



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 09.03.2006
KOM(2006) 103 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

OM FORBEDRING AF FISKERIERHVERVETS ØKONOMISKE SITUATION

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | | |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Indledning | 3 |
| 2. | Kilder til økonomiske og sociale vanskeligheder | 3 |
| 2.1. | Faldende indtjening | 4 |
| 2.1.1. | Stagnerende markedspriser | 4 |
| 2.1.2. | Lavere fiskeriudbytte | 4 |
| 2.2. | Stigende omkostninger | 5 |
| 3. | Løsning af de økonomiske vanskeligheder | 5 |
| 3.1. | Redning og omstrukturering på kort sigt | 6 |
| 3.1.1. | Rednings- og omstrukturingsstøtte | 6 |
| 3.1.2. | Visse former for driftsstøtte og deres forenelighed med EU-bestemmelserne | 8 |
| 3.2. | Mere langsigtede foranstaltninger og initiativer | 9 |
| 3.2.1. | Forbedret fiskeriforvaltning | 9 |
| 3.2.1.1. | Hen imod maksimalt bæredygtigt udbytte (MSY) | 9 |
| 3.2.1.2. | Økonomisk forvaltning af fiskeriet | 9 |
| 3.2.1.3. | Forbedret styring af fiskeripolitikken | 9 |
| 3.2.1.4. | Tilpasning af fiskeriindsatsen til de disponible ressourcer | 10 |
| 3.2.2. | Bedre overholdelse af reglerne for fiskeriforvaltning | 10 |
| 3.2.2.1. | Forbedret håndhævelse og kontrol | 10 |
| 3.2.2.2. | Skærpet kamp mod ulovligt, urapporteret og ureguleret (UUU) fiskeri | 11 |
| 3.2.3. | Hvordan er fiskerimarkederne organiseret, og hvordan fungerer de? | 11 |
| 3.2.4. | Fremme af forskning i brændstofeffektive og mere miljøvenlige fangstmetoder | 11 |
| 3.3. | EU-støtte | 12 |
| 4. | Konklusioner | 12 |
| | ANNEX | 13 |

1. INDLEDNING

Fiskerierhvervets betydning rækker ud over det direkte bidrag, det yder til EU's BNP. Det leverer nemlig ikke blot en væsentlig del af den mængde protein, vi har brug for for at overleve, men yder også et vigtigt bidrag til det økonomiske og sociale mønster i mange kystsamfund i hele EU.

I de senere år har fiskerierhvervet måttet foretage vanskelige justeringer, fordi dets rentabilitet er blevet udhulet af nedfiskede bestande og ugunstige markedsbetingelser. Reformen af den fælles fiskeripolitik har fremskyndet en modernisering af forvaltningen af EU's fiskeri og startet en udvikling hen imod bæredygtighed. Det vil give et økonomisk sundere fiskerierhverv, men det er smertelig proces, der uundgåeligt har omfattet foranstaltninger til begrænsning af fangster og fisketid, hvilket jo nødvendigvis er gået ud over fiskernes indtjening. Sådan vil det fortsat være et godt stykke tid endnu.

Den seneste stigning i driftsomkostningerne på grund af højere brændstofpriser kommer således på et kritisk tidspunkt, og den skaber hidtil ukendte vanskeligheder for mange dele af fiskerierhvervet. Kombinationen af nedfiskede bestande, uvægerligt restriktive forvaltningsforanstaltninger, store omkostningsstigninger og uændret eller faldende indtjening betyder, at mange fartøjer med højt brændstofforbrug giver underskud.

I denne meddelelse redegør Kommissionen for kilderne til de økonomiske vanskeligheder og foreslår mulige løsninger på de problemer, som fiskerierhvervet står over for på såvel kort som lang sigt.

2. KILDER TIL ØKONOMISKE OG SOCIALE VANSKELIGHEDER

I de seneste år er det økonomisk gået tilbage for mange fiskerivirksomheder, navnlig på grund af faldende indtjening. Situationen er på det seneste blevet forværret af en voldsom stigning i omkostningerne, der skyldes højere brændstofpriser og truer rentabiliteten i mange fiskerivirksomheder. Omkostningsstigningen er også noget som besætningsmedlemmerne virkelig kan mærke, idet deres løn beregnes som en procentdel af indtjeningen fra fangsterne (efter fratrækning af alle driftsomkostninger, herunder udgifter til brændstof). Besætningsmedlemmer har i visse tilfælde mistet helt op til 25 % af deres indtjening¹. Der er også risiko for, at lavere rentabilitet kan gå ud over sikkerheden om bord.

Disse økonomiske vanskeligheder berører i forskelligt omfang alle fiskerfartøjskategorier, men i særdeleshed fartøjer, der anvender trukne redskaber og har demersale arter som målarter, dvs. bundtrawlere.

¹ Se tabel 1.

2.1. Faldende indtjening

2.1.1. Stagnerende markedspriser

Markedsfaktorerne har været med til at udhule fiskeriets indtjening. Priserne for mange vigtige kommercielle arter har ikke fulgt tendensen i produktionsomkostningerne i de seneste år. Således stagnerede eller ligefrem faldt den gennemsnitlige salgspris for en række hvidfiskarter fra 2000 til første halvdel af 2005².

Den øgede import af fisk til EU og akvakulturens udvikling får ofte skylden for, at priserne for fisk stagnerer eller falder. Ovennævnte to faktorer er en medvirkende årsag til fiskernes faldende indtjening, men der er andre faktorer, som sandsynligvis spiller en større rolle i den sammenhæng, nemlig koncentration af afsætningen i store distributionskæder og øget konkurrence mellem fisk og andre fødevarer, så grossisterne kommer under hårdt pres for at nedsætte deres priser og skære deres fortjenstmargen ned. Dette forplanter sig til hele markeds-kæden, men det er primærproducenterne, dvs. fiskerne, der rammes hårdest. For arter såsom torsk og sej kan fiskeriet i EU ikke længere levere den efterspurgte størrelse og kvalitet, og man er således for disse arter allerede næsten udelukkende afhængig af import.

2.1.2. Lavere fiskeriudbytte

Kraftig befiskning, som generelt har fået fiskeridødeligheden til at stige til langt over grænsen for bæredygtigt fiskeri, har ført til nedfiskede fiskebestande og en drastisk tilbagegang i fiskernes indtjening³.

Med hensyn til det nordøstlige Atlanterhav og tilstødende farvande har Det Internationale Havundersøgelseråd (ICES) evalueret udnyttelsesgraden for fiskebestande set i forhold til bæredygtighed⁴. Ud af 43 evaluerede bestande var 35 (dvs. 81 %) overfisket, og kun 8 blev befisket på et niveau svarende til det maksimale udbytte på lang sigt (dvs. det maksimalt bæredygtige udbytte (MSY)⁵). Overfiskningen lå to til fem gange over det niveau, der ville give det højeste udbytte, og var specielt høj for demersale arter. Det er dog ikke kun i det nordøstlige Atlanterhav, at der finder overfiskning sted, det er noget, der forekommer overalt.

Fiskerne har derfor fået deres fiskerimuligheder skåret kraftigt ned. Kvoterne til fartøjer, der fisker i det vestlige Europa efter de vigtigste demersale arter (torsk, kuller, hvilling, sej og kulmule) og bentiske arter (rødspætte, tunge, havtaske og jomfruhummer), er fra midten af 1990'erne gradvis blevet reduceret. For torsk blev de samlede tilladte fangstmængder (TAC'er) skåret ned med 54 % i perioden 1998-2005⁶. For bestande af andre demersale arter er der også tendens til at beskære kvoterne. De reducerede muligheder for torskefiskeri har

² Se figur 1.

³ Andre faktorer såsom klimaændringer og forurening er også medvirkende til, at bestandene er i kraftig tilbagegang, om end i meget mindre grad end overfiskning. Formålet med Kommissionens forslag til en tematisk strategi for beskyttelse af havmiljøet er at skabe et sundt havmiljø, som bl.a. giver sunde fiskebestande.

⁴ Rapport fra ICES' Rådgivende Komité for Forvaltning af Fiskeriet (ACFM), for Havmiljø (ACME) og for Økosystemer (ACE), 2005. ICES Advice, bind 1-11, 1418 sider, København 2005.

⁵ Se tabel 2.

⁶ Se figur 2a, b og c.

ført til restriktioner for fiskeri efter tilknyttede arter ved blandet fiskeri, som er særdeles almindeligt i Nordsøen.

Samtidig er det gået meget langsomt med at reducere fiskerikapaciteten (fartøjernes tonnage og maskineffekt) i de sidste ti år (2 % pr. år i maskineffekt)⁷. Den meget begrænsede reduktion er blevet fuldstændigt opvejet af en konstant stigning i fiskerfartøjers effektivitet⁸. Trods reduktioner i fiskerikapaciteten er der intet i den videnskabelige rådgivning, der tyder på en markant forbedring for kommercielt vigtige bestande⁹.

For intensivt fiskeri øger presset på bestande og gør, at bestandene hurtigere bliver nedfisket. Det tvinger så igen fartøjerne til at øge deres samlede fiskeriindsats, ligesom det også svækker incitamenterne til at overholde fiskeriforvaltningsreglerne. Denne onde cirkel, der fører til lavere udbytte og indtjening for fiskerne, må brydes. Fiskeriindsatsen må bringes ned på et niveau, der er foreneligt med et højere og bæredygtigt fiskeriudbytte. Fiskeriindsatsen kan reduceres på forskellig vis, men overkapacitet er helt klart en af hovedfaktorer, der fører til overfiskning. Det er derfor et klart mål at få denne overskudskapacitet væk.

2.2. Stigende omkostninger

Stigningen i brændstofpriserne på det seneste har fået fiskerfartøjers driftsomkostninger til at stige voldsomt. I perioden januar 2003 – december 2005 steg priserne for skibsbrændstoffer i EU markant¹⁰. Priserne for den type brændstof, der anvendes ved fjernfiskeri (380 cSt), forblev nogenlunde stabil i 2004, men i 2005 steg priserne nærmest til det dobbelte. Priserne for det brændstof, der anvendes ved kystnært fiskeri (marin dieselolie) steg konstant indtil september 2005, hvorefter de faldt lidt igen. Denne udvikling er gået hårdt ud over fiskerivirksomheders rentabilitet, selv om indvirkningen på omkostningerne afhænger af redskabstype (trukne eller ikke-trukne redskaber) og målar.

I perioden 2003-2005 steg brændstofomkostningerne for trawlere fra at udgøre ca. 18 % til at udgøre ca. 36 % af værdien af landingerne og for fartøjer, der fisker med passive redskaber, fra ca. 9 % til ca. 18 %. Dette betyder, at de fleste bundtrawlere – som er langt en største fartøjskategori i fiskerflåden – har et negativt nettodriftsoverskud¹¹.

3. LØSNING AF DE ØKONOMISKE VANSKELIGHEDER

Der må træffes såvel kort- som langsigtede foranstaltninger for at løse de aktuelle økonomiske vanskeligheder i fiskerierhvervet.

På kort sigt må der gøres brug af de disponible instrumenter og ressourcer i bestræbelserne for at redde og omstrukturere de fiskerivirksomheder, der kan gøres rentable gennem

⁷ Se figur 3.

⁸ Ifølge en rapport udarbejdet til Kommissionen i juni 2001 ("Indvirkningen af teknologiske fremskridt på fiskeriindsatsen") bliver fiskerfartøjer i gennemsnit 2-4 % mere effektive pr. år alt efter fiskeritype.

⁹ ICES-rapport 2005.

¹⁰ Se figur 4 og også http://europa.eu.int/comm/energy/oil/bulletin/index_en.htm.

¹¹ Baseret på balancetal for 2003 i "Economic Performance of Selected European Fishing Fleets - Annual Report 2004" (se foregående fodnote og tabel 3).

strukturændringer. Det må derfor undersøges, hvordan de eksisterende instrumenter og de nuværende rammebestemmelser for statsstøtte, der er baseret på Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder¹² og retningslinjerne for behandling af statsstøtte til fiskeri¹³, kan anvendes til at redde og omstrukturere kriseramte fiskerivirksomheder.

Det er også helt afgørende at se disse rednings- og omstrukturingsforanstaltninger i et længere perspektiv, så fiskerierhvervet kan tilpasse sig til den nye situation med høje brændstofpriser. I hele denne proces opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at anvende EU's strukturinstrumenter for fiskeri¹⁴ som ledsageforanstaltninger til de nødvendige tilpasninger og til at støtte fiskersamfundene i overgangsperioden.

3.1. Redning og omstrukturering på kort sigt

Det kan tænkes, at medlemsstaterne, i det omfang EU-retten giver mulighed for det, kunne ønske at komme fiskerivirksomheder, der er ved at gå konkurs, til undsætning. Der er mulighed for at yde statsstøtte til kriseramte virksomheder efter de gældende rednings- og omstrukturingsretningslinjer. I dette afsnit beskrives det nærmere, hvordan Kommissionen agter at anvende retningslinjerne på fiskerierhvervet.

3.1.1. Rednings- og omstrukturingsstøtte

Med udsigten til vedvarende høje brændstofpriser må fiskerivirksomheder tilpasse sig til den nye situation og omstrukturere, hvis de igen vil være rentable. Det gælder især fartøjer, der anvender trukne redskaber og fisker målrettet efter demersale bestande.

Redningsstøtte skal betragtes som kortsigtet støtte til at holde en skrantende virksomhed økonomisk oven vande i den tid, det tager at udarbejde en omstrukturings- eller likvidationsplan. Sådant redningsstøtte, der højst må ydes i seks måneder, skal ydes i form af lån, der skal betales tilbage, eller garanti. I de tilfælde, hvor redningsstøtten følges op af en godkendt omstrukturingsplan, kan redningsstøtten betales tilbage med den omstrukturingsstøtte, som virksomheden modtager.

Yderligere omstrukturering af fiskerivirksomheder for igen at gøre dem rentable vil ofte indebære investeringer i tilpasning af fiskerfartøjer. De generelle regler for sådan investeringsstøtte findes i punkt 4.4 i retningslinjerne for statsstøtte til fiskeri. Efter disse retningslinjer kan der ydes støtte til modernisering og udrustning af fiskerfartøjer, forudsat at reglerne i forordningen om Det Finansielle Instrument til Udvikling af Fiskeriet overholdes. Betingelserne for ydelse af statsstøtte til disse formål er således de samme som for EU-støtte i henhold til FIUF-forordningen.

For visse former for modernisering og udrustning af fartøjer, der ikke kommer ind under punkt 4.4, kan statsstøtte dog komme på tale, hvis formålet med den er at omstrukturere fiskerivirksomheder som led i en rednings- og omstrukturingsplan godkendt af

¹² EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

¹³ EUT C 229 af 14.9.2004, s. 5, særlig punkt 4.1.2.

¹⁴ Det Finansielle Instrument til Udvikling af Fiskeriet (FIUF), EFT L 337 af 30.12.1999, s. 10. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 485/2005 (EUT L 81 af 30.3.2005, s. 1). Fra den 1. januar 2007 Den Europæiske Fiskerifond (EFF) (KOM/2004/0497 endelig).

Kommissionen¹⁵. Medlemsstater, der beslutter at yde sådan støtte, skal først have Kommissionens godkendelse af de generelle rammebestemmelser for deres nationale ”rednings- og omstrukturingsstøtteordninger”, hvis det drejer sig om små og mellemstore virksomheder, der er fritaget for kravet om individuel anmeldelse¹⁶. Kommissionen vil vurdere disse ordninger på grundlag af EF-retningslinjerne for statsstøtte til kriseramte virksomheder, forudsat at virksomhedernes omstrukturering er baseret på realistiske økonomiske antagelser i den aktuelle situation, idet der også tages hensyn til målbestandenes tilstand og mulige udvikling. Redningsstøtte skal begrænses til det absolut nødvendige. Formålet med omstruktureringen skal være at gøre virksomheden rentabel i henhold til punkt 37 i retningslinjerne ved at reducere driftsomkostningerne, uden at den samlede nuværende fiskeriindsats og –kapacitet øges.

Kommissionen vil undersøge statsstøtte efter disse retningslinjer for nedenstående investeringer i fiskerfartøjer, hvis investeringerne er et led i sådanne rednings- og omstrukturingsordninger og er nødvendige for igen at gøre de pågældende virksomheder rentable:

- førstegangsudskiftning af fiskeredskaber, der resulterer i mindre brændstofkrævende fangstmetoder
- anskaffelse af udstyr til forbedring af brændstoffektiviteten såsom økonometre
- én maskinudskiftning på følgende betingelser:
 - for fartøjer med en længde overalt på under 12 m, der anvender trukne redskaber: den nye maskine har højst samme effekt som den gamle
 - for fartøjer med en længde overalt på højst 24 m: den nye maskine har mindst 20 % mindre effekt end den gamle
 - for trawlere med en længde overalt på over 24 m: den nye maskine har mindst 20 % mindre effekt end den gamle, og fartøjet går over til mindre brændstofkrævende fangstmetoder.

For nye maskiner med en effekt på over 130 kW, som der ydes sådan statsstøtte til, vil effekten blive kontrolleret på basis af ”NO_x-attesten”¹⁷. Enhver reduktion i maskineffekt i forbindelse med maskinudskiftning med offentlig støtte vil blive trukket fra de nationale referenceniveauer og flådekapacitetslofter¹⁸.

I det tilfælde, hvor individuelle virksomheder har flere fartøjer, vil Kommissionen – efter EF-retningslinjerne for statsstøtte til fiskeri – kunne acceptere, at den reduktion af maskineffekt, der er nævnt i andet og tredje underled ovenfor, gælder ”globalt” på virksomhedsplan. Oplægning af et fartøj uden offentlig støtte vil også blive modregnet den krævede reduktion.

¹⁵ Se punkt 4.1.2 i EF-retningslinjerne for statsstøtte til fiskeri.

¹⁶ Se punkt 18 og 79 i Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til kriseramte virksomheder.

¹⁷ EIAPP-attest (EIAPP = Engine International Air Pollution Prevention) udstedt i overensstemmelse med bilag VI til Marpol-konventionen (international konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, ændret ved 1978-protokol dertil) (Marpol 73/78).

¹⁸ Kapitel III i forordning (EF) nr. 2371/2002 (EFT L 358 af 31.12.2002, s. 59).

Tilsvarende vil også nationale ordninger, der giver grupper af små og mellemstore virksomheder (SMV'er) mulighed for at indsende omstrukturingsplaner, eventuelt kunne godkendes¹⁹. I sådanne tilfælde kunne visse gruppemedlemmers (eller fartøjers) rentabilitet blive forbedret gennem andres handlinger, såsom oplægning, som nævnt i foregående afsnit.

Med samme begrundelse som for støtte til modernisering og udrustning af fartøjer vil endvidere statsstøtte til midlertidigt ophør med fiskeri i den tid, der er nødvendig for at gennemføre ovennævnte investering om bord på fiskerfartøjer, også kunne godkendes efter punkt 4.1.2 i EF-retningslinjerne for statsstøtte til fiskeri, hvis støtten ydes som led i sådanne rednings- og omstrukturingsordninger.

Al anden offentlig støtte, herunder EU-støtte, der ydes til kriseramte virksomheder, må tages i betragtning ved den samlede vurdering af omstrukturingsplanerne og rentabiliteten på lang sigt.

Kommissionen er rede til at undersøge nationale "rednings- og omstrukturingsstøtteordninger" for SMV'er, som medlemsstaterne har oprettet for at løse de aktuelle økonomiske vanskeligheder så hurtigt som muligt. Medlemsstaterne bør anmelde disse ordninger og eventuelle individuelle planer for større virksomheder til Kommissionen senest to år efter offentliggørelsen af denne meddelelse. Kommissionen vil undersøge ordningerne på basis af de relevante bestemmelser i strukturfondene for fiskeriet, og navnlig med hensyn til støtteintensitet, hvor der ydes støtte til investeringer om bord på fiskerfartøjer. Medlemsstaterne skal senest to år efter, at Kommissionen har godkendt den anmeldte plan, træffe de administrative beslutninger om omstrukturingsplanerne. Eftersom det især er fartøjer, der anvender trukne redskaber, som er ramt af de aktuelle økonomiske vanskeligheder, mener Kommissionen, at der primært bør ydes omstrukturingsstøtte til trawlere.

3.1.2. Visse former for driftsstøtte og deres forenelighed med EU-bestemmelserne

De nuværende problemer i fiskerierhvervet er blevet yderligere forværret af de stigende brændstofpriser i den seneste tid. Det har fået fiskerierhvervet til at kræve offentlig intervention som kompensation for denne pludselige omkostningsstigning. Sådant støtte ville være driftsstøtte, som er uforenelig med traktaten. Derfor kan Kommissionen ikke godkende støtte, der anmeldes til dette formål.

Som et alternativ til direkte støtte til brændstofudgifter har visse aktører slået til lyd for, at der oprettes en garantiordning, på nationalt plan eller EU-plan, hvor penge, som erhvervet indbetaler i gode tider, kan betales tilbage som kompensation i tilfælde af pludselige stigninger i driftsomkostningerne (fx stigninger i brændstofpriser). Kommissionen vil kun kunne godkende en sådan ordning, hvis ordningen giver sikkerhed for, at al offentlig støtte ville blive betalt tilbage på markedsvilkår, hvilket i den aktuelle økonomiske situation må siges at være meget usandsynligt.

¹⁹ Sådanne grupperinger kunne fx være baseret på fiskeritype, fartøjernes geografiske base eller handelsforbindelser.

3.2. Mere langsigtede foranstaltninger og initiativer

For at skabe lyse udsigter for fiskerierhvervet på lang sigt er det en forudsætning, at fiskebestandene genoprettes, og der anvendes bæredygtige fangstmetoder. Kommissionen vil fortsætte sig arbejde hen imod disse mål på en lang række felter og opfordrer medlemsstaterne, Europa-Parlamentet og Rådet til at støtte disse foranstaltninger.

3.2.1. *Forbedret fiskeriforvaltning*

3.2.1.1. Hen imod maksimalt bæredygtigt udbytte (MSY)

I reformen af den fælles fiskeripolitik har man især koncentreret sig om de mest truede bestande, som også hører til de kommercielt vigtigste, for at bringe dem inden for sikre biologiske grænser så hurtigt, som det er økonomisk og socialt muligt. Det er uundgåeligt og nødvendigt at fokusere på de mest truede fiskebestande, idet sundere bestande og bæredygtigt fiskeri ville give langt større økonomisk udbytte end i dag.

På verdenstopmødet om bæredygtig udvikling i Johannesburg satte det internationale samfund sit selv det mål, at fiskebestandene skulle forvaltes på MSY-niveau senest i 2015. For EU, som har valgt en økosystembaseret strategi for fiskeriforvaltning i 2002-reformen af den fælles fiskeripolitik, er det ikke blot højst ønskværdigt af hensyn til bevarelse af fiskebestandene, men det vil også bidrage til igen at gøre fiskerierhvervet rentabelt. En fiskeriforvaltningsordning, der giver maksimalt bæredygtigt udbytte, ville også give en række andre væsentlige økonomiske fordele såsom mere forudsigelige forsyninger, øgede mængder af større voksne fisk, der giver en bedre pris, og større forekomst af fisk på fangstpladserne, som giver større indtjening pr. indsatsenhed. Udfordringen består i at gennemføre foranstaltninger, der får bestandene på fode igen, idet det er en forudsætning for at kunne udnytte bestandene på MSY-niveau.

I løbet af første halvdel af 2006 agter Kommissionen med offentliggørelsen af en meddelelse om realisering af MSY-målet i 2015 at indlede en debat om en EU-strategi for gradvis reduktion af fiskeridødeligheden i alle større fiskerier. Samtidig vil arbejdet med genopretnings- og forvaltningsplaner fortsætte, eftersom det er nødvendigt først at gennemføre planer til stabilisering af truede fiskerier, inden der kan udarbejdes strategier for maksimal bæredygtigt udbytte.

3.2.1.2. Økonomisk forvaltning af fiskeriet

Selv om den økonomiske forvaltning af fiskerirettigheder er et rent nationalt anliggende, har metoderne for tildeling, fordeling eller overdragelse af fiskerirettigheder på nationalt plan også indvirkning på flådens økonomiske situation. Det er planen, at der senere i år skal åbnes en debat om disse emner på EU-plan på basis af Kommissionens meddelelse.

3.2.1.3. Forbedret styring af fiskeripolitikken

2002-reformen af den fælles fiskeripolitik indebar, at der skulle oprettes regionale rådgivende råd (RRR'er) med henblik på i højere grad at inddrage aktørerne. Indtil nu er der blevet oprettet tre sådanne råd, mens én er lige ved at være oprettet, og yderligere tre er under forberedelse. Ved at bringe repræsentanter for alle aktører sammen, så de kan rådgive

Kommissionen om fiskeripolitikken, kan RRR'erne spille en vigtig rolle i opbygningen af tillid og styrkelsen af samarbejde mellem aktører, videnskabsfolk og offentlige myndigheder. Dette skulle gerne gøre, at reglerne i højere grad vil blive overholdt, hvilket så igen vil gøre opbygningen og beskyttelsen af fiskebestande mere effektiv.

Det er op til aktørerne at gøre RRR'erne til en succes. Europa-Kommissionen er parat til at gøre sit til at hjælpe denne proces på vej, og i 2007 vil den se på, hvordan RRR'erne fungerer, og tage eventuelle skridt til at optimere RRR'ernes bidrag til forbedret fiskeriforvaltning. De eksisterende strukturer for samråd med aktører såsom Den Rådgivende Komité for Fiskeri og Akvakultur (ACFA) og Udvalget for den Sociale Dialog vil fortsat levere et værdifuldt input til udvikling og gennemførelse af EU-politikker.

3.2.1.4. Tilpasning af fiskeriindsatsen til de disponible ressourcer

Flådeoverkapacitet er et såvel et økonomisk som bevarelsesmæssigt problem. Set ud fra et bevarelsesmæssigt synspunkt kan den ønskede balance mellem udnyttelsesgrad og disponible ressourcer teoretisk skabes ved at fiske med en større flåde i kortere tid eller med en mindre flåde i længere tid. Overkapacitet fører nærmest automatisk til overfiskning og økonomisk utilstrækkelige resultater. Eftersom mange fiskebestande er nedfiskede, og der er behov for yderligere reduktion af fiskeriindsatsen, er EU's fiskeriflåde langt større, end den bør være, hvis alle fartøjer i flåden skal være rentable, især i demersalt fiskeri.

Det haster med at finde en løsning på denne ubalance mellem for stor indsats og disponible ressourcer, hvis EU's fiskerierhverv igen skal blive rentabelt. Ved styret oplægning af fartøjer kan man øge fiskerimulighederne for de fartøjer, der er tilbage i fiskeriet.

En række medlemsstater har for nylig iværksat eller overvejer at iværksætte oplægningsordninger (fx Belgien, Danmark, Frankrig, Irland, Nederlandene og Det Forenede Kongerige). Der kan både ydes national støtte og EU-støtte til oplægning af fiskerifartøjer. Medlemsstaterne og EU bør også se på, hvordan man kan fremme foranstaltninger til reduktion af flådeoverkapaciteten gennem støtte fra den kommende fiskerifond, Den Europæiske Fiskerifond (EFF). Andre foranstaltninger, der kan være med til at justere fiskerikapaciteten, såsom præmien for anvendelse af fiskerifartøjer til andre formål end fiskeri, kan også anvendes.

3.2.2. *Bedre overholdelse af reglerne for fiskeriforvaltning*

Visse fiskeres manglende overholdelse af reglerne udgør en alvorlig økonomisk trussel for dem, der overholder reglerne, og for bestandenes sundhed. Urapporterede fangster og landinger udgør ofte en betydelig procentdel af de samlede fangster. Dette forringer så kvaliteten af den videnskabelige rådgivning, så bestandene bliver endnu mere truede. Det er derfor helt afgørende, at Kommissionen, medlemsstaterne og aktørerne samarbejder om at forbedre overholdelsen.

3.2.2.1. Forbedret håndhævelse og kontrol

Medlemsstaterne skal sørge for, at den fælles fiskeripolitiks bestemmelser håndhæves ordentligt. Kommissionen undersøger, om medlemsstaterne har oprettet et passende kontrolsystem. Det for nyligt oprettede fiskerikontrolagentur i Vigo, der skal begynde sit

arbejde i 2006, giver EU store muligheder for at forbedre fiskerikontrollen og håndhæve fiskeribestemmelserne i hele EU. Kommissionen arbejder i den forbindelse tæt sammen med agenturet. Hvis det er nødvendigt, træffer Kommissionen de fornødne foranstaltninger over for de medlemsstater, som ikke opfylder deres håndhævelsesforpligtelser.

3.2.2.2. Skærpet kamp mod ulovligt, urapporteret og ureguleret (UUU) fiskeri

UUU-fiskeri er en kilde til illoyal konkurrence for EU-flåden. I tråd med EF-handlingsplanen for bekæmpelse af ulovligt, urapporteret og ureguleret fiskeri²⁰ agter Kommissionen at skærpe kampen mod sådant fiskeri i såvel EU-farvande som internationale farvande. Der er store penge i UUU-fiskeri, og det er en integreret del af de involverede aktørers forretningsstrategi. For at komme dette problem til livs vil Kommissionen fokusere på at fratage dem, som driver UUU-fiskeri, deres forventede fortjeneste.

3.2.3. *Hvordan er fiskerimarkederne organiseret, og hvordan fungerer de?*

Kommissionen agter at iværksætte en omfattende evaluering af den nuværende markedsordning for navnlig at se på, hvor effektive de eksisterende mekanismer til forøgelse af det finansielle udbytte af landinger og fangster er, og for i givet fald at indføre nye værktøjer til forbedring af markedsføringen af fisk og fiskevarer. Den har også planer om sammen med brancheorganisationer at undersøge alle muligheder for at øge værditilvæksten for fiskere, der selv står for markedsføringen af deres produkter.

Det ville også være nyttigt med en adfærdskodeks for handel med fisk i EU. Et sådant initiativ bør komme fra fiskerierhvervet. Kommissionen vil opfordre Den Rådgivende Komité for Fiskeri og Akvakultur til at udarbejde en sådan kodeks.

Medlemsstaterne bør gøre fuld brug af mulighederne for EU-støtte (FIUF og derefter EFF) til investeringer, der skal forbedre fiskevarernes kvalitet og give dem større merværdi og forbedre afsætningsstrukturerne.

Miljømærkeordninger kunne også være en måde at differentiere den markedsførte vare på og kunne virke som et kommercielt incitament til at skabe et mere bæredygtigt fiskeri med større værdi. Kommissionen ser gerne, at man i højere grad udnytter de potentielle fordele ved miljømærkeordninger for fiskevarer, og forventer, at den debat, som den for nyligt offentliggjorte meddelelse om dette emne²¹ giver anledning til, vil bære frugt.

3.2.4. *Fremme af forskning i brændstofeffektive og mere miljøvenlige fangstmetoder*

Kommissionen sørger for, at der vil blive taget behørigt hensyn til fiskerierhvervets behov i de årlige arbejdsprogrammer til gennemførelse af syvende rammeprogram for EU-støtte til forskning, og har foreslået, at der skal forskes i øget bæredygtighed og konkurrenceevne inden for fiskeri og akvakultur og i metoder til at mindske indvirkningen på miljøet. Et af de prioriterede områder bør være udvikling af ny teknologi, især forbedret fiskeredskabsdesign.

²⁰ KOM(2002) 180 endelig.

²¹ KOM(2005) 275 endelig.

Der lægges særlig vægt på produktion af vedvarende energi, især udvikling og demonstration af nye biobrændstoffer. Også energieffektivitet og energibesparelse gennem optimering, validering og demonstration af nye koncepter og teknologier for fiskerierhvervet vil få en fremtrædende plads. Kommissionen planlægger at afholde en workshop om energibesparelse i fiskerierhvervet i løbet af foråret 2006. Det kan give anledning til yderligere kommissionsinitiativer senere på året.

3.3. EU-støtte

Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne i hele tilpasningsprocessen anvender EU's finansielle instrumenter for fiskeriet som ledsageforanstaltninger til de nødvendige ændringer for at hjælpe fiskersamfund med at tilpasse sig til den nye situation. Både FIUF (indtil programmeringsperiodens udløb) og EFF (fra den 1. januar 2007 og frem) kan støtte de omstruktureringsforanstaltninger, som medlemsstaterne har vedtaget i deres nationale rednings- og omstruktureringsordninger, og medvirke til at finansiere flådetilpasningsforanstaltninger på længere sigt samt støtte de nødvendige social ændringer i de berørte fiskersamfund.

Hvis EFF-forordningen vedtages tidligt på foråret i 2006, vil Kommissionen overveje at ændre FIUF-forordningen for at samordne visse af dens bestemmelser med de nye bestemmelser, så de resterende FIUF-midler kunne anvendes til gennemførelse af omstruktureringsforanstaltninger. Indtil da godkender Kommissionen undtagelsesvis de anmodninger, som visse medlemsstater allerede har indsendt - uden for den fastsatte periode for indsendelse af ændringer - om ændring af deres FIUF-programmer for 2005 med henblik på at løse den situation, der er beskrevet i denne meddelelse.

Medlemsstaterne forventes at sørge for en passende fordeling af de finansielle midler mellem de forskellige prioriterede områder, der finansieres via EFF. Størrelsen af de midler, der i medlemsstaternes operationelle programmer bevilges til finansiering af foranstaltninger til tilpasning af fiskerflåden, bør afspejle alvoren i den aktuelle økonomiske situation og behovet for igen at gøre fiskerierhvervet rentabelt.

4. KONKLUSIONER

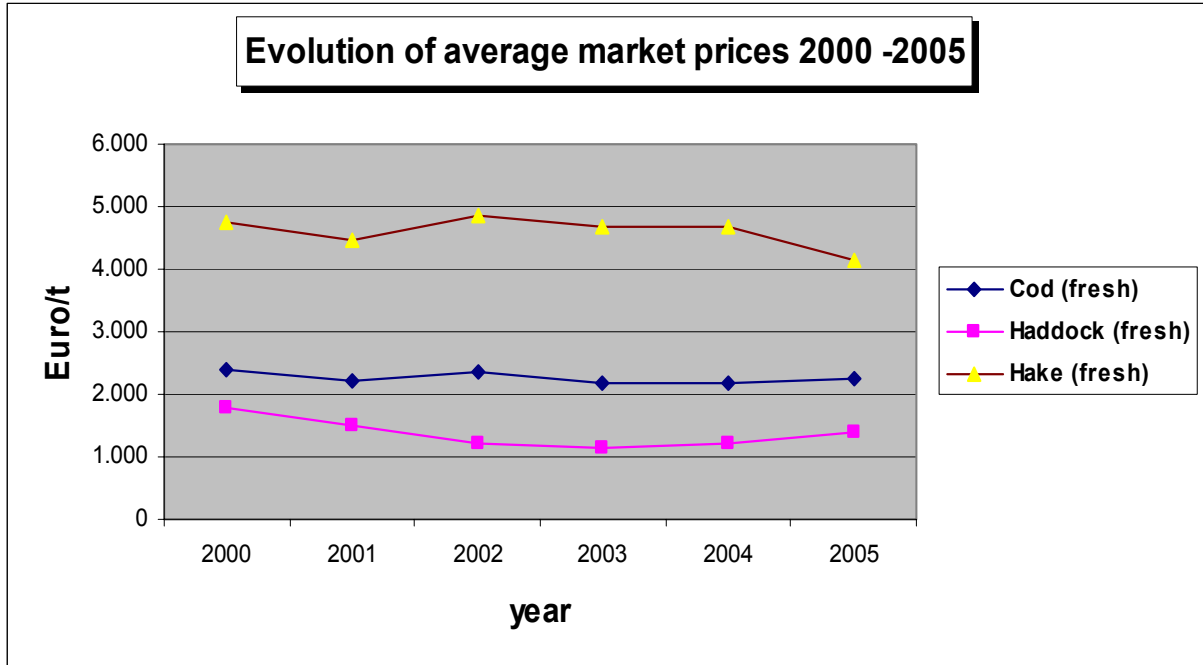
Der findes ingen nem vej ud af fiskerierhvervets aktuelle vanskeligheder. Det er dog muligt igen at gøre fiskerierhvervet rentabelt, og på grund af fiskerierhvervets økonomiske, sociale og kulturelle betydning for kystsamfund i hele EU er det bydende nødvendigt, at det sker.

Alle berørte parter – såvel på EU-plan som på nationalt og regionalt plan – bør støtte fiskerierhvervet i dets omstruktureringsbestrebelse og fokusere på det fælles mål, som er at skabe et bæredygtigt fiskeri.

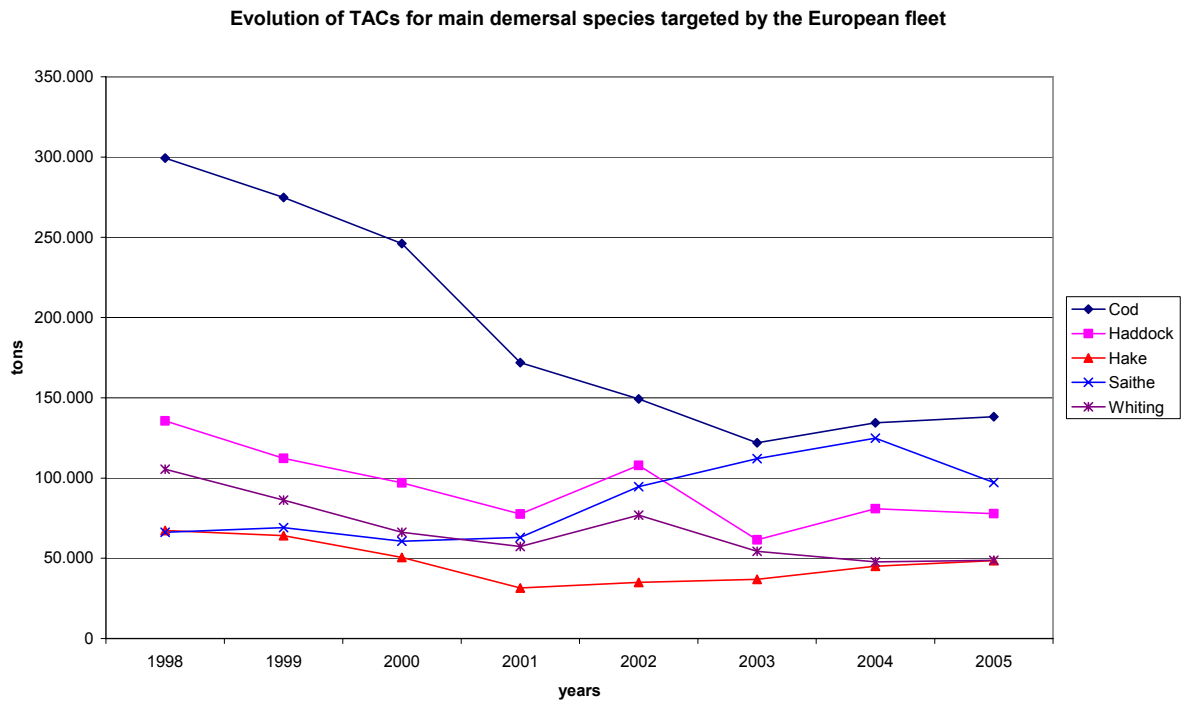
Formålet med denne meddelelse er at skabe en struktur, som giver aktørerne, medlemsstaterne og EU-institutionerne mulighed for at samarbejde om udarbejdelsen af såvel kortsigtede redningsforanstaltninger for kriseramte fiskerivirksomheder som de strukturtilpasninger i fiskerierhvervet, der er nødvendige, for at fiskerierhvervet kan blive rentabelt og driftigt på lang sigt.

ANNEX

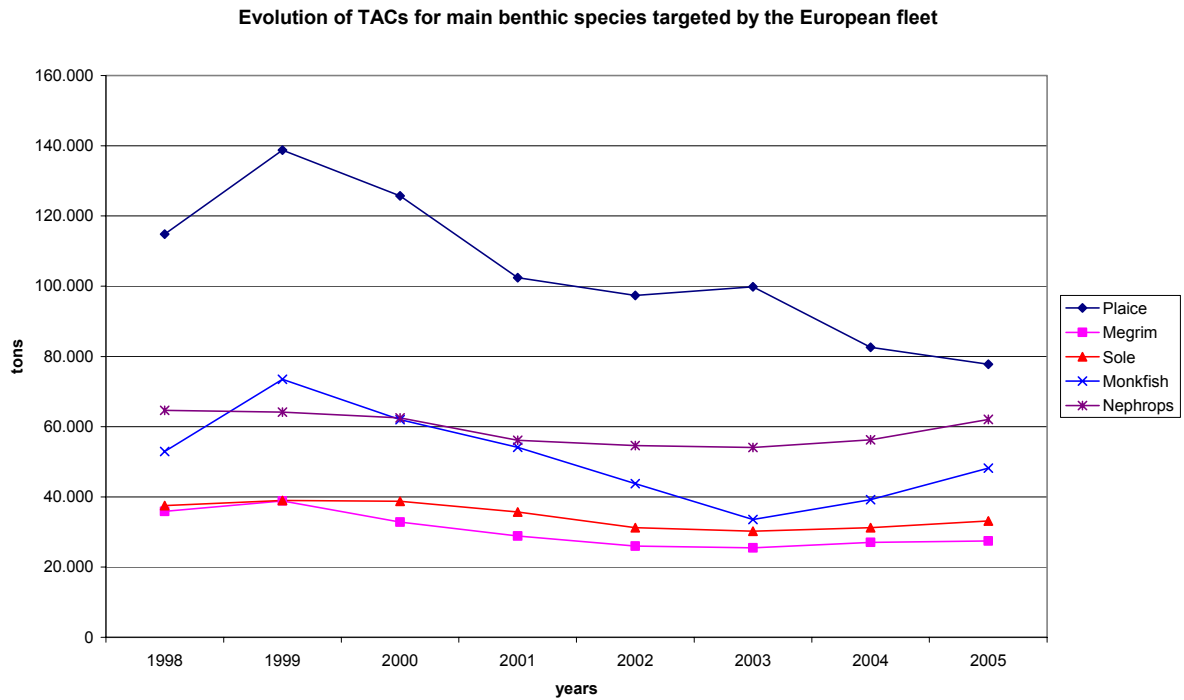
Graph 1: average market prices 2000 – 2005 for cod, haddock and hake (fresh)



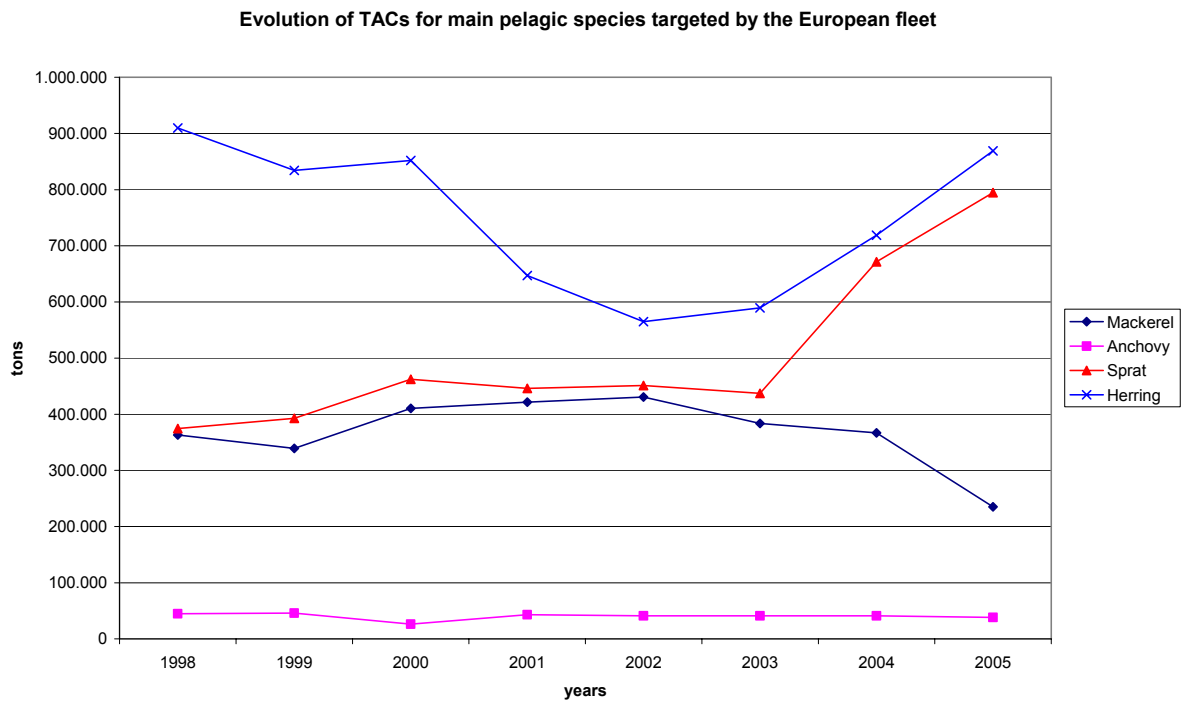
Graph 2a: evolution of TACs for demersal species



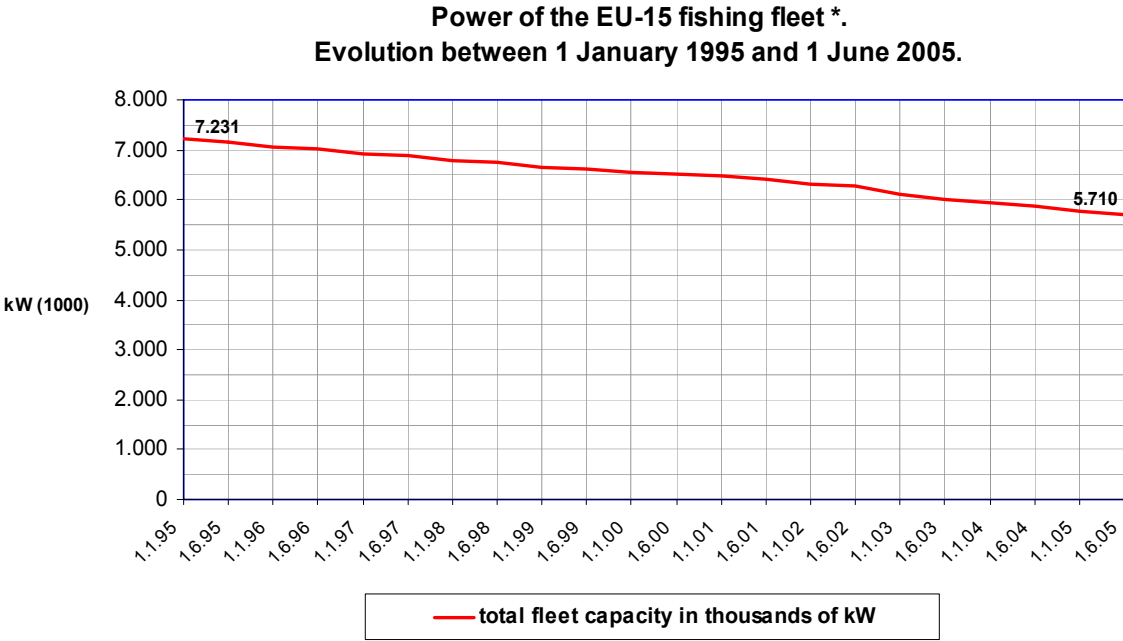
Graph 2b: evolution of TACs for benthic species



Graph 2c: evolution of TACs for pelagic species

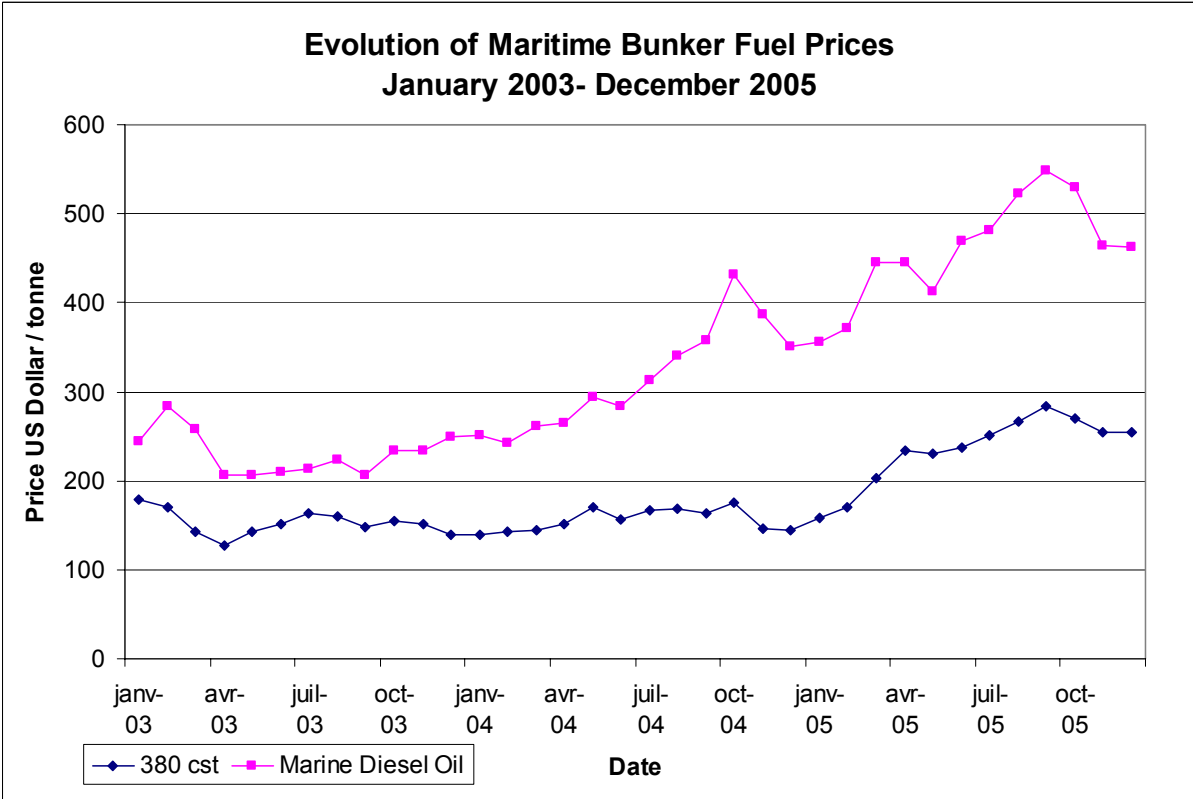


Graph 3: evolution of fleet capacity (power)



* excluding the French Overseas departments

Graph 4: Trend in fuel prices 2003-2005



Source: International Energy Agency (IEA)

Table 1: Estimated impact of increase of fuel costs on income of crew members ('share fishermen')

| | 2004 | 2005 | Difference |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------|
| | % | % | |
| Gross Value | 100 | 100 | |
| Taxes and Fees | 10 | 10 | |
| Operating Costs: | | | |
| - other than fuel. | 15 | 15 | |
| - fuel | 15 | 30 | |
| Total Operating Costs | 30 | 45 | |
| <u>Remainder to be shared</u> | <u>60</u> | <u>45</u> | |
| Share for the Ship-owner | 30 | 22,5 | -25% |
| Share for the Crew | 30 | 22,5 | -25% |

Assumptions:

- (1) Marine fuel oil has doubled in price between 2003 and 2005, from 0,30€ to 0,60€/litre.
- (2) All other factors in income and costs function are supposed to have remained unchanged in % between 2003 and 2005.

Table 2: ICES report 2005 – long-term high yields evaluation

| Area | Number of stocks | Number of stocks evaluated | Number of stocks overfished |
|----------------------------------------------------|------------------|----------------------------|-----------------------------|
| North Sea, eastern channel, Skagerrak and Kattegat | 23 | 12 | 8 |
| West of Scotland | 10 | 3 | 2 |
| Western waters | 26 | 14 | 13 |
| Iberian Atlantic | 11 | 7 | 5 |
| Baltic Sea | 13 | 2 | 2 |
| Widely distributed ²² | 5 | 5 | 2 |
| Total | 91 | 43 | 35 |

²² Including depleted pelagic shark stocks.

Table 3: Fuel cost as a percentage of the value of landings - some examples (data from 2003, i.e. before the recent price increases for fuel)

| Member State | Segment | Number of vessels | Total kW | Type of gear | Target species | Value of landings M€ | Fuel cost M€ and % of landing |
|--------------|---------------------------------------|-------------------|----------|--------------|----------------|----------------------|-------------------------------|
| LT | Baltic Trawlers < 24 m | 48 | 9.900 | T | BDP | 3,40 | 1,00 29,4% |
| EL | Thermaikos Trawlers < 24m | 14 | 4.100 | T | D | 2,00 | 0,50 25,0% |
| PT | NAFO Trawlers | 14 | 28.100 | T | BD | 31,30 | 7,60 24,3% |
| SE | Pelagic trawlers purse seiners > 24 m | 55 | 63.600 | PO | P | 41,30 | 9,40 22,8% |
| BE | Beam trawlers > 24 m | 58 | 49.400 | T | B | 66,60 | 14,80 22,2% |
| FR | Mediterranean trawlers 18-25 m | 140 | 41.700 | T | DP | 68,80 | 12,60 18,3% |
| LV | Gillnetters | 60 | 9.500 | P | D | 5,60 | 1,00 17,9% |
| DE | Baltic Trawlers | 93 | 18.200 | T | DP | 12,60 | 2,10 16,7% |
| IE | Polyvalent 18 -< 24m | 133 | 43.200 | PO | D | 60,20 | 9,50 15,8% |
| ES | 300 fleet | 196 | 99.000 | PO | D | 201,40 | 29,70 14,7% |
| UK | Scottish nephrops trawlers | 296 | 44.900 | T | BD | 69,70 | 10,10 14,5% |
| NL | Pelagic freezer trawlers | 17 | 99.000 | T | P | 143,30 | 20,50 14,3% |
| NL | Beam trawlers <= 24 m | 173 | 37.900 | T | BD | 56,70 | 7,90 13,9% |
| DK | Trawlers < 24m | 375 | 85.500 | T | DP | 88,40 | 12,00 13,6% |
| UK | Scallop trawlers | 237 | 47.400 | T | B | 70,60 | 9,40 13,3% |
| PT | Longliners | 26 | 11.000 | P | P | 11,50 | 1,50 13,0% |
| FI | Coastal vessels | 188 | 15.600 | P | P | 6,00 | 0,60 10,0% |
| DE | Shrimp Beam Trawlers | 289 | 49.600 | T | B | 55,10 | 5,10 9,3% |
| SE | Gillnetters >= 12 m | 49 | 7.800 | P | D | 3,80 | 0,30 7,9% |
| FR | Atlantic longliners | 174 | 16.000 | P | P | 14,00 | 1,00 7,1% |
| DK | Danish gillnetters | 380 | 37.300 | P | D | 49,10 | 2,70 5,5% |
| ES | Galician Purse Seiners | 209 | 35.500 | S | P | 36,00 | 1,80 5,0% |

Source: Economic Performance of Selected European Fishing Fleets (Annual Report 2004 based on 2003 accounts)

Targeted species: D demersal, P pelagic, B benthic

Type of gear: T Trawler, S Seiner, PO Polyvalent, P Passive gear