Parlament Europejski
2024-2029

TEKSTY PRZYJĘTE

P10_TA(2025)0344

Obniżenie emisyjności i modernizacja unijnego rybołówstwa oraz rozwój i stosowanie narzędzi połowowych

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 grudnia 2025 r. w sprawie obniżenia emisyjności i modernizacji unijnego rybołówstwa oraz rozwoju i stosowania narzędzi połowowych (2024/2123(INI))

Parlament Europejski,

– uwzględniając art. 3, 4, 9, 38, 174 i 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 25 maja 1980 r.,

– uwzględniając Konwencję o Międzynarodowej Organizacji Morskiej z 17 marca 1958 r.,

– uwzględniając konwencję ustanawiającą Międzynarodową Organizację Pracy,

– uwzględniając porozumienie przyjęte podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu w Paryżu 12 grudnia 2015 r. (porozumienie paryskie),

– uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie[1],

[1] Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa[2],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1241 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie zachowania zasobów rybnych i ochrony ekosystemów morskich za pomocą środków technicznych[3],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie)[4],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1139 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury[5],

– uwzględniając decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 z dnia 6 kwietnia 2022 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2030 r.[6],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych[7],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim[8],

– uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 z dnia 18 października 2023 r. zmieniającą dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę

---

2 Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj.

3 Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1241/oj.

4 Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj.

5 Dz.U. L 247 z 13.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj.

6 Dz.U. L 114 z 12.4.2022, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj.

7 Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

8 Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych[9],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2842 z dnia 22 listopada 2023 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009, a także zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1967/2006 i (WE) nr 1005/2008 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1139, (UE) 2017/2403 i (UE) 2019/473, w odniesieniu do kontroli rybołówstwa[10],

– uwzględniając komunikat Komisji z 11 grudnia 2019 r. pt. „Europejski Zielony Ład” (COM(2019)0640),

– uwzględniając swoją rezolucję z 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu[11],

– uwzględniając komunikat Komisji z 17 maja 2021 r. w sprawie nowego podejścia do zrównoważonej niebieskiej gospodarki w UE – „Przekształcenie niebieskiej gospodarki UE na rzecz zrównoważonej przyszłości” (COM(2021)0240),

– uwzględniając komunikat Komisji z 21 lutego 2023 r. w sprawie transformacji energetycznej unijnego sektora rybołówstwa i akwakultury (COM(2023)0100),

– uwzględniając wytyczne Komisji z listopada 2023 r. w sprawie możliwości finansowania transformacji energetycznej sektora rybołówstwa i akwakultury, ułatwiające transformację energetyczną w rybołówstwie i akwakulturze poprzez możliwości finansowania UE przewidziane w wieloletnich ramach finansowych na lata 2021–2027, NextGenerationEU i innych inicjatywach,

– uwzględniając komunikat Komisji z 21 lutego 2023 r. pt. „Plan działania UE: ochrona i odbudowa ekosystemów morskich w celu zapewnienia zrównoważonego i odpornego rybołówstwa”,

– uwzględniając swoją rezolucję z 14 września 2021 r. pt. „W kierunku silniejszego partnerstwa z regionami najbardziej oddalonymi UE”[12],

– uwzględniając swoją rezolucję z 16 września 2021 r. w sprawie zawodu rybaka w przyszłości – przyciąganie nowego pokolenia pracowników do branży rybackiej i tworzenie miejsc pracy w społecznościach nadbrzeżnych[13],

---

9 Dz.U. L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj.
10 Dz.U. L, 2023/2842, 20.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj.
11 Dz.U. C 270 z 7.7.2021, s. 2.
12 Dz.U. C 117 z 11.3.2022, s. 18.
13 Dz.U. C 117 z 11.3.2022, s. 67.

– uwzględniając swoją rezolucję z 3 maja 2022 r. w sprawie kierunku zrównoważonej niebieskiej gospodarki w UE: rola sektorów rybołówstwa i akwakultury[14],

– uwzględniając swoją rezolucję z 19 stycznia 2023 r. w sprawie obecnej sytuacji i perspektyw rybołówstwa łodziowego w UE[15],

– uwzględniając swoją rezolucję z 18 stycznia 2024 r. w sprawie aktualnej sytuacji w zakresie wdrażania wspólnej polityki rybołówstwa i przyszłych perspektyw[16],

– uwzględniając sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z 2022 r. i 2020 r., mianowicie przegląd 01/2022 pt. „Opodatkowanie energii, ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych i dotacje w energetyce” oraz sprawozdanie specjalne 26/2020 pt. „Środowisko morskie – ochrona przewidziana przez UE jest szeroko zakrojona, lecz powierzchowna”,

– uwzględniając sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 25/2023 pt. „Polityka UE w zakresie akwakultury – zwiększono finansowanie unijne, lecz poziom produkcji nie zmienił się, a rezultaty działań są niejasne”,

– uwzględniając sprawozdanie Działu Prognoz Naukowych Parlamentu Europejskiego z czerwca 2023 r. pt. „Decarbonising the fishing sector: Energy efficiency measures and alternative energy solutions for fishing vessels” [Dekarbonizacja sektora rybołówstwa: działania w obszarze efektywności energetycznej i alternatywne rozwiązania energetyczne dla statków rybackich],

– uwzględniając zalecenia Komitetu Doradczego ds. Morza Bałtyckiego z 3 października 2023 r. w sprawie transformacji energetycznej sektora połowów w Morzu Bałtyckim,

– uwzględniając opinię Komitetu Doradczego ds. Wód Północno-Zachodnich z 28 listopada 2023 r. dotyczącą komunikatu Komisji w sprawie transformacji energetycznej unijnego sektora rybołówstwa i akwakultury,

– uwzględniając sprawozdanie opracowane przez usługę programu Copernicus w zakresie zmiany klimatu i Światową Organizację Meteorologiczną z 15 kwietnia 2025 r. pt. „European State of the Climate 2024” [Europejski stan klimatu w 2024 r.],

---

14 Dz.U. C 465 z 6.12.2022, s. 2.
15 Dz.U. C 214 z 16.6.2023, s. 150.
16 Dz.U. C, C/2024/5734, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5734/oj.

– uwzględniając opinię Komitetu Doradczego ds. Morza Północnego z 19 maja 2025 r. w sprawie oceny wspólnej polityki rybołówstwa,

– uwzględniając sprawozdanie Europejskiego Naukowego Komitetu Doradczego ds. Zmiany Klimatu z 2 czerwca 2025 r. pt. „Scientific advice for amending the European Climate Law – Setting climate goals to strengthen EU strategic priorities” [Opinia naukowa w sprawie zmiany europejskiego prawa o klimacie – ustalenie celów klimatycznych, aby wzmocnić priorytety strategiczne UE],

– uwzględniając art. 55 Regulaminu,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Rybołówstwa (A10-0236/2025),

A. mając na uwadze, że osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. wymaga ambitnej, sprawiedliwej pod względem społeczno-ekonomicznym, sprzyjającej włączeniu społecznemu i zrównoważonej transformacji unijnego sektora rybołówstwa, opartej na równowadze między ochroną środowiska, sprawiedliwością społeczną a opłacalnością ekonomiczną oraz wspieranej przez inwestycje i innowacje publiczne;

B. mając na uwadze, że stawianie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz dążenie do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego to centralne elementy przyjętego w 2019 r. komunikatu Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu;

C. mając na uwadze, że oceany pochłaniają około 30 % światowych emisji dwutlenku węgla;

D. mając na uwadze, że w najgorszym scenariuszu szacuje się, iż unijna flota rybacka emituje 0,015 % globalnych emisji dwutlenku węgla; mając na uwadze, że flota UE ograniczyła już swoje emisje o ponad 52 % w porównaniu z 1990 r.;

E. mając na uwadze, że ten znaczny spadek wynika z redukcji unijnej floty rybackiej, ale także z poprawy efektywności energetycznej statków oraz ze wzrostu wydajności połowów; mając jednak na uwadze, że sektor rybołówstwa stoi w obliczu wymogów dotyczących dekarbonizacji, które mogą nałożyć na niego nieproporcjonalne koszty;

F. mając na uwadze, że produkty energetyczne dostarczane do wykorzystania jako paliwo do celów żeglugi na wodach UE (w tym do celów rybołówstwa) są obecnie całkowicie zwolnione z opodatkowania na podstawie dyrektywy w sprawie opodatkowania energii;

G. mając na uwadze, że sektor rybołówstwa w UE stoi przed poważnymi wyzwaniami związanymi ze zmianą klimatu, od coraz częstszych

niekorzystnych warunków pogodowych na morzu po migrację stad ryb spowodowaną wzrostem temperatury morza;

H. mając na uwadze, że walka ze zmianą klimatu jest pilna i konieczna, aby zająć się kwestią potrójnego kryzysu planetarnego, który ma wpływ na oceany, i zapobiec dalszym niekorzystnym skutkom dla społeczeństwa i gospodarki oraz umożliwić przyszłym pokoleniom, w tym przyszłym pokoleniom rybaków, lepsze przygotowanie do stawienia czoła nieuniknionym skutkom zmiany klimatu;

I. mając na uwadze, że żywność pochodzenia morskiego jest najzdrowszym źródłem białka zwierzęcego na świecie, o najniższym śladzie węglowym, ale UE nadal jest uzależniona od przywozu ponad 70 % spożywanej w niej żywności pochodzenia morskiego;

J. mając na uwadze, że przejście na paliwa alternatywne i niskoemisyjne systemy napędu wymaga znacznych inwestycji w rozwój technologiczny, projektowanie statków, szkolenie załogi i infrastrukturę portową oraz musi być wspierane ze środków publicznych, aby zapewnić skuteczny rozwój, wdrażanie, dostępność i przystępność cenową dla wszystkich segmentów floty, w szczególności dla rybołówstwa łodziowego;

K. mając na uwadze, że obecnie żadne paliwa alternatywne ani technologia nie oferują ostatecznego, dostępnego i skalowalnego rozwiązania pod względem całkowitej dekarbonizacji floty rybackiej, ale należy aktywnie wspierać rozwój i postęp poprzez badania, projekty demonstracyjne i ukierunkowane inwestycje publiczne i prywatne, aby umożliwić sprawiedliwą i terminową transformację;

L. mając na uwadze, że partnerstwo na rzecz transformacji energetycznej, zainicjowane w 2023 r., stanowi cenną platformę mającą na celu przyspieszenie transformacji energetycznej w unijnym sektorze rybołówstwa i akwakultury oraz skupienie odpowiednich zainteresowanych stron;

M. mając na uwadze, że w ósmym unijnym programie działań w zakresie środowiska przewidziano zobowiązanie UE do stopniowego wycofania dopłat do paliw kopalnych w UE;

N. mając na uwadze, że choć flota łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego stanowi 76 % wszystkich aktywnych statków rybackich działających w Unii, nadal boryka się z utrzymującymi się wyzwaniami związanymi z modernizacją floty; mając na uwadze, że mimo dużej liczby statków rozwój technologiczny pozostaje ograniczony, zwłaszcza w obszarze odpowiednich nowych silników hybrydowych, a wysokie koszty paliw alternatywnych w porównaniu z paliwami kopalnymi zakłócają proces transformacji; mając na uwadze pilną potrzebę podjęcia ukierunkowanych działań wspierających transformację rybołówstwa łodziowego;

O. mając na uwadze, że rybacy, w szczególności prowadzący działalność na małą skalę, są niezbędnymi sojusznikami w ochronie ekosystemów morskich i powinni być w pełni zaangażowani we wdrażanie i monitorowanie polityki wspierającej przejście na zrównoważone i niskoemisyjne praktyki połowowe;

P. mając na uwadze, że celem wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb) jest zagwarantowanie właściwej ochrony żywych zasobów morza i zarządzania nimi oraz dopilnowanie, aby działalność połowowa była zrównoważona środowiskowo w perspektywie długoterminowej oraz zarządzana w sposób spójny z celami w zakresie osiągania korzyści gospodarczych, społecznych oraz w dziedzinie zatrudnienia i przyczyniała się do bezpieczeństwa żywnościowego;

Q. mając na uwadze, że Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury (EFMRA) obejmuje przepisy dotyczące wspierania dekarbonizacji, innowacji i zrównoważonego rozwoju społecznego w sektorze rybołówstwa, ale jego skuteczny wkład zależy od sprawiedliwego dostępu, zmniejszenia obciążeń administracyjnych i pełnego dostosowania do celów sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji;

R. mając na uwadze, że co do zasady poprawa bezpieczeństwa i efektywności energetycznej może być wspierana z funduszy UE w ramach EFMRA i zgodnie z zasadami WPRyb; mając jednak na uwadze, że należy rozważyć mniej restrykcyjne warunki, aby zapewnić państwom członkowskim i regionom możliwość zaspokojenia potrzeb ich flot rybackich w dziedzinie dekarbonizacji i modernizacji, przy jednoczesnym unikaniu nadmiernej zdolności połowowej lub przełowienia na poziomie poszczególnych segmentów lub całej floty krajowej;

S. mając na uwadze, że Europejski Trybunał Obrachunkowy stwierdził, iż EFMRA „nie powinien być wykorzystywany do finansowania działań mających zwiększyć zdolność połowową statku”[17];

T. mając na uwadze, że wdrażanie powinno w pełni uwzględniać ogromną różnorodność regionalną floty rybackiej UE i nie może opierać się na uniwersalnym podejściu, zwłaszcza w regionach najbardziej oddalonych;

U. mając na uwadze, że regiony najbardziej oddalone borykają się ze szczególnymi ograniczeniami, takimi jak oddalenie, wyspiarski charakter, małe rynki i ograniczona łączność, które należy w pełni uwzględnić przy wdrażaniu polityki w zakresie rybołówstwa, w tym za pomocą dostosowanych kryteriów kwalifikowalności w ramach

---

17 Europejski Trybunał Obrachunkowy, „Środowisko morskie – ochrona przewidziana przez UE jest szeroko zakrojona, lecz powierzchowna”, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2020 r., https://data.europa.eu/doi/10.2865/134960.

EFMRA oraz elastyczności przepisów dotyczących zdolności połowowej i modernizacji floty;

V. mając na uwadze, że innowacyjne narzędzia i techniki połowowe mogą odegrać kluczową rolę w zwiększaniu zrównoważenia środowiskowego, efektywności operacyjnej i ograniczaniu zużycia paliwa, a także że należy je wspierać za pomocą ukierunkowanych inwestycji publicznych i prywatnych, dzielenia się wiedzą i szybszych procesów oceny, aby zapewnić szersze stosowanie;

W. mając na uwadze, że innowacyjne narzędzia połowowe muszą przejść od fazy prototypowej do fazy demonstracyjnej, tak aby można było sprawdzić ich wydajność i skuteczność w rzeczywistych warunkach użytkowania, przy wsparciu EFMRA;

X. mając na uwadze, że niektóre obecne techniki połowowe zużywają bardzo duże ilości paliwa, generują znaczne koszty dla sektora i mają szczególnie wysoki ślad węglowy;

Y. mając na uwadze, że sposób stosowania niektórych technik połowowych ma zmienny wpływ na sekwestrację dwutlenku węgla w oceanach i w zależności od szeregu czynników, takich jak rodzaj połowów, może również zostać uznany przez naukowców za zrównoważony i zgodny z celami ochrony dna morskiego;

Z. mając na uwadze, że kluczowe znaczenie ma wspieranie badań i rozwoju w zakresie alternatywnych silników i paliw oraz ich skutecznego stosowania, poprawa charakterystyki energetycznej statków poprzez modernizację lub innowacyjną architekturę okrętową oraz rozwój nowych zrównoważonych narzędzi i metod połowowych, a także technologii ograniczających przyłowy, zwiększających efektywność paliwową i minimalizujących zakłócenia dna morskiego, aby wspierać sprawiedliwe i oparte na podstawach naukowych przejście na zrównoważone rybołówstwo oraz osiągnąć cele prawodawstwa UE w dziedzinie rybołówstwa;

AA. mając na uwadze, że potrzeba modernizacji, dekarbonizacji i zapewnienia sprawiedliwej transformacji energetycznej stanowi również okazję do poprawy warunków pracy i życia na statkach rybackich, co ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia dobrobytu rybaków, przyciągnięcia nowych pokoleń do sektora oraz nadania zawodowi rybaka bardziej włączającego charakteru, szczególnie z myślą o kobietach i osobach młodych;

AB. mając na uwadze, że pomyślna sprawiedliwa transformacja sektora rybołówstwa wymaga integracyjnego zarządzania opartego na dowodach naukowych i aktywnym udziale odpowiednich zainteresowanych stron, w tym rybaków, społeczności nadbrzeżnych, naukowców i władz regionalnych;

AC. mając na uwadze, że zrównoważona akwakultura śródlądowa i morska, hodowla skorupiaków, mięczaków i innych bezkręgowców wodnych oraz alg może przyczynić się do szerszej dekarbonizacji unijnego sektora żywności pochodzenia wodnego i zmniejszyć ślad węglowy przywozu;

Dekarbonizacja i transformacja energetyczna

1. podkreśla, że osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r., zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu, prawodawstwem unijnym i porozumieniem paryskim ONZ, wymaga uporządkowanej, sprzyjającej włączeniu społecznemu i sprawiedliwej transformacji w całym unijnym sektorze rybołówstwa i akwakultury;

2. podkreśla, że transformacja ta musi w znaczący sposób przyczynić się do osiągnięcia celów klimatycznych UE bez osłabiania odporności lub stabilności społecznej i gospodarczej społeczności rybackich, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony ich źródeł utrzymania, zgodnie z trzema filarami zrównoważonego rozwoju;

3. podkreśla potrzebę opracowania realistycznego i stopniowego planu działania na rzecz dekarbonizacji w oparciu o najlepszą dostępną wiedzę naukową i dane, uwzględniającego rozwój technologiczny, usprawnienia logistyczne, dostępność paliw alternatywnych i harmonogramy legislacyjne, aby zapewnić wykonalność i skuteczność wdrożenia we wszystkich segmentach floty;

4. apeluje o skoordynowane i długoterminowe ramy polityki, takie jak priorytety określone w komunikacie Komisji z 5 czerwca 2025 r. pt. „Europejski pakt na rzecz wszechoceanu” (COM(2025)0281), w celu dekarbonizacji rybołówstwa i akwakultury oraz zapewnienia, aby żaden segment floty ani żaden region nie został pominięty;

5. uznaje, że dekarbonizacja i transformacja energetyczna stanowi poważne wyzwanie dla sektora rybołówstwa, w szczególności dla mniejszych podmiotów o ograniczonych możliwościach finansowych i technicznych; przypomina, że osiągnięcie sprzyjającej włączeniu społecznemu i sprawiedliwej transformacji wymaga usunięcia barier strukturalnych utrudniających dostęp, w tym rozwiązania problemu wysokich kosztów wejścia na rynek, braku szkoleń i niewystarczającej infrastruktury portowej; podkreśla, że uniwersalne podejście nie jest odpowiednie z uwagi na zróżnicowanie flot, regionów i kontekstów społeczno-gospodarczych w całej UE; przypomina, że w 2021 r. flota łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego stanowiła 76 % aktywnej floty UE i prawie całą flotę w regionach najbardziej oddalonych UE;

6. podkreśla, że istnieją znaczne ograniczenia i przeszkody dla inwestycji w modernizację, efektywność energetyczną i zrównoważony rozwój floty UE; podkreśla zatem, że rozważania

powinny dotyczyć nie tylko modernizacji, ale również możliwości odnowienia statków – biorąc pod uwagę, że średni wiek statków to ponad 31,5 roku – aby osiągnąć cele UE w zakresie dekarbonizacji;

7. proponuje zatem promowanie programów odnowy we współpracy z podmiotami prywatnymi, przy wsparciu funduszy krajowych i unijnych, aby ułatwić odnowę floty za pomocą bardziej nowoczesnych, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska statków, zwiększając atrakcyjność w celu lepszego osiągnięcia wymiany pokoleniowej i budowania zaufania między sektorem rybołówstwa, instytucjami publicznymi, organami i inwestorami;

8. wyraża ubolewanie, że obecne ramy WPRyb i EFMRA znacznie ograniczają możliwości pomocy publicznej, co zniechęca również do prywatnych inwestycji w odnawianie floty i stoi na przeszkodzie działaniom koniecznym do dekarbonizacji unijnej floty rybackiej; w związku z tym oczekuje zmiany obecnych ram legislacyjnych; wyraża ubolewanie z powodu faktu, że zachęty finansowe są niewystarczające, by odpowiedzieć na potrzeby sektora, i utrzymuje, że należy opracować i wdrożyć nowe mechanizmy, które będą dźwignią finansową;

9. wzywa Komisję do określenia i ustanowienia dodatkowych i wystarczających instrumentów finansowania poza EFMRA, w tym innowacyjnych modeli finansowania, w celu wsparcia ogromnych potrzeb inwestycyjnych sektora związanych z dekarbonizacją i transformacją energetyczną;

10. zaleca, aby Komisja wspierała badania nad innowacjami w projektowaniu statków, w tym innowacjami wykraczającymi poza systemy napędowe, takimi jak udoskonalenie hydrodynamiki kadłubów, zastosowanie lekkich materiałów kompozytowych oraz zastępowanie systemów hydrauliczno-mechanicznych napędami elektrycznymi;

11. zwraca uwagę, że gdy dostępne będą rozwiązania techniczne i wystarczające wsparcie finansowe, państwa członkowskie mogą rozważyć włączenie wysiłków na rzecz dekarbonizacji do kryteriów przydziału kwot połowowych podmiotom, zgodnie z art. 17 WPRyb;

12. podkreśla, że transformacja energetyczna musi sprzyjać włączeniu społecznemu i być dostępna dla wszystkich segmentów sektora, a zatem zostać w pełni uwzględniona przy opracowywaniu polityki UE, w szczególności z myślą o rybakach zajmujących się tradycyjnym rybołówstwem łodziowym, oraz być wspierana przez inwestycje publiczne, szkolenia i transfer wiedzy;

13. uznaje, że obecnie żadna technologia napędu lub paliw nie stanowi ostatecznego rozwiązania pozwalającego na dekarbonizację i transformację energetyczną sektora rybołówstwa ze względu na dużą

różnorodność typów statków, profili działalności i szeroką skalę różnorodności regionalnej;

14. zwraca uwagę na fakt, że uniwersalne podejście nie będzie odpowiednie, ponieważ nowe technologie, takie jak rozwiązania w zakresie paliw alternatywnych, nie będą w stanie zaspokoić potrzeb wszystkich flot; podkreśla potrzebę oceny sytuacji energetycznej statków rybackich w celu maksymalizacji ich skuteczności oraz konieczność uwzględnienia potrzeb poszczególnych flot;

15. zwraca uwagę na potrzebę zapewnienia odpowiedniego wsparcia i inwestycji, aby uniknąć rosnących kosztów paliwa, oraz podkreśla, że dopóki czyste technologie napędowe lub alternatywne źródła energii nie będą dostępne na skalę komercyjną, a ramy prawne nie zostaną dostosowane do ich wdrażania, nie należy wprowadzać na szczeblu UE przepisów dotyczących opodatkowania paliwa dla floty rybackiej UE, ponieważ takie środki pogłębiłyby wyzwania społeczno-gospodarcze, przed którymi stoją już przedsiębiorstwa rybackie ze względu na wysokie ceny energii i inflację;

16. podkreśla, że zmiana systemu napędu wymaga nie tylko dostosowania statków, ale także znacznych zmian w infrastrukturze i wyposażeniu portów;

17. wzywa Komisję, aby we współpracy z państwami członkowskimi rozważyła systemy, które lepiej ułatwiają i wspierają inwestycje w czystą energię, dostosowane do lokalnych realiów i potrzeb, w celu promowania transformacji energetycznej i zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku dekarbonizacji i transformacji energetycznej floty;

18. podkreśla, że środki na rzecz modernizacji, dekarbonizacji i transformacji energetycznej muszą odzwierciedlać potrzebę dostosowanych do potrzeb i dostępnych systemów wsparcia, aby zapewnić efektywność środowiskową i ekonomiczną floty; podkreśla, że finansowanie unijne, takie jak EFMRA, wraz z pomocą państwa i funduszami prywatnymi, ma zasadnicze znaczenie dla finansowania niezbędnych inwestycji w porty, infrastrukturę energetyczną i statki, od projektu po dostawę, w celu zapewnienia niezbędnej przestrzeni dla dekarbonizacji i transformacji energetycznej, zwiększenia tonażu socjalnego statków, z odpowiednimi obszarami pracy i odpoczynku dla załogi, oraz odpowiedniego szkolenia załogi, a także przyczynienia się do zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich;

19. podkreśla, że rybołówstwo łodziowe zazwyczaj ma mniejszy wpływ na środowisko i emisje dwutlenku węgla, i jako takie, w zależności od regionu, odgrywa istotną rolę w strukturze ekologicznej i społecznej tych regionów; wzywa Komisję, aby w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi ustanowiła i wdrożyła mechanizmy wspierania tradycyjnego łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego na

małą skalę, które umożliwią rozwiązanie konkretnych problemów tej części sektora;

20. podkreśla, że potrzeby w zakresie finansowania wymagają dogłębnej analizy ze strony Komisji Europejskiej oraz wypracowania rozwiązań obejmujących również produkty oszczędnościowe obywateli europejskich, a także zaangażowanie wyspecjalizowanych banków, takich jak banki morskie, w celu zaoferowania finansowania ze wsparciem gwarancji europejskiej dla tych produktów finansowych oraz wsparciem Europejskiego Banku Inwestycyjnego;

21. apeluje o pełne wdrożenie WPRyb, aby zagwarantować, że działalność w obszarze rybołówstwa i akwakultury będzie zarządzana w sprawiedliwy sposób, będzie generowała korzyści społeczno-gospodarcze oraz przyczyni się do zapewnienia dostępności produktów żywnościowych i ograniczenia wpływu tej działalności na siedliska oraz ekosystemy morskie, przy jednoczesnym odtwarzaniu i utrzymywaniu populacji poławianych gatunków powyżej poziomów zapewniających maksymalny podtrzymywalny połów; uważa, że należy tego dokonać z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych basenów morskich; podkreśla znaczenie pełnego uruchomienia EFMRA w celu wsparcia wdrażania WPRyb i transformacji energetycznej floty; ubolewa, że WPRyb i EFMRA nakładają rygorystyczne limity zdolności połowowej oparte na tonażu, co ogranicza instalację nowych systemów napędowych i magazynowanie paliwa oraz utrudnia poprawę bezpieczeństwa, warunków pracy i podstawowego komfortu rybaków;

22. przypomina, że w ramach trwającej oceny WPRyb oraz ewentualnego przeglądu należy ocenić i uwzględnić sytuację floty UE oraz niezbędne ulepszenia; podkreśla, że odpowiedzialność za zarządzanie krajowymi pułapami zdolności połowowej, jak przewidziano w WPRyb, spoczywa na państwach członkowskich; zwraca uwagę, że w przypadku sektora rybołówstwa stosowanie tych limitów w połączeniu z restrykcyjnym podejściem państw członkowskich stworzyło bariery dla dekarbonizacji i transformacji energetycznej floty; kładzie nacisk na znaczenie wsparcia w ramach WPRyb i EFMRA, aby zapewnić zrównoważoną flotę rybacką UE w jej trzech wymiarach, wraz z niezbędnym i odpowiednim finansowaniem w przyszłych wieloletnich ramach finansowych;

23. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że obecny EFMRA wprowadza możliwość przyczynienia się do poprawy warunków pracy, życia i bezpieczeństwa na statkach UE, bez zwiększania ich zdolności połowowej, ze szczególnym uwzględnieniem statków rybołówstwa przybrzeżnego na morzu i łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego; podkreśla, że EFMRA przyczynia się do zrównoważonego charakteru rybołówstwa i niebieskiej gospodarki, wnosząc wkład w realizację celu zrównoważonego rozwoju ONZ nr 14; wyraża jednak zaniepokojenie, że możliwości te nie są powszechnie wykorzystywane

przez państwa członkowskie, i uważa, że zbyt restrykcyjne przepisy stworzyły przeszkody w tym zakresie;

24. jest zdania, że zmniejszenie zależności od paliw kopalnych nie powinno uzależniać UE od państw trzecich w zakresie rozwoju, budowy i modernizacji floty UE; stwierdza, że autonomia strategiczna UE musi być w centrum wszystkich polityk, w tym dotyczących dekarbonizacji, transformacji energetycznej i modernizacji floty, w szczególności w ramach przyszłej strategii przemysłu morskiego;

25. apeluje o to, by w strategii przemysłu morskiego uwzględniono flotę rybacką w celu dotyczącym wspierania niebieskiej gospodarki oraz zapewnienia Europie pozycji światowego lidera w dziedzinie technologii morskich lub odzyskania przez Europę tej pozycji;

26. podkreśla, że w celu znalezienia konkretnych, realistycznych sposobów modernizacji i dekarbonizacji floty konieczne jest kompleksowe podejście w całym morskim łańcuchu wartości (w tym armatorzy, porty, przedsiębiorstwa energetyczne, stocznie, biura projektowe, producenci sprzętu, przedsiębiorstwa klasyfikacyjne, instytucje finansujące, naukowcy itp.), które wymaga współpracy za pośrednictwem inicjatyw i programów wspierających bezemisyjne statki i infrastrukturę portową;

27. podkreśla w związku z tym znaczenie środków pobudzających popyt na zrównoważone paliwa żeglugowe, takich jak wykorzystanie instrumentów i celów polityki UE, oraz zachęcania do wdrażania niezbędnej infrastruktury i ułatwiania jej wdrażania;

28. z zadowoleniem przyjmuje w tym kontekście prace europejskiego partnerstwa na rzecz transformacji energetycznej floty rybackiej, zainicjowanego przez Komisję w 2023 r., które powinno stanowić platformę współpracy mającą na celu przyspieszenie transformacji energetycznej w unijnych sektorach rybołówstwa i akwakultury; podkreśla znaczenie współpracy i dialogu w ramach tego partnerstwa, ale jednocześnie zaznacza, że musi ono prowadzić do konkretnych usprawnień w warunkach koniecznych do dekarbonizacji, aby możliwe było osiągnięcie wyznaczonych celów;

29. zwraca uwagę na potrzebę zawarcia nowego porozumienia strategicznego między UE a sektorem rybołówstwa i akwakultury, mającego na celu ożywienie konkurencyjności tego sektora, wsparcie zrównoważonej transformacji oraz zapewnienie przedsiębiorstwom i społecznościom nadbrzeżnym zrównoważonej przyszłości;

30. podkreśla potrzebę wspierania badań stosowanych i innowacji technologicznych w dziedzinie gospodarki o obiegu zamkniętym w sektorze rybołówstwa, w tym dotyczących narzędzi połowowych, poprzez promowanie inicjatyw pilotażowych i projektów terytorialnych sprzyjających synergii między przedsiębiorstwami

łańcucha dostaw produktów rybnych, rybackich lokalnych grup działania, podmiotów zajmujących się przetwarzaniem odpadów, przedsiębiorstw zajmujących się recyklingiem i innych podmiotów gospodarczych, w celu zapewnienia większej zasobooszczędności, poprawy konkurencyjności sektora i stworzenia nowych możliwości zatrudnienia na szczeblu lokalnym;

31. podkreśla, że oddalenie geograficzne, wyspiarski charakter i niewielki rozmiar regionów najbardziej oddalonych wymagają zróżnicowanego podejścia do dekarbonizacji ich sektora rybołówstwa, z uwzględnieniem trudności, jakie floty tych regionów napotykają w dostosowaniu się do procesu dekarbonizacji i modernizacji związanego z transformacją technologiczną i zrównoważoną; podkreśla, że poprzednie instrumenty finansowania, takie jak program szczególnych opcji na rzecz regionów oddalonych i wyspiarskich w rybołówstwie, uwzględniały specyfikę tych regionów, uznaną w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej; podkreśla, że w przyszłości należy to w pełni uwzględnić przy opracowywaniu i wdrażaniu instrumentów finansowania, ram regulacyjnych i strategii innowacji;

32. zauważa, że floty rybackie regionów najbardziej oddalonych są w przeważającej mierze łodziowe i starzeją się, a także stoją w obliczu rosnących zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz pogarszających się warunków pracy i życia; zauważa ponadto, że ich warunki strukturalne i dodatkowe koszty wynikające z oddalenia mają jeszcze poważniejszy charakter ze względu na coraz większy wpływ ekstremalnych warunków pogodowych; podkreśla, że sytuacja ta ogranicza dostęp do zasobów i zagraża bezpieczeństwu żywnościowemu oraz lokalnej gospodarce tych terytoriów;

33. apeluje o dostosowanie kryteriów kwalifikowalności i priorytetów inwestycyjnych w ramach EFMRA i innych instrumentów UE, tak aby odzwierciedlały one ograniczenia strukturalne i wrażliwość środowiskową regionów najbardziej oddalonych, przy jednoczesnym dopilnowaniu, by transformacja energetyczna nie pogłębiła nierówności ani nie utrudniła zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego tych terytoriów;

34. podkreśla, że łodziowe rybołówstwo przybrzeżne, zwłaszcza w regionach wyspiarskich i najbardziej oddalonych, jest podstawą bezpieczeństwa żywnościowego oraz tkanki gospodarczej, społecznej i kulturowej wielu społeczności lokalnych, w których dostęp do świeżych i zdrowych źródeł białka jest ściśle powiązany z rentownością lokalnej działalności połowowej; wzywa Komisję do zapewnienia pełnej zgodności celów środowiskowych z rentownością przedsiębiorstw zajmujących się łodziowym rybołówstwem przybrzeżnym;

35. wzywa do zacieśnienia współpracy z państwami trzecimi prowadzącymi działalność w tych samych regionach morskich i basenach morskich, zwłaszcza w ramach regionalnych organizacji ds. zarządzania rybołówstwem, w stosownych przypadkach i jeżeli takie już są ustanowione, w celu wymiany najlepszych praktyk, koordynacji inwestycji i ustanowienia wspólnych celów w zakresie dekarbonizacji, transformacji energetycznej i zrównoważenia środowiskowego rybołówstwa, aby zapewnić stosowanie wspólnych zasad, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady wzajemności i sprawiedliwych warunków dla wszystkich podmiotów gospodarczych;

36. zauważa, że floty dalekomorskie działające w krajach rozwijających się i na pełnym morzu napotykają przeszkodę nie do pokonania, jaką jest brak infrastruktury, takiej jak porty, stocznie i ośrodki magazynowania nowych paliw i systemów napędowych, która byłaby przygotowana lub odpowiednia do zaspokojenia potrzeb statków niskoemisyjnych;

37. sugeruje, aby Komisja przeprowadziła przegląd wpływu wszystkich przywozów produktów rybołówstwa i akwakultury na emisje dwutlenku węgla i środowisko, aby zapobiec nierównym warunkom działania w porównaniu z globalnymi konkurentami, którzy nie podlegają podobnie rygorystycznym ramom regulacyjnym ani równoważnym normom środowiskowym, zdrowotnym i społecznym;

Modernizacja

38. podkreśla, że modernizacja unijnej floty rybackiej stanowi kluczowy element transformacji w kierunku bardziej zrównoważonego i odporniejszego sektora i powinna obejmować zarówno wyzwania technologiczne, jak i związane z zasobami ludzkimi, co pozwoli zagwarantować, że efektywność energetyczna, zdolności cyfrowe i bezpieczeństwo eksploatacji będą szły w parze z poprawą warunków pracy na pokładzie;

39. ponownie podkreśla, że zwiększony tonaż brutto lub przebudowana konstrukcja statku w celu uwzględnienia alternatywnych systemów napędowych lub poprawy bezpieczeństwa nie powinny być postrzegane jako przyczyniające się do zwiększenia zdolności połowowej, co oznacza tym samym, że nie przyczyniają się do ryzyka przełowienia; podkreśla, że oddzielenie zdolności połowowej od pojemności brutto w celu dekarbonizacji, transformacji energetycznej lub poprawy bezpieczeństwa jest niezbędne dla sprawiedliwych i opartych na dowodach ram polityki;

40. apeluje o to, aby wsparcie publiczne było ukierunkowane w szczególności na modernizację statków przynoszącą jednocześnie korzyści dla środowiska i postęp społeczny oraz zwiększenie zdolności do właściwej konserwacji połowów na pokładzie, w tym

systemów chłodniczych i przechowywania, w ramach krajowych limitów zdolności połowowych;

41. wzywa państwa członkowskie do wykorzystania wsparcia finansowego UE i krajowego w celu nadania priorytetowego znaczenia strategiom modernizacji, które wzmacniają długoterminową zrównoważoną działalność przedsiębiorstw rybackich, promują lokalne łańcuchy wartości i zapewniają rybakom możliwość dalszego prowadzenia działalności w warunkach uczciwych, przewidywalnych i opłacalnych ekonomicznie;

42. podkreśla swoje stanowisko, że wymiana pokoleń może iść w parze z celami Europejskiego Zielonego Ładu, oraz potrzebę zapewnienia transformacji cyfrowej również w niebieskiej gospodarce; zauważa, że wymaga to nie tylko przyciągnięcia młodych ludzi do sektora rybołówstwa, ale również zapewnienia poprawy warunków pracy i życia na pokładzie, zapewnienia lepszego zakwaterowania i udogodnień przyczyniających się do dobrostanu załogi, zapewnienia odpowiednich szkoleń i informacji oraz oferowania atrakcyjnych perspektyw kariery i możliwości poprawy ich sytuacji osobistej – w szczególności poprzez zapewnienie sprawiedliwych i stabilnych dochodów oraz zapewnienie zrównoważonego rozwoju;

43. podkreśla, że młode pokolenia rybaków przyczyniają się do spójności swoich społeczności lokalnych, zwłaszcza w najbardziej odizolowanych regionach przybrzeżnych i w regionach o mniejszych szansach na zatrudnienie, co umożliwia im przyczynianie się do poprawy sytuacji gospodarczej, społecznej i środowiskowej w sektorze; podkreśla również potrzebę wzmocnienia roli kobiet w tym sektorze poprzez zwiększenie mobilności i możliwości zatrudnienia w całej UE, bez trudności i ograniczeń w zakresie uznawania ich umiejętności i szkolenia; zauważa, że pomogłoby to poprawić wizerunek tej branży i zwiększyć jej atrakcyjność;

44. uważa, że wymiana pokoleń nie może prowadzić do starć między pokoleniami i powinna obejmować rybaków w każdym wieku, aby zapewnić wyważone podejście do transformacji ekologicznej i cyfrowej, tak by nie dopuścić do utraty spuścizny doświadczenia;

45. podkreśla strategiczną rolę cyfryzacji w modernizacji, dekarbonizacji i transformacji energetycznej floty rybackiej, co poprawi również efektywność operacyjną, bezpieczeństwo na morzu i warunki pracy rybaków; podkreśla, że wspieranie narzędzi i systemów cyfrowych, które poprawiają nawigację, prognozowanie pogody, komunikację i identyfikowalność, zwłaszcza we flotach działających na małą skalę, przyczyni się również do obniżenia kosztów paliwa i do bardziej opłacalnego ekonomicznie procesu dekarbonizacji; podkreśla, że transformacja cyfrowa musi iść w parze z odpowiednimi szkoleniami, budowaniem zdolności i opracowywaniem technologii sprzyjających włączeniu społecznemu, przy uwzględnieniu różnorodności

użytkowników i dopilnowaniu, aby rozwiązania cyfrowe przyczyniały się do poprawy warunków pracy i równomiernej dystrybucji korzyści technologicznych w tym sektorze;

46. podkreśla konieczność przeprowadzania audytów energetycznych statków rybackich za pośrednictwem EFMRA; podkreśla, że należy wspierać działania optymalizacyjne i modernizacyjne wszędzie tam, gdzie to możliwe, aby poprawić efektywność energetyczną statków i wspierać wykorzystanie technologii, zwłaszcza AI, do optymalizacji tras połowowych, tak aby obniżyć koszty dekarbonizacji rybołówstwa;

47. podkreśla znaczenie poprawy gromadzenia, dostępności i wykorzystania danych środowiskowych, społeczno-gospodarczych i operacyjnych w sektorze rybołówstwa, w tym przez narzędzia cyfrowe i partycypacyjne podejścia do monitorowania; zaznacza, że skuteczne i aktualne dane mają kluczowe znaczenie dla podejmowania decyzji opartych na wiedzy naukowej oraz dla dostosowywania polityk do zmieniających się warunków ekologicznych i gospodarczych; wzywa do ściślejszej integracji systemów wiedzy, w tym badań naukowych, tradycyjnej wiedzy ekologicznej i danych operacyjnych w czasie rzeczywistym, w celu wspierania bardziej elastycznego, sprawiedliwego i zrównoważonego zarządzania rybołówstwem;

48. apeluje o przeznaczenie dedykowanych środków finansowych, oprócz wysiłków w dziedzinie dekarbonizacji i transformacji energetycznej, na dostosowanie statków do spełnienia minimalnych standardów w zakresie dobrostanu pracowników – zgodnie z wymogami w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz międzynarodowymi konwencjami dotyczącymi pracy na morzu, takimi jak Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. – w tym w zakresie dostępu do wody pitnej, bezpiecznych warunków zakwaterowania, odpowiedniego wyżywienia, ochrony przed zmęczeniem oraz opieki medycznej; uważa, że takie usprawnienia są niezbędne dla zapewnienia godnych warunków pracy, zapobiegania wypadkom oraz wspierania społecznego wymiaru zrównoważonego rozwoju sektora;

49. podkreśla, że modernizacja, dekarbonizacja i transformacja energetyczna powinny również przyczyniać się do efektywności gospodarczej, możliwości zatrudnienia i konkurencyjności unijnego sektora rybołówstwa i nie mogą zagrażać rentowności tego sektora ani strategicznej autonomii żywnościowej UE;

50. podkreśla, że inwestycje w zdolności w zakresie dostosowania statków, narzędzi cyfrowych i konserwacji produktów rybołówstwa na statkach mogą pomóc w zmniejszeniu kosztów operacyjnych i emisji, poprawie jakości produktów i zwiększeniu wartości rynkowej połowów, pod warunkiem że wysiłki na rzecz osiągnięcia ustalonych

celów będą wspierane przez oparte na podstawach naukowych i skoordynowane zarządzanie we wszystkich regionach, a także przez finansowanie publiczne i prywatne oraz należycie egzekwowane instrumenty rynkowe;

51. przypomina, że modernizację, dekarbonizację i transformację energetyczną rybołówstwa należy postrzegać jako część szerszej strategii na rzecz rozwoju obszarów przybrzeżnych i morskich, w tym planowania przestrzennego obszarów morskich, ochrony różnorodności biologicznej, łagodzenia zmiany klimatu i przystosowania się do niej oraz wdrażania energii ze źródeł odnawialnych; podkreśla, że potrzebne jest zrównoważone i skoordynowane podejście, aby uniknąć marginalizacji społeczności rybackich; podkreśla potencjał pozytywnych synergii między zrównoważonym rybołówstwem, ochroną oceanów, czystą energią a rozwojem lokalnym, pod warunkiem że będą one zarządzane w ramach całościowych, sprzyjających włączeniu społecznemu, opartych na wiedzy naukowej i dostosowanych do specyfiki danego obszaru;

52. zwraca uwagę, że z niedawnego sprawozdania z warsztatów[18] przygotowanego przez Parlament wynika, iż przyszłe instrumenty wsparcia dla sektora rybołówstwa powinny uwzględniać mniej restrykcyjne warunki udzielania pomocy na pierwsze nabycie statku rybackiego, na modernizację lub wymianę silnika oraz na ulepszenia statków wymagające dodatkowej pojemności brutto, przy jednoczesnym wprowadzeniu ograniczeń mających na celu unikanie nadmiernych zdolności połowowych lub nadmiernych połowów w odniesieniu do poszczególnych segmentów floty lub całej krajowej floty; podkreśla, że jednocześnie poszczególne statki rybackie powinny mieć możliwość dostosowania się do potrzeb gospodarczych, środowiskowych i społecznych;

53. apeluje w związku z tym o zmianę przepisów dotyczących kwalifikowalności określonych w art. 13, 17, 18 i 19 rozporządzenia w sprawie EFMRA, tak aby umożliwić udzielanie wsparcia publicznego na modernizację lub wymianę statków wyłącznie w celu poprawy bezpieczeństwa, warunków pracy i życia, efektywności energetycznej oraz wdrażania zrównoważonych technik połowowych; podkreśla, że takie wsparcie nie powinno prowadzić do zwiększenia zdolności połowowych ani nakładu połowowego, a jego przyznanie powinno być uzależnione od zgodności z wysokimi standardami środowiskowymi i społecznymi, przy jednoczesnym zapewnieniu

---

18 Parlament, „Workshop on the future of the EU fishing fleet – First assessment of Member States' EMFAF programmes for 2021-27" [Warsztaty na temat przyszłości floty rybackiej UE – pierwsza ocena programów EFMRA państw członkowskich na lata 2021–2027], Departament Tematyczny ds. Polityki Strukturalnej i Polityki Spójności, 19 listopada 2024 r.

rentowności i wymiany pokoleń, w szczególności w regionach najbardziej oddalonych oraz na obszarach przybrzeżnych, gdzie ocena floty wykazuje, że nakład połowowy pozostaje w równowadze z dostępnymi zasobami;

54. podkreśla konieczność przeprowadzenia śródokresowego przeglądu EFMRA oraz ukierunkowanego przeglądu tekstów WPRyb i odpowiednich wytycznych, tak aby uwzględniały wymagania przestrzenne i konstrukcyjne związane z systemami magazynowania paliw alternatywnych, energii i napędu, oraz złagodzenia ram regulacyjnych dotyczących pomocy państwa w zakresie budowy i modernizacji statków; wzywa do utworzenia specjalnego funduszu kryzysowego, aby przyspieszyć odnowę floty, co umożliwi realistyczne przejście na czyste technologie energetyczne;

55. podkreśla pilną potrzebę rozwiązania problemu braku zadaszonych stanowisk pracy, urządzeń sanitarnych, odpowiednich miejsc do odpoczynku oraz wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo, co wciąż dotyczy wielu łodzi rybackich i łodzi rybołówstwa tradycyjnego; zwraca uwagę, że w obecnych definicjach zdolności połowowej UE nie rozróżnia się przestrzeni operacyjnych statku i przestrzeni przeznaczonych na poprawę warunków socjalnych i bezpieczeństwa na pokładzie; podkreśla, że stanowi to czynnik zniechęcający do inwestowania w niezbędne modernizacje, takie jak zadaszone stanowiska pracy, miejsca do odpoczynku i urządzenia sanitarne, które są kluczowe dla zapewnienia godnych warunków pracy i życia; wzywa Komisję do znalezienia rozwiązania, które zrównoważyłoby potrzeby pracowników sektora rybołówstwa z potrzebą zapewnienia, aby zdolność połowowa floty UE nie została zwiększona, w szczególności poprzez wyłączenie tonażu „socjalnego i związanego z bezpieczeństwem” z obliczania zdolności połowowej;

56. wzywa Komisję, aby w tym celu, przy jednoczesnym utrzymaniu ram i ograniczeń zapobiegających przełowieniu, przeprowadziła dogłębny przegląd wskaźników mierzących zdolność połowową i wpływ połowów;

57. podkreśla, że transformacja energetyczna sektora rybołówstwa wymaga znacznych inwestycji, co nie zawsze jest wykonalne w przypadku małych przedsiębiorstw, które polegają jedynie na środkach własnych; wzywa Komisję, aby uczyniła dekarbonizację środkiem wspierającym rentowność rybołówstwa przybrzeżnego w UE oraz aby rozważyła tymczasowe i dostosowane do potrzeb podniesienie pułapu pomocy *de minimis* w sektorze rybołówstwa i akwakultury w celu wsparcia przyjęcia technologii niskoemisyjnych, zrównoważonej odnowy lub dostosowania floty oraz efektywności energetycznej w całym łańcuchu dostaw, we współpracy ze specjalistami w tej dziedzinie floty, z myślą o stymulowaniu inwestycji;

Rozwój i stosowanie narzędzi połowowych

58. podkreśla, że innowacje w zakresie narzędzi i technik połowowych powinny opierać się na najlepszych dostępnych dowodach naukowych i kierować się jasnymi celami środowiskowymi, przyczyniając się do poprawy selektywności, ograniczenia przyłowów lub przypadkowych połowów, zminimalizowania ryzyka utraty i porzucenia narzędzi połowowych, optymalizacji tras statków, korzyści gospodarczych i mniejszego wpływu na siedliska morskie; podkreśla potrzebę ukierunkowanych inwestycji publicznych i wsparcia regulacyjnego w celu promowania opracowywania, testowania i upowszechniania narzędzi połowowych, które poprawiają zarówno wyniki ekologiczne, jak i efektywność operacyjną zrównoważonych flot;

59. wzywa Komisję do wspierania innowacji przez inwestycje w zwiększanie selektywności narzędzi połowowych, modernizację infrastruktury portowej oraz unowocześnianie statków rybackich w celu poprawy zdrowia, bezpieczeństwa i warunków pracy, zwiększenia efektywności energetycznej, ograniczania emisji oraz podniesienia jakości połowów;

60. przypomina o konieczności przestrzegania zasady ostrożności przy opracowywaniu i wdrażaniu innowacyjnych narzędzi i technik połowowych; podkreśla, że zasadnicze znaczenie ma promowanie podejścia ekosystemowego przy opracowywaniu i wdrażaniu innowacyjnych narzędzi i technologii połowowych, aby ograniczać przyłowy, minimalizować przypadkowe połowy, zmniejszyć wpływ na dno morskie i poprawić efektywność paliwową; podkreśla, że projekty pilotażowe i połowy eksperymentalne powinny pozostać ograniczone pod względem czasu trwania i liczby statków, aby przetestować nowe narzędzia połowowe i technologie napędu oraz zapewnić, by nie stosowano ich na dużą skalę, dopóki ich skutki środowiskowe, społeczne i gospodarcze nie zostaną naukowo, niezależnie i w pełni ocenione oraz dopóki nie zostanie wykazane, że są one bezpieczne i zrównoważone;

61. podkreśla pilną potrzebę inwestowania w technologie połowowe i ich wdrażania, tak aby ograniczać niezamierzone połowy, poprawiać selektywność i zminimalizować zakłócenia ekosystemów; podkreśla, że należy jeszcze bardziej ułatwić transformację technologiczną w tym sektorze w sposób bardziej efektywny pod względem czasu i w oparciu o neutralność technologiczną i solidne dowody naukowe, w tym wszystkie aspekty zrównoważonego rozwoju; domaga się, aby procesy decyzyjne dotyczące zatwierdzania narzędzi połowowych, kwalifikowalności do finansowania i elastyczności regulacyjnej opierały się na najlepszej dostępnej wiedzy naukowej, były dostosowane do wszystkich odpowiednich strategii politycznych i przepisów oraz przyczyniały się do realizacji wszystkich trzech filarów zrównoważonego rozwoju;

62. wzywa Komisję, aby uwzględniła specyfikę poszczególnych basenów morskich oraz różnice regionalne, wzmocniła regionalizację i dostosowanie wieloletnich planów zarządzania do celów selektywności oraz aby w ścisłej współpracy z komitetami doradczymi i przy udziale lokalnych flot nadała pierwszeństwo stosowaniu narzędzi połowowych o mniejszym wpływie na ekosystemy, z uwzględnieniem skutków społeczno-gospodarczych oraz zmiany klimatu;

63. podkreśla potrzebę posiadania specjalnych linii budżetowych na finansowanie badań nad dekarbonizacją i transformacją energetyczną w przyszłych wieloletnich ramach finansowych, na przykład w ramach Europejskiego Funduszu Konkurencyjności i programu „Horyzont Europa”;

64. podkreśla, że możliwość przenoszenia innowacji naukowych do sektora rybołówstwa może być ograniczona z uwagi na ryzyko utraty dochodów przez rybaków w fazach eksperymentalnych; zwraca się do Komisji, aby rozważyła wsparcie finansowe w celu ograniczenia tego ryzyka i przyspieszenia wprowadzania bardziej selektywnych i mniej szkodliwych narzędzi połowowych;

65. dostrzega rosnący wkład rybaków w działania w dziedzinie klimatu i ochronę środowiska np. przez zbieranie odpadów morskich, w tym zagubionych lub porzuconych narzędzi połowowych; podkreśla, że taka działalność powinna być wspierana i promowana przez ukierunkowane zachęty, odpowiednią infrastrukturę portową oraz tworzenie uzupełniających źródeł dochodów powiązanych z celami gospodarki o obiegu zamkniętym; zaznacza, że promowanie wkładu ekologicznego rybaków pomaga wzmocnić społeczną akceptację tego zawodu, umacnia ich rolę jako strażników mórz i przyczynia się do realizacji szerszych celów w zakresie zrównoważonego rozwoju i odbudowy ekosystemów morskich;

66. wzywa Komisję, by zapewniła pełny udział wszystkich zainteresowanych stron, w tym rybaków zajmujących się rybołówstwem łodziowym, organizacji producentów i społeczności nadbrzeżnych w opracowywaniu, rozwijaniu i ocenie innowacyjnych narzędzi połowowych, zamiast przyjmować uniwersalne podejście; zaznacza, że zarządzanie partycypacyjne wzmacnia legitymizację, wykonalność i akceptację przepisów, a jednocześnie umożliwia uwzględnienie lokalnej wiedzy ekologicznej i doświadczeń praktycznych;

67. apeluje o to, aby polityka publiczna i instrumenty finansowe w pierwszej kolejności wspierały rybaków i społeczności, które stosują zrównoważone narzędzia połowowe i praktyki przyczyniające się do ochrony bioróżnorodności i długoterminowej stabilności zasobów; podkreśla, że uznanie i wspieranie zrównoważonych technik i ekosystemowego podejścia do rybołówstwa ma kluczowe znaczenie

dla zapewnienia odporności społeczności przybrzeżnych, ochrony tradycyjnej wiedzy oraz promowania sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji sektora;

68. apeluje o integrację systemów technologii wykrywania opartych na AI w celu wspierania selektywnych praktyk połowowych, ulepszania informacji o połowie i ograniczenia niezamierzonych połowów; uważa, że połączenie inteligentnych technologii z innowacyjnymi narzędziami połowowymi może poprawić selektywność oraz efektywność środowiskową;

69. podkreśla, że zarządzanie narzędziami i technikami połowowymi powinno opierać się na włączających i elastycznych ramach zarządzania, które odzwierciedlają różnorodność flot, basenów morskich i praktyk połowowych w całej UE, oraz zwraca uwagę na znaczenie dopilnowania, by ramy regulacyjne były jasne, przewidywalne i miały długoterminowe cele polityczne; podkreśla potrzebę wzmocnienia współpracy między naukowcami, rybakami i organami w zakresie opracowywania, testowania i oceny nowych narzędzi połowowych, budowania wzajemnego zaufania i wspólnej odpowiedzialności za osiąganie zrównoważonych rezultatów; apeluje o wprowadzenie efektywnych czasowo procesów decyzyjnych, które będą przejrzyste, partycypacyjne i zdolne do uwzględniania zmieniających się realiów społeczno-ekologicznych w terenie;

70. podkreśla potrzebę poprawy pomiaru nakładu połowowego za pomocą narzędzi zarządzania, które nie opierają się jedynie na liczbie dni spędzonych na morzu, i uwzględniania rzeczywistego czasu, w którym narzędzia są wykorzystywane do połowów – tzw. „czas zanurzenia” lub „połowy aktywne”; w związku z tym apeluje o przegląd, w stosownych przypadkach, definicji „działalności połowowej” zawartych w przepisach unijnych, tak aby lepiej odzwierciedlały one różne cechy operacyjne narzędzi połowowych i przyczyniały się do bardziej sprawiedliwego i skutecznego zarządzania nakładem połowowym;

71. zachęca do projektów pilotażowych i podkreśla ich znaczenie zarówno jako demonstracyjnych przykładów innowacji, jak i jako kroków w kierunku osiągnięcia poziomu dojrzałości technologicznej niezbędnego do uzyskania koniecznych zatwierdzeń i przygotowania się zarówno do komercjalizacji, jak i wdrożenia na większą skalę; apeluje o monitorowanie najskuteczniejszych projektów pilotażowych, aby uniknąć powielania przedłożonych projektów lub niepowodzenia projektów, które są skuteczne;

72. zwraca uwagę, że rybacy mogą doświadczać strat w połowach i dochodach podczas udziału w projektach pilotażowych; podkreśla, że stosowanie przepisów EFMRA do projektów pilotażowych ogranicza w praktyce niektóre eksperymenty; wzywa Komisję, państwa członkowskie i władze regionalne do rozwijania wykorzystania

„żywych laboratoriów” w celu pogodzenia innowacji z inicjatywami lokalnymi, aby umożliwić praktyczne testowanie i zapewnić, aby nowe innowacje działały w praktyce i nie nakładały zbędnych obciążeń na sektor;

73. domaga się, by opracować wspólne unijne ramy etykietowania i identyfikowalności, które umożliwią konsumentom i nabywcom identyfikację produktów rybołówstwa, które są zgodne z wysokimi standardami środowiskowymi, sanitarnymi i społecznymi;

74. podkreśla, że powodzenie transformacji ekologicznej i cyfrowej w sektorze rybołówstwa, w tym jego dekarbonizacji i transformacji energetycznej, zależy od dostępności wykwalifikowanych i dobrze przeszkolonych pracowników; apeluje o lepsze wykorzystanie istniejących programów unijnych, takich jak Erasmus+, Europejski Fundusz Społeczny Plus i EFMRA, w celu wspierania zarówno formalnego, jak i pozaformalnego kształcenia w zakresie bezpieczeństwa pracy, narzędzi cyfrowych, świadomości ekologicznej i zrównoważonych technik połowowych; podkreśla znaczenie uznawania i finansowania szkoleń zawodowych niezbędnych do wdrażania i wykorzystywania nowych technologii i silników, a także praktycznych umiejętności nabytych dzięki doświadczeniu i ułatwiających międzypokoleniowe przekazywanie wiedzy; zaznacza, że szkolenia powinny być ciągłe, włączające i dostosowane do zmieniających się potrzeb rybaków i społeczności przybrzeżnych, zwłaszcza w regionach oddalonych i na obszarach o niekorzystnej sytuacji strukturalnej;

75. zwraca uwagę na potencjał sektora akwakultury, hodowli skorupiaków, mięczaków i innych bezkręgowców wodnych oraz alg w zakresie obniżania śladu węglowego naszego systemu żywnościowego; z zadowoleniem przyjmuje coraz częstsze praktyki niskoemisyjne, takie jak zrównoważona pasza i wykorzystywanie niskoemisyjnych barek, i w związku z tym apeluje o rozwijanie takich technologii na większą skalę w gospodarstwach, tam gdzie jest to właściwe; zaznacza, że przyszłe działania powinny w pierwszej kolejności wspierać zrównoważonych producentów akwakultury, którzy nie szkodzą bioróżnorodności mórz, a jednocześnie przynoszą korzyści społeczno-gospodarcze społecznościom przybrzeżnym;

76. jest zdania, że ustanowienie wspólnej polityki akwakultury na równi z WPRyb, wraz z przyjęciem wymiernych celów w zakresie rozwoju akwakultury, może odpowiednio przyczynić się do dobrze przemyślanego procesu dekarbonizacji i transformacji energetycznej niebieskiej gospodarki UE;

77. podkreśla znaczenie jasnych i spójnych ram prawnych z wymiernymi kryteriami i wskaźnikami zrównoważonego rozwoju w celu ukierunkowania i śledzenia rozwoju akwakultury w UE, w tym lepszego planowania przestrzennego obszarów morskich; w związku

z tym apeluje o zwiększenie inwestycji i wzmocnienie polityki wsparcia dla zrównoważonej akwakultury śródlądowej i morskiej, hodowli skorupiaków, mięczaków i innych bezkręgowców wodnych oraz alg, jako integralnej części europejskiej strategii na rzecz niskoemisyjnej niebieskiej gospodarki, oraz by zwiększyć odporność akwakultury na oddziaływanie zmian klimatu;

°

° °

78. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.