

040843/EU XXIII.GP
Eingelangt am 09/07/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 2.7.2008
KOM(2008) 453 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

**zur Förderung der Anpassung der Fischereiflotten der Europäischen Union an die
wirtschaftlichen Folgen der gestiegenen Treibstoffpreise**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

zur Förderung der Anpassung der Fischereiflotten der Europäischen Union an die wirtschaftlichen Folgen der gestiegenen Treibstoffpreise

1. Einleitung

Für die Europäische Union (EU) ist es von grundlegendem Interesse, die Nachhaltigkeit im Fischereisektor zu sichern. Die Fischerei ist für die Wirtschaft mehrerer Küstenregionen von zentraler Bedeutung. Die europäische Fischerei leistet einen wesentlichen Beitrag zur Ernährungssicherung und zur Gesundheit der Bevölkerung, indem sie die Verbraucher in der EU mit einer breiten Palette hochwertiger lokaler Erzeugnisse versorgt.

Der EU-Fischereisektor befindet sich seit langem in einem Teufelskreis aus geringer Wirtschaftlichkeit und Überfischung der Bestände infolge beträchtlicher Überkapazitäten. Seit der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) von 2002 wurden etliche Maßnahmen eingeleitet, um einen Ausweg aus diesem Teufelskreis zu finden. Zahlreiche Segmente der EU-Fischereiflotte sind aber auch weiterhin von Überkapazitäten und einem zu großen Fischereiaufwand geprägt, wodurch die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Sektors nach wie vor bedroht ist.

Die EU-Fangmengen sind seit 1993 stetig – um durchschnittlich 2 % pro Jahr – zurückgegangen, was zu anhaltenden Einkommensrückgängen (-25 % seit Anfang der Neunzigerjahre) geführt hat. Insbesondere die demersalen Bestände sind in den letzten Jahren fast alle zurückgegangen, sodass sie sich gegenwärtig nicht auf nachhaltigem Niveau befinden. Hinzu kommt, dass die Marktpreise stabil geblieben oder sogar gesunken sind. Bei sinkenden Einnahmen und zu viel investiertem Kapital (schätzungsweise etwa 40 % zuviel) sind Änderungen bei den Betriebskosten mit einer beträchtlichen Hebelwirkung verbunden, was sich über mehrere Jahre hinweg dramatisch auf die Gewinnspannen des Sektors ausgewirkt hat. Wegen der unzureichenden Kapitalrendite hat sich die Modernisierung verzögert, sodass die Wettbewerbsfähigkeit des Fischereisektors weiter zurückgegangen ist.

Vor dem Hintergrund dieses strukturellen Ungleichgewichts war der weltweite starke Anstieg des Ölpreises mit verheerenden Auswirkungen verbunden. Der internationale Brent-Ölpreis hat sich von 20 USD/Barrel im Jahre 2002 auf 130 USD/Barrel im Juni 2008 mehr als verfünffacht und bisher gibt es keine Anzeichen für eine Unterbrechung dieses Trends. Der Rohölpreis ist seit Januar 2008 um 35 % (in USD) bzw. um 22 % (in EUR) gestiegen. Die Preise für Schiffstreibstoff in der EU sind seit 2002 um etwa 240 % gestiegen (wobei der Anstieg durch die Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar teilweise abgefedert werden konnte) und betragen nunmehr in vielen Fällen mehr als 0,7 EUR/Liter, obwohl der in der Fischerei eingesetzte Schiffstreibstoff schon jetzt von der Mineralölsteuer befreit ist.

Die von dem Anstieg des Treibstoffpreises am stärksten betroffenen Flottensegmente sind die Fischereifahrzeuge mit Schleppgerät (z. B. Trawler), die in der Regel über sehr leistungsstarke Motoren verfügen. In einigen Fällen (etwa bei Baumkurrenkuttern aus dem Vereinigten Königreich bzw. den Niederlanden) belaufen sich die Treibstoffkosten auf bis

zu 60 % des Anlandewertes. Die Auswirkungen auf Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät (z. B. Fallen, Kiemennetzen, Langleinen) sind in Anbetracht der Art der Fangtätigkeiten deutlich geringer; die Treibstoffkosten liegen aber auch hier zwischen 5 und 20 % des Anlandewertes. Viele Flotten der handwerklichen Fischerei sind dieser letztgenannten Kategorie zuzuordnen.

Normalerweise sollten diese gestiegenen Kosten in den Fischpreisen ihren Niederschlag finden. Die Erstverkaufspreise für Fisch stagnieren jedoch seit etwa zehn Jahren, sodass es den Fischern nicht möglich war, die gestiegenen Kosten über die Vermarktungskette an die Kunden weiterzugeben. Dies ist unter anderem auf die große Kaufkraft der Verarbeitungs- und Vermarktungsunternehmen zurückzuführen, die auf dem Weltmarkt zu niedrigen Einfuhrpreisen Fisch – einschließlich großer Mengen aus der illegalen, nicht gemeldeten oder unregulierten Fischerei (IUU-Fischerei) – kaufen können.

Die Fischerei ist nicht der einzige Wirtschaftszweig, der von den infolge hoher Ölpreise aufgetretenen Problemen betroffen ist, wie in der aktuellen Kommissionsmitteilung zu den Ölpreisen¹ und auf dem jüngsten Gipfeltreffen des Europäischen Rates zum Ausdruck gebracht wurde. Die Kommission stellte ferner fest, dass die stark gestiegenen Ölpreise im Wesentlichen eine strukturelle Erscheinung darstellen und auch in Zukunft kein Preisrückgang zu erwarten ist. Im Fischereisektor ist das Problem jedoch besonders komplex, wie der Europäische Rat in seinen Schlussfolgerungen des Juni-Gipfels hervorgehoben hat. Die Besonderheit liegt darin, dass der wirtschaftliche Druck von zwei Seiten – der Ressourcen- und der Marktseite – ausgeübt wird, wodurch es dem Sektor erschwert wird, diesem Druck zu widerstehen. Hinzu kommt, dass fast der gesamte Sektor aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht, die in Randregionen konzentriert sind, welche wiederum sowohl hinsichtlich des Einkommens als auch hinsichtlich der Beschäftigungsmöglichkeiten stark von der Fischerei abhängig sind.

Die Kommission hat 2006 eine Mitteilung vorgelegt, in der sie diese wirtschaftlichen Schwierigkeiten einräumt und einige Politikinstrumente umreißt, mit deren Hilfe diese Probleme auf EU-Ebene sowie auf nationaler Ebene angegangen werden können. Seitdem sind jedoch die Treibstoffpreise dramatisch gestiegen und die Lage hat sich weiter verschärft. Deshalb muss jetzt dringend gehandelt und auch die Chance für durchgreifendere Maßnahmen genutzt werden, um eine ernsthafte Krise des EU-Fischereisektors abzuwenden und die so sehr erforderliche Umstrukturierung voranzutreiben.

Die Kommission schlägt deshalb ein Paket von Dringlichkeitsmaßnahmen vor, mit dem die unmittelbaren sozialen und wirtschaftlichen Härten aufgefangen werden sollen und zugleich ein langfristiger Beitrag zum Abbau der strukturbedingten Überkapazitäten angestrebt wird. Die Maßnahmen müssen EU-weit angewandt und aufeinander abgestimmt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten oder Flotten zu vermeiden.

2. Grundsätze des Maßnahmenpakets

Umfassende Anpassung der EU-Flotte an die Anforderungen der wirtschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit

¹ Maßnahmen gegen die steigenden Ölpreise, KOM (2008) 384, Brüssel, 13.6.2008.

In Anbetracht der durch die hohen Treibstoffpreise ausgelösten Krise ist es dringender denn je, die Strukturprobleme des Sektors radikal anzugehen. Das Paket ist deshalb in erster Linie darauf ausgerichtet, Überkapazitäten der Fischereiflotten abzubauen und zugleich dafür zu sorgen, dass die Fischereifahrzeuge ihrer Tätigkeit effizienter und mit höherer Produktivität nachgehen können, womit ein Beitrag zu größerer Wettbewerbsfähigkeit des Sektors geleistet wird; Maßnahmen, die einen Ausbau der Flottenkapazität oder eine Steigerung des Fischereiaufwands zur Folge hätten, sind nicht zulässig. Das Paket behandelt außerdem das Problem der hohen Treibstoffabhängigkeit, die durch Modernisierung und durch Umstellung auf Fangtechniken und Fanggeräte mit niedrigerem Treibstoffverbrauch reduziert werden kann. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen werden dazu beitragen, die Energieeffizienz zu verbessern und die Gesamtemissionen der Fischereiflotte zu senken. Zugleich wird der Einsatz besonders umweltschädigender Fangtechniken (z. B. der Grundschleppnetzfisherei) zurückgeschraubt. Das Paket ist ferner darauf ausgerichtet, den Erstverkaufswert von Fisch anzuheben.

Soforthilfe für den Fischereisektor zur Abfederung in sozialen und wirtschaftlichen Härtefällen

Die derzeitige Situation ist für große Teile des Sektors auf Dauer nicht tragfähig. Immer mehr Fischereifahrzeuge bleiben im Hafen, weil es für sie unter den derzeitigen Umständen unrentabel wäre, überhaupt auszulaufen. Vor allem Besatzungsmitglieder, deren Einkommen in den letzten Monaten gesunken ist, brauchen vorübergehend Hilfe. Auch die Schiffseigner brauchen eine Atempause, um die Umstrukturierung in Angriff zu nehmen, da diese den einzigen Weg darstellt, um langfristig Abhilfe zu schaffen. In dem Paket sind dementsprechend einige zeitlich befristete Sofortmaßnahmen vorgesehen; diese sind vor allem sozialer Art.

Schwerpunktmäßige Unterstützung besonders stark betroffener Flottensegmente durch Flottenanpassungsprogramme

Die EU und die Mitgliedstaaten müssen ihre Bestrebungen und Ressourcen dort konzentrieren, wo diese am dringendsten benötigt werden und den Schwächsten zugute kommen. Dieser Grundsatz ist anschließend in spezifische Maßnahmen umzusetzen, die insbesondere die Auswahl der Begünstigten sowie Ausnahmeregelungen zu den derzeit geltenden Schwellenwerten im Rahmen der EFF-Verordnung betreffen. Die hohen Treibstoffpreise wirken sich auf den gesamten Fischereisektor aus; das Effizienzsteigerungspotenzial ist jedoch in den am stärksten betroffenen Teilsektoren am größten. Das Paket richtet sich deshalb vor allem an Flottensegmente, in denen der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtproduktionskosten (mit wenigstens 30 %) besonders hoch ist. Diese Flottensegmente sollten verschiedene Arten von Fördermitteln erhalten, sofern sie ein ausführliches Flottenanpassungsprogramm vorlegen, in dem unter anderem eine beträchtliche endgültige Reduzierung der Fischereiflottenkapazität (um wenigstens 30 %) und eine wesentliche Verbesserung der Energieeffizienz vorgesehen sind.

Koordiniertes Vorgehen der EU durch verstärkten Einsatz des EFF sowie möglicherweise weiterer Fonds und Instrumente der EU

Für die jetzige EU-weite Notsituation bedarf es aufeinander abgestimmter Lösungen auf EU-Ebene. Da die EU gemeinsame Fischbestände und einen gemeinsamen Markt für Fischereierzeugnisse hat, sind unkoordinierte nationale Alleingänge zu vermeiden, weil sie zu einer bloßen Verlagerung der Probleme führen könnten, wodurch der faire Wettbewerb

unter den Mitgliedstaaten beeinträchtigt würde. Deshalb basiert das Paket grundlegend auf einem verstärkten Einsatz des Europäischen Fischereifonds (EFF), denn dieser ist das GFP-Instrument zur Unterstützung des Sektors schlechthin. Das Paket sieht vor, geltende EFF-Bestimmungen und Verfahren ausnahmsweise und vorübergehend anzupassen, damit sie der aktuellen Lage besser gerecht werden. Dadurch sollen Mittel zum sofortigen Einsatz für Strukturmaßnahmen sowie für übergangsweise Begleitmaßnahmen freigegeben werden, wie es die aktuelle Wirtschaftskrise erforderlich macht.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre operationellen Programme im Rahmen des EFF dahingehend zu überarbeiten, dass bei der Mittelaufteilung unter den Prioritätsachsen die Maßnahmen im Rahmen der Prioritätsachse 1 in den nächsten zwei Jahren mehr Gewicht erhalten als bislang vorgesehen. Die Kommission wird außerdem Ausnahmeregelungen zur EFF-Verordnung vorschlagen, damit die Mitgliedstaaten höhere Vorschussbeträge für die operationellen Programme erhalten können und die Obergrenze für die Beteiligung des EFF an den entsprechenden Maßnahmen angehoben wird.

In Anbetracht des Ausmaßes der Krise und des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen bedarf es jedoch zusätzlicher Finanzmittel. Die Kommission beabsichtigt deshalb, zusätzliche EU-Finanzmittel für diese Maßnahmen bereitzustellen; nähere Angaben finden sich in Abschnitt 6 der vorliegenden Mitteilung.

Auch Erleichterungen bei der Genehmigung staatlicher Beihilfen, die zur Begleitung des Prozesses gewährt werden, wären denkbar; hierzu müssten geltende Bestimmungen gegebenenfalls angepasst werden, ohne dass jedoch Rechtsgrundsätze in diesem Bereich angetastet würden. Das Paket wird sorgfältig zusammengestellt, damit die WTO-Bestimmungen eingehalten werden und die Kohärenz mit den laufenden Verhandlungen über Beihilfen im Fischereisektor gewahrt wird.

3. Maßnahmenpaket

Das Paket besteht vor allem aus Maßnahmen, die auf zeitlich befristeten Ausnahmeregelungen zu den EFF-Vorschriften basieren, um eine schnellere Anpassung der Gemeinschaftsflotte an die aktuelle Lage zu fördern und befristete Unterstützungsmaßnahmen anzubieten, mit denen die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen während der Übergangsphase abgemildert werden. Es wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten, Programme zur Flottenanpassung für diejenigen Flotten auszuarbeiten, bei denen die Treibstoffabhängigkeit am größten ist und die somit von der derzeitigen Überkapazität am stärksten betroffen sind.

Das Paket wird in erster Linie in Form eines Vorschlags für eine Verordnung des Rates vorgelegt, mit der eine zeitlich befristete Ad-hoc-Sonderregelung mit Ausnahmen von einigen Bestimmungen der EFF-Verordnung bis Ende 2010 eingeführt werden soll.

4. Maßnahmen

Fünf Gruppen von Maßnahmen werden ins Auge gefasst: Sofortmaßnahmen, Umstrukturierungsmaßnahmen, horizontale Maßnahmen, Marktmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Erleichterung der Inanspruchnahme des EFF.

4.1. Sofortmaßnahmen

4.1.1. Außerordentliche Dringlichkeitshilfen bei vorübergehender Einstellung der Fangtätigkeit

Um es den Mitgliedstaaten und den Fischereiunternehmen zu ermöglichen, die notwendigen Umstrukturierungs- und Anpassungsinitiativen zu entwickeln, schlägt die Kommission vor, den Mitgliedstaaten zu erlauben, Dringlichkeitshilfen bei vorübergehender Einstellung der Fangtätigkeit für einen Zeitraum von bis zu drei Monaten (der vor dem 30.11.2008 beginnen muss) zu gewähren. Mit diesen Mitteln können die Personalkosten für die Besatzung sowie die Fixkosten der Schiffe finanziert werden. Die Maßnahme gilt nur in Fällen, in denen sich das begünstigte Unternehmen ausdrücklich zur Teilnahme an der Umstrukturierung zwecks Reduzierung der Flottenkapazität und des Fischereiaufwands verpflichtet hat; diese kann z. B. im Rahmen von Flottenanpassungsprogrammen (siehe unten), Plänen zur Anpassung des Fischereiaufwands, nationalen Stilllegungsregelungen, Fangplänen oder sonstigen Umstrukturierungs- bzw. Modernisierungsmaßnahmen erfolgen. Die Umstrukturierung muss binnen sechs Monaten ab dem Datum des Inkrafttretens der in Abschnitt 3 genannten Ratsverordnung beginnen (anderenfalls ist die Beihilfe zurückzuzahlen).

Der Beitrag der öffentlichen Hand zu dieser Maßnahme beträgt höchstens 400 Mio. EUR; die Aufteilung unter den Mitgliedstaaten erfolgt nach dem für die Aufteilung der EFF-Mittel verwendeten Schlüssel. Bezüglich der in der EFF-Verordnung vorgesehenen Schwellenwerte (Laufzeit und Finanzmittel) für Maßnahmen zur vorübergehenden Einstellung der Fischereitätigkeit soll die oben genannte vorübergehende Einstellung nicht berücksichtigt werden.

Die vorübergehende Einstellung der Fischereitätigkeit ist so zu konzipieren, dass ein verstärkter wirtschaftlicher Nutzen durch Förderung der Bestandserholung und/oder der Schaffung günstigerer Vermarktungsbedingungen zu erwarten ist. Deshalb sollen die Mitgliedstaaten bei der Festsetzung des Zeitraums der vorübergehenden Einstellung der Fangtätigkeit Aspekte der biologischen Dynamik, saisonbedingte Fragen sowie Marktfaktoren berücksichtigen.

4.2. Umstrukturierungsmaßnahmen (Flottenanpassungsprogramme)

Die Flotten können im Rahmen der Sondermaßnahmen gefördert werden, wenn sie Flottenanpassungsprogramme erarbeiten, die von den jeweiligen Mitgliedstaaten genehmigt werden müssen. Für die Flottenanpassungsprogramme gelten die folgenden obligatorischen Voraussetzungen:

- der durchschnittliche Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtproduktionskosten beträgt wenigstens 30 %,
- die endgültige Reduzierung der Fischereiflottenkapazität um wenigstens 30 % ist vorgesehen. Mit dem Paket sollen Maßnahmen eingeführt werden, die die Einhaltung der Bedingungen sowie der Ziele der Flottenanpassungsprogramme, einschließlich der Reduzierung der Flottenkapazität um wenigstens 30 %, gewährleisten. Unter außergewöhnlichen Umständen und nur für Mitgliedstaaten, deren Flotte aus weniger als 100 Schiffen besteht, kann dieser Schwellenwert reduziert werden, sofern eine

Reduzierung um 30 % die Lebensfähigkeit der von dieser Flotte abhängigen Wirtschaftszweige überproportional beeinträchtigen würde.

Die Kommission wird dafür sorgen, dass geeignete Kontrollmechanismen eingerichtet werden, um die Einhaltung der von Mitgliedstaaten und Unternehmen im Rahmen der Umsetzung übernommenen Verpflichtungen zu gewährleisten. Bei Nichteinhaltung werden Sanktionen verhängt, das heißt, dass Beihilfen, die unter Verstoß gegen die in der oben genannten Ratsverordnung vorgeschriebenen Bedingungen und Anforderungen gewährt werden, zurückzuzahlen sind.

Die Kommission wird insbesondere die Einhaltung der Auflagen hinsichtlich der endgültigen Reduzierung der Flottenkapazität im Rahmen der Flottenanpassungsprogramme genau beobachten. Dementsprechend müssen Schiffe, die für eine endgültige Stilllegung vorgesehen sind, ihre Fangtätigkeit innerhalb von sechs Monaten nach Annahme des Flottenanpassungsprogramms endgültig einstellen.

Die folgenden Maßnahmen sind nur für Schiffe und/oder Fischer zulässig, die an Flottenanpassungsprogrammen beteiligt sind.

4.2.1. Leichter Zugang zu EFF-Prämien für die endgültige Stilllegung von Fischereifahrzeugen, deren Flotten umstrukturiert werden

Die Kommission schlägt eine Ausnahmeregelung zu den EFF-Vorschriften vor, um bestehende Zugangsbeschränkungen hinsichtlich der Prämien für die endgültige Stilllegung bei Flotten, die an einem Flottenanpassungsprogramm teilnehmen, unter der Bedingung aufzuheben, dass Fischereifahrzeuge, die solche Prämien erhalten, ihre Fangtätigkeit unverzüglich einstellen. Die Behörden der Mitgliedstaaten müssen dafür sorgen, dass nach erfolgreicher Flottenumstrukturierung ausreichende Managementinstrumente zur Verfügung stehen, um künftig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kapazität und Ressourcen zu gewährleisten.

4.2.2. Zusätzliche Beihilfen für die vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Die Kommission schlägt vor, dass Fischereifahrzeuge, die an einem Flottenanpassungsprogramm teilnehmen, künftig Beihilfen für zusätzliche Monate, in denen sie ihre Fangtätigkeit vorübergehend einstellen, erhalten dürfen, sofern die Durchführung vor dem 31.12.2009 erfolgt. In Bezug auf die in der EFF-Verordnung vorgesehenen Schwellenwerte (Laufzeit und Finanzmittel) für Maßnahmen zur vorübergehenden Einstellung der Fischereitätigkeit soll diese vorübergehende Einstellung nicht berücksichtigt werden. Die Beihilfe soll dazu beitragen, die Personalkosten für die Besatzung sowie die Fixkosten der Schiffe zu finanzieren.

Die Beihilfe darf höchstens für die folgenden Zeiträume gewährt werden:

- für 3 Monate bei Schiffen, die abgewrackt werden oder neue Motoren erhalten sollen; für höchstens 3 weitere Monate nach dem 1.1.2010, sofern die Umstrukturierung zu jenem Zeitpunkt immer noch nicht abgeschlossen ist,
- für sechs Wochen bei anderen, an sonstigen Maßnahmen im Rahmen eines Flottenanpassungsprogramms beteiligten Schiffen.

Der Beitrag der öffentlichen Hand zu dieser Maßnahme beträgt höchstens 400 Mio. EUR; die Aufteilung unter den Mitgliedstaaten erfolgt nach dem für die Aufteilung der EFF-Mittel verwendeten Schlüssel. Bezüglich der in der EFF-Verordnung vorgesehenen Schwellenwerte (Laufzeit und Finanzmittel) für Maßnahmen zur vorübergehenden Einstellung der Fischereitätigkeit soll die oben genannte vorübergehende Einstellung nicht berücksichtigt werden.

4.2.3. Steigerung der Intensität von Beihilfen zur Schiffsmodernisierung

Gegenwärtig müssen private Investoren zur Finanzierung von Investitionen an Bord zu 60 % bei Investitionen für neues Fanggerät bzw. zu 80 % bei Investitionen für Austauschmotoren beitragen. Um den Fischereiunternehmen wesentliche zusätzliche Anreize für den Einsatz effizienterer Schiffe und Fanggeräte zu bieten, schlägt die Kommission vor, den obligatorischen Anteil der privaten Investoren an den Kosten für Schiffsmodernisierungsmaßnahmen zu senken, sofern die Investitionen energiesparende Ausrüstungen, Motoren oder Fanggeräte betreffen. Der Prozentsatz soll von den Mitgliedstaaten nach objektiven Kriterien, etwa dem Alter des betreffenden Schiffes, dem Ausmaß der Energieeffizienzverbesserung und dem Umfang des im Flottenanpassungsprogramm vorgesehenen Kapazitätsabbaus, festgesetzt werden. Der obligatorische Anteil der privaten Investoren sollte jedoch nicht weniger als 40 % der Investitionskosten betragen.

Auch Beihilfen zur Modernisierung der Fanggeräte und Ausrüstungen von Schiffen, die weniger als 5 Jahre alt sind, sollen zugelassen werden, sofern die Maßnahmen eine erhebliche Senkung des Energieverbrauchs bewirken.

4.2.4. Zulässigkeit von Beihilfen für die teilweise Stilllegung in Fällen, in denen Altschiffe durch kleinere, energieeffizientere Schiffe ersetzt werden

Die Kommission schlägt vor, dass ein Schiffseigner, der ein oder mehrere Schiffe abwrackt und durch ein neues Fischereifahrzeug ersetzt, das kleiner ist und weniger Treibstoff verbraucht, unter Umständen eine Abwrackungsprämie für die teilweise Stilllegung erhalten kann, wobei sich die Höhe der Prämie aus der Differenz zwischen der Kapazität der abgewrackten Schiffe und der Kapazität des Ersatzschiffes ergibt. Im Rahmen der teilweisen Stilllegung dürfen die Mitgliedstaaten höchstens 25 % der insgesamt endgültig stillgelegten Kapazität des betreffenden Flottenanpassungsprogramms ersetzen.

Der Vorschlag erlaubt ein flexibleres Vorgehen bei der Abwrackung von Schiffen. Die Maßnahmen müssen jedoch sorgfältig konzipiert werden, damit sie nicht nur der Umstrukturierung der Flotte, sondern auch dem übergeordneten Ziel der Bestandserhaltung zugute kommen. Die Kapazität des neuen Schiffes muss geringer ausfallen als die stillgelegte Kapazität; das Verhältnis zwischen neuer und alter Kapazität darf 2:5 nicht übersteigen. Darüber hinaus sollte diese Maßnahme nur zulässig sein, sofern das Flottenanpassungsprogramm einen großen Teil der Schiffe einer homogenen Flotte betrifft.

4.3. Horizontale Maßnahmen (ohne Flottenanpassungsprogramme)

4.3.1. Anhebung der EFF-Beihilfeintensität für Treibstoff sparende Ausrüstungen

Die Kommission schlägt vor, den obligatorischen Anteil der privaten Investoren bei Investitionen an Bord für Ausrüstungen, die zu einer erheblichen Senkung des Treibstoffverbrauchs beitragen, zu reduzieren (40 %).

4.3.2. Beratung hinsichtlich der Energiebilanz und der Ausarbeitung von Umstrukturierungsplänen

Die Kommission schlägt vor, die EFF-Vorschriften über kollektive Aktionen anzupassen, damit die Mitgliedstaaten Schiffseigner, die Expertenwissen hinsichtlich der Energiebilanz und der Ausarbeitung von Umstrukturierungs- bzw. Modernisierungsplänen in Anspruch nehmen wollen, finanziell unterstützen können.

4.3.3. Erweiterung des Kreises von Personen, die aus dem EFF finanzierte sozioökonomische Maßnahmen in Anspruch nehmen dürfen

Beihilfen im Rahmen des EFF bei vorzeitigem Ausscheiden einschließlich des Vorruhestands werden derzeit nur Fischern gewährt. Die Kommission schlägt vor, solche Beihilfen auch für Arbeitnehmer in anderen fischereibezogenen Bereichen (z. B. Auktionshallen, Hafendienstleistungen usw.) zuzulassen, um Problemen entgegenzutreten, die sich aus Schließungen und Konsolidierungen infolge zurückgegangener Fangtätigkeiten ergeben.

4.3.4. Förderung von Forschung und technischen Verbesserungen für Schiffe/Motoren/Ausrüstungen/Fanggeräte, um den Energieverbrauch zu reduzieren, sowie Ausweitung der Förderfähigkeit von Pilotprojekten

Forschungsarbeiten zur Energieeffizienz in der Fischerei sind auch langfristig von grundlegender Bedeutung, sodass mehr Fördermittel für technische Entwicklungen in diesem Bereich zur Verfügung gestellt werden sollten. Die Kommission schlägt deshalb vor, die Vorschriften über die Förderfähigkeit aus EFF-Mitteln anzupassen, damit die Mitgliedstaaten Pilotprojekte vorantreiben können, die darauf abzielen, den Energieverbrauch durch technische Verbesserungen zu senken.

EU-weite Forschungsprojekte sind bereits angelaufen und haben es verdient, nach Projektabschluss einen angemessenen Bekanntheitsgrad ihrer Ergebnisse zu erreichen². Die Kommission wird weiterhin nach Lösungen suchen, um gemeinsam mit anderen Wirtschaftszweigen weitere Forschungsprogramme und Studien in diesem Bereich voranzutreiben.

Der Fischereisektor könnte außerdem einzelstaatliche Einrichtungen, die in der Forschungsförderung tätig sind, ermutigen, im Rahmen von Netzwerken wie beispielsweise ERA-NET³ Forschungstätigkeiten in diesem Bereich in Betracht zu ziehen. In diesem Zusammenhang soll in der geplanten Kommissionsmitteilung „*Eine Meeresforschungsstrategie für Europa*“ ein strategischer Ansatz vorgeschlagen werden, der über die derzeitige Koordinierung mehrerer meeresforschungsbezogener ERA-NET-Aktionen hinausgeht.

² Studie der Europäischen Kommission „Energy Saving in Fisheries“ (ESIF) FISH/2006/17, Website der Europäischen Kommission zur Energieeffizienz in der Fischerei (voraussichtlich ab September 2008), Projekte im Rahmen des 6. Forschungs-Rahmenprogramms der Europäischen Kommission „HOP – Macro-economic impact of High Oil Price in Europe“ und „Superior life-time operation economy of ship propellers“; www.hop-project.eu, <http://canal.etsin.upm.es/superprop/>.

³ Die Aufgabe von ERA-NET besteht darin, die Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen nationalen und regionalen Forschungsprogrammen zu fördern.

4.4. Marktmaßnahmen

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, den Stakeholdern die Gelegenheit und die Finanzmittel für Maßnahmen zu bieten, um insbesondere den Erstverkaufswert von Fisch zu erhöhen. Hierfür sollen sowohl die bisher fast ungenutzten Möglichkeiten des EFF als auch die Möglichkeiten im Rahmen der gemeinsamen Marktorganisation gemäß der Verordnung (EG) Nr. 104/2000 des Rates zum Einsatz kommen. Die Kommission schlägt vor, Initiativen mit folgenden Zielsetzungen zu fördern:

- Verbesserung der Marktposition von Fischern durch gemeinsames Handeln innerhalb von großen Erzeugerorganisationen oder lokalen Vermarktungsvereinigungen;
- Verbesserte Planung der EU-Erzeugung und deren Anpassung an die Nachfrage;
- Förderung von Qualitätsinitiativen, z. B. Kennzeichnung, Etikettierung sowie verbesserte Handhabung und Verarbeitung;
- Förderung der Verbraucherinformation (Gesundheit, Ernährung, verantwortungsvolle Fischerei usw.);
- Entwicklung von Instrumenten zur Analyse der Wertschöpfungskette und der Preise: Marktaudits und -bewertungen, Einrichtung eines Preisbeobachtungssystems, das mit den laufenden Maßnahmen der Kommission zur Beobachtung der Lebensmittelpreise im Einklang stehen soll;
- verstärkte Überwachung, um die Einhaltung der Etikettierungsvorschriften zu gewährleisten und die IUU-Fischerei zu bekämpfen.

4.4.1. Maßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Marktorganisation

Der Bereich „Erzeugung“ muss Lösungen finden, um das Angebot erfolgreich und effizient den Marktanforderungen und insbesondere den Anforderungen des Vertriebsbereichs anzupassen und entsprechend zu regulieren. Die einzige Möglichkeit, um Preise durchzusetzen, die die wirtschaftliche Lebensfähigkeit gewährleisten, besteht darin, dass dem Markt geboten wird, was er in Bezug auf die Mengen, die Qualität und die Regelmäßigkeit der Versorgung fordert. Übergroße Anlandungen zu Zeiten innerhalb des Fischwirtschaftsjahres, zu denen der Markt eher flau ist, erweisen sich aus der Sicht des Geschäftsmanagements wie auch hinsichtlich der Rendite als konterproduktiv.

Die Erzeugerorganisationen können auf die operationellen Programme zurückgreifen, die ein leistungsfähiges Instrument der Marktregulierung darstellen. Es handelt sich um Strategien, um das Angebot der Nachfrage anzupassen, was bedeutet, dass die Erzeugerorganisationen im Voraus planen müssen, was ihre Mitglieder anliefern sollen. Zugleich müssen die Erzeugerorganisationen prüfen, wie die Fischer für ihre Fänge eine bessere Rendite erzielen können. In Anbetracht der aktuellen Lage empfiehlt die Kommission den Erzeugerorganisationen, einige ihrer Maßnahmen neu auszurichten und in Bezug auf das Verhältnis ihrer Mitglieder zum Markt eine neue Position zu beziehen. Um den Erstverkaufswert ihrer Fänge zu maximieren, werden die Erzeugerorganisationen ermutigt, spezifische Initiativen einzuleiten, indem sie beispielsweise bestimmte Erzeugnisse zwecks Absatz auf anderen Märkten umleiten, die Qualität verbessern, freiwillige Etikettierungsregelungen einführen und weitere Absatzförderungsmaßnahmen

entwickeln, während sie die Bereitstellung von Fisch auf Zeiten konzentrieren sollten, in denen die Preise höher sind.

Für Erzeugnisse, die frisch vermarktet werden, muss der Erzeugungssektor Mittel und Wege finden, um die Qualität zu verbessern und somit einen Mehrwert zu schaffen. Die Qualitätsverbesserungspläne sind ein Mittel, um den Erzeugerorganisationen zu helfen, die Qualität ihrer Erzeugnisse in allen Phasen der Erzeugung und Vermarktung zu steigern. Trotz der verfügbaren Fördermittel aus dem EFF sind diese Maßnahmen bisher auf wenig Interesse gestoßen. Deshalb fordert die Kommission die Mitgliedstaaten auf, die Erzeugerorganisationen bei ihren Bemühungen zur Erstellung und Umsetzung von Qualitätsverbesserungsplänen zu unterstützen.

Des Weiteren ist es unbedingt erforderlich, dass die Gemeinschaftserzeuger den geänderten Verbrauchergewohnheiten und den neuen Vertriebswegen Rechnung tragen. Der größte Teil der Erzeugnisse wird heutzutage über große Vertriebsketten vermarktet, deren Strategie zumeist darin besteht, im Einklang mit der prognostizierten Nachfrage große Mengen einzukaufen. Die Unsicherheit hinsichtlich der Anlandungen und die Zersplitterung der Einrichtungen der ersten Vermarktungsstufe sind dafür verantwortlich, dass diese großen Handelsketten es vermeiden Gemeinschaftserzeugnisse zu kaufen. Die Gründung von Branchenverbänden kann dazu beitragen, Abhilfe zu schaffen. In diesen Verbänden sind Vertreter der Erzeugung, der Geschäftswelt und der Verarbeitungsindustrie vertreten; sie können Maßnahmen durchführen, die dem gesamten Sektor zugute kommen sollen. Die meisten derartigen Maßnahmen können mit Mitteln aus dem EFF finanziell gefördert werden. Trotzdem haben diese Verbände bisher wenig Akzeptanz gefunden. Deshalb ruft die Kommission die Mitgliedstaaten auf, die Begründung von Branchenverbänden zu fördern, um die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren der Vermarktungskette zu intensivieren.

4.4.2. Beobachtungsstelle / Preiskontrollsystem

Die Kommission wird die erforderlichen Maßnahmen einleiten, um ein Preisbeobachtungssystem für Fischerei- und Aquakulturerzeugnisse einzurichten, das die Preisentwicklung auf allen Stufen der Vermarktungskette verfolgt, und das mit den laufenden Maßnahmen der Kommission zur Beobachtung der Lebensmittelpreise im Einklang stehen wird. Auf dieser Grundlage soll anschließend ein Instrument entwickelt werden, das Analysetätigkeit und Entscheidungsfindung erleichtert, sodass mehr Wissen über die Preisgestaltung zur Verfügung steht und besser verstanden werden kann, wie vom Erstverkauf an Mehrwert geschaffen wird. Einige Studien aus jüngster Zeit haben gezeigt, dass hinsichtlich der Preise wie auch der Wertübertragungsmechanismen je nach Produktgruppe und Vermarktungskette erhebliche Unterschiede bestehen. Das Preisbeobachtungssystem wird Aquakultur- und Fischereierzeugnisse betreffen, die gefangen, umgeladen, angelandet oder eingeführt werden.

Ein solches Analyseinstrument ist nicht darauf ausgerichtet, die Preise unmittelbar zu beeinflussen; mit seiner Hilfe sollte es jedoch möglich werden, Preisschwankungen besser als bisher vorherzusagen. Ferner wird davon ausgegangen, dass bessere Informationen über Marktmechanismen die Erzeuger in die Lage versetzen werden, das Angebot anzupassen, um mehr Geld für ihre Erzeugnisse zu erhalten.

Die Kommission führt gegenwärtig eine Untersuchung über Angebot und Vermarktung von Fisch- und Aquakulturerzeugnissen innerhalb der EU durch, die den Preismechanismen

besondere Aufmerksamkeit widmen wird. Diese Studie wird auch methodische Anregungen zur Einrichtung des Preisbeobachtungssystems hervorbringen. Die ersten konsolidierten Ergebnisse und Empfehlungen sollen spätestens in den ersten Monaten des Jahres 2009 den Stakeholdern vorgelegt und mit diesen erörtert werden.

Verschiedene Elemente der Preisanalyse sind bereits Gegenstand der gemeinsamen Marktorganisation (GMO), die im Rahmen der für 2009 anstehenden Überprüfung der GMO zur Sprache kommen können.

4.4.3. Projekte im Rahmen spezifischer Initiativen der Stakeholder

Die Kommission wird die Möglichkeit prüfen, das zweite Finanzinstrument für die Fischerei dahingehend zu ändern, dass Initiativen von Stakeholder-Verbänden im Bereich der Marktbeobachtung, der Etikettierung usw. über Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen künftig direkt finanziert werden können.

4.5. Maßnahmen zur Erleichterung der Inanspruchnahme des EFF

4.5.1. Anpassung von Programmen

Die Mitgliedstaaten sind ausdrücklich aufgefordert, die EFF-Mittel so weit wie möglich auszuschöpfen, indem sie ihre operationellen Programme erforderlichenfalls anpassen, damit Initiativen zur Bewältigung der Treibstoffkrise in größtmöglichem Umfang gefördert werden können. Zu diesem Zweck sollen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls innerhalb ihrer operationellen Programme eine wesentliche Übertragung bereits zugeteilter Mittel von den übrigen EFF-Achsen zur Achse 1 (Anpassung der Fischereiflotte der Gemeinschaft) vornehmen.

In einigen Fällen erfordert die Aufstockung der EFF-Fördermittel für diese Initiativen lediglich eine Umverteilung von Mitteln innerhalb der Achse 1; diesbezügliche Entscheidungen können die Mitgliedstaaten autonom treffen. In den meisten Fällen bedarf es jedoch einer Programmänderung. Die Kommission verpflichtet sich, alle derartigen Änderungen so zügig wie möglich zu prüfen und zu genehmigen, um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen.

Eine solche Programmanpassung wäre eine notwendige Voraussetzung dafür, dass die Mitgliedstaaten Zugang zu möglichen zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten erhalten, die die Gemeinschaft in einer späteren Phase zur Verfügung stellen könnte.

4.5.2. Leichterer Zugriff auf EFF-Mittel

Um denjenigen Mitgliedstaaten, denen es möglicherweise Schwierigkeiten bereitet, die nationalen Finanzmittel zur Kofinanzierung von Maßnahmen der Prioritätsachse 1 schnell zu mobilisieren, das Vorgehen zu erleichtern, schlägt die Kommission vor, die zulässige EFF-Kofinanzierungsrate für Maßnahmen im Rahmen der vorgeschlagenen Ad-hoc-Regelung auf bis zu 95 % des Gesamtbetrags der öffentlichen Ausgaben anzuheben.

Die Kommission schlägt außerdem vor, den von der Kommission nach Annahme der operationellen Programme gezahlten Vorfinanzierungsbetrag für diejenigen Mitgliedstaaten, die dies beantragen, von 7 % auf 14 % des gesamten EFF-Beitrags zum operationellen Programm zu verdoppeln. Dadurch werden die Finanzmittel, die den Mitgliedstaaten sofort zur Verfügung stehen, erheblich aufgestockt, damit unmittelbar nach Abschluss der

haushaltstechnischen Transfers zügig Zahlungen für die erforderlichen Sofortmaßnahmen geleistet werden können.

4.5.3. Rückwirkende Anwendbarkeit

Die ab 1. Juni 2008 geltende Maßnahme zur vorübergehenden Einstellung der Fangtätigkeiten kann aus dem EFF gefördert werden.

5. Sonstige Maßnahmen

5.1. De-minimis-Beihilfen

Für De-minimis-Beihilfen gilt gegenwärtig ein Höchstbetrag von 30 000 EUR pro Unternehmen; hieraus ergeben sich beträchtliche Unterschiede bei den Beträgen, die Fischer im Rahmen einzelstaatlicher De-minimis-Regelungen erhalten können. Gestützt auf weitere wirtschaftliche Analysen wird die Kommission prüfen, ob diese Regelung für den Fischereisektor dahingehend geändert werden kann, dass künftig die De-minimis-Beihilfe von 30 000 EUR pro Schiff statt pro Unternehmen gezahlt wird, wobei eine Obergrenze von 100 000 EUR pro Unternehmen einzuhalten wäre. Die Kommission verpflichtet sich, die erforderliche wirtschaftliche Analyse äußerst kurzfristig durchzuführen.

5.2. Beihilfen sozialer Art in Form ermäßigter Sozialversicherungsbeiträge

In Anbetracht der großen Bedeutung der Erhaltung von Arbeitsplätzen wird die Kommission durch Änderung der *Leitlinien für die Prüfung staatlicher Beihilfen im Fischerei- und Aquakultursektor* den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnen, einen Teil der Sozialversicherungsbeiträge von Fischern zu übernehmen.

Diese Regelung soll aber nur für die von den Fischern zu entrichtenden Beiträge (und nicht etwa für die Beiträge der Unternehmen, bei denen diese Fischer beschäftigt sind) gelten und setzt voraus, dass der Arbeitgeber keine entsprechende Lohnkürzung vornimmt. Der Sonderfall derjenigen Fischer, die als einzige Arbeitskraft auf ihren eigenen Schiffen handwerkliche Fischerei betreiben, soll ebenfalls abgedeckt werden.

Dies ist mit einem unmittelbaren Nutzen für angestellte Fischer einschließlich selbständiger Fischer mit Einmannbetrieb verbunden, die weiterhin in den Genuss von Sozialleistungen kommen, während sie lediglich einen ermäßigten Beitrag zahlen müssen. Diese Maßnahme wäre für höchstens zwei Jahre möglich.

6. Zusätzliche Finanzmittel

Es ist von grundlegender Bedeutung, dass dieses Paket in einer Weise angewandt wird, die unionsweit faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet. Der Wettbewerb unter den EU-Fischern darf nicht dadurch verzerrt werden, dass die Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Umfang in der Lage sind, staatliche Fördermittel bzw. EU-Mittel zu mobilisieren. Auch eine Diskriminierung derjenigen Mitgliedstaaten, die ihre Flotten bereits umstrukturiert haben, darf es nicht geben. Die beste Lösung besteht darin, den EFF als Hauptinstrument zur strukturellen Anpassung der EU-Flotten einzusetzen. Deshalb soll auch weiterhin der EFF den wichtigsten Beitrag zum Paket leisten. Allerdings gibt es mehrere wichtige Probleme, die durch den bloßen Einsatz des EFF in seiner derzeitigen Form nicht gelöst werden können:

- Mehrere Mitgliedstaaten haben lediglich eine sehr bescheidene Mittelausstattung aus dem EFF. Das liegt darin, dass der Verteilerschlüssel, nach dem die EFF-Mittel unter den Ländern aufgeteilt werden, nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Flottenstärke steht, sondern auf allgemeineren Kriterien aus dem Bereich der Strukturfonds basiert. Würde das Paket ausschließlich mit Hilfe von EFF-Mitteln umgesetzt, so könnte dies zu unerwünschten Verzerrungen zum Schaden dieser Mitgliedstaaten führen.
- Innerhalb einiger Mitgliedstaaten ist der Großteil der EFF-Finanzmittel gemäß der für die EU-Strukturfonds geltenden Logik den Konvergenzregionen gewidmet. Dies hat dazu geführt, dass für die Flottenumstrukturierung außerhalb der Konvergenzregionen nicht genügend EFF-Mittel zur Verfügung stehen.
- Einige Mitgliedstaaten profitieren von einer höheren EFF-Mittelzuweisung, aber diese ist immer noch unzureichend, um alle Maßnahmen durchzuführen, die für die umfangreiche Neustrukturierung der von der Krise betroffenen Flotten erforderlich wären.
- Mehrere Mitgliedstaaten haben in ihren operationellen Programmen im Rahmen des EFF bedeutende Umstrukturierungspläne vorgesehen; diese gelten jedoch für den Gesamtzeitraum (2007-2013). Um die derzeitige Krise zu bewältigen, müssen sie die Laufzeit dieser Pläne verkürzen, wodurch der kurz- und mittelfristige Finanzierungsbedarf erheblich steigt.
- Das Ausmaß der Krise erfordert einen Restrukturierungsaufwand von bisher ungekannter Größenordnung. Für die Umsetzung des Pakets sind deshalb öffentliche Fördermittel in beträchtlicher Höhe erforderlich. Allein zur Förderung der endgültigen sowie der vorübergehenden Einstellung der Fangtätigkeit in denjenigen Flottensegmenten, die schwer von der Krise betroffen sind, bedarf es voraussichtlich eines Betrags von über 1,6 Milliarden EUR. Wenn man die zusätzlichen Fördermittel für Investitionen zur Reduzierung des Energieverbrauchs, für Marktmaßnahmen sowie sozioökonomische Maßnahmen, kollektive Aktionen und Pilotprojekte hinzurechnet, die alle Bestandteil der zeitlich befristeten Sondermaßnahmen zur Förderung der Umstrukturierung der von der Wirtschaftskrise betroffenen Fischereiflotten sind, so beläuft sich der Finanzbedarf insgesamt auf schätzungsweise etwa 2,0 Milliarden EUR. Gemäß der derzeitigen Programmplanung im Rahmen der Achse 1 des EFF stehen für solche Maßnahmen schätzungsweise etwa 600 Mio. EUR zur Verfügung; hinzu kommen schätzungsweise 250 Mio. EUR als Kofinanzierungsbeitrag der Mitgliedstaaten. Die Kommission geht davon aus, dass weitere 550 Mio. EUR durch Anpassungen der operationellen Programme im Rahmen des EFF bereitgestellt werden müssen. Hieraus ergibt sich ein Restbetrag von schätzungsweise 600 Mio. EUR. Ein Teil dieses Betrags könnte aus den nicht zugewiesenen Mitteln der Rubrik 2 des Finanzrahmens für die Jahre 2009 und 2010 aufgebracht werden, wobei der Löwenanteil auf 2009 entfiel. Die tatsächliche Höhe der GAP-Ausgaben soll hierdurch nicht angetastet werden. Zusätzliche Beträge könnten nur gewährt werden, wenn die Höhe der GAP-Ausgaben in den betreffenden Jahren deutlich unter den jeweiligen Teilobergrenzen läge, wobei jeweils eine umfangreiche Analyse und eine angemessene Begründung erforderlich wären.

Bevor zusätzliche Mittel mobilisiert werden können, wird die Kommission dafür sorgen, dass die Mitgliedstaaten die oben genannten Beträge in beträchtlicher Höhe durch Anpassung der operationellen Programme und durch Bereitstellung von Mitteln aus den einzelstaatlichen Haushalten aufgebracht haben. Hinsichtlich der Umsetzung wird die Kommission die Möglichkeit prüfen, ein Ad-hoc-Finanzinstrument einzurichten. Dieses Instrument wäre

zeitlich befristet und auf die im Rahmen des EFF eingeleiteten Maßnahmen zur Bewältigung der Treibstoffkrise abgestimmt. Die Finanzmittel aus diesem neuen Ad-hoc-Instrument würden nach spezifischen Kriterien unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Um solche zusätzlichen Fördermittel zu erhalten, sollten die Mitgliedstaaten schon vorher durch Umwidmung der für ihre operationellen Programme zur Verfügung stehenden Mittel zugunsten der Achse 1 einen wesentlichen Teil ihrer EFF-Mittelzuweisung für Maßnahmen zur Bewältigung der Krise bereitgestellt haben bzw. ehrgeizige Flottenanpassungsprogramme erstellt haben, die sich auf einen bedeutenden Teil der nationalen Fischereiflotten erstrecken.

7. Zeitlicher Ablauf

Die Mittelbindung für Maßnahmen gemäß der Ratsverordnung muss vor dem 31. Dezember 2010 erfolgen.