

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a halászati iparág gazdasági helyzetének javításáról”

COM(2006) 103 final

(2006/C 318/21)

2006. március 9-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció véleményét 2006. július 11-én elfogadta. (Előadó: Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2006. szeptember 13–14-én tartott 429. plenáris ülésén (a 2006. szeptember 14-i ülésnapon) 120 szavazattal 16 ellenében, 9 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Tekintve a halászati ipar gazdasági és szociális jelentőségét az Európai Unióban, ami túlmegegy a GDP-hez való közvetlen hozzájárulásán⁽¹⁾, az EGSZB egyetért az Európai Bizottság azon helyzetértékelésével, hogy az ágazat a gazdasági válság állapotában van,⁽²⁾ és úgy véli, cselekedni kell a helyzet javítása érdekében. Úgy gondolja azonban, hogy az ágazat megmentésére javasolt intézkedések nem realizitkusak és nem is elégségesek. Azért nem tartja realizitkusnak az intézkedéseket, mert az érdekelt felek nagy része kkv vagy egyetlen hajó tulajdonosa, aki korlátozott erőforrásokkal bíró halfogó helyeken dolgozik igen kis létszámú legénységgel, szigorú halállomány-gazdálkodási szabályokat kell betartania, és csak nagyon szűk körben képes lépéseket tenni a szerkezetátalakításra és rövid távú életképessége biztosítására.

1.2 Ráadásul a HOPE/EHA⁽³⁾ rendszertől független új költségvetés nélkül igen csekély lehetőség van arra, hogy ezeket az új intézkedéseket a gyakorlatba átültessék. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy ennek a közleménynek a legtöbb vállalkozásra nem lesz túl sok gyakorlati hatása.

1.3 Mindazonáltal az EGSZB úgy véli, hogy azon vállalkozások számára, amelyek elég nagyok ahhoz, hogy pályázhasanak a megmentési és szerkezetátalakítási célú támogatásra, a közleménynek

– egy, a HOPE/EHA lehetőségtől független költségvetést kell biztosítania;

– a megmentési célú támogatást vissza nem térítendővé kell tenni, és biztosítani kell, hogy azt hat hónapnál hosszabb ideig folyósítsák;

– biztosítani kell, hogy a tagállamok által bemutatandó nemzeti szabályozások rugalmasak és adaptálhatóak legyenek, hogy a pályázó vállalkozások gyorsan hozzáférhessenek a rendelkezésre álló támogatásokhoz.

1.4 Az EGSZB úgy véli, hogy a nehézségekkel küzdő cégek számára nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási célú támogatás mellett a magas üzemanyagárak halászati vállalkozásokra és legénységükre gyakorolt súlyos hatásainak enyhítésére egy sor további intézkedést is kell tenni. Az EGSZB a következő konkrét lépések elfogadását javasolja az Európai Bizottságnak és a Tanácsnak:

a) a „de minimis” támogatások szintjének vállalkozásonként 100 000 euróra történő emelése;

b) „előre nem látható körülmények”, így például a magas üzemanyagárak okozta válság esetén a halászati tevékenységek átmeneti beszüntetése;

c) a mezőgazdasági szektorban nyújtotthoz hasonló támogatás engedélyezése az üzemanyagár-kockázat elleni fedezeti szerződések díjainak finanszírozására;

d) egy közösségi selejtezési alap létrehozása külön költségvetéssel, amely elsősorban a flotta legtöbb problémával küzdő szegmenseire irányulna, és lehetővé tenné, hogy azok a hajótulajdonosok, akik önként felhagynak a halászattal, ezt elfogadható módon tehessék;

e) mind a nemzeti, mind a közösségi szervek részéről maximális támogatás nyújtása az RTDI támogatáson keresztül⁽⁴⁾ a halászati szektor által beterjesztett olyan projektek részére, amelyek a halászat energiahatékonyságának javítását, az olaj melletti alternatív vagy kiegészítő energiaforrások keresését, illetve a halászati technológiai platformok fejlesztését célozzák;

f) törekvés a halászok mentalitásának megváltoztatására, próbálva meggyőzni őket arról, hogy a termékek hozzáadott értékének növelése érdekében kapcsolódjanak be a halászati termékek eladásába;

⁽¹⁾ Bruttó hazai termék.

⁽²⁾ COM(2006) 103 final, 2006.03.09.

⁽³⁾ Halászati Orientációs Pénzügyi Eszköz/Európai Halászati Alap.

⁽⁴⁾ Kutatás, technológia, fejlesztés és innováció.

g) a part menti halászattal foglalkozó flottára vonatkozó adóügyi előírások felülvizsgálata, mindenekelőtt a haltermékek nagybani halpiacok általi első értékesítéséből származó bevétel társasági adó alóli mentessége, valamint az ilyen halpiacok által végzett közvetítő tevékenységekre kivetett HÉA csökkentése tekintetében;

h) a közösségi vizeken kívül halászó mélytengeri flotta bejegyeztetése a kereskedelmi flotta tekintetében számos tagállamban létező másodlagos regiszterekbe, módosítva ezzel a halászati ágazatra vonatkozó állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásokat is.

2. Indokolás

2.1 A halászati ipar, amellet hogy jelentős arányban hozzájárul az emberi fogyasztásra szolgáló fehérjék szükségletének fedezéséhez, EU-szerte számos part menti közösség gazdasági és társadalmi struktúrájának is fontos eleme. Az Európai Bizottság adatai szerint ⁽⁵⁾ a kibővített Európai Unió (EU-25) 7 293 101 tonnás haltermelésével (kifogott és tenyésztett hal együtt) a világ haltermék-előállításának 5 %-át adja, s ezzel Kína mögött a világ második legnagyobb termelője. Emellett csaknem 90 000 halászhajóból álló flottája van, amely 229 702 munkahelyet teremt.

2.2 A halászati ágazat nehéz alkalmazkodási problémákkal néz szembe annak következtében, hogy a legtöbb halfogó helyen – részben a túlhalászás következtében – csökkent a halállomány, és a piaci feltételek is kedvezőtlenek. A közlemény szerint az Európa nyugati részén halászó hajók számára a főbb mélytengeri fajok (közönséges, foltos, vékonybajszú, fekete és szürke tőkehal) és tengerfenéken élő fajok (sima lepényhal, nyelvhal, ördöghalfélék és norvég homár) tekintetében kiutalt kvóták a kilencvenes évek közepe óta csökkennek.

2.3 Bár a KHP 2002-es reformja a fenntarthatóságot szem előtt tartó korszerűsítést indított el az Európai Unió halállomány-gazdálkodásában, olyan lépéseket is bevezetett, mint például a regenerációs tervek készítése, amelyek korlátozzák a halfogást, radikálisan csökkentve ezzel a nyereséget. Ez a jövőben is így marad.

2.4 A működési költségek szokásos, folyamatos emelkedésével és az üzemanyagok drasztikus drágulásával együtt ez oda vezetett, hogy számos hajó jelentős veszteséggel üzemel.

2.5 Az Európai Bizottság közleménye felsorolja azokat az okokat, amelyek folytán a Közösség flottájának jelentős része ebbe a gazdasági helyzetbe került, és módszereket javasol a megoldásra.

3. Háttér

3.1 Az Európai Bizottság közleménye két nyilvánvaló tényezőt említ az okok közt; ezek

– a csökkenő jövedelem és

– az emelkedő költségek.

3.1.1 A jövedelemcsökkenés okai:

– Stagnáló piaci árak:

– a halimport növekvő részaránya;

– az akvakultúra fejlődése;

– az eladások nagy elosztóláncokban való koncentrációja.

– Alacsonyabb halhozamok:

– bizonyos halpopulációk intenzív halászata;

– a flottakapacitás elégtelen csökkentése.

3.1.2 A hajók üzemelési költsége, amely rendszerint évről évre magasabb, 2003 óta az üzemanyagárak emelkedése következtében igen gyorsan nőtt. Ez valamennyi halászfloottát érinti, de különösen a fenékvonóhálós halászhajókat, amelyek a Közösség halászfloottájának messze a legnagyobb részét teszik ki, és amelyek nettó üzemi eredménye negatív.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az Európai Bizottság többek közt az alábbi megoldásokat javasolja a halászati ipar jelenlegi gazdasági nehézségeinek enyhítésére:

– rövid távon intézkedések azon halászati vállalkozások megmentésére és szerkezetátalakítására, amelyek strukturális változtatások révén el tudják érni, hogy ismét nyereségesek legyenek;

– hosszú távon annak biztosítása, hogy a halászati ipar alkalmazkodni tudjon a magas üzemanyagárak jellemezte új helyzethez.

4.1.1 Rövid távú megmentés és szerkezetátalakítás

4.1.1.1 A csőd szélén álló vagy pénzügyi nehézségekkel küzdő halászati vállalkozások megmentésére és szerkezetátalakítására az Európai Bizottság a meglévő eszközök és a meglévő állami támogatási rendszer igénybevételét irányozza elő, a nehézségekkel küzdő cégek megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatás ⁽⁶⁾, valamint a halászati és akvakultúra-ágazat számára nyújtott állami támogatások felülvizsgálatára vonatkozó iránymutatás ⁽⁷⁾ alapján. Emellett néhány kivételtől is rendelkezik, amelyek messze túlmutatnak ezeken az irányelveken (lásd a 4.1.1.5. és 4.1.1.6. pontot).

⁽⁵⁾ Tények és számok a KHP-ről – alapadatok a közös halászati politikáról. 2006-os kiadás, Európai Bizottság.

⁽⁶⁾ HL C 244., 2004.10.1.

⁽⁷⁾ HL C 229., 2004.9.14.

4.1.1.2 A megmentést célzó támogatás visszatérítendő kölcsön vagy hat hónapnál nem tovább tartó garancia formáját öltheti. E támogatásoknak az a céljuk, hogy a vállalkozások képesek legyenek alkalmazkodni az új üzemanyagár-helyzethez. Ez mindenekelőtt a fenéken élő állományokra halászó, vontatott hálót használó hajókat érinti. Ahol a megmentési támogatást szerkezetátalakítási terv elfogadása követi, az visszafizethető abból az összegből, amelyet a cég szerkezetátalakítási támogatásként kap.

4.1.1.3 Az EGSZB úgy véli, hogy a megmentési támogatásnak a visszafizetendő kölcsönökkel ellentétben vissza nem térítendőnek kell lennie ahhoz, hogy igazán hatékony legyen. Ez a megmentési támogatást még értékesebbé és esetleg vonzóbbá tenné a vállalkozások számára. Közönséges, visszafizetendő kölcsönt egyébként is bármely pénzügyi intézménynél fel lehet venni, anélkül hogy ahhoz az Európai Bizottság jóváhagyására lenne szükség.

4.1.1.4 A halászati vállalkozásoknak a gazdasági életképességet helyreállító, további szerkezetátalakítására szolgáló támogatás gyakran olyan befektetésekhez kapcsolódik, amelyek a halászhajók adaptálását szolgálják. A halászati ágazat állami támogatásaira vonatkozó iránymutatások a halászhajók korszerűsítésére és felszerelésére nyújtható támogatásokat a Halászati Orientációs Pénzügyi Eszköz (HOPE⁽⁸⁾) keretében rögzített előírásokkal összhangban szabályozzák. Az ilyen célokra nyújtott nemzeti támogatás odaítélésének feltételei ezért ugyanazok, mint a közösségi támogatásra a HOPE-szabályozás szerint alkalmazandó feltételek⁽⁹⁾.

4.1.1.5 Kivételes esetekben az Európai Bizottság engedélyezhet nemzeti támogatást olyan típusú korszerűsítésekre, amelyekre a HOPE-szabályozás nem terjed ki, feltéve, hogy azok a nemzeti megmentési és szerkezetátalakítási rendszerek részeként halászati vállalkozások szerkezetátalakítását célozzák. A hozzájárulás megadása előtt az Európai Bizottság a közösségi iránymutatások alapján kiértékeli ezeket a nemzeti rendszereket, feltéve, hogy a cégek szerkezetátalakítása a jelen helyzet alapján realisztikus gazdasági feltételezéseken alapul, figyelembe véve a halászott állományok állapotát és annak lehetséges alakulását, és a működési költségek csökkentése alapján, a jelenlegi összesített halászati tevékenység és kapacitás növelése nélkül biztosítva a cégek nyereségességét.

4.1.1.6 Az Európai Bizottság kivételesen engedélyt adhat a nemzeti megmentési és szerkezetátalakítási rendszerek keretében nyújtott állami támogatásra a következő befektetések esetében:

- a) halászfelszerelések kevesebb üzemanyagot igénylő halászati módszert eredményező első cseréje,
- b) az üzemanyag-hatékonyt javító felszerelések (pl. ökométerek) beszerzése,

c) a motor egyszeri cseréje, feltéve hogy

1. 12 méter teljes hosszúság alatti, vontatott halászfelszerelést nem használó hajók esetében az új motor ugyanolyan vagy kisebb teljesítményű, mint a régi;
2. a 24 méter teljes hosszúságot meg nem haladó minden egyéb hajó esetében az új motor legalább 20 %-kal kisebb teljesítményű, mint a régi;
3. 24 méternél nagyobb teljes hosszúságú vonóhálós hajók esetében az új motor legalább 20 %-kal kisebb teljesítményű, mint a régi, és a hajó kevésbé üzemanyag-intenzív halászati módszerre áll át.

4.1.1.7 Az Európai Bizottság elfogadhatja azt, hogy a több 12 méternél hosszabb hajót üzemeltető vállalkozások szerkezetátalakítási tervét jóváhagyó nemzeti rendszereknél a 4.1.1.6 (c) pont 2. és 3. albekezdésében említett motorteljesítmény-csökkentési kritériumot „összességében”, a vállalkozás szintjén alkalmazzzák, és hogy egy hajó állami támogatás nélkül történő leállítása és munkából való kivonása is számítson bele a megkívánt csökkentési arányba.

4.1.1.8 Ez az elv a kis- és középvállalkozások (kkv-k) csoportja által benyújtott szerkezetátalakítási terveket jóváhagyó nemzeti rendszereknél is elfogadható lehet. Ilyen esetekben a csoport bizonyos tagjainak nyereségessége javulhat más tagok lépései – például hajók leállítása – által.

4.1.1.9 A jóváhagyott beruházás végrehajtásához szükséges üzemszünet alatt a vállalatok pályázhatnak a megfelelő állami támogatásra, feltéve, hogy ezt a megmentési és szerkezetátalakítási rendszer keretében kérik.

4.1.1.10 A nehézségekkel küzdő vállalatok szerkezetátalakítási terveinek és hosszú távú életképességének általános értékelésénél a számukra nyújtott minden egyéb állami és közösségi támogatást figyelembe kell venni.

4.1.1.11 A tagállamoknak a jelen közlemény közzétételétől számítva két évük van arra, hogy tájékoztassák az Európai Bizottságot nemzeti megmentési és szerkezetátalakítási támogatásaik rendszeréről, és – ahol vannak ilyenek – a nagyobb vállalatokra vonatkozó egyedi tervekről. Miután a Közösség hozzájárulását adta, a tagállamoknak két évük van arra, hogy kibocsássák a szerkezetátalakítási tervekkel kapcsolatos adminisztratív előírásokat.

4.1.1.12 Tekintve hogy a jelenlegi gazdasági nehézségek első sorban a vontatott halászfelszerelést használó hajókat érintik súlyosan, az Európai Bizottság úgy véli, hogy ezt a szerkezetátalakítási támogatást főleg a vonóhálós hajók számára kell nyújtani.

⁽⁸⁾ 1263/1999/EK tanácsi rendelet, 1999.06.12.

⁽⁹⁾ 2792/1999/EK tanácsi rendelet, 1999.12.17.

4.1.1.13 A közvetlen üzemeltetési támogatást illetően a jelenlegi magas üzemanyagárak mellett az Európai Bizottság visszatartja minden olyan állami beavatkozást, amely a költségnövekedés kompenzálására irányul, mivel ez nem volna összeegyeztethető a Szerződéssel.

4.1.1.14 Alternatív megoldásként az Európai Bizottság elfogadhatná a halászati ipar által kért garanciarendszert, amelynek az iparág által a kedvező időszakokban befizetett pénzt az üzemanyagárak hirtelen emelkedése esetén kompenzációként visszafizethetik. Az Európai Bizottság csak akkor fogadhatna el egy ilyen rendszert, ha biztosított, hogy minden állami támogatást kereskedelmi feltételek mellett visszafizetnek.

4.1.1.15 Az EGSZB – bár egyetért az Európai Bizottság azon helyzetértékelésével, hogy a Közösség halászati ipara gazdasági válságban van – úgy véli, hogy az ágazat megmentésére javasolt intézkedések nem realizitkusak és nem is elégségesek. Azért nem tartja realizitkusnak az intézkedéseket, mert az érdekelt felek nagy része kkv vagy egyetlen hajó tulajdonosa, aki korlátozott erőforrásokkal bíró halfogó helyeken dolgozik, igen kis létszámmal, szigorú halállomány-gazdálkodási szabályokat kell betartania, és csak nagyon szűk körben képes lépéseket tenni az átalakításra és rövid távú életképessége biztosítására. Ráadásul a HOPE/EHA rendszertől független új költségvetés nélkül igen csekély lehetőség van arra, hogy ezeket az új intézkedéseket a gyakorlatba átültessék. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy ennek a közleménynek a legtöbb vállalkozásra nem lesz túl sok gyakorlati hatása.

4.1.1.16 Mindazonáltal az EGSZB úgy véli, hogy azon vállalkozások érdekében, amelyek elég nagyok ahhoz, hogy pályázhassanak a megmentési és szerkezetátalakítási célú támogatásra, a közleménynek

- egy, a HOPE/EHA lehetőségtől független költségvetést kell biztosítani;
- a megmentési célú támogatást vissza nem térítendővé kell tenni, és biztosítani kell, hogy annak futamideje hat hónapnál hosszabb legyen;
- biztosítani kell, hogy a tagállamok által bemutatandó nemzeti szabályozások rugalmasak és adaptálhatóak legyenek, hogy a pályázó vállalkozások gyorsan hozzáférhessenek a rendelkezésre álló támogatásokhoz.

4.1.1.17 Az EGSZB emlékezteti az Európai Bizottságot, hogy egy *de minimis* támogatási szabály alkalmazása hatékony rövid távú intézkedés lehet. Az EGSZB úgy látja, hogy a jelenlegi jogszabályok szerinti maximális összeg (három év alatt 3 000 euró vállalatonként) nagyon alacsony, és nem felel meg a jelenlegi helyzetnek, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy más uniós ágazatokban – a mezőgazdaság kivételével – a plafon 100 000 euró. Az EGSZB ezért úgy érzi, hogy sürgősen felül

kell vizsgálni a halászat *de minimis* támogatásainak szabályozását, és a támogatások maximális összegét a többi ágazathoz hasonlóan 100 000 euróra kell emelni. Ezt az EGSZB már az *Állami támogatási cselekvési terv – Kevesebb és célzottabb állami támogatás: ütemterv az állami támogatás 2005 és 2009 közötti reformjához* ⁽¹⁰⁾ című véleményében is ajánlotta.

4.1.1.18 A másik intézkedés, amely igen hasznos lehetne a vállalkozások és a legénységek szempontjából, az volna, ha a HOPE-szabályozás 16. cikke szerinti „előre nem látható körülmény”-nek tekintenék a halászati ágazat súlyos gazdasági helyzetét, ami lehetővé tenné, hogy kompenzációt nyújtsanak a halászoknak és hajótulajdonosoknak, hogy tevékenységüket ebben a helyzetben szüneteltethessék.

4.1.1.19 Az EGSZB – annak érdekében, hogy a halászhajókapacitást gyorsabban hozzá lehessen igazítani a halállományok helyzetéhez – azt javasolja, hogy az Európai Bizottság minél előbb hozzon létre külön költségvetéssel egy közösségi selejtezési alapot, amelyet a tagállamok kötelezően és kizárólagosan azon vállalatok számára használhatnának fel, amelyek kérik hajóik selejtezését. Ez az alap kiemelten kezelhetné a flotta azon részeit, amelyek a legtöbb problémával küzdenek.

4.1.1.20 Az EGSZB emellett úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak mihamarabb át kellene dolgoznia a halászhajóknak nyújtott állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásokat, lehetővé téve, hogy a tagállamok külön regisztereket hozzanak létre a halászhajók számára, amiáltal javulhatna a közösségi vizeken kívül mélytengeri halászattal foglalkozó flotta versenyképessége, hasonlóan ahhoz, ahogy az a kilencvenes években a kereskedelmi flottával történt.

4.1.1.21 Az üzemanyagárak hirtelen emelkedése esetén működtetendő garanciarendszert illetően az EGSZB úgy véli, hogy az egy másik típusú támogatás, amellyel segíthető a halászhajók üzemben tartása a jelenlegi nehéz helyzetben. Támogatja tehát a rendszert, bár úgy véli, annak alkalmazása a jelen gazdasági helyzetben, az Európai Bizottság által megkívánt feltételekkel igen valószínűtlen. Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak lehetővé kellene tennie a tagállamok számára, hogy – a mezőgazdasági szektorhoz hasonlóan – részben vagy teljes egészében fedezzék az ágazat vállalkozásai által kötött, meghatározott időszakra maximális üzemanyagárat garantáló fedezeti szerződések díjait.

4.1.1.22 Az EGSZB emellett úgy érzi, hogy helyénvaló volna felülvizsgálni a part menti halászzal foglalkozó flottára vonatkozó pénzügyi szabályokat, és mentességet engedélyezni a társadalmi adó alól a haltermékek nagybani halpiacok általi első értékesítéséből származó bevétel, illetve csökkentést az ilyen halpiacok által végzett közvetítő tevékenységekre kivetett HÉA tekintetében.

⁽¹⁰⁾ HLC 65., 2006.3.17.

4.1.2 Hosszabb távú intézkedések és kezdeményezések

4.1.2.1 Hosszabb távon a halászati szektor kilátásai csak akkor lesznek jók, ha a halállományok regenerálódnak, a halászatot pedig fenntartható módon folytatják. E téren a közlemény az alábbi intézkedéseket javasolja:

- a) a halállomány-gazdálkodás javítása,
- b) a halállomány-gazdálkodás szabályainak szigorúbb betartása,
- c) halpiacok szervezése és működtetése,
- d) a hatékony üzemanyag-felhasználású és környezetbarátabb halászati módszerekre irányuló kutatás támogatása.

4.1.2.2 Az EGSZB úgy véli, hogy az új KHP-ban mindezen hosszú távú intézkedéseket már tervbe vették. Felhívja azonban az Európai Bizottság figyelmét arra, hogy a leginkább fenyegetett populációk regenerálására és kezelésére irányuló tervek megvalósítása után új gyakorlati elgondolásokra lesz szükség a maximális fenntartható hozamot biztosító halállomány-gazdálkodási rendszer eléréséhez.

4.1.2.3 Az EGSZB teljes mértékben támogatja az Európai Bizottság arra irányuló törekvését, hogy biztosítsa a közös halászati politika szabályainak helyes alkalmazását az Unió egész területén. Ismét felhívja rá a figyelmet, hogy az Európai Bizottságnak a közleményben kinyilvánított céljával összhangban teljes mértékben együtt kell működnie az Európai Halászati Ellenőrző Ügynökséggel, és hogy elegendő munkaerőt és pénzeszközt kell nyújtania az ügynökség számára, hogy az végezhesse a rá bízott fontos feladatokat.

4.1.2.4 Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy nagyobb erővel küzdjön az illegális, be nem jelentett és szabályozatlan halászat ellen, és utal arra, hogy döntő ellenintézkedés volna a Közösség piacának lezárása az ilyen módon fogott halak előtt, hiszen ez az illegális halászat fő célállomása. Az EGSZB úgy véli, hogy a kifogott halak nyílt tengeren való átrakódásának megtiltása további hatékony lépés lenne az ilyenfajta halászat ellen.

4.1.2.5 Az EGSZB úgy véli, hogy – miként azt az Európai Bizottság is javasolta – értékelni kell a halpiac szervezetét. A pénzügyi hozam növelésének érdekében valóban hasznos lehet olyan új eszközök alkalmazása, amelyek révén javul a hal és a haltermékek marketingje, s lehetővé válik a termelők számára, hogy fokozzák e termékek hozzáadott értékét az első eladásnál, és a marketingfolyamat résztvevőivé váljanak. Az EGSZB úgy véli, hogy a termelői szervezeteknek ebben fontos szerepet játszhatnak, ezért őket támogatni kell. Úgy gondolja, hogy a cél elérése érdekében az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak arra kell összpontosítaniuk, hogy megváltoztassák a halászok mentalitását e kérdésekben.

4.1.2.6 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság azon elgondolását, hogy magatartási kódexet kell kidolgozni az Unión belüli halkereskedelem számára, és üdvözlí, hogy az Európai Bizottság támogatni szeretné az öko címkézést, ha a vita e kérdésben – amelyről az EGSZB nemrég adott ki véleményt – lezárult.

4.1.2.7 Az EGSZB úgy véli, hogy a közleményben javasolt, hosszú távra szóló intézkedés (a hatékony üzemanyag-felhasználású és környezetbarátabb halászati módszerek kutatásának támogatása) kulcsfontosságú. Reméli, hogy az Európai Bizottság által kilátásba helyezett finanszírozási garanciák megvalósulnak, és hogy a halászati szektort képviselő szervezetek által benyújtott projektek, valamint a halászati technológiai platformok kialakítása maximális támogatást kap.

4.1.2.8 Az EGSZB úgy véli, hogy – tekintve az üzemanyagárak alakulását, amely visszafordíthatatlannak tűnik – igen fontos, hogy kutatást folytassanak a közleményben javasolt valamennyi területen. Mindenekelőtt a megújuló energiaforrásokból történő energiatermelés vizsgálatát tartja szükségesnek, különös tekintettel az új típusú bioüzemanyagok kifejlesztésére és gyakorlati alkalmazására, valamint az energiahatékonyság javítására. Kéri az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák a halászati ágazat szervezetei által benyújtott projekteket.

Brüsszel, 2006. szeptember 14.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Anne-Marie SIGMUND