

Vraag nr. 138
van 2 april 2004
van de heer GILBERT VANLEENHOVE

Visserij – FIVA-steun

De voorganger van de minister, minister Dua, besliste een tijdje geleden om via het Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuursector (FIVA) uitstel van aflossing voor kredieten te verlenen, evenals steun bij overbruggingskredieten. De aanvrager moest wel een nascholings-cursus volgen inzake rationeel energiegebruik.

In dit verband kreeg ook het FIVA taken opgelegd. Het kreeg de opdracht om energiezuinige investeringen en vismethoden te bevorderen, een meer polyvalente en energievriendelijke visserij te subsidiëren en investeringssteun voor energiezuiniger methodes te verlenen.

1. Aan hoeveel reders werd uitstel van aflossing verleend ? Over welke bedragen gaat het ?
2. Hoeveel reders kregen steun voor overbruggingskredieten ? Voor welke bedragen ?
3. Hoeveel schippers of reders volgden een nascholingscursus ?
4. Hoe werden energiezuinige investeringen of vismethoden bevorderd en met welk resultaat ?
5. Hoeveel subsidies, voor hoeveel reders, werden er toegekend voor een meer polyvalente en energievriendelijke visserij ?
6. Hoeveel investeringssteun werd verleend voor investeringen in energiezuinige methodes ?
7. Wat is de eindconclusie van deze beslissingen ?
8. Zijn de exploitatiekosten nu verlaagd ?

Antwoord

1. Het FIVA gaat akkoord met uitstel van aflossing dat door de financiële instelling aan begunstigde wordt toegestaan, op voorwaarde dat er voor het FIVA geen bijkomende kosten aan verbonden zijn en mits motivatie. Er wordt dus geen verlenging van de duurtijd van de FIVA-

rentesubsidie toegestaan, maar enkel een verlenging van de duurtijd van de FIVA-waarborg. Er werd reeds aan zeven reders uitstel van aflossing verleend voor een totaal aan gesubsidieerde kredieten van 69 miljoen euro. Momenteel zijn er nog zeven aanvragen in behandeling.

2. In het najaar 2000 heeft mevrouw Vera Dua, toenmalig Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, beslist om, onder voorbehoud van het akkoord van de Europese Unie, bij middel van het FIVA steun te verlenen aan overbruggingskredieten in de visserijsector wegens de exceptioneel hoge brandstofprijzen.

Een bijzondere voorwaarde was inderdaad dat de aanvrager een erkende nascholingscursus diende te volgen inzake rationeel energiegebruik in de visserijsector.

De Commissie heeft echter geoordeeld dat de bovengenoemde nationale (Vlaanderen) steunmaatregel niet verenigbaar was met de richtsnoeren voor het onderzoek van de steunmaatregelen van de staten in de visserij- en aquacultuursector. Bijgevolg is de steun voor overbruggingskredieten nooit verleend.

3. De nascholingscursus werd zodoende niet in praktijk gebracht.
4. Bij ministerieel besluit van 27 juni 2003 tot wijziging van het ministerieel besluit van 14 juli 1998 betreffende steun aan de investeringen en aan de installatie in de visserij en aquicultuursector is het mogelijk een aanvullende kapitaalpremie (ecobonus) toe te kennen voor milieu- en energievriendelijke investeringen, evenals voor investeringen die de veiligheid en arbeidsomstandigheden verbeteren.

De ecobonus bedraagt 10 % van de subsidieerbare investeringen.

5. Tot op heden werd aan negen rederijen (dossiers van 2002) een ecobonus toegekend voor een bedrag van bijna 104.000 euro op een totaal aanvaardbaar investeringsbedrag van circa 1.219.000 euro.

Het betreft investeringen voor een nieuwe energiezuinigere motor (5 dossiers) en de installatie van nautische apparatuur (4 dossiers).

6. Zie punt 5.

7. In het algemeen kan men stellen dat de toekenning van een ecobonus niet de verwachte resultaten heeft opgeleverd. Temeer omdat in de helft van de gevallen de toekenning van een ecobonus betrekking had op de installatie van een nieuwe energiezuinige motor.

Bij de herziening van het visserijbeleid door de Europese Commissie in januari 2003 werd de steun aan nieuwe motoren niet meer toegestaan. Bijgevolg kan de FIVA-regelgeving niet ten volle worden benut.

8. De vijf dossiers voor een nieuwe energiezuinigere motor zijn in hoofdzaak gesitueerd in de scheepsklasse "boomkorvissers met een motorvermogen van meer dan 899 PK". Uit de studie "De uitkomst van de Belgische zeevisserij" blijkt dat het aandeel van de brandstofkosten binnen de besomming voor deze scheepsklasse 22,31% bedroeg in 2002 terwijl dat in 2001 nog 24,65% was.

Indien de exploitatiekosten in 2002 verlaagd zouden zijn, dan kan worden aangenomen dat de invloed van de installatie van een nieuwe energiezuinigere motor marginaal is, maar dat de prijs van de gasolie en een vermindering van het aantal toegelaten vaartdagen per jaar belangrijke factoren zijn.

De gewogen gemiddelde gasolieprijs bedroeg 0,28 euro/l in 2001 en 0,25 euro/l in 2002.

In 2002 bedroeg het toegelaten aantal vaartdagen 260, terwijl in 2001 nog 285 vaartdagen gepresteerd mochten worden.