

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de „Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement betreffende de verbetering van de economische situatie in de visserijsector”**

COM(2006) 103 final

(2006/C 318/21)

De Commissie heeft op 9 maart 2006 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag te raadplegen over bovengenoemd Voorstel.

De gespecialiseerde afdeling Landbouw, plattelandsontwikkeling, milieu, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 11 juli 2006 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Sarró Iparraguirre.

Het Comité heeft tijdens zijn op 13 en 14 september 2006 gehouden 429e zitting (vergadering van 14 september 2006) het volgende advies uitgebracht, dat met 120 stemmen vóór en 16 stemmen tegen, bij 9 onthoudingen, is goedgekeurd.

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Comité wijst op het sociale en economische belang van de visserijsector in de EU, dat verder reikt dan zijn directe aandeel in het BBP <sup>(1)</sup>, en schaaft zich achter de diagnose van de Commissie, die in haar mededeling <sup>(2)</sup> stelt dat de economische situatie in de communautaire visserijsector kritiek is. Er dient dus inderdaad te worden ingegrepen, maar de door de Commissie voorgestelde maatregelen om de sector er weer bovenop te helpen zijn in de ogen van het Comité onrealistisch en ontoereikend. Onrealistisch omdat de sector voor het grootste gedeelte bestaat uit familiebedrijven die maar over één enkel vaartuig beschikken, vissen in gebieden met een beperkt bestand, met een minimaal aantal bemanningleden werken, zich aan strikte beheersregels houden en over bijzonder weinig speelruimte beschikken voor de toepassing van herstructureringsmaatregelen die hun instandhouding op korte termijn moeten garanderen.

1.2 Bovendien is er geen nieuw budget — los van het FIOV en het EVF <sup>(3)</sup> — ter beschikking gesteld, zodat de mogelijkheden om de nieuwe maatregelen in praktijk te brengen, beperkt zijn. Het Comité oordeelt dan ook dat de mededeling voor het gros van de visserijbedrijven weinig concrete gevolgen zal hebben.

1.3 Toch is het niet uitgesloten dat bepaalde grotere bedrijven gebruik wensen te maken van de reddings- en herstructureringssteun. De Commissie zou er daarom op moeten toezien dat:

- een communautair budget ter beschikking wordt gesteld dat los staat van het FIOV en het EVF;
- de reddingssteun niet terugvorderbaar is en niet beperkt blijft tot zes maanden;

<sup>(1)</sup> Bruto Binnenlands Product.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 103 final van 9-3-2006.

<sup>(3)</sup> Het Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij en het Europees Visserijfonds.

- de nationale programma's die de lidstaten moeten indienen, flexibel zijn, zodat de bedrijven in kwestie snel over de steun kunnen beschikken.

1.4 Het Comité wijst erop dat de reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden niet volstaat. De hoge brandstofprijzen hebben zware gevolgen voor kleine ondernemingen. Om die te kunnen opvangen zijn andere maatregelen nodig. Concreet stelt het Comité de Commissie en de Raad voor de volgende maatregelen goed te keuren:

- a) het plafond van de „de minimis”-steun moet worden opgetrokken tot 100.000 euro per bedrijf;
- b) de vloot moet tijdelijk worden stilgelegd bij „niet te voorzien gebeurtenissen”, waaronder ook de door de hoge brandstofprijzen ontstane crisis valt;
- c) het moet mogelijk zijn steun te verlenen voor de afbetaling van de premies van verzekeringscontracten, zoals dat het geval is bij landbouwverzekeringen;
- d) er moet een speciaal communautair sloopfonds worden opgericht, met een eigen budget, zodat reders die bereid zijn hun activiteit vrijwillig stop te zetten, dat op een behoorlijke manier kunnen doen; de vlootsegmenten met de grootste problemen dienen in dit verband voorrang te krijgen;
- e) zowel de nationale als de communautaire autoriteiten moeten via stimulansen voor O&O <sup>(4)</sup> en innovatie maximale steun verlenen aan projecten van de sector om de energie-efficiëntie van de visserij te verbeteren, te zoeken naar alternatieven voor benzine en aanvullende energiebronnen, en technologische platformen voor de visserij op te zetten;
- f) er moeten inspanningen worden verricht om een mentaliteitswijziging bij de vissers te bewerkstelligen; de bedoeling is dat zij worden betrokken bij de afzet van hun producten, zodat ze naar een grotere meerwaarde gaan streven;

<sup>(4)</sup> Onderzoek en Ontwikkeling.

g) de belastingregeling voor de kustvisserij moet worden herzien; zo dienen m.n. de concessiehouders van vismijnen te worden vrijgesteld van de vennootschapsbelasting voor de opbrengsten van de eerste verkoop; ook zou de belasting over de toegevoegde waarde voor bemiddelingsactiviteiten van de concessiehouders moeten worden verminderd;

h) de diepzeevisserij buiten de communautaire wateren moet worden opgenomen in de tweede registers die verschillende EU-lidstaten bijhouden voor de handelsvloot; dit houdt in dat de communautaire richtlijnen inzake staatssteun aan de visserijsector moeten worden gewijzigd.

## 2. Toelichting

2.1 De visserijsector zorgt niet alleen voor een aanzienlijk gedeelte van de eiwitten die de mens nodig heeft maar levert ook een belangrijke bijdrage aan het economische en sociale netwerk van heel wat kustgemeenschappen van de EU. De Commissie heeft berekend <sup>(5)</sup> dat de uitgebreide EU (EU-25) met 7.293.101 ton vis (visserij en aquacultuur) 5 % van de totale wereldproductie vertegenwoordigt, en daarmee de op een na grootste producent is (na China). De communautaire vloot telt iets minder dan 90.000 visserij schepen, die goed zijn voor 229.702 arbeidsplaatsen.

2.2 De visserijsector is gedwongen zware aanpassingsmaatregelen te nemen: het merendeel van de visserijtakken krijgt te maken met een afname van de visbestanden, die in bepaalde gevallen zelfs uitsterven. Daarbij komen nog de ongunstige marktvoorwaarden. De aan de vaartuigen in het westen van Europa toegewezen quota voor de belangrijkste demersale (kabeljauw, schelvis, wijting, zwarte koolvis en heek) en bentische soorten (pladijs, tong, zeeduivel en Nephrops) zijn halverwege de jaren 90 gaan dalen.

2.3 De op duurzaamheid gerichte hervorming van het GVB van 2002 markeerde het begin van een moderner beheer van de visserij in de EU. De hervorming behelsde echter ook bepaalde vangstbepalende maatregelen — o.m. de herstelplannen —, waardoor de winsten drastisch zijn gedaald; dit scenario zal voorlopig niet veranderen.

2.4 Deze situatie, samen met het feit dat de exploitatiekosten een normale stijgende lijn blijven volgen en de spectaculaire verhoging van de brandstofprijzen, heeft ertoe geleid dat tal van schepen grote verliezen lijden.

2.5 De Commissie geeft in haar mededeling een overzicht van dit samenspel van factoren die een groot gedeelte van de communautaire vloot in financiële moeilijkheden hebben gebracht, en stelt een aantal oplossingen voor.

<sup>(5)</sup> „Het GVB gevat in getallen — basisgegevens over het gemeenschappelijk visserijbeleid”, editie 2006, Europese Commissie.

## 3. Achtergrond

3.1 De Commissie vermeldt twee gemakkelijk te begrijpen oorzaken van de problemen:

- inkomstenverlies
- stijgende kosten.

3.1.1 Aan de basis van het inkomstenverlies liggen:

- de stagnerende marktprijzen, die op hun beurt weer te wijten zijn aan
  - de toenemende invoer,
  - de ontwikkeling van de aquacultuur,
  - en de concentratie van de verkoop in grote distributieketens
- de lagere visserijopbrengsten, die samenhangen met
  - de overbevissing van bepaalde soorten
  - het niet voldoende beperken van de visserijcapaciteit.

3.1.2 De exploitatiekosten van de schepen, die normaliter jaar na jaar geleidelijk toenemen, zijn sinds 2003 explosief gestegen. De hogere brandstofprijzen treffen alle communautaire vloten, i.h.b. de bodemtrawlers, die veruit het grootste segment van de communautaire visserijvloot vormen en nu dus netto verlies lijden.

## 4. Algemene opmerkingen

4.1 Om de visserijsector te helpen deze economische moeilijkheden te overwinnen, stelt de Commissie de volgende maatregelen voor:

- kortetermijnmaatregelen voor de redding en herstructurering van visserijbedrijven die dankzij structurele veranderingen opnieuw rendabel kunnen worden;
- langetermijnmaatregelen, waarmee de visserijsector zich kan aanpassen aan de nieuwe, door de hoge brandstofprijzen gekenmerkte situatie.

### 4.1.1 Redding en herstructurering op korte termijn

4.1.1.1 Om kleine bedrijven die zich op de rand van het faillissement bevinden of er aantoonbaar financieel op achteruit gaan, te redden en te herstructureren, kan volgens de Commissie gebruik worden gemaakt van de bestaande instrumenten en de huidige regeling voor staatssteun, die gebaseerd is op de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden <sup>(6)</sup> en de richtsnoeren voor het onderzoek van staatssteun in de visserij- en aquacultuursector <sup>(7)</sup>. Bovendien voorziet de Commissie in een aantal uitzonderingen, waarmee zij verder gaat dan de bepalingen van de richtsnoeren (zie par. 4.1.1.5 en 4.1.1.6).

<sup>(6)</sup> PB C 244 van 1-10-2004.

<sup>(7)</sup> PB C 229 van 14-9-2004.

4.1.1.2 De reddingssteun, die beperkt is tot zes maanden, kan bestaan uit een terugbetaalbare lening of garantie. De steun is bedoeld om de visserijbedrijven de kans te geven zich aan te passen aan de nieuwe situatie op het vlak van de brandstofprijzen, met name in het geval van vaartuigen die sleepnetten gebruiken en op demersale soorten vissen. Wanneer op de reddingssteun een herstructureringsplan volgt, kan deze worden terugbetaald met de middelen die de onderneming ontvangt voor herstructurering.

4.1.1.3 Het Comité is van mening dat alleen steun die niet hoeft te worden terugbetaald echt effectief is, en verwerpt dus het voorstel om terugbetaalbare leningen te verstrekken. Niet terugbetaalbare reddingssteun heeft immers een meerwaarde en is dus aantrekkelijker voor de ondernemingen. Terugbetaalbare leningen kunnen bij elke financiële instelling worden aangevraagd, zonder dat toestemming van de Commissie noodzakelijk is.

4.1.1.4 De herstructureringsmaatregelen om de economische levensvatbaarheid van visserijbedrijven te herstellen komen er in veel gevallen op neer dat moet worden geïnvesteerd in de aanpassing van de vissersvaartuigen. Op grond van de richtsnoeren inzake staatssteun voor de visserijsector mag steun worden verleend voor de modernisering en uitrusting van vissersvaartuigen, voor zover aan de bij de verordening inzake het Financieringsinstrument voor de oriëntatie van de visserij (FIOV) vastgestelde voorwaarden is voldaan<sup>(8)</sup>. De voorwaarden voor de verlening van dergelijke staatssteun zijn derhalve dezelfde als die welke gelden voor communautaire steun uit hoofde van de FIOV-Verordening<sup>(9)</sup>.

4.1.1.5 Bij uitzondering kan staatssteun voor bepaalde vormen van modernisering van vaartuigen die niet onder de FIOV-verordening valt, toch worden toegestaan wanneer deze gericht is op de herstructurering van visserijbedrijven in het kader van nationale reddings- en herstructureringsplannen. Na toetsing aan de communautaire richtsnoeren kan de Commissie dergelijke nationale programma's goedkeuren, op voorwaarde dat de herstructurering van de ondernemingen gebaseerd is op realistische economische vooruitzichten in de huidige context, mede rekening houdend met de situatie en de mogelijke ontwikkeling van de desbetreffende visbestanden. De rentabiliteit van de onderneming moet worden verzekerd door de exploitatiekosten te beperken, zonder de huidige visserij-inspanning en capaciteit te verhogen.

4.1.1.6 De Commissie kan in het kader van de nationale reddings- en herstructureringsprogramma's uitzonderlijk staatssteun goedkeuren voor de volgende investeringen:

- a) een eerste aanpassing van vistuig met de bedoeling minder brandstofintensieve visserijmethoden te kunnen gebruiken;
- b) aanschaf van uitrusting om de brandstofefficiëntie te verbeteren, zoals econometers; of

c) vervanging van de motor, op voorwaarde dat

- 1. voor vaartuigen met een lengte over alles van minder dan 12 m. die geen sleepnetten gebruiken, de motor hetzelfde of een lager vermogen heeft dan de oude,
- 2. voor alle vaartuigen met een lengte over alles van maximaal 24 m. de nieuwe motor ten minste 20 % minder vermogen heeft dan de oude, of
- 3. voor trawlers met een lengte over alles van meer dan 24 m. de nieuwe motor ten minste 20 % minder vermogen heeft dan de oude en het vaartuig overschakelt op een minder brandstofintensieve vistechiek.

4.1.1.7 In het geval van nationale herstructureringsplannen van ondernemingen die verschillende vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 12 m. exploiteren, kan de Commissie toestaan dat de in par. 4.1.1.6, sub c), punten 2 en 3, vermelde vermindering van het motorvermogen voor de hele onderneming geldt. Het slopen van een vaartuig zonder overheidssteun kan eveneens worden meegerekend voor het bereiken van de vereiste reductie.

4.1.1.8 Dit zou ook kunnen gelden voor nationale herstructureringsplannen die worden ingediend door een groep van kleine en middelgrote ondernemingen. Zo kan de rentabiliteit van een aantal leden van de groep worden verbeterd door maatregelen van anderen (bijvoorbeeld sloop).

4.1.1.9 Bedrijven kunnen ook aanspraak maken op staatssteun voor de tijdelijke stopzetting van activiteiten voor de periode die nodig is om de goedgekeurde investeringen te realiseren, voor zover deze wordt toegekend als onderdeel van de reddings- en herstructureringsprogramma's.

4.1.1.10 Alle andere overheidssteun, inclusief communautaire steun, aan een onderneming in moeilijkheden, moet in aanmerking worden genomen in de algemene beoordeling van de herstructureringsplannen en de levensvatbaarheid op lange termijn.

4.1.1.11 De lidstaten moeten hun nationale reddings- en herstructureringsprogramma's en, in voorkomend geval, individuele plannen (voor grotere ondernemingen) binnen twee jaar na de bekendmaking van de mededeling aanmelden bij de Commissie. Binnen twee jaar na de goedkeuring van het aangeelde plan door de Commissie moeten de lidstaten de administratieve besluiten inzake de herstructureringsplannen uitvoeren.

4.1.1.12 Aangezien vooral vaartuigen die sleepnetten gebruiken door de huidige economische moeilijkheden worden getroffen, is de Commissie van oordeel dat de herstructureringssteun in de eerste plaats voor trawlers moet worden bestemd.

<sup>(8)</sup> Verordening (EG) van de Raad nr. 1263/1999 van 12-06-1999.

<sup>(9)</sup> Verordening (EG) van de Raad nr. 2792/1999 van 17-12-1999.

4.1.1.13 De recente stijging van de brandstofprijzen heeft de visserijsector ertoe gebracht overheidssteun te vragen ter compensatie van deze plotse toename van de kosten. Steun voor de bedrijfsvoering is evenwel onverenigbaar met het Verdrag en wordt door de Commissie dan ook niet goedgekeurd.

4.1.1.14 Als alternatief zou de Commissie kunnen ingaan op het voorstel van de visserijsector om een garantieregeling in te voeren, op grond waarvan door de sector in gunstige tijden ingebracht geld kan worden terugbetaald ter compensatie van een plotselinge stijging van de brandstofprijzen. Wel kan de Commissie een dergelijke regeling slechts goedkeuren indien er garanties zijn dat alle overheidssteun tegen commerciële voorwaarden wordt terugbetaald.

4.1.1.15 De Commissie stelt in haar mededeling dat de economische situatie in de communautaire visserijsector bijzonder ongunstig is. Het Comité erkent de juistheid van deze diagnose, maar is van oordeel dat de voorstellen om de sector uit het slop te halen onrealistisch en ontoereikend zijn. Onrealistisch omdat de sector voor het grootste gedeelte bestaat uit familiebedrijfjes die maar over één vaartuig beschikken, vissen in gebieden met een beperkt bestand, met een minimaal aantal bemanningleden werken, zich aan strikte beheersregels houden en over bijzonder weinig speelruimte beschikken voor de toepassing van herstructureringsmaatregelen die de instandhouding van de bedrijven op korte termijn moeten garanderen. Bovendien is er geen nieuw budget — los van het FIOV en het EVF — ter beschikking gesteld, zodat de mogelijkheden om de nieuwe maatregelen in praktijk te brengen, beperkt zijn. Het Comité oordeelt dan ook dat de mededeling voor het gros van de visserijbedrijven weinig concrete gevolgen zal hebben.

4.1.1.16 Toch is het niet uitgesloten dat bepaalde grotere bedrijven gebruik wensen te maken van de reddings- en herstructureringssteun. De Commissie zou er daarom op moeten toezien dat:

- een communautair budget ter beschikking wordt gesteld dat los staat van het FIOV en het EVF;
- de reddingssteun niet terugvorderbaar is en niet beperkt blijft tot zes maanden;
- de nationale programma's die de lidstaten moeten overleggen, flexibel zijn, zodat de bedrijven in kwestie snel over de steun kunnen beschikken.

4.1.1.17 Het Comité herinnert eraan dat „de minimis”-steun een efficiënte kortetermijnmaatregel kan zijn. Het in de huidige wetgeving vastgelegde plafond (3.000 euro per bedrijf over drie jaar) ligt echter bijzonder laag en beantwoordt niet aan de reële behoeften. Met uitzondering van de landbouw ligt het plafond voor de andere sectoren op 100.000 euro. Het Comité dringt er daarom op aan dat de regeling voor de „de minimis”-steun voor

de visserijsector zo snel mogelijk wordt herzien en dat het plafond ook voor deze sector wordt opgetrokken tot 100.000 euro. Overigens heeft het Comité hier reeds op aangedrongen in zijn advies over het „Actieplan staatssteun — Minder en beter gerichte staatssteun: een routekaart voor de hervorming van het staatssteunbeleid (2005-2009)”<sup>(10)</sup>.

4.1.1.18 Ook zou kunnen worden overwogen de ernst van de economische situatie in de visserijsector te beschouwen als een „niet te voorziene gebeurtenis” zoals bedoeld in art. 16 van de Verordening betreffende het FIOV. Op grond van deze bepaling kunnen de lidstaten vissers en eigenaars van vaartuigen een vergoeding toekennen voor de tijdelijke stillegging van hun activiteiten. Een dergelijke maatregel zou de ondernemingen en de bemanning heel wat voordeel kunnen opleveren

4.1.1.19 Om de capaciteit van de schepen zo snel mogelijk af te stemmen op de visbestanden pleit het Comité daarnaast voor de oprichting op korte termijn van een communautair sloopfonds dat over een eigen budget zou kunnen beschikken en door de lidstaten verplicht en uitsluitend wordt gebruikt voor visserijbedrijven die hun schepen willen slopen. Overwogen kan worden de vlootsegmenten met de grootste problemen voorrang te geven.

4.1.1.20 Ook dringt het Comité erop aan dat de Commissie de richtsnoeren voor staatssteun aan de visserij zo snel mogelijk herzielt, zodat de lidstaten speciale registers voor vissersvaartuigen kunnen opstellen, om zo de concurrentiepositie van de zeevisserijvloot die buiten de communautaire wateren vist, te verbeteren, zoals in de jaren 90 is gebeurd voor de handelsvloot.

4.1.1.21 Het Comité onderschrijft de garantieregeling ter compensatie van een plotselinge stijging van de brandstofprijzen. Op die manier krijgen vissers immers de kans hun activiteiten ook in de huidige moeilijke omstandigheden voort te zetten. Wel wijst het erop dat het weinig waarschijnlijk is dat de sector in de huidige economische omstandigheden kan voldoen aan de vereiste voorwaarden. Het Comité is daarom voorstander van verzekeringsovereenkomsten waarmee gedurende een bepaalde periode een maximumbrandstofprijz wordt gegarandeerd, en waarvan de premies geheel of gedeeltelijk door de lidstaten zouden mogen worden afbetaald, net als dat het geval is bij landbouwverzekeringen.

4.1.1.22 Verder meent het Comité dat de belastingregeling voor de kustvisserij aan herziening toe is. Concreet pleit het ervoor de concessiehouders van vismijnen vrij te stellen van de vennootschapsbelasting voor de opbrengst van de eerste verkoop; ook zou de belasting over de toegevoegde waarde voor bemiddelingsactiviteiten van de concessiehouders moeten worden verminderd.

<sup>(10)</sup> PB C 65 van 17-3-2006.

#### 4.1.2 Maatregelen en initiatieven op middellange termijn

4.1.2.1 Op lange termijn kan de situatie voor de visserijsector alleen maar rooskleuriger worden als de visbestanden zich herstellen en wordt overgestapt op duurzame visserij. De Commissie stelt in dit verband de volgende maatregelen voor:

- a) verbetering van het visserijbeheer;
- b) betere naleving van de voorschriften inzake visserijbeheer;
- c) organisatie en werking van vismarkten;
- d) bevordering van het onderzoek naar zuinigere en milieuvriendelijkere visserijmethoden.

4.1.2.2 Het Comité wijst erop dat al deze langetermijnmaatregelen al terug te vinden zijn in het nieuwe GVB. Het wil hier nog aan toevoegen dat na de tenuitvoerlegging van de plannen voor het herstel en een beter beheer van de meest bedreigde bestanden, nieuwe ideeën nodig zijn om in de praktijk een duurzaam en optimaal visserijbeheer mogelijk te maken.

4.1.2.3 Het Comité staat volledig achter de inspanningen van de Commissie om erop toe te zien dat de GVB-voorschriften naar behoren worden gehandhaafd, en dringt er nogmaals op aan dat de Commissie haar voornemen nauw samen te werken met het communautair Bureau voor visserijcontrole ook werkelijk uitvoert. Dit bureau staat voor een taak van vitaal belang, en dient dus ook te kunnen beschikken over voldoende financiële middelen en personeel.

4.1.2.4 De Commissie zou de strijd tegen illegale, niet aangegeven en niet gereguleerde visserij nog moeten opvoeren. Het is in dit verband van essentieel belang dat deze producten de toegang wordt ontzegd tot de communautaire markt, die hun grootste afzetgebied vormt. Een andere efficiënte maatregel in de strijd tegen illegale visserij is een verbod op overslag op volle zee.

4.1.2.5 De door de Commissie voorgestelde evaluatie van de huidige marktorganisatie is inderdaad noodzakelijk. Zo kan een vernieuwing van de mechanismen de opbrengst van de visserijbedrijven vermeerderen en de afzet van vis en visserijproducten verbeteren. Ook kan op die manier worden nagegaan hoe de vissers hun producten bij de eerste verkoop een meerwaarde kunnen meegeven en hoe zij nauwer kunnen worden betrokken bij de afzet. In dit verband is een belangrijke rol weggelegd voor de producentenorganisaties, die dan ook extra stimulansen moeten krijgen. Verder is het zaak dat de Commissie en de lidstaten trachten een mentaliteitswijziging bij de vissers te bewerkstelligen.

4.1.2.6 De Commissie stelt voor om na de discussiefase een gedragscode voor de vishandel in de EU op te stellen en de uitwerking van milieukeureregelingen te stimuleren. Het Comité onderschrijft dit idee, waarover het zich overigens onlangs nog heeft uitgesproken.

4.1.2.7 De laatste door de Commissie voorgestelde langetermijnmaatregel, te weten bevordering van het onderzoek naar zuinigere en milieuvriendelijkere visserijmethoden, is in de ogen van het Comité cruciaal. Het hoopt dan ook dat de Commissie haar verbintenissen op financieel vlak zal naleven en de projecten van visserijorganisaties en de oprichting van technologische platformen voor de visserij waar mogelijk zal steunen.

4.1.2.8 Aangezien het weinig waarschijnlijk lijkt dat de hoge brandstofprijzen weer zullen dalen, is het van het grootste belang dat de door de Commissie vermelde onderzoeksmaatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Belangrijk is m.n. het onderzoek naar hernieuwbare energie, en dan vooral de ontwikkeling en praktische toepassing van nieuwe soorten biobrandstoffen en de verbetering van de energie-efficiëntie. Het Comité hoopt dan ook dat de Commissie en de lidstaten de projecten van de visserijorganisaties financieel zullen steunen.

Brussel, 14 september 2006.

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Anne-Marie SIGMUND