

Vergaderjaar 2015–2016

**32 201**

## **Herziening van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid**

**Nr. 84**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2016

Het reguleren van het motorvermogen van de visserijvloot is een vereiste vanuit de Europese regelgeving in het kader van de bescherming van kwetsbare gebieden zoals de kustzone. Het is verboden om te vissen met een vaartuig dat over meer vermogen beschikt dan op de visvergunning is vermeld. Op Europees niveau is bepaald hoe de controle op het motorvermogen vormgegeven dient te worden. Het vissen met een te hoog motorvermogen doet zich met name voor in de garnalenvisserij. Deze visserij vindt voornamelijk plaats in de kustzone en het Waddengebied. Het vissen met een hoger motorvermogen dan is toegestaan, veroorzaakt oneerlijke concurrentie. Voor een duurzame garnalenvisserij is een goede naleving van de regels noodzakelijk. Het naleven van de regels met betrekking tot het motorvermogen is een verantwoordelijkheid van de sector. De sector kan zelf echter niet voldoende grip krijgen op het gebruik van een hoger motorvermogen dan toegestaan, met als gevolg dat de overheid steeds gevraagd wordt in te grijpen. Om daar gehoor aan te geven en de sector te faciliteren is de overheid vanaf 2013 begonnen met de uitvoering van de aanbevelingen van de Werkgroep Motorvermogen (Kamerstuk 32 201, nr. 49).

Met deze brief breng ik uw Kamer op de hoogte van de wijze waarop ik uitvoering heb gegeven aan de aanbevelingen, en informeer ik u over de uitkomsten van de pilot black box van de Stichting Verduurzaming Garnalenvisserij (SVG) ten behoeve van de controle op het motorvermogen.

#### **Voorgeschiedenis**

De overheid heeft zich in de loop der jaren op verschillende manieren ingespannen om samen met de sector en de belanghebbende organisaties tot een duurzame oplossing te komen ten aanzien van het motorvermogen.

In 2012 heeft de Werkgroep Motorvermogen in samenspraak met de sectororganisaties en de overheid een rapportage uitgebracht. De afgelopen drie jaar heeft de overheid de regie gevoerd en uitvoering gegeven aan deze aanbevelingen. Het resultaat is dat in samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) de regelgeving ter zake van motorvermogen aanzienlijk is aangepast. Daarnaast is, door middel van een pilot met de black box, ingezet op de ontwikkeling van controlemiddelen op afstand om mogelijke overtreders op te sporen.

### **Level playing field**

Naast haar inzet op nationaal niveau, en ter aanvulling van de aanbevelingen van de Werkgroep Motorvermogen, heeft de overheid zich in de afgelopen jaren in Europees verband actief ingezet voor het bewerkstelligen van een level playing field. Het toezicht op het motorvermogen is geregeld in de Controleverordening<sup>1</sup>, hetgeen betekent dat ook andere lidstaten dergelijke controles behoren uit te voeren. De NVWA heeft hier contact over gehad met de buurlanden. Ik heb echter geconstateerd dat de inzet op dit dossier in andere lidstaten beperkt is. Er is een mogelijkheid voor buitenlandse controlediensten om in elkaars havens controle op vlagvaartuigen uit te voeren, en hiervan wordt in sommige gevallen gebruik gemaakt.

### **Regelgeving en handhaving**

In het verleden hebben zich gevallen voorgedaan van manipulaties van de afstelling en de verzegeling van motoren, waarbij het motorvermogen de grens van 221 kW ruimschoots overschreed. Aangezien de manipulaties ook op zee kunnen worden uitgevoerd, is het nagenoeg onmogelijk om dit probleem zonder een steeds verdere intensivering van fysieke controles aan te pakken. Dit zou echter een zeer arbeidsintensieve controle vragen. In samenwerking met de ILT is het maximum slagvolume voor nieuwe motoren aan boord van vissersvaartuigen, waarvan het motorvermogen maximaal 221 kW mag bedragen, middels een beleidsregel van de ILT (i.c. Hoofd Scheepvaartinspectie) vastgesteld op maximaal 13 liter. Met deze maatregel wordt beoogd te voorkomen dat motoren met een hogere literinhoud en dus ook vermogen aan boord van een vissersvaartuig worden geplaatst.

Daarnaast heb ik gekozen voor het erkennen van meet- en zegelbureaus, een maatregel voortvloeiend uit de aanbevelingen van Werkgroep Motorvermogen. De regeling is per 1 april 2016 in werking getreden. Bedrijven kunnen vanaf dat moment een erkenningsaanvraag indienen. Voorheen dienden de betreffende bedrijven geaccrediteerd te zijn, maar in afwezigheid van verdere normen ten behoeve van accreditatie voor meet- en zegelbureaus en de hoge kosten hiervan wordt de accreditatie-eis vervangen door een erkenningseis. Tevens zijn in overleg met de NVWA en de ILT voorschriften vastgesteld voor het uitvoeren van meet- en zegelwerkzaamheden. Deze maatregelen bieden mijns inziens voldoende

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een controleregeling van de Unie die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 847/96, (EG) nr. 2371/2002, (EG) nr. 811/2004, (EG) nr. 768/2005, (EG) nr. 2115/2005, (EG) nr. 2166/2005, (EG) nr. 388/2006, (EG) nr. 509/2007, (EG) nr. 676/2007, (EG) nr. 1098/2007, (EG) nr. 1300/2008, (EG) nr. 1342/2008 en tot intrekking van Verordeningen (EEG) nr. 2847/93, (EG) nr. 1627/94 en (EG) nr. 1966/2006, (PbEG 2009, 343).

uitvoerbare grondslag voor het identificeren en aanpakken van mogelijke overtreders.

### **Black box**

Door middel van een pilot is onderzocht of een black box zich zou lenen voor het registreren van gegevens over het motorvermogen. Een black box is een datalogger die verschillende parameters kan registreren en versturen. De black box pilot is op initiatief van en door de Stichting Verduurzaming Garnalenvisserij (SVG) uitgevoerd. Het Ministerie van Economische Zaken heeft de pilot deels gesubsidieerd. Ik ben, onder meer ten behoeve van de handhaving, voorstander geweest van de ontwikkeling en implementatie van de black box, omdat dit tot een meer efficiënte en daarnaast ook effectieve controle zou kunnen leiden. Door middel van een dergelijk geautomatiseerd systeem kunnen manipulaties opgespoord worden, omdat het werkelijk gevoerde motorvermogen tijdens verschillende activiteiten wordt gemeten en vastgelegd. De methode waarmee de controles nu worden uitgevoerd, zijn in verhouding hiertoe langdurig en arbeidsintensief.

Uit een onafhankelijk onderzoek van TNO is gebleken dat een aantal parameters van de black box in deze pilot niet fraudebestendig is. Volgens TNO is de meest fraudebestendige en betrouwbare parameter voor het herleiden van het motorvermogen het installeren van een toerentalmeter (koppelsensor) op de achteras. Dit brengt echter een extra investering met zich mee. Naar aanleiding van de bevindingen van TNO heeft de sector aangegeven dat – in verband met de hoge kosten – de tijd nog niet rijp is voor het invoeren van een black box op basis van een toerentalmeter ten behoeve van het registreren het motorvermogen.

### **Tot slot**

Gedurende de afgelopen dertig jaar heeft de Nederlandse overheid zich ingezet voor het dossier motorvermogen. Zowel op het gebied van de samenwerking met de sector, de nodige maatregelen en controles zijn stappen vooruit gezet. Ik vertrouw erop dat de aangepaste kaders en regelgeving, en de gemaakte stappen die voortvloeien uit de aanbevelingen van de Werkgroep Motorvermogen, voldoende basis bieden voor de handhaving en naleving van de voorschriften met betrekking tot het motorvermogen. De betrokken overheidsinstanties binnen mijn ministerie, zoals RVO.nl en de NVWA, maar ook de ILT zullen hun werkzaamheden conform de gemaakte afspraken voortzetten.

De Staatssecretaris van Economische Zaken,  
M.H.P. van Dam