Europees Parlement
2024-2029

AANGENOMEN TEKSTEN

P10_TA(2025)0344

De decarbonisatie en modernisering van de visserij in de EU en de ontwikkeling en het gebruik van vistuig

Resolutie van het Europees Parlement van 18 december 2025 over de decarbonisatie en modernisering van de visserij in de EU en de ontwikkeling en het gebruik van vistuig (2024/2123(INI))

Het Europees Parlement,

– gezien de artikelen 3, 4, 9, 38, 174 en 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

– gezien het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 25 mei 1980,

– gezien het verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie van 17 maart 1958,

– gezien het verdrag tot oprichting van de Internationale Arbeidsorganisatie,

– gezien de overeenkomst die op de 21e Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering op 12 december 2015 in Parijs is aangenomen (Overeenkomst van Parijs),

– gezien Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie[1],

– gezien Verordening (EU) nr. 1380/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 inzake het gemeenschappelijk visserijbeleid[2],

---

1 PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

2 PB L 354 van 28.12.2013, blz. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj.

– gezien Verordening (EU) 2019/1241 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende de instandhouding van visbestanden en de bescherming van mariene ecosystemen door middel van technische maatregelen[3],

– gezien Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (de "Europese klimaatwet")[4],

– gezien Verordening (EU) 2021/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot oprichting van het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur[5],

– gezien Besluit (EU) 2022/591 van het Europees Parlement en de Raad van 6 april 2022 betreffende een algemeen milieuactieprogramma voor de Europese Unie voor de periode tot en met 2030[6],

– gezien Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen[7],

– gezien Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer[8],

– gezien Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft[9],

– gezien Verordening (EU) 2023/2842 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad, en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1967/2006 en (EG) nr. 1005/2008 van de Raad en Verordeningen

---

3 PB L 198 van 25.7.2019, blz. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1241/oj.

4 PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj.

5 PB L 247 van 13.7.2021, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj.

6 PB L 114 van 12.4.2022, blz. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj.

7 PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

8 PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

9 PB L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj.

(EU) 2016/1139, (EU) 2017/2403 en (EU) 2019/473 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft visserijcontrole[10],

– gezien de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 getiteld “De Europese Green Deal” (COM(2019)0640),

– gezien zijn resolutie van 15 januari 2020 over de Europese Green Deal[11],

– gezien de mededeling van de Commissie van 17 mei 2021 over een nieuwe aanpak voor een duurzame blauwe economie in de EU – De blauwe economie van de EU transformeren voor een duurzame toekomst (COM(2021)0240),

– gezien de mededeling van de Commissie van 21 februari 2023 over de energietransitie van de visserij- en aquacultuursector in de EU (COM(2023)0100),

– gezien de gids van de Commissie van november 2023 over financieringsmogelijkheden voor de groene energietransitie van visserij en aquacultuur – Ondersteuning van de energietransitie in de visserij en de aquacultuur via EU-financieringsmogelijkheden in het kader van het meerjarig financieel kader 2021-2027, NextGenerationEU en daarna,

– gezien de mededeling van de Commissie van 21 februari 2023 getiteld “EU-actieplan: bescherming en herstel van mariene ecosystemen voor duurzame en veerkrachtige visserij”,

– gezien zijn resolutie van 14 september 2021 “Naar een sterker partnerschap met de ultraperifere gebieden van de EU”[12],

– gezien zijn resolutie van 16 september 2021 getiteld “Vissers voor de toekomst: de visserijsector aantrekkelijk maken voor een nieuwe generatie werknemers en werkgelegenheid scheppen in kustgemeenschappen”[13],

– gezien zijn resolutie van 3 mei 2022 getiteld “Naar een duurzame blauwe economie in de EU: de rol van de visserij- en de aquacultuursector”[14],

---

10 PB L, 2023/2842, 20.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj.
11 PB C 270 van 7.7.2021, blz. 2.
12 PB C 117 van 11.3.2022, blz. 18.
13 PB C 117 van 11.3.2022, blz. 67.
14 PB C 465 van 6.12.2022, blz. 2.

– gezien zijn resolutie van 19 januari 2023 over de situatie van de kleinschalige visserij in de EU en de vooruitzichten voor de toekomst[15],

– gezien zijn resolutie van 18 januari 2024 over de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het gemeenschappelijk visserijbeleid en toekomstperspectieven[16],

– gezien Analyse 01/2022 van de Europese Rekenkamer getiteld "Energiebelasting, CO_2-prijsstelling en energiesubsidies" en Speciaal verslag 26/2020 van de Europese Rekenkamer getiteld "Het mariene milieu: de EU biedt brede, maar geen diepgaande bescherming",

– gezien Speciaal verslag 25/2023 van de Europese Rekenkamer getiteld "Het aquacultuurbeleid van de EU: stagnerende productie en onduidelijke resultaten ondanks meer EU-financiering",

– gezien de studie van zijn afdeling Wetenschappelijke Toekomstverkenningen van juni 2023 getiteld "Decarbonising the fishing sector: Energy efficiency measures and alternative energy solutions for fishing vessels",

– gezien de aanbevelingen van 3 oktober 2023 van de adviesraad voor de Oostzee inzake de energietransitie van de visserijsector in de Oostzee,

– gezien het advies van de adviesraad voor de noordwestelijke wateren van 28 november 2023 over de mededeling van de Commissie over de energietransitie van de visserij- en aquacultuursector in de EU,

– gezien het verslag van de dienst van Copernicus voor klimaatverandering en de Wereld Meteorologische Organisatie van 15 april 2025 getiteld "European State of the Climate 2024",

– gezien het advies van de adviesraad voor de Noordzee van 19 mei 2025 over de evaluatie van het gemeenschappelijk visserijbeleid,

– gezien het verslag van de Europese wetenschappelijke adviesraad inzake klimaatverandering van 2 juni 2025 getiteld "Scientific advice for amending the European Climate Law – Setting climate goals to strengthen EU strategic priorities",

– gezien artikel 55 van zijn Reglement,

– gezien het verslag van de Commissie visserij (A10-0236/2025),

A. overwegende dat het bereiken van klimaatneutraliteit tegen 2050 een ambitieuze, uit sociaal-economisch oogpunt rechtvaardige,

---

15 PB C 214 van 16.6.2023, blz. 150.

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

inclusieve en duurzame transitie van de visserijsector van de EU vereist, op basis van een evenwicht tussen milieubescherming, sociale rechtvaardigheid en economische levensvatbaarheid, en ondersteund door overheidsinvesteringen en innovatie;

B. overwegende dat het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot zowel het klimaat als het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs centraal staan in de mededeling van de Commissie van 2019 over de Europese Green Deal;

C. overwegende dat oceanen ongeveer 30 % van de wereldwijde koolstofdioxide-emissies absorberen;

D. overwegende dat de EU-vissersvloot in het slechtste geval naar schatting 0,015 % van de wereldwijde koolstofemissies zal uitstoten; overwegende dat de EU-vloot zijn emissies al met meer dan 52 % heeft verminderd ten opzichte van 1990;

E. overwegende dat deze aanzienlijke daling kan worden verklaard door de verminderde uitstoot in de EU-vissersvloot, verbetering van de energie-efficiëntie van vaartuigen en hogere opbrengsten in de visserijsector; overwegende dat de visserijsector niettemin te maken heeft met decarbonisatie-eisen die onevenredige kosten met zich mee kunnen brengen;

F. overwegende dat energieproducten die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de vaart in EU-wateren, met inbegrip van visserij, momenteel volledig zijn vrijgesteld van belasting op grond van de energiebelastingrichtlijn;

G. overwegende dat de visserijsector van de EU wordt geconfronteerd met significante uitdagingen in verband met de klimaatverandering, van ongunstige weersomstandigheden op zee tot migratie van visbestanden als gevolg van hogere zeetemperaturen;

H. overwegende dat de strijd tegen de klimaatverandering dringend en noodzakelijk is om de drievoudige planetaire crisis aan te pakken die de oceaan treft en bijkomende nadelige gevolgen voor de samenleving en de economie te voorkomen, teneinde ervoor te zorgen dat toekomstige generaties, met inbegrip van toekomstige generaties in de visserij, beter toegerust zijn om het hoofd te bieden aan de onvermijdelijke gevolgen van de klimaatverandering;

I. overwegende dat visserijproducten wereldwijd de gezondste bron van dierlijke eiwitten zijn, met de laagste koolstofvoetafdruk, maar dat de EU nog steeds voor meer dan 70 % van haar consumptie van visserijproducten afhankelijk is van invoer;

J. overwegende dat de overgang naar alternatieve brandstoffen en koolstofarme aandrijfsystemen aanzienlijke investeringen vereist in technologische ontwikkeling, scheepsontwerp, opleiding van de

bemanning en haveninfrastructuur, en gepaard moet gaan met overheidssteun teneinde geslaagde ontwikkeling, invoering, toegankelijkheid en betaalbaarheid te waarborgen voor alle segmenten van de vloot, met name de kleinschalige en ambachtelijke visserij;

K. overwegende dat geen enkele alternatieve brandstof en geen enkele technologie momenteel een definitieve, toegankelijke en schaalbare oplossing biedt voor het volledig koolstofvrij maken van de vissersvloot, maar dat ontwikkelingen en vooruitgang actief moeten worden ondersteund door middel van onderzoek, demonstratieprojecten en gerichte publieke en particuliere investeringen, met het oog op een rechtvaardige en snelle transitie;

L. overwegende dat het partnerschap voor energietransitie, dat in 2023 van start is gegaan, een waardevol platform is dat is ontworpen om de energietransitie in de visserij- en aquacultuursector van de EU te versnellen en relevante belanghebbenden bij elkaar te brengen;

M. overwegende dat in het 8e milieuactieprogramma de toezegging van de EU wordt uiteengezet om subsidies voor fossiele brandstoffen binnen de EU geleidelijk af te schaffen;

N. overwegende dat de kleinschalige kustvloot weliswaar 76 % uitmaakt van alle actieve vissersvaartuigen die in de EU actief zijn, maar dat zij nog steeds wordt geconfronteerd met aanhoudende uitdagingen op het gebied van modernisering; overwegende dat, ondanks het aantal vaartuigen, de technologische ontwikkelingen beperkt blijven, met name wat passende nieuwe hybride motoren betreft, en dat de hoge kosten van alternatieve brandstoffen in vergelijking met fossiele brandstoffen het transitieproces verstoren; overwegende dat er dringend gerichte maatregelen nodig zijn om de transitie van de kleinschalige visserij te ondersteunen;

O. overwegende dat vissers, en met name kleinschalige exploitanten, essentiële bondgenoten zijn bij de bescherming van mariene ecosystemen en volledig moeten worden betrokken bij de uitvoering en monitoring van beleid ter ondersteuning van de transitie naar duurzame visserijpraktijken met een lage impact;

P. overwegende dat het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) tot doel heeft de biologische rijkdommen van de zee naar behoren in stand te houden en te beheren en ervoor te zorgen dat visserijactiviteiten uit ecologisch oogpunt duurzaam zijn op de lange termijn en worden beheerd op een manier die strookt met de doelstellingen om voordelen te realiseren op economisch en sociaal gebied en op het gebied van werkgelegenheid, en dat zij bijdragen tot de beschikbaarheid van voedselvoorraden;

Q. overwegende dat het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur (EFMZVA) bepalingen bevat ter ondersteuning van

decarbonisatie, innovatie en sociale duurzaamheid in de visserijsector, maar dat de daadwerkelijke bijdrage ervan afhangt van billijke toegang, minder administratieve lasten en volledige afstemming op de doelstellingen van een rechtvaardige en inclusieve transitie;

R. overwegende dat verbeteringen op het gebied van veiligheid en energie-efficiëntie in principe kunnen worden ondersteund met EU-middelen in het kader van het EFMZVA, met inachtneming van de GVB-regels; overwegende dat echter minder beperkende voorwaarden moeten worden overwogen om ervoor te zorgen dat de lidstaten en regio's kunnen voldoen aan de decarbonisatie- en moderniseringsbehoeften van hun vissersvloten, waarbij overcapaciteit of overbevissing op het niveau van individuele segmenten of de gehele nationale vloot moet worden vermeden;

S. overwegende dat de Europese Rekenkamer heeft aangegeven dat "het EFMZV (...) niet [zou] moeten worden gebruikt om acties te financieren waarmee de vangstcapaciteit van een vaartuig wordt verhoogd"[17];

T. overwegende dat bij de invoering ten volle rekening moet worden gehouden met de enorme regionale diversiteit van de vissersvloot van de EU en geen uniforme aanpak mag worden gehanteerd, met name in de ultraperifere gebieden;

U. overwegende dat de ultraperifere gebieden kampen met specifieke beperkingen, zoals een afgelegen ligging, een insulair karakter, kleine markten en beperkte connectiviteit, en dat hiermee ten volle rekening moet worden gehouden bij de uitvoering van het visserijbeleid, onder meer door middel van aangepaste subsidiabiliteitscriteria in het kader van het EFMZVA en flexibiliteit op het gebied van capaciteits- en vlootvernieuwing;

V. overwegende dat innovatief vistuig en innovatieve technieken een sleutelrol kan spelen bij het vergroten van de milieuduurzaamheid en het verbeteren van de operationele efficiëntie en bij het verminderen van het brandstofverbruik, en moet worden ondersteund door middel van gerichte publieke en particuliere investeringen, kennisdeling en snellere evaluatieprocessen om een ruimere invoering mogelijk te maken;

W. overwegende dat innovatief vistuig van de prototypefase moet overgaan op de demonstratiefase, zodat de efficiëntie en doeltreffendheid ervan onder reële gebruiksomstandigheden kunnen worden getest, met de steun van het EFMZVA;

---

17 Europese Rekenkamer, "Het mariene milieu: de EU biedt brede, maar geen diepgaande bescherming", Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2865/134960.

X. overwegende dat bepaalde huidige visserijtechnieken zeer brandstofintensief zijn, aanzienlijke kosten voor de sector met zich meebrengen en een bijzonder grote koolstofvoetafdruk hebben;

Y. overwegende dat de manier waarop sommige visserijtechnieken worden toegepast een wisselend effect heeft op de koolstofvastlegging in de oceanen en, afhankelijk van verschillende factoren, zoals het soort visserij, door de wetenschap ook kan worden beschouwd als duurzaam en verenigbaar met de verwezenlijking van de doelstellingen inzake instandhouding van de zeebodem;

Z. overwegende dat het van cruciaal belang is onderzoek en ontwikkeling op het gebied van alternatieve motoren en brandstoffen en het doeltreffende gebruik ervan, verbeteringen van de energieprestaties van vaartuigen door aanpassing of innovatieve marinearchitectuur, en de ontwikkeling van nieuw duurzaam vistuig en nieuwe duurzame visserijmethoden, evenals technologieën die bijvangst verminderen, de brandstofefficiëntie verbeteren en verstoring van de zeebodem tot een minimum beperken, te ondersteunen en daarin te investeren, teneinde een rechtvaardige en wetenschappelijk onderbouwde transitie naar duurzame visserij te ondersteunen en de doelstellingen van de visserijwetgeving van de EU te verwezenlijken;

AA. overwegende dat de behoefte aan modernisering, decarbonisatie en een rechtvaardige energietransitie ook een kans biedt om de arbeids- en levensomstandigheden aan boord te verbeteren, wat essentieel is om het welzijn van vissers te waarborgen, nieuwe generaties te interesseren voor de sector en het beroep van visser inclusiever te maken, met name voor vrouwen en jongeren;

AB. overwegende dat een succesvolle rechtvaardige transitie van de visserijsector inclusieve governance vereist op basis van wetenschappelijk bewijs, evenals de actieve betrokkenheid van relevante belanghebbenden, waaronder vissers, kustgemeenschappen, onderzoekers en regionale autoriteiten;

AC. overwegende dat duurzame aquacultuur te land en op zee en de teelt van schelpdieren en algen kunnen bijdragen tot een ruimere decarbonisatie van de EU-sector voor aquatische levensmiddelen en de koolstofvoetafdruk van ingevoerde producten kunnen verkleinen;

Decarbonisatie en energietransitie

1. benadrukt dat het verwezenlijken van klimaatneutraliteit tegen 2050, in overeenstemming met de doelstellingen van de Europese Green Deal, de EU-wetgeving en de Overeenkomst van Parijs van de VN, een gestructureerde, inclusieve en rechtvaardige transitie in alle segmenten van de visserij- en aquacultuursector van de EU vereist;

2. onderstreept dat deze transitie op zinvolle wijze moet bijdragen aan de klimaatdoelstellingen van de EU zonder dat hierdoor de veerkracht of de sociale en economische stabiliteit van visserijgemeenschappen wordt ondermijnd, terwijl de bescherming van hun bestaansmiddelen wordt gewaarborgd, in overeenstemming met de drie pijlers van duurzame ontwikkeling;

3. vestigt de aandacht op het feit dat er behoefte is aan een realistische, gefaseerde routekaart voor het koolstofvrij maken van de economie, op basis van de beste beschikbare wetenschappelijke kennis en gegevens, waarbij technologische ontwikkelingen, logistieke verbeteringen, de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen en wetgevingstermijnen op elkaar worden afgestemd, om een haalbare en doeltreffende uitvoering in alle vlootsegmenten te waarborgen;

4. dringt aan op gecoördineerde beleidskaders voor de lange termijn, zoals de prioriteiten die zijn uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 5 juni 2025 getiteld “Het Europees oceaanpact” (COM(2025)0281), om de visserij en aquacultuur koolstofvrij te maken en ervoor te zorgen dat geen enkel vlootsegment en geen enkele regio aan zijn lot wordt overgelaten;

5. ziet in dat decarbonisatie en de energietransitie een aanzienlijke uitdaging vormen voor de visserijsector, met name voor kleinere exploitanten met een beperkte financiële en technische capaciteit; herinnert eraan dat structurele belemmeringen voor de toegang, waaronder hoge toegangskosten, een gebrek aan opleiding en ontoereikende haveninfrastructuur, moeten worden weggenomen om een inclusieve en rechtvaardige transitie te bewerkstelligen; beklemtoont dat een uniforme aanpak niet geschikt is gezien de diversiteit van de vloten, regio’s en sociaal-economische contexten binnen de EU; herinnert eraan dat de kleinschalige kustvloot in 2021 76 % uitmaakte van de actieve EU-vloot, en bijna 100 % van de vloot in de ultraperifere gebieden van de EU;

6. benadrukt dat er aanzienlijke beperkingen en belemmeringen zijn voor investeringen in modernisering, energie-efficiëntie en duurzaamheid binnen de EU-vloot; benadrukt daarom dat er voor de verwezenlijking van de decarbonisatiedoelstellingen van de EU niet alleen aandacht moet worden besteed aan modernisering, maar ook aan de mogelijkheden inzake vernieuwing van de vaartuigen, aangezien vaartuigen met gemiddeld 31,5 jaar een hoge gemiddelde leeftijd hebben;

7. stelt daarom voor om in samenwerking met particuliere actoren de stimulering van vernieuwingsregelingen te bevorderen, met steun van nationale en EU-financiering, teneinde een vervanging van de vloot door modernere, veiligere en milieuvriendelijkere vaartuigen te vergemakkelijken, de aantrekkelijkheid te vergroten en zo

generatievernieuwing te bevorderen, en vertrouwen op te bouwen tussen de visserijsector, overheidsinstellingen, autoriteiten en investeerders;

8. betreurt dat het huidige kader uit hoofde van het GVB en het EFMZVA ernstig de mogelijkheden belemmert voor overheidssteun, wat ook een ontmoedigend effect heeft op particuliere investeringen in de vernieuwing van vaartuigen, zodat de ontwikkelingen die nodig zijn om de EU-vissersvloot koolstofvrij te maken, uitblijven; verzoekt bijgevolg om een wijziging van het huidige wetgevingskader; betreurt het feit dat de huidige financiële stimulansen niet volstaan om aan de behoeften van de sector te voldoen, en blijft erbij dat er nieuwe mechanismen moeten worden ontwikkeld en gebruikt om voor een financiële hefboomwerking te zorgen;

9. verzoekt de Commissie aanvullende, toereikende financieringsinstrumenten vast te stellen die verder gaan dan het EFMZVA, met inbegrip van innovatieve financieringsmodellen, om de enorme investeringen te ondersteunen waaraan de sector behoefte heeft om decarbonisatie en de energietransitie te verwezenlijken;

10. pleit ervoor dat de Commissie onderzoek ondersteunt op het gebied van het ontwerp van vaartuigen, met inbegrip van innovaties die verder gaan dan aandrijfsystemen, bijvoorbeeld verbeterde romphydrodynamica, lichte composietmaterialen en de vervanging van hydraulisch-mechanische systemen door elektrische aandrijving;

11. wijst op de mogelijkheid voor de lidstaten om, wanneer technische oplossingen en voldoende financiële steun beschikbaar zijn, de opname te overwegen van decarbonisatie-inspanningen in de criteria voor de toewijzing van vangstquota aan marktdeelnemers, overeenkomstig artikel 17 van het GVB;

12. onderstreept dat de energietransitie inclusief moet zijn en toegankelijk voor alle segmenten van de sector en dat hier bijgevolg ten volle rekening mee moet worden gehouden bij de ontwikkeling van het EU-beleid, met name wat kleinschalige en ambachtelijke vissers betreft, en dat de energietransitie moet worden ondersteund met overheidsinvesteringen, opleiding en kennisoverdracht;

13. realiseert zich dat momenteel geen enkele aandrijvings- of brandstoftechnologie een definitieve oplossing biedt voor het koolstofvrij maken en de energietransitie van de visserijsector, vanwege de grote verscheidenheid aan vaartuigsoorten en operationele profielen en de grote regionale diversiteit;

14. vestigt de aandacht op het feit dat een uniforme aanpak niet geschikt zal zijn, aangezien nieuwe technologieën, zoals alternatieve brandstofoplossingen, niet zullen kunnen voldoen aan de behoeften van alle vloten; benadrukt dat de energiesituatie van vissersvaartuigen moet worden beoordeeld om de vaartuigen zo

efficiënt mogelijk te maken en dat rekening moet worden gehouden met de behoeften van de afzonderlijke vloten;

15. benadrukt dat passende steun moet worden verstrekt en passende investeringen moeten worden gedaan om stijgende brandstofkosten te voorkomen en benadrukt dat er, totdat schone aandrijftechnologieën of alternatieve energiebronnen op commerciële schaal beschikbaar zijn en het wetgevingskader is aangepast om deze in te voeren, voor de EU-vissersvloot geen regels op EU-niveau inzake brandstofbelasting mogen worden ingevoerd, aangezien dergelijke maatregelen de sociaal-economische uitdagingen zouden verergeren waarmee visserijbedrijven reeds worden geconfronteerd als gevolg van de hoge energieprijzen en inflatie;

16. benadrukt dat een verandering in de aandrijfsystemen bovenop een aanpassing van de vaartuigen ook ingrijpende veranderingen vereist in de haveninfrastructuur en -voorzieningen;

17. verzoekt de Commissie samen met de lidstaten regelingen te overwegen die investeringen in schone energie beter faciliteren en ondersteunen, op een manier die aangepast is aan de lokale realiteit en behoeften, om de energietransitie te bevorderen en te zorgen voor een rechtvaardige transitie naar het koolstofvrij maken en de energietransitie van de vloot;

18. benadrukt dat bij maatregelen voor modernisering, decarbonisatie en energietransitie rekening moet worden gehouden met de behoefte aan op maat gesneden en toegankelijke steunregelingen om de ecologische en economische levensvatbaarheid van de vloot te waarborgen; onderstreept dat het van essentieel belang is dat met EU-financiering, bijvoorbeeld uit het EFMZVA, in combinatie met overheidssteun en particuliere middelen, de nodige investeringen worden gefinancierd in havens, energie-infrastructuur en vaartuigen, van ontwerp tot levering, om te zorgen voor de nodige ruimte voor decarbonisatie en de energietransitie, de sociale tonnage van vaartuigen te vergroten, met adequate werk- en rustplaatsen voor de bemanning, alsmede adequate opleiding, en bij te dragen tot de duurzame exploitatie van mariene hulpbronnen;

19. benadrukt dat de kleinschalige en ambachtelijke visserij over het algemeen een lagere milieu- en koolstofvoetafdruk heeft en dus, afhankelijk van de regio, een essentiële rol speelt in het ecologische en sociale weefsel van gebieden; verzoekt de Commissie in nauwe samenwerking met de lidstaten steunmechanismen voor de kleinschalige, ambachtelijke en kustvisserij in te stellen en toe te passen, waarmee de specifieke problemen kunnen worden aangepakt waarmee dit deel van de sector te maken krijgt;

20. benadrukt dat voor de financieringsbehoeften een grondige studie door de Commissie moet worden uitgevoerd en ook gekeken moet worden naar oplossingen in de vorm van spaarproducten voor Europese burgers en gespecialiseerde banken, zoals maritieme banken, om financiering te verlenen waarbij voor de betrokken financiële producten een Europese garantie wordt geboden en steun wordt verleend door de Europese Investeringsbank;

21. dringt erop aan dat het GVB over de hele lijn wordt toegepast, om ervoor te zorgen dat visserij en aquacultuur op billijke wijze worden beheerd, sociaal-economische voordelen genereren en bijdragen tot de beschikbaarheid van levensmiddelen en dat de gevolgen van visserij- en aquacultuuractiviteiten voor habitats en mariene ecosystemen tot een minimum worden beperkt, waarbij de populaties van gevangen soorten boven de niveaus worden gebracht en gehouden die de maximale duurzame opbrengst opleveren; is van mening dat bij de uitvoering van het GVB rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken van de verschillende zeebekkens; onderstreept dat het belangrijk is het EFMZVA volledig in te zetten ter ondersteuning van de uitvoering van het GVB en de energietransitie van de vloot; betreurt dat het GVB en het EFMZVA strikte capaciteitsbeperkingen opleggen op basis van tonnage, waardoor de installatie van nieuwe aandrijvingssystemen en technologieën voor brandstofopslag worden beperkt en verbeteringen op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden en basiscomfort voor vissers worden belemmerd;

22. wijst erop dat bij de lopende evaluatie van het GVB en bij een mogelijk herziening hiervan de toestand van de EU-vloot en noodzakelijke verbeteringen hieraan moeten worden beoordeeld en in aanmerking moeten worden genomen; benadrukt dat het de verantwoordelijkheid van de lidstaten is om hun nationale capaciteitsmaxima, zoals bepaald in het kader van het GVB, te beheren; wijst erop dat de toepassing van deze maxima, in combinatie met de restrictieve benadering van de lidstaten, in de visserijsector heeft geleid tot belemmeringen voor de decarbonisatie en de energietransitie van de vloot; benadrukt dat het belangrijk is via het GVB en het EFMZVA steun te verlenen voor een EU-vissersvloot die in zijn drie dimensies duurzaam is, met de ondersteuning van passende, noodzakelijke financiering in het toekomstige meerjarig financieel kader;

23. is verheugd dat het in het kader van het huidige EFMZVA mogelijk is bij te dragen aan betere arbeids-, leef- en veiligheidsomstandigheden aan boord van EU-vaartuigen, zonder de visserijcapaciteit te verhogen, met bijzondere aandacht voor kleine kustvisserijvaartuigen; benadrukt dat het EFMZVA bijdraagt tot de duurzaamheid van de visserij en de blauwe economie en tot de verwezenlijking van duurzameontwikkelingsdoelstelling 14 van de VN; uit echter zijn bezorgdheid over het feit dat de lidstaten niet op

grote schaal gebruikgemaakt hebben van deze mogelijkheden en is van mening dat al te restrictieve regels in dit verband tot belemmeringen hebben geleid;

24. is van mening dat het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen de EU niet afhankelijk mag maken van derde landen voor de ontwikkeling, bouw en modernisering van de EU-vloot; wijst erop dat de strategische autonomie van de EU centraal moet staan in alle beleid, ook op het gebied van decarbonisatie, de energietransitie en de modernisering van de vloot, met name in het kader van de toekomstige strategie voor de maritieme industrie;

25. dringt erop aan dat de vissersvloot wordt opgenomen in de doelstelling van de strategie voor de maritieme industrie om de blauwe economie te ondersteunen en het mondiale leiderschap van Europa op het gebied van maritieme technologieën veilig te stellen of te herstellen;

26. benadrukt dat, om concrete, realistische manieren te vinden om de vloot te moderniseren en te decarboniseren, een alomvattende aanpak moet worden gevolgd in de hele maritieme waardeketen (onder meer reders, havens, energieleveranciers, scheepswerven, adviesbureaus, leveranciers van uitrusting, classificatiebureaus, financiers, onderzoekers enz.) en dat hiervoor moet worden samengewerkt via initiatieven en programma’s ter bevordering van emissievrije vaartuigen en haveninfrastructuur;

27. wijst er in dit verband op dat het belangrijk is maatregelen te nemen om de vraag naar duurzame brandstoffen voor de zeevaart te stimuleren, bijvoorbeeld door het inzetten van EU-beleidsinstrumenten en het bepalen van EU-streefdoelen, en de uitrol te stimuleren en te faciliteren van de nodige infrastructuur;

28. is in dit verband ingenomen met de werkzaamheden van het in 2023 door de Commissie gestarte Energietransitiepartnerschap voor de EU-visserij en -aquacultuur, dat bedoeld is als collaboratief platform om de energietransitie in de visserij- en aquacultuursector van de EU te versnellen; benadrukt dat samenwerking en overleg in het kader van dit partnerschap belangrijk zijn, maar beklemtoont dat het partnerschap moet leiden tot concrete verbeteringen in de omstandigheden voor decarbonisatie, zodat de streefdoelen kunnen worden gehaald;

29. vestigt de aandacht op het feit dat het concurrentievermogen van de sector moet worden verbeterd en dat de duurzame transitie ervan moet worden ondersteund, om ondernemingen en gemeenschappen in kustgebieden een duurzame toekomst te bezorgen, door de sluiting van een nieuw strategisch pact tussen de EU en de visserij- en aquacultuursector;

30. benadrukt dat in stimulansen moet worden voorzien voor toegepast onderzoek en technologische innovatie op het gebied van de circulaire economie binnen de visserijsector, onder meer wat vistuig betreft, door proefprojecten en lokale initiatieven te steunen die de synergie tussen bedrijven in de visserijsector, plaatselijke actiegroepen visserij, exploitanten in de afvalverwerkingssector, recyclingbedrijven en andere economische actoren te bevorderen, met als doel te zorgen voor een efficiënter gebruik van hulpbronnen, een beter concurrentievermogen van de sector en nieuwe werkgelegenheid op plaatselijk niveau;

31. beklemtoont dat de afgelegen ligging, het insulaire karakter en de kleine oppervlakte van de ultraperifere gebieden een andere aanpak vereisen voor de decarbonisatie van hun visserijsector, gezien het feit dat hun vloten het lastig hebben om te voldoen aan het decarbonisatie- en moderniseringsproces waarmee de technologische en duurzame transitie gepaard gaat; onderstreept dat bij eerdere financieringsinstrumenten, zoals het Programma van speciaal op een afgelegen en insulair karakter afgestemde maatregelen in de visserij, rekening is gehouden met de specifieke kenmerken van deze gebieden, zoals erkend in artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie; benadrukt dat hiermee in de toekomst ten volle rekening moet worden gehouden bij het ontwerpen en uitvoeren van financieringsinstrumenten, regelgevingskaders en innovatiestrategieën;

32. merkt op dat de vissersvloten van de ultraperifere gebieden voornamelijk kleinschalig en verouderd zijn en te maken hebben met toenemende veiligheidsrisico’s en verslechterende arbeids- en levensomstandigheden; merkt voorts op dat hun structurele omstandigheden en extra kosten als gevolg van de afgelegen ligging verder worden verergerd door de toenemende gevolgen van extreme weersomstandigheden; onderstreept dat deze situatie de toegang tot hulpbronnen beperkt en een bedreiging vormt voor de voedselzekerheid en de lokale economieën van deze gebieden;

33. pleit ervoor de subsidiabiliteitscriteria en investeringsprioriteiten in het kader van het EFMZVA en andere EU-instrumenten aan te passen om rekening te houden met de structurele belemmeringen en ecologische kwetsbaarheden van de ultraperifere gebieden en daarbij te waarborgen dat de ongelijkheid als gevolg van de energietransitie niet verergert en de sociaal-economische duurzaamheid van deze gebieden niet wordt belemmerd;

34. benadrukt dat kleinschalige kustvisserij, met name in eiland- en ultraperifere gebieden, een hoeksteen is voor de voedselzekerheid en voor het economische, sociale en culturele weefsel van veel lokale gemeenschappen, waar de toegang tot verse en gezonde eiwitbronnen nauw verbonden is met de levensvatbaarheid van

lokale visserijactiviteiten; verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat de milieudoelen volledig verenigbaar zijn met de economische duurzaamheid van ondernemingen in de ambachtelijke kustvisserij;

35. dringt aan op nauwere samenwerking met niet-EU-landen die actief zijn in dezelfde maritieme regio's en zeebekkens, met name in het kader van regionale organisaties voor visserijbeheer, waar passend en reeds opgericht, om beste praktijken uit te wisselen, investeringen te coördineren en gemeenschappelijke doelstellingen te bepalen voor het koolstofvrij maken, de energietransitie en de ecologische duurzaamheid van de visserij, teneinde ervoor te zorgen dat gemeenschappelijke regels worden toegepast, met inachtneming van het beginsel van wederkerigheid en eerlijke voorwaarden voor alle marktdeelnemers;

36. merkt op dat verre visserijvloten die nabij ontwikkelingslanden en op volle zee actief zijn, te kampen hebben met het onoverkomelijke obstakel dat infrastructuur zoals havens, scheepswerven en opslagcentra voor nieuwe brandstoffen en aandrijvingssystemen in die landen niet klaar of geschikt zijn voor gedecarboniseerde vaartuigen;

37. stelt voor dat de Commissie het koolstof en het milieueffect van alle invoer van visserij- en aquacultuurproducten evalueert om een ongelijk speelveld te voorkomen met mondiale concurrenten die niet onderworpen zijn aan even strenge regelgevingskaders of gelijkwaardige milieu-, gezondheids- en sociale normen;

Modernisering

38. benadrukt dat de modernisering van de vissersvloot van de EU centraal staat in de transitie naar een duurzamere en veerkrachtigere sector en betrekking moet hebben op zowel technologische als menselijke uitdagingen, zodat wordt gestreefd naar energie-efficiëntie, digitale capaciteit en operationele veiligheid en tegelijk de arbeidsomstandigheden aan boord worden verbeterd;

39. herhaalt dat een verhoging van de brutotonnage of een herconfiguratie van het vaartuigontwerp om alternatieve aandrijfsystemen of verbeteringen van de veiligheid mogelijk te maken, niet mag worden gezien als een bijdrage aan een verhoging van de vangstcapaciteit en dus niet als een bijdrage aan het risico van overbevissing; benadrukt dat de ontkoppeling van vangstcapaciteit en brutotonnage voor decarbonisatie, de energietransitie of veiligheidsverbeteringen noodzakelijk is voor een eerlijk en empirisch onderbouwd beleidskader;

40. pleit ervoor om in eerste plaats overheidssteun te verstrekken voor de modernisering van vaartuigen met het oog op milieuwinst, sociale vooruitgang en, binnen de nationale capaciteitsmaxima, een grotere

capaciteit om de vangst aan boord goed te kunnen bewaren, met inbegrip van gekoelde opslag en bewaarsystemen;

41. verzoekt de lidstaten nationale en Europese financiële steun te gebruiken om in de eerste plaats moderniseringsstrategieën te ondersteunen waarbij de langetermijnduurzaamheid van visserijondernemingen wordt versterkt, lokale waardeketens worden bevorderd en wordt gewaarborgd dat vissers onder billijke, voorspelbare en economisch haalbare omstandigheden kunnen blijven werken;

42. is van mening dat generatievernieuwing hand in hand kan gaan met de doelstellingen van de Europese Green Deal en de behoefte om een digitale transitie te bewerkstelligen in de blauwe economie; merkt op dat hiervoor niet alleen jongeren moeten worden aangezet om te kiezen voor de visserijsector, maar ook moet worden gezorgd voor betere arbeids- en levensomstandigheden aan boord en voor betere huisvesting en voorzieningen, om bij te dragen tot het welzijn van de bemanning, voor passende opleiding en informatie, en voor aantrekkelijke loopbaanvooruitzichten en de mogelijkheid om zijn persoonlijke situatie te verbeteren, met name door eerlijke en stabiele inkomenskansen te bieden en duurzaamheid te waarborgen;

43. onderstreept dat jonge generaties vissers bijdragen aan de cohesie van hun lokale gemeenschappen, met name in de meest geïsoleerde kustgebieden en in gebieden met minder kansen op werk, waardoor zij kunnen bijdragen aan economische, sociale en ecologische verbeteringen binnen de sector; benadrukt dat tevens de rol van vrouwen in deze sector moet worden versterkt, door middel van meer mobiliteit en arbeidskansen in de hele EU, zonder moeilijkheden of beperkingen met betrekking tot de erkenning van hun vaardigheden en opleiding; merkt op dat dit het imago van de sector zou helpen verbeteren en deze aantrekkelijker zou maken;

44. is van mening dat generatievernieuwing niet mag leiden tot een conflict tussen generaties en dat deze vissers van alle leeftijden moet omvatten, met het oog op een evenwichtige aanpak van de ecologische en digitale transitie, opdat van generatie op generatie overgedragen ervaring niet verloren gaat;

45. wijst er dat bij de modernisering, decarbonisatie en energietransitie van de vissersvloot een strategische rol is weggelegd voor digitalisering, die ook ten goede zal komen aan de operationele efficiëntie, de veiligheid op zee en de arbeidsomstandigheden van vissers; onderstreept dat steun voor digitale instrumenten en systemen die de navigatie, weersvoorspellingen, communicatie en traceerbaarheid verbeteren, met name in kleinschalige vloten, ook een verlaging van de brandstofkosten zal ondersteunen en zal bijdragen tot een economisch levensvatbaarder decarbonisatieproces; beklemtoont dat de digitale transitie hand in

hand moet gaan met passende opleidingen, capaciteitsopbouw en het ontwerpen van inclusieve technologieën, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van de gebruikers en ervoor wordt gezorgd dat de digitale oplossingen bijdragen aan een betere arbeidsomgeving en zorgen voor een eerlijker verdeling van de technologische voordelen binnen de sector;

46. benadrukt dat er via het EFMZVA energieaudits van vissersvaartuigen moeten worden uitgevoerd; dringt erop aan dat acties voor optimalisering en aanpassing zo veel mogelijk worden aangemoedigd, om de energie-efficiëntie van vaartuigen te verbeteren en het gebruik te bevorderen van technologieën, met name AI, voor het optimaliseren van visserijroutes, teneinde de visserijsector op een meer betaalbare manier koolstofvrij te maken;

47. benadrukt dat het belangrijk is de verzameling, de toegankelijkheid en het gebruik van milieu-, sociaal-economische en operationele gegevens in de visserijsector te verbeteren, onder meer door middel van digitale instrumenten en benaderingen voor gezamenlijke monitoring; beklemtoont dat doeltreffende en tijdige gegevens van essentieel belang zijn voor wetenschappelijk onderbouwde besluitvorming en voor de aanpassing van het beleid aan veranderende ecologische en economische omstandigheden; dringt aan op een nauwere integratie tussen kennissystemen, waaronder wetenschappelijk onderzoek, traditionele ecologische kennis en realtime operationele gegevens, ter ondersteuning van een responsievere, billijkere en duurzamere governance van visserijactiviteiten;

48. pleit ervoor om naast de inspanningen op het gebied van decarbonisatie en de energietransitie specifieke financiering toe te wijzen voor de aanpassing van vaartuigen aan de minimumnormen inzake werknemerswelzijn – op basis van de vereisten inzake gezondheid en veiligheid op het werk en internationale maritieme arbeidsverdragen, zoals het IAO-Verdrag van 2007 betreffende werk in de visserijsector – onder andere op het gebied van toegang tot drinkwater, veilige accommodatie, geschikte voeding, bescherming tegen vermoeidheid en medische zorg; is van mening dat deze verbeteringen van essentieel belang zijn om de waardigheid op het werk te garanderen, ongevallen te voorkomen en de sociale duurzaamheid van de sector te bevorderen;

49. benadrukt dat modernisering, decarbonisatie en de energietransitie ook moeten bijdragen tot de economische levensvatbaarheid, de werkgelegenheidskansen en het concurrentievermogen van de visserijsector in de EU en dat zij de winstgevendheid van de sector of de strategische voedselautonomie van de EU niet in gevaar mogen brengen;

50. onderstreept dat investeringen in de aanpassing van vaartuigen, digitale instrumenten en capaciteiten aan boord voor het bewaren van visserijproducten kunnen helpen om de operationele kosten en emissies te verminderen, de productkwaliteit te verbeteren en de marktwaarde van vangsten te verhogen, op voorwaarde dat de inspanningen om de vastgestelde doelstellingen te halen worden ondersteund door wetenschappelijk onderbouwde en gecoördineerde governance in alle regio's, en door publieke en particuliere financiering en naar behoren gehandhaafde marktinstrumenten;

51. herhaalt dat de modernisering, decarbonisatie en energietransitie van de visserij moeten worden gezien als onderdeel van een ruimere strategie voor kust- en maritieme ontwikkeling, met inbegrip van mariene ruimtelijke ordening, behoud van biodiversiteit, beperking van en aanpassing aan de klimaatverandering en de uitrol van hernieuwbare energie; benadrukt dat een evenwichtige en gecoördineerde aanpak nodig is om marginalisering van visserijgemeenschappen te voorkomen; wijst erop dat er positieve synergieën tussen duurzame visserij, oceaanbehoud, schone energie en lokale ontwikkeling mogelijk zijn als het beheer plaatsvindt binnen holistische, inclusieve, wetenschappelijk onderbouwde en territoriaal aangepaste kaders;

52. wijst erop dat in het recente verslag van een workshop van het Parlement[18] wordt gesuggereerd bij toekomstige steuninstrumenten voor de visserij na te denken over minder restrictieve voorwaarden voor steun bij de eerste aankoop van een vissersvaartuig, vernieuwing of vervanging van de motor en verbeteringen aan vaartuigen die extra tonnage vereisen, en tegelijk beperkingen in te voeren ter voorkoming van overcapaciteit of overbevissing, op het niveau van individuele segmenten of de nationale vloot als geheel; benadrukt dat individuele vissersvaartuigen tegelijk de mogelijkheid moeten krijgen zich aan te passen aan de economische, ecologische en sociale behoeften;

53. pleit daarom voor een herziening van de huidige subsidiabiliteitsvoorwaarden in de artikelen 13, 17, 18 en 19 van het EFMZVA, teneinde overheidssteun toe te staan voor moderniseringen of vervangingen van vaartuigen die specifiek bedoeld zijn ter verbetering van de veiligheids-, arbeids- en levensomstandigheden en de energie-efficiëntie en om over te stappen naar visserijtechnieken met een lage impact; onderstreept dat dergelijke steun niet mag resulteren in een grotere visserijcapaciteit of -inspanning en pas mag worden verstrekt als voldaan wordt aan strenge sociale en milieunormen, waarbij moet

---

18 Europees Parlement, "Workshop on the future of the EU fishing fleet − First assessment of Member States' EMFAF programmes for 2021-27", beleidsondersteunende afdeling Structuur- en Cohesiebeleid, 19 november 2024.

worden gezorgd voor economische levensvatbaarheid en generatievernieuwing, met name in ultraperifere en kustgebieden waar uit vlootevaluaties blijkt dat de visserij-inspanning in evenwicht is met de beschikbare hulpbronnen;

54. benadrukt dat het nodig is het EFMZVA te onderwerpen aan een evaluatie halverwege de looptijd en de GVB-regels en relevante richtsnoeren op gerichte wijze te herzien om rekening te houden met de ruimte- en ontwerpvereisten voor opslag-, energie- en aandrijfsystemen voor alternatieve brandstoffen en om het kader voor staatssteun flexibeler te maken wanneer het gaat om de bouw en modernisering van vaartuigen; dringt aan op de oprichting van een specifiek noodfonds om de vernieuwing van de vloot te versnellen en zo een realistische transitie naar schone-energietechnologieën mogelijk te maken;

55. onderstreept dat er met spoed iets moet worden gedaan aan het gebrek aan overdekte werkruimten, sanitaire voorzieningen, adequate rustplekken en veiligheidsuitrusting, wat vaak voorkomt bij veel kleine en ambachtelijke vaartuigen; merkt op dat in de huidige EU-definities van vangstcapaciteit geen onderscheid wordt gemaakt tussen de operationele gebieden van het vaartuig en de gebieden die bedoeld zijn om de sociale en veiligheidsomstandigheden aan boord te verbeteren; benadrukt dat dit een ontmoedigend effect heeft op investeringen in essentiële verbeteringen zoals beschutte werkruimten, rustplaatsen en sanitaire voorzieningen, die essentieel zijn voor het waarborgen van fatsoenlijke arbeids- en levensomstandigheden; verzoekt de Commissie een oplossing te vinden met een evenwicht tussen de behoeften van de werknemers in de visserijsector en het feit dat erop moet worden toegezien dat de vangstcapaciteit van de EU-vloot niet vergroot, met name door “sociale en veiligheidsgerelateerde” tonnage uit te sluiten van de berekening van de vangstcapaciteit;

56. verzoekt de Commissie daartoe, met behoud van een kader en beperkingen ter voorkoming van overbevissing, een grondige evaluatie uit te voeren van de indicatoren voor het meten van de vangstcapaciteit en de impact van de visserij;

57. benadrukt dat de energietransitie van de visserijsector aanzienlijke investeringen vereist, die kleine ondernemingen met normale middelen niet altijd kunnen opbrengen; verzoekt de Commissie decarbonisatie in te zetten als middel om de levensvatbaarheid van de kustvisserij in de EU te ondersteunen en te overwegen het plafond voor de-minimissteun in de visserij- en aquacultuursector tijdelijk en op gerichte wijze te verhogen, teneinde het gebruik van lage-emissietechnologie, duurzame vernieuwing en/of aanpassing van de vloot en energie-efficiëntie in de hele toeleveringsketen te ondersteunen, in samenwerking met professionals in dit segment van de vloot, met het oog op het stimuleren van investeringen;

Ontwikkeling en gebruik van vistuig

58. benadrukt dat innovatie op het gebied van vistuig en visserijtechnieken gebaseerd moet zijn op het beste beschikbare wetenschappelijke bewijs, moet worden gestuurd door duidelijke milieudoelstellingen en moet bijdragen tot een grotere selectiviteit, minder bijvangsten of incidentele vangsten, een minimaal risico van verloren en achtergelaten vistuig, geoptimaliseerde vaarroutes, economische voordelen en een geringere impact op mariene habitats; onderstreept dat er behoefte is aan gerichte publieke en particuliere investeringen en aan regelgevingssteun ter bevordering van de ontwikkeling, het testen en het opschalen van vistuig dat zowel de milieuresultaten als de operationele levensvatbaarheid van duurzame vloten verbetert;

59. verzoekt de Commissie innovatie te ondersteunen door middel van investeringen in het verbeteren van de selectiviteit van vistuig, het verbeteren van de haveninfrastructuur en het moderniseren van vissersvaartuigen, met als doel de gezondheid, veiligheid en arbeidsomstandigheden te verbeteren, de energie-efficiëntie te verhogen, de emissies terug te dringen en de kwaliteit van de vangsten te verbeteren;

60. herinnert eraan dat bij de ontwikkeling en ingebruikname van innovatief vistuig en innovatieve visserijtechnieken het voorzorgsbeginsel in acht moet worden genomen; benadrukt dat het bij de ontwikkeling en ingebruikname van innovatief vistuig en innovatieve visserijtechnologieën van essentieel belang is een ecosysteemgerichte benadering te bevorderen, teneinde bijvangsten te verminderen, incidentele vangsten tot een minimum te beperken, de impact op de zeebodem te verminderen en de brandstofefficiëntie te vergroten; benadrukt dat proefprojecten en experimentele visserij beperkt moeten blijven wat looptijd en aantal vaartuigen betreft, om nieuw vistuig en nieuwe voortstuwingstechnologieën te testen en ervoor te zorgen dat er geen grootschalige invoering plaatsvindt voordat de ecologische, sociale en economische gevolgen ervan wetenschappelijk, onafhankelijk en volledig zijn beoordeeld en is aangetoond dat een en ander veilig en duurzaam is;

61. wijst erop dat dringend geïnvesteerd moet worden in en gebruikgemaakt moet worden van visserijtechnologieën die ongewenste vangsten verminderen, de selectiviteit verbeteren en de verstoring van ecosystemen tot een minimum beperken; benadrukt dat technologische transities in de sector verder moeten worden gefaciliteerd op een meer tijdefficiënte manier en moeten worden gestuurd door technologieneutraliteit en degelijk wetenschappelijk bewijs, met aandacht voor alle aspecten van duurzaamheid; dringt erop aan dat de besluitvormingsprocessen voor de goedkeuring van vistuig, subsidiabiliteit en flexibiliteit van de regelgeving wordt gebaseerd op de beste beschikbare wetenschappelijke kennis, wordt

afgestemd op alle relevante beleidsmaatregelen en voorschriften en bijdraagt tot de drie pijlers van duurzaamheid;

62. verzoekt de Commissie rekening te houden met de specifieke kenmerken van elk zeebekken en met regionale verschillen, meer in te zetten op de regionalisering en aanpassing van de meerjarige beheersplannen op basis van deze selectiviteitsdoelstellingen en prioriteit te geven aan het gebruik van vistuig dat een geringere impact heeft op ecosystemen, in nauwe samenwerking met raadgevende comités en in overleg met lokale vloten, en rekening houdend met de sociaal-economische gevolgen en met de klimaatverandering;

63. benadrukt dat in het toekomstige meerjarig financieel kader voorzien moet worden in specifieke begrotingslijnen voor de financiering van onderzoek naar decarbonisatie en de energietransitie, bijvoorbeeld in het kader van het Europees Fonds voor concurrentievermogen en Horizon Europa;

64. benadrukt dat wetenschappelijke innovaties mogelijk minder kunnen worden doorgegeven aan vissers doordat professionals het risico lopen op inkomensverlies tijdens experimentele fasen; verzoekt de Commissie financiële steun te overwegen om dit risico te beperken en vaart te zetten achter de uitrol van selectiever vistuig met een geringere impact;

65. erkent de toenemende bijdrage van vissers aan klimaatactie en milieubescherming door activiteiten zoals het verzamelen van zwerfvuil op zee, waaronder verloren of achtergelaten vistuig; benadrukt dat deze rol moet worden aangemoedigd en ondersteund door middel van gerichte stimulansen, adequate haveninfrastructuur en het creëren van aanvullende inkomstenstromen in verband met de doelstellingen van de circulaire economie; benadrukt dat het bevorderen van de bijdrage van vissers aan het milieu de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het beroep helpt vergroten, de rol van vissers als hoeders van de zee versterkt en bijdraagt tot bredere duurzaamheids- en marieneherstelddoelstellingen;

66. verzoekt de Commissie te waarborgen dat alle relevante belanghebbenden, met inbegrip van kleinschalige vissers, producentenorganisaties en kustgemeenschappen, op inclusieve wijze worden betrokken bij het ontwerp, de ontwikkeling en beoordeling van innovatief vistuig, en geen uniforme aanpak voor de hele EU te hanteren; beklemtoont dat participatieve governance de legitimiteit, praktische uitvoerbaarheid en aanvaarding van regels versterkt en tegelijkertijd toelaat rekening te houden met lokale ecologische kennis en praktische ervaring;

67. dringt erop aan dat in overheidsbeleid en financieringsinstrumenten prioriteit wordt gegeven aan steun voor vissers en gemeenschappen

die duurzaam vistuig en duurzame praktijken hanteren welke bijdragen tot het behoud van de biodiversiteit en de stabiliteit van hulpbronnen op lange termijn; wijst erop dat het erkennen en ondersteunen van duurzame technieken en een ecosysteemgerichte benadering van visserij van essentieel belang is om de veerkracht van kustgemeenschappen te waarborgen, traditionele kennis in stand te houden en een eerlijke en inclusieve transitie in de sector te bevorderen;

68. dringt aan op de integratie van AI-gestuurde technologische detectiesystemen om selectieve visserijpraktijken te ondersteunen, de vangstinformatie te verbeteren en ongewenste vangsten te beperken; is ervan overtuigd dat de combinatie van slimme technologieën met innovatief vistuig de selectiviteit en de milieuprestaties kan verbeteren;

69. benadrukt dat het beheer van vistuig en visserijtechnieken gebaseerd moet zijn op inclusieve en adaptieve governancekaders die de diversiteit van vloten, zeebekkens en visserijpraktijken in de EU weerspiegelen, en wijst erop dat het belangrijk is ervoor te zorgen dat dit regelgevingskader duidelijk en voorspelbaar is en gepaard gaat met beleidsdoelstellingen voor de lange termijn; wijst op het feit dat nauwer moet worden samengewerkt tussen wetenschappers, vissers en autoriteiten bij het ontwikkelen, testen en evalueren van nieuw vistuig, zodat wederzijds vertrouwen ontstaat, alsmede een gedeelde verantwoordelijkheid voor duurzame resultaten; dringt aan op tijdefficiënte, transparante en participatieve besluitvormingsprocessen die de mogelijkheid bieden rekening te houden met de veranderende sociaal-ecologische realiteit op het terrein;

70. benadrukt dat de meting van de visserijinspanning moet worden verbeterd door middel van beheersinstrumenten die niet uitsluitend gebaseerd zijn op het aantal dagen op zee, door te kijken naar de werkelijke tijd waarin het vistuig wordt gebruikt voor de vangst – “uitzettijd” of “actief vissen”; dringt daarom aan op een herziening, waar passend, van de definities van “visserijactiviteiten” in de EU-wetgeving, zodat deze beter de verschillende operationele kenmerken van vistuig weerspiegelen en bijdragen tot een billijker en doeltreffender beheer van de visserijinspanning;

71. moedigt proefprojecten aan en benadrukt dat deze zowel belangrijk zijn als innovatiemodellen als als opstap naar het bereiken van het niveau van technologische rijpheid dat nodig is om de nodige goedkeuringen te verkrijgen en klaar te zijn voor zowel commercialisering als toepassing op grotere schaal; dringt erop aan dat de meest succesvolle proefprojecten worden gemonitord om te voorkomen dat ingediende projecten elkaar overlappen en te verhinderen dat projecten mislukken die wel doeltreffend zijn;

72. wijst erop dat vissers bij deelname aan proefprojecten te maken kunnen krijgen met verlies van vangsten en inkomsten; benadrukt dat de toepassing van de EFMZVA-regels op proefprojecten sommige experimenten in de praktijk beperkt; verzoekt de Commissie, de lidstaten en de regionale autoriteiten het gebruik te ontwikkelen van “levende laboratoria”, om innovatie te verzoenen met lokale initiatieven, zodat praktische tests kunnen worden uitgevoerd om ervoor te zorgen dat nieuwe innovaties in de praktijk werken en de sector geen onnodige lasten opleggen;

73. dringt aan op de ontwikkeling van een gemeenschappelijk EU-etiketterings- en traceerbaarheidskader dat consumenten en kopers in staat stelt visserijproducten te identificeren die voldoen aan strenge milieu-, gezondheids- en sociale normen;

74. beklemtoont dat het succes van de ecologische en de digitale transitie in de visserijsector, met inbegrip van de decarbonisatie en energietransitie ervan, afhangt van de beschikbaarheid van geschoolde en goed opgeleide werknemers; dringt aan op een beter gebruik van bestaande EU-programma’s, zoals Erasmus+, het Europees Sociaal Fonds Plus en het EFMZVA, ter ondersteuning van zowel formele als informele opleidingen op het gebied van veiligheid op het werk, digitale instrumenten, milieubewustzijn en duurzame visserijtechnieken; benadrukt dat het belangrijk is de beroepsopleiding te identificeren en te financieren die nodig is om nieuwe technologieën en motoren toe te passen en te gebruiken, alsmede de praktische vaardigheden die verworven zijn door ervaring en die de overdracht van kennis tussen de generaties vergemakkelijken; benadrukt dat opleiding continu en inclusief moet zijn en moet worden afgestemd op de veranderende behoeften van vissers en kustgemeenschappen, met name in afgelegen en structureel achtergestelde gebieden;

75. benadrukt dat de sectoren aquacultuur, schelpdierenteelt en algenteelt potentieel bieden om de koolstofvoetafdruk van ons voedselsysteem te verkleinen; is ingenomen met de toenemende toepassing van koolstofarme praktijken, zoals duurzaam voeder en het gebruik van koolstofvrije binnenschepen, en dringt er daarom op aan dat dergelijke technologieën waar passend op landbouwbedrijven worden ontwikkeld op grotere schaal; beklemtoont dat bij toekomstige ontwikkelingen prioriteit moet worden gegeven aan duurzame aquacultuurproducenten die de mariene biodiversiteit geen schade toebrengen en sociaal-economische voordelen genereren voor kustgemeenschappen;

76. is van mening dat de vaststelling van een gemeenschappelijk aquacultuurbeleid op voet van gelijkheid met het GVB, met de vaststelling van gekwantificeerde doelstellingen voor de ontwikkeling van aquacultuur, adequaat kan bijdragen tot een

weloverwogen decarbonisatie- en energietransitieproces voor de blauwe economie van de EU;

77. benadrukt dat het belangrijk is te beschikken over een duidelijk en samenhangend rechtskader met meetbare duurzaamheidscriteria en -indicatoren om de ontwikkeling van de aquacultuur in de EU te sturen en te volgen, met inbegrip van een betere maritieme ruimtelijke planning; verzoekt daarom om meer investeringen en beleidsmaatregelen om duurzame aquacultuur op zee of te land en de teelt van schelpdieren en algen te ondersteunen als integrerend onderdeel van de Europese strategie voor een blauwe economie met een lage uitstoot en ervoor te zorgen dat aquacultuur beter bestand is tegen de effecten van de klimaatverandering;

°

° °

78. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.