

Ingediend namens de PO's: Delta-Zuid, VisNed (PO-Urk) en de NL-Vissersbond

Vooraf een eerste reactie: Het Ministerie van LNV heeft er ongeveer anderhalf jaar over gedaan om een saneringsregeling open te stellen. In die periode is vanuit de visserijsector bij voortduring aangedrongen op overleg en afstemming daarover, zodat de sector inzicht zou hebben in de consequenties. Dat is steeds door LNV geweigerd; de regeling werd "geheim" gehouden en overleg hierover met de sector was niet aan de orde. Toen er op vrijdag 22 juli 2022 mededelingen aan de sector over de saneringsregeling werden gedaan, werden ook de gevolgen voor de visserijsector duidelijk. Daarbij werd de visserijsector in de gelegenheid gesteld om op maandag 25 juli 2022 (dus binnen drie (!) dagen – waar LNV zelf anderhalf jaar tijd genomen heeft) technische vragen over de vermelde saneringsregeling en de voorgenomen revisie van het quotastelsel in te dienen. Deze hele gang van zaken, waarbij duidelijk is geworden dat de saneringsregeling nu wordt gekoppeld aan het individuele contingent visquotum, wordt als bestuurlijk onbehoorlijk ervaren en daarom behouden we nog alle rechten voor dit in een later stadium juridisch te laten toetsen. Voorts zal de aanvoersector op basis van verdere bevindingen handelen en staan en blijven alle mogelijkheden daarvoor nog open.

Wij vinden de voorwaarden betreffende de saneringsregeling, gefinancierd uit de BAR-regeling, de inname van de contingenten hoogst onrechtvaardig. Hier ontstaat een enorme rechtsongelijkheid. Het contingenteringssysteem wat we in Nederland al 50 jaar kennen en er voor gezorgd heeft dat de Nederlandse kottervloot zich ontwikkeld en gevormd heeft tot wat deze nu is. Deze 'om niet' innemen is volstrekt onaanvaardbaar. We hebben bedrijven die vele tientallen jaren gewerkt hebben aan het verkrijgen van voldoende vangstrechten. Door aankopen tegen vaak enorme bedragen (miljoenen €) of door herstructurerings binnen het bedrijf (voorbeelden van 3 naar 2 kotters, soms naar 1 kotter of vaak van 2 kotters naar 1 kotter) zijn contingenten verworven om het bedrijf economisch in stand te houden. Dit gebeurde vaak wanneer grote quota-kortingen doorgevoerd werden. Anderzijds zijn er de laatste 4 – 6 jaar kotters in de vaart gebracht, waarop een mini- of klein quotum werd gezet, waarbij binnen de groep waar de kotter lid van is, vis werd gehuurd. Nu worden deze enorme grote verschillen onder de saneringsregeling gelijk behandeld. Dit is zeer onrechtvaardig. Ondernemers die tientallen jaren een familiebedrijf hebben opgebouwd tegenover opportunistische ondernemers die, gebruik makend van de situatie, oude vaartuigen met veel BT's, in de vaart hebben gebracht. Hierover dient een fundamentele discussie plaats te vinden.

- Sanering met inneming van de individuele vangstrechten: de verschillen tussen de kotters m.b.t. omvang van de visrechten en vergunningen zijn enorm groot; waarom is er geen separate saneringsuitkering voor ingeleverde quota op basis van de ingeleverde kilogrammen? Waarom is gekozen voor de koppeling algemene sanering – individuele vangstrechten?
- Wat gebeurt er met de Trackrecords van gesaneerde kotters? We hebben het hier over BT en/of TR-trackrecords, uitgedrukt in KW's. In het verleden bleven deze beschikbaar voor de onderneming. Daarnaast zijn vergunningen, contingenten etc. verpand aan de bank tot zekerheid van leningen/kredieten. Is dit gecommuniceerd met de banken en hun juristen?

- Wat is de relatie met de intentie van de BAR-gelden (compensatie voor verlies aan quota) wanneer de omvang van de quota bij sanering géén rol speelt?
- Telt de in te leveren garnalenvergunning (Kanaalvergunning?) ook mee in een extra uitkering bij sanering?
- In de regeling staat dat subsidie ontvangers gebruik kunnen maken van de HIR (uitstel van belastingbetaling door voorgenomen vervangingsinvestering). Dit vervangende bedrijfsmiddel moet 'eenzelfde economische functie' hebben. Hoe verhoudt zich dit tot punt 3 van de subsidie voorwaarden?
- Hoe gaan de ingenomen contingenten van gesaneerde kotters verdeeld worden over de actieve vissers; wat is hiervoor de verdeelsleutel?
- Wat zijn de fiscale consequenties voor een bedrijf dat aan de sanering meedoet (gelet ook op de bepaling dat binnen 5 jaar geen nieuw visserijship kan worden ingeschreven). En wordt er daarbij invulling gegeven aan de fiscale maatregelen zoals in de appreciatie op de kottervisie zijn genoemd?
- Hoe wordt het in te leveren contingent per schip bepaald?
- Er zijn visserijbedrijven die enorme bedragen in quotums hebben geïnvesteerd. En dat ook in aparte entiteiten (bv in een BV) hebben ondergebracht. Hoe wordt daar mee om gegaan?
- Hoe gaat het bepalen van contingent in z'n werk als er meerdere vissersschepen (soms ook nog eens met gemengde visserijen) in een holding zijn ondergebracht? Voorbeeld: een bedrijf heeft twee schepen met verschillende quota (hoofdzakelijk tong). Het bedrijf saneert in 2023 één schip en gaat verder met het andere schip. Het schip dat doorgaat heeft dan quota te kort omdat er in 2025 pas een herverdeling komt. Hoe wordt dat opgelost?
- In de (appreciatie bij) de kottervisie (19.6.2020) zijn passages opgenomen m.b.t. de grondslag (onderbouwing) en de uitgangspunten voor een saneringsregeling. Daar wordt nu in belangrijke mate van afgeweken. Wat is de reden daarvan en hoe wordt dat aan de 2^e Kamer toegelicht?
- Wat wij missen bij de voorgestelde saneringsregeling is het **sociale vangnet** binnen deze regeling. Er vanuit uitgaande dat er diverse visserijbedrijven zijn die na de sanering alsnog met een restschuld bij hun financiers blijven zitten en de afschrijvingen nul zijn betekent het dat ze zowel met een restschuld als met een belastingschuld blijven zitten. Zo'n sociale regeling moet bedoeld zijn om de bestaande kennis en ervaring van schipper/eigenaren en bemanning van gesaneerde schepen verbonden te laten blijven aan de visserijsector doormiddel van coöperatieve modellen wellicht om bij de nog overblijvende schepen/bedrijven aan te haken. Zo'n sociale regeling is verder bedoeld om schipper/eigenaren en bemanning, welke op een leeftijd zijn gekomen waarbij het werken in de huidige omstandigheden op zee niet of in de komende jaren niet meer mogelijk is, om te scholen voor een andere baan.
- Wat als er één schip van je zinkt en je besluit om al je quota op het andere schip te plaatsen zodat deze er gebruik van kan maken? Je dit schip nu wil saneren omdat het niet meer rendabel is maar je daarbij al je quota moet inleveren (in principe dus ook dat van je

gezonken schip). Je wilt graag een nieuw duurzaam schip bouwen op de licentie van je gezonken schip maar dit mag niet omdat dit door sanering van je andere schip verboden wordt. Mag je de licentie van je gezonken schip ook saneren omdat dit ingeschreven stond tot maart 2022 (gezonken op 23 december 2020) referentiejaar 2019-2020 en kunnen dus gebruikt worden? Wat gebeurt er met je Kanaalvergunning als dit eventueel mogelijk blijkt? Deze vraag komt vooral op omdat de mogelijkheid tot nieuwbouw, innovatie en verduurzaming op deze manier onmogelijk wordt gemaakt.

- Op welke wijze dient de volgende voorwaarde te worden onderbouwd en hoe moet dat bij aanvraag worden aangeleverd: 20% afhankelijk zijn van de door Brexit geraakte quota? Dat vraagt nadere uitleg. Moet degene kunnen overleggen dat 20% van zijn vangsten bestaan uit de door Brexit geraakte quota? En moet dat in waarde/besomming of in kg's? En kan er ter verduidelijking een lijst door LNV/RVO worden aangeleverd om welke soorten het dan gaat? In overleggen met LNV is er nogal eens discussie over geweest en dus vragen wij nu de gewenste duidelijkheid.
- Wat wordt er exact onder 'door LNV verleende visvergunningen en vismachtigingen' verstaan in relatie tot het intrekken bij saneren? Anders geformuleerd: wat kan degene, die bij dit voorstel saneert, op het gebied van visrechten behouden?
- Mogen visvergunningen en vismachtigingen nog overgeschreven worden voorafgaand aan de aanmeldingen voor de saneringsregeling? In de brief van de minister aan de 2^e Kamer wordt alleen aangegeven dat contingenten vanaf 22 juli niet meer morgen worden overgeschreven om in aanmerking te komen voor sanering.
- Wat is de reden dat er geen 'startpremie' voor de kleinere kotters tot 179 BT in de saneringsregeling is? Waarom is er een verschil met de grotere kotters dan 179 BT die wel een startpremie kunnen ontvangen?
- Op welke wijze wordt er op het gebied van de inname van de contingenten geanticipeerd op de nieuwe TCA onderhandeling? De huidige TCA loopt 5 jaar en voordat we het weten starten de nieuwe onderhandeling waarbij de kans groot is dat het VK weer vraagt om een groter deel van de TAC. Als we dat zien aankomen, en de regeling een relatie heeft met de BAR, is het aan te bevelen om de ingenomen contingenten achter te houden tot dit moment voor de "blijvende" vissers die mogelijk hun contingenten zien slinken in omvang bij ingang van de nieuwe TCA. Wat is de visie van LNV hier op en kunnen we volwaardig betrokken worden bij de gedachtevorming hierover.
- Worden de voorwaarden voor deelname aan de saneringsregeling gekoppeld aan een vissersvaartuig of op een andere wijze? Voorbeeld: als iemand na de referentieperiode een vissersvaartuig heeft gekocht en nu mee wil doen aan de sanering. Kan de nieuwe ondernemer dan terugvallen op de referentieperiode van de vorige eigenaar?
- Een nieuwe scheepsmotor wordt gezien als een capaciteitsuitbreiding. Wanneer men in een bedrijf één schip saneert mag diegene dan de eerste 5 jaar ook geen nieuwe motor in een ander schip binnen het bedrijf plaatsen? En hoe zit het met de strafpunten. In een Deens artikel is gelezen waarin stond dat wanneer er binnen 5 jaar na saneren strafpunten toegekend worden binnen het bedrijf de saneringspremie terugbetaald moet worden. Hoe steekt zoiets voor NL in elkaar?

- In de Kamerbrief wordt aangegeven dat “deelnemers aan de saneringsregeling mogen tot vijf jaar na ontvangst van de subsidie geen enkel ander vaartuig inschrijven in het visserijregister en de capaciteit van eventueel resterende geregistreerde vissersvaartuigen niet verhogen.”
- Vraag; hoe gaat dat met een ondernemer die 2 kotters in het Centraal Visserijregister heeft staan en waarvan er 1 aangemeld wordt voor de saneringsregeling. Kan deze ondernemer dan doorgaan met die andere kotter?** Een andere situatie is de onderneming die zijn kotter wil saneren en die punten voor ernstige inbreuken op zijn visvergunning heeft staan. Er zijn best een aantal vissers die punten op hun visvergunning hebben staan. Het is onduidelijk hoe daarmee wordt omgegaan. In de Kamerbrief is hierover niets vermeld, maar op de website van de RVO wel <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/svv> . Daarop is vermeld: “U houdt zich minimaal 5 jaar na onze laatste subsidiebetaling aan de voorwaarde uitsluiting subsidie van het European Maritime Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF).” Dit betekent dat het niet zou uitmaken of er punten zijn op de visvergunning wanneer de subsidie wordt aangevraagd, maar dat de subsidieontvanger tot minimaal vijf jaar daarna (en dus mogelijk langer) geen punten op zijn vergunning mag krijgen. Dat is enigszins bijzonder, want de visser mag tot vijf jaar na de beslisdatum op de vaststellingsaanvraag geen vaartuig meer inschrijven en de capaciteit op andere vaartuigen niet verhogen. **Vraag: hoe moet deze zin worden gelezen en moet dan de gehele subsidie worden terugbetaald?** Dit citaat op de RVO-site heeft een link naar een andere pagina van de RVO over de uitsluiting van subsidie onder de EMFAF <https://www.rvo.nl/onderwerpen/emfaf/uitsluiting> . Daar wordt echter, zoals de EU-verordeningen ook luiden, vermeld dat als er ernstige inbreuken zijn gepleegd (en er dus punten op de visvergunning staan), sprake kan zijn van uitsluiting van de subsidie voor een bepaalde periode. Daarbij is relevant dat de BAR-saneringsregeling relatief kort is opengesteld (slechts een paar maanden). **Vraag: wordt er gekeken naar of sprake is (geweest) van punten op de visvergunning voor ernstige inbreuken op het moment van de subsidieaanvraag, of is alleen relevant dat de subsidieontvanger na ontvangst van de subsidie geen ernstige inbreuken meer pleegt c.q. punten krijgt toegekend op de visvergunning?** Als toch wel wordt meegenomen bij de subsidieaanvraag of er punten op de visvergunning staan voor ernstige inbreuken, dan is bovendien onduidelijk welke punten en welke ernstige inbreuken leiden tot welke duur van niet-ontvankelijkheid. Onder EFMZV, voor de steun over de periode t/m 2020, gelden specifieke regels over het aantal punten, welk soort ernstige inbreuk en voor welke periode ontvankelijkheid geldt (Verordening 2015/288). Onder EFMZVA, voor de steun over de periode van 2021 t/m 2027, geldt ook dat puntentoekenning voor een ernstige inbreuk in beginsel niet-ontvankelijkheid oplevert. Maar hiervoor moeten de specifieke regels nog worden opgesteld voor het aantal punten, welk soort ernstige inbreuk en voor welke periode ontvankelijkheid geldt. **Vraag: Klopt dit? Welke regels gelden dan? Nog steeds de oude regels, of zijn er andere (specifieke) regels?** Veel kotters hebben voor kleine overtredingen (logboekpercentages) punten toegekend gekregen maar als deze uitgesloten worden van gebruikmaking van de regeling dreigen op grond van dit aspect veel kotters buiten de boot te vallen.
- Vermeld wordt, dat de slooppremie van het schip afgetrokken wordt van het saneringsbedrag. Is de Minister niet van mening dat dit onrechtvaardig is? Toelichting: een goed onderhouden schip waar recent nog investeringen in zijn gedaan wordt op deze manier gelijk gesteld met een schip dat al een jaar stilligt. Wat is slooppremie en hoe wordt die berekend (puur ijzer of totaalbedrag)? Staat dit de vrije economie niet in de weg en zal dit de prijs van oud ijzer niet enorm gaan beïnvloeden (voor de ondernemer maakt de opbrengst van het oud ijzer immers niet uit)?

- Volgens het rapport “Analysing the restructuring of the Dutch fishing fleet under the BAR scheme, update 2022” hebben contingenten op dit moment geen waarde. Dat is in onze ogen een enorme misvatting. Voor soorten als kabeljauw en wijting is ontzettend veel interesse en worden hoge prijzen gegeven. Voor tong en schol is dat anders, omdat door inschattingfouten van ICES de benutting van genoemde soorten al jaren structureel laag is. De interesse voor bijvoorbeeld tong neemt toe, omdat ICES voor 2023 een advies heeft van 40% korting.
- In de regeling staat dat de subsidieaanvrager geen subsidie mag hebben verdeeld over andere vissersvaartuigen. Betekent dit dat als een bedrijf twee schepen heeft binnen dezelfde BV, dat men niet één schip kan saneren?
- Zijn de gepresenteerde voorstellen voor revisie van het quotastelsel, voor nu en in de nabije toekomst, alleen van toepassing op de demersale contingenten of ook op andere quota/visrechten? Denk daarbij aan de toegankelijkheid van (alle) visserijen voor nieuwkomers.
- Wat is de precieze achtergrond en reden van deze aanpak en wat is de ‘ruimte’ om hier verandering in te brengen?
- Wat is exact het doel van deze quota- en contingentenrevisie (wijziging contingentenstelsel) casu quo nieuw quotastelsel voor NL per 1-1-2025?
- Wat betreft wijziging contingentenstelsel: Wij willen graag nadrukkelijk vragen **hoe** de Minister de visserijaanvoersector hierbij wil/gaat betrekken.
- Hoe verhouden deze veranderingen zich t.o.v. andere EU-lidstaten (en voorbeelden in de rest van de wereld) die ook individuele contingentenstelsels kennen en juist tonen dat hierdoor een beter beheer kan worden gevoerd omdat de ‘tragedie van de gemene weide’ wordt vermeden?
- Wat is de status van een mini-contingent (basis voor toegang) wanneer het contingentenstelsel met vangstquota beter toegankelijk zal moeten worden gemaakt voor nieuwkomers?
- Hoe voorkomen we dat we als PO’s in 2023 (een maatgevend jaar volgens de Kamerbrief van 20220722) overbevissing “bevorderen” nu de vangst in dat jaar zéér bepalend is voor de omvang van toekomstig contingent/quota binnen PO’s? Dat is geen aanzet tot meer duurzaamheid!
- Wat wordt de basisregeling na 1-1-2025 om de omvang en capaciteit van de kottervloot niet opnieuw te laten groeien? Daar waar dit voorheen achtereenvolgens door PK-licenties en een mini-contingent of basis-contingent als startvoorwaarde werd geregeld?

- Wat is de toekomstige status van (de overdracht van) quota bij onder meer bedrijfsopvolging, verkoop aan derden en quota-bezit van beheergroepen vissers?
- Wordt met deze voorgenomen revisie van het quotastelsel definitief afscheid genomen van het beheerstelsel en de zogenaamde 'Biesheuvelgroepen' op basis waarvan het beheer door de PO's nog steeds is ingericht? Is bekend dat de statuten en Huishoudelijk Reglementen daarop nog steeds gebaseerd zijn? Is daarmee niet de eigen verantwoordelijkheid en het beheer van individuele quota overboord gezet?
- Blijft de huur en verhuur van quota nog langer bestaan in het nieuwe stelsel?
- Blijft het ruilen (ook tussentijds en halverwege het jaar) met andere lidstaten, om individuele contingenten en quota te optimaliseren, nog langer bestaan?
- Hoe wordt het begrip "duurzame vissers" gedefinieerd, in andere woorden: wanneer is een visser duurzaam actief naar de mening van de minister, rekening houdend met het feit dat innovatie gepaard gaat met trial-and-error en dus lange adem, en de visserijsector mede afhankelijk is van ontwikkelingen bij stakeholders als motorenleveranciers en scheepswerven? Dit met de relatief korte termijn die de minister voor ogen heeft met de wijziging van het contingentenstelsel.
- Hoe beoordeelt de minister de toekomst van de Producenten Organisaties (PO's)?
Toelichting: Er is een aanwijsbaar verband bank/ondernemer - P.O in relatie tot het gezamenlijk beheer van quota via het zogenaamde Biesheuvel systeem. Wat wordt de functie van de PO's als dit systeem wordt losgelaten?
- Creëert de minister met de voorgestane maatregelen geen enorme ongelijkheid tussen PO's door het huidige contingentensysteem los te laten? Met name de verschillen tussen de kleinere- en grotere PO's brengen weer andere kwesties met zich mee die ook wettelijke belemmeringen in zich hebben.
- Het nieuwe contingentenstelsel moet vooral toegang creëren voor duurzame plannen en toegankelijk zijn voor nieuwkomers. Daarvoor heeft men ook capaciteit nodig (BT's en Kw's). Hoeveel BT's en Kw's zijn er volgens het ministerie nog beschikbaar voor de demersale vloot?