

Vergaderjaar 2002–2003

**26 737**

## **Gemeenschappelijk Visserijbeleid**

**Nr. 3**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN LANDBOUW, NATUUR- BEHEER EN VISSERIJ**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 februari 2003

Met deze brief informeer ik u over aanvullende maatregelen die ik getroffen heb om uitvoering te geven aan Europese verplichtingen ter regulering van de omvang van de zeevisserijvloot. De hiertoe gewijzigde regelingen zijn heden, vrijdag 28 februari, in de Staatscourant gepubliceerd en op gelijke datum in werking getreden.

De Raad van Visserijministers heeft in december jl. besloten tot een herziening van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB). Een belangrijk onderdeel vormde het «vlootstructuurbeleid». De Raad heeft besloten het systeem van de Meerjarige Oriëntatieprogramma's (MOP's), die een gedwongen reductie van de vlootcapaciteit beoogden, los te laten. In plaats hiervan komt een minder complex systeem dat hoewel nog niet in detail uitgewerkt, wel als belangrijkste element zal kennen dat de capaciteit van de vloot niet mag toenemen. De basisverordening voor het GVB schrijft hiertoe voor dat voorafgaand aan het toelaten van een nieuw vaartuig in de vloot er eerst minimaal evenveel capaciteit aan de vloot dient te zijn onttrokken. Dit strikte entry-exit systeem is vanaf 1 januari jl. verplicht gesteld.

De basis van het vlootregulerend systeem wordt in Nederland gevormd door een stelsel van licenties. De eigenaar van het vaartuig dient over een licentie te beschikken om bedrijfsmatig de visserij te mogen uitoefenen. Licenties zijn niet onlosmakelijk aan één vaartuig verbonden maar zijn eigendom van de ondernemer en tevens vrij overdraagbaar, splitsbaar (en samen te voegen), en reserveerbaar. De licentie geldt voor een specifiek vermelde hoeveelheid capaciteit, zijnde de omvang (bruto-tonnage) en motorvermogen (kilowatt) van een vaartuig. In het licentiestelsel bestaat de mogelijkheid van het reserveren van licenties door de eigenaar. Ze zijn dan niet gerelateerd aan een vaartuig maar geven de eigenaar wel het recht om binnen een termijn van één jaar op elk moment een vaartuig in bedrijf te nemen. Op basis van deze licentie wordt bij het in de vaart nemen van een vaartuig de EU-visvergunning toegekend en het vaartuig

opgenomen in het visserijregister. Daarmee is feitelijk sprake van een duaal systeem van vlootregulering bestaande uit enerzijds de nationale licenties en anderzijds de toekenning van de EU-visvergunningen.

Het bestaan van «gereserveerde licenties» creëert reële risico's dat de Nederlandse overheid niet in staat zal zijn te voldoen aan de communautaire verplichting dat de varende capaciteit van de vloot niet mag toenemen.

De Europese Commissie heeft meermaals op dit risico gewezen. Zij benadrukt dat het nationale licentiestelsel in zijn huidige vorm de Nederlandse autoriteiten onvoldoende in staat stelt om onttrekkingen en toevoegingen aan de vloot in overeenstemming met het GVB te reguleren. Op elk moment kan een houder van gereserveerde licenties onder het huidige systeem een vaartuig in de vaart brengen. Ook als niet eerst capaciteit is uitgenomen.

Met het oog hierop heb ik besloten dat de huidige gereserveerde licenties niet meer geactiveerd kunnen worden. Voor de afzonderlijke vlootsegmenten die vallen onder het licentiestelsel varieert dit qua omvang van circa 1% tot 8% van de huidige varende capaciteit.

Tevens heb ik besloten het huidige duale systeem voor 1-1-2004 om te bouwen naar een éénduidig EU-conform systeem. Het systeem van nationale licenties zal daarmee worden beëindigd. Dit is volledig in lijn met het streven naar vereenvoudiging van regelgeving, EU-conformiteit en het beperken van de administratieve lastendruk. Bij deze afweging heeft tevens een rol gespeeld dat de Europese Commissie ook ten aanzien van een andere consequentie van het Nederlandse licentiestelsel bezwaren heeft geuit. Dit betreft het kenmerk dat hier sprake is van een kapitaalgenererend systeem, dat op gespannen voet staat met de mededingingsbeginselen. Dit uit zich met name in de naar communautaire maatstaven zeer hoge bedragen die in Nederland met publieke middelen betaald moeten worden bij de uitkoop (sanering) van vaartuigen.

### **Overgangsmatregelen**

Om kapitaalvernietiging te voorkomen zal er sprake zijn van een overgangsregime. Gereserveerde licenties waarvoor onomkeerbare verplichtingen zijn aangegaan en waarbij aangetoond kan worden dat op 28 februari de kiel reeds gelegd is, zullen nog in gebruik kunnen worden genomen. Ondernemers die aan deze voorwaarde voldoen moeten zich vóór 1 april 2003 melden bij het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Aan andere ondernemers zal de mogelijkheid worden geboden hun gereserveerde licenties tegen een redelijke vergoeding aan de overheid aan te bieden. De benodigde financiële middelen wordt geraamd op circa € 2,5 mln. De dekking kan gevonden worden in het door mij geblokkeerde Brandstoffonds (dieselgelden). De opkoopregeling zal niet worden opengesteld voor het pelagisch segment aangezien de toegestane omvang van dit segment nog niet bekend is. Hierover zijn nog gesprekken met de Commissie gaande.

Om anticipatie te voorkomen is deze regeling met onmiddellijke ingang ingevoerd en heeft geen overleg plaatsgevonden met het visserijbedrijfsleven. Inmiddels is het bedrijfsleven door mij op bestuurlijk niveau geïnformeerd. Alle licentiehouders zullen dit weekend een brief terzake ontvangen.

De Staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,  
B. J. Odink