

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 8.7.2008
COM(2008) 453 definitief

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

**inzake de bevordering van de aanpassing van de visserijvloeden van de Europese Unie
aan de economische gevolgen van de hoge brandstofprijzen**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

inzake de bevordering van de aanpassing van de visserijvloten van de Europese Unie aan de economische gevolgen van de hoge brandstofprijzen

1. Inleiding

De instandhouding van een duurzame visserijsector is voor de Europese Unie (EU) van levensbelang. Deze sector is stevig verankerd in het economische leven van tal van kustgebieden en levert met zijn plaatselijke kwaliteitsproducten een onmiskenbare bijdrage aan de voedselzekerheid en de volksgezondheid.

De visserijsector in de EU is lang verstrikt geweest in de vicieuze cirkel van lage rendabiliteit en overexploitatie van de bestanden vanwege de aanzienlijke overcapaciteit van de vloot. Sinds de hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid van 2002 zijn meermaals stappen gezet om deze vicieuze cirkel te doorbreken. De overcapaciteit en de buitensporig grote visserijinspanningen blijven echter problematisch voor een groot aantal segmenten van de EU-vloot en trekken nog steeds een wissel op de levensvatbaarheid van de sector.

De communautaire vangsten dalen sinds 1993 gestaag met gemiddeld 2% per jaar. Hierdoor blijven de inkomsten eveneens afnemen (-25% sinds begin jaren 90). Vooral getroffen zijn de demersale bestanden, die gedurende de afgelopen jaren achteruit zijn gegaan en momenteel niet als duurzaam kunnen worden beschouwd. Hierbij komt nog dat de marktprijzen ongewijzigd zijn gebleven of zelfs zijn gedaald. De dalende inkomsten en de overdreven kapitaalinvesteringen (geraamd op ca. 40%) creëren een dermate sterk hefboomeffect op de exploitatiekosten dat de marges van de sector al ettelijke jaren extreem onder druk staan. Door het uitblijven van een voldoende hoog rentabiliteitsniveau wordt de modernisering van de sector op de lange baan geschoven en krijgt het concurrentievermogen van de sector rake klappen.

Het mag dan ook niet verbazen dat de scherpe stijging van de wereldolieprijzen hard is aangekomen in een sector met dermate zwakke structuurkenmerken. De internationale Brent-olieprijs is tussen 2002 en juni 2008 meer dan vervijfvoudigd, van US\$20 tot meer dan US\$130 per vat, en geeft nog steeds geen teken van verzwakking. Sinds januari 2008 is de prijs voor ruwe olie met 35% gestegen (in \$) en met 22% (in €). In de EU zijn de prijzen voor scheepsbrandstof met ca. 240% gestegen (deels opgevangen door de sterke positie van de euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar), tegenwoordig tot vaak boven 0,7 €/liter, en dit ondanks het feit dat voor de visserij gebruikte mariene brandstof vrijgesteld is van accijnzen.

Het vlootsegment dat het hardst is geraakt door de stijgende brandstofprijzen, is het sleeptuigsegment (zoals trawlers), met zijn veelal grote motorvermogen. In sommige gevallen verdween in dit segment maar liefst 60% van de aanvoerwaarde in de kas voor de brandstofkosten (bijv. voor Britse en Nederlandse boomkorren). Voor vaartuigen met passief tuig (zoals kisten, kieuwnetten en beuglijnen) ligt dit cijfer een stuk lager, vanwege de aard van hun visserijactiviteiten, maar kan het toch nog steeds 5-20% bedragen. Dit laatste geldt onder meer voor een groot aantal artisanale vloten.

In feite zouden de visprijzen in verhouding tot deze stijgende kosten moeten toenemen. De visprijzen bij eerste verkoop zijn echter de afgelopen tien jaar gestagneerd en bijgevolg hebben de vissers hun gestegen kosten niet verder in de keten kunnen doorrekenen. Dit is terug te voeren op de sterke concurrentiepositie van verwerkers en distributieketens die op de wereldmarkt visserijproducten tegen lage invoerprijzen kunnen kopen, vaak afkomstig van de illegale, ongereguleerde en ongemelde visserij (IOO).

De visserijsector heeft niet als enige te lijden van problemen als gevolg van de hoge olieprijs, zoals onder meer is opgemerkt in een recente mededeling van de Commissie over de olieprijs¹ en tijdens de afgelopen Europese Raad. De Commissie heeft er in dat verband ook op gewezen dat de hoge olieprijs vooral een structureel probleem zijn waarin nog niet meteen een ommekeer wordt verwacht. Het probleem doet zich in de visserijsector op een uitzonderlijk complexe manier voor, zoals de Europese Raad zelf heeft toegelicht in zijn conclusies naar aanleiding van de top van juni. Het uitzonderlijke ligt erin dat de sector door beide uitersten van de keten (hulpbronnen en markt) onder druk wordt gezet en daarom minder ruimte heeft om op economische pressie in te spelen. Bovendien bestaat de sector bijna volledig uit kleine en middelgrote ondernemingen en is hij sterk geconcentreerd in perifere gebieden die voor zowel hun inkomen als hun werkgelegenheid in hoge mate afhankelijk zijn van de visserij.

In een mededeling van de Commissie van 2006 worden deze economische problemen erkend en wordt aangegeven met welke beleidsinstrumenten op EU- en nationaal niveau zij kunnen worden aangepakt. Sindsdien zijn de brandstofprijzen echter nog verder de lucht ingeschoten en is de situatie verder verslechterd. Kortom: deze gelegenheid om spijskers met koppen te slaan moet dringend worden aangegrepen, wil men een zware crisis in de visserijsector van de EU afwenden en de zo noodzakelijke herstructurering bevorderen.

De Commissie stelt daarom een noodpakket voor om enerzijds de urgente economische en sociale moeilijkheden het hoofd te bieden en anderzijds de structurele overcapaciteit in de sector op de lange termijn te helpen aanpakken. Om concurrentievervalsing tussen de lidstaten of de vloten te voorkomen, moeten de maatregelen in de hele EU op een gecoördineerde manier worden toegepast.

2. Uitgangspunten voor het pakket

De EU-vloot ingrijpend aanpassen met het oog op duurzaamheid vanuit zowel economisch als milieuoogpunt

Nu de hoge brandstofprijzen de sector in een crisis hebben gedompeld, is het meer dan ooit zaak de structurele problemen van de sector bij de wortel aan te pakken. Het pakket is daarom vooral gericht op de vermindering van de overcapaciteit, een efficiëntere werking van de vaartuigen en een hogere productiviteit om zo de concurrentiekracht van de sector te vergroten. Voorts moeten de voorstellen leiden tot een lagere brandstofafhankelijkheid aan de hand van maatregelen voor modernisering en overschakeling op brandstofefficiënte visserijtechnieken en -uitrusting. Sommige maatregelen zullen energie-efficiëntie stimuleren en de emissies verminderen; bovendien zal het gebruik van visserijtechnieken die bijzonder schadelijk zijn voor het milieu (zoals bodemtrawlers), worden ontmoedigd. Tot slot wordt in het pakket speciale aandacht besteed aan de verhoging van de waarde van vis bij eerste verkoop.

¹ Maatregelen tegen de stijgende olieprijs, COM(2008) 384, Brussel, 13.6.2008.

De sector onmiddellijk steun verlenen om de sociale en economische problemen te verlichten

Grote segmenten van de sector zullen in de huidige omstandigheden niet lang het hoofd boven water kunnen houden. Steeds meer vissersvaartuigen liggen aangemeerd in de havens omdat uitvaren tegenwoordig eenvoudigweg onrendabel is. Vooral de bemanningsleden, die de afgelopen maanden hun inkomen scherp hebben zien dalen, hebben tijdelijk steun nodig, net zoals de eigenaars van de vaartuigen behoefte hebben aan ademruimte om van start te gaan met de enige oplossing voor de lange termijn: herstructurering. Het pakket voorziet in dit verband in een aantal urgente, vooral sociale maatregelen van beperkte duur.

De meeste maatregelen richten op zeer hard geraakte vlootsegmenten aan de hand van vlootaanpassingsregelingen

Het is van het grootste belang dat de EU en de lidstaten hun inspanningen en middelen richten op de grootste nood en de grootste kwetsbaarheid. Hiervoor moeten specifieke maatregelen worden uitgewerkt, met name wat betreft de identificatie van de ontvangers en afwijkingen van de huidige drempels in de EVF-verordening. Hoewel de hoge brandstofprijzen de hele visserijsector raken, zullen maatregelen ter verhoging van de efficiëntie het grootste effect sorteren in de sectoren die het zwaarst getroffen zijn. Het pakket is daarom in de eerste plaats bestemd voor vlootsegmenten met hoge brandstofkosten (ten minste 30% van de totale productiekosten). Deze vlootsegmenten zullen de steun in verschillende vormen ontvangen, op voorwaarde dat zij een omvattende vlootaanpassingsregeling vaststellen die onder meer voorziet in een aanzienlijke en permanente reductie (ten minste -30%) van de visserijvlootcapaciteit en in een significant betere energie-efficiëntie.

De interventie door de EU coördineren door middel van een versterkt gebruik van het EVF en eventueel andere EU-fondsen en EU-instrumenten

Deze noodsituatie in de EU vereist oplossingen die op EU-niveau worden gecoördineerd. Aangezien de visbestanden en de visserijmarkt tot de gemeenschappelijke beleidsgebieden van de EU behoren, moeten ongecoördineerde nationale initiatieven worden vermeden, aangezien deze het probleem naar elders zouden verschuiven en zo het gelijke speelveld voor alle lidstaten zouden verstoren. Daarom is het pakket opgezet rond het versterkte gebruik van het Europees Visserijfonds (EVF), het GVB-instrument bij uitstek dat is ontworpen om de sector te ondersteunen. In het pakket wordt voorgesteld de bestaande EVF-voorschriften en procedures uitzonderlijk en tijdelijk aan te passen om deze geschikter te maken voor gebruik in de huidige omstandigheden. Er zullen onmiddellijk fondsen worden vrijgemaakt voor de structurele ingrepen en begeleidende overgangsmaatregelen die in de huidige economische crisissituatie vereist zijn.

De Commissie verzoekt de lidstaten hun operationele EVF-programma's te herprogrammeren in de zin dat de bestaande toewijzing van fondsen aan de verschillende prioritaire zwaartepunten wordt aangepast en de komende twee jaar meer nadruk wordt gelegd op maatregelen in het kader van zwaartepunt 1. De Commissie zal bovendien afwijkingen van de EVF-verordening voorstellen om het aan de lidstaten te betalen voorfinancieringsbedrag voor de operationele programma's te verhogen en het maximum van de EVF-bijdrage voor maatregelen die in het kader van deze actie worden gefinancierd, op te trekken.

De crisis en de maatregelen om deze te bezweren zijn echter van een dergelijke omvang dat extra financiële inspanningen niet langer kunnen worden uitgesteld. De Commissie is daarom van plan extra EU-financiering voor de maatregelen te verlenen overeenkomstig de bakens die in deel 6 van deze mededeling worden uitgezet.

De verstrekking van staatssteun voor dit proces behoort eveneens tot de mogelijkheden, mits de bestaande voorschriften worden aangepast zonder dat daardoor de betrokken basisrechtsbeginselen met de voeten worden getreden. Bij het uitwerken van het pakket zal nauwlettend worden gewaakt over de naleving van de WTO-voorschriften en op de samenhang met de lopende onderhandelingen over subsidies in de visserijsector.

3. Maatregelenpakket

Het pakket zal voornamelijk bestaan uit maatregelen op basis van tijdelijke afwijkingen van de EVF-voorschriften. De maatregelen moeten een snellere aanpassing van de communautaire vloot aan de huidige situatie mogelijk maken en in de overgangsfase steun bieden om de economische en sociale gevolgen te helpen opvangen. In het kader van het pakket kunnen de lidstaten vlootaanpassingsregelingen ontwikkelen voor de vloten die het meest van brandstof afhankelijk zijn en het hardst zijn geraakt door de gevolgen van de overcapaciteit.

Het pakket wordt gepresenteerd in de vorm van een verordening van de Raad tot invoering van een uitzonderlijke, tijdelijke ad-hocregeling die tot eind 2010 zal afwijken van een aantal bepalingen van de EVF-verordening.

4. Maatregelen

Het gaat om vijf groepen van maatregelen: noodmaatregelen, herstructureringsmaatregelen, horizontale maatregelen, marktmaatregelen en maatregelen ter bevordering van het gebruik van het EVF.

4.1. Noodmaatregelen

4.1.1. Uitzonderlijke noodsteun voor de tijdelijke stillegging van de visserijactiviteiten

Om de lidstaten en de visserijbedrijven de kans te bieden de nodige herstructurerings- en aanpassingsinitiatieven op poten te zetten, stelt de Commissie voor om de lidstaten toestemming te verlenen voor het verstrekken van noodsteun in de vorm van financiële middelen voor de tijdelijke stillegging van vissersvaartuigen tijdens een maximumperiode van drie maanden (te beginnen vóór 30.11.2008). Op grond van deze maatregel mogen de kosten voor de bemanning en de vaste kosten van het vaartuig worden gefinancierd. Deze maatregel mag slechts worden toegepast wanneer een expliciete verbintenis wordt aangegaan om de bedrijven die van de maatregel gebruik maken, te herstructureren met het oog op een vermindering van de capaciteit en de visserijinspanning in het kader van, bijvoorbeeld, vlootaanpassingsregelingen (zie hieronder), inspanningsaanpassingsplannen, nationale buitenbedrijfstellingsregelingen, visserijplannen en andere herstructurerings-/moderniseringsmaatregelen. De herstructurering dient uiterlijk zes maanden na de datum van inwerkingtreding van de in punt 3 bedoelde Raadsverordening van start te gaan (gebeurt dat niet, dan moet de steun worden terugbetaald).

De overheidsfinanciering voor deze maatregel mag in totaal ten hoogste 400 miljoen euro bedragen en wordt de lidstaten toegestaan in verhouding tot de nationale financiële toewijzingen in het kader van het EVF. Deze tijdelijke stillegging wordt niet in aanmerking

genomen bij het bepalen van de drempels (duur en begroting) die in de EVF-verordening voor maatregelen in het kader van tijdelijke stillegging zijn vastgesteld.

De maatregel inzake tijdelijke stillegging moet geval per geval zo worden ingevuld dat de economische baten worden versterkt aan de hand van ondersteuning van het herstel van de bestanden en/of bevordering van gunstigere marktvoorwaarden. De lidstaten worden er in dit verband toe aangemoedigd om de periode van de tijdelijke stillegging te koppelen aan overwegingen op het gebied van biologische dynamiek, seizoensgebondenheid en marktaspecten.

4.2. Herstructureringsmaatregelen (vlootaanpassingsregelingen)

Vloten kunnen in aanmerking komen voor speciale steunmaatregelen mits door de lidstaat goed te keuren vlootaanpassingsregelingen worden ontwikkeld. De vlootaanpassingsregelingen moeten voldoen aan de volgende eisen:

- de brandstofkosten vertegenwoordigen ten minste 30% van de productiekosten van de vloot ;
- de vlootcapaciteit wordt blijvend met ten minste 30% verminderd. Krachtens het pakket worden maatregelen ingevoerd om de naleving van de voorwaarden en resultaten van de vlootaanpassingsregelingen te garanderen, met inbegrip van de eis tot verlaging van de capaciteit met 30%. In uiterst uitzonderlijke omstandigheden en slechts wanneer de vloot van de betrokken lidstaat uit minder dan 100 vaartuigen bestaat, kan deze drempel worden verlaagd indien de vermindering met 30% de levensvatbaarheid van met de visserij in verband staande activiteiten die zonder deze vloot niet kunnen worden voortgezet, onevenredig zou beïnvloeden.

De Commissie zal ervoor zorgen dat adequate controlemechanismen voorhanden zijn om de naleving van de verbintenissen door de lidstaten en de ondernemingen in het kader van de uitvoering van het pakket te garanderen. Bij niet-naleving zullen sancties worden opgelegd, d.w.z. dat steun die in strijd met de in de reeds genoemde Raadsverordening vastgestelde voorwaarden en vereisten is verleend, moet worden terugbetaald.

De Commissie zal met name zorgvuldig toezicht uitoefenen op de tenuitvoerlegging van de verplichte vereiste met betrekking tot de permanente capaciteitsverlaging die binnen de vlootaanpassingsregeling moet worden bereikt. Hiertoe moeten vaartuigen die bestemd zijn om permanent buiten bedrijf te worden gesteld, hun visserijactiviteiten uiterlijk zes maanden na de vaststelling van de vlootaanpassingsregeling blijvend stop te zetten.

De onderstaande maatregelen worden slechts toegestaan voor vaartuigen en/of vissers die onder een vlootaanpassingsregeling vallen.

4.2.1. Vlottere toegang tot EVF-premies voor de definitieve stillegging van vloten die worden geherstructureerd

De Commissie stelt voor om in afwijking van de EVF-voorschriften de beperkingen van de toegang tot premies voor permanente stillegging op te heffen voor vloten waarop een vlootaanpassingsregeling van toepassing is, mits de vaartuigen waarvoor deze premies worden verleend, hun visserijactiviteit meteen stopzetten. De autoriteiten van de lidstaten moeten erop toezien dat na de geslaagde herstructurering van de vloot voldoende

beheersmechanismen voorhanden zijn om het evenwicht tussen de capaciteit en de hulpbronnen blijvend te garanderen.

4.2.2. Aanvullende steun voor de tijdelijke stillegging

De Commissie stelt voor dat vaartuigen waarop een vlootaanpassingsregeling van toepassing is, tijdens extra maanden van tijdelijke stillegging in aanmerking komen voor steun, op voorwaarde dat deze vaartuigen uiterlijk op 31.12.2009 tijdelijk zijn stilgelegd. Deze tijdelijke stillegging wordt niet in aanmerking genomen bij het bepalen van de beperkingen (duur en begroting) die in de EVF-verordening zijn vastgesteld. De steun is bedoeld om tijdens de periode waarin het vaartuig niet actief is, de kosten voor de bemanning en de vaste kosten van het vaartuig te helpen financieren.

De steun mag slechts met inachtneming van de volgende beperkingen worden verleend:

- drie maanden steunverlening voor schepen die zullen worden gesloopt of die een andere motor krijgen; maximaal drie extra maanden steunverlening na 1.1.2010 wanneer de herstructurering nog niet is afgerond,
- zes weken steunverlening voor andere vaartuigen waarop binnen de vlootaanpassingsregeling herstructureringsmaatregelen van toepassing zijn.

De overheidsfinanciering voor deze maatregel mag in totaal ten hoogste 400 miljoen euro bedragen en wordt de lidstaten toegestaan in verhouding tot de nationale financiële toewijzingen in het kader van het EVF. Deze tijdelijke stillegging wordt niet in aanmerking genomen bij het bepalen van de drempels (duur en begroting) die in de EVF-verordening voor maatregelen in het kader van tijdelijke stillegging zijn vastgesteld.

4.2.3. Verhoogde steunintensiteit voor de modernisering van vaartuigen

De verplichte particuliere deelneming in investeringen aan boord bedraagt momenteel 60% en 80% voor de vervanging van, respectievelijk, vistuig en motoren. Om visserijondernemingen ertoe aan te zetten efficiëntere vaartuigen en efficiënter vistuig te gebruiken, stelt de Commissie als substantiële, aanvullende stimulans voor om de verplichte particuliere deelneming in maatregelen voor de modernisering van vaartuigen te verlagen wanneer de investeringen bestemd zijn voor energiebesparende uitrusting, motoren of vistuigen. Het uiteindelijke percentage wordt door de lidstaten vastgesteld op basis van objectieve criteria, zoals de ouderdom van het vaartuig, de verbetering van de energie-efficiëntie en het niveau van de capaciteitsvermindering in het kader van de vlootaanpassingsregeling. De verplichte particuliere deelneming mag evenwel niet minder bedragen dan 40% van de investeringskosten.

Steun voor de modernisering van vistuig en uitrusting voor vaartuigen van minder dan vijf jaar oud dient ook mogelijk te zijn mits het energieverbruik van het vaartuig aanzienlijk daalt.

4.2.4. Toestemming voor het verlenen van steun voor gedeeltelijke buitenbedrijf bij vervanging van een oud vaartuig door een nieuw vaartuig dat kleiner en energie-efficiënter is

De Commissie stelt voor dat eigenaars die één of meer van hun vaartuigen slopen en door nieuwe, energiezuiniger vaartuigen vervangen, voor het verschil tussen de capaciteit van de

gesloopte vaartuigen en die van de vervangende vaartuigen in aanmerking komen voor de slooppremie (d.w.z. “gedeeltelijke buitenbedrijfstelling”). In het kader van deze gedeeltelijke buitenbedrijfstelling mogen de lidstaten slechts 25% van de totale in het kader van de vlootaanpassingsregeling definitief aan de vloot onttrokken capaciteit opnieuw toewijzen aan nieuwe vaartuigen die aan de bovengenoemde normen voldoen.

Dit voorstel maakt de sloopregeling soepeler. De desbetreffende maatregelen moeten echter zo worden ontworpen dat zij niet alleen de herstructurering van de vloot, maar ook de overkoepelende beleidsdoelstellingen op het gebied van instandhouding ondersteunen. De capaciteit van het nieuwe vaartuig moet kleiner zijn dan die van het aan de vloot onttrokken vaartuig. De maximale, per vaartuig toegestane vervangingsratio mag niet hoger zijn dan 2:5. Bovendien mag de toepassing van de maatregel slechts worden toegestaan indien de vlootaanpassingsregeling betrekking heeft op een hoog percentage vaartuigen in een homogeen gedefinieerde vloot.

4.3. Horizontale maatregelen (buiten de vlootaanpassingsregelingen om)

4.3.1. Verhoging van de intensiteit van de EVF-steun voor brandstofbesparende uitrusting

De Commissie stelt voor een lager niveau toe te passen voor de verplichte particuliere deelneming (40%) in investeringen aan boord in uitrusting die bijdraagt tot een aanzienlijke brandstofbesparing.

4.3.2. Expertise met betrekking tot energieaudits en de ontwikkeling van herstructureringsplannen

De Commissie stelt voor om de EVF-regels inzake collectieve acties aan te passen om ervoor te zorgen dat de lidstaten financiële steun kunnen verlenen aan eigenaars van vaartuigen die gebruik wensen te maken van expertise met betrekking tot energieaudits en van deskundigenadvies over de ontwikkeling van herstructurerings-/moderniseringsplannen.

4.3.3. Uitbreiding van het aantal begunstigden van sociaaleconomische maatregelen in het kader van het EVF

Steun voor vervroegde uittreding en vervroegde pensionering in het kader van het EVF wordt momenteel uitsluitend verleend aan vissers. De Commissie stelt voor om deze vorm van steun tevens toe te staan voor andere werknemers in visserijgerelateerde activiteiten (zoals visafslagen, havendiensten, enz.) teneinde de problemen als gevolg van sluitingen en consolidaties die terug te voeren zijn op de verminderde visserijactiviteiten, op te vangen.

4.3.4. Bevordering van onderzoek naar technische verbeteringen in vaartuigen/motoren/uitrusting/vistuig om het energieverbruik te verminderen en uitbreiding van de subsidiabiliteit van proefprojecten

Onderzoek inzake energie-efficiëntie in de visserij blijft van essentieel belang op de langere termijn en daarom zijn meer middelen voor technische ontwikkelingen op dit gebied vereist. De Commissie stelt voor de subsidiabiliteitsvoorschriften in het kader van het EVF te wijzigen om de lidstaten in staat te stellen proefprojecten te stimuleren die betrekking hebben op technische verbeteringen ter vermindering van het energieverbruik.

Over de hele EU lopen momenteel onderzoeksprojecten waarover de kennis, zodra deze zijn afgerond, moet worden verspreid². De Commissie blijft op zoek gaan naar wegen om extra onderzoeksprogramma's en studies op dit gebied te bevorderen, samen met andere bedrijfssectoren.

De visserijsector zou nationale financiers van onderzoek tevens kunnen stimuleren om de mogelijkheden van onderzoek op dit vlak te peilen via netwerken als ERA-NET³. In dit kader wordt in de geplande mededeling van de Commissie inzake *een mariene en maritieme onderzoeksstrategie voor Europa* een meer strategische aanpak voorgesteld die verder gaat dan coördinatie van de verschillende ERA-NET-acties inzake marien onderzoek.

4.4. Marktmaatregelen

De Commissie moedigt de lidstaten aan om de belanghebbende partijen de gelegenheid en de fondsen te geven om maatregelen ter verhoging van de waarde van vis bij eerste verkoop te bevorderen. Dit dient te gebeuren door gebruik te maken van de grotendeels onbenutte mogelijkheden in het kader van het EVF, en van de instrumenten in het kader van de gemeenschappelijke marktordening die is vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 104/2000 van de Raad. De Commissie denkt in dit verband aan bevorderende maatregelen voor initiatieven die gericht zijn op de volgende doelstellingen:

- verbetering van de marktpositie van de vissers door de krachten te bundelen in grote producentenorganisaties of plaatselijke afzetverenigingen;
- betere planning van de communautaire productie en betere afstemming van de productie op de vraag;
- bevordering van initiatieven op het gebied van kwaliteit, onder meer via merken, etikettering en verbetering van de behandeling en verwerking;
- verbetering van de voorlichting aan de consument (gezondheid, voedingswaarde, verantwoorde visserij, enz.);
- ontwikkeling van instrumenten om de waardeketen en de prijzen te analyseren; marktaudit/marktbeoordelingen, vaststelling van een prijstoezichtstelsel, in het kader van het toezicht van de voedselprijzen dat momenteel door de Commissie wordt verricht;
- versterking van het toezicht met het oog op de naleving van de etiketteringsvoorschriften en de bestrijding van de IOO-visserij.

² Studie van de Europese Commissie over energiebesparing in de visserij (ESIF) FISH/2006/17, website van de Europese Commissie over energie-efficiëntie in de visserij (openstelling gepland in september 2008), projecten in het kader van het zesde communautaire onderzoeksprogramma inzake de macro-economische impact van de hoge olieprijs in Europa (HOP) en inzake een zuiniger werking van scheepspropellers gedurende hun volledige levensduur (www.hop-project.eu, <http://canal.etsin.upm.es/superprop/>).

³ ERA-NET wil de coördinatie en de onderlinge afstemming van nationale en regionale onderzoeksprogramma's stimuleren.

4.4.1. Maatregelen in het kader van de gemeenschappelijke marktordening

De productiesector moet oplossingen vinden om het aanbod efficiënt aan te passen aan de marktvereisten en met name aan de behoeften van de distributiesector. Commercieel rendabele prijzen kunnen alleen worden gehaald indien de markt krijgt wat hij wil op het gebied van kwaliteit, hoeveelheid en regelmatige bevoorrading. Buitensporig hoge aanvoer in perioden van het visseizoen waarin de markt slap is, kan een contraproductieve impact hebben op het bedrijfsbeheer en het commercieel rendement.

De producentenorganisaties kunnen tegen deze achtergrond gebruik maken van de operationele programma's die per slot van rekening een krachtig marktregulerend instrument vormen. Deze strategieën voor de afstemming van het aanbod op de vraag verplichten de producentenorganisaties ertoe de leveringen van hun leden vooraf te plannen en te bekijken hoe het financieel rendement van de vangsten van de leden kan worden verbeterd. In de huidige omstandigheden adviseert de Commissie de producentenorganisaties om sommige door hen genomen maatregelen op andere doelstellingen te richten en hun positie ten aanzien van hun leden en de markt te herzien. Om de waarde van hun vangsten bij eerste verkoop te optimaliseren, zouden de producentenorganisaties specifieke initiatieven moeten ontplooien, zoals het omsluizen van de producten naar andere afzetkanalen, het verhogen van de productkwaliteit, het invoeren van facultatieve etiketteringsmaatregelen of het ontwikkelen van andere afzetbevorderende maatregelen, alsmede het concentreren van de visserijproductie in perioden waarin hogere prijzen worden genoteerd.

Voor de vers af te zetten producten moet de productiesector maatregelen treffen om de kwaliteit te verbeteren en bijgevolg toegevoegde waarde te creëren. De kwaliteitsverbeteringsprogramma's zijn ontworpen om de producentenorganisaties ertoe aan te zetten de kwaliteit van hun producten in alle fasen van de productie en de afzet te verbeteren. Feit is helaas dat de financiële steun die daarvoor in het kader van het EVF ter beschikking is gesteld, weinig reactie heeft losgemaakt. Daarom nodigt de Commissie de lidstaten uit de producentenorganisaties te helpen bij de voorbereiding en de uitvoering van kwaliteitsverbeteringsprogramma's.

Voorts is het absoluut noodzakelijk dat de communautaire producenten rekening houden met wijzigingen in de consumptie- en distributiepatronen. De meeste producten worden tegenwoordig verdeeld via de grote distributieketens die de hoeveelheden aan te kopen producten doorgaans afstemmen op ramingen van de vraag. Vanwege de onzekere aanvoer en de versnippering van de eerste schakel van de afzetsector geven deze ketens er soms de voorkeur aan andere dan communautaire producten aan te kopen. De oprichting van brancheorganisaties kan dit probleem verhelpen. In dergelijke organisaties komen vertegenwoordigers van de productiesector, de commerciële sector en de verwerkingssector samen om maatregelen te nemen die de volledige sector ten goede komen. De meeste van die maatregelen komen in aanmerking voor financiële steun uit het EVF. Tot dusverre laat het succes van deze organisaties echter te wensen over. Daarom moedigt de Commissie de lidstaten ertoe aan de oprichting van brancheorganisaties te bevorderen om de samenwerking tussen de marktdeelnemers die actief zijn in de afzetketen, te versterken.

4.4.2. Waarnemingspost / prijstoezichtstelsel

De Commissie zal de nodige maatregelen vaststellen met het oog op de invoering van een systeem om in de hele afzetketen toezicht uit te oefenen op de prijzen van visserij- en

aquacultuurproducten en deze moeten worden verbonden met het toezicht van de voedselprijzen dat momenteel door de Commissie wordt verricht. Op basis daarvan kan een analyse- en besluitvormingsinstrument worden ontwikkeld om de kennis over de prijsvorming te verbeteren en zicht te krijgen op de wijze waarop na de eerste verkoop toegevoegde waarde wordt gecreëerd. Uit recente studies is gebleken dat de mechanismen voor doorgifte van prijzen en toegevoegde waarde naargelang van de productcategorie en de afzetketen erg van elkaar verschillen. Het prijstoezichtstelsel zal betrekking hebben op gevangen, overgeladen, aangevoerde en geïmporteerde visserij- en aquacultuurproducten.

Veeleer dan de prijs rechtstreeks te beïnvloeden moet dit analyse-instrument het gemakkelijker maken om te anticiperen op prijsschommelingen. Voorts wordt verwacht dat de producenten, wanneer zij over betere informatie over de marktmechanismen beschikken, hun aanbod beter kunnen aanpassen en bijgevolg een hogere prijs voor hun producten krijgen.

De Commissie is momenteel bezig met een studie over de levering en afzet van visserij- en aquacultuurproducten in de EU, waarin met name de prijsmechanismen centraal staan. Zij zal tevens suggesties doen over methoden die bij de vaststelling van een prijstoezichtstelsel kunnen worden gebruikt. Tegen begin 2009 zullen de voorlopige resultaten en aanbevelingen aan de belanghebbende partijen worden meegedeeld en met hen worden besproken.

Een aantal aspecten van prijsanalyses wordt reeds behandeld in de gemeenschappelijke marktordening (GMO) en kan naar aanleiding van de voor 2009 geplande herziening van de GMO, tegen het licht worden gehouden.

4.4.3. Specifieke projecten met betrekking tot initiatieven van de belanghebbende partijen

De Commissie zal nagaan of het tweede visserijinstrument zo kan worden gewijzigd dat via oproepen tot het indienen van voorstellen rechtstreeks steun kan worden verleend voor initiatieven die de organisaties van belanghebbende partijen nemen op het gebied van markttoezicht, etikettering, enz..

4.5. Maatregelen ter bevordering van het gebruik van het EVF

4.5.1. Herprogrammering

Er wordt bij de lidstaten op aangedrongen zoveel mogelijk gebruik te maken van alle mogelijkheden van het EVF en daartoe de operationele programma's waar nodig zo aan te passen dat maximale steun kan worden verleend voor initiatieven om de brandstofcrisis aan te pakken. De lidstaten dienen in dit verband te overwegen een substantieel deel van de middelen die in hun operationele programma's bestemd zijn voor andere EVF-zwaartepunten, over te dragen naar zwaartepunt 1 (maatregelen voor de aanpassing van de communautaire visserijvloot).

Om de EVF-steun voor deze initiatieven te verhogen, volstaat in sommige gevallen een autonoom besluit van de lidstaat om de middelen te herverdelen tussen de maatregelen in het kader van zwaartepunt 1. Meestal zal echter een wijziging van het programma vereist zijn. De Commissie belooft dergelijke wijzigingen binnen de kortst mogelijke termijn te onderzoeken en goed te keuren zodat deze zo snel mogelijk ten uitvoer kunnen worden gelegd.

Herprogrammering is een noodzakelijke voorwaarde om de lidstaten toegang te geven tot eventuele aanvullende financieringsmogelijkheden die de Gemeenschap in een latere fase ter beschikking kan stellen.

4.5.2. Het vergemakkelijken van het gebruik van de EVF-middelen

Om het de lidstaten die problemen ondervinden bij het mobiliseren van de nationale cofinancieringsfondsen voor zwaartepunt 1, makkelijker te maken, stelt de Commissie voor om de binnen het EVF toegestane cofinancieringsniveaus voor acties in het kader van de voorgestelde ad-hocmaatregel te verhogen tot maximaal 95% van de totale overheidsuitgaven.

Bovendien stelt de Commissie voor om op verzoek van lidstaten die dat wensen, het voorfinancieringsbedrag dat de Commissie in het kader van het EVF na de vaststelling van de operationele programma's betaalt, te verdubbelen van 7% tot 14% van de totale EVF-bijdrage aan het operationele programma. Hierdoor zullen de lidstaten onmiddellijk meer geld ter beschikking hebben om snel betalingen te verrichten voor noodmaatregelen zodra de begrotingsoverdrachten hebben plaatsgevonden.

4.5.3. Inwerkingtreding met terugwerkende kracht

De met ingang van 1 juni 2008 ten uitvoer gelegde maatregel voor tijdelijke stillegging komt in aanmerking voor EVF-steun.

5. Overige maatregelen

5.1. De-minimissteun

De huidige toepassing van het de-minimisplafond van 30 000 euro per onderneming leidt tot grote verschillen in het voordeel dat de vissers kunnen halen uit nationale regelingen die met inachtneming van dat plafond worden gefinancierd. De Commissie zal op basis van verder economisch onderzoek nagaan of deze regeling voor de visserijsector zo kan worden gewijzigd dat in plaats van per onderneming 30 000 euro de-minimissteun per vaartuig kan worden verleend, met een algemeen plafond van 100 000 euro per onderneming. De Commissie belooft dit economisch onderzoek op korte termijn te verrichten.

5.2. Sociale steun in de vorm van verlaagde socialezekerheidsbijdragen

Gezien het belang van het vrijwaren van de werkgelegenheid zal de Commissie de *richtsnoeren voor het onderzoek van de steunmaatregelen van de staten in de visserij- en aquacultuursector* wijzigen om de lidstaten de mogelijkheid te bieden de verantwoordelijkheid voor een deel van de socialezekerheidsbijdragen voor de vissers op te nemen.

Deze wijziging dekt slechts de door de vissers te betalen bijdragen (en niet de werkgeversbijdrage) en geldt uitsluitend voor zover de werkgever het normale loon van de betrokken werknemers niet overeenkomstig verlaagt. Het specifieke geval van artisanale vissers die als enige werknemer op hun eigen vaartuig werken, dient eveneens te worden gedekt.

Deze maatregel komt vissers die niet voor eigen rekening werken, inclusief degenen die als zelfstandige werkzaam zijn, rechtstreeks ten goede aangezien zij de voordelen van de sociale zekerheid blijven genieten, maar tegelijkertijd de kans krijgen een lagere

socialezekerheidsbijdrage te betalen. Deze maatregel mag gedurende maximaal twee jaar worden toegepast.

6. Aanvullende middelen

Bij de toepassing van dit pakket moet er strikt op worden toegezien dat het gelijke speelveld in de hele Unie wordt gegarandeerd. Concurrentieverstoreningen tussen vissers die zouden ontstaan omdat niet alle lidstaten even goed in staat blijken overheids- of Gemeenschapsfinanciering te mobiliseren, zijn uit den boze. Evenmin mogen lidstaten die zich reeds voor de herstructurering van de vloot hebben ingespannen, worden gediscrimineerd. De meest geschikte manier om deze doelstellingen te vrijwaren, is gebruik te maken van het EVF als voornaamste instrument voor de structurele aanpassing van de vloten in de EU. Het EVF blijft dus de belangrijkste financier van het pakket. Een aantal belangrijke problemen kan echter niet worden opgelost door uitsluitend gebruik te maken van het bestaande EVF:

- Sommige lidstaten beschikken over een zeer beperkte EVF-toewijzing. Reden daarvoor is dat de sleutels voor de verdeling van de EVF-middelen over de landen niet rechtstreeks gekoppeld zijn aan de omvang van de vloot, maar veeleer zijn gebaseerd op meer algemene criteria inzake structuurfondsen. Bijgevolg kunnen ten nadele van die lidstaten ongerechtvaardigde verstoringen ontstaan indien het pakket uitsluitend aan de hand van het EVF wordt uitgevoerd.
- In een aantal lidstaten wordt het leeuwendeel van de EVF-financiering gebruikt ten bate van convergentiegebieden, overeenkomstig de algemene beginselen die van toepassing zijn op de structuurfondsen van de EU. Het resultaat van deze situatie is echter dat niet voldoende EVF-fondsen kunnen worden gemobiliseerd voor de herstructurering van vloten buiten de convergentiegebieden.
- Sommige lidstaten beschikken over een hogere EVF-toewijzing, die echter nog steeds onvoldoende is om alle maatregelen te financieren die nodig zijn voor een ingrijpende herstructurering van de door de crisis getroffen vloten.
- Meerdere lidstaten hebben in hun operationele EVF-programma's verregaande herstructureringsplannen opgenomen, maar deze strekken zich uit over de volledige periode (2007-2013). Als zij de huidige crisis willen aanpakken, zullen zij de looptijd van deze plannen moeten inkorten. Hierdoor zullen hun financieringsbehoeften op de korte en middellange termijn fors toenemen.
- Op een crisis van een dergelijke omvang moet worden gereageerd met een herstructurering zonder weerga. Daarom zal de uitvoering van het pakket aanzienlijke overheidssteun vergen. Alleen al voor de definitieve en de tijdelijke stillegging van de visserijactiviteiten is voor de vlootsegmenten die zwaar door de crisis zijn getroffen, naar raming meer dan 1,6 miljard euro nodig. Voeg daarbij de aanvullende investeringssteun voor de vermindering van het energieverbruik, markt- en sociaaleconomische maatregelen, collectieve acties en proefprojecten, die alle deel uitmaken van de tijdelijke specifieke actie ter bevordering van de door de economische crisis getroffen visserijvloten, en de vereiste financiële middelen komen naar schatting in de buurt van 2,0 miljard euro. De huidige programmering voor deze maatregelen in het kader van EVF-zwaartepunt 1 wordt geraamd op ca. 600 miljoen euro, met een aanvullende bedrag van naar schatting 250 miljoen euro uit nationale cofinanciering. Volgens ramingen van de Commissie zal 550 miljoen euro

moeten worden gehaald uit de herprogrammering van operationele programma's in het kader van het EVF. Het resterende bedrag wordt geschat op 600 miljoen euro. Dat bedrag kan deels worden gefinancierd via de niet-toegewezen marge binnen rubriek 2 van de maxima in het financieel kader voor 2009 en 2010, waarbij het leeuwendeel in 2009 nodig zal zijn. Hierdoor mag niet worden getornd aan het huidige niveau van de GLB-uitgaven. Bovendien moeten voor eventuele aanvullende bedragen de uitgavenniveaus voor het GLB in deze jaren ruim onder de betrokken submaxima blijven en is een volledige analyse en verantwoording vereist.

Eventuele aanvullende middelen kunnen pas worden gemobiliseerd indien de Commissie zich ervan heeft vergewist dat de lidstaten de hierboven bedoelde aanzienlijke middelen via herprogrammering van de operationele programma's en nationale fondsen beschikbaar hebben gesteld. Wat de uitvoering betreft, zal de Commissie nagaan of een ad hoc financieel instrument kan worden ingesteld. De looptijd van dit instrument zou worden aangepast aan de in het kader van het EVF te nemen maatregelen ter bestrijding van de brandstofcrisis. De middelen in het kader van het ad-hocinstrument zouden aan de lidstaten worden toegewezen op basis van specifieke criteria.

Om voor deze aanvullende steun in aanmerking te komen, moeten de lidstaten hetzij vooraf reeds een substantieel deel van hun EVF-toewijzing hebben gebruikt voor de in het licht van deze crisis vereiste maatregelen, en daartoe de fondsen voor hun operationele programma's hebben geherprogrammeerd ten gunste van zwaartepunt 1, hetzij ambitieuze vlootaanpassingsregelingen hebben opgezet voor een aanzienlijk deel van hun nationale vloot.

7. Tijdschema

De vastleggingen voor acties in het kader van de Raadsverordening dienen plaats te vinden vóór 31 december 2010.