



2021/2188(INI)

9.2.2022

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Rybołówstwa

w kierunku zrównoważonej niebieskiej gospodarki w UE: rola sektorów
rybołówstwa i akwakultury
(2021/2188(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Roman Haider

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Rybołówstwa, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 17 maja 2021 r. zatytułowany „Nowe podejście do zrównoważonej niebieskiej gospodarki w UE – przekształcenie niebieskiej gospodarki UE na rzecz zrównoważonej przyszłości” (COM(2021)240),
- uwzględniając porozumienie przyjęte podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (COP21) w Paryżu w dniu 12 grudnia 2015 r. (porozumienie paryskie),
- uwzględniając właściwość Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu w sprawach dotyczących programów morskich i zintegrowanej polityki morskiej,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 20 maja 2020 r. zatytułowany „Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030 – Przywracanie przyrody do naszego życia” (COM(2020)0380),
- uwzględniając art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowany „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789),
- uwzględniając porozumienie polityczne między Parlamentem a Radą z 11 marca 2021 r. w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 23 lipca 2020 r. pt. „Nowe podejście do strategii morskiej na rzecz Oceanu Atlantyckiego – plan działania na rzecz Oceanu Atlantyckiego 2.0: Zaktualizowany plan działania na rzecz zrównoważonej, odpornej i konkurencyjnej niebieskiej gospodarki w regionie Oceanu Atlantyckiego Unii Europejskiej” (COM(2020)0329),
- uwzględniając rezolucję z dnia 14 września 2021 r. w sprawie nowego podejścia do strategii morskiej na rzecz Oceanu Atlantyckiego¹,
- uwzględniając dyrektywę 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim²,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych³,

¹ P9_TA(2021)0369.

² Dz.U. L 288 z 6.11.2007, s. 27.

³ Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82.

- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającą ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej)⁴,
- A. mając na uwadze, że niebieska gospodarka UE zapewnia 4,5 mln bezpośrednich miejsc pracy i obejmuje wszystkie branże i sektory związane z oceanami, morzami i wybrzeżami, niezależnie od tego, czy działają one w środowisku morskim (np. żegluga, morski transport pasażerski, rybołówstwo i wytwarzanie energii) czy lądowym (np. porty, stocznie, turystyka przybrzeżna i akwakultura lądowa); mając na uwadze, że jest to szeroki i szybko zmieniający się segment naszej gospodarki, który w ciągu ostatniej dekady podjął znaczące wysiłki w obszarze modernizacji i dywersyfikacji i który odegra ważną rolę w poprawie rozwoju środowiskowego, społecznego i gospodarczego;
- B. mając na uwadze, że dodatkowo zapewni ona nowe perspektywy i miejsca pracy, np. w obszarach takich jak energia z morskich źródeł odnawialnych, niebieska biogospodarka, biotechnologia i odsalanie;
- C. mając na uwadze, że gdyby porównać globalną niebieską gospodarkę do gospodarki krajowej, byłaby to siódma największa gospodarka na świecie, a ocean jako podmiot gospodarczy byłby członkiem grupy G-7; mając na uwadze, że działa ona w największym ekosystemie planety, ponieważ oceany zamieszkuje 80 % wszystkich form życia; mając na uwadze, że ocean otacza nas i utrzymuje, zapewniając krytyczne zasoby potrzebne dla zdrowia ludzi, nie wspominając o sieci interakcji gospodarczych;
- D. mając na uwadze, że turystyka morska i przybrzeżna jest filarem niebieskiej gospodarki, ponieważ ponad połowa obiektów zakwaterowania turystycznego w UE znajduje się na obszarach przybrzeżnych, a 30 % noclegów rezerwowanych jest w ośrodkach plażowych, natomiast w komunikacie Komisji pt. „Turystyka i transport w roku 2020 i w dalszej przyszłości”⁵ podkreślono również znaczenie ochrony i odnowy lądowego i morskiego kapitału naturalnego Europy;
- E. mając na uwadze, że ochrona różnorodności biologicznej oraz ochrona i odbudowa ekosystemów morskich mają zasadnicze znaczenie dla ludzkości, ponieważ są niezwykle ważne dla właściwego funkcjonowania oceanów jako pochłaniaczy dwutlenku węgla, a także dla światowego bezpieczeństwa żywnościowego, zdrowia ludzkiego oraz jako źródło działalności gospodarczej, w tym w sektorze transportu, handlu, turystyki, rybołówstwa, energii odnawialnej i produktów zdrowotnych;
- F. mając na uwadze, że społeczności nadbrzeżne muszą zdywersyfikować swoje źródła dochodów, aby zdobyć odporność na wstrząsy gospodarcze i społeczne;
- G. mając na uwadze, że turystyka wędkarska jako sektor może stać się nowym źródłem dochodów dla społeczności nadbrzeżnych, a jednocześnie zapewnić zrównoważony charakter i dobry stan stad rybnych oraz korzyści społeczne i zdrowotne;
- H. mając na uwadze, że turystyka morska i przybrzeżna odpowiada za 60 % zatrudnienia

⁴ Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19.

⁵ COM(2020)0550.

w niebieskiej gospodarce; mając na uwadze, że konkurencyjna, odporna i sprawiedliwa społecznie niebieska gospodarka wymaga specjalistów o wysokim poziomie kwalifikacji i umiejętności; mając na uwadze, że „niebieskie miejsca pracy” mogą wspierać wzrost gospodarczy i możliwości rozwoju zawodowego;

- I. mając na uwadze, że promując morską działalność gospodarczą, należy przewidzieć gwarancje ochronne dla zachowania i ochrony różnorodności biologicznej;
 - J. mając na uwadze, że kilka sektorów niebieskiej gospodarki, w szczególności turystyka przybrzeżna i morska, ucierpiało z powodu obecnego kryzysu związanego z COVID-19; mając na uwadze, że niebieska gospodarka mogłaby pomóc w naprawie szkód gospodarczych i społecznych spowodowanych obecnym kryzysem;
 - K. mając na uwadze, że stocznie UE mogą wykorzystać możliwości wynikające z szybko rozwijającego się rynku innowacyjnych i energooszczędnych statków usługowych;
 - L. mając na uwadze, że porty mają kluczowe znaczenie dla połączeń i gospodarki regionów i państw oraz odgrywają ważną rolę w promowaniu zrównoważonego rozwoju, który przyczynia się do przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej, na co zwrócono uwagę w nowej unijnej strategii ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2030 r.; mając na uwadze, że wraz ze zmianą europejskiego krajobrazu przemysłowego (na przykład ekspansją morskiej energii odnawialnej), rola portów również będzie ewoluować;
 - M. mając na uwadze, że w regionach przybrzeżnych rozwój zrównoważonej infrastruktury pomoże zachować różnorodność biologiczną, ekosystemy i krajobrazy przybrzeżne, co wzmocni zrównoważony rozwój turystyki i gospodarek przybrzeżnych;
 - N. mając na uwadze, że niebieska gospodarka odgrywa zasadniczą rolę w zapewnieniu dobrobytu regionów najbardziej oddalonych, które ze względu na swoją izolację są szczególnie uzależnione od działalności opartej na niebieskiej gospodarce, takiej jak transport morski, żegluga i turystyka; mając na uwadze, że porty są istotnym ośrodkiem transportu towarów i pasażerów w regionach najbardziej oddalonych;
1. popiera zasadę zrównoważonego rozwoju w niebieskiej gospodarce jako siłę napędową wzrostu gospodarczego w UE, w szczególności w regionie Oceanu Atlantyckiego, Morza Śródziemnego i Morza Bałtyckiego, a także jako sposób wspierania wszelkiej sektorowej i międzysektorowej działalności związanej z oceanami, morzami i obszarami przybrzeżnymi, w tym transportu morskiego, przemysłu stocznioвого i stoczni remontowych, biotechnologii, zrównoważonej turystyki, morskiej energii wiatrowej, rybołówstwa komercyjnego i rekreacyjnego i akwakultury oraz energii fal i pływów; wzywa Komisję do wspierania badań, rozwoju i innowacji, które przyczyniają się do zrównoważonej turystyki, efektywnego gospodarowania zasobami i energii ze źródeł odnawialnych; podkreśla w szczególności, że morska energia odnawialna ma potencjał, by stać się ważnym elementem europejskiego systemu energetycznego do 2050 r., i wzywa do stworzenia zachęt do inwestycji i finansowania inwestycji w infrastrukturę portową, aby ułatwić obsługę przemysłu energii z morskich źródeł odnawialnych;
 2. uznaje, że wysiłki UE związane z odbudową gospodarki muszą koncentrować się na

zrównoważonym rozwoju , konkurencyjności i celach dotyczących wzrostu gospodarczego; podkreśla, że dekarbonizacja sektora będzie wymagała zintegrowanego i międzysektorowego podejścia oraz że środki UE w tym zakresie powinny iść w parze z polityką krajową i lokalną oraz respektować neutralność technologiczną; podkreśla potrzebę posiadania trwałych instrumentów finansowych, tak aby stymulować tę transformację, w tym poprzez wzmocnienie inwestycji publicznych i prywatnych;

3. podkreśla, że niebieska gospodarka powinna przyczyniać się do osiągnięcia celu, jakim jest neutralność klimatyczna i cyfryzacja gospodarki europejskiej, przy czym przestrzegać należy zasad efektywności energetycznej i kosztowej, neutralności technologicznej, ochrony konkurencyjności, gospodarki o obiegu zamkniętym i ochrony różnorodności biologicznej; niebieska gospodarka powinna także tworzyć bardziej inteligentne i zrównoważone praktyki, które są korzystne dla rozwoju społeczno-gospodarczego i przyczyniają się do wzrostu liczby miejsc pracy, a ponadto powinna opierać się na analizach oceny skutków;
4. przypomina o istnieniu takich narzędzi jak europejski program CleanSeaNet, który służy monitorowaniu zanieczyszczenia ropą; podkreśla, że współpraca regionalna, w tym z państwami trzecimi, ma zasadnicze znaczenie, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym; wzywa zatem Komisję do wzmocnienia wymiany informacji i współpracy między krajami; podkreśla znaczenie planowania przestrzennego obszarów morskich, które jest oparte na współpracy, sprzyja włączeniu społecznemu, jest międzysektorowe i uwzględnia kwestie społeczno-gospodarcze, środowiskowe i związane z różnorodnością biologiczną; podkreśla znaczenie transformacji energetycznej, w ramach której sektor niebieskiej gospodarki może promować technologie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na morzu, takie jak energia pływów, fal, energia słoneczna i wiatrowa; podkreśla znaczenie wspierania dekarbonizacji sektora żeglugi i transportu morskiego, w tym poprzez rozwój zrównoważonych technologii i zwiększone wykorzystanie niskoemisyjnych i odnawialnych źródeł energii;
5. z zadowoleniem przyjmuje misję programu „Horyzont Europa” – „Odbudowa naszych oceanów i zasobów wodnych do 2030 r.” – w której uznano potrzebę systemowego i skoordynowanego podejścia do naszych oceanów i wód na szczeblu unijnym i krajowym;
6. podkreśla, że społeczności nadbrzeżne i zależne od oceanów mogą przyczynić się do rozwoju zrównoważonego sektora niebieskiej gospodarki uwzględniającego ich szczególne uwarunkowania i potrzeby; podkreśla, że mogą one prowadzić projekty pilotażowe o różnorodnym charakterze, takie jak projekty dotyczące technologii morskiej energii odnawialnej, rozwoju działalności wykorzystującej walory przyrodnicze i wkładu zrównoważonego rybołówstwa i akwakultury w zdrowe, odporne i bezpieczne systemy żywnościowe;
7. podkreśla, że istotne jest, by zwiększyć kulturę wiedzy o oceanach oraz rozwinąć flotę tradycyjnego łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego, gdyż jest to sposób na przyciągnięcie młodych ludzi do sektora turystyki związanej z rybołówstwem;
8. podkreśla, że sektor morski jest kluczowym ogniwem międzynarodowej łączności,

światowego systemu handlu, gospodarki UE i jej konkurencyjności oraz regionów UE; podkreśla znaczenie wzmocnienia roli portów, potrzebę inwestycji w inteligentną infrastrukturę, a także rozwoju portów i zarządzania nimi, gdyż powinno to zapewnić dalsze zwiększenie możliwości dostosowania się portów do wzrostu wymiany handlowej;

9. wzywa Komisję do dopilnowania, aby UE osiągnęła i utrzymała pozycję lidera w dziedzinie technologii, lidera zatrzymującego talenty i wytwarzającego energię, a także by jednocześnie minimalizowała wszelki potencjalny wpływ na środowisko morskie;
10. podkreśla, że na szczeblu UE i państw członkowskich niezbędne jest odpowiednie wsparcie finansowe niebieskiej gospodarki, aby umożliwić inwestycje na dużą skalę w badania naukowe, technologię i infrastrukturę; wzywa zatem Komisję i przemysł do oceny korzyści płynących z ustanowienia partnerstw UE na rzecz transportu morskiego, w tym partnerstw z sektorem prywatnym, na szczeblu unijnym i międzynarodowym, w celu sprostania obecnym wyzwaniom w zakresie handlu międzynarodowego i łańcucha dostaw, wspierania innowacji i konkurencyjności w sektorze, przyczynienia się do dekarbonizacji, stworzenia infrastruktury dla energii elektrycznej z lądu oraz dla załadunku i dostaw paliw alternatywnych w portach i terminalach towarowych, a także opracowania planów gospodarowania odpadami dla portów atlantyckich, śródziemnomorskich i bałtyckich; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje ustanowienie europejskiego partnerstwa na rzecz neutralnej dla klimatu, zrównoważonej i wydajnej niebieskiej gospodarki, którego celem jest dostosowanie krajowych, regionalnych i unijnych priorytetów w zakresie badań naukowych i innowacji;
11. wzywa Komisję i państwa członkowskie do inwestowania w porty położone wzdłuż wybrzeży UE, aby skoncentrować się na brakujących połączeniach z obszarami w głębi lądu, ogólnie by zwiększyć odporność transportu i przekształcić porty w platformy logistyczne i strategiczne klastry transportu multimodalnego, produkcji energii, magazynowania i dystrybucji oraz turystyki; podkreśla znaczenie określenia środka rynkowego jako celu Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczącego redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego, aby wdrożyć system kompensacji emisji dwutlenku węgla w żegludze międzynarodowej i zapewnić realistyczny plan redukcji emisji;
12. podkreśla, że komunikat Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ma na celu wprowadzenie na rynek pierwszych bezemisyjnych statków do 2030 r. oraz że UE sfinansowała już znaczne badania nad hybrydyzacją i elektryfikacją statków w ramach programu „Horyzont 2020”; wzywa Komisję do dodatkowego wzmocnienia wsparcia przeznaczonego dla statków elektrycznych na krótkich trasach;
13. podkreśla, że zielona transformacja w transporcie morskim powinna umożliwiać neutralność technologiczną, stopniowe zwiększanie obowiązków mieszania paliw, wprowadzenie planów działania dotyczących punktów zaopatrzenia i ładowania oraz wyraźne zobowiązanie się do wykorzystywania paliw przejściowych, takich jak skroplony gaz ziemny; wzywa Komisję do wspierania wszystkich właścicieli statków i podmiotów gospodarczych we wdrażaniu wszelkich dostępnych środków operacyjnych

i technicznych w celu poprawy efektywności energetycznej i ograniczenia emisji z sektora morskiego, w tym takich środków jak poruszanie się statków z niższą od maksymalnej prędkością, optymalizacja prędkości, napęd wiatrowy, powłoki przeciwporostowe, elektryfikacja ze źródeł odnawialnych, magazynowanie energii, cyfryzacja i optymalizacja logistyki;

14. wzywa Komisję i państwa członkowskie do ukończenia priorytetowych projektów objętych transeuropejską siecią transportową (TEN-T) obszaru Atlantyku, Morza Śródziemnego i Morza Bałtyckiego, zwłaszcza na obszarach transgranicznych oraz w kontekście przyszłych wytycznych dotyczących TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027, a także do wspierania pełnego rozwoju autostrad morskich TEN-T, aby lepiej zintegrować żeglugę morską bliskiego zasięgu w celu szerszej dystrybucji towarów poprzez porty łączące wyspy z kontynentem i rozwoju kompleksowego systemu transportu multimodalnego oraz do uproszczenia tych działań TEN-T i przeznaczenia odpowiednich funduszy na ich realizację; podkreśla, że zasadnicze znaczenie ma stworzenie sprawnych i zrównoważonych łańcuchów transportowych dla pasażerów i ładunków we wszystkich rodzajach transportu, a w szczególności w transporcie kolejowym, morskim i śródlądowym; uważa, że projekty powinny w szczególności uwzględniać potrzeby dotyczące łączności i dostępności peryferyjnych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych regionów Atlantyku, Morza Śródziemnego i Morza Bałtyckiego;
15. podkreśla, że porty można wykorzystać do pobudzania niebieskiej gospodarki, ponieważ odgrywają kluczową rolę w działalności gospodarczej tego sektora, oraz do zapewnienia przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, zgodnie z zasadami Europejskiego Zielonego Ładu⁶; wzywa Komisję do przesunięcia większej ilości środków finansowych UE na poprawę efektywności transportu i dostępności portów sieci bazowej TEN-T oraz na zmniejszenie kosztów, w tym na inwestycje w ciągłe bagrowanie, pogłębianie kanałów i inne środki budowania zdolności w wybranych portach; przypomina Komisji i państwom członkowskim, że potrzebne są dalsze inwestycje w zrównoważoną i inteligentną infrastrukturę portową, która umożliwi przekształcenie portów w multimodalne węzły mobilności i transportu, a także w centra energetyczne dla zintegrowanych systemów elektroenergetycznych, wodoru i innych paliw alternatywnych oraz pola doświadczalne dla ponownego wykorzystania odpadów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym;
16. podkreśla, że potencjał strategii niebieskiej gospodarki można uwolnić jedynie dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych stron; odnotowuje coraz większe wykorzystywanie danych i sztucznej inteligencji w transporcie morskim i wzywa Komisję do oceny społeczno-gospodarczych skutków automatyzacji i cyfryzacji tego sektora;
17. wzywa do lepszego i bardziej skoordynowanego wdrażania wszystkich dostępnych instrumentów finansowych, w tym funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, w celu lepszego promowania strategii niebieskiej gospodarki;
18. wzywa Komisję do gromadzenia spójnych danych, które umożliwiłyby inteligentne zarządzanie turystyką przybrzeżną i uniknięcie wywierania presji na ekosystemy

⁶ COM(2019)0640.

i społeczności lokalne, a także uniknięcie konkurencji z tradycyjnymi rodzajami działalności, takimi jak rybołówstwo łodziove i przybrzeżne;

19. podkreśla, że wspieranie niebieskiej gospodarki ma kluczowe znaczenie dla ożywienia gospodarki jako całości i poprawy sytuacji gospodarczej i społecznej w kilku sektorach, jak sektor transportu i turystyki, które poważnie ucierpiały w wyniku pandemii COVID-19;
20. podkreśla znaczenie środków zarządzania i adaptacji, które są niezbędne do ochrony społeczności nadbrzeżnych, siedlisk i różnorodności biologicznej i które – w zestawieniu z ogromnymi skutkami zmiany klimatu i wynikającymi z nich kosztami – byłyby dobrym sposobem spożytkowania funduszy; wzywa Komisję do ustanowienia systemu ostrzegania i obserwacji w związku z problemem nasilających się burz i powodzi oraz do zapewnienia odpowiedniego monitorowania środowiska i zdrowia oraz do prowadzenia badań nad wczesnym ostrzeganiem; wzywa Komisję do oceny różnych scenariuszy i środków, aby podjąć problem możliwego wzrostu poziomu mórz i oceanów i nasilenia się poważnych zdarzeń pogodowych;
21. wzywa do opracowania instrumentów służących zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich i dywersyfikacji gospodarki oceanicznej, w tym poprzez wspieranie nowych produktów powiązanych z działalnością połowową i pochodzących z niej, produktów, które mogą wnieść wartość dodaną do naszego dziedzictwa kulturowego i naturalnego, w szczególności poprzez oferowanie wysokiej jakości możliwości turystycznych;
22. wzywa Komisję do opracowania nowych form zrównoważonej turystyki morskiej i przybrzeżnej, pobudzenia nowych form działalności turystycznej, zapewnienia dodatkowych źródeł dochodów i zwiększenia zatrudnienia przez cały rok w celu zwiększenia wartości obszarów morskich i przybrzeżnych, przy jednoczesnej ochronie środowiska i niebieskiego dziedzictwa kulturowego oraz zachowaniu siedlisk morskich i przybrzeżnych; podkreśla znaczenie gospodarki o obiegu zamkniętym w sektorze turystyki dla rozwoju bardziej zrównoważonych praktyk przynoszących korzyści rozwojowi lokalnemu; uznaje, że sektor turystyki powinien współpracować ze społecznościami nadbrzeżnymi, a także potrzebuje wsparcia w celu zwiększenia wydajności i zrównoważonego charakteru infrastruktury oraz konkurencyjności ośrodków morskich i turystycznych;
23. podkreśla konieczność zachowania naszego naturalnego kapitału i dziedzictwa, aby wspierać zrównoważoną turystykę (np. ekoturystykę) i wzywa państwa członkowskie do ochrony różnorodności biologicznej poprzez pilne realizowanie działań (w tym transgranicznych) na rzecz ochrony, odtworzenia i doceniania ekosystemów mórz i obszarów przybrzeżnych, w tym w ramach morskich sieci Natura 2000;
24. wzywa Komisję do włączenia zrównoważonej turystyki morskiej, wyspiarskiej i przybrzeżnej do powiązanych działań i programów, do wspierania inicjatyw zachęcających do dywersyfikacji turystyki przybrzeżnej i morskiej oraz do ograniczenia sezonowego charakteru działalności turystycznej i zatrudnienia; podkreśla, że konieczne jest zgromadzenie lepszych danych na temat wkładu rekreacyjnej turystyki wędkarskiej w gospodarkę obszarów przybrzeżnych i wyspiarskich;
25. ponadto wzywa Komisję do dostosowania wszystkich celów niebieskiej gospodarki do

ambicji Zielonego Ładu, takich jak dekarbonizacja sektora morskiego, zrównoważony rozwój i ochrona różnorodności biologicznej, a także do planów odbudowy i zwiększania odporności;

26. podkreśla znaczenie niebieskiej gospodarki w regionach najbardziej oddalonych, zwłaszcza w sektorze turystyki; w związku z tym wzywa Komisję do stworzenia programu transportowego obejmującego opcje odnoszące się w sposób konkretny do oddalenia i wyspiarskiego charakteru (POSEI Transport) w celu bardziej bezpośredniego zaspokajania potrzeb wysp i regionów najbardziej oddalonych oraz wspierania obsługi niektórych tras handlowych, które do nich prowadzą;
27. popiera zrównoważone praktyki w turystyce przybrzeżnej i morskiej, ponieważ mają one zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności obszaru Oceanu Atlantyckiego, Morza Śródziemnego i Morza Bałtyckiego oraz tworzenia miejsc pracy o wysokiej wartości w niebieskim kształceniu i szkoleniu zawodowym; podkreśla, że specjalne szkolenie w dziedzinie działalności w obszarze niebieskiej gospodarki przyczyniłyby się do podniesienia świadomości na temat ekosystemów morskich i potrzeby ich ochrony;
28. wzywa Komisję do przeprowadzenia szerokich konsultacji z władzami regionalnymi i lokalnymi oraz wszystkimi powiązanymi zainteresowanymi stronami, aby znaleźć rozwiązania dostosowane do potrzeb społeczności lokalnych i regionalnych;
29. zwraca się do Komisji o ocenę możliwych rozwiązań służących promowaniu odporności sektora turystyki na skutki przyszłych pandemii lub innych zakłócających wydarzeń, które stanowią zagrożenie dla działalności turystycznej, oraz o przedstawienie odpowiednich inicjatyw mających na celu poprawę warunków pracy i zatrudnienia pracowników w tym sektorze, aby zwiększyć jego atrakcyjność i pomóc w wykorzystaniu w pełni potencjału niebieskiej gospodarki;
30. podkreśla znaczenie żeglugi jachtowej i żeglarstwa dla turystyki morskiej; podkreśla rolę lokalnej kultury i gastronomii w rozwoju europejskiej turystyki przybrzeżnej oraz znaczenie turystyki plażowej i podwodnej, turystyki wędkarskiej, ekoturystyki, sportów wodnych i sektora rejsów wycieczkowych;
31. podkreśla znaczenie morskich obszarów chronionych jako instrumentu ochrony oceanów; uważa, że obszary te stanowią szansę na rozwój turystyki naukowej;
32. zauważa, że wiarygodne, wysokiej jakości zharmonizowane dane dotyczące oceanów są ważnym czynnikiem w transformacji niebieskiej gospodarki w stronę modelu zrównoważonego; z zadowoleniem przyjmuje wymianę danych morskich i danych z obserwacji oceanów za pośrednictwem europejskiej sieci informacji i obserwacji środowiska morskiego oraz prace w ramach usługi programu Copernicus w zakresie monitorowania środowiska morskiego, które zapewniają dane satelitarne i usługi prognozowania w basenach morskich UE i na całym świecie.

INFORMACJE O PRZYJĘCIU W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Data przyjęcia	7.2.2022
Wynik głosowania końcowego	+ : 38 - : 4 0 : 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Sara Cerdas, Clare Daly, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Marianne Vind

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

38	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Sara Cerdas, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Andreas Schieder, István Ujhelyi, Marianne Vind

4	-
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Tilly Metz, Jutta Paulus

3	0
The Left	Clare Daly, Kateřina Konečná, Elena Kountoura

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się