



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A7-0222/2012**

11.7.2012

# **SPRAWOZDANIE**

w sprawie strategii na rzecz obszaru atlantyckiego w ramach polityki spójności UE  
(2011/2310 (INI))

Komisja Rozwoju Regionalnego

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Alain Cadec

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	3
UZASADNIENIE .....	11
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI .....	16
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI .....	21

## PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie strategii na rzecz obszaru atlantyckiego w ramach polityki spójności UE

(2011/2310 (INI))

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając art. 225 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Rozwój strategii morskiej na rzecz obszaru Oceanu Atlantyckiego” (COM(2009)0782),
- uwzględniając konkluzje przyjęte przez Radę w dniu 14 czerwca 2010 r. w sprawie strategii Unii Europejskiej na rzecz regionu atlantyckiego,
- uwzględniając strategię Unii Europejskiej na rzecz regionu Morza Bałtyckiego i regionu Dunaju,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 marca 2011 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz regionu Oceanu Atlantyckiego<sup>1</sup>,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji pt. „Rozwój strategii morskiej na rzecz obszaru Oceanu Atlantyckiego” (ECO/306),
- uwzględniając opinię Komitetu Regionów w sprawie komunikatu Komisji pt. „Rozwój strategii morskiej na rzecz obszaru Oceanu Atlantyckiego”,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 czerwca 2011 r. dotyczącą celu 3: wyzwanie dla współpracy terytorialnej – przyszły program współpracy transgranicznej, ponadpaństwowej i międzyregionalnej<sup>2</sup>;
- uwzględniając art. 48 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Rozwoju Regionalnego oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A7-0222/2012),

A. mając na uwadze, że region atlantycki wyróżnia się wieloma cechami charakterystycznymi, które wymagają rozwiązań politycznych na szczeblu europejskim:

- to dynamiczny region morski;

---

<sup>1</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2011)0089.

<sup>2</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2011)0285.

- to region o środowisku morskim podatnym na zagrożenie;
  - to region będący zachodnią bramą wjazdową do Unii;
  - to region peryferyjny Unii;
- B. mając na uwadze, że europejski kryzys pogorszył sytuację i że duża część obszarów należących do regionu atlantyckiego cofnęła się w rozwoju;
- C. mając na uwadze, że region atlantycki składa się z wielu znacznie różniących się między sobą obszarów, z których znaczna część nie osiągnęła jeszcze średniego unijnego poziomu dochodów, w związku z czym nadal pozostaje objęta celem „Konwergencja” w ramach europejskiej polityki spójności;
- D. mając na uwadze, że strategia makroregionalna jest kluczowa, by zrewitalizować region atlantycki poprzez przedstawienie wspólnego podejścia w celu:
- rozwiązania wspólnych wyzwań i problemów, z jakimi borykają się kraje i regiony atlantyckie;
  - ułatwienia efektu synergii pomiędzy poszczególnymi instrumentami i szczeblami działania obecnymi w polityce planowania przestrzennego;
  - włączenia podmiotów działających w terenie (sektora prywatnego, władz regionalnych i lokalnych, organizacji społeczeństwa obywatelskiego) w opracowywanie i wdrażanie polityki planowania przestrzennego;
- E. mając na uwadze, że strategia będzie musiała być skierowana do całego unijnego regionu atlantyckiego, w tym regionów przybrzeżnych kanału La Manche i Morza Irlandzkiego, regionów najbardziej oddalonych oraz krajów i terytoriów zamorskich, a także że powinna ona uwzględniać wzajemne oddziaływanie między regionem atlantyckim a regionem Morza Północnego;
- F. mając na uwadze, że powinniśmy umożliwić wymienionym obszarom zrównoważony rozwój z punktu widzenia środowiskowego i społeczno-gospodarczego;

### ***Polityka planowania przestrzennego w regionie atlantyckim***

1. wyraża nadzieję, że w strategii przyjęte zostanie szerokie podejście dzięki wprowadzeniu uzgodnionej strategicznej wizji przyszłego rozwoju regionu atlantyckiego, obejmującej wymiar terytorialny, tworzącej powiązania między obszarami lądowymi i morskimi oraz ustalającej ramy lepszego zarządzania polityką zagospodarowania terenów morskich i lądowych w regionie atlantyckim;
2. postuluje, aby w procesie tworzenia strategii atlantyckiej zostały w pełni uwzględnione cenne doświadczenia zdobyte podczas opracowywania istniejących strategii makroregionalnych oraz innych strategii transnarodowych, w szczególności w takich kwestiach jak zarządzanie, rozwój polityki, komunikacja i współodpowiedzialność, określanie celów oraz ocena;

3. uważa, że polityka spójności jest podstawowym instrumentem umożliwiającym podjęcie wyzwań w zakresie unijnej polityki terytorialnej oraz pobudzenie endogenicznego rozwoju regionów składających się na makroregion;
4. domaga się, aby w strategii i towarzyszącym jej planie działania położono silny nacisk na tworzenie miejsc pracy, wzrost i inwestycje w regionach, zarówno nadmorskich, jak i tych leżących w głębi lądu;
5. domaga się utworzenia stałej struktury morskiego planowania przestrzennego na szczeblu regionu atlantyckiego, złożonej z zainteresowanych regionów i państw członkowskich oraz Komisji Europejskiej, której celem będzie koordynacja określonej strategii i nadzór nad wykonaniem planu działania według podejścia międzysektorowego i transnarodowego;
6. uważa, że zintegrowane zarządzanie danymi dotyczącymi morza i regionów nadmorskich na szczeblu Unii ma zasadnicze znaczenie dla wykorzystania potencjału związanego z morzem; wzywa Komisję do kontynuowania starań na rzecz usprawnienia zarządzania danymi i zwiększenia ich dostępności;
7. uważa, że zdecydowana interwencja jest niezbędna do zachowania równowagi ekologicznej i różnorodności biologicznej oraz ograniczenia śladu węglowego w regionie atlantyckim;
8. uważa, że rybołówstwo, w szczególności tradycyjne rybołówstwo łodziowe i przybrzeżne, oraz akwakultura muszą odgrywać wiodącą rolę w polityce zagospodarowania terenów morskich, ponieważ mogą one przyczynić się w decydujący sposób do zwiększenia wzrostu gospodarczego, tworzenia dobrobytu i miejsc pracy; domaga się, by regionalizacja wspólnej polityki rybołówstwa pozwoliła na zarządzanie oparte na ekosystemach dostosowane do potrzeb regionu atlantyckiego i wzywa w związku z tym Komisję do uprzedniego zasięgnięcia opinii Regionalnych Komitetów Doradczych w kontekście wdrażania wspólnej polityki rybołówstwa oraz planów zarządzania;
9. apeluje o ustanowienie partnerstw lokalnych, regionalnych i transgranicznych, dążących do poprawy potencjału w zakresie zapobiegania zagrożeniom i zarządzania zagrożeniami w regionie atlantyckim w odniesieniu do wypadków morskich i lądowych, klęsk żywiołowych i działań przestępczych (piractwo, przemyt, nielegalne połowy itp.), a także o utworzenie wystarczających i sprawnie działających mechanizmów w zakresie środków naprawczych i odszkodowań za poniesione szkody; wzywa do utworzenia europejskiej straży przybrzeżnej;
10. wzywa do doskonalenia istniejących systemów monitorowania statków, do natychmiastowego wprowadzenia poszerzonych kompetencji EMSA i do zawierania umów w sprawie wymiany danych między właściwymi organami w celu umożliwienia identyfikacji i śledzenia statków oraz zwalczania zagrożeń takich jak przestępczość transgraniczna, przemyt, nielegalne połowy i nielegalny handel; podkreśla znaczenie udzielania wsparcia na rzecz tworzenia i realizacji programów dotyczących europejskich systemów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo) w celu objęcia nimi systemów wspierania akcji poszukiwawczo-ratowniczych na Atlantyku; przypomina o konieczności zapewnienia trwałego finansowania ze środków unijnych programu globalnego

monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES), który przyczynia się w szczególności do zapobiegania wypadkom na morzu i do zarządzania związanym z nimi ryzykiem;

11. uważa, że wymiar terytorialny strategii ma zasadnicze znaczenie dla potrzeb zwiększenia dostępności regionów atlantyckich oraz że powinien on skupić się na powiązaniu regionu atlantyckiego z Europą kontynentalną, prowadząc do wzajemnego połączenia sieci transportowych, energetycznych i informatycznych, wsparcia rozwoju obszarów wiejskich i miejskich w głębi lądu oraz zacieśnienia powiązań pomiędzy lądem a morzem, w tym między regionami najbardziej oddalonymi i regionami wyspiarskimi;
12. jest zdania, że autostrady morskie pozwalają zwiększyć dostępność regionu atlantyckiego, wzmocnić wymianę handlową, pobudzić działalność gospodarczą w portach, ożywić turystykę i zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub>; uważa, że ważne jest, aby przy prowadzeniu działań zmierzających do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> uwzględniano handel morski na Atlantyku oraz szczególne cechy regionów najbardziej oddalonych, gdzie morski transport towarów i osób ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia rzeczywistej spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej; domaga się, aby autostrady morskie kwalifikowały się do wsparcia z instrumentu „Łącząc Europę”;
13. zachęca, aby w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju autostrad morskich i zgodnie ze strategią „Europa 2020” wydano specjalne zalecenia dotyczące statków, które mogą z nich korzystać, aby zapewnić, że posiadają one układy napędowe charakteryzujące się niskimi emisjami dwutlenku węgla oraz konstrukcję spełniającą rygorystyczne wymagania pod względem wydajności, komfortu, pojemności, bezpieczeństwa i telekomunikacji; podkreśla, że zalecenia te powinny być skoncentrowane na zwiększaniu efektywności tego rodzaju transportu, zapewnieniu ochrony środowiska oraz ułatwianiu integracji tego środka transportu z innymi sieciami i rodzajami transportu;
14. za niezbędne uważa lepsze połączenie regionu atlantyckiego z resztą Europy przez inwestowanie w infrastrukturę transportową według podejścia multimodalnego;
15. podkreśla potrzebę efektywnej transgranicznej koordynacji i współpracy w celu budowy i użytkowania infrastruktury transportu drogowego i kolejowego, w tym linii kolejowych dużych prędkości, a także portów lotniczych, morskich i śródlądowych, terminali położonych w głębi lądu i logistyki, w celu stworzenia bardziej zrównoważonego i multimodalnego systemu transportu;
16. kładzie nacisk na znaczenie gospodarcze i terytorialne portów oraz jest zdania, że istnienie połączeń kolejowych i rzecznych pomiędzy portami a obszarami w głębi lądu stanowi podstawowy warunek konkurencyjności portów;
17. ubolewa nad tym, że we wnioskach Komisji dotyczących sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej brak korytarza obejmującego cały region atlantycki i że wnioskuje się o włączenie do sieci bazowej zbyt małej liczby portów atlantyckich; uważa, że sieć ta powinna obejmować inne porty atlantyckie, takie jak porty węzłowe, i zamierza przedstawić odpowiednie propozycje w tym celu.
18. przypomina o korzyściach płynących z otwarcia europejskiej przestrzeni powietrznej

w celu wzmocnienia spójności terytorialnej poprzez zwielokrotnienie przepływów między regionalnymi portami lotniczymi w Unii i zachęca w związku z tym Komisję do dopilnowania, aby funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej zostały ustanowione w ustalonych dla osiągnięcia tego celu terminach;

### ***Polityka przemysłowa w regionie atlantyckim***

19. wyraża życzenie, aby strategia wspierała konkurencyjność dynamicznych gałęzi gospodarki w regionie atlantyckim za pośrednictwem odpowiedniej polityki przemysłowej; w tym kontekście uważa, że władze publiczne muszą wspierać inwestycje sektora prywatnego w dziedzinach badań i rozwoju, innowacji, rozwoju klastrów i wsparcia dla MSP;
20. domaga się, aby zwrócić szczególną uwagę na obszary, w których restrukturyzuje się przedsiębiorstwa i branże, a także w których zamyka się przedsiębiorstwa lub je delokalizuje, w celu wsparcia reindustrializacji tych obszarów poprzez utworzenie synergii między działalnością portową, logistyką i rozwijaniem pokrewnych branży o dużej wartości dodanej; domaga się również utworzenia mechanizmu wymiany najlepszych praktyk przemysłowych między poszczególnymi obszarami łuku atlantyckiego;
21. uważa, że strategia będzie musiała wspierać badania morskie i ułatwić dostęp przedsiębiorstw do wyników tych badań w celu pogłębienia wiedzy naukowej o środowisku morskim, pobudzenia innowacji w przemyśle morskim i umożliwienia zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich;
22. uważa, że strategia będzie musiała obejmować ambitne założenia społeczne celem wsparcia edukacji i dostępu osób młodych do zawodów morskich, poprzez konsolidację struktur zatrudnienia związanych obecnie z morzem oraz zwiększenie zdolności do zatrzymania ludności na obszarach nadmorskich, ale też tworzenie nowych specjalizacji, które mogą przyczynić się do zrównoważonego rozwoju obszarów rybackich i poprawy jakości życia na tych obszarach;
23. podkreśla, że energetyka morska oparta na źródłach odnawialnych stanowi przyszłościową gałąź przemysłu pozwalającą złagodzić zmiany klimatu i zmniejszyć zależność energetyczną UE oraz osiągnąć bardziej zrównoważony rozwój w zakresie energii w regionie atlantyckim i cele strategii Europa 2020; przypomina, że region atlantycki szczególnie sprzyja rozwojowi nowych wspomnianych źródeł energii oraz uważa, że wsparcie publiczne jest niezbędne jako zachęta do inwestycji prywatnych w takie technologie, szczególnie w morską energię wiatrową i energię wytwarzaną przez fale morskie i przyływy;
24. podkreśla znaczenie strategiczne transportu morskiego na wybrzeżu atlantyckim oraz połączeń między regionami najbardziej oddalonymi a innymi obszarami położonymi na kontynencie; zwraca się do Komisji o zaproponowanie środków upraszczających formalności administracyjne w portach bez utraty zdolności do kontroli i sprawdzania prawidłowości operacji i ładunków;
25. przypomina, jak ważny gospodarczo jest przemysł morski w regionie atlantyckim,

zwłaszcza przemysł stoczniowy, którego sytuacja na niektórych obszarach regionu atlantyckiego jest bardzo trudna i na co Komisja powinna znaleźć rozwiązanie; zwraca się do Komisji o pobudzenie inicjatywy LeaderSHIP 2015 w celu wzmocnienia konkurencyjności tego sektora w kontekście konkurencji międzynarodowej;

26. kładzie nacisk na znaczenie morskiej działalności rybackiej i akwakultury w regionie atlantyckim oraz opowiada się za wsparciem publicznym na odnowienie i unowocześnienie statków rybackich, a także za specyficznym rozróżnieniem cech i możliwości rybactwa przybrzeżnego na niewielką skalę i połowów skorupiaków;
27. podkreśla znaczenie, jakie ma wspieranie turystyki zrównoważonej społecznie, gospodarczo i środowiskowo, co może stanowić dużą wartość dodaną dla regionów atlantyckich przy jednoczesnej ochronie ich ekosystemów i biologicznej różnorodności; kładzie nacisk na turystykę morską jako formę rozwijania aktywności sportowej i promowania turystyki rejsowej;
28. podkreśla bogactwo dna Oceanu Atlantyckiego oraz uważa, że strategia będzie musiała ułatwić przeszukiwanie dna i jego zrównoważone eksploataowanie;

#### ***Plan działania na lata 2014–2020***

29. apeluje o zewnętrzny wymiar strategii, by promował on określone cele i przyciągał inwestycje międzynarodowe, tak aby wykorzystać istniejące możliwości, a także wskazuje, że kluczowym elementem planu działania musi być propagowanie regionu atlantyckiego jako miejsca, gdzie się inwestuje, podróżuje i prowadzi interesy;
30. zwraca się do Komisji o utworzenie makroregionu atlantyckiego i zaproponowanie planu działania w celu rozpoczęcia realizacji strategii w latach 2014-2020;
31. domaga się zastosowania podejścia opartego na wielopoziomowym zarządzaniu do opracowania, wdrażania, oceny i przeglądu planu działania, w którym będą ściśle uczestniczyć regionalne i lokalne władze publiczne, atlantyckie państwa członkowskie, zainteresowane podmioty sektora prywatnego oraz organizacje społeczeństwa obywatelskiego;
32. podkreśla, że plan działania finansowany będzie z dostępnych już funduszy europejskich bez konieczności tworzenia nowych instrumentów budżetowych;
33. zachęca do połączenia planu działania z polityką regionalną i zintegrowaną polityką morską Unii, polityką badań i innowacji (Horyzont 2020) i instrumentem „Łącząc Europę”; jest zdania, że zasadnicze znaczenie ma utworzenie synergii z europejską polityką w innych dziedzinach, takich jak: badania i innowacje, transport, środowisko, energetyka, technologia, turystyka, rybołówstwo i akwakultura oraz współpraca międzynarodowa;
34. kładzie nacisk na znaczny potencjał Europejskiego Banku Inwestycyjnego, pożyczek przeznaczonych na finansowanie projektów oraz partnerstw publiczno-prywatnych dla udzielania finansowania inwestycjom wymagającym w ramach strategii;



35. podkreśla, że przyszła strategia atlantycka powinna się opierać na filarach tematycznych zawartych w strategii Europa 2020, ponieważ pozwoli to powiązać w zintegrowany sposób tematyczne treści z sektorowymi strategiami politycznymi; w związku z tym uważa, że cele i koncentracja tematyczna, jakie zaproponowano dla pięciu funduszy objętych wspólnymi ramami strategicznymi europejskiej polityki spójności na następny okres programowania powinny stanowić szkielet planu działania; kładzie nacisk na cele: „wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji”, „podnoszenie konkurencyjności MŚP”, „wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną” oraz „promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych”;
36. domaga się wprowadzenia obowiązku ukierunkowywania umów o partnerstwie oraz programów operacyjnych na priorytety odnośnych strategii makroregionalnych, których są częścią, w celu zapewnienia ścisłej koordynacji środków na mocy programów operacyjnych z priorytetami strategii makroregionalnych, w wyniku czego nastąpi dużo skuteczniejsze wykorzystanie funduszy strukturalnych, a na szczeblu regionalnym zostanie osiągnięta wartość dodana; zwraca uwagę, że to obowiązkowe ukierunkowywanie programów musi obejmować nie tylko programy operacyjne dotyczące celu współpracy terytorialnej polityki spójności (Interreg), lecz również programy operacyjne właściwe dla każdego regionu obszaru atlantyckiego;
37. popiera uznanie i uwzględnienie poprzednio istniejących strategii, projektów i doświadczeń w zakresie współpracy terytorialnej, które pomogą określić linie działania oraz polityczne i operacyjne priorytety w planie działania; domaga się uwzględnienia planu działania w przyszłych programach współpracy terytorialnej objętych strategią, na etapie ich opracowywania i wdrażania; uważa też, że w ramach aspektu ponadnarodowego celu europejskiej współpracy terytorialnej należy zapewnić wsparcie techniczne we wdrażaniu planu działania, w szczególności ułatwiając wymianę najlepszych praktyk oraz tworzenie sieci;
38. uważa, że programy operacyjne obejmujące wiele regionów i korzystające z wielu funduszy oraz zintegrowane inwestycje terytorialne są wyjątkowo przydatnymi instrumentami dla wdrażania planu działania;
39. proponuje, aby roczne sprawozdania z realizacji poszczególnych programów zawierały ocenę, w jaki sposób programy przyczyniają się do osiągnięcia celów strategii atlantyckiej i wdrożenia planu działania;
40. podkreśla możliwości regionów najbardziej oddalonych jako naturalnych laboratoriów służących realizacji działań z zakresu badania i rozwoju energii odnawialnej i gospodarki morskiej; zwraca uwagę na znacznie, jakie ma dla tych regionów sektor turystyki oraz na możliwości utworzenia platform logistycznych, które ułatwią transport towarów między Europą a pozostałymi gospodarkami światowymi;
41. zachęca władze krajowe, regionalne i lokalne do wypracowania efektu synergii pomiędzy ramami politycznymi a priorytetami planu działania;
42. przypomina, że zaangażowanie w strategię europejskich funduszy zarządzanych w sposób scentralizowany i wspólny będzie wymagać określenia odpowiedniego systemu

zarządzania i kontroli, w związku z czym domaga się utworzenia platformy zarządzania planem działania, będącej modułem informacyjno-komunikacyjnym dla beneficjentów i ułatwiającej koordynację pomiędzy poszczególnymi podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie funduszami;

43. zaleca, by w ramach strategii atlantyckiej w pierwszej kolejności uzgodnić strategiczną wizję regionu atlantyckiego, która będzie stanowić punkt odniesienia dla planu działania na lata 2014–2020; proponuje ponadto, aby ten plan działania:
- określał kluczowe priorytety, środki i projekty przewodnie;
  - wskazywał wyraźnie określone role i zadania wszystkich podmiotów politycznych i podmiotów zajmujących się wdrażaniem;
  - określał kluczowe cele i zestaw wskaźników w celu pomiaru rezultatów;
  - wskazywał uzgodniony proces oceny i śródkresowego przeglądu osiągnięć; oraz
  - określał zasoby niezbędne do wdrożenia planu działania;
44. przypomina, że w ramach działania przygotowawczego zaproponowanego przez Parlament na lata 2012 i 2013 utworzono forum atlantyckie w celu włączenia wszystkich zainteresowanych stron w sporządzanie planu działania; podkreśla, że Parlament, jako inicjator tego forum, odgrywa w nim wiodącą rolę;
45. proponuje, by plan działania został przyjęty przez forum atlantyckie oraz apeluje do przyszłej prezydencji irlandzkiej, by uznała za priorytet zatwierdzenie przez Radę Europejską w okresie przewodnictwa Irlandii planu działania, który kładzie nacisk na wyniki, wiarygodny proces monitorowania i stałej oceny oraz zaplanowany przegląd śródkresowy;
46. zwraca się do Komisji, by przeanalizowała możliwość opracowania podobnych strategii makroregionalnych również w innych regionach, w których przyniosą one zrównoważony i trwały wzrost gospodarczy;
47. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Komisji, Radzie, Komitetowi Regionów i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu.

## UZASADNIENIE

### *Kontekst polityczny*

W odpowiedzi na apele polityczne Rady i Parlamentu o strategię na rzecz regionu atlantyckiego Komisja opublikowała w dniu 21 listopada 2011 r. komunikat pt. Rozwój strategii morskiej na rzecz obszaru Oceanu Atlantyckiego.

W latach 2012–2013 partnerzy publiczni i prywatni z regionu atlantyckiego uczestniczyć będą w opracowywaniu planu działania proponującego konkretne środki. Następnie w 2014 r. rozpocznie się realizacja strategii, która finansowana będzie z funduszy europejskich, krajowych i regionalnych. Celem niniejszego sprawozdania jest sformułowanie konkretnych propozycji w celu określenia priorytetów politycznych planu działania.

### *Niezbędna europejska strategia polityczna na rzecz regionu atlantyckiego*

Region atlantycki wyróżnia się wieloma cechami charakterystycznymi:

- To dynamiczny region morski – dzięki energetyce morskiej opartej na źródłach odnawialnych, transportowi morskemu, przemysłowi morskemu, turystyce i rybołówstwu.
- To region o środowisku morskim podatnym na zagrożenie, wymagającym ochrony.
- To region będący zachodnią bramą wjazdową do Unii i zajmujący z tego tytułu strategiczną pozycję w Europie.
- To region peryferyjny Unii Europejskiej, co każe się zastanowić nad tym, jak zwiększyć jego dostępność i jak go połączyć z resztą Europy.

Powyższe kwestie przekraczają granice państwowe i wymagają rozwiązań politycznych na szczeblu wybrzeża atlantyckiego.

W sprawozdaniu wyraża się życzenie, aby strategia atlantycka przybrała postać strategii makroregionalnej w celu ułatwienia efektu synergii pomiędzy poszczególnymi instrumentami i szczeblami działania obecnymi w polityce planowania przestrzennego. Podejście makroregionalne pozwoli ponadto zaangażować zainteresowane podmioty (sektor prywatny, władze publiczne regionalne i lokalne, organizacje społeczeństwa obywatelskiego) w określenie i zrealizowanie założeń strategii.

### *Priorytety strategii*

W sprawozdaniu wnioskuje się o zbudowanie strategii wokół dwóch zagadnień:

- zagospodarowania terenów morskich i lądowych oraz wzmocnienia połączeń pomiędzy lądem a morzem
- pobudzenia gospodarki regionu atlantyckiego za pośrednictwem polityki przemysłowej dostosowanej do jego specyfiki.

### *Polityka planowania przestrzennego w regionie atlantyckim*

Strategia będzie musiała zachęcać do zrównoważonej eksploatacji w regionie atlantyckim przez skoordynowane zarządzanie wszelką działalnością człowieka mającą wpływ na środowisko morskie. Zdecydowana interwencja będzie niezbędna do zachowania równowagi ekologicznej i różnorodności biologicznej oraz ograniczenia śladu węglowego.

Strategia będzie musiała również służyć poprawie potencjału w zakresie zapobiegania zagrożeniom i zarządzania zagrożeniami w regionie atlantyckim, zwłaszcza w odniesieniu do wypadków, klęsk żywiołowych i działań przestępczych. Celem będzie zoptymalizowanie koordynacji partnerów w zakresie bezpieczeństwa, nadzoru morskiego i ochrony ludności.

Aspekty morskie będą musiały zostać uzupełnione i wzmocnione środkami z zakresu spójności terytorialnej. Strategia przyczyni się tym samym do zwiększenia dostępności regionu atlantyckiego, wzajemnego połączenia sieci transportowych, energetycznych i informatycznych, wsparcia rozwoju obszarów wiejskich i miejskich w głębi lądu oraz zacieśnienia powiązań pomiędzy lądem a morzem. W sprawozdaniu zaleca się w szczególności rozwój autostrad morskich i infrastruktury transportowej łączących region atlantycki z resztą Europy.

### ***Polityka przemysłowa w regionie atlantyckim***

Strategia będzie musiała wspierać konkurencyjność dynamicznych sektorów gospodarki w regionie atlantyckim. Władze publiczne na poszczególnych szczeblach podejmowania decyzji wspierać będą tym samym inwestycje sektora prywatnego w dziedzinach badań/rozwoju, innowacji, szkolenia zawodowego, rozwoju klastrów i inwestycji MŚP.

W sprawozdaniu wskazuje się główne branże, które kształtują gospodarkę regionu atlantyckiego i które należy uwzględnić w strategii:

- energetyka morska oparta na źródłach odnawialnych
- transport morski i obsługa portowa
- przemysł morski, szczególnie przemysł stoczniowy
- rybołówstwo i akwakultura
- turystyka i sporty wodne.

### ***Realizacja strategii***

Strategia skierowana będzie do całego europejskiego regionu atlantyckiego, w tym regionów przybrzeżnych kanału La Manche i Morza Irlandzkiego, regionów najbardziej oddalonych oraz krajów i terytoriów zamorskich. Jej elementem będą również działania w zakresie współpracy międzynarodowej.

W realizacji strategii uczestniczyć będą poszczególni zainteresowani partnerzy, zwłaszcza państwa członkowskie, władze publiczne regionalne i lokalne oraz organizacje społeczeństwa obywatelskiego i sektora prywatnego. Jej realizacja rozpocznie się w 2014 r. i będzie koordynowana w oparciu o następne wieloletnie ramy finansowe w formie planu działania.

U podstaw planu działania leżeć będą fundusze strukturalne i zintegrowana polityka morska. Należało będzie też ułatwić efekt synergii z europejską polityką z innych dziedzin (badania, energetyka, środowisko, rybołówstwo, współpraca międzynarodowa), a także z polityką

państw członkowskich oraz władz regionalnych i lokalnych.

Strategia będzie musiała dążyć do lepszego wykorzystania dostępnych już funduszy europejskich bez konieczności stworzenia nowych instrumentów budżetowych. Celem będzie lepsze ukierunkowanie istniejących ram politycznych we wszystkich sektorach na sprawy regionu atlantyckiego. W sprawozdaniu wnioskuje się tym samym o wprowadzenie od następnego okresu programowania funduszy strukturalnych obowiązku ukierunkowywania programów operacyjnych na priorytety odnośnych strategii makroregionalnych.

### ***Układ planu działania***

Plan działania strategii powstanie w 2012 r. w ramach forum atlantyckiego finansowanego z tytułu działań przygotowawczych Parlamentu. W pracach uczestniczyć będą wszystkie zainteresowane podmioty. Wiodącą rolę odgrywać będzie Parlament reprezentowany przez sprawozdawcę.

Sprawozdawca proponuje, aby układ planu działania przedstawiał się następująco:

#### **-I- Zwiększenie dostępności regionu atlantyckiego**

- (a) Rozwinięcie autostrad morskich i zrównoważonego transportu morskiego
- (b) Połączenie regionu atlantyckiego z resztą Europy
- (c) Zacieśnienie powiązań pomiędzy lądem a morzem

#### **-II- Wsparcie konkurencyjności przemysłu w regionie atlantyckim**

- (a) Wsparcie badań/ rozwoju i innowacji z zakresu problematyki morskiej
- (b) Wsparcie inwestycji przedsiębiorstw, a zwłaszcza MŚP
- (c) Wzmocnienie szkolenia zawodowego i dostępu osób młodych do zawodów morskich
- (d) Wspomożenie rozwoju klastrów morskich
- (e) Umożliwienie zrównoważonej eksploatacji zasobów naturalnych środowiska morskiego

#### **-III- Zapewnienie ochrony środowiska w regionie atlantyckim**

- (a) Zachowanie morskiej różnorodności biologicznej i krajobrazu
- (b) Ograniczenie śladu węglowego
- (c) Pogłębienie wiedzy naukowej o środowisku morskim

#### **-IV- Zarządzanie zagrożeniami i sytuacjom kryzysowym**

- (a) Ułatwienie wymiany informacji z zakresu bezpieczeństwa i nadzoru morskiego oraz obserwacji środowiska morskiego
- (b) Skoordinowanie działań z zakresu ochrony ludności
- (c) Wspólne przeciwdziałanie przestępczości i niezgodnym z prawem praktykom

W kontekście prac nad planem działania sprawozdawca uważa, że ciekawymi przykładami

sprawdzonych rozwiązań zasługującymi na to, aby stać się punktem odniesienia w dyskusjach partnerów, są następujące działania:

NAZWA	DZIEDZINA	CEL
ATCLUSTERS	klaster przemysłowy	wsparcie współpracy klastrów przemysłowych w regionie atlantyckim w celu ułatwienia ich rozwoju
SEAS-ERA	badania	skoordynowanie poszczególnych programów badań morskich w ramach europejskiej przestrzeni badawczej (zrealizowanie planu badań morskich w basenie Oceanu Atlantyckiego)
KIMERAA	zasoby morskie	rozwinięcie obszarów doskonałości w gospodarce morskiej przez zbudowanie pomostów pomiędzy wiedzą naukową a przedsiębiorstwami w dziedzinie zasobów morskich
MARINE KIC	zasoby morskie	ustanowienie platformy badań, szkoleń i innowacji w celu umożliwienia zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich
MARMED	zasoby morskie	zwiększenie zastosowania zasobów morskich w biomedycynie we współpracy z przemysłem
AUXNAVALIA	przemysł stoczniowy	podniesienie konkurencyjności przemysłu pomocniczego sektora stoczniowego przez wsparcie transferu technologii
PROPOSSE	transport morski	upowszechnienie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu jako alternatywy dla pozostałych środków transportu towarowego
Waterborne Technology Platform	transport morski	utrzymanie stałego dialogu pomiędzy sektorem prywatnym a władzami publicznymi na poszczególnych szczeblach w celu sformułowania strategii przemysłowej na rzecz transportu morskiego (w zakresie badań/ rozwoju, kształcenia, przestrzegania norm społecznych i środowiskowych)
MAREN	energetyka morska oparta na źródłach odnawialnych	ułatwienie dostępu przemysłu do rzetelnych wyników badań w dziedzinie energetyki morskiej opartej na źródłach odnawialnych
ENERGYMARE	energetyka morska oparta na źródłach odnawialnych	ustanowienie sieci współpracy transnarodowej na rzecz wsparcia i rozwoju energetyki morskiej opartej na źródłach odnawialnych, zwłaszcza przez testowanie eksperymentalnych prototypów
ATLANTIC POWER	energetyka morska oparta na źródłach odnawialnych	rozpoznanie nowych nisz rynkowych i opracowanie programów szkoleniowych dostosowanych do potrzeb sektora energetyki morskiej opartej na źródłach odnawialnych
ARCOPLUS	zanieczyszczenie mórz	zwiększenie bezpieczeństwa morskiego oraz zdolności przygotowawczo-interwencyjnych regionu atlantyckiego w obliczu zanieczyszczenia wybrzeży węglowodorami i substancjami toksycznymi
ANCORIM	zagrożenia w regionach przybrzeżnych	ustanowienie sieci wymiany wiedzy i sprawdzonych rozwiązań w celu zwiększenia potencjału w zakresie zarządzania zagrożeniami w regionach przybrzeżnych (urbanizacja, erozja obszarów przybrzeżnych, zanieczyszczenie itp.)
DURATINET	infrastruktura transportowa	utworzenie sieci doskonałości w celu wspierania trwałości, bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju infrastruktury transportowej w regionie atlantyckim
BATTERIE	infrastruktura transportowa	zwiększenie efektywności multimodalnych łańcuchów logistycznych, zwłaszcza efektywne wzajemne połączenie intermodalnych sieci transportowych
START	transport	ułatwienie przejazdów środkami komunikacji zbiorowej w regionie atlantyckim za sprawą większej intermodalności i czytelniejszej informacji w miejscach wjazdu do regionów (lotniska, porty, węzły kolejowe)
CFA-EFFIPLAT	transport kolejowy	utworzenie sieci transnarodowej złożonej z administracji publicznych oraz publicznych i prywatnych operatorów kolejowych, logistycznych i portowych uczestniczących w usprawnianiu transportu kolejowego i intermodalnego w ramach atlantyckiego korytarza towarowego
MARLEANET	szkolenie zawodowe z zakresu gospodarki morskiej	połączenie w sieć ośrodków szkolenia zawodowego gospodarki morskiej w regionie atlantyckim
PRESPO	rybołówstwo	upowszechnienie zrównoważonego tradycyjnego łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego przyczyniającego się do utrzymania zatrudnienia w sektorze rybołówstwa i ożywienia regionów przybrzeżnych
CLIMATLANTIC	śląd węglowy	opracowanie strategii ograniczenia śladu węglowego na szczeblu lokalnym i regionalnym
NEA2	sporty wodne	umożliwienie zrównoważonego i skoordynowanego rozwoju branży sportów wodnych w regionie atlantyckim (zajęcia, porty jachtowe, produkcja, handel i usługi) przez zacieśnienie współpracy gospodarczej, środowiskowej i społecznej



4.6.2012

## **OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI**

dla Komisji Rozwoju Regionalnego

w sprawie strategii na rzecz obszaru atlantyckiego w ramach polityki spójności UE  
(2011/2310 (INI))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Silvia-Adriana Țicău

### **WSKAZÓWKI**

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Rozwoju Regionalnego, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. podkreśla znaczenie bliższej integracji regionu atlantyckiego z transeuropejskimi sieciami transportowymi; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania, w kontekście przyszłych wytycznych dotyczących TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę”, rozwoju kompleksowego systemu transportu multimodalnego w całym regionie atlantyckim, w szczególności na osiach Północ-Południe i Wschód-Zachód, z uwzględnieniem szczególnych uwarunkowań regionów najbardziej oddalonych; podkreśla, że należy dać pierwszeństwo zrównoważonym rodzajom transportu, takim jak kolej, wody śródlądowe i autostrady morskie w celu zmniejszenia zatorów w ruchu drogowym, precyzyjnie wyznaczać obszary logistyczne oraz strefy przeładunku intermodalnego, określać koszty korzystania z poszczególnych rodzajów infrastruktury;
2. podkreśla potrzebę efektywnej transgranicznej koordynacji i współpracy w celu budowy i użytkowania infrastruktury transportu drogowego i kolejowego, w tym linii kolejowych dużych prędkości, a także portów lotniczych, morskich i śródlądowych, terminali położonych w głębi lądu i logistyki w celu stworzenia bardziej zrównoważonego i multimodalnego systemu transportu; przypomina o znaczeniu transportu lotniczego i morskiego i peryferyjnych infrastruktur lotniczych i portowych dla spójności społecznej i gospodarczej najbardziej oddalonych regionów obszaru atlantyckiego; podkreśla także potrzebę ułatwienia mobilności między wybrzeżem atlantyckimi innymi wybrzeżami morskimi, zwłaszcza wybrzeżem śródziemnomorskim, w celu zapewnienia skutecznych połączeń transportowych;
3. dostrzega znaczenie rozwoju unijnych portów atlantyckich, w tym terminali ropy naftowej i gazu, oraz przygotowań do przewozów intermodalnych; podkreśla, że taka infrastruktura



powinna powstawać przy ścisłym poszanowaniu najwyższych norm europejskich i międzynarodowych dotyczących ochrony środowiska w regionach przybrzeżnych, ochrony zdrowia i bezpieczeństwa ludzi oraz po przeprowadzeniu wszystkich istotnych ocen oddziaływania na środowisko;

4. uważa, że szczególny priorytet należy nadać koordynacji i współpracy między portami morskimi oraz ich połączeniom z portami na wyspach i wewnątrz kraju przy pomocy transportu śródlądowego i lepszych połączeń z lądem, aby zapewnić wszystkim częściom regionu możliwość czerpania korzyści z rozwoju transportu morskiego; przypomina w tym kontekście o wadze przyjęcia zintegrowanego podejścia do zarządzania obszarami morskimi, przybrzeżnymi i przyległymi, przy zapewnieniu w szczególności wsparcia dla projektów na rzecz lepszego połączenia lądu z morzem;
5. zwraca uwagę na potrzebę zwiększenia wolumenu, efektywności i konkurencyjności przewozów w żegludze bliskiego zasięgu na Oceanie Atlantyckim, ponieważ jest to innowacyjny i przyjazny dla środowiska sposób na poprawę i dywersyfikację transeuropejskich sieci transportowych, pobudzanie aktywności małych i peryferyjnych portów oraz przyczynianie się do zmniejszenia natężenia ruchu i ograniczenia emisji; podkreśla znaczenie traktowania w sposób priorytetowy rozwoju autostrad morskich w kontekście przyszłych wytycznych dotyczących TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę”; zachęca państwa regionu atlantyckiego i władze portów morskich do podpisywania z państwami trzecimi protokołów ustaleń w celu wspierania rozwoju autostrad morskich na całym wybrzeżu atlantyckim;
6. zachęca, aby w celu umożliwienia zrównoważonego rozwoju autostrad morskich i zgodnie ze strategią „Europa 2020” wydano specjalne zalecenia dotyczące statków, które mogą z nich korzystać, aby zapewnić, że posiadają one układy napędowe charakteryzujące się niskimi emisjami dwutlenku węgla oraz konstrukcję spełniającą rygorystyczne wymagania pod względem wydajności, komfortu, pojemności, bezpieczeństwa i telekomunikacji; podkreśla, że te zalecenia powinny być skoncentrowane na zwiększaniu efektywności tego rodzaju transportu, ochronie środowiska oraz ułatwianiu integracji tego środka transportu z innymi sieciami i rodzajami transportu;
7. wzywa do doskonalenia istniejących systemów monitorowania statków, do natychmiastowego wprowadzenia poszerzonych kompetencji EMSA i do zawierania umów w sprawie wymiany danych między właściwymi organami w celu umożliwienia identyfikacji i śledzenia statków oraz zwalczania zagrożeń takich jak przestępczość transgraniczna, przemyt, nielegalne połowy i nielegalny handel; podkreśla znaczenie udzielania wsparcia na rzecz tworzenia i realizacji programów dotyczących europejskich systemów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo) w celu objęcia nimi systemów wspierania akcji poszukiwawczo-ratowniczych na Atlantyku; przypomina o konieczności zapewnienia trwałego finansowania ze środków Unii Globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES), który przyczynia się w szczególności do zapobiegania wypadkom na morzu i do zarządzania związanym z nimi ryzykiem;
8. przypomina o korzyściach płynących z otwarcia europejskiej przestrzeni powietrznej w celu wzmocnienia spójności terytorialnej poprzez zwielokrotnienie przepływów między

regionalnymi portami lotniczymi w Unii i zachęca w związku z tym Komisję do dopilnowania, aby funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej zostały ustanowione w ustalonych dla osiągnięcia tego celu terminach;

9. jest zdania, że w ramach polityki w zakresie infrastruktury lotniczej w regionie atlantyckim należy wziąć pod uwagę specyfikę lotniska na Gibraltarze bez uszczerbku dla stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sprawie sporu dotyczącego zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy;
10. podkreśla potrzebę zrównoważonego rozwoju najważniejszych dziedzin przyczyniających się do wzrostu gospodarczego regionu atlantyckiego, w szczególności transportu morskiego, przemysłu stoczniowego, rybołówstwa i akwakultury, turystyki i energetyki wiatrowo-morskiej oraz pływowej, a także potrzebę wspierania badań w zakresie źródeł energii odnawialnej i dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia UE w energię i szlaków przesyłowych; podkreśla znaczenie zintegrowanej polityki morskiej UE dla harmonijnego i skoordynowanego dalszego rozwoju wymienionych gałęzi gospodarki w regionie atlantyckim;
11. uznaje możliwości regionów najbardziej oddalonych, które są integralną częścią wymiaru globalnego strategii obszaru atlantyckiego, jako laboratoriów służących do zrównoważonego zarządzania oceanami, morzami i obszarami przybrzeżnymi; podkreśla, że lokalizacja tych obszarów oferuje możliwość podjęcia działań na rzecz eksploatacji i eksperymentowania na terenach o rozwiniętej energetyce wodnej, walki ze zmianą klimatu, zapewnienia bezpieczeństwa żywnościowego, ochrony różnorodności biologicznej, promowania rolnictwa, wykorzystania biotechnologii oraz eksploatacji kopalin; wzywa w związku z tym, aby regiony najbardziej oddalone, ze względu na swoją specyfikę, były brane pod uwagę w zakresie rozwoju transportu morskiego i lotniczego;
12. podkreśla znaczenie zrównoważonej i odpowiedzialnej turystyki spełniającej wysokie standardy jakości dla rewitalizacji regionu atlantyckiego i tworzenia całorocznych miejsc pracy o wysokiej wartości; zwraca w związku z tym uwagę na potrzebę ochrony i odpowiedniego promowania atrakcyjności przybrzeżnych obszarów Atlantyku, krajobrazu i dziedzictwa kulturowego oraz tworzenia alternatywnych i tematycznych produktów turystycznych w celu poprawy wizerunku regionu jako atrakcyjnego celu wyjazdów turystycznych oraz zapewnienia zrównoważonej gospodarki; wzywa do lepszego wykorzystywania unijnych programów na rzecz wspierania turystyki i działań mających na celu zwiększenie świadomości na temat dostępnych instrumentów finansowania;
13. przypomina, że zapewnienie atrakcyjności, konkurencyjności i dynamicznego rozwoju obszarów przybrzeżnych Atlantyku wymaga zwiększenia ich potencjału turystycznego; podkreśla, że w związku z tym należy wydłużyć sezon turystyczny i zróżnicować ofertę oraz odbiorców w celu wyeliminowania skutków sezonowości, promować liczne atuty tych obszarów, zachęcając w szczególności do turystyki wodnej, rejsowej, uzdrowiskowej (wody termalne) i kulturalnej, propagować działania zapewniające powiązanie działalności na obszarach przybrzeżnych i morskich z ofertą turystyczną obszarów położonych w głębi kontynentu; kładzie nacisk na konieczność złagodzenia wpływu

działalności i infrastruktury turystycznej na środowisko oraz konieczność zagospodarowania przestrzennego obszarów przybrzeżnych i przyległych dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju tych obszarów, ich fauny, flory i krajobrazu;

14. podkreśla znaczenie, jakie we wspieraniu wysokiej jakości ofert turystycznych powinno mieć uwzględnianie w nich wysokiej jakości przetworów rolniczo-spożywczych oraz rybnych, w szczególności pochodzących z tradycyjnego rolnictwa i rybołówstwa; popiera wzmocnienie krótkich łańcuchów zbytu sprzyjających pozostawianiu wartości dodanej na obszarze lokalnym;
15. podkreśla potrzebę przywrócenia atrakcyjności zawodów morskich oraz związanych z sektorem rybołówstwa, akwakultury i przetwórstwa w celu zaoferowania młodym ludziom większych możliwości zatrudnienia i zatrzymania w regionie atlantyckim osób dysponujących wiedzą fachową z zakresu spraw morskich;
16. wzywa Komisję do przyjęcia planu działania na rzecz strategii atlantyckiej do końca 2013 r., obejmującego projekty wiodące z udziałem na dużą skalę wszystkich zainteresowanych stron, szczebli instytucjonalnych i administracyjnych, podmiotów gospodarczych i społecznych oraz partnerów regionalnych i przewidującego możliwość skorzystania ze wszystkich dostępnych instrumentów finansowych; uważa, że Komisja powinna nadal przeprowadzać regularne przeglądy wdrażania projektów priorytetowych i zapewniać, wspólnie z uczestniczącymi państwami członkowskimi, niezbędne środki finansowe na ich szybszą realizację;
17. wzywa Komisję do uwzględnienia w swoim planie działania celu polegającego na uczynieniu Oceanu Atlantyckiego regionem modelowym pod względem ekologicznie czystego transportu i bezpieczeństwa morskiego; uważa, że cele te mają zasadnicze znaczenie dla utrzymania i zwiększenia potencjału turystycznego tego regionu;
18. przypomina, że art. 349 TFUE uznaje potrzebę wzięcia pod uwagę charakterystycznych cech najbardziej oddalonych regionów Unii, które znajdują się głównie w regionie atlantyckim i charakteryzują się wyspowością i oddaleniem; wzywa Komisję, aby w strategii dla obszaru atlantyckiego uwzględniła duże znaczenie transportu lotniczego i morskiego dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej regionów najbardziej oddalonych;
19. podkreśla znaczenie rozwoju zewnętrznego wymiaru strategii morskiej na rzecz obszaru Oceanu Atlantyckiego i jego umiędzynarodowienia, korzystając z strategicznego położenia regionów najbardziej oddalonych, oraz zachęcania transatlantyckich partnerów UE do udziału, w razie potrzeby, w „Forum atlantyckim”.

## WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

<b>Data przyjęcia</b>	31.5.2012
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 37 -: 3 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</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>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Andrea Cozzolino, Spyros Danellis, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Patrizia Toia

## WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

<b>Data przyjęcia</b>	21.6.2012
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+ :            39 - :            2 0 :            4
<b>Posłowie obecni w trakcie głosowania końcowego</b>	François Alfonsi, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Victor Boştinaru, 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>Zastępca(-y) obecny(-i) w trakcie głosowania końcowego</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