

Vergaderjaar 2010–2011

29 675

Zee- en kustvisserij

Nr. 117

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN,
LANDBOUW EN INNOVATIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2011

Per brief van 18 mei jl. verzocht de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie mij om een brief over de huidige (sociaal-)economische situatie van de Nederlandse visserijsector (2011Z10011/2011D25261). Met deze brief kom ik aan dit verzoek tegemoet. De inhoud van deze brief komt op hoofdlijn overeen met mijn reactie op de brief van het georganiseerde visserijbedrijfsleven van 9 mei 2011 jl. Daarmee kom ik tegemoet aan uw verzoek mijn reactie aan de sector aan de Kamer toe te zenden.

Kosten en opbrengsten

De visserijsector wordt geconfronteerd met hoge brandstofprijzen en historisch lage prijzen voor belangrijke soorten als schol en garnalen. Deze feiten drukken zwaar op de rendementen van de bedrijven. Tegelijkertijd moet de sector de transitie naar een duurzame visserij maken, wil het toekomstperspectief hebben.

Brandstof is voor de Nederlandse vissers een zeer grote kostenpost. Het is niet de verwachting dat de brandstofprijzen de komende tijd naar het lage niveau van de afgelopen jaren zullen dalen. Daarnaast zijn de huidige marktprijzen voor met name schol en garnalen historisch laag. De combinatie van hoge brandstofprijzen en lage visprijzen zet een enorme druk op de rendementen van de bedrijven.

Welke oplossingen of maatregelen er ook worden aangedragen, voor mij is duidelijk dat slechts die oplossingen soelaas bieden die zich richten op de onderliggende structurele problemen in de sector. Het is van belang dat we gezamenlijk zoeken naar een toekomstperspectief.

Problemen zijn niet nieuw

De problemen in de visserij zijn niet nieuw. Stijgende energieprijzen, dalende vangstmogelijkheden en lage prijzen hebben zich de afgelopen jaren met regelmaat voorgedaan. In reactie hierop kwamen initiatieven als

de Task Force Duurzame Noordzeevervisserij, het Visserij Innovatieplatform, het Maatschappelijk Convenant tot stand die hebben aangegeven dat verlaging van de kosten en verhoging van de opbrengsten nodig zijn. Ook het belang van gezonde visbestanden werd gezien als cruciaal voor een toekomstperspectief voor de visserij. Deze factoren zijn cruciaal voor een toekomstig renderende en duurzame visserij en visketen.

Waardering heb ik voor de innovaties en investeringen in een duurzame visserij in de afgelopen jaren. Veel ondernemers zijn innovatie- en samenwerkingsprojecten gestart en schakelen over naar brandstofbesparende en duurzame vistechneken. Bijna de gehele platvissector is gestart met het certificeren van hun visserijen en vissers werken in kenniskringen samen met onderzoekers aan rendementsverbeteringen in de visserij. Deze veranderingen heb ik met maatregelen en middelen uit het Europees Visserij Fonds (EVF) gefaciliteerd.

De financiële situatie voor de ondernemers in de visserij wordt nijpender en daarmee het belang van een gerichte, structurele aanpak steeds dringender. Een structurele aanpak die gericht moet zijn op zowel het verlagen van kosten van de kottervloot als het verhogen van de marktwaarde, een duurzame visserij en het onderscheidende vermogen van vis in de keten.

Inzet

Tegelijkertijd moet ik constateren dat hoge brandstofprijzen en lage visprijzen tot het normale ondernemersrisico behoren. Samen met de sector wil ik de transitie ondersteunen en werken aan een toekomstperspectief, onder andere door het noodzakelijke proces van vernieuwing, innovatie en samenwerking aan te blijven jagen.

De vele concrete projecten die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd voor meer duurzame en energiebesparende vistechneken, voor ketenprojecten om de marktwaarde van vis te vergroten of bijvoorbeeld certificeringprojecten, zijn hiervan voorbeelden. Op die ingeslagen weg gaat het kabinet met het EVF voort.

In de meerjarenprogrammaring van het Europees Visserij Fonds is in de periode 2007–2013 ruim € 120 mln. beschikbaar voor de gehele visserij. Hiervan is tot op heden € 85 mln. besteed of verplicht. Hieronder vallen ook de innovatie- en samenwerkingsprojecten die deze zomer worden gehonoreerd te weten van € 4,5 mln. en kleinere openstellingen dit najaar voor aquacultuur en bijvoorbeeld de aalcompensatie. Daarna resteert tot en met 2013 een bedrag van circa € 30 mln. EVF-gelden voor de gehele visketen, de schaal- en schelpdierensector, aquacultuur en binnenvisserij. Verdeeld over deze sectoren zal dit bedrag ingezet worden voor investeringsregelingen en innovatie- en samenwerkingsprojecten.

Meer specifiek wil ik op een aantal punten van de sector ingaan.

1. Toepassing ontheffing op visserijvloot voor gebruik van Russische gasolie met hoger zwavelgehalte

In een geval van een tekort aan gasolie met een laag zwavelgehalte en na goedkeuring van de Europese Commissie, kan de minister van Infrastructuur en Milieu tijdelijk ontheffing verlenen voor het gebruik van brandstof met een hoger zwavelgehalte. Er is echter voldoende laagzwavelige gasolie op de markt. Niet het aanbod van olie, maar de prijs is een probleem. De randvoorwaarden voor het verzoek om toepassing van de ontheffing, zijn daarom niet aanwezig.

Daarnaast meen ik dat deze door de sector voorgestelde oplossing niet bijdraagt van het achterliggende probleem: het te hoge brandstofgebruik van de kottervloot.

2. Versnelling Masterplan Duurzame Visserij en een passende garantie-regeling

Kern van het Masterplan Duurzame Visserij is een herstructurering van de vloot, naar kleinere, multifunctionele, energiezuinigere schepen. Ik acht het zeer lovenswaardig dat de sector met dit initiatief komt. Hieruit blijkt dat het besef er is dat de toekomst nieuwe eisen stelt: aan de vloot en aan de manier van vissen.

Innovatie in die richting wil ik ondersteunen, maar ik beschik niet over de financiële middelen om een grootschalige omschakeling van de vloot met publieke middelen te financieren. Nog los van het feit dat dergelijke steun om reden van staatssteun niet mogelijk is.

In 2010 is er door het ministerie van EL&I dan ook een VIP-subsidie toegekend om onderdelen van het Masterplan uit te werken (haalbaarheidsstudie). Deze studie loopt nog en ik verwacht de uitkomst binnen enkele weken. Ik hoop dat deze uitkomsten aangrijpingspunten bieden voor de noodzakelijk structurele verandering van de vloot, de verbeterde afzet, de toename van waarde van de vis in de keten en verduurzaming van de visserij. Op basis van deze uitkomsten wil ik bezien of en in hoeverre de beschikbare middelen uit het Europees Visserij Fonds voor innovatie, samenwerking, onderzoek kunnen worden ingezet.

De inzet van EVF- of nationale middelen voor de nieuwbouw van schepen zelf, is ingevolge Europese regelgeving niet mogelijk. Om redenen van overcapaciteit en de staat van de visbestanden verbiedt het EVF sinds 2002 de inzet van publieke middelen voor nieuwbouw van schepen. Ik ben wel bereid om te onderzoeken of en in hoeverre de bouw van niet-commercieel pilotschip in het kader van wetenschappelijk onderzoek mogelijk is. Daarbij gelden verschillende voorwaarden, bijvoorbeeld dat gegevens die beschikbaar komen over de mogelijkheden van de toepassing van nieuwe technieken en materialen beschikbaar komen voor de gehele sector.

Garantstelling

Het is onmiskenbaar dat het beschikbaar komen van private middelen van belang is om de ideeën van het Masterplan te realiseren. Banken lijken zich momenteel terughoudend op te stellen bij financiering van investeringen in visserij. De sector heeft verzocht de mogelijkheden van de garantstellingregeling te onderzoeken. Ik ben daartoe bereid. Overigens bestond tot 2010 een garantstellingregeling maar werd hiervan geen gebruik gemaakt. Een belangrijke oorzaak daarvoor ligt in de eis dat het eigen vermogen minimaal 5% moet bedragen en daaraan gekoppeld de wijze van waardering van de bedrijfsmiddelen en quota in de visserij. Ik ben bereid te onderzoeken of opnieuw openstellen van de regeling een bijdrage kan leveren aan het noodzakelijke proces van vernieuwing. Om gebruik te kunnen maken van de garantstellingregeling moeten de investeringen voldoen aan de voorwaarden van het Europees Visserij Fonds. Dat betekent onder meer: geen steun, dus ook geen garantstelling, voor nieuwbouw van schepen, maar bijvoorbeeld wel voor investeringen in meer duurzame vistuigen.

Investeringssteun

Dit brengt mij bij de aangenomen motie Slob (29 675, nr. 112) waarin wordt gevraagd uit het EVF in het kader van beleidsas één een stimuleringsbijdrage voor duurzame vistuigen mogelijk te maken. Ik zal de EVF-subsidies blijven inzetten voor innovatie gericht op de ontwikkeling van meer duurzame visserijtechnieken. Zodra nieuwe, duurzame technieken, bijvoorbeeld een volgende generatie sumwing, zijn ontwikkeld, zal ik zoals de motie verzoekt een stimuleringsbijdrage voor duurzame vistuigen mogelijk maken. Zo wordt het huidige beleid voor de ontwikkeling naar meer besparende en duurzame vistechneken voortgezet.

Het huidige EVF staat een investeringssubsidie in het pulsvisttuig niet toe. Het pulsttuig is geen generiek toegestaan vistuig en daarmee zou een EVF-investeringsubsidie strijdig zijn met de EVF-eis dat een project minimaal 5 jaar stand moet houden (economische duurzaamheid). Om die reden is in 2008 een investeringsregeling voor 5 pulsttuigen ook volledig uit nationale middelen gefinancierd.

Wat betreft de sumwing blijkt dat meer dan 30% van de vloot reeds vist met de sumwing en de investering (circa € 30 000) zelf heeft gefinancierd. Met de huidige brandstofprijzen verdient dit brandstofbesparend vistuig zich binnen 20/25 weken terug. Deze investering is daarmee snel renderend en de subsidie zou de koplopersgroep benadelen. Wel wil ik in het kader van de hervorming van het GVB mij inzetten voor zo breed mogelijk stimuleringsbijdragen uit het EVF voor duurzame vistuigen.

Sanering

Onderdeel van het Masterplan is het partiëel of gedeeltelijk saneren van de vloot. De regelingen van het Europees Visserij Fonds voorzien niet meer in deze mogelijkheid. Partitiële sanering, waarbij een grote kotter vervangen wordt door een kleinere, is in mijn ogen een vorm van nieuwbouwsubsidie. Het kabinet is hiervan, conform de Europese kaders, geen voorstander.

3. Flankerend sociaal beleid waaronder onderbrengen vissers onder fiscaal regime koopvaardijbemanning

Het is van belang dat fiscale regelingen de omslag naar een meer duurzame visserij niet belemmeren. Het één op één toepassen van fiscale regelingen uit de koopvaardij in de visserij is niet mogelijk omdat de aanleiding voor de introductie ontbreekt. Als voorbeeld noem ik de regeling afdrachtvermindering zeevaart, die tot een vermindering van door de werkgever af te dragen loonbelasting en premies volksverzekeringen leidt. Reden voor toepassing in de koopvaardij vormde de wens een halt toe te roepen aan het omvlaggen van koopvaardij schepen naar «goedkope-vlaglanden». Dit probleem speelt niet in de kottervisserij.

Wel is het in reactie op de economische crisis sinds 2009 mogelijk investeringen tijdelijk willekeurig af te schrijven. Daarbij kan een investering in twee jaar worden afgeschreven met de mogelijkheid in het eerste jaar een percentage van maximaal 50%. Ook investeringen in vissersvaartuigen vallen in principe onder deze regeling. De regeling, die aanvankelijk bedoeld was voor een periode van twee jaar en in 2010 zou aflopen is voor 2011 verlengd.

Ook investeringen op vissersvaartuigen, die leiden tot een meer duurzame visserij, vallen mogelijk ook onder de MIA- en VAMIL-regelingen.

De staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,
H. Bleker