



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 09.03.2006  
COM(2006) 103 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE  
AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT**

**BETREFFENDE DE VERBETERING VAN DE ECONOMISCHE SITUATIE IN DE  
VISSERIJSECTOR**

## INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding .....	3
2.	Oorzaken van de economische en sociale moeilijkheden .....	3
2.1.	Inkomstenverlies .....	4
2.1.1.	Stagnerende marktprijzen.....	4
2.1.2.	Lagere visserijopbrengsten.....	4
2.2.	Stijgende kosten .....	5
3.	Aanpak van de economische moeilijkheden .....	6
3.1.	Redding en herstructurering op korte termijn .....	6
3.1.1.	Reddings- en herstructureringssteun .....	6
3.1.2.	Verenigbaarheid van bepaalde vormen van steun voor de bedrijfsvoering met de gemeenschappelijke markt .....	9
3.2.	Maatregelen en initiatieven op lange termijn.....	9
3.2.1.	Verbetering van het visserijbeheer .....	9
3.2.1.1.	Maximale duurzame vangsten – MSY).....	9
3.2.1.2.	Economisch visserijbeheer .....	10
3.2.1.3.	Verbetering van het bestuur van het visserijbeleid .....	10
3.2.1.4.	Aanpassing van de visserij-inspanning aan de beschikbare visbestanden.....	10
3.2.2.	Betere naleving van de voorschriften inzake visserijbeheer .....	11
3.2.2.1.	Verbeterde handhaving en controles.....	11
3.2.2.2.	Opvoering van de strijd tegen illegale, niet-aangegeven en niet-gereguleerde visserij (illegal, unreported and unregulated fishing; IUU) .....	11
3.2.3.	Organisatie en werking van vismarkten .....	12
3.2.4.	Bevordering van het onderzoek naar zuinige en milieuvriendelijkere visserijmethoden .....	12
3.3.	Communautaire steun.....	12
4.	CONCLUSIES .....	13
	ANNEX.....	14

## 1. INLEIDING

Het belang van de visserijsector gaat verder dan de rechtstreekse bijdrage ervan aan het BBP van de Europese Unie. Hij is niet alleen een belangrijke leverancier van proteïne voor menselijke consumptie, doch levert ook een aanzienlijke bijdrage aan het economische en sociale weefsel van talrijke visserijgemeenschappen in de EU.

Sinds een aantal jaren wordt de sector geconfronteerd met moeilijke aanpassingen omdat uitgeputte visbestanden en ongunstige marktomstandigheden de rentabiliteit hebben ondermijnd. De hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) heeft de modernisering van het visserijbeheer in de Unie bespoedigd en heeft een aanzet voor een duurzame visserij gegeven. Dit zal weliswaar leiden tot een economisch gezondere visserijsector, maar het is een heikel proces dat de komende jaren onvermijdelijk vergezeld zal gaan van maatregelen ter beperking van vangsten en vistijden, en bijgevolg ook van de winst.

De recente toename van de exploitatiekosten door de hogere brandstofprijzen komt dus op een moeilijk moment en veroorzaakt nooit geziene moeilijkheden voor talrijke onderdelen van de sector. Door de combinatie van uitgeputte bestanden, onvermijdelijk restrictieve beheersmaatregelen, sterk toegenomen kosten bij stagnerende of dalende inkomsten werken veel vaartuigen met hoog brandstofverbruik met verlies.

In deze mededeling gaat de Commissie in op de oorzaken van de economische moeilijkheden en stelt zij pistes voor om de uitdagingen voor de visserijsector op zowel korte als lange termijn aan te gaan.

## 2. OORZAKEN VAN DE ECONOMISCHE EN SOCIALE MOEILIKHEDEN

In de afgelopen jaren is de economische situatie van talrijke visserijbedrijven achteruitgegaan, in de eerste plaats als gevolg van een daling van de inkomsten. De situatie is recentelijk nog verergerd door een snelle toename van de kosten als gevolg van de hogere brandstofprijzen, wat de financiële levensvatbaarheid van een groot aantal visserijbedrijven in het gedrang brengt. De toename van de kosten heeft ook aanzienlijke gevolgen voor de bemanningsleden, wier lonen een percentage van de vangst vormen (na aftrek van alle exploitatiekosten, inclusief brandstofkosten); het inkomstenverlies voor de bemanningsleden kan in sommige gevallen oplopen tot 25%<sup>1</sup>. Bovendien bestaat het gevaar dat de daling van de rentabiliteit resulteert in minder veiligheid aan boord.

Deze economische moeilijkheden betreffen, in meerdere of mindere mate, weliswaar alle segmenten van de vissersvloot, doch vooral vaartuigen die sleepnetten gebruiken en op demersale soorten vissen, d.w.z. bodemtrawlers.

---

<sup>1</sup> Zie tabel 1.

## 2.1. Inkomstenverlies

### 2.1.1. Stagnerende marktprijzen

Marktfactoren hebben bijgedragen tot een uitholling van de inkomsten uit de visserij. De prijzen voor tal van belangrijke commerciële vissoorten hebben de recente ontwikkeling van de productiekosten niet gevolgd. Voor een aantal morenesoorten bijvoorbeeld was er tussen 2000 en het eerste semester van 2005 een stagnatie of zelfs een daling van de eerstenverkooprijzen<sup>2</sup>.

Het groeiende aandeel van de invoer op de EU-markt voor vis en de ontwikkeling van de aquacultuur worden vaak verantwoordelijk gehouden voor de stagnatie of de daling van de visprijzen. Zij hebben vermoedelijk evenwel minder bijgedragen tot de daling van het inkomen van de vissers dan bepaalde andere factoren zoals de concentratie van de verkoop in grote distributieketens en de scherpere concurrentie tussen visproducten en andere levensmiddelen, waardoor groothandelaren onder druk worden gezet om hun prijzen en winstmarges te verlagen. Dit heeft weliswaar een weerslag op de hele marktketen, maar nog het meest op de primaire producenten, d.w.z. vissers. Voor soorten zoals kabeljauw of zwarte koolvis kan de visserijsector van de EU niet langer voorzien in de behoeften en is de markt voor de leveringen grotendeels afhankelijk van import.

### 2.1.2. Lagere visserijopbrengsten

Zware bevissing, waarbij de visserijsterfte doorgaans ruim boven het maximum voor duurzame visserij ligt, heeft visbestanden uitgeput en de economische resultaten voor vissers drastisch doen dalen<sup>3</sup>.

Voor het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan en de daaraan grenzende wateren heeft de Internationale Raad voor het onderzoek van de zee (ICES) het exploitatieniveau voor visbestanden in verhouding tot de duurzaamheid geëvalueerd<sup>4</sup>. Van de 43 geëvalueerde bestanden waren er 35 (d.w.z. 81%) overbevist en voor slechts 8 gold een niveau dat in overeenstemming was met de hoogste langetermijnopbrengst (d.w.z. maximale duurzame vangst – MSY)<sup>5</sup>. De overbevissing lag twee tot vijf maal hoger dan het niveau dat de hoogste opbrengst zou genereren en viel bijzonder hoog uit voor demersale soorten. Overbevissing beperkt zich evenwel niet tot het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, doch vindt overal plaats.

De vissers werden dan ook geconfronteerd met een aanzienlijke beperking van hun vangstmogelijkheden. De aan de vaartuigen in het westen van Europa toegewezen quota voor de belangrijkste demersale soorten (kabeljauw, schelvis, wijting, zwarte koolvis en heek) en bentische soorten (pladijs, tong, zeeduivel en Nephrops) zijn midden jaren '90 verminderd.

---

<sup>2</sup> Zie grafiek 1.

<sup>3</sup> Andere factoren zoals klimaatverandering en verontreiniging dragen mogelijk ook bij tot de uitputting van de bestanden, zij het in veel mindere mate dan overbevissing. Het voorstel van de Commissie voor een thematische strategie voor de bescherming van het zeemilieu beoogt een gezond zeemilieu dat mede bijdraagt tot gezonde visbestanden.

<sup>4</sup> Verslag van de Adviescommissie van de ICES voor visserijbeheer (ACFM), het zeemilieu (ACME) en ecosystemen (ACE), 2005. Advies van de ICES, Volumes 1-11, 1418 blz., Kopenhagen, 2005.

<sup>5</sup> Zie tabel 2.

Voor kabeljauw bijvoorbeeld zijn de totaal toegestane vangsten (TAC's) tussen 1998 en 2005 met 54% verminderd<sup>6</sup>. Bestanden van andere demersale soorten geven ook een neergaande tendens te zien. Deze beperking van de vangstmogelijkheden voor kabeljauwbestanden heeft geleid tot visbeperkingen voor samen gevangen soorten in het kader van de gemengde visserij, die bijzonder veel wordt beoefend in de Noordzee.

Tegelijkertijd is de visserijcapaciteit (tonnage van de vaartuigen en motorvermogen) de afgelopen tien jaar heel langzaam teruggelopen (met 2% per jaar in motorvermogen)<sup>7</sup>. Deze geringe daling werd volledig gecompenseerd door de gestage verhoging van de efficiëntie van vissersvaartuigen<sup>8</sup>. Ondanks de vermindering van de visserijcapaciteit wijzen wetenschappelijke adviezen niet op een aanzienlijke verbetering voor commercieel belangrijke bestanden<sup>9</sup>.

Overbevissing oefent een zwaardere druk uit op bestanden en bespoedigt de uitputting ervan, waardoor vaartuigen genoopt zijn hun totale visserij-inspanning te verhogen en minder worden gestimuleerd om aan de voorschriften inzake visserijbeheer zich te houden. Deze neerwaartse spiraal, die leidt tot lagere opbrengsten en inkomsten voor de vissers, moet worden omgekeerd. De visserij-inspanning moet opnieuw op een niveau worden gebracht dat compatibel is met hogere en duurzame visserijopbrengsten. Er zijn weliswaar verschillende manieren om ze te beperken, maar overcapaciteit is duidelijk een sleutelfactor voor overbevissing; het wegwerken van deze overcapaciteit is dan ook een belangrijke doelstelling.

## 2.2. Stijgende kosten

De recente stijging van de brandstofprijzen heeft de exploitatiekosten voor vissersvaartuigen aanzienlijk verhoogd. Tussen januari 2003 en december 2005 zijn de prijzen voor bunkerbrandstoffen voor het zeevervoer aanzienlijk gestegen<sup>10</sup>. De prijzen voor brandstof voor de diepzeevisserij (380 cSt) zijn in 2004 min of meer stabiel gebleven, maar in 2005 bijna verdubbeld. De prijzen voor brandstof voor de kustvisserij (dieselolie voor de zeescheepvaart) zijn gestaag gestegen tot september 2005, en dan licht gedaald. De rentabiliteit van visserijbedrijven is zwaar getroffen door deze ontwikkeling, hoewel het effect op de kosten verschilt naar gelang van het soort vistuig (al dan niet gesleept) en de doelsoort.

Tussen 2003 en 2005 zijn de brandstofkosten gestegen van ongeveer 18% tot 36% van de waarde van de aanvoer voor trawlers en van ongeveer 9% tot 18% voor vloten die met passief vistuig werken. Dit doet vermoeden dat voor de meeste bodemtrawlers – verreweg het grootste segment van de vissersvloot – de netto-exploitatiewinst negatief is<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> Zie grafieken 2a, b en c.

<sup>7</sup> Zie grafiek 3.

<sup>8</sup> Volgens een verslag in opdracht van de Commissie van juni 2001 ("Het effect van de technologische vooruitgang op de visserij-inspanning") worden vaartuigen jaarlijks gemiddeld 2 tot 4% (afhankelijk van de soort visserij) efficiënter.

<sup>9</sup> ICES-verslag 2005.

<sup>10</sup> Zie grafiek 4.

<sup>11</sup> Gebaseerd op de balansen voor 2003 in "Economische prestaties van geselecteerde Europese vissersvlooten- jaarlijks verslag 2004" (zie vorige voetnoot en tabel 3).

### 3. AANPAK VAN DE ECONOMISCHE MOEILIKHEDEN

Voor de huidige economische moeilijkheden van de visserijsector aan te pakken zijn zowel maatregelen op korte als op lange termijn nodig.

Op korte termijn is het zaak beschikbare instrumenten en middelen te mobiliseren voor de redding en herstructurering van visserijbedrijven die dankzij structurele veranderingen opnieuw rendabel kunnen worden. Derhalve dient te worden onderzocht hoe de bestaande instrumenten en het huidige kader voor staatssteun, gebaseerd op de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden<sup>12</sup> en de richtsnoeren voor het onderzoek van staatssteun in de visserijsector<sup>13</sup>, kunnen worden toegepast voor de redding en herstructurering van visserijbedrijven in moeilijkheden.

Voorts is het van cruciaal belang deze reddings- en herstructureringsmaatregelen in een langetermijnperspectief te plaatsen, zodat de visserijsector zich kan aanpassen aan de nieuwe, door de hoge brandstofprijzen gekenmerkte situatie. In de loop van dit proces zal de Commissie de lidstaten verzoeken gebruik te maken van de structuurmaatregelen voor de visserij<sup>14</sup> om de nodige aanpassingen te begeleiden en de visserijgemeenschappen te ondersteunen in de overgangperiode.

#### 3.1. Redding en herstructurering op korte termijn

Binnen de grenzen van het Gemeenschapsrecht kunnen lidstaten overwegen steun te verlenen aan visserijbedrijven die zich op de rand van het faillissement bevinden. Aan ondernemingen in moeilijkheden mag inderdaad staatssteun worden verleend onder de voorwaarden van de momenteel geldende richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun. In dit deel wordt toegelicht hoe de Commissie de richtsnoeren denkt toe te passen op de visserijsector.

##### 3.1.1. Reddings- en herstructureringssteun

Aangezien de brandstofprijzen vermoedelijk hoog zullen blijven, moeten visserijbedrijven zich aanpassen aan de nieuwe situatie en een herstructurering uitvoeren, met name in het geval van vaartuigen die sleepnetten gebruiken en op demersale soorten vissen.

Reddingssteun moet worden beschouwd als kortetermijnsteun om een onderneming in moeilijkheden financieel boven water te houden gedurende de periode die nodig is om een herstructurerings- of liquidatieplan uit te werken. Deze reddingssteun, die beperkt is tot zes maanden, moet de vorm aannemen van een terugbetaalbare lening of garantie. Wanneer de reddingssteun wordt gevolgd door een goedgekeurd herstructureringsplan, kan hij worden terugbetaald met door de onderneming ontvangen middelen in de vorm van herstructureringssteun.

---

<sup>12</sup> PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.

<sup>13</sup> PB C 229 van 14.9.2004, blz. 5, met name punt 4.1.2.

<sup>14</sup> Financieringsinstrument voor de oriëntatie van de visserij (FIOV), PBL 337 van 30.12.1999, blz.10, verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 485/2005 (PBL 81 van 30.3.2005, blz. 1); met ingang van 1 januari 2007 het Europees Visserijfonds (COM/2004/0497 def.).

Verdere herstructureringsmaatregelen om de economische levensvatbaarheid van visserijbedrijven te herstellen zullen vaak investeringen vereisen voor de aanpassing van de vissersvaartuigen. De algemene voorschriften inzake steun voor dergelijke investeringen zijn vastgesteld in punt 4.4 van de richtsnoeren voor het onderzoek van staatssteun in de visserijsector. Op grond daarvan 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. De voorwaarden voor de verlening van dergelijke staatssteun zijn derhalve dezelfde als die welke gelden voor communautaire steun uit hoofde van de FIOV-Verordening.

In sommige gevallen kan staatssteun voor de modernisering en uitrusting van vaartuigen die niet onder punt 4.4 valt, toch in overweging worden genomen wanneer hij gericht is op de herstructurering van visserijbedrijven in het kader van door de Commissie goedgekeurde reddings- en herstructureringsregelingen<sup>15</sup>. Lidstaten die besluiten dergelijke steun toe te kennen, moeten het algemeen kader van hun nationale “reddings- en herstructureringsregelingen” door de Commissie laten goedkeuren wanneer deze betrekking hebben op kleine en middelgrote ondernemingen, die zijn vrijgesteld van afzonderlijke aanmelding<sup>16</sup>. De Commissie zal deze regelingen toetsen aan de communautaire richtsnoeren inzake staatssteun aan ondernemingen in moeilijkheden, mits de herstructurering van de ondernemingen gebaseerd is op realistische economische veronderstellingen in de huidige context, mede rekening houdend met de situatie en de mogelijke ontwikkeling van de bevestigde bestanden. Reddingssteun moet beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke. Het doel van de herstructurering moet erin bestaan de rentabiliteit van de onderneming in de zin van punt 37 van deze richtsnoeren te garanderen door de exploitatiekosten te beperken zonder de huidige totale visserij-inspanning en capaciteit te verhogen.

De Commissie zal staatssteun voor de volgende investeringen in vissersvaartuigen onderzoeken in het licht van deze richtsnoeren indien zij worden verricht in het kader van dergelijke reddings- en herstructureringsregelingen en wanneer zij noodzakelijk zijn om de levensvatbaarheid te herstellen:

- een eerste aanpassing van vistuig voor minder brandstofintensieve visserijmethoden,
- aankoop van uitrusting om de brandstofefficiëntie te verbeteren, zoals bijvoorbeeld econometers; of
- vervanging van de motor, op voorwaarde dat
  - 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,
  - 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

---

<sup>15</sup> Zie punt 4.1.2 van de communautaire richtsnoeren voor het onderzoek van staatssteun in de visserijsector.

<sup>16</sup> Zie de punten 18 en 79 van de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden.

- 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.

Nieuwe motoren met een vermogen van meer dan 130 kW waarvoor dergelijke staatssteun wordt verleend, zullen worden gecontroleerd op basis van het “NOx certificaat”<sup>17</sup>. Iedere vermindering van het motorvermogen door een vervanging van de motor met staatssteun zal worden afgetrokken van de nationale referentieniveaus en maxima voor de vlootcapaciteit<sup>18</sup>.

In het geval van individuele ondernemingen die verschillende vaartuigen exploiteren, kan de Commissie op grond van de communautaire richtsnoeren voor het onderzoek van staatssteun in de visserijsector accepteren dat de in het tweede en derde streepje hierboven vermelde vermindering van het motorvermogen voor de hele onderneming geldt. Buitenbedrijfstelling van een vaartuig zonder overheidssteun zal eveneens in minderheid worden gebracht op het vereiste reductiepercentage.

Ook nationale regelingen voor herstructureringsplannen die worden ingediend door een groepering van kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) kunnen worden toegestaan<sup>19</sup>. Zo kan de rentabiliteit van een aantal leden van de groepering (of van een aantal geëxploiteerde vaartuigen) worden verbeterd door maatregelen van anderen (bijvoorbeeld buitenbedrijfstelling) zoals aangegeven in de bovenstaande paragraaf.

Volgens dezelfde redenering als voor steun voor modernisering en uitrusting zou staatssteun voor de tijdelijke stopzetting van activiteiten voor de periode die nodig is om de bovengenoemde investering in vissersvaartuigen ook kunnen worden toegestaan op grond van punt 4.1.2 van de communautaire richtsnoeren voor het onderzoek van staatssteun in de visserijsector, voor zover deze wordt toegekend als onderdeel van dergelijke reddings- en herstructureringsregelingen.

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

De Commissie is bereid nationale, door de lidstaten ingevoerde steunregelingen inzake reddings- en herstructureringssteun voor KMO's te onderzoeken om de huidige economische moeilijkheden zo snel mogelijk aan te pakken. Deze regelingen en, in voorkomend geval, individuele plannen (in het geval van grotere ondernemingen), moeten binnen twee jaar na de bekendmaking van deze mededeling worden aangemeld bij de Commissie. De Commissie zal de regelingen onderzoeken in het licht van de relevante bepalingen van de Structuurfondsen voor de visserij, met name rekening houdend met de steunintensiteit wanneer de steun investeringen in vissersvaartuigen betreft. Binnen twee jaar na de goedkeuring van het

---

<sup>17</sup> EIAPP (Engine International Air Pollution Prevention), certificaat dat wordt afgegeven overeenkomstig bijlage VI bij het MARPOL-verdrag (internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het bijbehorende protocol van 1978) (MARPOL 73/78).

<sup>18</sup> Hoofdstuk III van Verordening (EG) nr. 2371/2002 (PB L 358 van 31.12.2002, blz. 59).

<sup>19</sup> Dergelijke groeperingen kunnen worden opgericht op basis van de visserijtak, de locatie van de vaartuigen of commerciële banden.



aangemelde plan door de Commissie moeten de lidstaten de administratieve besluiten inzake de herstructureringsplannen uitvoeren. 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.

### *3.1.2. Verenigbaarheid van bepaalde vormen van steun voor de bedrijfsvoering met de gemeenschappelijke markt*

De huidige moeilijkheden in de visserijsector zijn verergerd door de recente stijging van de brandstofprijzen. Dit heeft de visserijsector ertoe gebracht overheidssteun te vragen ter compensatie van deze plotse toename van de kosten. Dit zou steun voor de bedrijfsvoering vormen, die onverenigbaar is met het Verdrag. Voor dergelijke doeleinden aangemelde steun kan niet door de Commissie worden goedgekeurd.

Als alternatief voor rechtstreekse steun voor brandstofkosten heeft een aantal belangengroepen gepleit voor een garantieregeling op nationaal of communautair niveau in het kader waarvan geld dat door de sector in gunstige tijden is ingebracht, kan worden terugbetaald ter compensatie van een plotse toename van de exploitatiekosten (b.v. stijging van de brandstofprijzen). De Commissie kan een dergelijke regeling slechts goedkeuren indien er garanties zijn dat alle overheidssteun tegen commerciële voorwaarden wordt terugbetaald, wat in de huidige economische omstandigheden uiterst onwaarschijnlijk lijkt.

## **3.2. Maatregelen en initiatieven op lange termijn**

Het is duidelijk dat positieve langetermijnvooruitzichten voor de sector onlosmakelijk verbonden zijn met het herstel van de visbestanden en duurzame visserijmethoden. De Commissie zet haar werkzaamheden rond deze doelstellingen voort op een aantal fronten en verzoekt de lidstaten, het Europees Parlement en de Raad deze maatregelen te ondersteunen.

### *3.2.1. Verbetering van het visserijbeheer*

#### **3.2.1.1. Maximale duurzame vangsten – MSY)**

Het hervormde GVB was tot dusver vooral gericht op het herstel van de meeste bedreigde bestanden, die ook voorkomen bij de commercieel belangrijkste vissoorten, om ze zo snel als economische en sociale factoren dit mogelijk maken, binnen veilige biologische grenzen te brengen. Het toespitsen van de aandacht op de meest bedreigde visbestanden is onvermijdelijk en noodzakelijk omdat gezondere bestanden en een duurzame visserij aanzienlijk betere economische resultaten zouden opleveren dan nu het geval is.

Op de Wereldtop over duurzame ontwikkeling te Johannesburg heeft de internationale gemeenschap zichzelf ten doel gesteld de visbestanden tegen 2015 op MSY-niveaus te brengen. Voor de Gemeenschap, die in het kader van de hervorming van het GVB van 2002 een op het ecosysteem gebaseerde aanpak voor het visserijbeheer heeft ingevoerd, is dit niet alleen uiterst wenselijk omwille van de instandhouding van de bestanden, doch zal dit ook bijdragen tot het herstel van de economische rentabiliteit in de visserijsector. Een systeem voor visserijbeheer dat een maximale duurzame vangst garandeert, zou een groter economisch voordeel opleveren in termen van een zekerere voorziening, grotere hoeveelheden grotere

volwassen vis tegen betere prijzen en overvloediger visgronden die per inspanningseenheid meer zullen opbrengen. De uitdaging bestaat erin de maatregelen ten uitvoer te leggen die voor het herstel van bestanden zullen zorgen, wat een absolute voorwaarde is voor een bevissing op MSY-niveaus.

In de eerste helft van 2006 wil de Commissie een debat op gang brengen over een communautaire strategie voor een geleidelijke vermindering van de visserijsterfte in alle belangrijke visserijen via een mededeling betreffende de verwezenlijking van de MSY-doelstelling tegen 2015. De werkzaamheden op het gebied van herstel- en beheersplannen zullen ook worden voortgezet aangezien zij een noodzakelijke stap zijn om bedreigde visserijen te stabiliseren alvorens MSY-exploitatiestrategieën te ontwikkelen.

#### 3.2.1.2. Economisch visserijbeheer

Hoewel het economische beheer van visserijrechten een exclusieve bevoegdheid van de lidstaten is, zijn de methoden voor de toewijzing, verdeling of overdracht van vangstmogelijkheden op nationaal vlak ook van invloed op de economische situatie van de vloot. Een debat op communautair niveau over deze aangelegenheden op basis van een mededeling van de Commissie is later dit jaar gepland.

#### 3.2.1.3. Verbetering van het bestuur van het visserijbeleid

De GVB-hervorming van 2002 voorzag in de oprichting van regionale adviesraden (RAR's) om de betrokkenheid van de belangengroepen te versterken. Drie adviesraden zijn reeds opgericht, één bijna en voor drie andere zijn de voorbereidingen aan de gang. Deze RAR's, die vertegenwoordigers van alle belangengroepen bijeenbrengen om de Commissie te adviseren over het visserijbeleid, kunnen een belangrijke rol spelen bij het opbouwen van vertrouwen en het versterken van de samenwerking tussen belangengroepen, wetenschappers en de overheid. Dit zou moeten resulteren in een betere naleving van de voorschriften, wat op zijn beurt bevorderlijk zal zijn voor het herstel en de bescherming van de visbestanden.

Het is aan de belangengroepen om de RAR's tot een succes te maken. De Europese Commissie is bereid alle nodige inspanningen te leveren om dit proces te steunen en zal in 2007 de werking van de RAR's herzien om hun bijdrage tot de verbetering van het visserijbeheer te optimaliseren. Bestaande structuren voor de raadpleging van belangengroepen, zoals het Raadgevend Comité voor de visserij en de aquacultuur (RCVA) en het Comité voor de sociale dialoog, zullen een waardevolle bijdrage blijven leveren aan de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van de communautaire beleidslijnen.

#### 3.2.1.4. Aanpassing van de visserij-inspanning aan de beschikbare visbestanden

Overcapaciteit van de vloot is evenzeer een economisch probleem als een probleem op het vlak van instandhouding. Uit het oogpunt van de instandhouding kan het nagestreefde evenwicht tussen exploitatiepercentages en beschikbare visbestanden theoretisch worden bereikt door een grotere vloot in te zetten voor een korte periode of een kleinere vloot voor een langere periode. Overcapaciteit leidt echter duidelijk tot overbevissing en zwakke economische prestaties. Gelet op het grote aantal uitgeputte bestanden en de noodzaak van verdere beperkingen van de visserij-inspanning zijn talrijke EU-vloten te groot om rendabel te kunnen zijn, met name in de demersale visserij.

Dit onevenwicht tussen de overmatige visserij-inspanning en de beschikbare bestanden moet dringend worden aangepakt, wil de communautaire visserijsector opnieuw rendabel worden. Een goed beheerde buitenbedrijfstelling van vaartuigen zal de vangstmogelijkheden voor de overige vaartuigen verhogen.

Een aantal lidstaten heeft recentelijk buitenbedrijfstellingsregelingen ten uitvoer gelegd of neemt deze in overweging (b.v. België, Denemarken, Frankrijk, Ierland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk). Voor de buitenbedrijfstelling van vissersvaartuigen kan zowel nationale als communautaire steun worden verleend. De lidstaten en de Gemeenschap zouden ook moeten zoeken naar mogelijkheden om de maatregelen ter beperking van de overcapaciteit te versterken met behulp van het toekomstige Europese Visserijfonds (EVF). Voorts kan gebruik worden gemaakt van andere maatregelen tot aanpassing van de visserijcapaciteit, zoals de premie voor de omschakeling van een vaartuig op andere activiteiten dan de visserij.

### *3.2.2. Betere naleving van de voorschriften inzake visserijbeheer*

Niet-naleving van de voorschriften door een aantal vissers vormt een ernstige bedreiging voor diegenen die er zich wel naar schikken, alsook voor de gezondheid van de bestanden. Niet-aangegeven vangsten en aanlandingen maken vaak een aanzienlijk deel uit van de totale vangst. Dit doet op zijn beurt afbreuk aan de kwaliteit van het wetenschappelijk advies, waardoor de bestanden nog meer bedreigd worden. Het is dan ook van cruciaal belang dat de Commissie, de lidstaten en belangengroepen samenwerken om de naleving van de voorschriften te verbeteren.

#### 3.2.2.1. Verbeterde handhaving en controles

De lidstaten moeten erop toezien dat de GVB-voorschriften naar behoren worden gehandhaafd. De Commissie gaat na of het door de lidstaten ingestelde controlekader adequaat is. Dankzij het pas opgerichte Bureau voor visserijcontrole in Vigo, dat zijn activiteiten in 2006 zou aanvatten, zal de Gemeenschap de controle op de visserijactiviteiten en de handhaving van de visserijvoorschriften over de hele Unie kunnen verbeteren. Met het oog hierop zal de Commissie nauw samenwerken met het bureau en zo nodig passende maatregelen nemen tegen lidstaten die hun handhavingsverplichtingen niet nakomen.

#### 3.2.2.2. Opvoering van de strijd tegen illegale, niet-aangegeven en niet-gereguleerde visserij (illegal, unreported and unregulated fishing; IUU)

IUU-visserij is een bron van oneerlijke concurrentie voor de communautaire vissersvloot. Met het actieplan van de Gemeenschap ter bestrijding van illegale, niet-aangegeven en niet-gereguleerde visserij<sup>20</sup> wil de Commissie haar strijd tegen deze praktijk zowel in de communautaire als de internationale wateren opvoeren. IUU-visserij is zeer winstgevend en maakt integrerend deel uit van de handelsstrategie van de betrokken marktdeelnemers; om dit probleem aan te pakken, zal de Commissie alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de begunstigden van IUU-visserij hun verwachte winsten niet kunnen binnenrijven.

---

<sup>20</sup> COM(2002)180 def.

### *3.2.3. Organisatie en werking van vismarkten*

De Commissie is voornemens een uitgebreide evaluatie te verrichten van de huidige marktorganisatie om met name de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestaande mechanismen ter verbetering van de financiële opbrengsten van de aangelande vangsten na te gaan en, in voorkomend geval, nieuwe instrumenten te bestuderen ter verbetering van de afzet van vis en visserijproducten. Voorts wil zij samen met de beroepsorganisaties onderzoeken hoe de meerwaarde voor vissers die hun producten afzetten, kan worden verhoogd.

Een gedragscode voor de vishandel in de Europese Unie zou eveneens nuttig zijn; dit initiatief zou moeten uitgaan van de sector. De Commissie zal het Raadgevend Comité voor de visserij en de aquacultuur verzoeken een dergelijke code op te stellen.

De lidstaten zouden de mogelijkheden van de communautaire bijstand (FIOV, later het EVF) volledig moeten benutten om te investeren in de verbetering van de kwaliteit en de meerwaarde van visserijproducten of afzetstructuren.

Milieukeurregelingen zouden ook een productdifferentiëring kunnen teweegbrengen en een commerciële stimulans kunnen vormen voor een duurzamere en hoogwaardigere visserij. De Commissie hoopt dat meer gebruik zal worden gemaakt van de potentiële voordelen van milieukeurregelingen voor visserijproducten en verwacht dat het met haar recente mededeling hierover<sup>21</sup> gelanceerde debat vruchten zal afwerpen.

### *3.2.4. Bevordering van het onderzoek naar zuinige en milieuvriendelijkere visserijmethoden*

De Commissie zal ervoor zorgen dat in de jaarlijkse werkprogramma's ter uitvoering van het Zevende Kaderprogramma voor communautaire steun voor onderzoek voldoende aandacht wordt besteed aan de behoeften van de visserijsector, en heeft onderzoek naar een verhoging van de duurzaamheid en het concurrentievermogen van de visserij en de aquacultuur en een beperking van het milieueffect voorgesteld. De ontwikkeling van nieuwe technologieën, met name beter ontworpen vistuig, zou hierbij een prioriteit moeten zijn.

Bijzondere aandacht gaat uit naar de productie van hernieuwbare energie, en met name de ontwikkeling en demonstratie van nieuwe soorten biobrandstoffen. Voorts zal prioriteit worden verleend aan energie-efficiëntie en energiebesparing door het optimaliseren, valideren en demonstreren van nieuwe concepten en technologieën voor de sector. In het voorjaar 2006 wil de Commissie een workshop organiseren over energiebesparing in de visserijsector. Dit zou aanleiding kunnen geven tot verdere initiatieven van de Commissie later op het jaar.

## **3.3. Communautaire steun**

De Commissie stelt voor dat de lidstaten gedurende het aanpassingsproces gebruik maken van de communautaire financieringsinstrumenten voor de visserij om de nodige veranderingen te begeleiden en de visserijgemeenschappen te helpen bij de aanpassing aan de nieuwe situatie. Zowel het FIOV (tot het einde van de programmeringsperiode) als het EVF (vanaf 1 januari

---

<sup>21</sup> COM(2005)275 def.

2007) kunnen de herstructureringsmaatregelen van de lidstaten in het kader van hun nationale reddings- en herstructureringsregelingen ondersteunen, de maatregelen tot aanpassing van de vloot op langere termijn mede financieren en de nodige sociale veranderingen in de betrokken visserijgemeenschappen ondersteunen.

Als de EVF-verordening in het vroege voorjaar 2006 wordt goedgekeurd, dan zal de Commissie overwegen de FIOV-verordening te wijzigen om een aantal bepalingen te harmoniseren, zodat de resterende FIOV-middelen kunnen worden gebruikt voor de uitvoering van herstructureringsmaatregelen. In de tussentijd zal de Commissie uitzonderlijk gevolg geven aan de verzoeken om wijziging van de FIOV-programma's voor 2005 die een aantal lidstaten reeds heeft ingediend, buiten de indieningstermijn, om het hoofd te bieden aan de in deze mededeling beschreven situatie.

Van de lidstaten wordt verwacht dat zij zorgen voor de toewijzing van de financiële middelen aan de verschillende EVF-financieringsprioriteiten. Het financieringsniveau van de maatregelen tot aanpassing van de vissersvloot in de operationele programma's van de lidstaten zou de ernst van de huidige economische situatie en de noodzaak van het herstel van de rentabiliteit van de visserijsector moeten weerspiegelen.

#### **4. CONCLUSIES**

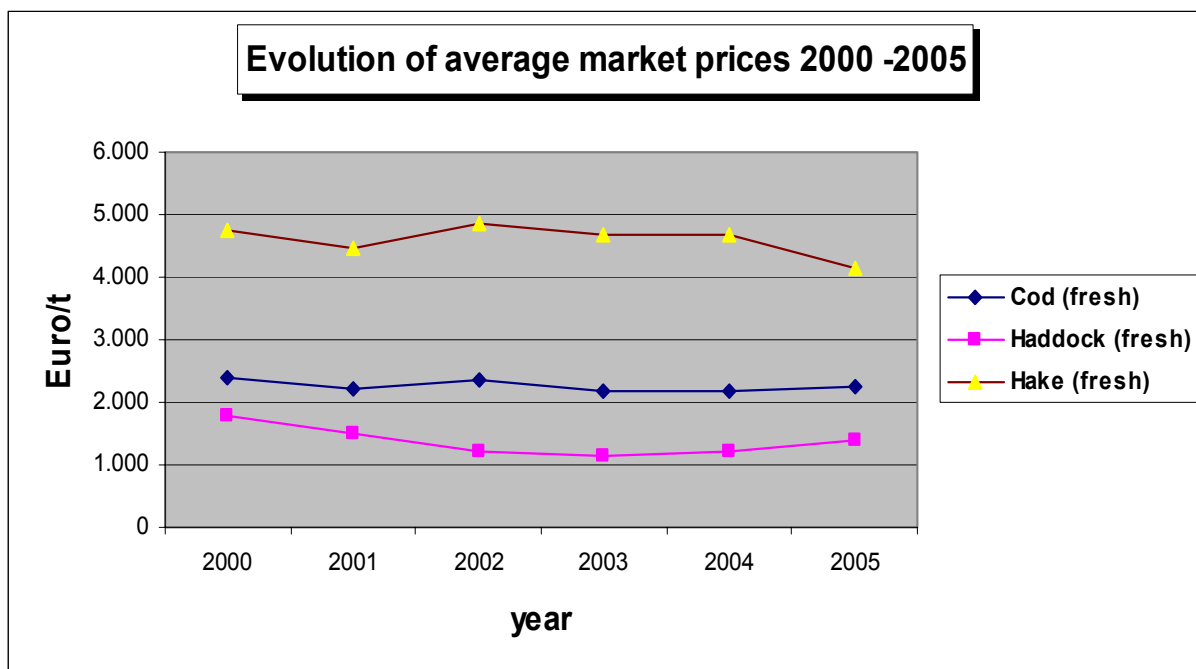
Voor de huidige moeilijkheden in de visserijsector bestaat geen gemakkelijke oplossing. Herstel van de duurzaamheid van de sector is echter mogelijk en noodzakelijk gelet op het economische, sociale en culturele belang ervan voor kustgemeenschappen in de EU.

Alle betrokkenen op zowel communautair, nationaal als plaatselijk niveau moeten de visserijsector ondersteunen bij de herstructureringsinspanningen en zich hierbij concentreren op de gemeenschappelijke doelstelling van een duurzame visserij.

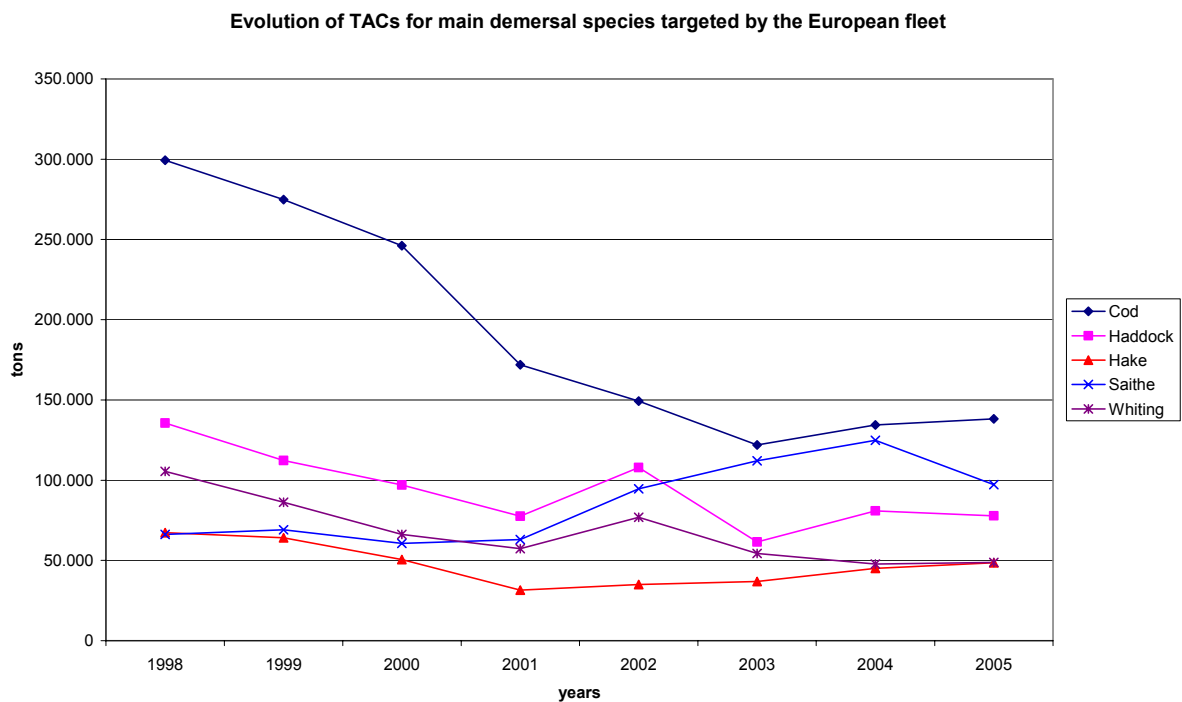
Deze mededeling strekt ertoe een kader te bieden voor de belangengroepen, de lidstaten en de instellingen van de Gemeenschap om bij te dragen aan zowel de kortetermijnmaatregelen voor de redding van visserijbedrijven in moeilijkheden als de structurele aanpassingen in de visserijsector die nodig zijn voor de duurzaamheid en welvaart ervan op lange termijn.

## ANNEX

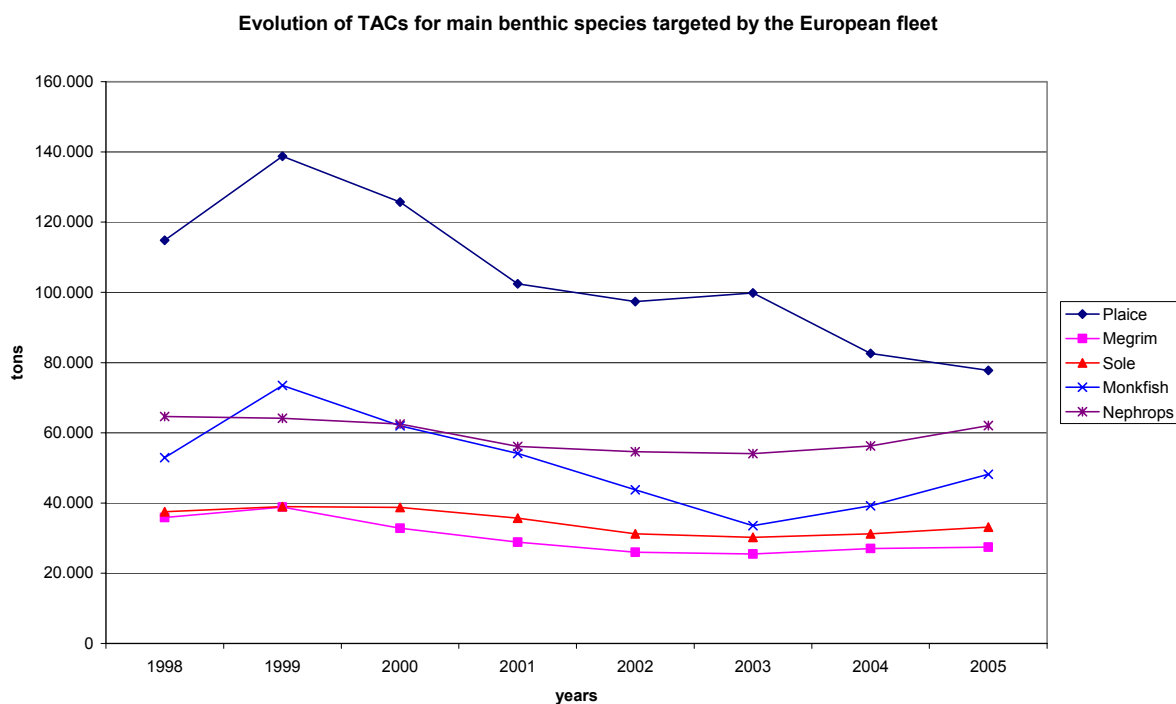
**Graph 1:** average market prices 2000 – 2005 for cod, haddock and hake (fresh)



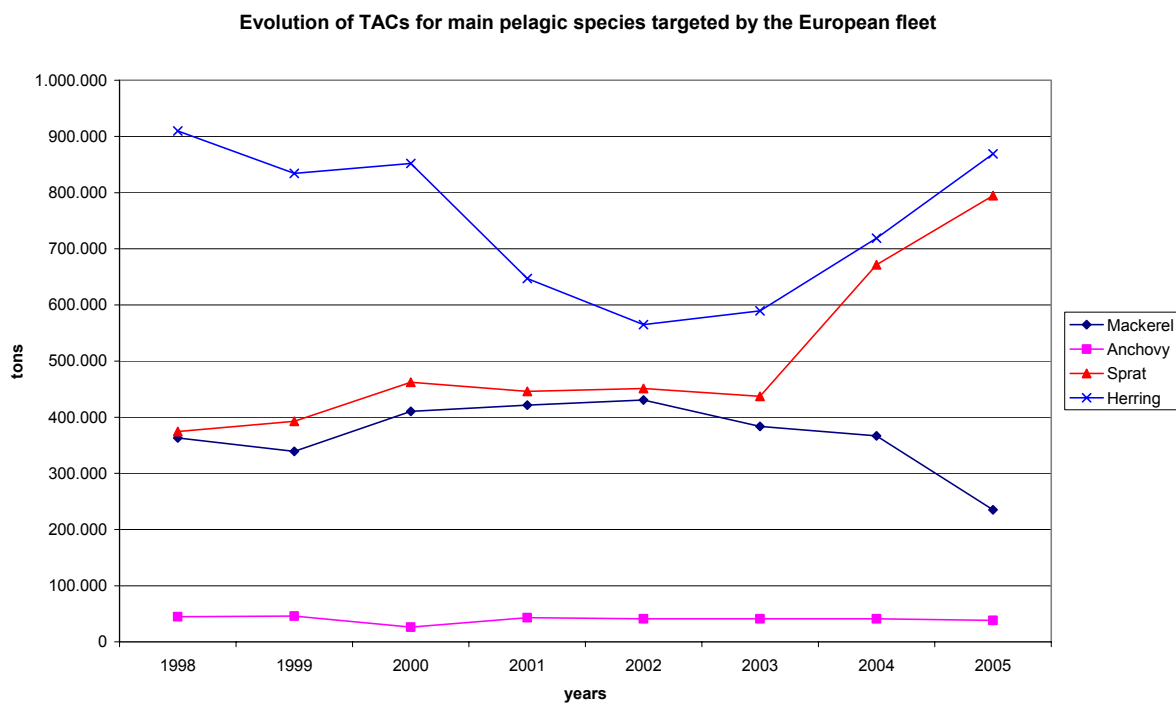
**Graph 2a:** evolution of TACs for demersal species



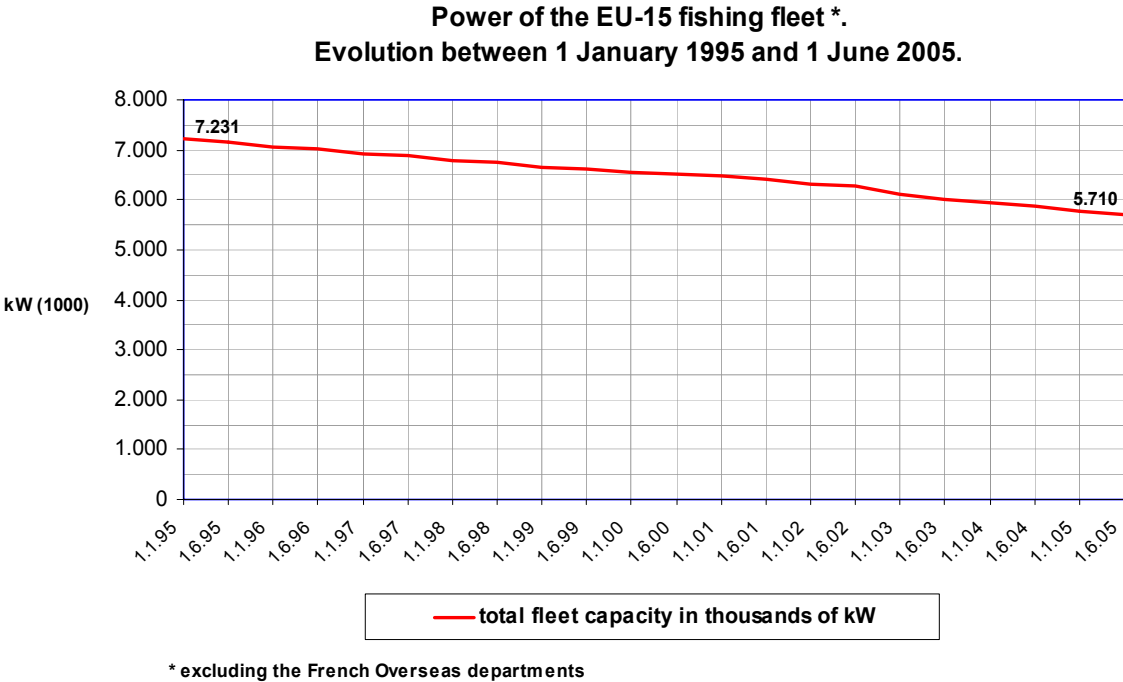
**Graph 2b:** evolution of TACs for benthic species



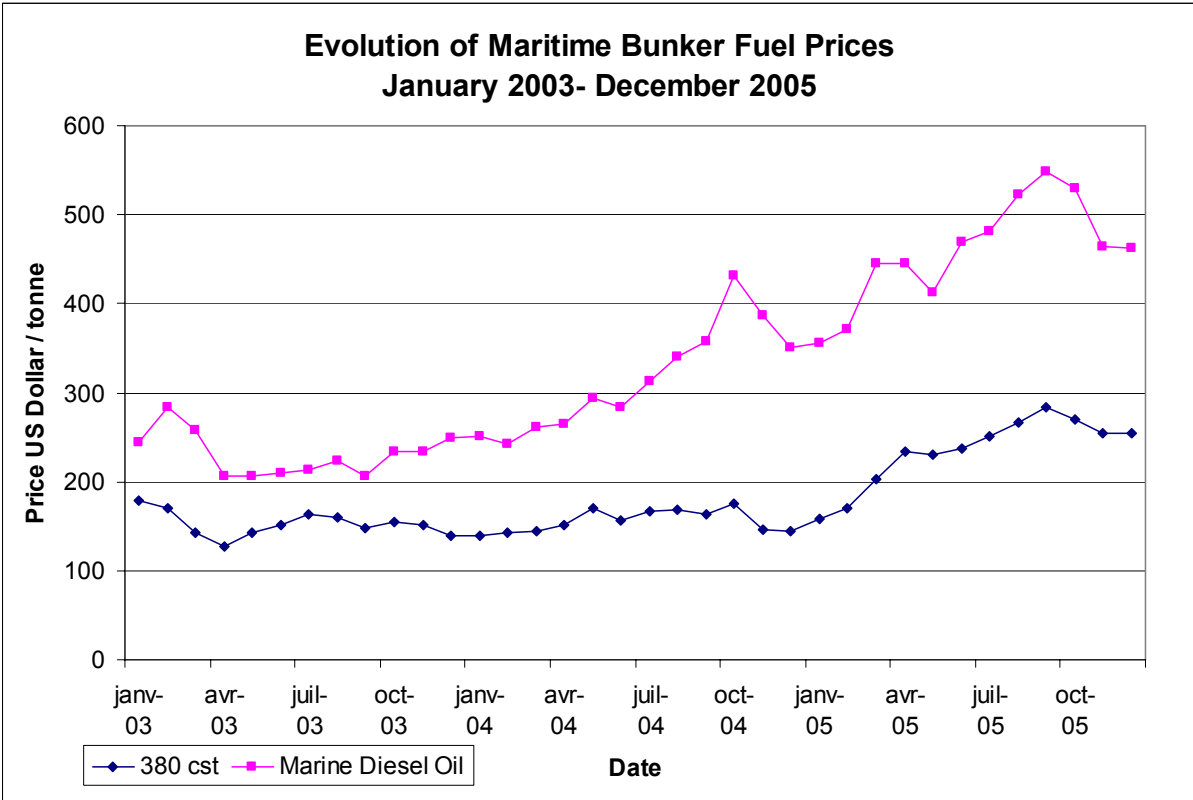
**Graph 2c:** evolution of TACs for pelagic species



**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	
<b><u>Remainder to be shared</u></b>	<b><u>60</u></b>	<b><u>45</u></b>	
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 <sup>22</sup>	5	5	2
Total	91	43	35

<sup>22</sup> 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