cik veiksmīga būs zivsaimniecības nozares ekoloģiskā un digitālā pārkārtošanās, tostarp tās dekarbonizācija un enerģētikas pārkārtošana, ir atkarīgs no kvalificētu un labi apmācītu darba ņēmēju pieejamības; aicina labāk izmantot esošās ES programmas, piemēram, Erasmus+, Eiropas Sociālo fondu Plus un EJZAF, lai atbalstītu gan formālu, gan neformālu apmācību darba drošības, digitālo rīku, vidiskuma izpratnes un ilgtspējīgu zvejas paņēmienu jomā; uzsver, ka ir svarīgi atzīt un finansēt profesionālo apmācību, kas nepieciešama, lai ieviestu un izmantotu jaunās tehnoloģijas un dzinējus, kā arī praktiskās prasmes, kas iegūtas pieredzes ceļā, un veicināt zināšanu nodošanu no paaudzes paaudzē; uzsver, ka apmācībai vajadzētu būt nepārtrauktai, iekļaujošai un pielāgotai zvejnieku un piekrastes kopienu mainīgajām vajadzībām, jo īpaši attālos un strukturāli mazāk attīstītos apgabalos;

75. uzsver akvakultūras, gliemju, vēžveidīgo, adatādaiņu un aļģu audzēšanas nozaru potenciālu samazināt mūsu pārtikas sistēmas oglekļa pēdu; atzinīgi vērtē aizvien biežāku mazoglekļa praksi, piemēram, ilgtspējīgu barību un dekarbonizētu baržu izmantošanu, un tādēļ aicina izstrādāt šādas tehnoloģijas plašākā mērogā saimniecībās, kur tas ir lietderīgi; uzsver, ka turpmākajā gaitā par prioritāti būtu jānosaka ilgtspējīgi akvakultūras ražotāji, kuri izvairās no kaitējuma nodarīšanas jūras bioloģiskajai daudzveidībai, vienlaikus radot sociālekonomiskus ieguvumus piekrastes kopienām;

76. uzskata, ka, izveidojot kopēju akvakultūras politiku pēc tādiem pašiem principiem kā KZP, šajā nolūkā pieņemot kvantitatīvus mērķus akvakultūras attīstībai, var pienācīgi veicināt labi pārdomātu dekarbonizācijas un enerģētikas pārkārtošanas procesu ES zilajā ekonomikā;

77. uzsver, cik svarīgs ir skaidrs un saskaņots tiesiskais regulējums ar izmērāmiem ilgtspējas kritērijiem un rādītājiem, lai virzītu un uzraudzītu akvakultūras attīstību ES, tostarp labāku jūras telpisko plānošanu; tādēļ aicina palielināt investīcijas un izvērst politiku, lai atbalstītu ilgtspējīgu jūras un iekšzemes akvakultūru, gliemju, vēžveidīgo, adatādaiņu un aļģu audzēšanu kā neatņemamu daļu no Eiropas mazemisiju zilās ekonomikas stratēģijas un uzlabotu akvakultūras noturību pret klimata pārmaiņu ietekmi;

°

° °

78. uzdod priekšsēdētājai šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.