



TALEPAPIR

”Det talte ord gælder”

Spørgsmål AD

Mener ministeren, at Fiskeristyrelsen har levet op til intentionerne fra 2004 om at beskytte havmiljøet ved at begrænse motorkraften i fiskerflåden? Hvad vil ministeren gøre for at sikre, at Fiskeristyrelsen fremadrettet håndhæver lovgivning og bekendtgørelser på en måde, hvor ulovligheder bliver sanktioneret, og beskyttelsen af vores hårdt pressede havmiljø bliver sikret? Der henvises til artiklen ”Styrelse fjernede i al hemmelighed regel, der skulle beskytte havmiljøet”, nyheder.tv2.dk, den 17. marts 2024.

Svar

Tak for spørgsmålet.

Indledning

En effektiv fiskerikontrol er vigtig for at sikre, at der bliver taget vare på vores havmiljø og fiskeressourcer. Det gælder også for kontrollen med fiskefartøjers motorkraft.



TALEPAPIR

Noget tyder på, at Fiskeristyrelsens forvaltning af motorkraftområdet ikke har været tilfredsstillende.

Det har der været fokus på i den seneste tid. Både fra Folketingets partier og i medierne.

Det er vigtigt for mig, at der bliver taget hånd om sagen. Det er en prioritet for mig, og arbejdet er allerede i gang.

Fiskeristyrelsen foretager nu en grundig gennemgang af sagen. Gennemgangen forventes at foreligge inden sommerferien i år.

Derudover har statsrevisorerne bedt Rigsrevisionen om at gennemføre en større undersøgelse af Fiskeristyrelsens tilsyn med muslingefiskeriet i Limfjorden. Det hilser jeg velkomment.

Der er med andre ord forskellige forløb i gang med henblik på nærmere at afdække, hvad der er op og ned i denne sag.



TALEPAPIR

Men lad mig slå fast med det samme: Hvis det viser sig, at forvaltningen af motorkraftområdet ikke har været tilfredsstillende, så er det selvfølgelig ikke godt nok. Og så skal der rettes op på det.

Reglerne om fiskefartøjers motorkraft

Lad mig starte med at sætte rammen for de regler, vi taler om.

Regulering af fiskefartøjers motorkraft er et af instrumenterne i EU's fiskeripolitik, som anvendes til at kontrollere fiskeriindsatsen.

Et fartøjs motorkraft har betydning for, hvilke redskaber fiskefartøjet kan benytte. Jo større motorkraft, des større og tungere redskab er det muligt at fiske med.



TALEPAPIR

Der er i EU-reglerne ikke bestemmelser om, hvor stor motorkraft det enkelte fiskefartøj må have. Men hvert medlemsland – og dermed også Danmark – er underlagt et loft for, hvor stor den samlede motorkraft i fiskeflåden i den enkelte medlemsstat må være.

Ud over EU-reglerne har vi i Danmark også nationale begrænsninger for fiskefartøjernes motorkraft. Eksempelvis er det i Limfjorden kun tilladt for muslingefartøjer at have en maskineffekt på 130 kW.

EU-arbejdsgruppe om motorkraft

Kontrol med fartøjers motorkraft er et relativt teknisk kompliceret område. Og på tværs af EU's medlemsstater er det et område, der giver anledning til udfordringer.

Det er EU-Kommissionen opmærksom på og har derfor også fokus på området.



TALEPAPIR

Der er i det lys nedsat en arbejdsgruppe i EU-regi, som skal udarbejde tekniske retningslinjer for kontrollen af motorkraft. Det er forventningen, at arbejdsgruppen vil fremlægge disse retningslinjer inden sommerferien.

Når de fælles retningslinjer foreligger, skal vi se på, hvordan vi bedst sikrer, at retningslinjerne bliver reflekteret i det danske regelsæt.

Reglen om nedbremsningsforbud fra 2004

I 2004 blev der i Danmark indført et nationalt forbud mod det, der kaldes nedbremsning af motorer. Formålet var at sikre, at registreringen af en motors effekt er korrekt, så overholdelsen af EU-reglerne om den samlede nationale kapacitet kan understøttes, og så det modvirkes, at fartøjer sejler med for høj motorkraft.

Danmark er, så vidt jeg er orienteret, fortsat den eneste medlemsstat, som har indført en sådan regel om nedbremsningsforbud.



TALEPAPIR

Fiskeristyrelsens forvaltning

Desværre er der noget der tyder på, at Fiskeristyrelsens forvaltning af motorkraftområdet ikke har været tilfredsstillende. Det gælder også i forhold til det nationale nedbremsningsforbud.

De oplysninger, som er kommet frem i mediernes dækning af sagen, giver anledning til, at vi får set grundigt ned i sagen. Jeg tager sagen alvorligt, og jeg er optaget af, at vi kommer helt til bunds.

Konstaterede problematiske forhold

For det første er der noget, der tyder på, at kontrollen af fartøjers motorkraft har været mangelfuld. Fiskeristyrelsen begyndte reelt først at føre kontrol med motorkraft i 2019. Det skete efter et påbud fra EU-Kommissionen, som mange andre medlemsstater også fik. Det betyder, at der i en lang årrække ikke er blevet udført kontrol med området.

Det er ikke tilfredsstillende.



TALEPAPIR

Et andet element i sagen handler om rækkevidden af det danske nedbremsningsforbud. Indtil 2022 havde Fiskeristyrelsen én forståelse af forbuddet, og den forståelse blev så ændret af styrelsen i 2022.

Den ændrede forståelse blev imidlertid ikke offentliggjort.

Baggrunden og grundlaget for denne ændring er et af de temaer, som vil blive nærmere belyst i Fiskeristyrelsens grundige gennemgang.

Men jeg vil gerne allerede nu og helt uafhængigt af gennemgangen understrege, at hvis der sker ændringer i måden, regler forvaltes på, skal det naturligvis kommunikeres klart ud, så der er transparens i forvaltningen. Det er ikke sket i dette tilfælde, og det er ikke tilfredsstillende.



TALEPAPIR

Uafklarede forhold

Der er også andre forhold, som er blevet kritiseret i forbindelse med denne sag, og der er flere spørgsmål, som er relevante at rejse i den forbindelse.

Det skal der tages hånd om. På en række punkter er det dog for tidligt at drage endegyldige konklusioner. Der er generelt behov for at belyse sagen nærmere, og det arbejde er som nævnt i gang. Både i Fiskeristyrelsen og hos Rigsrevisionen.

Suspendering af kontrollen

Fiskeristyrelsen valgte i 2023 at indstille kontrollen med motorkraft. Styrelsen har oplyst, at det skyldtes opstået tvivl om målemetoder, og dermed om der var sket overtrædelser af reglerne.

Jeg har noteret mig, at Fiskeristyrelsen nu vil genoptage kontrollen med motorkraft.



TALEPAPIR

Jeg mener dog, at der under alle omstændigheder er behov for at belyse, om Fiskeristyrelsens beslutning om at suspendere kontrollen var sagligt begrundet.

Det spørgsmål ved vi mere om, når vi har modtaget Fiskeristyrelsens grundige gennemgang.

Manglende sanktionering af overtrædelser

Ifølge mediernes dækning af sagen har der også været tilfælde, hvor Fiskeristyrelsens behandling af mulige overtrædelsessager ikke er blevet håndteret korrekt.

Det medførte angiveligt, at styrelsen ikke kunne konstatere, hvorvidt der var tale om overtrædelser eller ej.

Det siger sig selv, at det helt klare udgangspunkt må være, at overtrædelser af reglerne bliver sanktioneret.



TALEPAPIR

Har forvaltningen levet op til intentionen med reglen?

I samrådsspørgsmålet spørges ind til, om forvaltningen har levet op til intentionerne fra 2004 om at beskytte havmiljøet ved at begrænse motorkraften.

Noget tyder på, at forvaltningen af motorkraftområdet ikke har været tilfredsstillende. Det skal der rettes op på, men det er for tidligt at drage håndfaste konklusioner.

Det ændrer dog ikke ved, at fiskeri med større motorkraft end tilladt ikke er acceptabelt.

Og det ændrer heller ikke ved, at Fiskeristyrelsen har oplyst, at styrelsen har konstateret fejl og mangler i forvaltningen af området.



TALEPAPIR

Fremtidig håndhævelse af reglerne

Fiskeristyrelsen er i gang med at foretage en grundig gennemgang af hele området. Den vil bl.a. omfatte en beskrivelse af udviklingen i forvaltningen, udførelsen af kontroller og håndtering af overtrædelsessager.

Er der regler, som er vanskelige at håndhæve effektivt, må vi se på, hvordan vi kan ændre dem, så vi sikrer en effektiv kontrol. Det gælder helt generelt og ikke kun i forhold til nedbremsningsforbuddet.

Viser den grundige gennemgang, at der er behov for at tilpasse måden, vi forvalter området på, skal der selvsagt også rettes op på det hurtigst muligt.

Det er vigtigt at se på hele området i en sammenhæng, så vi sikrer, at havmiljøet beskyttes, og at reglerne er meningsfulde og administrerbare, og at de overholdes.



TALEPAPIR

Afrapporteringen fra EU-arbejdsgruppen vil forhåbentlig også give os et bedre grundlag for at kunne tilrettelægge en mere effektiv kontrol.

Afrunding

Til slut vil jeg gerne gentage, at jeg er optaget af, at vores havmiljø beskyttes, og at reglerne følges.

Det er også centralt, at vi har en forvaltning, som er transparent, og som naturligvis agerer i overensstemmelse med både EU og nationale regler.

Jeg ser frem til at modtage Fiskeristyrelsens grundige gennemgang af området.

Det er min forventning, at den vil give os det nødvendige overblik over, hvor der er behov for at sætte ind.



TALEPAPIR

Og hvis Fiskeristyrelsens grundige gennemgang viser, at reglerne ikke har været forvaltet tilfredsstillende, vil jeg bede om en undersøgelse af, om dette kan have belastet havmiljøet i Limfjorden.

Hvis en sådan undersøgelse viser, at forvaltningen af området har haft negative konsekvenser for havmiljøet, vil jeg tage initiativ til kompenserende tiltag.

Det kan allerede tages op ved de kommende forhandlinger om opfølgning på Fiskerikommissionens anbefalinger samt i forbindelse med udmøntningen af havplanen.

Sammen med Folketingets partier vil jeg følge op på sagen og tage stilling til, om der er grundlag for at tage initiativer for at styrke forvaltningen på området.

Tak for ordet.