



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 2.9.2014
COM(2014) 545 final

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

**Retningslinjer for analyse af ligevægten mellem fiskekapacitet og fiskerimuligheder i
henhold til artikel 22 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1380/2013
om den fælles fiskeripolitik**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Retningslinjer for analyse af ligevægten mellem fiskekapacitet og fiskerimuligheder i henhold til artikel 22 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1380/2013 om den fælles fiskeripolitik¹.

1. INDLEDNING

Tilstedeværelsen af flåder, som ikke er i ligevægt med den ressource, de befisker, har været en væsentlig drivkraft bag det historiske overfiskeri af ressourcerne i de europæiske farvande. Med den nye fælles fiskeripolitik bekræftes behovet for foranstaltninger til at forvalte fiskerikapaciteten. Medlemsstaterne er forpligtede til at indføre foranstaltninger til over længere tid at tilpasse deres flåders fiskerikapacitet til deres fiskerimuligheder. Analysen og evalueringen af ligevægten mellem flåderne og de ressourcer, de udnytter, foretages af hver medlemsstat i overensstemmelse med de nærværende fælles retningslinjer, der er udarbejdet af Kommissionen². Retningslinjerne bør også anvendes ved udarbejdelsen af Kommissionens årlige rapport til Rådet og Parlamentet om ligevægten mellem medlemsstaternes flåders fiskerikapacitet og deres fiskerimuligheder³.

De fælles retningslinjer, som Kommissionen har udarbejdet, spiller også en væsentlig rolle fra 2014 ved at etablere en direkte forbindelse mellem hver medlemsstats flåderapport og flådeforanstaltninger under den nye Europæiske Hav- og Fiskerifond (EHFF)⁴, som fortsat stiller offentlig støtte til rådighed til endelig udtagning af fiskerfartøjer i perioden 2014-2020⁵. Der er fastsat en særlig forhåndsbetingelse i forbindelse med flåderapporten, som kan have en direkte indvirkning på opfyldelsen af målene i den nye EHFF⁶. I henhold til reglerne for EHFF er støtte til permanent ophør begrænset til og målrettet mod tilfælde, hvor fartøjskategorien ikke reelt modsvarer de fiskerimuligheder, der er til rådighed for den⁷.

De nye retningslinjer for flåderapporter i dette dokument fastlægger en fælles tilgang til at foretage skøn over ligevægten over længere tid mellem fiskerikapaciteten og fiskerimulighederne. Der skal tages hensyn til de fiskerimuligheder, der er til rådighed, såvel som flådernes indvirkning på disse. Til dette formål anbefales det for hver fartøjskategori at vurdere, i hvilket omfang hver flåde er afhængig af bestande, der

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1380/2013 af 11. december 2013 om den fælles fiskeripolitik, ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1954/2003 og (EF) nr. 1224/2009 og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 og (EF) nr. 639/2004 samt Rådets afgørelse 2004/585/EF (EUT L 354 af 28.12.2013, s. 22).

² Artikel 22, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1380/2013.

³ Artikel 22, stk. 4, andet afsnit, i forordning (EU) nr. 1380/2013.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 508/2014 af 15. maj 2014 om Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2328/2003, (EF) nr. 861/2006, (EF) nr. 1198/2006 og (EF) nr. 791/2007 samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1255/2011 (EUT L 149 af 20.5.2014, s. 1).

⁵ Offentlig støtte til permanent ophør under EHFF er også tidsbegrænset (31. december 2017).

⁶ Bilag IV til forordning (EU) nr. 508/2014.

⁷ Artikel 34, stk. 1, litra b), i forordning (EU) nr. 508/2014.

befiskes over målsatserne, samt vurdere, hvor mange bestande der udgør en væsentlig del af deres fangster, og som er biologisk truede på grund af lave forekomster og i væsentlig grad påvirkes af flåden. Dette vil muliggøre en vurdering af uligevægten mellem hver fartøjskategori og de bestande, fartøjskategorierne er afhængige af. Logiske slutninger vedrørende uligevægt kan også drages fra andre parametre. F.eks. kan urentable og underudnyttede fartøjskategorier tyde på, at fartøjskategorien ikke er i ligevægt med ressourcerne. I tilfælde, hvor mange fartøjer i en fartøjskategori gentagne gange eller permanent ligger ved kaj eller er inaktive, eller hvor mange fartøjer tilbringer mindre tid med at fiske, end de kunne, er den pågældende fartøjskategori muligvis for stor i forhold til de ressourcer, der er til rådighed, og som fartøjerne er afhængige af, særlig hvis de økonomiske resultater er dårlige.

2. FORMÅL OG PRINCIPPER

Formålet med disse retningslinjer er at fastsætte en fælles metodologi til rådighed for vurderingen af ligevægten over længere tid mellem flådekapaciteten og fiskerimulighederne for de enkelte fartøjskategorier.

Retningslinjerne tager sigte på at:

anvende standardmetoder for at sikre lige vilkår for alle ved sammenligning af forskellige fartøjskategorier

følge den bedst mulige videnskabelige, økonomiske og tekniske praksis⁸ og sikre forenelighed med standardiserede biologiske, økonomiske og sociale vurderinger

anvende data, som er indsamlet i henhold til rammen for dataindsamling for at muliggøre sammenligninger og undgå dobbeltarbejde.

Vurderingen af fartøjskategorierne bør være en sammenfattende vurdering baseret på de ovennævnte komponenter. En standardmetodologi til at opnå en generel vurdering af hver fartøjskategori er beskrevet nedenfor.

3. MÅLING AF PARAMETRENE

Medlemsstaterne opfordres til hvert år at beregne et lille antal biologiske, økonomiske og tekniske parametre og sammenligne resultaterne med standardværdier. Med henblik på at holde arbejdsbyrden på et overkommeligt niveau og at få standardiserede analyser bør disse parametre beregnes ved at anvende de data, der indsamles i rammerne for indsamling af fiskeridata⁹.

⁸ Disse retningslinjer er baseret på rådgivning fra STECF (SGBRE 10-01, EWG 11-10 og PLEN 10-03), herunder kommentarer fra fire medlemsstater, og tager hensyn til erfaringerne fra 2013, som er rapporteret om i STECF EWG 13-28.

⁹ Se Rådets forordning (EF) nr. 199/2008 af 25. februar 2008 om fastlæggelse af en EF-ramme for indsamling, forvaltning og anvendelse af data i fiskerisektoren samt støtte til videnskabelig rådgivning vedrørende den fælles fiskeripolitik (EUT L 60 af 5.3.2008, s. 1).

De biologiske indikatorer er udarbejdet til at afspejle, i hvor vid udstrækning størrelsen af hver fartøjskategori ikke er i ligevægt med de bestande, den befisker. Når disse indikatorer kan anvendes og er tilgængelige, vil de vise, hvor der forekommer uligevægt.

Der bør også beregnes rentabilitetsindikatorer på kort og lang sigt, såvel som indikatorer for udnyttelse af fartøjerne. Disse indikatorer giver oplysninger om en fartøjskategoris økonomiske og operationelle tilstand, som kan være nyttige ikke blot ved analysen af ligevægten, men også når der skal træffes andre operationelle beslutninger på medlemsstatsplan.

4. VURDERING AF LIGEVÆGTEN

Formålet med indikatorerne er, at de skal anvendes sammen, således at der kan drages konklusioner vedrørende uligevægt for hver enkelt fartøjskategori. Samlede analyser på tværs af mange forskellige fiskerier i en medlemsstat er ikke nyttige.

Generelt er fartøjskategorier, der er afhængige af sunde bestande, og som også er rentable på kort og lang sigt, sandsynligvis også i ligevægt.

Fartøjskategorier, der ikke er i ligevægt med de fiskerimuligheder, de udnytter, anses normalt for at være i uligevægt, selv hvis de økonomiske indikatorer viser rentabilitet på kort og lang sigt. Den fælles fiskeripolitik henviser til ligevægt (og uligevægt) *over længere tid*, så det er hensigtsmæssigt at tage flere år i betragtning i stedet for et enkelt år.

Da manglen på fuldstændige vurderinger af bestande for et væsentligt antal bestandes vedkommende ikke har gjort det muligt at beregne de biologiske indikatorer, kan der være behov for at udvælge eller udvikle alternative indikatorer. Når den biologiske indikator ikke er tilgængelig på grund af manglende værdier for F og F_{MSY} for mere end 60 % af de bestande, som fangsten består af, kan indikatoren for bæredygtig fangst ikke anvendes på meningsfuld vis, nemlig til at vurdere ligevægten eller uligevægten i en fartøjskategori. I sådanne tilfælde bør medlemsstaterne, for at bidrage til vurdering af uligevægten, anvende de tilgængelige vurderingsoplysninger om en eller flere arter, som på grund af historisk forekomst eller overensstemmelse kan anses for at være indikatorer for fiskeriets indvirkning på et økosystem, der befiskes.

Fartøjskategorier, der opnår dårlige økonomiske resultater, og som befisker sunde bestande, kan stå over for lav rentabilitet, der er forbundet med andre faktorer (f.eks. lave salgspriser for fisken, høje produktionsomkostninger, forbrugernes præferencer, lav efterspørgsel, stigninger i brændstofpriserne, høj import eller substitutionsfølger), som ikke nødvendigvis er forbundet med uligevægt mellem kapacitet og tilgængelige ressourcer. I den situation skal de nationale myndigheder nøje overvåge sådanne fartøjskategorier for at undgå negative indvirkninger på bestandene på mellemlang og lang sigt.

I mangel af klare biologiske og økonomiske indikatorer kunne det også tyde på en situation med uligevægt, hvis indikatorerne for udnyttelsen af fartøjer ligger uden for deres tærskelværdier.

I hvert tilfælde bør analysen af situationen foretages efter standardiserede parametre for at drage konklusioner på et fælles grundlag. Hensigtsmæssige værdier er angivet i afsnit 7. Når indikatorerne peger i retning af en situation med uligevægt, men medlemsstaten ikke desto mindre vurderer, at den pågældende fartøjskategori er i ligevægt med ressourcerne (eller omvendt), forventer Kommissionen, at der fremsendes en analyse, der understøtter vurderingen.

5. GRADVIS GENNEMFØRELSE

Det overordnede mål bør være, at medlemsstaterne over længere tid opnår en stabil og varig ligevægt mellem deres fiskerflåders kapacitet og fiskerimulighederne. Mens fiskerimulighederne ikke nødvendigvis til enhver tid svarer til MSY-målet, er den første biologiske indikator blevet udarbejdet med dette overordnede mål for øje.

Hvor en gradvis overgang til MSY-målene er i gang, kan de årlige fiskerimuligheder under overgangen til MSY overstige, hvad der normalt ville følge af en omgående anvendelse af MSY-målet. I sådanne situationer ligger de biologiske indikatorer ofte over tærskelværdierne for MSY. Dog ville det ikke være hensigtsmæssigt at konkludere, at en fartøjskategori nødvendigvis er i uligevægt, hvis overgangen er nært forestående for at bringe fiskerimulighederne på niveau med MSY-målet som fastsat i den fælles fiskeripolitik. Medlemsstaterne bør forklare sådanne omstændigheder i deres årlige rapporter.

6. HANDLINGSPLAN

For fartøjskategorier med en tydeligt påvist uligevægt skal den pågældende medlemsstat udarbejde og vedføje en handlingsplan, der fastsætter justeringsmålene og redskaberne til at opnå ligevægt samt en tydelig tidsramme for gennemførelsen, til rapporten om ligevægten mellem fiskerikapacitet og fiskerimuligheder. I planen bør det anføres, hvad årsagerne til uligevægten er, særlig om baggrunden er biologisk, økonomisk eller teknisk som beregnet i henhold til afsnit 7.

7. INDIKATORER

7.1 Biologiske indikatorer

Der anvendes to indikatorer anvendes til at vurdere, om fartøjerne er afhængige af overfiskede bestande, eller om de er med til at skabe en høj biologisk risiko for en nedfisket bestand. Beskrivelsen af indikatorerne og beregningsmetoderne er angivet i afsnit 10.

Indikatoren for bæredygtig fangst angiver, i hvor vid udstrækning en fartøjskategori er afhængig af overfiskede bestande. Her vurderes "overfisket" ud fra F_{msy} -værdier over længere tid, og modstandsdygtighed beregnes i økonomiske termer. Hvor F_{msy} defineres som et interval, defineres "overfiskning" som en overstigning af intervallets øverste grænse.

Tærskelværdi: Ligger værdien for indikatoren over 1, indikerer dette, at fartøjskategoriens indtægter i gennemsnit afhænger af fiskerimuligheder, som strukturelt er fastsat over de niveauer, der svarer til udnyttelse på MSY-niveau. Dette kan tyde på uligevægt, hvis det forekommer tre på hinanden følgende år i træk. Kortere perioder bør overvejes, når det drejer sig om små pelagiske arter.

Indikatoren for bestande i fare angiver, hvor mange af de bestande, som påvirkes af fartøjskategoriens aktiviteter, der er biologiske sårbare – dvs. bestande, der ligger på lave niveauer og er i fare for ikke at kunne genoprette sig selv, og som enten er væsentlige for fartøjskategoriens fangster, eller hvor fartøjskategorien er væsentlig for den overordnede påvirkning, som fiskeriet har på bestanden. Hvis en fartøjskategori påvirker en eller flere bestande, som er udsat for høj biologisk risiko, er dette en indikator for potentiel uligevægt i kapaciteten.

Tærskelværdi: Hvis en fartøjskategori tager mere end 10 % af sine fangster fra en truet bestand, kan dette betragtes som et tegn på uligevægt.

7.2 Økonomiske indikatorer

Der anvendes to indikatorer til at evaluere, om en fartøjskategori er økonomisk bæredygtig på lang sigt (dvs. at den kan foretage kapitalinvesteringer) og kan dække sine udgifter på kort sigt. Det tekniske grundlag for at beregne disse indikatorer er angivet i afsnit 11.

Den første indikator (investeringsafkast) sammenligner fiskerifartøjskategoriens rentabilitet med andre tilgængelige investeringer. Hvis denne værdi er lavere end de langfristede renter med lav risiko, der er tilgængelige andetsteds, tyder dette på, at fartøjskategorien er overkapitaliseret.

Tærskelværdi: Hvis investeringsafkastet¹⁰ er mindre end nul og mindre end den bedste tilgængelige langfristede risikofrie rente, er dette et tegn på længerevarende økonomisk ineffektivitet, som kunne tyde på uligevægt.

Den anden indikator er forholdet mellem løbende indtægter og break-even. Dette angiver fartøjskategoriens økonomiske formåen til at fortsætte med at fiske fra dag til dag: dækker indtægterne udgifterne til at aflønne besætning samt til brændstof og driftsudgifter for fartøjet? I modsat fald kan der være uligevægt.

Tærskelværdi: Hvis forholdet mellem de løbende indtægter og break-even er mindre end en, er det tegn på økonomisk ineffektivitet på kort sigt, som kan tyde på uligevægt.

7.3 Indikatorer for udnyttelse af fartøjer

Disse indikatorer beskriver, hvor intensivt fartøjerne i fartøjskategorien bliver benyttet. Beregningen af disse indikatorer er beskrevet i afsnit 12.

¹⁰ Erfaringer viser, at værdien af kapitalaktiver ofte ikke er tilgængelig eller ikke er pålidelig. I sådanne tilfælde kan nettofortjeneste erstatte investeringsafkastet (eller afkast af materielle anlægsaktiver).

Den første indikator beskriver den andel af fartøjerne, som faktisk slet ikke er aktive (dvs. at de ikke har fisket på noget tidspunkt i løbet af året).

Den anden indikator vedrører de gennemsnitlige aktivitetsniveauer for fartøjer, som fiskede mindst en gang i løbet af året, under hensyntagen til fiskeriets sæsonafhængighed og andre begrænsninger. Under normale omstændigheder kan det forventes, at højst 10 % af fartøjerne i en fartøjskategori er inaktive, hvilket kan skyldes større reparationer, istandsættelse, ombygninger eller forestående salg eller overdragelse.

Tærskelværdi: Hvis mere end 20 % af fartøjskategorien gentagne gange er inaktiv, eller hvis det gennemsnitlige aktivitetsniveau for fartøjerne i en fartøjskategori gentagne gange ligger under 70 % af tilsvarende fartøjers potentielle aktivitet, kan det være tegn på teknisk ineffektivitet, hvilket kan tyde på uligevægt, medmindre det kan begrundes på anden vis, f.eks. med uventede klimatiske forhold, menneskeskabte hændelser eller hasteforanstaltninger i henhold til den fælles fiskeripolitik.

8. ARBEJDSMETODE OG ANVENDELSE AF DATA

Med henblik på at undgå dobbeltarbejde og bibeholde kohærens med andre økonomiske og biologiske data, bør de evalueringer, der er fastsat her, foretages på grundlag af data, der indsamles i rammerne for indsamling af fiskeridata. I overensstemmelse med medlemsstaternes forpligtelser i henhold til den fælles fiskeripolitik bør der naturligvis gøres alt for at sikre, at de data, der indsamles i rammerne for indsamling af fiskeridata, er fuldstændige.

Det er yderst væsentligt at evaluere indikatorerne særskilt for hver fartøjskategori, idet de forskellige fartøjskategorier i hver medlemsstat kan have meget forskellige egenskaber.

Da de biologiske og økonomiske parametre varierer i tidens løb, anbefales det, at medlemsstaterne beregner og betragter tidsserier på mindst tre år, når de foretager beregningerne.

Det er muligt, at der fortsat vil være problemer med kohærens, særlig for de økonomiske data og indikatorer. Hvis fartøjskategorier viser svingende økonomiske resultater, forventes medlemsstaterne at kontrollere og i givet fald angive, om indtægterne eller omkostningerne er blevet ramt af pludselige, kortvarige påvirkninger.

9. YDERLIGERE OPLYSNINGER, SOM DE NATIONALE FLÅDERAPPORTER SKAL INDEHOLDE

De nationale fiskerflåderapporter bør indeholde følgende oplysninger:

a) en beskrivelse af fiskerfartøjskategorierne i forhold til fiskerierne: udviklingen/udviklingerne det foregående år, herunder fiskerier, der er omfattet af flerårige forvaltnings- eller genopretningsplaner

b) indvirkningen på flådekapaciteten af ordninger for begrænsning af fiskeriindsatsen, der er vedtaget som led i flerårige forvaltnings- eller genopretningsplaner eller, hvis det er relevant, som led i nationale ordninger

- c) oplysninger om overholdelse af tilgangs-/afgangsordningen
- d) en kortfattet rapport om flådeforvaltningssystemets svage og stærke sider sammen med en plan for forbedringer og oplysninger om det generelle niveau for overholdelse af flådepolitikens instrumenter
- e) eventuelle oplysninger om ændringer af de administrative procedurer, der er relevante for forvaltningen af flåden.

Det er acceptabelt at behandle disse punkter med henvisning til andre dokumenter, så længe disse er offentligt tilgængelige.

- f) for fartøjskategorier, hvor der er påvist uligevægt, skal fiskerirapporten omfatte en handlingsplan, som fastsætter justeringsmål og redskaber til at opnå ligevægt, med en klar tidsramme for gennemførelsen af planen.

10. INDIKATORER FOR BIOLOGISK BÆREDYGTIGHED

10.1. Indikator for bæredygtig fangst

Denne indikator afspejler, i hvor vid udstrækning en fartøjskategori er afhængig af overfiskede bestande. Her betyder "overfisket", at en bestand befiskes over F_{msy} , dvs. den fiskeridødelighed, der svarer til det maksimalt bæredygtige udbytte.

Datakravene er: fuldstændige biologiske vurderinger af de befiskede bestande, dvs. at den aktuelle fiskeridødelighed er fastslået; skøn over F_{msy} , eller eksisterende proxyvariabler (F_{max} eller $F_{0.1}$) og værdien af fangsten af hver bestand.

Når en fartøjskategori befisker en enkelt bestand, beregnes indikatoren som følger:

$$\frac{F}{F_{msy}}$$

hvor F er den seneste værdi for fiskeridødelighed indhentet fra videnskabelige vurderinger (f.eks. rådgivning fra ICES og STECF). Dette parameter er meget lig den tidligere indikator F/F_t , idet forskellen består i, at F_{msy} nu anvendes som standardmål i hele den fælles fiskeripolitik.

Indikatoren er blevet udvidet til at dække flåder, der er aktive i forskellige fiskerier (i årets løb) og situationer med blandet fiskeri. Når en fartøjskategori fanger fisk fra et antal arter (n), er indikatoren et gennemsnit af ovennævnte indikator for hver bestand (i) vægtet med værdien af landingerne V_i af den pågældende bestand (¹¹). Indikatoren er derfor:

¹¹ Når værdier ikke er tilgængelige, kan mængder anvendes, men medlemsstaterne bør angive, om arter er af høj eller lav værdi.

$$\frac{\sum_{i=1}^n V_i \frac{F_i}{F_{msy_i}}}{\sum_{i=1}^n \sum V_i}$$

Denne indikator fungerer på samme måde, uanset om fartøjskategorien fanger fisk fra forskellige bestande i samme fiskeri, eller om fangsten af forskellige bestande forekommer i en række målrettede fiskerier inden for samme fangstår.

Eftersom beregningen af denne indikator kræver nogen forberedelse og databaseberegninger, sørger Kommissionen for, at disse værdier, der er baseret på data, der indsamles i rammerne for indsamling af fiskeridata og vurderinger fra ICES og STECF, undergives til medlemsstaterne.

Beregningen af indikatoren er afhængig af, om kvantificeret videnskabelig rådgivning er tilgængelig for de pågældende bestande¹².

Generelt anbefales det ikke at beregne biologiske indikatorer på grundlag af fangst pr. indsatsenhed (cpue) eller biomasseindekser, idet disse ofte er uden informationsværdi.

10.2 Indikator for bestande i fare

Indikatoren for bestande i fare, der er beskrevet i afsnit 7.1, identificeres ikke i tilfælde, hvor bestande, der er udsat for høj biologisk risiko, befiskes.

Som en supplerende indikator til at identificere sådanne situationer anmodes medlemsstaterne om at tælle antallet af bestande, der på det givne tidspunkt vurderes at være udsat for høj biologisk risiko, og som den pågældende flåde befisker. I denne forbindelse betyder "befisket", at bestanden/bestandene, der er udsat for høj biologisk fare, udgør mere end 10 % af flådens fangster, eller at flåden tager mere end 10 % af fangsterne fra bestanden.

Til brug ved denne beregning er en bestand, der er udsat for biologisk risiko, en bestand, der enten:

- vurderes at ligge under det biologiske niveau B_{lim} eller
- er omfattet af rådgivning om fiskestop, forbud mod målrettet fiskeri, reduktion af fiskeriet til det lavest mulige niveau eller tilsvarende rådgivning fra et internationalt rådgivende organ, selv hvis en sådan rådgivning er baseret på begrænsede data eller
- er omfattet af en forordning om fiskerimuligheder, ifølge hvilken fisken skal genudsættes uskadt, eller ifølge hvilken landinger er forbudt eller
- er opført på IUCN's røde liste eller opført på CITES.

Dette kan for hver fartøjskategori, der befisker n bestande, udtrykkes som:

$$\sum_{i=1}^n (1 \text{ if } (C_i > 0.1C_t) \text{ or } (C_i > 0.1T_i); \text{ otherwise } 0)$$

¹² I tilfælde, hvor bestande, for hvilke værdierne F og F_{msy} ikke er tilgængelige, udgør mere end 60 % af fangstens værdi, anses indikatoren også for at være utilgængelig.

hvor

C_i = fangst, C_t = samlet fangst af alle bestande, som fartøjskategorien har taget, T_i = samlet fangst af bestand i taget af alle fartøjskategorier, for n bestande, der tilhører en af kategorierne a) til c) ovenfor.

11. ØKONOMISKE INDIKATORER

De økonomiske indikatorer kan vise omfanget af økonomisk over- og underkapitalisering i en flåde, både på kort og lang sigt.

Der er beregnet to indikatorer: Investeringsafkastet sammenlignet med det potentielle afkast, der kunne være opnået ved at investere værdien af kapitalaktiverne andetsteds (levedygtighed på lang sigt) og forholdet mellem løbende indtægter og break-even.

Med henblik på sammenligning kræver begge indikatorer, at der for hver medlemsstat anvendes en rente på en langfristet investering med lav risiko. Kommissionen foreslår at anvende de harmoniserede langfristede renter for konvergensvurderingen, som Den Europæiske Centralbank har beregnet, og som er tilgængelige på <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

For at tage hensyn til renternes store variabilitet i de seneste år i de fleste medlemsstater på grund af den økonomiske krise foreslår Kommissionen at anvende den aritmetiske gennemsnitlige rente for de seneste fem år. Til en vurdering af ligevægten for 2013 vil det således være den rente, der svarer til perioden 2008-2012.

I 2013 anmodede Kommissionen STECF om at gøre disse parametre tilgængelige for medlemsstaterne på grundlag af oplysninger, der indsamles i rammerne for indsamling af fiskeridata.

Hvad angår de andre indikatorer, bør disse parametre beregnes for hver enkelt fartøjskategori.

11.1 Investeringsafkastet sammenlignet med det næstbedste alternativ

Investeringsafkastet for en flåde er flådens nettofortjeneste (fortjeneste efter kapitalafskrivning) divideret med den samlede værdi af flådens kapitalaktiver. Det omfatter ikke handelsværdien af fiskerirettigheder. Alle data til beregning af investeringsafkastet bør være tilgængelige under rammerne for indsamling af fiskeridata. Data vedrørende direkte indkomststøtte bør ikke medtages i beregningen. Medlemsstaterne opfordres dog til at fremsende en tabel, der viser de tilskud, der er ydet til hver fartøjskategori siden 2008.

Der foreslås følgende beregningsmetode:

$$\text{Investeringsafkast} = \text{nettofortjeneste} / \text{værdien af kapitalaktiver}$$

hvor:

nettofortjeneste = (indtægter fra landinger + andre indtægter) – (udgifter til besætning + ulønnet arbejdskraft + udgifter til energi + udgifter til reparation og vedligeholdelse + andre variable omkostninger + ikkevariable omkostninger + afskrivning)

og hvor:

værdien af kapitalaktiver = værdien af udskiftning af fartøjer + anslået værdi af fiskerirettigheder

Ideelt set bør værdien af kapitalaktiver bestå af både materielle anlægsaktiver (fartøj, redskaber, elektronik osv.) og immaterielle aktiver (anslået værdi af fiskerirettigheder såsom kvoter, fiskeritilladelse osv.). Ved beregning af værdien af flådens kapitalaktiver anmodes medlemsstaterne om at overveje at anvende PIM-metoden (perpetual inventory method) og tage hensyn til den seneste rådgivning fra PGECON-arbejdsgruppen¹³ vedrørende bedste praksis for beregning af den afskrevne flådes nedskrevne genanskaffelsesværdi.

Hvis der f.eks. ikke foreligger oplysninger om immaterielle aktiver, bør afkastet af materielle anlægsaktiver beregnes i stedet ved anvendelse af nøjagtig samme beregningsmetode, men uden værdien af fiskerirettigheder.

Den beregnede værdi af investeringsafkastet (eller afkastet af materielle anlægsaktiver) angiver rentabiliteten pr. enhed (i procent) af den kapital, der investeres i fiskerisektoren.

Investeringsafkastet (eller afkastet af materielle anlægsaktiver) ville derefter blive sammenlignet med renten på en langfristet investering med lav risiko. Renten angiver den rentabilitet, som den samme investerede kapital ville give, hvis den blev investeret i det næstbedste alternativ (normalt langfristede statsobligationer).

Formlen for indikatoren bliver således investeringsafkast – *langfristet rente med lav risiko*.

Hvis værdien af kapitalaktiverne ikke er tilgængelig, eller mangler for nogle år, eller af den ene eller den anden grund ikke er pålidelig, kan medlemsstaterne anvende nettofortjenesten i procent for at foretage ovennævnte sammenligning. Under alle omstændigheder vil medlemsstaterne skulle angive, hvilken indikator de har anvendt for hvilken periode og fartøjskategori.

11.2 Anvendelse og fortolkning

Hvis værdierne for investeringsafkastet er positive og højere end den langfristede rente med lav risiko, vil indikatorens værdier være positive, hvilket tyder på, at der skabes usædvanligt store fortjenester, et tegn på økonomisk underkapitalisering. Hvis værdierne for investeringsafkastet er positive, men mindre end den langfristede rent med lav risiko,

¹³ Planning Group on Economic Issues (PGECON), 16.–19. april 2012, Salerno (Italien).

vil indikatorens værdier være negative, hvilket tyder på, at det på længere sigt ville være mere rentabelt at investere andetsteds, hvilket igen tyder på, at flåden er overkapitaliseret og derfor økonomisk ineffektiv. Negative investeringsafkast kan i sig selv tyde på økonomiske overkapitalisation.

Beregningseksempel (ved langfristet rente på 5 % med lav risiko)

Værdier for et kalenderår (i 1 000 EUR)	Fartøjskategori 1	Fartøjskategori 2	Fartøjskategori 3
Indtægter fra landinger + andre indtægter	1 500	700	1 000
Udgifter til besætning + udgifter til ulønnet arbejdskraft + udgifter til brændstof + reparation og vedligeholdelse + andre variable udgifter + ikkevariable udgifter	800	481	850
Kapitalomkostninger (afskrivning + betalinger af renter)	400	200	200
Nettofortjeneste	300	39	-50
Værdien af flådens kapitalaktiver (værdi af udskiftning af fartøjer + anslået værdi af fiskerirettigheder)	2 000	1 500	1 500
Investeringsafkast = Nettofortjeneste / værdien af kapitalaktiver	15 %	2,6 %	-2,5 %
Investeringsafkast – risikofri langfristet rente	+10 %	-2,4 %	-7,5 %

11.3 Forhold mellem løbende indtægter og break-even

Break-even (BER) er den indtægt, der kræves for at dække både faste og variable udgifter, således at der ikke opstår tab og ikke skabes fortjenester. De løbende indtægter er fartøjskategoriens samlede driftsindtægter, som består af indtægter fra landinger og indtægter fra andet end fiskeri. Alle data til denne beregning bør med undtagelse af offeromkostninger være tilgængelige inden for rammerne af medlemsstaternes nationale

programmer i henhold til rammerne for indsamling af fiskeridata. Data vedrørende direkte indkomststøtte bør ikke medtages i beregningen. Desuden bør beregningen omfatte indtægter og udgifter fra forpagtning af fiskerettigheder, hvis sådanne findes. Det bør angives, at sådanne data er medtaget.

Formlen for beregning af BER er følgende:

$$BER = (\text{faste udgifter}) / (1 - [\text{variable udgifter} / \text{løbende indtægter}])$$

hvor:

$$\text{Variable omkostninger} =$$

$$\text{udgifter til besætning} + \text{udgifter til ulønnet arbejdskraft} + \text{udgifter til energi} + \\ \text{udgifter til reparation og vedligeholdelse} + \text{andre variable udgifter}$$

og hvor:

$$\text{Faste udgifter} = \text{ikkevariable udgifter} + \text{afskrivning}$$

$$\text{og løbende indtægter} = \text{indtægter fra landinger} + \text{andre indtægter}$$

Forholdet beregnes ved at dividere de løbende indtægter med BER, dvs.

$$\text{Forhold} = \text{løbende indtægter (CR)} / \text{BER}$$

Beregningen af forholdet som angivet ovenfor giver et billede af den finansielle levedygtighed på kort sigt. Hvis dataene gør det muligt, kan medlemsstaterne også vælge at analysere den finansielle levedygtighed på lang sigt ved hjælp af forholdet mellem løbende indtægter og break-even. For at gøre dette, skal offeromkostninger lægges til de faste udgifter:

$$\text{Faste udgifter} = \text{ikkevariable udgifter} + \text{afskrivning} + \text{offeromkostninger for kapital}$$

$$\text{Offeromkostninger for kapital} = \text{værdi af kapitalaktiver} * \text{langfristet rente med lav risiko.}$$

Medlemsstaterne skal angive, hvilken beregningsmetode de anvender for forholdet mellem løbende indtægter og break-even.

11.4 Anvendelse og fortolkning

Forholdet mellem en flådes løbende indtægter og break-even viser, hvor tæt en flådes løbende indtægter er på de indtægter, der kræves for på kort sigt at have balance mellem indtægter og udgifter. Hvis forholdet er større end 1, skabes der tilstrækkelige indtægter til at dække variable og faste udgifter og kapitaludgifter, hvilket viser, at fartøjskategorien er rentabel med potentiel underkapitalisering. Omvendt skabes der, hvis forholdet er mindre end 1, ikke tilstrækkelige indtægter til at dække variable og faste udgifter og kapitaludgifter, hvilket viser, at fartøjskategorien er urentabel med potentiel overkapitalisering. Hvis resultatet af CR/BER er negativt, betyder det, at de variable

udgifter alene overstiger de løbende indtægter, hvilket viser, at tabet bliver større, jo større indtægter der skabes.

Hvis afskrivning og offeromkostninger ikke medtages i beregningen, viser forholdet kun, hvor store indtægter der kræves for at dække driftsudgifterne på kort sigt uden at tage i betragtning, om der er usædvanligt store fortjenester. Ved at inddrage disse parametre fås også et billede af flådens forventede fremtidige levedygtighed på lang sigt, men dette vil i nogen grad overlappe med anvendelsen af investeringsafkastet (eller afkastet af materielle anlægsaktiver) som indikator på lang sigt.

Beregningseksempel: Forhold mellem løbende indtægter og break-even (CR/BER)

	Værdier for et kalenderår (i 1 000 EUR) I alt pr. flådesegment	Fartøjs- kategori 1	Fartøjs- kategori 2
1	Løbende indtægter (CR) = indtægter fra landinger + andre indtægter	113 000	115 000
2	Faste udgifter = ikkevariable udgifter + afskrivning + offeromkostninger for kapital	24 000	28 000
3	Variable udgifter = udgifter til besætning + udgifter til ulønnet arbejdskraft + udgifter til energi + udgifter til reparation og vedligeholdelse + andre variable udgifter	90 000	85 000
4	$BER = 2 / (1 - [3 / 1])$	117 913	107 333
5	$CR / BER = 1 / 4$	0,96	1,07

12. INDIKATORER FOR UDNYTTELSE AF FARTØJER

12.1 Indikatoren for inaktiv flåde

Inaktive fartøjer udgør en uudnyttet kapacitet og reducerer som sådan hele flådens samlede tekniske effektivitet og kapacitetsudnyttelsesgrad. Indikatoren beregnes på grundlag af længdeklasser for fartøjer i fartøjskategorien i henhold til rammerne for indsamling af fiskeridata, snarere end fartøjskategorier, idet oplysninger om redskaber og målarter ikke er tilgængelige. Der bør fremsendes en tabel, der viser andelen af inaktive fartøjer i den samlede flåde og indeholder oplysninger om fartøjer, BT og kW.

12.2 Indikatoren for fartøjsudnyttelse

Indikatoren for fartøjsudnyttelse er gennemsnittet (for hver fartøjskategori) af forholdet mellem den faktiske indsats og flådens maksimale indsats. Denne indikator er baseret på, hvad der forventes at være pålidelige data, og giver en hurtig vurdering af udnyttelsen af flåden under de foreliggende omstændigheder for fiskeriet. Der er to versioner af denne indikator, baseret på enten det observerede eller det teoretiske maksimale aktivitetsniveau. Medlemsstaterne bør træffe et valg om, hvilken version der er mest hensigtsmæssig, og kun rapportere denne til Kommissionen.

Indikatoren baseret på observeret maksimal aktivitet beregnes som:

Forholdet mellem den gennemsnitlige indsats pr. fartøj i en fartøjskategori og den observerede faktiske maksimale indsats for et fartøj i fartøjskategorien (i kW-dage eller BT-dage) i løbet af referenceåret.

Denne indikator kan også beregnes som fiskedage som:

Forholdet mellem det gennemsnitlige antal havdage pr. fartøj og det maksimale antal havdage, som observeres i en fartøjskategori.

Den anden version af den tekniske indikator kan anvendes i tilfælde, hvor det observerede maksimale antal havdage inden for en fartøjskategori for hvert referenceår kunne være begrænset af eksterne faktorer. Der kan være økonomiske (f.eks. brændstofkrisen), miljømæssige (f.eks. usædvanlige vejrforhold) og sociale (f.eks. intet fiskeri i weekenden) forhold, som påvirker det maksimale antal havdage pr. fartøj i visse år, således at tallet ikke afspejler flådens faktiske tekniske kapacitet.

I sådanne tilfælde kan medlemsstaterne også beregne forholdet på grundlag af det teoretiske maksimale antal havdage. Ved denne beregning erstattes "den observerede faktiske maksimale indsats for et fartøj i fartøjskategorien" i de tidligere beregninger med et teoretisk maksimalt antal havdage, hvor der kunne fiskes, hvis der ikke var eksterne begrænsninger (f.eks. hvis der ikke anvendtes en fiskeriindsatsordning). Standardværdien kan antages at være 220 dage, hvis der ikke er tilgængelige data, men bør ellers fastsættes ved skøn i overensstemmelse med naturbetingede, tekniske og sociale forhold. Hver medlemsstat bør fastsætte denne værdi ved hjælp af en ekspertvurdering og tilgængelige oplysninger.

Den valgte indikator bør fremlægges og vurderes for en periode på flere år, således at det kan afgøres, om forholdene er stabile over længere tid.

Beregningen kan foretages enten i kW-dage eller BT-dage alt efter, hvad der er mest hensigtsmæssigt for flåden. F.eks. er kW at foretrække ved trukne redskaber, eftersom fartøjer med større motorer sædvanligvis fanger mere end fartøjer med små motorer, mens BT-dage er at foretrække ved passive redskaber.

12.3 Anvendelse og fortolkning

Dataene (havadage pr. fartøj, BT og kW) er tilgængelige på medlemsstatsniveau fra dataindsamling i overensstemmelse med kravene i forordningen om dataindsamling og rammerne for indsamling af fiskeridata. Det maksimale antal havdage er en yderligere beregning, som i øjeblikket ikke indgår i rammer for indsamling af fiskeridata, men for dette parameter vil der hvert år blive udsendt en anmodning om data.

Når denne indikator beregnes, skal alle aktive fartøjer i flåden tages i betragtning. Et aktivt fartøj er et fartøj, som har haft fiskeritilladelse på et tidspunkt i løbet af referenceåret, og for hvilket der er registreret mindst en halvdag i løbet af referenceåret. Et inaktivt fartøj er et fartøj, der kan have, men ikke nødvendigvis har haft

fiskeritilladelse i løbet af referenceåret, og for hvilket der ikke er registreret tid til havs eller landinger i løbet af referenceåret.

Disse indikatorer viser, hvor meget flådekapaciteten kunne reduceres, uden at flådens samlede produktion (landinger) ville blive mindsket. Den tekniske indikator kan derfor betragtes som udgangsindikatoren for hver fartøjskategori.

Forskellen mellem den beregnede værdi og 1 angiver den tekniske underudnyttelse af fartøjerne. I trafiklyssystemet vil en indikator på mere end 0,9 (dvs. at den gennemsnitlige aktivitet er mere end 90 % af den maksimale aktivitet) kun blive observeret i fartøjskategorier, der viser et i vid udstrækning ensartet aktivitetsniveau, som i praksis kan klassificeres som et grønt lys. Værdier (afhængige af flådens ensartethed) under 0,7 kan anses for at vise en væsentlig underudnyttelse, hvilket kan tyde på teknisk overkapacitet (rødt lys).

Hvis et teoretisk maksimalt antal dage anvendes i stedet for det observerede maksimale antal dage, kan der opstå væsentlige forskelle mellem værdier af den beregnede tekniske indikator, og konsekvenser af dette bør forklares.

Beregningseksempel: Forhold mellem faktisk fiskeriindsats pr. fartøj og maksimal fiskeriindsats (observeret og teoretisk) for en gruppe på tre fartøjer.

Fartøj	Kapacitet ¹⁾	Nuværende indsats ²⁾		Maksimal indsats (baseret på observeret maksimum) ³⁾		Teoretisk maksimal indsats ⁴⁾		Teknisk indikator (observeret) ⁵⁾	Teknisk indikator (teoretisk) ⁶⁾
	kW	dage	kW-dage	dage	kW-dage	dage	kW-dage		
Fartøj 1	100	80	8 000	150	15 000	220	22 000	0,53	0,36
Fartøj 2	200	110	22 000	150	30 000	220	44 000	0,73	0,50
Fartøj 3	400	150	60 000	150	60 000	220	88 000	1,00	0,68
			I alt 90 000		I alt 105 000		I alt 154 000	Gennemsnit 0,86	Gennemsnit 0,58

1) Kapaciteten bør angives i kW for alle fartøjskategorier, hvor det er muligt, og særlig for fartøjskategorier, der anvender passive redskaber, anbefales at angive kapaciteten i BT.

2) I denne kolonne angives data om det enkelte fartøjs aktivitet og indsats.

3) Denne kolonne indeholder den **observerede** maksimale udnyttelse (150 dage) for hvert fartøj i flåden.

4) Denne kolonne indeholder den **teoretiske** maksimale udnyttelse (220 dage) for hvert fartøj i flåden.

5) Denne kolonne viser den beregnede tekniske indikator på grundlag af den observerede maksimale udnyttelsesgrad (kW-dage i kolonne 2 divideret med kW-dage i kolonne 3, derefter gennemsnittet for fartøjskategorien)

6) Denne kolonne viser den beregnede tekniske indikator på grundlag af den teoretiske maksimale udnyttelsesgrad (kW-dage i kolonne 2 divideret med kW-dage i kolonne 4, derefter gennemsnittet for fartøjskategorien)

Hver medlemsstat bør vælge, hvilke tekniske indikatorer den vil fremlægge, som beskrevet i afsnit 7.3. Valget skal begrundes.