



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 09.03.2006
COM(2006) 103 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS
PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM**

PAR ZVEJNIECĪBAS NOZARES EKONOMISKĀS SITUĀCIJAS UZLABOŠANU

SATURS

1.	Ievads	3
2.	Ekonomisko un sociālo grūtību cēloņi	3
2.1.	Ienākumu samazināšanās	4
2.1.1.	Tirgus cenu stagnācija	4
2.1.2.	Zvejas apjoma samazināšana	4
2.2.	Izmaksu pieaugums	5
3.	ekonomisko grūtību pārvarēšana	5
3.1.	Glābšana un pārstrukturēšana īstermiņā	6
3.1.1.	Glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts	6
3.1.2.	Konkrēta darbības atbalsta savietojamība	8
3.2.	Ilgtermiņa pasākumi un iniciatīvas	9
3.2.1.	Zivsaimniecības pārvaldības uzlabošana	9
3.2.1.1.	Virzība uz maksimālu ilgtspējīgu produktivitāti	9
3.2.1.2.	Zivsaimniecības ekonomiska pārvaldība	9
3.2.1.3.	Zivsaimniecības politikas pārvaldības uzlabošana	10
3.2.1.4.	Zvejas intensitātes pielāgošana pieejamajiem resursiem	10
3.2.2.	Labāka zivsaimniecības pārvaldības noteikumu ievērošana	10
3.2.2.1.	Pastiprināta izpilde un kontrole	11
3.2.2.2.	Cīņas pastiprināšana, lai novērstu nelikumīgu, nepaziņotu un nereglamentētu (NNN) zveju	11
3.2.3.	Zivju tirgu organizācija un darbība	11
3.2.4.	Degvielu ekonomējošu un videi draudzīgāku zvejas metožu pētniecības sekmēšana	12
3.3.	Kopienas atbalsts	12
4.	Secinājumi	12
	ANNEX	14

1. IEVADS

Zvejniecības nozares nozīmīgums neaprobežojas vienīgi ar tiešu ieguldījumu Eiropas Savienības IKP. Tā nodrošina ne vien būtisku daļu cilvēku pārtikā nepieciešamo proteīnu, bet sniedz arī nozīmīgu ieguldījumu daudzu piekrastes kopienu ekonomiskajā un sociālajā dzīvē visā ES teritorijā.

Pēdējo gadu laikā nozarei nācies saskarties ar pielāgošanās grūtībām, ko izraisīja izsīkuši zivju krājumi un nelabvēlīgi tirgus apstākļi, kas mazināja tās rentabilitāti. Kopējās zivsaimniecības politikas (KZP) reforma ir paātrinājusi Eiropas Savienības zivsaimniecības nozares pārvaldības modernizāciju un virzījusi to ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanas jomā. Tā rezultātā tiks izveidota ekonomiski spēcīgāka zvejniecības nozare, bet tas ir sarežģīts process, kas neizbēgami ietver pasākumus nozvejas samazināšanai, zvejā pavadītā laika ierobežošanai, tādēļ peļņa tuvākajā laikā joprojām turpinās samazināties.

Nesenais darbības izmaksu pieaugums, ko izraisīja augstākas degvielas cenas, veido ļoti sarežģītu situāciju, radot neparedzētas grūtības ievērojamā nozares daļā. Izsīkuši zivju krājumi apvienojumā ar neizbēgami ierobežojošiem pārvaldības pasākumiem, ievērojams cenu pieaugums un nemainīgs vai samazināts ienākumu līmenis liecina, ka daudzi kuģi, kuriem ir liels degvielas patēriņš, darbojas ar zaudējumiem.

Šajā paziņojumā Komisija raksturo ekonomisko grūtību cēloņus un nāk klajā ar priekšlikumiem, kā risināt gan īstermiņa, gan ilgtermiņa grūtības, ar kādām saskaras zvejniecības nozare.

2. EKONOMISKO UN SOCIĀLO GRŪTĪBU CĒLOŅI

Dažu pēdējo gadu laikā daudzu zvejniecības uzņēmumu ekonomiskā situācija pasliktinājusies galvenokārt ienākumu samazināšanās dēļ. Situācijas pasliktināšanos nesen izraisīja krasa izmaksu paaugstināšanās, ko sekmēja degvielas cenu paaugstināšanās, kas apdraud daudzu zvejniecības uzņēmumu finansiālo dzīvotspēju. Šis izmaksu pieaugums jūtami skar apkalpes locekļus, kuru algas veido daļa no nozvejas ienākumiem (pēc darbības izmaksu, tostarp degvielas izmaksu atskaitīšanas); apkalpes locekļu ienākumu zaudējums dažos gadījumos var sasniegt līdz 25%¹. Pastāv arī risks, ka rentabilitātes zaudējuma rezultātā drošība uz kuģa klāja netiek nodrošināta pilnībā.

Kaut arī šīs ekonomiskās grūtības dažādā pakāpē attiecas uz visiem zvejas flotes segmentiem, tās jo sevišķi ietekmē kuģus, kas izmanto velkamos zvejas rīkus un zvejo grunts zivju sugas, t.i., grunts tralerus.

¹ Skatīt 1. tabulu.

2.1. Ienākumu samazināšanās

2.1.1. Tirgus cenu stagnācija

No zvejniecības gūto ienākumu samazināšanos ir sekmējuši tirgus faktori. Daudzu komerciāli nozīmīgu zivju sugu cenu noteikšanā nav ņemtas vērā ražošanas izmaksu tendences pēdējo gadu laikā. Piemēram, pirmās pārdošanas vidējām cenām virknei balto zivju sugu raksturīga stagnācija vai pat samazināšanās laika posmā no 2000. gadam līdz 2005. gada pirmajai pusei².

Importa apjoma palielināšanās ES zivju tirgū un akvakultūras attīstība bieži vien tiek uzskatīta par iemeslu zivju cenu stagnācijai vai kritumam. Tomēr to loma zvejnieku ieņēmumu samazināšanā iespējams ir mazāk nozīmīga kā citi faktori, piemēram, pārdošanas koncentrēšana lielos izplatīšanas tīklos un lielāka zivju un citu pārtikas produktu konkurence, kas izraisa ievērojamu spiedienu uz vairumtirgotājiem, liekot tiem samazināt to cenas un peļņas normas. Šāda situācija raksturīga visam tirdzniecības tīklam, bet vissmagāk skar galvenokārt primāros ražotājus, t.i., zvejniekus. ES zvejniecības nozare vairs nevar nodrošināt vajadzīgo lielumu un daudzumu tādām zivju sugām kā menca vai saida, un šādas piegādes jau tagad gandrīz vienīgi importē.

2.1.2. Zvejas apjoma samazināšana

Intensīva zveja, kuras rezultātā zivju mirstība parasti ievērojami pārsniedz ilgtspējīgas zvejas apstākļos maksimāli pieļaujamo līmeni, ir izraisījusi zivju krājumu izsīkšanu un ievērojami samazinājusi zvejnieku ekonomisko devumu³.

Ņemot vērā ilgtspējīgas attīstības apsvērumus Starptautiskā Jūras pētniecības padome (*ICES*) novērtēja zivju krājumu nozvejas likmi Ziemeļaustrumu Atlantijas ūdeņos un blakus esošajos ūdeņos⁴. No 43 novērtētajiem krājumiem, 35 krājumos (t.i., 81%) konstatēja pārzveju un tikai 8 krājumos zvejas līmenis atbilda vislielākajiem ilgstoši iegūstamiem lomiem (t.i., maksimālajai ilgtspējīgajai produktivitātei)⁵. Pārzveja divas līdz piecas reizes pārsniedza līmeni, kas nodrošinātu vislielākos lomus; tā bija īpaši liela attiecībā uz grunts zivju sugām. Tomēr pārzveja notiek ne tikai Ziemeļaustrumu Atlantijas ūdeņos; tā notiek visur.

Tādējādi zvejniekus skāra ievērojama nozvejas iespēju samazināšana. Zvejas kvotas, kas piešķirtas kuģiem, kuri Eiropas rietumu daļā zvejo nozīmīgākās grunts zivju sugas (menca, pikša, putasu, saida un heks) un bentiskās zivju sugas (plekste, jūrasmele, jūrasvelni un omāri), ir samazinātas kopš 90. gadu vidus. Piemēram, mencu kopējā pieļaujamā nozveja (KPN) no 1998. līdz 2005. gadam tika samazināta par 54%⁶. Arī citu grunts zivju sugu krājumiem ir tendence samazināties. Šādas mencu nozvejas iespēju samazināšanas rezultātā ir

² Skatīt 1. diagrammu.

³ Citi faktori, piemēram, klimata pārmaiņas un piesārņojums, iespējams, arī izraisa krājumu samazināšanos, kaut arī ievērojami mazākā apmērā kā pārzveja. Komisijas priekšlikuma mērķis attiecībā uz tematisko stratēģiju par jūras vides aizsardzību ir nodrošināt nepiesārņotu jūras vidi, kas cita starpā nodrošinātu zivju krājumu pienācīgu pārvaldību.

⁴ *ICES* Padomdevējas komitejas ziņojums par zvejniecības pārvaldību (*ACFM*), par jūras vidi (*ACME*) un par ekosistēmām (*ACE*), 2005.; *ICES* ieteikumi, 1.-11. sējums, 1418. lpp., Kopenhāgena, 2005.

⁵ Skatīt 2. tabulu.

⁶ Skatīt diagrammas 2.a, b un c.

ieviesti ar šo sugu saistīto sugu nozveju zvejas ierobežojumi jauktu sugu zvejā, kas tiek īpaši praktizēta Ziemeļjūrā.

Vienlaikus zvejas jauda (zvejas kuģu tonnāža un dzinēja jauda) pēdējo desmit gadu laikā ir samazinājusies ļoti lēni (līdz 2% gadā, mērot dzinēja jaudā)⁷. Šo nelielo samazinājumu pilnīgi kompensēja pastāvīgs zvejas kuģu darbības jaudas pieaugums⁸. Kaut gan zvejas intensitāte tika samazināta, zinātniskā informācija neliecina par jebkādu ievērojamu komerciāli nozīmīgo zivju krājumu stāvokļa uzlabojumu⁹.

Pārzveja izraisa lielāku spiedienu uz zivju krājumiem un paātrina zivju krājumu samazināšanos, kas savukārt liek zvejas kuģiem palielināt vispārējo zvejas intensitāti un mazina stimulus ievērot zvejniecības pārvaldības noteikumus. Šī negatīvā tendence, kuras rezultātā tiek samazināta nozveja un samazinās zvejnieku ienākumi, ir jāpavērš pretējā virzienā. Zvejas intensitātei ir jābūt tādā līmenī, kas var nodrošināt lielākus un ilgtspējīgus zivju lomus. Ir vairāki veidi, kā samazināt zvejas intensitāti, bet pārmērīga jauda nepārprotami ir nozīmīgākais pārzveju sekmējošais faktors; tādējādi pārmērīgas jaudas samazinājums ir svarīgs mērķis.

2.2. Izmaksu pieaugums

Nesenais degvielas cenu pieaugums ir ievērojami sadārdzinājis zvejas kuģu ekspluatācijas izmaksas. No 2003. gada janvāra līdz 2005. gada decembrim ievērojami pieauga *Maritime Bunker Fuels* cenas¹⁰. Cenas degvielai, ko izmanto zvejai lielos attālumos (380 CST), 2004. gadā saglabājās relatīvi stabilas; tomēr 2005. gadā šīs cenas gandrīz divkāršojās. Cenas degvielai, ko izmanto zvejai piekrastē (*Marine Diesel Oil*), līdz 2005. gada septembrim pakāpeniski pieauga un tad nedaudz samazinājās. Šāda notikumu attīstība ir ievērojami ietekmējusi zvejniecības uzņēmumu rentabilitāti, kaut arī izmaksu ietekmi nosaka zvejas rīku veids (velkams vai nevelkams zvejas rīks) un zvejojamās sugas.

No 2003. līdz 2005. gadam degvielas izmaksas pieauga aptuveni no 18% līdz 36% no traleru krastā izkrautā loma vērtības un aptuveni no 9% līdz 18% tām flotēm, kuras veic darbības ar statistiskiem zvejas rīkiem. Tas liecina par to, ka neto darbības rentabilitāte ir negatīva lielākajai daļai grunts traleru, kas veido lielāko zvejas flotes segmenta daļu¹¹.

3. EKONOMISKO GRŪTĪBU PĀRVARĒŠANA

Jāveic gan īstermiņa, gan ilgtermiņa pasākumi, lai novērstu zivsaimniecības nozares pašreizējās grūtības.

Īstermiņā ir jāmobilizē pieejamie instrumenti un resursi, lai palīdzētu glābt un pārstrukturēt zvejniecības uzņēmumus, lai tie pēc strukturālām pārmaiņām varētu atgūt rentabilitāti. Tādēļ

⁷ Skatīt 3. diagrammu.

⁸ Saskaņā ar 2001. gada jūnija ziņojumu Komisijai („Tehnoloģiskās attīstības ietekme uz zvejas intensitāti”) zvejas kuģi katru gadu kļūst vidēji par 2% līdz 4% jaudīgāki, atkarībā no zvejas veida.

⁹ ICES 2005. gada ziņojums.

¹⁰ Skatīt 4. diagrammu.

¹¹ Pamatojoties uz 2003. gada bilances skaitļiem, kas sniegti „*Economic Performance of Selected European Fishing Fleets - Annual Report 2004*” (skatīt iepriekšējo zemsvītras piezīmi un 3. tabulu).

ir jāizvērtē, kā, pamatojoties uz Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai¹², un vadlīnijām par zivsaimniecības nozarei paredzētā valsts atbalsta pārbaudi¹³, var piemērot esošos instrumentus un pašreizējo valsts atbalsta shēmu, lai glābtu un pārstrukturētu zvejniecības uzņēmumus, kuri nonākuši grūtībās.

Šos glābšanas un pārstrukturēšanas pasākumus ir būtiski iekļaut arī ilgtermiņa perspektīvā, lai zvejniecības nozare varētu pielāgoties jaunajai tirgus situācijai, kurai raksturīgas augstas degvielas cenas. Šā procesa laikā Komisija aicinās dalībvalstis izmantot Kopienas zivsaimniecības nozarei paredzētos strukturālos instrumentus¹⁴, lai ar to palīdzību nodrošinātu vajadzīgos pielāgojumus un sniegtu atbalstu zvejnieku kopienām, kuras atrodas pārejas posmā.

3.1. Glābšana un pārstrukturēšana īstermiņā

Ciktāl to paredz Kopienas tiesību akti, dalībvalstis var paust vēlmi saņemt atbalstu tiem zvejniecības uzņēmumiem, kuri atrodas situācijā, kas tuva bankrotam. Ir iespējas sniegt valsts atbalstu grūtībās nonākušiem uzņēmumiem saskaņā ar pašreiz piemērojamo glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumiem. Šajā iedaļā ir precizēts, kādā veidā Komisija gatavojas piemērot minētās pamatnostādnes zvejniecības nozarei.

3.1.1. Glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts

Saglabājoties augstām degvielas cenām, zvejniecības uzņēmumiem vajadzēs pielāgoties jaunajai situācijai un pārstrukturēties, ja tie vēlas atgūt rentabilitāti, jo īpaši to kuģu gadījumā, kuri izmanto velkamus zvejas rīkus un zvejo grunts zivju sugas.

Glābšanai paredzētais atbalsts tiek uzskatīts par atbalstu īstermiņā, lai uzņēmumu, kura uzņēmējdarbība pasliktinājusies, finansiāli atbalstītu laikā, kas nepieciešams, lai izstrādātu pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu. Šāds glābšanai paredzēts atbalsts, kuru var sniegt ne ilgāk kā sešus mēnešus, jāsniedz atlīdzināma aizdevuma vai garantijas veidā. Ja pēc šāda glābšanas atbalsta saņemšanas tiek apstiprināts pārstrukturēšanas plāns, glābšanas atbalstu var atlīdzināt, izmantojot atbalstu, ko uzņēmums saņēmis kā pārstrukturēšanai paredzētu atbalstu.

Turpmāka zvejniecības uzņēmumu pārstrukturēšana ekonomiskās dzīvotspējas nodrošināšanas nolūkā bieži vien prasīs investīcijas zvejas kuģu pielāgošanai. Vispārējie noteikumi attiecībā uz atbalstu, kas paredzēts šādām investīcijām, ir izklāstīti zivsaimniecībai paredzētā valsts atbalsta pamatnostādņu 4.4. punktā. Tie paredz atbalstu zvejas kuģu modernizēšanai un iekārtu iegādei, ievērojot noteikumus, kas izklāstīti Zivsaimniecības vadības finanšu instrumenta (ZVFI) regulā. Nosacījumi valsts atbalsta piešķiršanai šādiem mērķiem ir tādi paši kā tie, kuri piemērojami attiecībā uz Kopienas atbalstu saskaņā ar ZVFI regulu.

¹² OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

¹³ OV C 229, 14.9.2004., 5. lpp., jo īpaši 4.1.2. punkts.

¹⁴ Zivsaimniecības vadības finanšu instruments (ZVFI), OV L 337, 30.12.1999., 10. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu 485/2005 (OV L 81, 30.3.2005., 1. lpp.); no 2007. gada 1. janvāra Eiropas Zivsaimniecības fonds (EFF) (KOM/2004/0497/galīgais).

Tomēr valsts atbalsta piešķiršanu zvejas kuģu modernizēšanas atsevišķiem veidiem un iekārtu iegādei, kas nav atļauta saskaņā ar 4.4. punktu, var izvērtēt, ja mērķis ir zvejniecības uzņēmumu pārstrukturēšana, kas veido daļu no Komisijas atļautajām glābšanas un pārstrukturēšanas programmām¹⁵. Dalībvalstīm, kuras nolemj sniegt šādu atbalstu, ir jāsaņem Komisijas apstiprinājums attiecībā uz šādu „glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsta programmu” vispārējo struktūru, ja tās attiecas uz maziem un vidējiem uzņēmumiem, par kuriem nav jāsniedz atsevišķs paziņojums¹⁶. Komisija izvērtēs šīs programmas, pamatojoties uz Komisijas pamatnostādnēm par valsts atbalstu, ko piešķir grūtībās nonākušiem uzņēmumiem, ja uzņēmumu pārstrukturēšana ir pamatota uz reāliem ekonomiskiem apsvērumiem, ņemot vērā arī mērķa sugu krājumu stāvokli un iespējamo attīstību. Uzņēmuma glābšanas atbalstu samazina līdz minimālajam nepieciešamajam līmenim. Pārstrukturēšanas mērķis ir nodrošināt uzņēmuma rentabilitāti minēto pamatnostādņu 37. punkta nozīmē, samazinot ekspluatācijas izmaksas un nepalielinot pašreizējo kopējo zvejas intensitāti un jaudu.

Komisija izvērtēs valsts atbalstu saskaņā ar minētajām pamatnostādnēm attiecībā uz turpmāk minētajām zvejas kuģiem paredzētajām investīcijām, lai noteiktu, vai tās ir izdarītas saskaņā ar šādām glābšanas un pārstrukturēšanas programmām un vai šādas investīcijas ir vajadzīgas, lai atkal nodrošinātu rentabilitāti:

- pirmā zvejas rīku maiņa, kuras rezultātā tiek nodrošināta zvejas metode ar mazāku degvielas patēriņu,
- iekārtu, piemēram, ekonometru, iegāde, lai uzlabotu degvielas efektīvu izlietojumu vai
- dzinēja aizstāšana ar nosacījumu, ka
 - kuģiem, kuru kopējais garums ir mazāks par 12 m un kuri neizmanto velkamos zvejas rīkus, jaunā dzinēja jauda ir tikpat liela kā līdzšinējā vai mazāka,
 - visiem citiem kuģiem, kuru kopējais garums nepārsniedz 24 m, jaunā dzinēja jauda ir vismaz par 20% mazāka par vecā dzinēja jaudu, vai
 - traļiem, kuru kopējais garums ir lielāks par 24 m, jaunā dzinēja jauda ir vismaz par 20% mazāka par vecā dzinēja jaudu un kuģis pāriet uz mazāk intensīva degvielas patēriņa zvejas metodi.

Jauno dzinēju jauda, kas ir lielāka par 130 kW un uz ko attiecas šāds valsts atbalsts, tiks pārbaudīta, pamatojoties uz „NO_x sertifikātu”¹⁷. Jebkāds dzinēju jaudas samazinājums, kas saistīts ar dzinēja aizstāšanu, izmantojot valsts atbalstu, tiks atskaitīts no valsts atsaucis līmeņa un flotes maksimālās jaudas¹⁸.

¹⁵ Skatīt 4.1.2. punktu Komisijas vadlīnijās par valsts atbalstu zivsaimniecības nozarei.

¹⁶ Skatīt 18. līdz 79. punktu Komisijas vadlīnijās par valsts atbalstu zivsaimniecības nozarei.

¹⁷ *ELAPP (Engine International Air Pollution Prevention)* sertifikāts, ko izdod saskaņā ar VI pielikumu MARPOL Konvencijā (Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, 1973. gads, kurā grozījumi izdarīti ar 1978. gada protokolu) (MARPOL 73/78).

¹⁸ Regulas 2371/2002 III nodaļa (OV L 358, 31.12.2002., 59. lpp.).

To atsevišķo uzņēmumu gadījumā, kuri ekspluatē vairākus kuģus, Komisija saskaņā ar Kopienas pamatnostādņēm par zivsaimniecības nozarei paredzēto valsts atbalstu var apstiprināt, ka otrajā un trešajā apsvērumā minēto dzinēja jaudas samazinājumu var piemērot „globāli” visa uzņēmuma mērogā. Kuģa ekspluatācijas pārtraukšanas izdevumi, nesaņemot valsts atbalstu, tiks atskaitīti no prasītā samazinājuma līmeņa.

Tāpat var apstiprināt valsts shēmas, saskaņā ar kurām maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) ir tiesības iesniegt pārstrukturēšanas plānu¹⁹. Šajā gadījumā dažu grupas locekļu rentabilitāti (vai dažu kuģu ekspluatācijas rentabilitāti) var uzlabot ar darbību, ko veic citi, piemēram, kuģa ekspluatācijas pārtraukšanas gadījumā, kā minēts iepriekšējā punktā.

Turklāt, vadoties pēc tādiem pašiem apsvērumiem kā tā atbalsta gadījumā, kas paredzēts zvejas kuģu modernizēšanai un iekārtu iegādei, valsts atbalstu īslaicīgai darbību pārtraukšanai uz laiku, kas vajadzīgs, lai veiktu iepriekš minētās zvejas kuģiem paredzētās investīcijas, var apstiprināt saskaņā ar 4.1.2. punktu Kopienas pamatnostādņēs par zivsaimniecības nozarei paredzēto valsts atbalstu, ja to piešķir saskaņā ar šādām glābšanas un pārstrukturēšanas programmām.

Jebkāds cits valsts atbalsts, arī Kopienas atbalsts, ko piešķir grūtībās nonākušam uzņēmumam, ir jāņem vērā, veicot pārstrukturēšanas plānu un ilgtermiņa dzīvotspējas vispārēju novērtējumu.

Komisija ir gatava izvērtēt valstu „glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsta shēmas”, mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, ko dalībvalstis izstrādājušas, lai pēc iespējas ātrāk risinātu pašreizējās ekonomiskās grūtības. Tām ir jāziņo Komisijai par šādām shēmām un vajadzības gadījumā par atsevišķiem plāniem, kas paredzēti lielākiem uzņēmumiem, ne vēlāk kā divu gadu laikā no šā paziņojuma publicēšanas dienas. Komisija izvērtēs minētās programmas, pamatojoties uz attiecīgajiem strukturālo fondu noteikumiem, kas piemērojami zivsaimniecības nozarei, jo īpaši ņemot vērā piešķirtā atbalsta intensitāti, ja atbalsts ir saistīts ar investīcijām zvejas kuģiem. Divu gadu laikā pēc šāda paziņota plāna apstiprināšanas, ko veic Komisija, dalībvalstis pieņem administratīvus lēmumus attiecībā uz pārstrukturēšanas plāniem. Ņemot vērā to, ka pašreizējās ekonomiskās grūtības jo īpaši skar zvejas kuģus, kas izmanto velkamus zvejas rīkus, Komisija uzskata, ka šāds pārstrukturēšanai paredzētais atbalsts vispirms jāattiecinā uz traleriem.

3.1.2. Konkrēta darbības atbalsta savietojamība

Pašreizējās zvejniecības nozares grūtības saasinājušās nesenā degvielas cenu pieauguma ietekmē. Šāda situācija ir izraisījusi zvejniecības nozares pārstāvju pieprasījumus pēc valsts iesaistīšanās, lai kompensētu kraso izmaksu pieaugumu. Šāds atbalsta veids ietvertu darbības atbalstu, bet tas neatbilst Līguma noteikumiem. Komisija neapstiprinās jebkādu šādam mērķim paredzētu atbalstu.

Kā alternatīvu tiešajam atbalstam par degvielas izmaksām dažas ieinteresētās puses ir ieteikušas valsts vai Kopienas līmeņa garantiju programmu saskaņā ar kuru nozarē ieguldīto naudu nozarei labvēlīgā laikā atlīdzinātu kā kompensāciju, kas piešķirta darbības izmaksu

¹⁹ Šādu dalījumu var pamatot, piemēram, uz zvejas veidu, kuģu izvietojumu vai komercsakariem.

(saistītu ar degvielas cenu pieaugumu) neparedzēta pieauguma gadījumā. Komisija varētu apstiprināt šādu programmu vienīgi tad, ja tiktu sniegtas garantijas visa valsts atbalsta atlīdzināšanai saskaņā ar komerciāliem nosacījumiem, kas pašreizējā ekonomiskajā situācijā šķiet maz ticams.

3.2. Ilgtermiņa pasākumi un iniciatīvas

Ir skaidrs, ka nozares pozitīvas ilgtermiņa perspektīvas var nodrošināt vienīgi tad, ja atjauno zivju krājumus un veic ilgtermiņa zvejas praksi. Komisija turpinās darbu, lai sasniegtu šos mērķus dažādās jomās, un aicina dalībvalstis, Eiropas Parlamentu un Padomi atbalstīt minētos pasākumus.

3.2.1. Zivsaimniecības pārvaldības uzlabošana

3.2.1.1. Virzība uz maksimālu ilgtspējīgu produktivitāti

Kopējās zivsaimniecības politikas (KZP) reformas uzmanības lokā līdz šim bijuši centieni atjaunot visvairāk apdraudētos zivju krājumus, kuriem ir arī vislielākā komerciālā nozīme, lai iespējami ātri nodrošinātu drošu bioloģisko līdzsvaru, maksimāli izmantojot ekonomiskos un sociālos faktorus. Šī īpašā uzmanība visvairāk apdraudētajiem zivju krājumiem ir neizbēgama un vajadzīga, jo krājumu stāvokļa uzlabošanās un ilgtspējīgu zvejas metožu attīstīšana nodrošinās ievērojami lielāku ekonomisko ienesīgumu nekā pašreiz.

Johannesburgas Pasaules sammitā par ilgtspējīgu attīstību starptautiskā sabiedrība izvirzīja mērķi pārvaldīt zivju krājumus tā, lai līdz 2015. gadam nodrošinātu maksimāli ilgtspējīgu produktivitāti. Kopienai, kura KZP 2002. gada reformā ir pieņēmusi uz ekosistēmas principiem pamatotu zivsaimniecības pārvaldības pieeju, tas ir ļoti vēlams ne vien zivju krājumu saglabāšanas nolūkā, bet arī tādēļ, ka tas sniegs ieguldījumu zivsaimniecības nozares ekonomiskās rentabilitātes atjaunošanā. Zivsaimniecības pārvaldības sistēma, kas nodrošina maksimāli ilgtspējīgu produktivitāti, veicinātu lielāku saimniecisku labumu labāk plānojamo piegāžu veidā, lielākus daudzumus liela izmēra zivju, augstākas pieaugušu zivju cenas un daudz vairāk zvejas vietu, kas nodrošinās lielākus ienākumus uz intensitātes vienību. Grūti ir īstenot pasākumus, kuri nodrošinātu zivju krājumu atjaunošanu, kas ir priekšnoteikums maksimālas ilgtspējīgas produktivitātes īstenošanai.

2006. gada pirmajā pusē Komisija gatavojas uzsākt diskusiju par Kopienas stratēģiju zivju mirstības pakāpeniskai samazināšanai visās nozīmīgākajās zvejas vietās, izplatot paziņojumu par maksimālas ilgtspējīgas produktivitātes īstenošanu līdz 2015. gadam. Tajā pašā laikā darbs turpināsies pie atjaunošanas un pārvaldības plānu izstrādāšanas, jo tie nodrošina nepieciešamos pasākumus to zivsaimniecību stabilitātei, kuru darbība ir apdraudēta, pirms tiek izstrādātas maksimālas ilgtspējīgas produktivitātes stratēģijas.

3.2.1.2. Zivsaimniecības ekonomiska pārvaldība

Tā kā zvejas iespēju ekonomiskā pārvaldība ir vienīgi valsts kompetencē, zvejas iespēju piešķiršanas metodes, to sadale vai zvejas iespēju tālāka nodošana starp kuģiem valsts līmenī arī ietekmē flotes ekonomisko stāvokli. Vēlāk šā gada laikā par šiem jautājumiem tiek plānota Kopienas līmeņa diskusija.

3.2.1.3. Zivsaimniecības politikas pārvaldības uzlabošana

KZP 2002. gada reforma paredzēja reģionālo padomdevēju organizāciju izveidi, lai stiprinātu ieinteresēto pušu iesaistīšanos. Līdz šim izveidotas trīs padomdevējas organizācijas, vēl viena ir gandrīz jau izveidota, un tiks izveidotas vēl trīs. Pulcējot kopā visu ieinteresēto pušu pārstāvjus, lai sniegtu Komisijai ieteikumus par zivsaimniecības politiku, reģionālajām padomdevēju organizācijām ir nozīmīga loma ieinteresēto pušu, zinātnieku un valsts iestāžu uzticēšanās veidošanā un sadarbības stiprināšanā. Tiks nodrošināta arī labāka noteikumu ievērošana, kas savukārt darīs efektīvāku zivju krājumu atjaunošanu un aizsardzību.

Ieinteresētajām pusēm jānodrošina reģionālo padomdevēju organizāciju veiksmīga darbība. Eiropas Komisija ir gatava veikt jebkākus centienus, lai palīdzētu šajā procesā un 2007. gadā pārskatīs reģionālo padomdevēju organizāciju darbību, lai optimizētu to ieguldījumu zivsaimniecības pārvaldības uzlabošanā. Esošās struktūras ieinteresēto pušu konsultācijām, piemēram, Zivsaimniecības un akvakultūras padomdevēja komiteja (ACFA) un Sociālā dialoga komiteja turpinās sniegt nozīmīgu ieguldījumu Kopienas politikas jomu izstrādāšanā un īstenošanā.

3.2.1.4. Zvejas intensitātes pielāgošana pieejamajiem resursiem

Flotes pārmērīga jauda ir gan saimniecisks, gan ar resursu saglabāšanu saistīts jautājums. No resursu saglabāšanas viedokļa raugoties, vēlamo līdzsvaru starp nozvejas likmēm un pieejamajiem resursiem teorētiski varētu nodrošināt, īsāku laikposmu izmantojot lielāku floti vai ilgāku laikposmu izmantojot mazāku floti. Tomēr pārmērīga jauda nepārprotami veicina pārzveju un neapmierinošu saimniecisku darbību. Ņemot vērā daudzu zivju krājumu samazināšanos un vajadzību turpmāk samazināt zvejas intensitāti, daudzu ES flotu pašreizējais lielums ir ievērojami lielāks par to, kādam tam būtu jābūt, ja katrs flotes kuģis darbotos, gūstot peļņu, īpaši zvejojot grunts zivju sugas.

Šī pārmērīgas intensitātes un pieejamo resursu nelīdzsvarotība steidzami jārisina, lai Kopienas zvejniecības nozare atgūtu rentabilitāti. Pārvaldīta kuģu ekspluatācijas pārtraukšana palielinās nozvejas iespējas tiem kuģiem, kuri turpinās darboties.

Virkne dalībvalstu nesen pieņēmušas vai vēl izstrādā ekspluatācijas pārtraukšanas programmas (piem., Beļģija, Dānija, Francija, Īrija, Nīderlande un Apvienotā Karaliste). Zvejas kuģu ekspluatācijas pārtraukšanai var izmantot gan valsts, gan Kopienas atbalstu. Dalībvalstīm un Kopienai arī jārod iespējas, kā sekmēt to, lai mazinātu flotes pārmērīgo jaudu, izmantojot nākotnē izveidojamā Eiropas Zivsaimniecības fonda atbalstu. Lai pielāgotu zvejas jaudu, var izmantot arī piemaksas par zvejas kuģu tālāknodošanu citiem bezpeļņas mērķiem, kas nav zveja.

3.2.2. Labāka zivsaimniecības pārvaldības noteikumu ievērošana

Minēto noteikumu neievērošana no atsevišķu zvejas veicēju puses rada nopietnu ekonomisku apdraudējumu tiem, kuri ievēro noteikumus un rūpējas par zivju krājumu stāvokli. Nedeklarēta nozveja un nedeklarēta zivju izkraušana krastā bieži vien veido kopējās nozvejas ievērojamu daļu. Tas savukārt mazina zinātnisko ieteikumu nozīmi, tādējādi vēl vairāk apdraudot zivju krājumus. Tādēļ ir svarīgi, lai Komisija, dalībvalstis un ieinteresētās personas strādātu kopā un uzlabotu noteikumu ievērošanu.

3.2.2.1. Pastiprināta izpilde un kontrole

Dalībvalstīm jānodrošina KZP regulu pienācīga izpilde. Komisijas uzdevums ir pārbaudīt, vai dalībvalstu izveidotā kontroles struktūra darbojas pienācīgi. Nesen izveidotā Zivsaimniecības kontroles aģentūra, kura sāks darbu 2006. gadā, Vigo, nodrošinās Kopienai lielāku iespēju uzlabot zvejas darbību kontroli un zvejniecības regulu ieviešanu visā Eiropas Savienībā. Lai to nodrošinātu, Komisija cieši sadarbosies ar aģentūru. Vajadzības gadījumā Komisija veiks attiecīgus pasākumus pret tām dalībvalstīm, kuras nepilda izpildes saistības.

3.2.2.2. Cīņas pastiprināšana, lai novērstu nelikumīgu, nepaziņotu un nereglamentētu (NNN) zveju

Nelikumīga, nepaziņota un nereglamentēta (NNN) zveja ir negodīgas konkurences cēlonis Kopienas flotē. Saskaņā ar Kopienas darbības plānu NNN zvejas novēršanai²⁰, Kopiena gatavojas pastiprināt cīņu pret šādu praksi gan Kopienas, gan starptautiskajos ūdeņos. NNN zveja ir ļoti rentabla un ir iesaistīto operatoru komerciālās stratēģijas neatņemama daļa; lai risinātu šo problēmu Komisija darīs visu, lai tiem, kuri gūst labumu no NNN zvejas, atsavinātu plānotos guvumus.

3.2.3. Zivju tirgu organizācija un darbība

Komisija gatavojas sākt pašreizējās tirgus organizācijas visaptverošu novērtējumu, lai jo īpaši novērtētu to esošo mehānismu efektivitāti un lietderību, kuri izstrādāti, lai uzlabotu finansiālo atdevi no krastā izkrautajiem lomiem un vajadzības gadījumā ieviestu jaunus līdzekļus, lai uzlabotu zivju un zvejniecības produktu tirdzniecību. Sadarbojoties ar profesionālajām organizācijām, Komisija arī gatavojas izpētīt visas iespējas, ar kuru palīdzību varētu palielināt pievienoto vērtību zvejnieku pārdotajiem produktiem.

Noderīgi būtu arī izstrādāt rīcības kodeksu attiecībā uz zivju tirdzniecību Eiropas Savienībā; tas jāizstrādā ar zivsaimniecības nozares pārstāvju palīdzību. Komisija aicinās Zivsaimniecības un akvakultūras padomdevēju komiteju izstrādāt šādu kodeksu.

Dalībvalstīm jāizmanto visas iespējas, kuras nodrošina Kopienas palīdzība (*FIFG*, vēlāk *EFF*), lai izmantotu investīcijas, kas paredzētas zvejniecības produktu kvalitātes un pievienotās vērtības vai tirdzniecības struktūru uzlabošanai.

Ekomarķēšanas programmas arī var nodrošināt pārdodamo produktu diferenciāciju un var kalpot kā ilgtspējīgākas un zvejas ar paaugstinātu vērtību komerciāla iniciatīva. Komisija pauž vēlmi, lai ekomarķēšanas programmas potenciālie guvumi tiktu vairāk izmantoti attiecībā uz zvejniecības produktiem un cer, ka diskusija, kas aizsākta tās nesenajā paziņojumā par šo tēmu²¹, sniegs rezultātus.

²⁰ KOM (2002) 180 galīgais.

²¹ KOM (2005) 275 galīgais.

3.2.4. Degvielu ekonomējošu un videi draudzīgāku zvejas metožu pētniecības sekmēšana

Komisija nodrošinās, lai zvejniecības nozares vajadzības tiktu attiecīgi ietvertas gada darba programmās, lai īstenotu Kopienas septīto pamatprogrammu pētniecības atbalstam, un ir ierosinājusi veikt pētījumu par paaugstinātu ilgtspējīgu attīstību un konkurenci zivsaimniecības un akvakultūras nozarē, kā arī par līdzekļiem, kā samazināt ietekmi uz vidi. Jaunu tehnoloģiju attīstība, jo īpaši uzlabotu zvejas rīku izstrāde, ir viena no prioritārajām jomām.

Īpaši akcentēta ir atjaunojamās enerģijas ražošana, jo īpaši jaunu biodegvielu veidu izstrāde un demonstrējumi. Prioritāte tiks piešķirta arī energoefektivitātei un enerģijas ekonomijai ar optimizācijas palīdzību, validācijai un jaunu jēdzienu un tehnoloģiju demonstrējumiem nozares vajadzībām. Komisija 2006. gada pavasarī plāno organizēt semināru par enerģijas ekonomiju zvejniecības nozarē. Tā rezultātā Komisija šā gada gaitā varētu nākt klajā ar citām iniciatīvām.

3.3. Kopienas atbalsts

Komisija ierosina, lai dalībvalstis pielāgošanās procesa laikā izmanto zivsaimniecības nozarei paredzētos Kopienas finanšu instrumentus, lai veiktu nepieciešamās izmaiņas un palīdzētu zvejnieku kopienām pielāgoties jaunajai situācijai. Gan *FIFG* (līdz plānošanas perioda beigām), gan *EFF* (no 2007. gada 1. janvāra un turpmāk) var sniegt atbalstu pārstrukturēšanas pasākumiem, kurus dalībvalstis pieņēmušas valstu attiecīgajās glābšanas un pārstrukturēšanas shēmās, var palīdzēt finansēt flotes pielāgošanas pasākumus ilgākā termiņā un sniegt atbalstu nepieciešamajām sociālajām izmaiņām attiecīgajās zvejnieku kopienās.

Ja *EFF* regula tiks pieņemta 2006. gada pavasara sākumā, Komisija izvērtēs nepieciešamību grozīt *FIFG* regulu, lai saskaņotu dažus tās nosacījumus tā, lai vēl pieejamos *FIFG* fondus varētu izmantot pārstrukturēšanas pasākumu veikšanai. Līdz tam laikam Komisija izņēmuma kārtā apstiprinās dažu dalībvalstu jau iesniegtos pieprasījumus, kas nav izdarīti laika posmā, kurš noteikts grozījumu iesniegšanai, lai grozītu to 2005. gada *FIFG* programmas ar mērķi risināt situāciju, kas raksturota šajā paziņojumā.

Paredzēts, ka jaunās dalībvalstis nodrošinās pienācīgu finanšu līdzekļu sadali dažādām *EFF* finansēšanas prioritātēm. Finansējuma apjomam, kas piešķirts pasākumiem, lai koriģētu un pielāgotu zvejas floti dalībvalstu darbības programmās, ir jāatbilst pašreizējai nopietnajai ekonomiskajai situācijai un vajadzībai atjaunot zvejniecības nozares rentabilitāti.

4. SECINĀJUMI

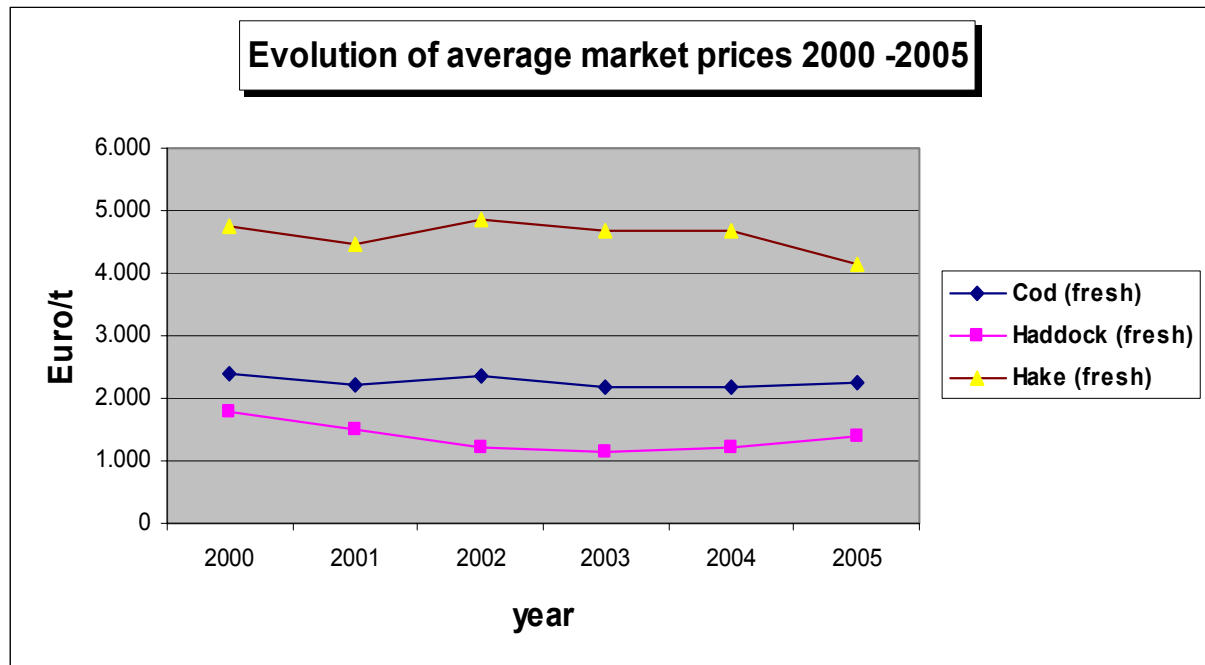
Nav vienkārši rast risinājumu zvejniecības nozares pašreizējām grūtībām. Tomēr nozares ilgtspējīgas attīstības nodrošināšana ir iespējama un nepieciešama, ņemot vērā tās ekonomisko, sociālo un kultūras nozīmīgumu piekrastes kopienām visā Eiropas Savienībā.

Ir svarīgi, lai visas ieinteresētās puses Kopienas, valsts un vietējā līmenī sniegtu atbalstu zvejniecības nozarei tās pārstrukturēšanās pasākumos, uzmanības lokā izvirzot kopējo mērķi – ilgtspējīgu zivsaimniecību.

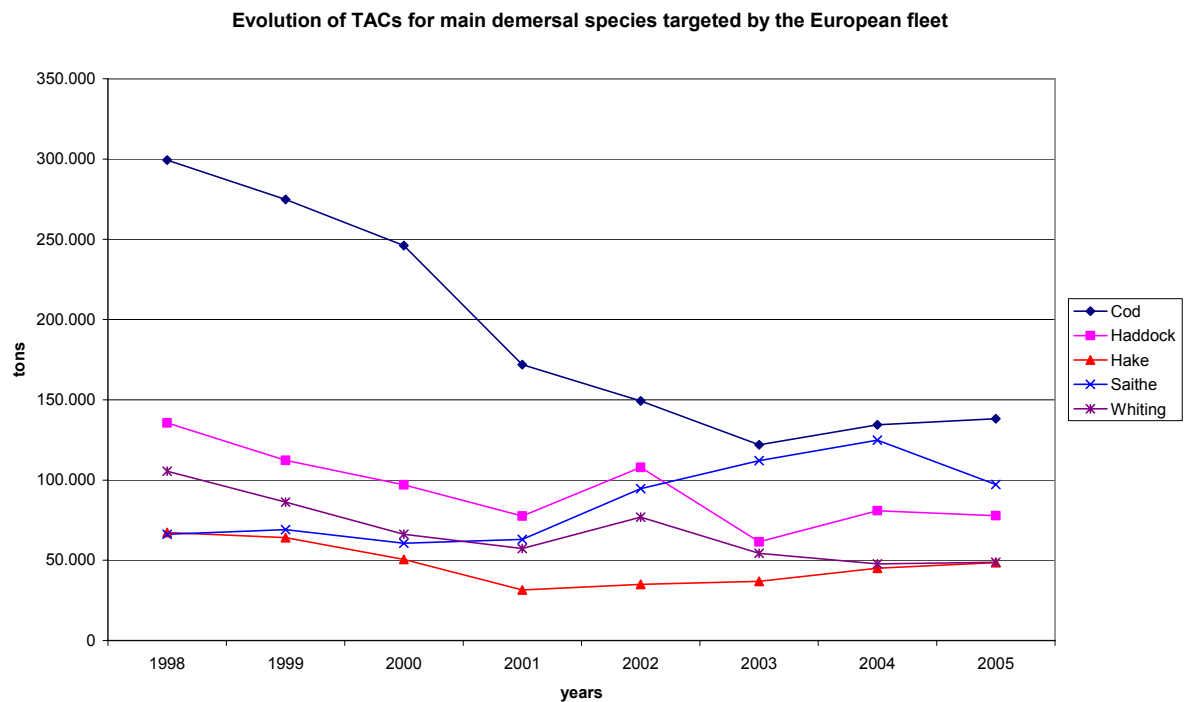
Šā paziņojuma mērķis ir izveidot sistēmu, lai ieinteresētās puses, dalībvalstis un Kopienas iestādes varētu iesaistīties gan īstermiņa glābšanas pasākumos, kas paredzēti grūtībās nonākušiem zvejniecības uzņēmumiem, gan zvejniecības nozares strukturālos pielāgumos, kuri nepieciešami ilgtspējīgas attīstības un labklājības nodrošināšanai ilgtermiņā.

ANNEX

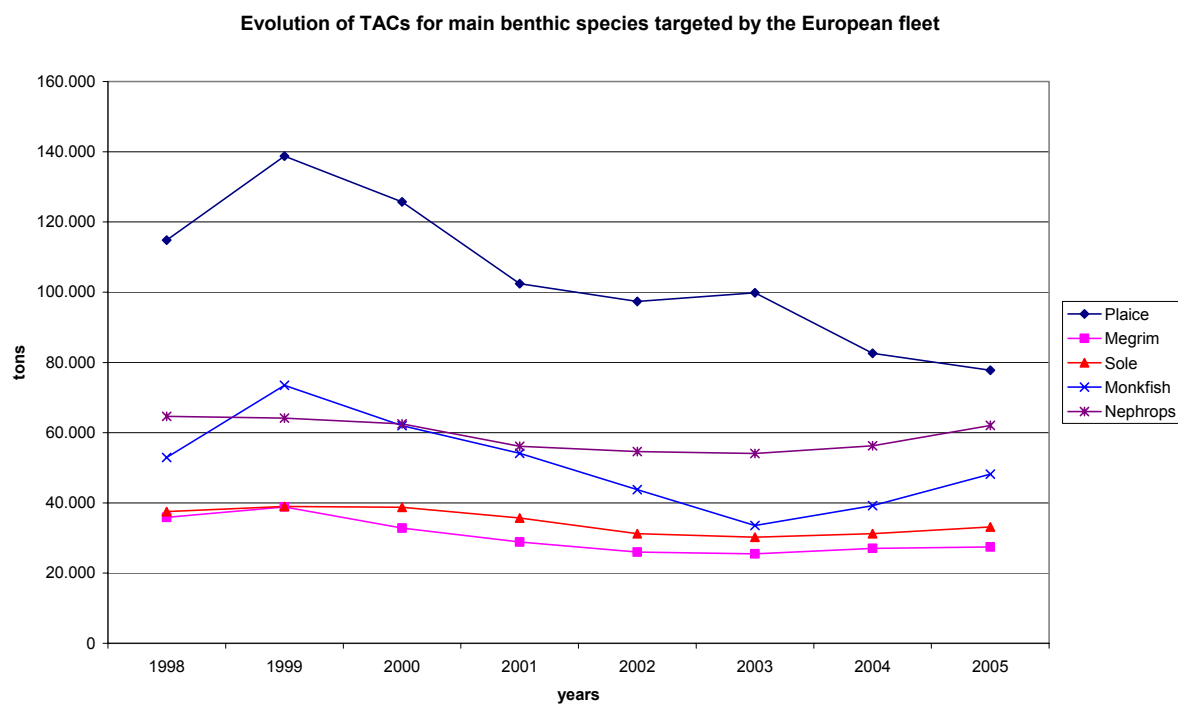
Graph 1: average market prices 2000 – 2005 for cod, haddock and hake (fresh)



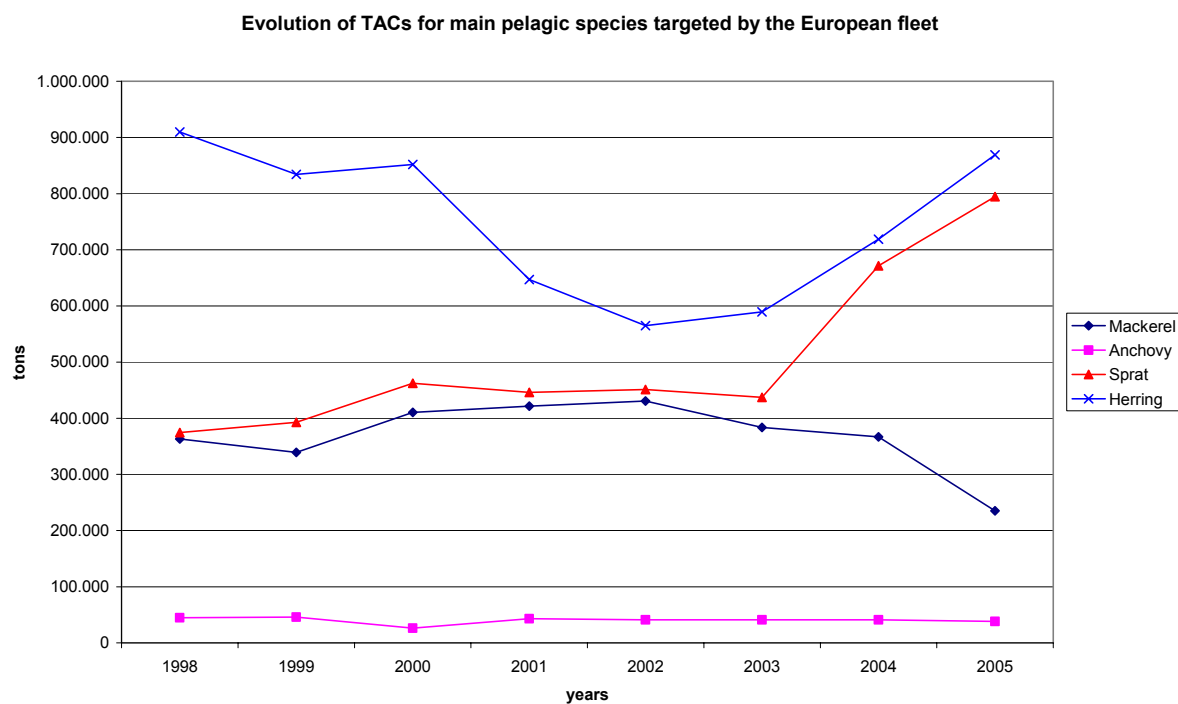
Graph 2a: evolution of TACs for demersal species



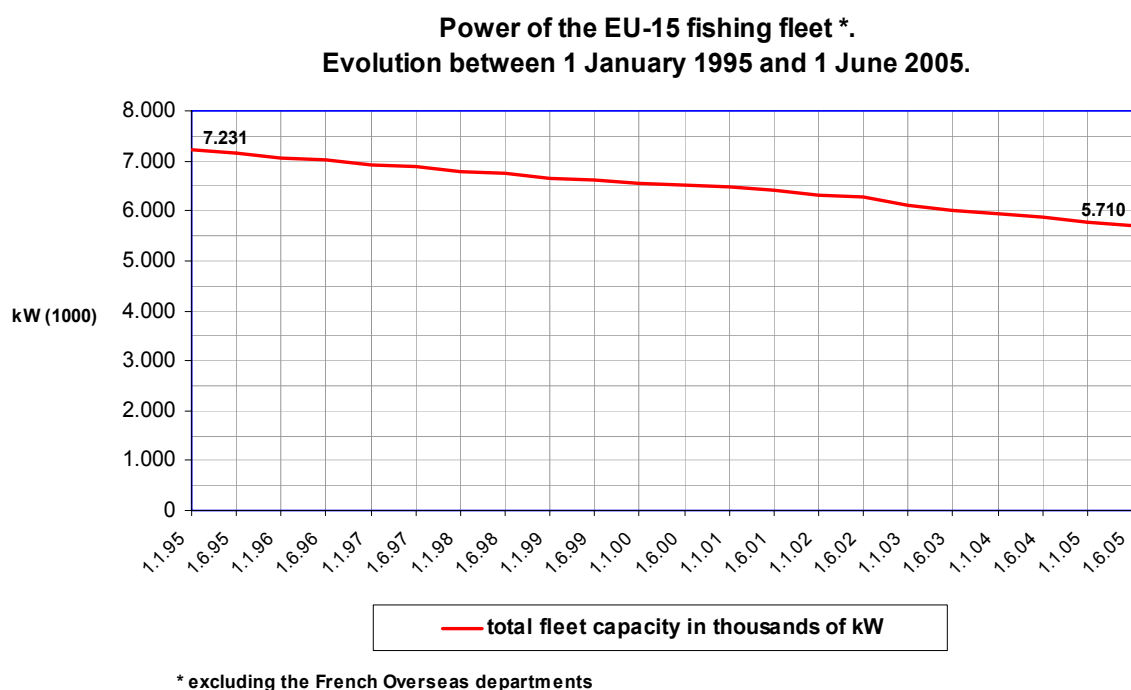
Graph 2b: evolution of TACs for benthic species



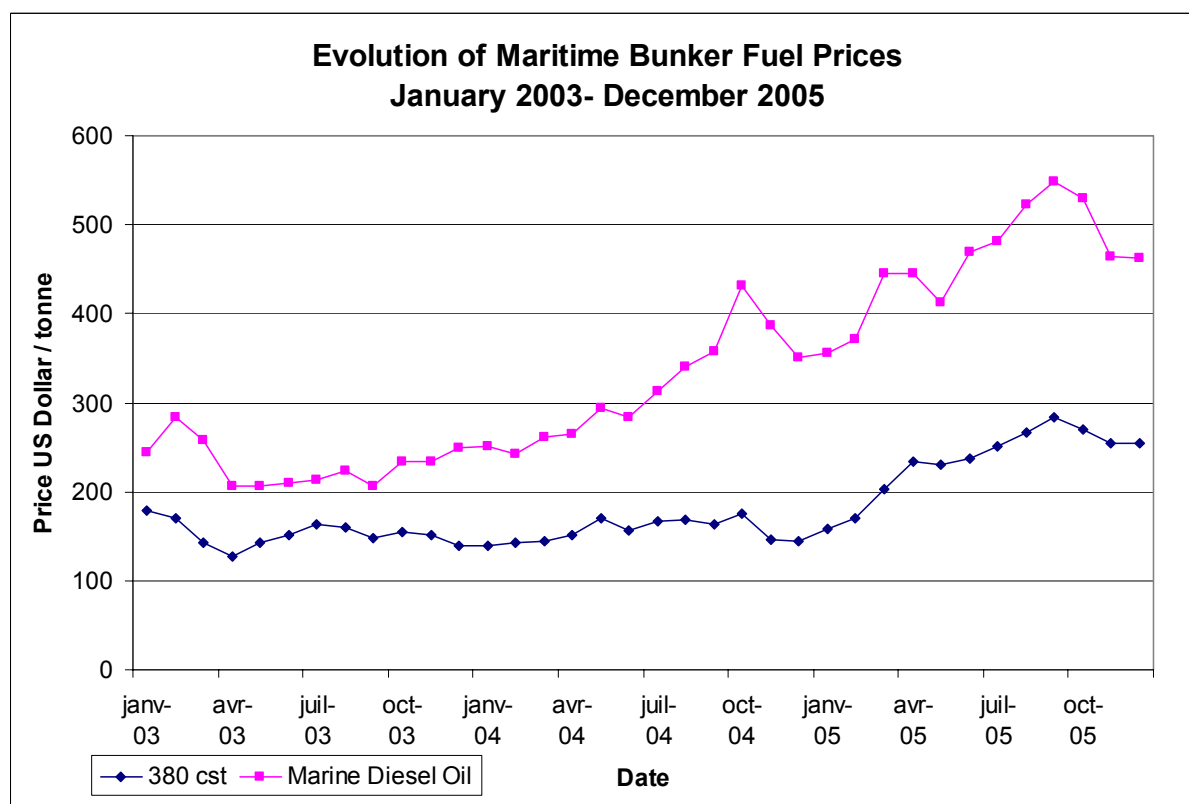
Graph 2c: evolution of TACs for pelagic species



Graph 3: evolution of fleet capacity (power)



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