

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het koolstofvrij maken van de vissersvloot**(verkennd advies op verzoek van het Spaanse voorzitterschap)**

(2023/C 349/08)

Rapporteur: **Javier GARAT PÉREZ**

Raadpleging	Brief van het Spaanse voorzitterschap van de Raad, 30.1.2023
Rechtsgrond	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Landbouw, Plattelandsontwikkeling en Milieu
Goedkeuring door de afdeling	28.6.2023
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	38/6/1
Goedkeuring door de voltallige vergadering	12.7.2023
Zitting nr.	580
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	155/0/0

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met de strategie voor de energietransitie van de visserij- en aquacultuursector van de EU ⁽¹⁾. Het erkent de noodzaak om de CO₂-uitstoot te verminderen en staat volledig achter het zoeken naar duurzame, hernieuwbare en commercieel levensvatbare energiealternatieven en het verminderen van de energieafhankelijkheid van derde landen. Het EESC roept de samenleving, het bedrijfsleven en met name de visserijsector op om bij te dragen aan de verwezenlijking van klimaatneutraliteit in 2050.

1.2. De visserijsector heeft een deel van de oplossing in handen om de gevolgen van de klimaatverandering te beperken: vissers leveren een van de gezondste dierlijke eiwitten met een van de laagste koolstofvoetafdrukken. Volgens gegevens van de Unctad zullen de emissies van de sector in 2023 tussen 0,1 % en 0,5 % van de totale mondiale emissies uitmaken; in het bijzonder heeft de Europese vloot zijn uitstoot sinds 1990 met 50 % teruggedrongen ⁽²⁾. Daarom is deze sector van strategisch belang voor onze samenleving, en essentieel voor de voedselvoorziening en het bevorderen van gezonde voedingspatronen. Het EESC dringt evenwel aan op verdere inspanningen om de energie-efficiëntie te vergroten en de uitstoot te verminderen.

1.3. Het EESC pleit voor een passend en realistisch tijdschema voor decarbonisatie, waarbij technologische, logistieke en wetgevende ontwikkelingen hand in hand gaan. Gebeurt dit niet, dan zal dit leiden tot een onevenredige stijging van de kosten (die niet in de verkoopprijs van vis kan worden doorberekend omdat het dan een luxeartikel zou worden), tot verliezen voor bedrijven, tot onzekerheid en tot werkloosheid. De kosten van de transitie moeten draaglijk zijn voor de werkgevers en werknemers in de verschillende maritieme sectoren, en niemand mag aan zijn lot worden overgelaten.

1.4. Het EESC erkent dat de ontwikkeling en wereldwijde beschikbaarheid van alternatieve en innovatieve groene technologieën, nieuwe brandstoffen en koolstofneutrale energiebronnen de grootste uitdaging is waar de visserijsector zich voor gesteld ziet. De ontwikkeling van dit soort brandstoffen en van de nodige infrastructuur is essentieel om de sector koolstofvrij te kunnen maken. Het EESC ziet hybridisatie als een tussenoplossing, ook al betekent dit dat niet onmiddellijk van fossiele brandstoffen wordt afgestapt.

1.5. Het EESC benadrukt dat Europese en nationale regeringen kunnen putten uit een heel pakket aan energieoplossingen om de klimaatproblemen aan te pakken. Vooral nog wordt 100 % van de vissersvaartuigen met diesel aangedreven. Volgens deskundigen vormen hernieuwbare, koolstofarme, niet uit planten geproduceerde brandstoffen het meest haalbare alternatief op korte termijn voor de visserijsector om af te stappen van fossiele brandstoffen, hoewel de prijs

⁽¹⁾ COM(2023) 100 final.

⁽²⁾ Zie de jaarlijkse emissiegegevens die de Europese Commissie overeenkomstig de door het IPCC vastgestelde richtsnoeren indient bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (Kyotoprotocol), aan de hand waarvan de ontwikkeling van de emissies tussen 1990 en 2020 in ton CO₂, CH₄ en N₂O voor de visserijsector in de EU wordt vastgesteld (zie de tabellen 1.A(a)s4, 3s1 en 3s2, 1.A(a)s3, 1.D).

ervan momenteel bijna dubbel zo hoog is als die van diesel en de beschikbaarheid ervan nog zeer beperkt. Aangezien de luchtvaart een afzonderlijk traject volgt met de ontwikkeling van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF), en aangezien andere technologieën zoals waterstof en elektriciteit geschikter zijn voor sectoren zoals de scheepvaart en het wegvervoer dan voor de visserij, dringt het EESC aan op een duidelijk politiek signaal dat deze vervangende brandstoffen bij voorrang naar de visserij gaan en niet naar de scheepvaart en het wegvervoer. Zolang deze alternatieve brandstoffen niet worden ontwikkeld, kunnen de ambitieuze doelstellingen van zowel de Europese Green Deal als het "Fit for 55"-pakket niet worden gehaald ⁽³⁾.

1.6. Het EESC is van mening dat de enorme kosten voor het koolstofvrij maken van een zo moeilijk te elektrificeren sector als de visserijsector de Europese financiering ver te boven gaan. De uitdaging is hoe we de visserijsector en zijn bijdrage aan de voedselzekerheid in stand kunnen houden. Institutionele steun en gerichte financierings- en kredietmaatregelen die alle lidstaten en hun vloten bereiken, zijn van essentieel belang. Het EESC is in dit verband bezorgd over de huidige beperkingen van het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur (EFMZVA) dat, zoals de Commissie zelf heeft erkend, niet geschikt is om deze transitie door te voeren. Om deze kosten te dekken, pleit het EESC ervoor om ook te kijken naar andere financieringsbronnen, zoals de Europese Investeringsbank, geïnde heffingen in het kader van koolstofgrenscorrectie en inkomsten uit energiebelastingen die worden overgeheveld naar de visserijsector. Het herinnert eraan dat de gemiddelde leeftijd van de Europese vloot 31,5 jaar is ⁽⁴⁾ en verzoekt de Europese Commissie een noodfonds voor te stellen om het koolstofvrij maken van de vloot te versnellen. Ook pleit het Comité voor meer complementariteit tussen de bestaande beleidsmaatregelen en de fondsen voor cohesie en regionale ontwikkeling, om de middelen beter te kanaliseren en concurrentie tussen regio's te voorkomen.

1.7. Voor elke verandering van energiebron zijn nieuwe schepen nodig die op een geheel nieuwe manier zijn ontworpen en over een groter laadvermogen ("brutotonnage") beschikken om plaats te bieden aan de nieuwe machines. De in het gemeenschappelijk visserijbeleid vastgestelde definitie en beperkingen van de vangstcapaciteit vormen echter een belemmering voor deze aanpassingen. Het EESC verzoekt de Europese Commissie dan ook de definitie van vangstcapaciteit te herzien, zodat nieuwe technologieën in het kader van de energietransitie kunnen worden toegepast.

1.8. Het EESC dringt erop aan dat, zolang de nieuwe aandrijftechnologieën niet commercieel beschikbaar zijn en het wetgevingskader de modernisering, de installatie en het gebruik van dergelijke technologieën niet mogelijk maakt, de EU geen belasting op voor de visserij gebruikte brandstof (diesel) invoert.

1.9. Het EESC is ingenomen met de door de Commissie voorgestelde oprichting van het nieuwe energietransitiepartnerschap met meerdere belanghebbenden. Het acht het van essentieel belang dat niet alleen de visserijsector, maar ook vakbonden, technische specialisten, scheepswerven, ingenieurs en havens worden geraadpleegd bij het vinden van concrete, praktische en duurzame oplossingen. Ook dringt het Comité aan op een alomvattend plan ter versterking van de Europese capaciteit voor de bouw van milieuvriendelijke vissersvaartuigen, dat moet voorzien in een bijzonder gunstige fiscale behandeling van scheepswerven.

1.10. Het EESC pleit met name voor het aanmoedigen van proefprojecten op het gebied van nieuwe energiebronnen, de totstandbrenging van innovatieve waardeketens in de maritieme industrie, het dichterbij de gebruikers brengen van nieuwe, onbekende technologieën, het scheppen van duurzame banen door de ontwikkeling van nieuwe industriële activiteiten en het bevorderen van de circulaire economie. Het EESC zou daarnaast graag zien dat er middelen worden uitgetrokken voor de opleiding van bemanningen, zodat zij aan boord veilig en doeltreffend met deze nieuwe technologieën kunnen omgaan. De enige manier om de gevolgen van de transitie op billijke wijze het hoofd te bieden is door ervoor te zorgen dat deze niet op onevenredige wijze op de schouders van werknemers en bedrijven terechtkomen.

1.11. Het EESC wil dit verkennend advies aangrijpen om de kwestie decarbonisatie in een breder strategisch kader te plaatsen. In het laatste hoofdstuk wordt een visie geschetst op de toekomst van een duurzame visserijsector in de EU, die als leidraad moet dienen voor de toekomstige werkzaamheden van het Comité.

2. Achtergrond

2.1. Op 21 februari 2023 publiceerde de Europese Commissie de strategie voor de energietransitie van de visserij- en aquacultuursector in de EU. In de strategie wordt benadrukt dat de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen moet worden verminderd en dat zo snel mogelijk moet worden overgeschakeld op hernieuwbare en koolstofarme energiebronnen, overeenkomstig de ambitie van de Europese Green Deal om in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken.

⁽³⁾ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (COM(2021) 562 final — 2021/0210 (COD)) (PB C 152 van 6.4.2022, blz. 145).

⁽⁴⁾ https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy/fishing-fleet_en

2.2. De Commissie merkt op dat energie een van de grootste operationele kostenposten van de visserij- en aquacultuursector in de EU is. Door de stijging van de energieprijzen verdubbelden de prijzen voor dieselolie voor de scheepvaart in 2022 ruim ten opzichte van de gemiddelde prijzen in 2021, waardoor de economische levensvatbaarheid van de EU-vloot en de EU-aquacultuuractiviteiten onder enorme druk kwamen te staan. Daarbij was ongeveer 40 % van de kleinschalige vloot, 66 % van de grootschalige vloot en 87 % van de verre zeevloot niet rendabel bij de energieprijsniveaus van 2022. Als gevolg hiervan was een groot deel van de visserij- en aquacultuursector voor de voortzetting van zijn activiteiten afhankelijk van de financiële steun van de EU-lidstaten en de financiële instrumenten die op EU-niveau beschikbaar werden gesteld.

2.3. De Europese Commissie wijst in dit verband op de structurele kwetsbaarheid van de visserij- en aquacultuursector in de EU. Om verandering te brengen in deze situatie worden in de mededeling verschillende actielijnen voorgesteld:

- toepassing van innovatieve technologieën en praktijken voor de energietransitie;
- creëren van een passend regelgevend en financieel kader voor de visserij met het oog op de energietransitie;
- in kaart brengen en aanpakken van de uitdagingen en belemmeringen voor de energietransitie;
- bevorderen van de energietransitie in de visserij: oprichting van platforms en uitvoering van studies.

3. Algemene opmerkingen

Emissies

3.1. Het EESC steunt het streven naar koolstofneutraliteit in 2050 en benadrukt dat de energietransitie en de decarbonisatie van de visserijsector moeten worden versneld. Deze transitie moet evenwichtig verlopen zodat de lasten van de aanpassing over alle marktdeelnemers worden verdeeld op een wijze die de bedrijfsactiviteiten niet verstoort. Bovendien moet de transitie haalbaar zijn en rekening houden met de specifieke kenmerken van de vloot (met name de grootte en technische kenmerken van de vaartuigen), zodat nieuwe technologieën voor de invoering van nieuwe aandrijfmethode in de productiestructuur kunnen worden geïntegreerd.

3.2. Terwijl de broeikasgasemissies van de scheepvaartsector de afgelopen jaren wereldwijd zijn toegenomen, zijn de emissies van de vissersvloot van de EU dankzij een verbeterde energie-efficiëntie (zie de voorbeelden in de paragrafen 4.11 en 4.12) en een inkrimping van de vloot met wel 50 % gedaald⁽⁵⁾. Wat dit laatste punt betreft, bedroeg het aantal EU-vissersvaartuigen, ondanks de uitbreidingen van de EU, in 2020 73 716⁽⁶⁾ tegenover 103 834 in 1996, een afname met 30 000 vaartuigen in 25 jaar, waarvan er slechts 56 111 actief zijn (75 % onder de twaalf meter). De Europese cijfers vallen nog in het niet bij de mondiale cijfers: de wereldwijde vloot wordt geschat op 4,1 miljoen vissersvaartuigen in 2020⁽⁷⁾. Met naar schatting 564 000 vaartuigen heeft China de grootste vissersvloot ter wereld. Wat de productie van de visserij betreft, was China in 2020 goed voor bijna 15 % van de mondiale vangsten, de EU voor 4 %. Derhalve is het van vitaal belang een moderne en concurrerende Europese vissersvloot in stand te houden.

3.3. Om de vooruitgang bij de vermindering van de CO₂-uitstoot van de vloot te kunnen beoordelen, acht het EESC het van essentieel belang om een referentiejaar vast te stellen dat de sector niet benadeelt, de inspanningen van de sector erkent en de sector blijft stimuleren om neutraliteit te bereiken. Het EESC erkent dat de EU-vloot sinds 1990 vooruitgang heeft geboekt op weg naar klimaatneutraliteit. Als 2005 of 2008 als referentiejaar voor de emissiereductie van de visserij wordt vastgesteld, wordt de geboekte vooruitgang volgens het EESC niet erkend en wordt de sector benadeeld gezien zijn specifieke kenmerken en beperkingen.

Overschakelen op hernieuwbare en koolstofarme of -vrije energiebronnen

3.4. De visserij is volledig afhankelijk van fossiele brandstoffen, waardoor elke oplossing op middellange tot lange termijn moet worden bekeken. Gezien de noodzaak om de klimaatverandering te bestrijden, moet echter dringend naar oplossingen voor de visserijsector worden gezocht, gebruikmakend van de technologische vooruitgang in andere sectoren en ondersteund door een noodfonds om de decarbonisatie te versnellen.

3.5. Als meer realistische maatregelen op korte termijn wijst het EESC op gemengde oplossingen, zoals de invoering van hybride motoren, het aanvullende of ondersteunende gebruik van bestaande hernieuwbare technologieën (zon, wind, elektriciteit) en het gebruik van geavanceerde alternatieve brandstoffen (die niet uit voedsel- en voedergewassen geproduceerd zijn).

⁽⁵⁾ <https://ebcd.org/wp-content/uploads/2021/11/Je%CC%81ro%CC%82me-UAPF.pptx>

⁽⁶⁾ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bba413d1-484c-11ed-92ed-01aa75ed71a1>

⁽⁷⁾ <https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/capture-fisheries-production.html>

3.6. Het EESC wijst in het bijzonder op hernieuwbare, koolstofarme brandstoffen omdat deze compatibel zijn met conventionele verbrandingsmotoren en met de bestaande systemen voor de bevoorrading en productie ervan. Bovendien kan de distributie ervan plaatsvinden met gebruikmaking van bestaande industriële installaties, zoals raffinaderijen. Ze vergroten ook de onafhankelijkheid van Europa op energiegebied, omdat ze worden geproduceerd met eigen grondstoffen, in tegenstelling tot aardolie of de mineralen die nodig zijn voor de productie van batterijen. Deze brandstoffen bieden ook grote mogelijkheden voor het scheppen van werkgelegenheid en industriële rijkdom, en kunnen een cruciale rol spelen bij het stimuleren van de Europese economie. Daarbij moet echter niet vergeten worden dat hernieuwbare, koolstofarme brandstoffen momenteel duurder zijn dan diesel en nog maar in zeer geringe mate beschikbaar zijn.

3.7. Sommige van de nieuwe alternatieve aandrijfbronnen, zoals elektriciteit, werden al duurder vóór de niet-uitgelokte Russische inval in Oekraïne. De EU moet derhalve voor ogen houden dat de overschakeling van fossiele brandstoffen op andere, hernieuwbare energiebronnen niet altijd tot lagere kosten leidt.

Noodzaak van vlootvernieuwing en adequate financieringsmechanismen

3.8. Afgezien van het feit dat de lacunes op het gebied van technologische kennis en innovatie moeten worden gedicht, is er een beperkende factor die inherent is aan de huidige Europese vissersvloot: de vaartuigen zijn gemiddeld meer dan dertig jaar oud. Dit leidt ertoe dat scheepvaartmaatschappijen de meeste mogelijke investeringen in modernisering van de vloot niet in overweging kunnen nemen. Volgens het EESC is het op zulke oude vaartuigen niet voldoende of haalbaar om alleen de motor te vervangen. Derhalve is het van essentieel belang een plan voor de vernieuwing van de vloot van de Unie op te zetten dat het mogelijk maakt het proces van verduurzaming van de visserij te voltooien met moderne, 21e-eeuwse vaartuigen. Een dergelijke strategie zou ook de sociaal-economische vooruitzichten van de vloot helpen verbeteren.

3.9. Het EESC is ingenomen met het voorstel van de Commissie om een specifieke gids en databank over EU-financiering en -financieringsinstrumenten voor de energietransitie te creëren. In het kader van het Horizon Europe-programma is er momenteel echter geen specifieke oproep tot het indienen van voorstellen op visserijgebied. Bovendien gelden er sterke financieringsbeperkingen in het kader van het nieuwe EFMZVA, aangezien het slechts lage steunpercentages voor vlootinvesteringen biedt en de subsidies afhankelijk zijn van de grootte van de vaartuigen (zo zijn de financieringsmaatregelen voor de vervanging van motoren beperkt tot vaartuigen van minder dan 24 meter). Bovendien is de financiering sterk afhankelijk van factoren als het evenwichtige karakter van de vloot, de afwezigheid van ernstige inbreuken en de vangstcapaciteit, die helaas nog steeds slecht wordt gemeten. Gezien het bovenstaande acht het EESC het van essentieel belang dat er een specifiek fonds en specifieke kredietlijnen voor de modernisering en vernieuwing van de vloot worden ingesteld.

Belemmeringen voor de energietransitie

3.10. Over het algemeen vergen alternatieve energiebronnen meer ruimte en vormen zij een extra veiligheidsrisico aan boord. In tegenstelling tot de scheepvaartsector heeft de visserijsector in de EU echter te maken met capaciteitsbeperkingen in termen van brutotonnage (ruimte), waardoor het voor vaartuigen nog moeilijker is om nieuwe technologieën te installeren en investeringen te doen. Daarbij moet erop gewezen worden dat de toepassing van bepaalde decarbonisatietechnologieën op kleinschalige vissersvaartuigen nog moeilijker is.

3.11. Het EESC benadrukt dat de ontoereikende definitie van vangstcapaciteit in het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) het niet alleen in het algemeen moeilijk maakt om de vloot te moderniseren en van nieuwe technologieën te voorzien, maar ook om verbeteringen op sociaal en veiligheidgebied door te voeren. De ruimte aan boord voor de kombuis, kajuit, toiletten en recreatieruimten, die niets te maken heeft met de capaciteit om vis te vangen of op te slaan, wordt momenteel meegerekend voor de vangstcapaciteit. Het GVB is duidelijk in strijd met de voorschriften van de sociale wetgeving⁽⁸⁾, zoals IAO-verdrag nr. 188 betreffende werk in de visserijsector.

3.12. Het EESC vindt dat de strategie voor de energietransitie met deze factoren rekening moet houden en derhalve moet voorzien in een herziening van de berekening van de capaciteit, om de invoering van nieuwe technologieën en de modernisering van de vloot mogelijk te maken. Voor een nieuwe berekeningswijze zou gebruik kunnen worden gemaakt van "nettotonnage" of van de in Noorwegen en IJsland gebruikte formules, waarbij de ontspannings- en rustruimtes voor de bemanning van de berekening worden uitgesloten op basis van factoren zoals de toegewezen quota of de grootte van het vaartuig. Deze herziening zou het ook makkelijker maken om de leefbaarheid te vergroten om de sector zo aantrekkelijker te maken voor jonge arbeidskrachten, de generatiekloof aan te pakken en de integratie van vrouwen in de visserijsector te vergemakkelijken.

⁽⁸⁾ Studie naar de sociale gevolgen van de beperkingen inzake brutotonnage en voortstuwingsvermogen en mogelijke alternatieven, uitgevoerd in het kader van een project voor sociale dialoog.

Belasting op traditionele brandstoffen

3.13. Aangezien een nieuwe constructie voor reders in de EU economische risico's met zich meebrengt, dringt het EESC aan op beleidsmaatregelen die hun rechtszekerheid bieden. Derhalve moet de invoering van nieuwe belastingen op traditionele visserijbrandstof (diesel) worden bevroren totdat nieuwe aandrijvings- en brandstoftechnologieën commercieel beschikbaar zijn en de wetgevingskaders voor de noodzakelijke vernieuwingen volledig zijn vastgesteld; anders zal de sector er alleen maar door worden benadeeld.

Energietransitiepartnerschap voor de EU-visserij en -aquacultuur

3.14. De sector heeft geen richtsnoeren gekregen, noch van de leveranciers van technologie, noch van beleidsmakers, over welke richting moet worden ingeslagen om de sector koolstofvrij te maken. Het EESC is dan ook ingenomen met het initiatief van de Commissie om een deskundigengroep op te richten die advies moet geven over de verschillende beschikbare alternatieven, toekomstige ontwikkelingen, de markt enz. Bijzonder relevant zou zijn om na te gaan welke technologieën het beste werken voor elk vlotsegment en elke regio, waarbij mogelijk verschillende energiebronnen zullen moeten worden gecombineerd. Bovendien zal het nuttig zijn om in de maritieme industriële keten voorlichtings- en bewustmakingscampagnes te voeren om decarbonisatie aan te moedigen.

Blauwe economie

3.15. De blauwe economie omvat alle economische activiteiten die afhankelijk zijn van de zee. De verschillende sectoren die deel uitmaken van de blauwe economie (visserij, biotechnologie, scheepvaart, zeevervoer, aquacultuur, scheepswerven, toeleveringsketens, logistiek en vervoer) zijn onderling verweven omdat zij steunen op gedeelde knowhow, gedeelde infrastructuur (havens, logistieke voorzieningen en elektriciteitsdistributie) en een duurzaam gebruik van mariene hulpbronnen. Het EESC benadrukt de noodzaak van een brede decarbonisatiestrategie waarmee synergieën tussen de verschillende schakels in de keten worden nagestreefd. Daarbij moet er ook worden gezorgd voor voldoende personele middelen en vaardigheden om moderne vaartuigen te ontwerpen, te bouwen en te exploiteren. Het aantrekken van geschoolde arbeidskrachten is een absolute noodzaak.

4. Specifieke opmerkingen

Geavanceerde brandstoffen

4.1. Het EESC wijst op het potentieel van geavanceerde, niet uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde brandstoffen voor de circulaire economie, de strijd tegen de ontvolking in rurale kustgebieden en natuurlijk voor de vergroting van de energieonafhankelijkheid van de EU. De netto CO₂-uitstoot van dergelijke alternatieve brandstoffen bij verbranding in motoren kan zelfs nul zijn als ze met hernieuwbare elektriciteit worden geproduceerd, waardoor zij stroken met de EU-doelstellingen inzake koolstofneutraliteit.

4.2. De Europese Commissie beperkt om verscheidene redenen het gebruik van uit planten geproduceerde biobrandstoffen, wat het EESC in verschillende adviezen heeft toegejuicht. Er bestaat echter geen duidelijke strategie voor de ontwikkeling en invoering van alternatieve brandstoffen, hoewel dit niet alleen voor de visserij, maar ook voor andere industrieën belangrijk zou zijn. Ook wordt niet duidelijk aangegeven welke van de moeilijk koolstofvrij te maken sectoren (waaronder de visserij) prioriteit moet krijgen bij de toegang tot dergelijke brandstoffen. Dit bemoeilijkt de inspanningen van de visserijsector om zo snel mogelijk koolstofvrij te worden. Het EESC wijst erop dat hernieuwbare, koolstofarme brandstoffen een logische optie zijn om moeilijk te elektrificeren sectoren, zoals de visserij, koolstofvrij te maken. Geavanceerde, niet uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde alternatieve brandstoffen zullen duurder zijn, omdat ze schaars zijn en de technologie complexer. Zoals het EESC eerder heeft opgemerkt⁽⁹⁾, moet de prijskloof tussen fossiele en alternatieve brandstoffen worden gedicht en moeten schonere brandstoffen betaalbaarder worden en op grotere schaal beschikbaar komen.

4.3. Het EESC wijst erop dat de huidige biodieselsoorten afkomstig zijn van gewassen (palm-, koolzaad-, soja- en zonnebloemolie) die niet verenigbaar zijn met volledige decarbonisatie; bovendien zijn er niet genoeg grondstoffen. De (nog niet beschikbare) oplossing zou zijn om de huidige diesel te mengen met toenemende hoeveelheden elektrodiesel, een synthetische brandstof die wordt gemaakt van groene elektrolytische waterstof en afgevangen CO₂. Deze e-brandstoffen worden geproduceerd met eerder uit de atmosfeer afgevangen CO₂ of CO₂ uit industriële processen, voordat dit vrijkomt.

⁽⁹⁾ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (COM(2021) 562 final — 2021/0210 (COD)) (PB C 152 van 6.4.2022, blz. 145).

4.4. Aanvankelijk zullen duurzame geavanceerde brandstoffen niet in voldoende hoeveelheden worden geproduceerd om te voldoen aan de vraag van de visserijsector, die in 2050 wereldwijd naar schatting 50 miljoen ton zal bedragen (het zeevervoer verbruikt momenteel ongeveer 300 miljoen ton en het zware wegvervoer ongeveer 900 miljoen ton). Verwacht wordt echter dat vrachtwagens tegen die tijd geëlektrificeerd zullen zijn, zodat deze brandstof waarschijnlijk geheel voor maritiem gebruik kan worden bestemd. De visserijsector in Europa verbruikte in 2020 ongeveer 1,9 miljard liter diesel voor maritiem gebruik. Er moeten politieke besluiten worden genomen met het oog op prioritering.

4.5. Het EESC dringt derhalve aan op een versnelde ontwikkeling en productie van geavanceerde, niet uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde brandstoffen⁽¹⁰⁾ en op een duidelijk politiek besluit dat vissersvaartuigen met voorrang toegang krijgen tot deze geavanceerde brandstoffen, tegen een betaalbare prijs.

Alternatieven voor decarbonisatie: alternatieve aandrijfsystemen

4.6. Over de hele wereld zijn verschillende energie-initiatieven ontwikkeld; de meeste daarvan zijn echter proefprojecten die voor de toepassing en het gebruik ervan in de visserijsector nog diverse uitdagingen met zich meebrengen. Een andere uitdaging is de noodzaak om in Europa en in vissershavens van derde landen infrastructuur voor het opladen van vissersvaartuigen te ontwikkelen, vergelijkbaar met de situatie voor landvoertuigen. In dit verband juicht het EESC proefprojecten voor offshore-oplading met behulp van boeien of offshore-windmolenparken toe⁽¹¹⁾. Op deze manier kan een elektrisch of hybride vaartuig zijn accu's opladen zonder een haven te moeten aandoen.

4.7. Vloeibaar aardgas (lng) is als scheepsbrandstof al een realiteit, aangezien hiervoor productiefaciliteiten en infrastructuur bestaan, vooral in Europa. Uit een recente studie⁽¹²⁾ blijkt echter dat lng-motoren weliswaar 25 % minder CO₂ uitstoten dan diesel per eenheid motorvermogen, maar dat dit gas grotendeels bestaat uit methaan, dat een veel groter broeikaseffect heeft dan CO₂. In de studie wordt geraamd dat over een periode van honderd jaar het voordeel van het gebruik van lng in termen van broeikasgasemissies slechts 15 % zou bedragen. lng is daarom een belangrijke stap voorwaarts, maar kan niet worden beschouwd als een definitieve langetermijnoplossing. Bovendien zou het moeten worden gemengd met biomethaan en e-methaan, die schaarse en dure brandstoffen zijn. De tanks zijn drie keer zo groot als normaal en worden op het dek geïnstalleerd, hetgeen tot capaciteits- en veiligheidsproblemen leidt.

4.8. Hoewel ammoniak ook geen bruikbaar alternatief is als aandrijvingsbrandstof, erkent het EESC het belang van ammoniak voor het decarbonisatieproces. Ammoniakkoeling wordt veel gebruikt op grote vissersvaartuigen, met name die welke hun vangst aan boord invriezen of verwerken. Deze energiebron is milieuvriendelijk omdat zij geen bekende effecten heeft op de ozonlaag. Het is echter een gas, zodat het van essentieel belang is de veiligheid op vissersvaartuigen te vergroten en lekken te voorkomen.

4.9. Het gebruik van waterstof (H₂) lijkt ook niet haalbaar in de visserijsector en is zelfs voor koopvaardischepen lastig. De belangrijkste reden is dat hiervoor opslagtanks nodig zijn die vier keer zo groot zijn als voor fossiele brandstoffen. Brandstofcellmotoren op waterstof verdienen echter een speciale vermelding. Dit zijn elektrochemische apparaten die chemische energie rechtstreeks omzetten in elektrische energie. Het elektrochemische proces dat plaatsvindt is zeer efficiënt en heeft minimale gevolgen voor het milieu, vooral als bij de elektrolyse (waarvoor elektriciteit nodig is) met zon of wind opgewekte energie wordt gebruikt. Volgens het EESC zou het de moeite waard zijn om na te gaan of deze technologie kan worden ontwikkeld voor vissersvaartuigen, inclusief het gebruik ervan als hulpenergie aan boord.

4.10. In het geval van nieuwe vaartuigen pleit het EESC voor onderzoek naar en de toepassing van technologische oplossingen voor koopvaardischepen. Zo lijkt methanol te kunnen worden gebruikt in dual fuel-motoren, waarbij diesel zou worden gebruikt en een methanolvorming zou worden toegevoegd naarmate er meer groene methanol beschikbaar komt. Andere technologieën en mogelijke verbeteringen die zouden kunnen werken, zijn onder meer vissersvaartuigen met zeilondersteuning, verbeterde hydrodynamica, verbeterde energiesystemen (zoals een omschakeling van mechanisch-hydraulische mechanismen naar elektrische mechanismen), en lichte constructies en materialen (bijvoorbeeld niet-metalen trawlborden).

⁽¹⁰⁾ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Naar een sterke en duurzame algensector in de EU (COM(2022) 592 final) (PB C 228 van 29.6.2023, blz. 126).

⁽¹¹⁾ <https://www.maersksupplyservice.com/2022/01/25/maersk-supply-service-launches-venture-company-stillstrom/>

⁽¹²⁾ https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf

4.11. Daarbij moet erop gewezen worden dat de visserijsector al tientallen jaren samenwerkt met de wetenschappelijke wereld om het ontwerp en de efficiëntie van vistuig te verbeteren. Er is al veel technische vooruitgang geboekt dankzij een groot aantal innovatieve vistechnieken, die hebben gezorgd voor een grotere selectiviteit, minder contact met de zeebodem en/of minder vaarweerstand, alsook een lager brandstofverbruik⁽¹³⁾. Een voorbeeld van innovatief vistuig zijn semipelagische trawls die contact met de zeebodem kunnen elimineren doordat zij er twee tot vijf meter boven blijven. Deze techniek resulteert in een aanzienlijk geringere impact op benthische ecosystemen, zorgt voor minder bijvangst en vermindert ook het brandstofverbruik en daarmee de verontreiniging en de uitstoot van broeikasgassen.

4.12. Het verkleinen van de ecologische voetafdruk van de visserij hangt niet alleen af van maatregelen met betrekking tot de aandrijving. Daarom moet de EU ook investeren in nieuwe commerciële toepassingen van visserijproducten (farmaceutische producten, cosmetica enz.) om de gevangen vis optimaal te benutten. Daarnaast moet de EU bedrijven stimuleren om recyclebare materialen te gebruiken, initiatieven op het gebied van de circulaire economie aan boord met het oog op het hergebruik van afval bevorderen, en programma's voor het verzamelen van zwerfvuil op zee zoals "Fishing for litter"⁽¹⁴⁾ financieren. De verbeterde toestand van de visbestanden heeft ook geleid tot een vermindering van de visserijinspanning en dus van de vistijd en het brandstofverbruik. Daarnaast kunnen emissiereducties worden bereikt door optimalisering van het vlootbeheer en de logistiek (5-50 % broeikasgasreductie) en optimalisering van de reizen (1-10 % broeikasgasreductie)⁽¹⁵⁾.

4.13. Het EESC merkt op dat sommige nieuwe technologieën vissersvaartuigen slechts een beperkte vaartijd bieden. De huidige elektrisch aangedreven modellen bieden bijvoorbeeld een autonomie van vijf tot zes uur, wat niet voldoende is voor een volledige visdag (die wel twaalf tot veertien uur kan duren), laat staan voor visreizen van meerdere weken. Verbetering van het ontwerp en de efficiëntie van de vaartuigen is even belangrijk.

5. Toekomstvisie voor gezonde visbestanden én een levensvatbare visserij in de EU

5.1. De afgelopen jaren heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité strategische visies ontwikkeld op verschillende gebieden: een alomvattend voedselbeleid⁽¹⁶⁾, duurzame plattelands- en stadsontwikkeling⁽¹⁷⁾ en de welzijnseconomie⁽¹⁸⁾. Het is tijd dat het EESC ook een alomvattende langetermijnvisie voor een duurzame visserijsector in de EU ontwikkelt, een visie die, samen met alle inspanningen op het gebied van biodiversiteit, duurzaam voedselbeleid, gezondheid en welzijn, goede arbeidsomstandigheden, duurzame plattelands- en stadsontwikkeling en strategische autonomie, de EU ertoe verbindt de sector koolstofvrij te maken om de economische levensvatbaarheid te garanderen die nodig is om te voldoen aan de Europese Green Deal en de Agenda 2030 uit te voeren. Overeenkomstig de strategie van de FAO voor blauwe transformatie en in de context van de bredere oproep van het EESC voor een Europese Blue Deal, wijst het EESC op de noodzaak om de bijdrage van aquatische voedselsystemen aan gezonde, veilige, voedzame en betaalbare voeding voor iedereen te waarborgen en op duurzame wijze te vergroten, met als uiteindelijk doel de EU-markt minder afhankelijk te maken van de invoer van vis.

5.2. Het EESC wil dit verkennend advies aangrijpen om de kwestie decarbonisatie in een breder strategisch kader te plaatsen. Een alomvattende aanpak voor een duurzame visserijsector moet gebaseerd zijn op de volgende zes pijlers:

5.2.1. Biodiversiteit

In overeenstemming met SDG 14 inzake "leven in het water" en in verband met het historische COP15-akkoord over biodiversiteit⁽¹⁹⁾ bevestigt het EESC zijn niet-aflatende inzet voor de instandhouding van gezonde en productieve visbestanden en de bevordering van andere biodiversiteitsgerelateerde aspecten van de visserijsector. Alle commercieel geëxploiteerde soorten moeten binnen de kortst mogelijke termijn de maximale duurzame opbrengst (MDO) of een hoger niveau bereiken, op een manier die verenigbaar is met het behoud van de economische levensvatbaarheid op lange termijn van de verschillende vissersvloeden. In dit verband moeten wetenschappers die de beoordelingen van de Internationale Raad voor het onderzoek van de zee (ICES) en het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de visserij (WTECV)

⁽¹³⁾ <https://www.ices.dk/news-and-events/news-archive/news/Pages/InnovativeFishingGear.aspx>

⁽¹⁴⁾ <https://fishingforlitter.org/>

⁽¹⁵⁾ NSAC Advice Ref. 17-2122. NSAC-advies over het koolstofvrij maken van de vissersvloot.

⁽¹⁶⁾ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de bijdrage van het maatschappelijk middenveld aan de ontwikkeling van een alomvattend voedselbeleid in de EU (initiatiefadvies) (PB C 129 van 11.4.2018, blz. 18).

⁽¹⁷⁾ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité — Naar een alomvattende strategie voor duurzame plattelands- en stadsontwikkeling (initiatiefadvies) (PB C 105 van 4.3.2022, blz. 49).

⁽¹⁸⁾ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de duurzame economie die we nodig hebben (initiatiefadvies) (PB C 106 van 31.3.2020, blz. 1.).

⁽¹⁹⁾ Besluit 15/4, mondiaal biodiversiteitskader van Kunming-Montreal.

uitvoeren, over de nodige middelen beschikken om de ontbrekende gegevens te kunnen aanvullen. Bij gebrek aan voldoende wetenschappelijke gegevens moet het voorzorgsbeginsel systematisch worden toegepast op het beheer van de visbestanden, met inbegrip van de vermindering van de vangsten wanneer wetenschappers dit aanbevelen. Waar nodig omvatten sloopregelingen, waaraan voldoende begrotingsmiddelen worden toegewezen om de omvang van de vloot aan te passen aan de beschikbare vangstmogelijkheden, omscholingsmogelijkheden voor bemanningsleden.

5.2.2. Decarbonisatie

De visserijsector van de EU moet zich ertoe verbinden in 2050 CO₂-neutraliteit te bereiken door te voldoen aan de energietransitiedoelstellingen die door de Europese Unie zijn vastgesteld en door innovatie en technologie worden ondersteund. Een uitgebreide studie naar de stand van de techniek en de beschikbare technologieën is een eerste stap in de richting van een maatoplossing (geen one-size-fits-all) voor elk vlootsegment.

5.2.3. Billijke beloning, veiligheid en arbeidsomstandigheden

Vissers moeten de nodige instrumenten en richtsnoeren krijgen om zich te richten op de op handen zijnde en noodzakelijke transitie, maar zij moeten ook steun krijgen, zowel met het oog op het koolstofvrij maken van hun activiteiten als in het kader van bredere structurele transformatieprocessen. Het is met name zaak om vissersvaartuigen te vernieuwen teneinde de leefbaarheid, leefomstandigheden en veiligheid aan boord te verbeteren, zodat de sector aantrekkelijker wordt en generatievernieuwing mogelijk wordt gemaakt. Andere noodzakelijke verbeteringen met het oog op het koolstofvrij maken van de visserij omvatten de overschakeling van aandrijf- en hulpsystemen op geavanceerdere en efficiëntere systemen, en het gebruik van modern, energie-efficiënt en selectief vistuig dat geen negatieve gevolgen (of verwaarloosbare gevolgen) heeft voor de gezondheid en de biodiversiteit van het ecosysteem in algemene zin. Hiervoor is een uitgebreide studie op EU-niveau nodig naar de technologieën die beschikbaar zijn voor de energietransitie in de visserij en de aquacultuursector, en de kosten en baten daarvan voor elk vlootsegment, rekening houdend met de nationale omstandigheden. Herscholing en bijscholing van de beroepsbevolking is al even belangrijk, zodat werknemers in de maritieme industrie worden opgeleid voor en voorbereid op de energietransitie (in overeenstemming met de Europese vaardighedenagenda voor duurzaam concurrentievermogen, sociale rechtvaardigheid en veerkracht). Gezien de precaire economische situatie van de visserijsector in veel delen van Europa en de voortdurende inkrimping van de vloot, moeten strategische plannen en instrumenten worden ontwikkeld om het concurrentievermogen van de sector te verbeteren en de ontwikkeling en innovatie ervan te ondersteunen om bij te dragen tot een billijke levensstandaard voor al wie afhankelijk is van visserijactiviteiten.

5.2.4. Landelijke en afgelegen kustgebieden

Hoewel diversificatie en gedeeltelijke omschakeling naar andere activiteiten (zoals de recreatievisserij of andere sectoren van duurzaam toerisme) mogelijk zijn wanneer de ruimtelijke ordening dit toelaat, blijft de visserijsector in veel kustgebieden en -plaatsen onmiskenbaar de belangrijkste bron van werkgelegenheid en inkomen, niet alleen voor het personeel aan boord van vissersvaartuigen, maar ook voor werknemers in alle aanverwante sectoren en diensten. Stopzetting van visserijactiviteiten zou niet alleen leiden tot een achteruitgang en geleidelijke ontvolking van deze regio's, maar ook tot een onomkeerbaar verlies van het culturele erfgoed dat de essentie van onze Europese samenlevingen bepaalt. Alle betrokken actoren moeten ertoe bijdragen om de visserij in een positiever daglicht stellen. Bovendien kan de aquacultuur op het land nieuwe economische kansen bieden voor plattelandsgebieden.

5.2.5. Gezonde en duurzame voedingspatronen

Duurzame visserij levert dierlijke eiwitten die niet alleen de laagste koolstofvoetafdruk, maar ook uitstekende voedingseigenschappen hebben. Terwijl de Europeanen er wat hun vleesconsumptie betreft goed aan zouden doen om kwaliteit te verkiezen boven kwantiteit, ligt de consumptie van vis doorgaans lager dan aanbevolen. Overheden moeten een prioriteit maken van het bevorderen van de consumptie van vis tegen betaalbare prijzen voor de hele bevolking, bijvoorbeeld door het stimuleren van een grotere waardering voor minder bekende soorten. Als hoeksteen van een gezond en evenwichtig voedingspatroon⁽²⁰⁾ zou vis in aanmerking moeten komen voor een verlaagd btw-tarief.

5.2.6. Strategische autonomie en de rol van de aquacultuur

De Europese Unie importeert driekwart van de consumeerde vis. Nog afgezien van het gebrek aan handelsevenwicht is er het probleem van de ongelijke gezondheids garanties van deze invoer, die niet "van net tot bord" traceerbaar is. Om dit te verhelpen moet de EU bilaterale en multilaterale handelsinstrumenten gebruiken om alleen duurzame visserijproducten in te voeren uit derde landen waar normen gelden die gelijkwaardig zijn aan de EU-normen, zodat eerlijke concurrentie onder gelijke voorwaarden gewaarborgd wordt. Ook de aquacultuursector heeft een onmiskenbaar potentieel om aan de behoeften van de EU-visserijmarkt te voldoen. Duurzame groei kan worden bereikt door ruimte te bieden voor nieuwe

⁽²⁰⁾ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de bevordering van gezonde en duurzame voeding in de EU (initiatiefadvies) (PB C 190 van 5.6.2019, blz. 9).

activiteiten door middel van een adequate ruimtelijke ordening en door een stroomlijning van vergunningsprocedures, waarbij vaak verschillende overheidsdiensten of zelfs verschillende overheidsniveaus (nationaal, regionaal, lokaal) betrokken zijn. Wil de EU haar voedselsoevereiniteit waarborgen, dan moet elke kans om de productie van vis en schaal- en schelpdieren op duurzame wijze te verhogen, worden aangegrepen.

Brussel, 12 juli 2023.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE
