

Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug
og Fiskeri

Den 11. april 2007

./ . Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering ministerens talepunkt fra samrådet i Fødevareudvalget den 11. april 2007, samrådssp. BD.

Med venlig hilsen

Jakob Munkhøj Nielsen
ministersekretær

**Tale
Til
Samråd
Den 11. april 2007
Ny Regulering - Mindre Aktive Fartøjer – Kystfiskerfartø-
jer
(FLF alm. Del spm. BD)
[Det talte ord gælder]**

Spørgsmål:

”Vil ministeren oplyse i forlængelse af ministerens svar på FLF alm. Del – spørgsmål 216, om konsekvenserne for MAF-fiskere, hvis de overgår til FKA-ordningen, er de samme konsekvenser, som gruppen af kystfiskere har haft siden indførelsen af FKA-ordningen”

Talepunkt:

Inden jeg går nærmere ind på besvarelsen mener jeg, at det vil være nyttigt at præcisere, hvad der karakteriserer de forskellige fartøjskategorier.

I ordningen om Ny Regulering er de fartøjer, der i referenceårene har fisket de arter, der omfattet af Ny Regulering, delt op på grundlag af fartøjernes omsætning i referenceperioden – den såkaldte historik.

Alle fartøjer med en omsætning over FØI-grænsen [omkring 220.000 kr.], som har fisket FKA-arterne er indplaceret som **FKA-fartøjer**. FØI-grænsen er det niveau Fiskeriøkonomisk Institut har fastlagt for gruppen af de fartøjer, der indgår i regnskabsstatistikken.

FKA-fartøjer kan være både over og under 17 meter. FKA-fartøjer, som er op til 17 meter kan vælge – dvs. de bestemmer selv – om de vil tilmelde sig kystfiskerordningen. Ved en tilmelding til kystfiskerordningen får fartøjerne tildelt en ekstra årsmængde torsk og tunge. Disse fartøjer er FKA-kystfiskerfartøjer, og udgør således en delmængde af FKA-fartøjerne.

En anden fartøjsgruppe i Ny Regulering er de **Mindre Aktive Fartøjer** - de såkaldte MAF-fartøjer. Forskellen på et FKA-fartøj og et MAF-fartøj er aktivitetsniveauet i referenceårene. **Alle** MAF-fartøjer har en omsætning på un-

der FØI-grænsen og mange MAF-fartøjers aktivitetsniveau i referenceperioden er yderst beskedent.

Et FKA-fartøj kan efter Ny Regulering fiske de FKA-andele, som er tildelt fartøjet på baggrund af dets historik.

FKA-fartøjer havde i historikperioden en årlig omsætning, der gav et selvstændigt erhvervsgrundlag. Grundlaget for at blive FKA-fartøj var en omsætning over FØI-grænsen eller en tilladelse, fordi fartøjsejeren efter ansøgning kunne påvise, at der forelå et selvstændigt erhvervsgrundlag. Alle FKA-fartøjer kan bruge de muligheder, der ligger i ordningen med Ny Regulering. Det vil sige sammenlægning af kvoteandele osv.

Et MAF-fartøj kan deltage i rationsfiskeriet på grundlag af de mængder som den samlede gruppe af MAF-fartøjer hidtil har fisket på i referenceperioden. Der er ikke givet det enkelte MAF-fartøj en individuel mængde. Dette ville typisk heller ikke være til fordel for fartøjet, da der for et Mindre Aktive Fartøj netop har været et begrænset fiskeri på FKA-arterne.

Der er i indkaldelsen til dette samråd henvist til besvarelsen af spørgsmål 216. Dette spørgsmål blev stillet i forlængelse af det åbne samråd den 14. marts 2007, hvor hovedemnet var Mindre Aktive Fartøjer, - de såkaldte MAF-fartøjer.

I spørgsmål 216 blev jeg bedt om at redegøre for fordele og ulemper, hvis den gældende ordning skulle ændres og der skulle gives mulighed for at MAF-fiskere overgår til FKA-ordningen.

Som det fremgik af svaret, må fordele og ulemper for den enkelte MAF-fisker afhænge af hans egen situation, herunder forventninger og ønsker til fremtiden. Hvis en MAF-fisker ønsker at komme ud af fiskeriet og fartøjet har haft et forholdsvis godt fiskeri, ville det formentlig være en fordel for den pågældende at overgå til FKA-ordningen, da fartøjet så kunne sælges med tilhørende fartøjskvoteandele.

Omvendt vil den MAF-fisker, der ønsker at fortsætte fiskeriet typisk have større muligheder, hvis han fortsætter i rationsfiskeriet, end hvis han udelukkende skulle fiske på sin egen beskedne historik og udelukkende på de fiskearter, som fartøjet har historik på. I rationsfiskeriet vil MAF-fartøjet derimod kunne deltage i rationsfiskeriet på alle FKA-arterne. Det vil formentlig af mange MAF-fiskere blive betragtet som en fordel.

Hvis MAF-fartøjerne indsluses i FKA-ordningen og fartøjejerne får mulighed for at sælge fartøjet med fiskerettigheder, er det nærliggende at forvente, at dette vil give anledning til en reduktion af antallet af MAF-fartøjer. Denne formodning har sammenhæng med, at et meget stort antal af ejerne af MAF-fartøjerne har en begrænset afhængighed af fiskeriet. Ca. halvdelen af MAF-fartøjerne ejes af bierhvervsfiskere. Der kan naturligvis også være MAF-fartøjer, hvor ejerne af forskellige andre grunde har drevet et beskedent fiskeri.

Jeg bliver nu spurgt, om de mulige konsekvenser for MAF-fiskerne, hvis de overgår til en FKA-ordning er de samme, som gruppen af kystfiskere har haft siden indførelsen af FKA-ordningen.

Jeg bliver altså nød til at sige, at det ikke er muligt at foretage sådanne sammenligninger.

Når der tales om FKA-kystfiskerfartøjer, taler vi jo - i modsætning til MAF-fartøjer - om fartøjer, der er indplaceret som FKA-fartøjer. Dvs. fartøjets omsætning er så høj, at det er vurderet, at den svarer til et selvstændigt erhvervsgrundlag.

FKA-fartøjer, der kan melde sig til kystfiskerordningen, er højst 17 meter. De fartøjer, der vælger ordningen påtager sig et vilkår om, at de FKA-andele, som fartøjet disponerer over, kun kan overføres til andre fartøjer, der er optaget i kystfiskerordningen.

Sammenfattende mener jeg, at det ikke er muligt at drage paralleller mellem FKA-kystfiskere og Mindre Aktive Fartøjer, da tildelingsgrundlaget er forskelligt.

Med hensyn til de spørgsmål, der oprindeligt blev rejst om, hvorvidt MAF-fartøjerne skulle have mulighed for at overgå til FKA-ordningen, har jeg noteret mig, at jeg ikke siden vores seneste samråd om disse spørgsmål har modtaget nogen anmodning fra gruppen af MAF-fiskere om at overveje at skabe denne mulighed.