



Brussel, 18.2.2013  
COM(2013) 85 final

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

**over de inspanningen die de lidstaten in 2011 hebben geleverd om tot een duurzaam  
evenwicht tussen vangstcapaciteit en vangstmogelijkheden te komen**

# VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## over de inspanningen die de lidstaten in 2011 hebben geleverd om tot een duurzaam evenwicht tussen vangstcapaciteit en vangstmogelijkheden te komen

### 1. INLEIDING EN BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

De lidstaten zijn verantwoordelijk voor een stabiel en duurzaam evenwicht tussen hun vloten en de aan hen toegewezen vangstmogelijkheden<sup>1</sup>. Duurzaam visserijbeheer brengt met zich mee dat een economisch levensvatbare vloot de nationale visbestanden onder de maximale duurzame opbrengst (MDO) exploiteert. Dit is een van de belangrijkste beginselen van de door de Commissie voorgestelde hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

Dit verslag bevat een overzicht van de vissersvloten in de EU. Er is gebruikgemaakt van de informatie uit de jaarverslagen van de lidstaten over 2011<sup>2</sup>, het vlootregister van de EU<sup>3</sup>, en de gegevens die binnen het kader voor gegevensverzameling (KGV) zijn verzameld<sup>4</sup>, zie bijlage 1. Het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de visserij (WTECV)<sup>5</sup> heeft deze gegevens beoordeeld.

De belangrijkste bevinding is dat de manier waarop de lidstaten het evenwicht evalueren en hun vloten beheren, in de komende jaren aanzienlijk moet worden verbeterd. Aangezien het visserijbeheer ook de MDO-doelstelling zal omvatten, kan niet langer worden volstaan met maxima die in statische parameters worden uitgedrukt. Het beheer van de EU-vloten vereist indicatoren voor de economische levensvatbaarheid en bredere duurzaamheidsindicatoren om een economisch levensvatbare vloot te creëren die het biologisch potentieel van een visbestand volledig benut. Het is van groot belang dat de beoordeling van de bestanden, het verzamelen en verstrekken van gegevens, en de analyse en methodologie verbeteren.

### 2. CAPACITEITSMAXIMA ...

Elke lidstaat moet ervoor zorgen dat zijn vangstcapaciteit in tonnage (in GT) en vermogen (in kW) altijd overeenkomt met of lager is dan de in Verordening (EU) nr. 1013/2010<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Artikel 11 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad.

<sup>2</sup> Zoals bepaald bij artikel 14 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad.

<sup>3</sup> Overeenkomstig artikel 15 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad en artikel 11 van Verordening (EU) nr. 1013/2010 van de Commissie tot vaststelling van bepalingen ter uitvoering van het vlootbeleid van de Unie als omschreven in hoofdstuk III van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad.

<sup>4</sup> In overeenstemming met Verordening (EG) nr. 199/2008 van de Raad betreffende de instelling van een communautair kader voor de verzameling, het beheer en het gebruik van gegevens in de visserijsector en voor de ondersteuning van wetenschappelijk advies over het gemeenschappelijk visserijbeleid.

<sup>5</sup> Beoordeling van de nationale verslagen over de inspanningen van de lidstaten om tot een evenwicht tussen vlootcapaciteit en vangstmogelijkheden te komen (STECF-12-18). JRC, Scientific and Policy Reports, 2012.

<sup>6</sup> Artikel 7 en 8 van Verordening (EU) nr. 1013/2010 van de Commissie van 10 november 2010.

vastgestelde nominale niveaus. Uit de huidige vermeldingen in het vlootregister blijkt dat alle lidstaten behalve Roemenië voldeden aan deze nominale niveaus (zie bijlage 2). De EU-vloot lag 14,1% onder de GT-maxima en 9,9% onder de kW-maxima, met marges die varieerden tussen 2% en 62%<sup>7</sup>. In 2011 is het aantal vaartuigen met 2% afgenomen, terwijl de tonnage en het vermogen met respectievelijk 3,7% en 3,1% zijn gekrompen. De verminderingen in tonnage en vermogen tussen de lidstaten waren vergelijkbaar, met een paar verschillen (zie bijlage 3).

Om te zorgen voor accurate metingen in het vlootregister, geldt voor de lidstaten een certificatieplicht voor nieuwe, vervangende en technisch aangepaste motoren van meer dan 120 kW. Deze geldt vanaf januari 2012 voor vaartuigen die onderworpen zijn aan een visserij-inspanningsregeling en vanaf januari 2013 voor alle vaartuigen. Voorts moeten de lidstaten de gegevens verifiëren aan de hand van bemonsteringsplannen. Als uit de gegevens blijkt dat het motorvermogen groter is dan het vermogen op de visvergunning van het vaartuig, moeten ze fysieke verificaties uitvoeren.

Een aantal lidstaten heeft de termijn voor meting en monitoring overschreden. Enkele lidstaten voldoen helemaal niet aan de monitoringsverplichtingen. Slechts enkele lidstaten hebben de vereiste bemonsteringsplannen voor gegevensverificatie vastgesteld. Eind november 2012 hadden elf lidstaten een bemonsteringsplan vastgesteld voor de verificatie van het motorvermogen en gaven negen lidstaten aan dat in de nabije toekomst te zullen doen. Twee lidstaten hebben nog geen stappen ondernomen.

De Commissie hecht groot belang aan het naleven van de controleverordening. Naleving is van groot belang voor een gelijk speelveld voor de visserij in de EU.

De Europese Rekenkamer heeft in 2011 een speciaal verslag gepubliceerd over het beheer van de vlootcapaciteit in de EU. De bestaande definities van "capaciteit" werden beschouwd als onbetrouwbare indicatoren voor het vangstvermogen van vaartuigen<sup>8</sup>. De Commissie weet dat de technische vooruitgang niet adequaat gemeten kan worden aan de hand van parameters zoals GT en kW, in aanvulling op de praktische problemen bij het meten van het motorvermogen.

Ontmanteling is het meest gebruikte beheersinstrument om de capaciteit te verminderen. De Commissie schat dat in de periode 2000-2015 bijna 1,3 miljard euro aan EU-middelen ten goede komt aan ontmanteling, zie bijlage 4.

De Europese Rekenkamer heeft de steun voor ontmanteling onderzocht en geconcludeerd dat de publieke middelen niet goed afgestemd waren en dat het ontbrak aan duidelijke subsidiabiliteits- en selectiecriteria<sup>9</sup>. De Rekenkamer concludeerde dat de sloop van vissersvaartuigen weinig tot geen effect had op de beviste bestanden.

---

<sup>7</sup> Behalve Roemenië.

<sup>8</sup> Paragraaf 21 van Speciaal verslag nr. 12/2011 van de Rekenkamer "Hebben de EU-maatregelen bijgedragen tot de aanpassing van de capaciteit van de vissersvloten aan de beschikbare vangstmogelijkheden?".

<sup>9</sup> Paragraaf 76 van Speciaal verslag nr. 12/2011 van de Rekenkamer "Hebben de EU-maatregelen bijgedragen tot de aanpassing van de capaciteit van de vissersvloten aan de beschikbare vangstmogelijkheden?".

### 3. ... EN CAPACITEITSINDICATOREN

Met de tijd is gebleken dat er beperkingen kleven aan de omschrijving van de vlootcapaciteit aan de hand van het motorvermogen en de tonnage. Het naleven van de maxima voor deze parameters op zich bewijst niet dat er een evenwicht bestaat tussen de vissersvloten en de toestand van de visbestanden waarvan deze afhankelijk zijn.

In plaats daarvan moet bij de beoordeling van onevenwichtigheden worden gekeken naar de prestaties van de vloten in relatie tot de toestand van de visbestanden waarvan ze economisch afhankelijk zijn en de benuttingsgraad van de vaartuigen. In een aantal vlootverslagen van de lidstaten lijkt deze analyse geheel of gedeeltelijk te ontbreken.

Exploiteert een vissersvloot de visbestanden intensiever dan duurzaam is? Verdienen de vaartuigen van de vloot gemiddeld genoeg om ten minste hun kortetermijnkosten te dekken? Volstaat de rentabiliteit van het vaartuig om schepen en motoren te vervangen wanneer dat nodig is? Worden de vaartuigen volledig benut, of zijn veel vaartuigen vaak inactief? Deze indicatoren kunnen onevenwichtigheden binnen de vloot aan het licht brengen.

Dit verslag geeft een samenvatting van de inspanningen die de lidstaten leveren om de problemen aan te pakken en laat zien wat momenteel bekend is naast de verslagen van de lidstaten.

Een duurzaam opererende, economisch levensvatbare vloot:

- exploiteert de visbestanden duurzaam op de korte termijn en probeert de exploitatie beneden de maximale duurzame opbrengst te houden,
- is zowel op de korte als
- op de lange termijn rendabel; en
- wordt volledig benut, waarbij de vaartuigen, rekening houdend met het seizoensgebonden karakter van veel visserijen, normaal gesproken in bedrijf moeten zijn.

De Commissie heeft het WTECV verzocht de EU-vloten te beoordelen aan de hand van indicatoren die aansluiten op bovenstaande vraagstukken. Het WTECV heeft tot nu toe, gelet op de tijd en de middelen, alleen de 92 belangrijkste vloten in de veertien grootste visserijlidstaten in ogenschouw genomen. Deze zijn echter goed voor 72% van de inkomsten uit aangelande vangsten, en zijn derhalve indicatief voor de belangrijkste Europese visserijactiviteiten. Het WTECV heeft in voorkomend geval gebruikgemaakt van de indicatorwaarden (zoals berekend aan de hand van de verslagen van de lidstaten), gegevens uit het KGV en beoordelingen van de visbestanden.

De gebruikte indicatoren staan hieronder opgesomd (voor een volledige beschrijving, zie bijlage 5).

*Afhankelijk van bestanden die boven MDO-niveau worden bevist* houdt in dat een vloot op de lange termijn gemiddeld meer vangt dan duurzaam is. Gezien de doelstellingen van de GVB-hervorming is niet-overschrijding van de MDO gehanteerd als standaard.

*Kostendekkend* houdt in dat de vloot genoeg verdiende om de kortetermijnkosten te dekken.

*Tekortschietende economische prestaties* houdt in dat de vloot op de lange termijn niet genoeg verdiende om versleten grote investeringsgoederen (vaartuigen, motoren) te vervangen. Negatieve rendementen op vaste en materiële activa kunnen, mits consequent waargenomen gedurende een langere periode, wijzen op economische overkapitalisatie.

*Onderbenut* houdt in dat vaartuigen in bedrijf waren, maar slechts maximaal 70% van de tijd dat ze konden vissen, rekening houdend met het seizoensgebonden karakter van de visserijen.

*Inactieve vaartuigen* zijn vaartuigen die het gehele jaar niet in bedrijf zijn geweest.

De indicatoren zijn gebaseerd op de *gemiddelden* van elk beoordeeld vlootsegment. Zo kan de economische prestatie van de afzonderlijke vaartuigen van een segment verschillen. Hun prestaties liggen onder of boven het gemiddelde.

#### 4. VLOOTCAPACITEIT PER LIDSTAAT

Dit overzicht van de vlootsituatie per lidstaat is gebaseerd op de verslagen en bevindingen van de lidstaten en de bevindingen van de WTECV-beoordeling voor de periode 2008-2011, voor zover beschikbaar.

De vloten van **België** zijn sinds 2003 substantieel verkleind door vermindering van het aantal bestaande licenties en verdeling van de vangstmogelijkheden over de resterende vaartuigen. Gedetailleerde informatie per vloot is niet verstrekt. België concludeert dat er een evenwicht bestaat tussen de vloten en de vangstmogelijkheden.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat de vloot van boomkorvaartuigen van 18-24 m gemiddeld niet genoeg verdiende om grote investeringsgoederen te vervangen. Deze vloot en die van boomkorvaartuigen van 24-40 m waren afhankelijk van bestanden die boven MDO-niveau werden bevestigd.

**Bulgarije** concludeert dat de visbestanden en de vlootomvang bijna in evenwicht lijken te zijn. Bulgarije is voornemens maatregelen te treffen om het aantal inactieve vaartuigen te verminderen en past het wettelijk kader momenteel aan.

In 2011 was meer dan 57% van alle vaartuigen inactief, waarvan de meeste korter dan 12 m waren. Alle vloten van >12 m leken in de beoordeelde periode economisch slecht te presteren als gevolg van toegenomen brandstofverbruik en hoge brandstofprijzen, al zijn ze wel kostendekkend. De vaartuigen van <18 m werden onderbenut. Zij waren slechts gedurende 70% van de maximale visserijtijd in bedrijf.

**Cyprus** is voornemens de overkapitalisatie te verminderen door ongeveer honderd kleine kustvaartuigen met onbeperkte visserij-inspanningen te slopen, nadat de afgelopen tien jaar het aantal kleine vaartuigen met beperkte inspanningen is toegenomen en de capaciteit in GT en kW is verminderd.

In alle vloten is sprake van onderbenutting, vaartuigen met polyvalent passief vistuig van 12-24 m uitgezonderd, en van lage of negatieve rendementen op investeringen.

De vlootcapaciteit van **Denemarken** is aanzienlijk verkleind (in vaartuigen, GT en kW) sinds 2003, toen het ITQ-stelsel werd ingevoerd. Denemarken is van mening dat de toestand vrij stabiel is en dat er op de lange termijn geen noemenswaardige fysieke overcapaciteit is.

Denemarken stelt overcapaciteit vast in de vloot van polyvalent passief vistuig van 0-12 m en 12-24 m en in de vloten van kleinere trawlers (demersale trawlers en zegenvaartuigen van 0-12 m) en baggerschepen van 12-24 m.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat alle Deense vloten afhankelijk waren van boven MDO-niveau beviste bestanden. Drie vloten verdienden niet genoeg om grote investeringsgoederen te vervangen (polyvalent passief vistuig van 10-12 m en 12-18 m, mobiel en passief vistuig van 12-18 m). Twee vloten (mobiel en passief vistuig van 18-24 m en demersale trawlers en zegenvaartuigen van 18-24 m) werden daarnaast onderbenut.

Het verslag van **Duitsland** is niet gebaseerd op de bestaande richtsnoeren en indicatoren. Het evenwicht is alleen kwalitatief beoordeeld per vloot. Het doel van Duitsland is om voldoende totaalcapaciteit te behouden om zijn quota te benutten. In 2011 verminderde het aantal vaartuigen met 5,6% en was er sprake van een daling in GT van 4,4% en in kW van 6,4%. De onttrekkingen aan de vloot zijn niet publiek gefinancierd.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat de vloten met passief vistuig van <10 m, demersale sleepnetten van 12-18 m, 18-24 m en 24-40 m, en boomkorren van 24-40 m afhankelijk zijn van bestanden die boven MDO-niveau werden bevist. Deze vloten waren wel economisch duurzaam. Er werden vaartuigen onderbenut en er was een grote inactieve vloot van kleinere vaartuigen (waaronder 458 inactieve vaartuigen van <10 m).

**Estland** gaf aan dat er sprake was van overcapaciteit, met name bij de trawlers van >12 m. De vloot is in 2011 met zeven vaartuigen verkleind (een daling van 371 GT en 1.056 kW).

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat de pelagische trawlers van 24-40 m afhankelijk waren van bestanden die boven MDO-niveau werden bevist, maar wel economisch duurzaam waren.

**Griekenland** heeft geen evenwichtsbeoordeling ingediend, heeft zijn vlootbeleid niet beoordeeld en ook geen gegevens verstrekt in het kader van het KGV. Griekenland meldde dat er aanwijzingen zijn voor overbevissing van heek en garnalen in de Egeïsche Zee, maar heeft geen nadere informatie verstrekt. In 2011 is de vloot met 488 vaartuigen verkleind (wat neerkomt op een daling in GT met 3,6% en in kW met 4,0%). Er zijn beheersplannen en speciale vergunningen ingevoerd voor bodemtrawlers en vaartuigen met ringzegens (ansjovis en sardines).

Door het gebrek aan biologische, economische en technische informatie kan het evenwicht tussen de Griekse vloten en visbestanden niet worden beoordeeld.

**Spanje** gaf aan dat de vlootcapaciteit nog steeds iets groter was dan de vangstmogelijkheden en dat de vloot meer kon vangen dan de toegewezen quota. Spanje spant zich voortdurend in om de vlootcapaciteit met en zonder overheidssteun te verminderen en in 2011 was sprake van een vermindering in GT van 4,6% en in kW van 3,7%. Ten aanzien van de technische indicator gaf Spanje aan dat een deel van de vloot onderbenut werd, zowel in de nationale visserijzones als in de internationale wateren, maar dat de trend tussen 2008 en 2011 daalde. Spanje heeft alleen informatie verstrekt over de lopende en de kostendekkende inkomsten van de vloten. Dit komt ten dele doordat er geen uitgesplitste vangstgegevens zijn verstrekt. Het nationale verslag van Spanje stelt dat alle vloten winstgevend zijn. Subsidies aan scheepseigenaren zijn in de inkomensberekening meegeteld.

Door het gebrek aan gegevens is een vergelijkbare en objectieve evaluatie van de overbevissing en de economische duurzaamheid niet mogelijk. Uit de door het WTECV

berekende inkomsten (waarin inkomsten uit subsidies niet meetellen) blijkt dat vloten met mobiel en passief vistuig van <10 m, demersale sleepnetten en zegennetten van 18-24 m en 24-40 m, en haken van 24-40 m en >40 m niet kostendekkend waren.

**Frankrijk** heeft verslag uitgebracht over de continentale vloot als geheel en concludeert dat de meeste visserijen in evenwicht zijn. Frankrijk heeft geen biologische, technische en economische indicatoren verstrekt. Frankrijk heeft in 2011 met overheidssteun 133 vaartuigen ontmanteld, wat neerkomt op 7.653 GT en 20.408 kW. Specifieke vlootonttrekkingsplannen hebben geleid tot de onttrekking van bijna zestig vaartuigen in verschillende "kwetsbare" visserijtypen.

De WTECV-beoordeling laat verschillende situaties zien. Vloten met staande en drijfnetten van <10 m, 10-12 m, 12-18 m, 18-24 m en 24-40 m waren afhankelijk van visbestanden die boven MDO-niveau werden bevestigd, maar leken in de beoordeelde periode economisch duurzaam en kostendekkend te zijn. De vloten met haken van 24-40 m en polyvalent mobiel vistuig van 24-40 m waren ook afhankelijk van boven MDO-niveau bevestigde bestanden. De indicatoren wijzen op zwakke economische prestaties in de onderzochte jaren.

Ook de economische prestaties van vloten die gebruikmaken van korren van 12-18 m, pelagische trawlers van 18-24 m en >40 m, demersale sleepnetten en zegennetten van 18-24 m, 24-40 m en >40 m en ringzegens van >40 m, leken in de beoordeelde periode zwak te zijn. De vloten die gebruikmaken van korven en vallen van <10 m, haken van <10 m en demersale sleepnetten en zegennetten van 10-12 m en 12-18 m waren economisch duurzaam, maar er is weinig bekend over de toestand van de visbestanden waarvan ze afhankelijk zijn.

**Ierland** gaf aan dat bepaalde vloten nog uit evenwicht kunnen zijn, maar gaf niet aan welke. Er moet nader worden gewerkt aan de beschikbaarheid van gegevens.

Het WTECV geeft aan dat pelagische trawlers van 24-40 m afhankelijk waren van boven MDO-niveau bevestigde bestanden en niet genoeg verdienden om grote investeringsgoederen te vervangen. Ook pelagische trawlers van >40 m waren afhankelijk van boven MDO-niveau bevestigde bestanden en werden onderbenut, maar waren kostendekkend en leken economisch duurzaam te zijn. In de vloten die gebruikmaken van korren van 10-12 m en demersale sleepnetten en zegennetten van 18-24 m leek sprake te zijn van economische overkapitalisatie. De vloten die gebruikmaken van korven en vallen van <10 m leken economisch duurzaam te zijn, maar er is weinig bekend over de toestand van de visbestanden.

**Italië** stelde overcapaciteit vast bij ringzegenvaartuigen en bodemtrawlers van >24 m en werkt aan een brede ontmantelingsregeling.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat de vloten die gebruikmaken van demersale sleepnetten en zegennetten van 24-40 m en boomkorren van 24-40 m niet genoeg verdienden om grote investeringsgoederen te vervangen. De laatste vloot kende daarnaast een lage capaciteitsbenutting. De vloten met polyvalent passief vistuig van 6-12 m, korren, demersale sleepnetten en zegennetten van 12-18 m en 18-24 m leken economisch duurzaam te zijn.

Over de biologische situatie van de visbestanden van de meeste vloten is weinig bekend, waardoor de afhankelijkheid van boven MDO-niveau bevestigde bestanden niet beoordeeld kan worden.

**Letland** stelde overcapaciteit vast bij trawlers van 12-24 m en 24-40 m en in de vloot van staandwantvissers van 24-40 m. De Letse vloot kromp met 14,9% uitgedrukt in GT en met

14,3% in kW. In Letland was in 2011-2012 een regeling voor de definitieve beëindiging van de visserijactiviteiten van kracht.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat de pelagische trawlers van 24-40 m economisch duurzaam waren, maar afhankelijk waren van bestanden die licht boven MDO-niveau werden bevist.

**Litouwen** wil voldoende totaalcapaciteit behouden om zijn quota te benutten. In 2011 is het aantal vaartuigen aanzienlijk teruggebracht (-12%), maar de vlootcapaciteit nam slechts licht af in tonnage (-1,6% in GT) en haast niet in motorvermogen. In dit verslag heeft Litouwen de indicatoren niet toegepast.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat de vloten die gebruikmaken van demersale sleepnetten en zegennetten van 24-40 m geen overbeviste bestanden exploiteerden en economisch duurzaam waren. Er was echter wel sprake van grootschalige onderbenutting.

Hoewel **Malta** aangaf dat de hele vloot in 2009 en 2010 overcapaciteit vertoonde, trok Malta voor 2011 geen conclusie wegens een gebrek aan economische en sociale gegevens. De Maltese vlootcapaciteit is aanzienlijk verminderd, met 32,8% in GT en met 9,2% in kW.

De benutting van de vaartuigen lag onder de 50%.

**Nederland** gaf aan dat sommige demersale vaartuigen nauwelijks in bedrijf waren en dat de beschikbare quota met minder vaartuigen kunnen worden bevist. Voor het demersale segment ligt de biologische indicator nog steeds enigszins boven de streefwaarde, maar deze ontwikkelde zich tussen 2008 en 2011 in de goede richting. In het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan was de biologische situatie van de pelagische vloten redelijk goed, maar de visserijdruk op de doelbestanden in de West-Afrikaanse en in andere verre vangstzones was te hoog.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat alle vijf de beoordeelde vloten, op de boomkorvaartuigen van 18-24 m na, afhankelijk waren van boven MDO-niveau beviste bestanden. Daarnaast werd de vloot van demersale trawlers en zegenvaartuigen onderbenut. De pelagische vloten vertoonden tekenen van economische overkapitalisatie.

**Polen** concludeerde dat de vloot niet verder verkleind hoeft te worden. De sterfte onder haring in de Oostzee, die vooral gevangen wordt met pelagische trawlers van 24-40 m, was te hoog. In 2009 verbeterden de economische indicatoren van de Oostzeevloot niet noemenswaardig, met uitzondering van de beugvaartuigen van 12-18 m en de demersale trawlers van 18-24 m. In 2011 ontving twee derde van de kabeljauwvloot uit de Oostzee steun voor tijdelijke beëindiging van de activiteiten. Deze vaartuigen worden binnenkort weer in bedrijf genomen. 13,8% van de vaartuigen, goed voor 16% van het GT, was inactief.

**Portugal** concludeerde dat de vloten en de vangstmogelijkheden in evenwicht zijn. De totale capaciteit van de Portugese continentale vloot is in 2011 nauwelijks verminderd (met 1%).

De vangst was voor een groot deel afkomstig van niet-beoordeelde visbestanden. Uit de door het WTECV berekende indicatoren blijkt echter dat de vloten afhankelijk waren van boven MDO-niveau beviste bestanden.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat de vloten met mobiel en passief vistuig van 0-10 m en haken van 24-40 m op de lange termijn economisch slecht presteerden. De vloten die



gebruikmaken van polyvalent passief vistuig van 0-10 m, staande en drijfnetten van 12-18 m, korven en vallen van 12-18 m, en ringzegens van 18-24 m en 24-40 m, werden onderbenut. Vloten die gebruikmaken van polyvalent mobiel en passief vistuig, demersale sleepnetten, zegennetten en haken van 24-40 m, waren economisch duurzaam, maar hun biologische duurzaamheid is niet beoordeeld.

**Roemenië** heeft geen verslag over 2011 ingediend. Er zijn geen Roemeense KGV-gegevens beschikbaar.

**Slovenië** gaf aan dat in de meeste vloten sprake was van overcapaciteit. Slovenië is voornemens overheidssteun te verlenen voor sloop in de eerste helft van 2012 en om de visserij-inspanningen voor verschillende vloten aan te passen.

De vloot werd gekenmerkt door aanzienlijke onderbenutting en 55% van de vaartuigen was inactief, al is ook de deeltijdvisserij op trekkende soorten meegeteld.

Er is weinig bekend over de biologische situatie van de bestanden en er zijn geen beoordelingen beschikbaar.

**Finland** heeft de richtsnoeren niet toegepast in het verslag en heeft geen andere indicatoren opgenomen om de capaciteit af te zetten tegen de vangstmogelijkheden. Finland gaf aan dat er een acceptabel evenwicht is tussen de vloot en de visbestanden. In 2011 is de visserij-inspanning in vergelijking met 2010 met 12,2% gestegen, hoofdzakelijk in de pelagische visserijen. Van de 75 offshorevaartuigen was in 2011 28% inactief.

**Zweden** gaf aan dat er in bepaalde vloten nog steeds sprake is van overcapaciteit en probeert deze aan te pakken door middel van ontmanteling. Er zijn twee regelingen opgezet voor kabeljauwtrawlers. In GT is 26% en in kW is 19% aan de vloot onttrokken.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat veel beoordeelde vloten afhankelijk waren van boven MDO-niveau beviste bestanden. Daarnaast verdienden de vloten die gebruikmaken van passief vistuig van 10-12 m en demersale sleepnetten en zegennetten van 24-40 m niet genoeg om grote investeringsgoederen te vervangen. In bepaalde segmenten was sprake van onderbenutting.

Het **Verenigd Koninkrijk** stelt dat veel vloten duurzaam opereren, aangezien ze de bestanden bevissen binnen de voor de voorzorgsaanpak aanbevolen visserijsterftecijfers. In sommige gevallen is er echter geen evenwicht, bijvoorbeeld in het geval van bestanden die onder een herstelplan vallen. Sinds oktober 2010 kunnen de vloten dankzij een voorziening voor het "parkeren" van licenties geherstructureerd worden. Het VK heeft gerapporteerd over capaciteitsverminderingen, maar presenteert geen plannen voor verdere wijzigingen.

Uit de WTECV-beoordeling blijkt dat veel vloten afhankelijk zijn van boven MDO-niveau beviste bestanden. Voor de vloten die gebruikmaken van korven en vallen van <10 m, demersale sleepnetten en zegennetten van 12-18 m, 18-24 m en >40 m is de afhankelijkheid van visbestanden niet beoordeeld. Deze vloten waren wel economisch duurzaam.

## 5. CONCLUSIES

De beoordeling van de inspanningen van de lidstaten om tot een duurzaam evenwicht tussen de vlootcapaciteit en de visbestanden te komen, laat zien dat de capaciteit van de Europese

vissersvloot nog steeds te groot is. Hoewel veel Europese vissersvloten de laatste tien jaar zijn verkleind, waren veel vaartuigen in verschillende lidstaten niet kostendekkend en werden ze onderbenut. Tevens hadden veel vaartuigen te weinig inkomsten om noodzakelijke investeringen te doen, bijvoorbeeld in de modernisering van vaartuigen en vistuig.

In de beoordeelde periode waren te veel vloten afhankelijk van overbeviste bestanden, afgezet tegen de maximale duurzame opbrengst (een van de kerndoelstellingen van het hervormde GVB).

Het huidige vlootbeheersbeleid heeft de vloten niet in evenwicht gebracht met de bestanden die ze exploiteren. Naleving van de nationale capaciteitsmaxima (uitgedrukt in vaartuigformaat (GT) en vermogen (kW)) is niet afdoende.

Het evenwicht tussen de vlootcapaciteit en de visbestanden is een van de belangrijkste thema's van de hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid. De primaire verantwoordelijkheid voor het vlootbeheer ligt bij de lidstaten. De mogelijke gevolgen van overkapitalisatie van vloten en de voortdurende afhankelijkheid van boven de maximale duurzame opbrengst beviste bestanden geven aan dat er betere beheersinstrumenten nodig zijn in het kader van het hervormde GVB. Hiertoe moeten de lidstaten de vangst van hun vloten onder de maximale duurzame opbrengst houden, en wel zo dat ze economisch levensvatbaar zijn.

## Bijlage 1: De kwaliteit van de informatie

### 1 Kwalitatieve en beschrijvende informatie

Knelpunten, waarover de nationale verslagen geen of beperkte informatie bevatten, worden in onderstaande tabel aangegeven met "X".

	Verbanden tussen vloten en vissertijen	Vlootontwikkeling	Vermelding van regelingen tot vermindering	Impact van de regelingen tot vermindering van de	Beoordeling van het vlootbeheersysteem	Plannen voor verbeteringen in het vlootbeheersysteem	Vermelding van de naleving van de regeling inzake	Veranderingen in de administratie	Beoordeling van het evenwicht
BE			X	X					
BG	X			X		X		X	
CY									
DE			X	X	X	X			X
DK									
EE			X	X	X			X	X
EL					X	X		X	X
ES									
FI	X					X		X	X
FR	X	X	X		X		X		X
IE					X	X			
IT									
LT	X				X	X	X		X
LV				X		X			X
MT	X	X			X			X	
NL			X			X		X	X
PO					X				
PT				X					
RO	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SI	X					X			X
SE				X		X	X		
UK	X	X			X	X			X

Bron: tabel 5.3 van WTECV-verslag STECF-12-18 "Beoordeling van de nationale verslagen over de inspanningen van de lidstaten om tot een evenwicht tussen vlootcapaciteit en vangstmogelijkheden te komen"

## 2 Kwantitatieve informatie

Om na te kunnen gaan of vloten afhankelijk zijn van boven MDO-niveau beviste bestanden, zijn kwantitatieve beoordelingen van de visbestanden nodig. Voor de meeste bestanden in de Oost- en de Noordzee is deze informatie voorhanden, maar voor de Keltische zeeën is deze onvolledig. In de Middellandse Zee vissen veel vloten op bestanden waarvan de toestand onbekend is, maar de kennis hierover neemt snel toe. Hoewel een aantal lidstaten vangstgegevens heeft verstrekt, kunnen op basis hiervan geen conclusies worden getrokken over de duurzaamheid.

De meeste lidstaten hebben het evenwicht niet beoordeeld op het niveau van de vissersvloten, zoals vastgesteld in het KGV. Dit belemmert een kwantitatieve evaluatie van het evenwicht, omdat de beschikbare gegevens niet corresponderen met de geëvalueerde vloten.

Daarnaast moeten de lidstaten per vloot gegevens verstrekken over de vangsten en de waarden van de vangsten. Deze gegevens zijn verplicht in het kader van het KGV, maar zijn niet door alle lidstaten verstrekt.

Sommige lidstaten hebben geen of onvolledige informatie over de rendementen op vaste materiële activa verschaft.

Het KGV bevat voor de meeste lidstaten per lengteklasse informatie over het aantal inactieve vaartuigen (ongeacht de visbestanden of het type vistuig). Bij de kwaliteit van deze gegevens kunnen soms echter vraagtekens worden gezet.

De meeste lidstaten hebben in hun nationale verslagen waarden opgenomen voor de technische indicator (het gemiddelde aantal dagen dat vaartuigen op zee zijn gedeeld door het maximumaantal dagen voor de vloot), maar deze informatie was niet volledig. Zeven lidstaten hebben in hun nationale verslagen geen waarden opgenomen voor de technische indicator.

**Bijlage 2:**

Tabel 2.1: Naleving van de maxima inzake toevoegingen/onttrekkingen op 31 december 2011 (de ultraperifere regio's uitgezonderd)

	GT			kW		
	GT	MAX GT	A/B	kW	MAX kW	C/D
	A	B		C	D	
	31/12/2011			31/12/2011		
<b>BE</b>	15.326	18.864	81,24%	49.135	51.585	95,25%
<b>BG</b>	7.373	8.023	91,89%	61.307	66.093	92,76%
<b>DK</b>	64.503	88.604	72,80%	232.469	313.976	74,04%
<b>DE</b>	64.294	71.114	90,41%	148.277	167.089	88,74%
<b>EE</b>	14.281	21.630	66,02%	38.915	52.739	73,79%
<b>IE</b>	59.571	77.334	77,03%	182.307	210.083	86,78%
<b>EL</b>	83.807	88.122	95,10%	483.390	492.999	98,05%
<b>ES</b>	373.465	397.752	93,89%	841.788	909.704	92,53%
<b>FR</b>	153.998	176.362	87,32%	701.022	772.971	90,69%
<b>IT</b>	175.393	183.964	95,34%	1.056.757	1.112.589	94,98%
<b>CY</b>	4.213	11.013	38,26%	45.329	47.909	94,62%
<b>LV</b>	34.725	47.202	73,57%	52.684	60.458	87,14%
<b>LT</b>	45.216	73.489	61,53%	54.357	73.516	73,94%
<b>MT</b>	7.996	14.890	53,70%	77.489	95.792	80,89%
<b>NL</b>	135.585	166.384	81,49%	288.415	350.736	82,23%
<b>PL</b>	33.379	38.254	87,26%	82.890	91.637	90,45%
<b>PT</b>	86.826	94.805	91,58%	299.565	314.912	95,13%
<b>RO</b>	934	1.874	49,85%	7.714	6.296	<b>122,53%</b>
<b>SI</b>	1.002	1.057	94,75%	10.763	10.974	98,08%
<b>FI</b>	16.028	18.207	88,03%	171.167	182.375	93,85%
<b>SE</b>	29.642	42.778	69,29%	170.472	211.038	80,78%
<b>UK</b>	202.317	231.747	87,30%	810.306	914.989	88,56%
<b>Σ 31/12/2011</b>	<b>1.609.873</b>	<b>1.873.469</b>	<b>85,93%</b>	<b>5.866.515</b>	<b>6.510.460</b>	<b>90,11%</b>

Opmerking: De gegevens komen uit het EU-vlootregister (momentopname van 1 september 2012, voor Roemenië: 1 maart 2012)

**Bijlage 3:**

Tabel 3.1: Ontwikkeling van de vloten van de lidstaten (vaartuigen, tonnage en motorvermogen) in 2011 (de ultraperifere regio's uitgezonderd)

	N	GT	kW	N	GT	kW	Δ N (%)	Δ GT (%)	Δ kW (%)
	31/12/2010			31/12/2011			Δ 2010-2011		
<b>BE</b>	89	15.812	51.198	86	15.326	49.135	-3,4%	-3,1%	-4,0%
<b>BG</b>	2340	7.931	63.444	2.336	7.373	61.307	-0,2%	-7,0%	-3,4%
<b>DK</b>	2.820	66.007	240.115	2.786	64.503	232.469	-1,2%	-2,3%	-3,2%
<b>DE</b>	1.671	67.216	158.225	1.580	64.294	148.277	-5,4%	-4,3%	-6,3%
<b>EE</b>	934	14.671	40.205	923	14.281	38.915	-1,2%	-2,7%	-3,2%
<b>IE</b>	2.060	64.576	185.334	2.092	59.571	182.307	1,6%	-7,7%	-1,6%
<b>EL</b>	17.165	86.919	503.554	16.658	83.807	483.390	-3,0%	-3,6%	-4,0%
<b>ES</b>	9.895	387.527	873.921	9.571	373.465	841.788	-3,3%	-3,6%	-3,7%
<b>FR</b>	4.719	158.841	713.684	4.640	153.998	701.022	-1,7%	-3,0%	-1,8%
<b>IT</b>	13.450	185.398	1.106.479	13.063	175.393	1.056.757	-2,9%	-5,4%	-4,5%
<b>CY</b>	1004	4.145	43.071	1.080	4.213	45.329	7,6%	1,7%	5,2%
<b>LV</b>	786	40.804	61.455	731	34.725	52.684	-7,0%	-14,9%	-14,3%
<b>LT</b>	171	45.965	54.395	151	45.216	54.357	-11,7%	-1,6%	-0,1%
<b>MT</b>	1091	11.900	85.314	1.054	7.996	77.489	-3,4%	-32,8%	-9,2%
<b>NL</b>	743	130.623	289.246	740	135.585	288.415	-0,4%	3,8%	-0,3%
<b>PL</b>	793	37.268	86.899	790	33.379	82.890	-0,4%	-10,4%	-4,6%
<b>PT</b>	7.175	86.969	300.677	7.110	86.826	299.565	-0,9%	-0,2%	-0,4%
<b>RO</b>	475	1.181	6.656	502	934	7.714	5,7%	-20,9%	15,9%
<b>SI</b>	184	1.003	10.859	184	1.002	10.763	0,0%	-0,1%	-0,9%
<b>FI</b>	3.366	16.684	172.884	3.332	16.028	171.167	-1,0%	-3,9%	-1,0%
<b>SE</b>	1.360	32.945	178.232	1.368	29.642	170.472	0,6%	-10,0%	-4,4%
<b>UK</b>	6.481	207.641	827.737	6.453	202.317	810.306	-0,4%	-2,6%	-2,1%
<b>Σ</b>	<b>78.772</b>	<b>1.672.025</b>	<b>6.053.585</b>	<b>77.230</b>	<b>1.609.873</b>	<b>5.866.515</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>-3,1%</b>

Opmerking: De gegevens komen uit het EU-vlootregister (momentopname van 1 september 2012, voor Roemenië: 1 maart 2012)

## Bijlage 4

Tabel 4.1: EVF-vastleggingen voor definitieve beëindiging (2007 – 31 juli 2012)

	<b>% S</b>	<b>NS</b>	<b>% R</b>	<b>NR</b>	<b>%S + %R</b>	<b>S+R</b>
<b>IE</b>	97%	46	0,00%	0	<b>97%</b>	<b>46</b>
<b>MT</b>	55%	15	0,00%	0	<b>55%</b>	<b>15</b>
<b>FR</b>	52%	473	0,00%	0	<b>52%</b>	<b>473</b>
<b>IT</b>	38%	1067	1,60%	7	<b>40%</b>	<b>1074</b>
<b>EL</b>	33%	796	0,00%	0	<b>33%</b>	<b>796</b>
<b>BE</b>	32%	9	0,00%	0	<b>32%</b>	<b>9</b>
<b>NL</b>	24%	23	0,00%	0	<b>24%</b>	<b>23</b>
<b>ES</b>	23%	668	0,10%	1	<b>23%</b>	<b>669</b>
<b>SE</b>	21%	30	0,50%	1	<b>21%</b>	<b>31</b>
<b>DK</b>	20%	69	0,00%	0	<b>20%</b>	<b>69</b>
<b>LV</b>	17%	134	0,80%	8	<b>18%</b>	<b>142</b>
<b>LT</b>	12%	32	0,40%	1	<b>13%</b>	<b>33</b>
<b>PT</b>	11%	65	0,00%	0	<b>11%</b>	<b>65</b>
<b>BG</b>	10%	21	0,00%	0	<b>10%</b>	<b>21</b>
<b>CY</b>	9%	14	0,00%	0	<b>9%</b>	<b>14</b>
<b>UK</b>	8%	97	0,00%	0	<b>8%</b>	<b>97</b>
<b>PL</b>	6%	73	0,20%	5	<b>6%</b>	<b>78</b>
<b>EE</b>	4%	16	6,30%	10	<b>10%</b>	<b>26</b>
<b>RO</b>	1%	5	0,70%	5	<b>2%</b>	<b>10</b>
<b>DE</b>	0%	0	0,00%	0	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>FI</b>	0%	0	0,00%	0	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>SI</b>	0%	0	0,00%	0	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>EU</b>	<b>22%</b>	<b>3653</b>	<b>0,50%</b>	<b>38</b>	<b>22%</b>	<b>3691</b>

Bron: Gegevens van de lidstaten n.a.v. een formeel verzoek van het DG MARE (augustus 2012) om cumulatieve EVF-gegevens voor de periode van 1 januari 2007 tot en met 31 juli 2012.

**%S:** Percentage EVF-vastleggingen voor sloop tot nu toe;

**NS:** Aantal gesloopte vaartuigen;

**R%:** Percentage EVF-vastleggingen voor het gebruik van vaartuigen voor andere doeleinden;

**NR:** Aantal vaartuigen dat voor andere doeleinden wordt gebruikt;

**%S + %R:** Totaal (sloop en verandering van doeleinde)

## **Bijlage 5:**

### Door het WTECV gebruikte indicatoren

De "duurzame vangstindicator" is de gemiddelde visserijsterfte die elke vloot veroorzaakt onder de beviste bestanden, waarbij het gaat om het gewogen gemiddelde op basis van het economisch belang dat elk bestand in de vangst vertegenwoordigt. Wanneer deze indicator één bedraagt, worden de bestanden gemiddeld bevist op het niveau van de maximale duurzame opbrengst. Indien de waarde hoger is dan één, is de vloot gemiddeld afhankelijk van overbeviste bestanden, en *vice versa*. Deze maatstaf houdt geen rekening met het feit dat bepaalde bestanden in de totale vangst meer of minder ernstig worden overbevist of uitgeput, en ook niet met de impact die andere vloten hebben op de exploitatie van de visbestanden.

Er zijn twee "economische duurzaamheidsindicatoren" gebruikt. Het rendement op vaste materiële activa (een maatstaf voor het rendement op investeringen) meet de economische gezondheid op de lange termijn. Deze indicator meet de nettowinst gedeeld door de waarde van de kapitaalinvesteringen. Indien deze hoger is dan de risicovrije rentevoet die elders van kracht is (nominaal 2%), is de vloot economisch gezond en in staat om grote investeringsgoederen wanneer nodig te vervangen. Indien deze minder bedraagt dan 2%, zijn dergelijke investeringen niet financieel lonend, omdat meer winst kan worden geboekt door de fondsen elders te beleggen.

De verhouding tussen de lopende en de kostendeckende inkomsten meet de levensvatbaarheid op de korte termijn. Indien deze minder bedraagt dan één, kunnen de vaartuigen hun operationele kosten niet dekken en moeten zij hun activiteiten staken zodra hun contanten opraken. Boven een waarde van één kunnen de vaartuigen hun operationele kosten dekken, al betekent dit niet dat ze genoeg inkomsten hebben om grote investeringsgoederen te vervangen.

Twee maatstaven worden gebruikt om te beoordelen of vaartuigen volledig worden benut. De "technische indicator" is de verhouding tussen de gemiddelde tijd op zee gedeeld door de maximaal haalbare visserijtijd voor de betreffende activiteit. Deze heeft een waarde van één indien alle vaartuigen zo veel vissen als mogelijk is, hoewel het visserijseizoen kort kan zijn. Waarden beneden één geven aan dat delen van de vloot minder vaak in bedrijf zijn dan mogelijk is. Doorgaans bedraagt de drempel voor aanzienlijke onderbenutting 70%. Sommige vaartuigen zijn echter het hele jaar niet in bedrijf en zijn "inactief". Indien een vissersvloot veel inactieve vaartuigen bevat, is dit een teken dat de vloot en de bestanden niet in evenwicht zijn.