



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenárisülés-dokumentum*

---

**A7-0222/2012**

11.7.2012

# **JELENTÉS**

az atlanti régiót illető stratégiáról az Unió kohéziós politikájának keretében  
(2011/2310(INI))

Regionális Fejlesztési Bizottság

Előadó: Alain Cadec

## TARTALOM

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY .....	3
INDOKOLÁS .....	11
VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	15
A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE.....	20

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY**

### **az atlanti régiót illető stratégiáról az Unió kohéziós politikájának keretében (2011/2310(INI))**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 225. cikkére,
- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, „Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó tengerstratégia kidolgozása” című közleményére (COM(2011)0782),
- tekintettel a Tanácsnak az atlanti térségre vonatkozó európai uniós stratégiáról 2010. június 14-én elfogadott következtetéseire,
- tekintettel a balti-tengeri régióra és a Duna-régióra vonatkozó uniós stratégiákra,
- tekintettel az atlanti régióra vonatkozó európai stratégiáról szóló, 2011. március 9-i állásfoglalására<sup>1</sup>,
- tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak „Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó tengerstratégia kidolgozása” című bizottsági közleményről szóló véleményére (ECO/306),
- tekintettel a Régiók Bizottságának „Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó tengerstratégia kidolgozása” című bizottsági közleményről szóló véleményére,
- tekintettel a „3. célkitűzés: A területi együttműködés előtt álló kihívás: a határokon átnyúló, transznacionális és régiók közötti együttműködés jövőbeli menetrendje” című, 2011. június 23-i állásfoglalására<sup>2</sup>,
- tekintettel eljárási szabályzatának 48. cikkére,
- tekintettel a Regionális Fejlesztési Bizottság jelentésére és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A7-0222/2012),

A. mivel az Atlanti-óceán térsége több olyan meghatározó tulajdonsággal is rendelkezik, amelyek európai szintű politikai válaszokra várnak:

- dinamikus tengeri térségről van szó,
- a térség tengeri környezete törékeny,

---

<sup>1</sup> Elfogadott szövegek, P7\_TA(2011)0089.

<sup>2</sup> Elfogadott szövegek, P7\_TA(2011)0285.

- e térség képezi az Unió nyugati bejáratát,
  - a térség peremvidéket alkot az Unión belül;
- B. mivel az európai válság következtében rosszabbodott a helyzet, és mivel az atlanti térséghez tartozó területek nagy részén a fejlődés visszaesett;
- C. mivel az atlanti térség eléggé heterogén területekből tevődik össze, és mivel a térséget alkotó régiók java része még nem érte el az átlagos uniós jövedelemszintet, következésképpen az európai kohéziós politika keretében továbbra is a konvergencia-célkitűzés alá tartoznak;
- D. mivel egy makroregionális stratégia alapvető szerepet játszhat az atlanti térség dinamizálásában, azzal, hogy közös megközelítést nyújt az alábbi célok eléréséhez:
- az atlanti térség országai és régiói előtt álló közös kihívások és problémák kezelése;
  - a területrendezési politikákban alkalmazott különböző eszközök, illetve fellépési szintek közötti szinergiák támogatása;
  - a helyszíni szereplők (a magánszektor, regionális és helyi önkormányzatok, civil szervezetek) bevonása a területrendezési politika megtervezésébe és végrehajtásába;
- E. mivel a stratégiának az EU valamennyi atlanti régiójára, így a La Manche csatorna és az Ír-tenger part menti régióira, a legkülső régiókra, valamint a tengerentúli országokra és területekre is vonatkoznia kell, és figyelembe kell vennie az atlanti régió és az északi-tengeri régiók kölcsönös egymásra hatását;
- F. mivel az említett területeken környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból is biztosítanunk kell a fenntartható fejlődést;

***Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó területrendezési politika***

1. reméli, hogy a stratégia átfogó megközelítést alkalmaz majd, amelynek jegyében az atlanti térség jövőbeli fejlődését szolgáló, összehangolt stratégiai elképzelést alakít ki, figyelembe veszi a területi dimenziót, kapcsolatokat teremt a tenger és a szárazföld között, valamint létrehoz egy keretet az atlanti régiók tengeri és szárazföldi térségeire vonatkozó területrendezési politika jobb irányítása érdekében;
2. kéri, hogy a meglévő makroregionális és egyéb transznacionális stratégiák kidolgozása során szerzett értékes tapasztalatokat teljes mértékben használják fel az atlanti stratégia megvalósításának folyamatában, különösen az olyan területeken, mint a kormányzás, a politikák kialakítása, a kommunikáció és a felelősségvállalás, a célok és az értékelés;
3. úgy véli, hogy a kohéziós politika alapvető eszköz, amellyel választ lehet adni az uniós területi politika előtt álló kihívásokra és ösztönözni lehet a makrorégió belüli régiók endogén fejlődését;
4. szorgalmazza, hogy a stratégia és az ahhoz tartozó cselekvési terv fektessen külön

hangsúlyt az e régiókra irányuló foglalkoztatásra, növekedésre és beruházásra a szárazföldön és tengeren egyaránt;

5. felszólít arra, hogy a meghatározott stratégia összehangolása és a cselekvési terv végrehajtásának ágazatközi és transznacionális nézőpontból megvalósított ellenőrzése céljából alakítsanak ki állandó tengeri területfejlesztési struktúrát az atlanti térség szintjén, amelyben az érintett régiók és tagállamok, valamint az Európai Bizottság képviseltetik magukat;
6. úgy véli, hogy a tengeri és tengerészeti adatok uniós szintű integrált kezelése elengedhetetlen a tengerhez kapcsolódó lehetőségek kiaknázásához; kéri az Európai Bizottságot, hogy folytassa az adatok kezelésének és hozzáférhetőségének javítását szolgáló erőfeszítéseit;
7. véleménye szerint határozott fellépésre van szükség az Atlanti-óceán térségében az ökológiai egyensúly és a biológiai sokféleség megőrzése, továbbá a szénlábnyom csökkentése érdekében;
8. véleménye szerint a tengeri halászatnak – különösen a kisüzemi és part menti halászatnak –, illetve az akvakultúra-tevékenységeknek központi szerepet kell betölteniük a tengeri térségekre vonatkozó területrendezési politikákban, és döntően hozzá kell járulniuk a gazdaság fokozottabb növekedéséhez, a vagyonteremtéshez és a munkahelyek létrehozásához; véleménye szerint a közös halászati politika regionalizációjának lehetővé kell tennie az atlanti térség igényeire szabott ökoszisztéma-alapú gazdálkodást, és ennek kapcsán kéri a Bizottságot, hogy a közös halászati politika és a gazdálkodási tervek végrehajtása során előzetesen konzultáljon a regionális tanácsadó testületekkel;
9. felszólít arra, hogy alakítsanak ki helyi, regionális és határokon átnyúló partnerségeket azzal a céllal, hogy javítsák az Atlanti-óceán térségében rendelkezésre álló kockázatmegelőző és kockázatkezelési kapacitásokat a tengeri és szárazföldi balesetek, a természeti katasztrófák és a bűncselekmények (kalózkodás, jogellenes halászat és kereskedelem) tekintetében, valamint megfelelő és rugalmas kár-helyreállítási és kártérítési mechanizmusokat alakítsanak ki; kéri, hogy kerüljön sor egy európai parti őrség felállítására;
10. felszólít a létező hajómegfigyelési rendszerek fejlesztésére, az EMSA megerősített hatásköreinek haladéktalan alkalmazására, valamint adatmegosztási megállapodások megkötésére az illetékes hatóságok között, annak érdekében, hogy lehetővé váljon a hajók azonosítása és nyomon követése, valamint bizonyos veszélyek, így például a határokon átnyúló bűncselekmények, a csempészet, illetve a jogellenes halászat és kereskedelem elleni küzdelem; hangsúlyozza, hogy elő kell mozdítani az európai műholdas navigációs programok (EGNOS és Galileo) alkalmazását és végrehajtását annak érdekében, hogy azok az egyének atlanti-óceáni felkutatását és mentését támogató rendszerekre is kiterjedjenek; emlékeztet annak szükségességére, hogy az Európai Unió biztosítsa a tengeri kockázatok megelőzésére és kezelésére irányuló globális környezetvédelmi és biztonsági megfigyelési program (GMES) hosszú távú finanszírozását;
11. véleménye szerint alapvető fontosságú a stratégia területi dimenziója az atlanti régiók elérhetővé tétele szempontjából, amelynek középpontjában az atlanti régióknak az európai

szárazfölddel való összekapcsolásának kell állnia, a közlekedési, energia- és információs hálózatok összekapcsolásán, a hátszágok vidéki és városi térségeinek fejlesztésén, valamint a szárazföld és a tenger közötti – a legkülső és a szigeti régiókra is kiterjedő – kapcsolatok élénkítésén keresztül;

12. véleménye szerint a tengeri gyorsforgalmi utak segítségével megszüntethető az atlanti régiók elszigeteltsége, fokozható a kereskedelem, serkenthető a kikötők gazdasági tevékenysége, élénkíthető az idegenforgalom, valamint csökkenthető a szén-dioxid-kibocsátás; úgy véli, hogy a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését célzó intézkedések során fontos figyelembe venni az Atlanti-óceánon bonyolódó kereskedelmet és a legkülső régiók sajátosságait, mivel e régiókban a tengeri áru- és személyszállítás alapvető tényezője a tényleges területi, társadalmi és gazdasági kohéziónak; felszólít arra, hogy e gyorsforgalmi utak is részesülhessenek az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz támogatásában;
13. a tengeri gyorsforgalmi utak fenntarthatósága érdekében, és az Európa 2020 stratégiával összhangban szorgalmazza hajókra vonatkozó egyedi ajánlások kidolgozását az alacsony szén-dioxid-kibocsátású meghajtó rendszerek integrálásának, továbbá a hatékonysággal, kényelemmel, befogadóképességgel, biztonsággal, működési környezettel és távközléssel kapcsolatos magas szintű kivitelezési követelmények alkalmazásának ösztönzése érdekében; hangsúlyozza, hogy ezen ajánlásoknak e közlekedési mód hatékonyságának növelésére, a környezetvédelem biztosítására és a további közlekedési hálózatokkal és módokkal való összeköttetés megkönnyítésére kell összpontosítania;
14. elengedhetetlennek tartja az atlanti régiók Európa többi részével való összekapcsolásának javítását a multimodális logika szerinti közlekedésiinfrastruktúra-beruházások révén;
15. hangsúlyozza a hatékony, határokon átnyúló koordináció és együttműködés szükségességét a közúti és vasúti infrastruktúrák – ideértve a nagysebességű vasútvonalakat –, a repülőterek, a tengeri kikötők, a belvízi kikötők, a szárazföldi terminálok és logisztikai központok építése és használata terén, egy fenntarthatóbb és multimodális közlekedési rendszer kialakítása érdekében;
16. hangsúlyozza a kikötők gazdasági és területi jelentőségét, és úgy véli, hogy a hátszágokkal meglévő vasúti és folyami összeköttetések versenyképességük alapvető feltételét képezik;
17. sajnálattal állapítja meg, hogy a Bizottság a transzeurópai közlekedési hálózatok törzshálózatára vonatkozó javaslataiban nem szerepel az egész atlanti térségen végighaladó folyosó, és hogy csak nagyon kevés atlanti kikötő felvételét javasolta a törzshálózatba; szükségesnek tartja, hogy tengeri közlekedési csomópontként további atlanti kikötők kerüljenek be a törzshálózatba, és ilyen értelmű javaslatokat fog tenni;
18. emlékeztet az egységes európai égbolt létrehozásának a területi kohézió megerősítése kapcsán jelentkező előnyeire, amelyek az Unión belüli regionális repülőterek közötti szorosabb együttműködés terén mutatkoznak meg, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy e célkitűzés megvalósítása érdekében biztosítsa a funkcionális légtérblokkok határidőre történő használatba vételét;

## *Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó iparpolitika*

19. reméli, hogy a stratégia megfelelő iparpolitikákon keresztül támogatni fogja az atlanti régiókban a dinamikus gazdasági ágazatok versenyképességét; ezzel kapcsolatban úgy véli, hogy a hatóságoknak támogatniuk kell a magánszektor befektetéseit a kutatás és fejlesztés, az innováció, a klaszterek fejlesztése és a kkv-k támogatása területén;
20. kéri, hogy fordítsanak különös figyelmet azokra a régiókra, amelyeket a vállalkozások és ágazatok átalakítása, valamint a vállalkozások bezárása és elvándorlása jellemez, hogy a kikötői tevékenység, a logisztika és a nagyobb hozzáadott értéket teremtő kiegészítő iparágak közötti szinergiák létrehozásával elő lehessen mozdítani e régiók iparának újbóli fellendülését; kéri továbbá, hogy hozzanak létre egy mechanizmust, amely biztosítja az atlanti övezet régiói között a sikeres ipari gyakorlatok cseréjét;
21. véleménye szerint a tengeri környezettel kapcsolatos tudományos ismeretek javítása, a tengeri iparágak területén zajló innováció serkentése, valamint a tengeri erőforrások fenntartható kiaknázása érdekében a stratégiának ösztönöznie kell a tengeri és tengerészeti kutatást, és elő kell segítenie, hogy a vállalkozások hozzáférhessenek a kapott adatokhoz;
22. véleménye szerint a stratégiának egy ambiciózus szociális dimenziót is magában kell foglalnia a fiatalok képzésének és tengerészeti szakmákhoz való hozzáférésének támogatása érdekében, a jelenleg a tengerhez kapcsolódó foglalkoztatási formák, illetve ezeknek a part menti területeken élő lakosság megtartásában betöltött szerepének megerősítése, valamint olyan új szakterületek kialakítása révén, amelyek hozzá tudnak járulni a halászati régiók fenntartható fejlődéséhez és ezekben az övezetekben az életminőség javításához;
23. hangsúlyozza, hogy a megújuló tengeri energiák a jövő iparágát képezik, amelyek segítségével enyhíthető az éghajlatváltozás és az Unió energiafüggősége, megvalósítható az atlanti régiók fenntarthatóbb energia-ellátása és az Európa 2020 stratégia célkitűzéseinek elérése; emlékeztet arra, hogy az atlanti térség különösen kedvező helyszínt képez ezen energiaforrások támogatására, és véleménye szerint az ilyen technológiákba – különösen a tengeri szélenergia, a hullámenergia és az árapály-energia kiaknázásába – történő magánbefektetéseket közfinanszírozásnak kell kísérnie;
24. hangsúlyozza, hogy a tengeri szállítás stratégiai jelentőséggel bír az atlanti partvidéken, illetve a legkülső régiók és a kontinentális területek közötti kapcsolatokban; arra kéri a Bizottságot, hogy javasoljon a kikötői adminisztratív eljárások egyszerűsítését célzó intézkedéseket, megőrizve ugyanakkor a műveletek és a rakományok megfelelőségének ellenőrzésére való képességet;
25. emlékeztet arra, hogy a tengeri iparágak, és különösen a hajógyártás gazdasági súlya jelentős az atlanti régiókban – ezen ágazatok egyes atlanti régiókban igen nehéz időszakot élnek át, és az Európai Bizottságnak megoldásokat kell nyújtania számukra; a nemzetközi konkurenciára tekintettel arra kéri a Bizottságot, hogy az ágazat versenyképességének megerősítése érdekében indítsa újra a LeaderSHIP 2015 elnevezésű kezdeményezést;
26. hangsúlyozza, hogy a tengeri-halászati tevékenységek és az akvakultúra jelentős szerepet töltenek be az atlanti régiókban, és támogatja a halászhajók felújításának és

korszerűsítésének közpénzekből való támogatását, valamint a part menti kisüzemi halászat és a kagylóhalászat jellemzőinek és lehetőségeinek kifejezett megkülönböztetését;

27. kiemeli a társadalmilag, gazdaságilag és környezeti szempontból fenntartható turizmus előmozdításának fontosságát, amely nagy hozzáadott értéket képes teremteni az atlanti régiók számára, az ökoszisztéma és a biológiai sokféleség megőrzése mellett; rámutat, hogy a hajózási turizmus támogatása lehetőséget nyújt sporttevékenységek kialakítására és a tengeri körutazások fellendítésére;
28. hangsúlyozza az Atlanti-óceán mélyének gazdagságát, és véleménye szerint a stratégiának könnyítenie kell annak fenntartható módon történő feltárását és kiaknázását;

### ***Cselekvési terv a 2014–2020 közötti időszakra***

29. felszólít a stratégia külső dimenziójának kialakítására azzal a céllal, hogy egyes célkitűzések előmozdítása és a nemzetközi befektetők térségbe vonzása érdekében ki lehessen aknázni a meglévő lehetőségeket, továbbá javasolja, hogy a cselekvési terv egyik központi elemét az atlanti térség marketingje képezze, amely a térséget olyan helyként jeleníti meg, amelyet érdemes meglátogatni, és ahol érdemes befektetni és üzleti tevékenységet folytatni;
30. arra kéri a Bizottságot, hogy hozza létre az atlanti makrorégiót és javasoljon cselekvési tervet a stratégia 2014–2020 közötti időszakban történő végrehajtására;
31. kéri, hogy a cselekvési terv kidolgozása, végrehajtása, értékelése és felülvizsgálata során alkalmazzák a többszintű kormányzás elvét, amely feladatokba a regionális és helyi önkormányzatokat, az atlanti tagállamokat, a magánszektor szereplőit és a civil szervezeteket szorosán bevonják;
32. hangsúlyozza, hogy a cselekvési terv újabb költségvetési eszközök létrehozása nélkül a meglévő uniós finanszírozási forrásokat használná fel;
33. felszólít arra, hogy a cselekvési tervet kapcsolják össze az Unió regionális politikájával és integrált tengerpolitikájával, a kutatási és innovációs szakpolitikával (Horizont 2020), valamint az európai összekapcsolódási eszközzel; véleménye szerint emellett mindenképpen szinergiákat kell teremteni az egyéb – így a kutatás és az innováció, a közlekedés, a környezetvédelem, az energia, a technológia, az idegenforgalom, a halászat, az akvakultúra és a nemzetközi együttműködés területén folytatott – uniós politikákkal;
34. kiemeli, hogy az Európai Beruházási Bank, az Európai Beruházási Alap, a projektek finanszírozására hivatott projektkötvények és az állami-magán partnerségek jelentős szerepet játszhatnak a stratégia keretében megvalósuló beruházások finanszírozásában;
35. hangsúlyozza, hogy a jövőbeli atlanti stratégiának az Európa 2020 stratégia tematikus pilléreire kell nyugodnia, hiszen ez lehetővé teszi a tematikus tartalmak és az ágazati politikák integrált összekapcsolását; ennek értelmében úgy véli, hogy az európai kohéziós politika közös stratégiai keretébe tartozó öt alap tekintetében a következő programozási időszakra javasolt célkitűzéseknek és tematikus koncentrációnak kell képezniük a cselekvési terv vázát; kitart a következő célkitűzések megvalósítása mellett: „a kutatás, a



technológiafejlesztés és az innováció erősítése”, „a kkv-k versenyképességének fokozása”, „az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé való elmozdulás támogatása”, valamint „a fenntartható közlekedés előmozdítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban”;

36. felszólít arra, hogy az operatív programok keretében hozott intézkedések és a makroregionális stratégiák prioritásai közötti szoros összhang biztosítása érdekében kötelező érvénnyel igazítsák a társulási szerződéseket és az operatív programokat a kapcsolódó makroregionális stratégiák prioritásaihoz, ami a felhasznált strukturális alapok hatékonyabb alkalmazásához, regionális szinten pedig hozzáadott érték megteremtéséhez fog vezetni; rámutat, hogy e kötelező hozzáigazításnak nemcsak a kohéziós politika területi együttműködési célkitűzéseire kapcsolódó operatív programokra (INTERREG), hanem az atlanti térség minden egyes régiójának saját operatív programjaira is vonatkoznia kell;
37. támogatja a régiók között már meglévő mindazon együttműködési stratégiák, projektek és tapasztalatok kifejezett elismerését és beépítését, amelyek kijelölhetik a cselekvési terv fellépési területeit, illetve politikai és operatív prioritásait; kéri, hogy a jövőbeli területi együttműködési programok kidolgozásakor és végrehajtásakor vegyék kellőképpen figyelembe a cselekvési tervet; úgy véli továbbá, hogy az európai területi együttműködési célkitűzés transznacionális ágának technikai segítséget kell jelentenie a cselekvési terv végrehajtásához, nevezetesen azáltal, hogy elősegíti a bevált gyakorlatok cseréjét és a hálózatépítést;
38. úgy véli, hogy a multiregionális és több alapot igénybe vevő operatív programok, valamint az integrált területi beruházások különösen alkalmasak arra, hogy elősegítsék a cselekvési terv végrehajtását;
39. javasolja, hogy az adott programokról szóló éves végrehajtási jelentések tartalmazzanak egy értékelést arról, hogy a programok miként járulnak hozzá az atlanti stratégia célkitűzéseinek megvalósulásához és a cselekvési terv végrehajtásához;
40. kiemeli, hogy a legkülső régiók a megújuló energiák és a tengeri gazdaság terén folytatott kutatási és fejlesztési tevékenységek „természetes laboratóriumaiként” kiváló lehetőségek előtt állnak; hangsúlyozza az idegenforgalmi ágazatnak a régióban betöltött jelentős szerepét, és kiemeli, hogy lehetőség van olyan logisztikai platformok létrehozására, amelyek elősegíthetik az Európa és a világ többi gazdasága közötti áruszállítást;
41. felkéri a nemzeti, regionális és helyi hatóságokat, hogy keressenek szinergiákat a politikáik és a cselekvési tervben foglalt prioritások között;
42. emlékeztet arra, hogy mivel a közvetlen és megosztott irányítás alatt álló európai alapok stratégiában való részvétele miatt egy megfelelő irányítási és ellenőrzési rendszer felállítására lesz szükség, ezért felszólít a cselekvési tervvel kapcsolatos irányítási platform létrehozására, amely információs és kommunikációs modult nyújtana a kedvezményezettek számára és támogatná a források kezelésével megbízott különböző hatóságok közötti koordinációt;
43. javasolja, hogy az atlanti stratégián belül először is az atlanti térségre vonatkozó stratégiai

elképzelésben állapotjanak meg, amely hivatkozási alapul szolgál majd a 2014–2020 közötti cselekvési tervhez; javasolja továbbá, hogy a cselekvési terv:

- határozza meg a fő prioritásokat és intézkedéseket, és jelölje meg a kiemelt projekteket;
  - pontosan határozza meg a politikákban és a végrehajtásban részt vevő szereplők szerepét és felelősségi köreit;
  - jelölje meg a fő célokat és a végrehajtás mérésére hivatott mutatókat;
  - állapítsa meg az értékelési folyamatot és az eredmények időközi áttekintését; valamint
  - határozza meg a cselekvési terv végrehajtásához szükséges forrásokat;
44. emlékeztet arra, hogy a cselekvési terv kidolgozásában érintett valamennyi szereplő bevonása érdekében a 2012-es és 2013-as évre – az Európai Parlament által javasolt előkészítő intézkedés formájában – létrehozták az Atlanti Fórumot; hangsúlyozza, hogy a Parlament kezdeményezőként vezető szerepet játszik a fórum működtetésében;
45. javasolja, hogy az Atlanti Fórum a cselekvési tervet fogadja el, és felkéri a közeljövőben hivatalba lépő ír elnökséget, hogy hivatali ideje alatt biztosítson prioritást a cselekvési terv Európai Tanács általi jóváhagyásának, középpontba helyezve a megvalósítást, a hiteles ellenőrzést és a folyamatos értékelést, továbbá ütemezzen be időközi felülvizsgálatot;
46. felkéri a Bizottságot, hogy vizsgálja meg hasonló makroregionális stratégiák más olyan régiókban való alkalmazását, amelyekben ez hozzájárulhat a hosszú távú és fenntartható gazdasági növekedéshez;
47. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Bizottságnak és a Tanácsnak, valamint a Régiók Bizottságának és a Gazdasági és Szociális Bizottságnak.

## INDOKOLÁS

### *Politikai háttér*

A Tanács és a Parlament atlanti térségre vonatkozó stratégiával kapcsolatos politikai felhívásaira válaszul a Bizottság 2011. november 21-én közzétette „Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó tengerstratégia kidolgozása” című közleményt.

2012-ben és 2013-ban az atlanti partnereket – az állami és magánszereplőket egyaránt – bevonják a konkrét fellépéseket javasoló cselekvési terv kidolgozásába. Az ezt követően, 2014-ben induló stratégia uniós, nemzeti és regionális finanszírozásban részesül. E jelentés célja, hogy a cselekvési terv politikai prioritásainak meghatározása érdekében konkrét javaslatokat fogalmazzon meg.

### *Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó európai politikai stratégia szükségessége*

Az atlanti térségnek több sajátossága van:

- dinamikus tengeri térségről van szó, ami a megújuló tengeri energiáknak, a tengeri szállításnak, a tengeri iparágaknak, az idegenforgalomnak és a halászatnak köszönhető;
- a térség tengeri környezete törékeny, amelyet ezért védeni kell;
- e térség képezi az Unió nyugati bejáratát, ezért stratégiai pozícióval rendelkezik Európában;
- a térség peremvidék az Európai Unión belül, ami felveti a régió körülzártságának megszüntetését és Európa többi részéhez kapcsolását.

Ezek a problémák kilépnek a nemzeti határok keretei közül, ezért az atlanti partvidék szintjén adandó politikai válaszokat igényelnek.

A jelentés reméli, hogy az atlanti stratégia a területrendezési politikákban alkalmazott különböző eszközök, illetve fellépési szintek közötti szinergiák támogatása érdekében egy makroregionális stratégia formáját ölti. A makroregionális logika alkalmazásával ezenfelül a helyszíni szereplők (a magánszektor, a regionális és helyi hatóságok, a civil társadalmi szervezetek) is bevonhatók a stratégia célkitűzéseinek meghatározásába és végrehajtásába.

### *A stratégia prioritásai*

A jelentés felszólít arra, hogy a stratégiát két fő témakör köré építsék fel:

- a tengeri és szárazföldi térségek rendezése és a tenger és a szárazföld közötti kapcsolódási pontokban lévő lehetőségek kihasználása,
- az atlanti régiók gazdasági szférájának ösztönzése a sajátosságaikhoz igazított iparpolitika útján.

### *Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó területrendezési politika*

A stratégiának ösztönöznie kell az Atlanti-óceán térsége fenntartható kiaknázását a tengeri

környezetre hatással lévő valamennyi emberi tevékenység összehangolt irányítása útján. Határozott fellépésre van szükség az ökológiai egyensúly és a biológiai sokféleség megőrzése, továbbá a szénlábnyom csökkentése érdekében.

A stratégiának az Atlanti-óceán térségét illető kockázatmegelőző és kockázatkezelési kapacitás javítására is törekednie kell, különösen a balesetek, a természeti katasztrófák és a bűncselekmények tekintetében. Javítani kell a partnerek közötti koordinációt a biztonsági, tengerfelügyeleti és polgári védelmi ügyekben.

A tengerrel kapcsolatos szempontokat ki kell egészíteni és meg kell erősíteni a területi kohézióval kapcsolatos intézkedésekkel. A stratégia így módon hozzájárul az atlanti régiók elszigeteltségének megszüntetéséhez, a közlekedési, energia- és információs hálózatok összekapcsolásához, a hátszágok vidéki és városi térségeinek fejlesztéséhez, valamint a szárazföld és a tenger közötti kapcsolatok megerősítéséhez. A jelentés különösen az atlanti régiókat Európa többi részével összekötő tengeri gyorsforgalmi utak és közlekedési infrastruktúrák fejlesztését javasolja.

### ***Az Atlanti-óceán térségére vonatkozó iparpolitika***

A stratégiának támogatnia kell az atlanti régiókban a dinamikus gazdasági ágazatok versenyképességét. A magánszektor befektetéseit így a különböző döntéshozatali szinteken elhelyezkedő hatóságok támogatják majd a kutatás és fejlesztés, az innováció, a szakképzés, a klaszterek fejlesztése és a kkv-k befektetése területén.

A jelentés megjelöli azokat az atlanti térség gazdasági szövetét strukturáló legfontosabb ágazatokat, amelyeket a stratégiának figyelembe kell vennie:

- megújuló tengeri energiák
- tengeri szállítás és kikötői szolgáltatások;
- tengeri iparágak, különösen a hajógyártás;
- halászat és akvakultúra;
- idegenforgalom és vízi sportok.

### ***A stratégia végrehajtása***

A stratégia valamennyi európai atlanti régióra, így a La Manche csatorna és az Ír-tenger part menti régióira, a legkülső régiókra, valamint a tengerentúli országokra és területekre is vonatkozik majd. A nemzetközi együttműködés terén is különböző fellépéseket alakít ki.

A stratégia keretében társulnak majd a különféle érintett partnerek, különösen a tagállamok, regionális és helyi hatóságok, valamint a civil társadalom és a magánszektor szervezetei. Végrehajtása 2014-ben kezdődik, és azt egy cselekvési terv útján hangolják össze a következő többéves pénzügyi kerettel.

A strukturális alapok és az integrált tengerpolitika képezik e cselekvési terv alappillért. Emellett elő kell segíteni az egyéb – a kutatás, az energia, a környezetvédelem, a halászat és a nemzetközi együttműködés terén folytatott – uniós politikákkal, valamint a tagállamok, illetve a regionális és helyi hatóságok által folytatott politikákkal való szinergiákat.

A stratégiának a meglévő uniós finanszírozási források jobb felhasználására kell törekednie, anélkül, hogy újabb költségvetési eszközöket hozna létre. A már meglévő politikákat valamennyi ágazatban fokozottabban az Atlanti-óceán térségét érintő kérdésekre kell irányítani. A jelentés ezért felszólít arra, hogy a strukturális alapok következő programozási időszakában tegyék kötelezővé az operatív programoknak a kapcsolódó makroregionális stratégiák prioritásaihoz való igazítását.

### ***A cselekvési terv felépítése***

A stratégiára vonatkozó cselekvési tervet 2012-ben dolgozzák ki a Parlament előkészítő intézkedéséből finanszírozott Atlanti Fórum keretében. Valamennyi érintett szereplőt bevonják a munkába. A Parlament, amelyet az előadó képvisel, meghatározó szerepet játszik majd a Fórum tevékenységében.

Az előadó javaslata szerint a cselekvési terv a következőképpen épülne fel:

#### **I. – Az atlanti régiók elszigeteltségének megszüntetése**

- a) A tengeri gyorsforgalmi utak és a fenntartható tengeri szállítás fejlesztése
- b) Az atlanti térség Európa többi részéhez kapcsolása
- c) A szárazföld és a tenger kapcsolódási pontjainak fejlesztése

#### **Az atlanti iparágak versenyképességének támogatása**

- a) A tengeri és tengerészeti kutatás, fejlesztés és innováció támogatása
- b) A vállalkozások, és különösen a kkv-k befektetései támogatása
- c) A szakképzés és a fiatalok tengerészeti szakmákhoz való hozzáféréseinek ösztönzése
- d) A tengeri klaszterek fejlesztésének előmozdítása
- e) A tengeri környezet természeti erőforrásainak fenntartható kiaknázása

#### **Az Atlanti-óceán környezetének megóvása**

- a) A tengeri biodiverzitás és a tájak védelme
- b) A szénlábnyom csökkentése
- c) A tengeri környezetre vonatkozó tudományos ismeretek bővítése

#### **A fenyegetések és vészhelyzetek kezelése**

- a) Az információcsere előmozdítása a biztonság, a tengerfelügyelet és a tengeri megfigyelés területén
- b) A polgári védelmi erőfeszítések összehangolása
- c) A bűncselekmények és az illegális gyakorlatok elleni közös küzdelem

Az előadó úgy véli, hogy a cselekvési terv kidolgozásakor a következő fellépések a bevált gyakorlatok érdekes példáit adják, ezért érdemes ezeket bevonni a partnerek gondolatmenetébe:

NÉV	TERÜLET	CÉL
ATCLUSTERS	ipari klaszterek	fejlődésük előmozdítása érdekében az atlanti térség ipari klaszterei közötti együttműködés ösztönzése
SEAS-ERA	kutatás	a különböző tengerkutatási programok összehangolása az Európai Kutatási Térségen belül (az atlanti óceán mélyére vonatkozó kutatási terv megvalósítása)
KIMERAA	tengeri erőforrások	kiválósági központok kialakítása a tengergazdaságban a tengeri erőforrásokkal kapcsolatos tudományos ismeretek, illetve az e területen működő vállalkozások közötti kapcsolódási pontok létrehozása révén
MARINEKIC	tengeri erőforrások	kutatási, képzési és innovációs platform létrehozása a tengeri erőforrások fenntartható kiaknázása érdekében
MARMED	tengeri erőforrások	az iparral együttműködve a tengeri erőforrások biomedikai alkalmazások érdekében történő hasznosítása
AUXNAVALIA	hajógyártás	a hajóipart kiegészítő iparág versenyképességének növelése a technológiaátadás ösztönzésével
PROPOSSE	tengeri szállítás	az egyéb áruszállítási módozatok alternatívájaként a rövid távú tengeri fuvarozás előmozdítása
WATERBORNE TECHNOLOGY PLATFORM	tengeri szállítás	a magánszektor és a különböző szintű hatóságok közötti állandó párbeszéd ösztönzése a tengeri szállításra vonatkozó ipari stratégia meghatározása érdekében (a kutatás és fejlesztés, a képzés, a szociális és környezetvédelmi normák tiszteletben tartása területén)
MAREN	megújuló tengeri energiák	az ipar minőségi kutatási eredményekhez való hozzáféréseinek megkönnyítése a megújuló tengeri energiák területén
ENERGYMARE	megújuló tengeri energiák	transznacionális együttműködési hálózat kialakítása a megújuló tengeri energiák előmozdítása és fejlesztése érdekében, különösen a kísérleti prototípusok tesztelése útján
ATLANTIC POWER	megújuló tengeri energiák	újabb piaci rések azonosítása és a megújuló tengeri energiák ágazatának szükségleteihez igazodó képzési programok meghatározása
ARCOPOL +	tengerszennyezés	az atlanti régiókban a tengerbiztonság, valamint a felkészültségi és beavatkozási képesség javítása a partok szénhidrogénnel és mérgező anyagokkal való szennyezésével szemben
ANCORIM	part menti kockázatok	az ismeretek és a bevált gyakorlatok megosztására szolgáló hálózat kiépítése a part menti kockázatok kezelésére való képesség javítása érdekében (urbanizáció, parti erózió, szennyezés stb.)
DURATINET	közlekedési infrastruktúrák	kiválósági hálózat kiépítése az atlanti térségben a közlekedési infrastruktúrák élettartamának, biztonságának és fenntarthatóságának előmozdítása érdekében
BATTERIE	közlekedési infrastruktúrák	a multimodális logisztikai láncok hatékonyságának fokozása, különösen az intermodális közlekedési hálózatok közötti hatékony összeköttetés révén
START	szállítás	az atlanti térség régióiban a közösségi közlekedés útján való helyváltoztatás megkönnyítése az intermodalitás javítása és a régiók belépési pontjain (repülőterek, kikötők, vasúti átszállóhelyek) történő világosabb tájékoztatás révén
CFA-EFFIPLAT	vasúti szállítás	egy közigazgatási szervekből, valamint az atlanti áruáramlásra zajló vasúti és intermodális szállítás javításában részt vevő állami és magán vasúti, logisztikai és kikötői szolgáltatókból álló transznacionális hálózat létrehozása
MARLEANET	tengerészeti szakképzés	az atlanti térségben működő tengerészeti szakképzési központok hálózatának kialakítása
PRESPO	halászat	a fenntartható kisüzemi halászat előmozdítása, amely hozzájárul a halászati ágazatbeli munkahelyek megőrzéséhez, valamint a part menti régiók dinamikájához
CLIMATLANTIC	szénlábnyom	a szénlábnyom helyi és regionális szinten való csökkentésére irányuló stratégiák kialakítása
NEA2	vízi sportok	az atlanti régiókban a vízi sportok ágazatának fenntartható és összehangolt fejlesztése (szabadidős tevékenységek és kikötők, ipar, kereskedelem és szolgáltatások) a gazdasági, környezetvédelmi és társadalmi együttműködés megerősítése mellett

4.6.2012

## VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Regionális Fejlesztési Bizottság részére

az atlanti régiót illető stratégiáról az Unió kohéziós politikájának keretében  
(2011/2310(INI))

Előadó: Silvia-Adriana Țicău

### JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Regionális Fejlesztési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. hangsúlyozza az atlanti régió transzeurópai közlekedési hálózatokba való szorosabb bevonásának fontosságát; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a jövőbeli TEN-T iránymutatások és az európai összekapcsolódási eszköz összefüggésében mozdítsák elő az atlanti térség átfogó multimodális közlekedési rendszerének kiépítését, az észak-déli és a nyugat-keleti tengelyre egyaránt hangsúlyt fektetve, valamint figyelembe véve a legkülső régiók sajátosságait; hangsúlyozza, hogy a közúti szállítás túlterheltségének enyhítése érdekében a fenntartható szállítási módokat, például a vasúti, a belvízi és a tengeri gyorsforgalmi útvonalak használatát kell előnyben részesíteni, pontosan ki kell jelölni a logisztikai központokat, és a szállítási mód váltásának helyszíneit, továbbá el kell végezni az egyes infrastruktúratípusok igénybevételének költség-haszon elemzését;
2. hangsúlyozza a hatékony, határokon átnyúló koordináció és együttműködés szükségességét a közúti és vasúti infrastruktúrák – ideértve a nagysebességű vasútvonalakat –, a repülőterek, a tengeri kikötők, a belvízi kikötők, a szárazföldi terminálok és logisztikai központok építése és használata terén, egy fenntarthatóbb és multimodális közlekedési rendszer kialakítása érdekében; emlékeztet a tengeri és légiközlekedés, valamint a perifériás repülőtéri/kikötői infrastruktúrák jelentőségére az atlanti térség legkülső régióinak társadalmi és gazdasági kohéziója szempontjából; hangsúlyozza, hogy a hatékony közlekedési összeköttetések biztosítása érdekében meg kell könnyíteni az atlanti régió és más tengerparti területek, különösen a földközi-tengeri térség közötti mobilitást;

3. elismeri az Unió atlanti-óceáni kikötői fejlesztésének fontosságát, az olaj- és gázterminálokat, valamint az intermodális közlekedési megoldásokat is beleértve; hangsúlyozza, hogy ezen infrastruktúra kizárólag a part menti térségek, az emberi egészség és a biztonság védelmére vonatkozó legmagasabb szintű uniós és nemzetközi előírások szigorú betartásával és valamennyi lényeges környezeti hatásvizsgálat elvégzését követően hozható létre;
4. úgy véli, hogy a tengeri kikötők közötti koordinációnak és együttműködésnek, valamint a kikötők és a szigetek, illetve szárazföldi területek közötti összeköttetéseknek – a belvízi hajóutak és jobb szárazföldi összeköttetések révén – különös prioritást kell kapniuk annak biztosítása érdekében, hogy a térség minden része élvezhesse a tengeri közlekedés növekedésének előnyeit; ezzel összefüggésben emlékeztet a tengeri, tengerparti és szárazföldi övezetek kezelésére irányuló integrált megközelítés fontosságára, legfőképpen a szárazföld és tenger közötti kapcsolódási pontokat szorgalmazó projektek ösztönzése révén;
5. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az Atlanti-óceánon növeljék a rövid távú tengeri fuvarozás volumenét, hatékonyságát és versenyképességét, a transzeurópai közlekedési hálózatok fejlesztésének és diverzifikációjának innovatív és környezetbarát eszközeként, továbbá hogy ösztönözzék a kisebb és a peremterületeken fekvő kikötők tevékenységét, valamint járuljanak hozzá a közúti torlódások és a kibocsátások csökkentéséhez; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a jövőbeli TEN-T iránymutatások és az európai összekapcsolódási eszköz összefüggésében helyezték előtérbe a tengeri gyorsforgalmi utak kialakítását; felhívja az atlanti államokat és a tengeri kikötői hatóságokat, hogy kössenek egyetértési megállapodásokat azzal a céllal, hogy az Atlanti-óceán teljes partvidékén – harmadik országokat is ideértve – előmozdítsák a tengeri gyorsforgalmi utak kialakítását;
6. a tengeri gyorsforgalmi utak fenntarthatósága érdekében, és az Európa 2020 stratégiával összhangban szorgalmazza hajókra vonatkozó egyedi ajánlások kidolgozását az alacsony szén-dioxid-kibocsátású meghajtó rendszerek integrálásának, továbbá a hatékonysággal, kényelemmel, befogadóképességgel, biztonsággal, működési környezettel és távközléssel kapcsolatos magas szintű kivitelezési követelmények alkalmazásának ösztönzése érdekében; hangsúlyozza, hogy ezen ajánlásoknak e közlekedési mód hatékonyságának növelésére, a környezetvédelemre és a további közlekedési hálózatokkal és módokkal való összeköttetés biztosítására kell összpontosítani;
7. felszólít a létező hajómegfigyelési rendszerek fejlesztésére, az EMSA megerősített hatásköreinek haladéktalan alkalmazására, valamint adatmegosztási megállapodások megkötésére az illetékes hatóságok között, annak érdekében, hogy lehetővé váljon a hajók azonosítása és nyomon követése, valamint bizonyos veszélyek, így például a határokon átnyúló bűncselekmények, a csempészet, illetve a jogellenes halászat és kereskedelem elleni küzdelem; hangsúlyozza, hogy elő kell mozdítani az európai műholdas navigációs programok (EGNOS és Galileo) alkalmazását és végrehajtását annak érdekében, hogy azok az egyéni atlanti-óceáni felkutatását és mentését támogató rendszerekre is kiterjedjenek; emlékeztet annak szükségességére, hogy az Európai Unió biztosítsa a tengeri kockázatok megelőzésére és kezelésére irányuló globális környezetvédelmi és biztonsági megfigyelési program (GMES) hosszú távú finanszírozását;



8. emlékeztet az egységes európai égbolt létrehozásának a területi kohézió megerősítése kapcsán jelentkező előnyeire, amelyek az Unión belüli regionális repülőterek közötti szorosabb együttműködés terén mutatkoznak meg, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy e célkitűzés megvalósítása érdekében biztosítsa a funkcionális légtérblokkok határidőre történő használatba vételét;
9. úgy véli, hogy az atlanti térség esetében a repülőtéri infrastruktúrára irányuló politikának tekintettel kell lennie a gibraltári repülőtér sajátos jellegére, a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság és Észak-Írország által a repülőtérenk otthont adó terület fennhatóságára vonatkozó jogvitában elfoglalt álláspontjának sérelme nélkül;
10. hangsúlyozza, hogy biztosítani kell az atlanti térség gazdasági növekedésének legfőbb hajtóerejét képező ágazatok, különösen a tengeri közlekedés, a hajóépítés, a halászat és az akvakultúra, az idegenforgalom, a tengeri szél-, hullám- és árapály-energia fenntartható fejlődését, valamint elő kell mozdítani a megújuló energiaforrásokra irányuló kutatásokat és az Unió energiaforrásainak és energiaellátási útvonalainak diverzifikációját; hangsúlyozza az uniós integrált tengerpolitika jelentőségét az említett tengerészeti ágazatoknak az atlanti térségben történő harmonikus és összehangolt továbbfejlesztése szempontjából;
11. hangsúlyozza, hogy a legkülső régiók, amelyek az atlanti stratégia globális dimenziójának részét képezik, a tengerek, óceánok és tengerparti övezetek fenntartható kiaknázását vizsgáló laboratóriummá válhatnak; hangsúlyozza, hogy elhelyezkedésüknek köszönhetően a tengeri energiával, az éghajlatváltozás elleni küzdelemmel, az élelmiszerbiztonsággal, a biodiverzitás védelmével, az akvakultúra fejlesztésével, a biotechnológia és az ásványkincsek kiaknázásával kapcsolatos kutatás és kísérletezés terepévé válhatnak; ezért – sajátosságaikra tekintettel – felszólít a legkülső régiók figyelembe vételére a tengeri és légi közlekedés fejlesztése során;
12. hangsúlyozza a fenntartható, felelősségteljes és magas színvonalú idegenforgalom fontosságát az atlanti térség újjáélesztése, valamint az értékes és egész évben betölthető munkahelyek kialakítása szempontjából; ezért hangsúlyozza annak szükségességét, hogy óvják az Atlanti-óceán part menti területeit, tájait és kulturális örökségét, illetve fokozzák azok vonzerejét, valamint fejlesszenek ki alternatív és tematikus idegenforgalmi termékeket annak érdekében, hogy növeljék a térség mint idegenforgalmi célpont profilját, és biztosítsák a fenntartható gazdaságot; felszólít az uniós támogatási programok hatékonyabb felhasználására az idegenforgalom érdekében, valamint olyan fellépések céljából is, amelyek a rendelkezésre álló finanszírozási eszközökre kívánják felhívni a figyelmet;
13. emlékeztet arra, hogy az Atlanti-óceán part menti területeinek vonzereje, versenyképessége és dinamizmusa az idegenforgalmi lehetőségeik erősítésétől függ; kiemeli tehát, hogy az idényjellegből fakadó hatások leküzdése érdekében meg kell hosszabbítani az idegenforgalmi szezonot, valamint változatossá kell tenni a kínálatot és a célközönséget, népszerűsítve e területek értékeit többek között a tengeri, hajós, termálfürdőkhöz kapcsolódó és kulturális turizmus ösztönzése révén, továbbá támogatva a part menti és tengeri régiók tevékenységeinek a hátszág turisztikai kínálatával való összehangolását; hangsúlyozza, hogy enyhíteni kell az idegenforgalmi tevékenységek és

infrastruktúrák környezetre gyakorolt hatását, továbbá biztosítani kell a part menti és a szárazföldi területek kezelését, e területek, állat- és növényviláguk, valamint tájképük fenntarthatóságának garantálása érdekében;

14. hangsúlyozza, hogy a minőségi idegenforgalmi kínálat konszolidációja során fontos szerepet tölt be az elsősorban kézműves mezőgazdaságból és kisüzemi halászatból származó agrár-élelmiszeripari és halászati termékek feldolgozása; ösztönzi a rövid ellátási láncok erősítését annak érdekében, hogy a hozzáadott érték helyben maradjon;
15. kitarthat, hogy helyre kell állítani a tengerészeti, valamint a halászati ágazathoz, az akvakultúrához és a feldolgozóiparhoz kapcsolódó szakmák vonzerejét annak érdekében, hogy a fiatalok számára több foglalkoztatási lehetőséget kínáljanak, és megőrizték a tengerészeti szakértelmet az atlanti térségben;
16. felszólítja a Bizottságot, hogy 2013 végéig fogadja el az atlanti stratégiára vonatkozó cselekvési tervet, amely az összes lényeges érdekelt fél, az intézményi és közigazgatási szintek, valamennyi gazdasági és társadalmi szereplő és regionális partner széles körű bevonásával megvalósuló kiemelt projekteket is magában foglal, és valamennyi rendelkezésre álló pénzügyi eszközt hasznosítja; úgy véli, hogy a Bizottságnak továbbra is rendszeresen felül kell vizsgálnia a kiemelt projektek megvalósítását, és gyorsabb végrehajtásuk érdekében az érintett tagállamokkal együtt biztosítani kell a szükséges finanszírozást;
17. arra kéri a Bizottságot, hogy cselekvési tervébe foglalja bele azt a célkitűzést is, hogy az Atlanti-óceánt a tiszta hajózás, valamint a tengeri biztonság és védelem mintáértékű régiójává változtatja; úgy véli, hogy ezek a célkitűzések elengedhetetlenek a térség idegenforgalmi lehetőségeinek fenntartása és bővítése szempontjából;
18. emlékeztet arra, hogy az EUMSZ 349. cikke elismeri, hogy figyelembe kell venni a főleg az Atlanti-térségben elhelyezkedő, jellemzően szigetes jellegű és távol eső legkülső régiók sajátosságait; felszólítja a Bizottságot, hogy az atlanti régióra vonatkozó stratégiájában ismerje el, hogy a légi és tengeri közlekedés jelentős szerepet tölt be a legkülső régiók gazdasági, társadalmi és területi kohéziója szempontjából;
19. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy fejlesszék az atlanti térségre vonatkozó tengerstratégia külpolitikai vetületét, továbbá a stratégia nemzetközivé tételének fontosságát, kiaknázva a legkülső régiók stratégiai helyzetét, valamint adott esetben ösztönözve az Unió transzatlanti partnereinek az Atlanti Fórumon való részvételét.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	31.5.2012
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 37 -: 3 0: 0
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Debora Serracchiani, Laurence J.A.J. Stassen, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Artur Zasada, Roberts Zile
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Andrea Cozzolino, Spyros Danellis, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk (2) bekezdés)</b>	Patrizia Toia

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	21.6.2012
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :                39 - :                2 0 :                4
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	François Alfonsi, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Victor Boștinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Ryszard Czarnecki, Francesco De Angelis, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Vladimír Maňka, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Jan Olbrycht, Younous Omarjee, Markus Pieper, Monika Smolková, Ewald Stadler, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Antonello Antinoro, Cornelia Ernst, Pat the Cope Gallagher, Jens Geier, Lena Kolarska-Bobińska, James Nicholson, Ivari Padar, Vilja Savisaar-Toomast, Elisabeth Schroedter, Czesław Adam Siekierski, Patrice Tirolien