

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri



Folketingets Udvalg for Fødevarer,
Landbrug og Fiskeri

København, den 30. juli 2009
Sagsnr.: 16669/521552

Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har i brev af 1. juli 2009 stillet følgende spørgsmål nr. 418 (Alm. del) som hermed besvares.

Spørgsmål 418:

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 14. juni 2009 fra Landsforeningen Levende Hav, jf. FLF alm. del – bilag 326.”

Svar:

Jeg skal henvisse til det følgende, der punkt for punkt kommenterer henvendelsen fra Landforeningen Levende Hav.

Punkt 1. Misbrug af EU's nye oliestøtteprogram

Den såkaldte brændstoftpakke er baseret på en EU forordning om støtte til fiskeriet til omstrukturering i forbindelse med den økonomiske krise (Rådets forordning (EF) nr. 744/2008 af 24. juli 2008 om et midlertidigt særligt initiativ til fremme af omstrukturen af EF-fiskerflåderne, som er berørt af den økonomiske krise).

Der er tale om en ekstraordinær foranstaltning i den særligt vanskelige situation som er opstået som følge af høje brændstofpriser samt vanskelige markeds- og finansieringsforhold.

Forordningen indeholder en række muligheder som ikke alle bliver anvendt i Danmark. F.eks. anvender vi ikke muligheden for tilskud til midlertidig oplægning af fartøjer og vi anvender heller ikke ordningen med tilskud til delvis ophør (ved en fejl benævnt ”delvis oplægning” i forordningen). Den danske ordning anvender foranstaltninger som kan medvirke til at fiskeriet får en bedre struktur og dermed en mere langsigtet tilpasning.

Foranstaltningerne omfatter:

- Energieffektive investeringer i eksisterende fartøjer
- Energisyn af eksisterende fartøjer
- Pilotprojekter (energieffektiv teknologi)
- Ophugning og modernisering via flådetilpasningsplaner

Tilskud til ophugning er således kun en del af den samlede pakke på ca. 245 mio. kr. i 2009-2010.

Den ordning med ”delvis oplægning” som Levende Hav omtaler, anvendes ikke i Danmark. Den ophugningsordning, der indgår i brændstofpakken, giver slet ikke mulighed for at genanvende kapacitet der tages ud med støtte. Det er ydermere et krav at den støtte der modtages til ophugning skal geninvesteres i en omstilling af fiskeriet. Hvis investeringen anvendes til nye fartøjer, skal der tages tilsvarende kapacitet ud af fiskeriet uden støtte. Ordningen vil derfor medføre en reel reduktion i fiskerflådens nominelle størrelse målt i kW og tonnage, og dermed vil størrelsen af den flåde der har adgang til at fiske blive formindsket. Det er rigtigt at ophugningen ikke fjerner konkrete fangstrettigheder. Uanset om disse er fordelt i form af fartøjskvoteandele (FKA) eller på andre måder, er formålet med ophugningsordningen ikke at reducere disse rettigheder, som er tildelt Danmark for den samlede fiskerflåde. Men ved at gøre flåden mindre reduceres det økonomiske incitament og den tekniske mulighed for at der udøves et for højt fiskeritryk.

De fartøjer, der hugges op med støtte, skal dokumentere at de har fisket et antal havdage i de seneste to år og at de var driftsklare da ordningen blev vedtaget i EU. Endvidere skal de hidtidige brændstofomkostninger udgøre mindst 30 % i gennemsnit for flådetilpasningsplanen.

Ansøgerne skal med en omstruktureringsplan kunne vise at det samlede projekt med ophugning, modernisering og geninvestering betyder en brændstofbesparelse på mindst 30 %.

Punkt 2. Koncentrering af kvote på enkelt fartøj

Landsforeningen Levende Hav nævner i sin henvendelse, at Fiskeridirektoratet i juni 2009 gennemførte en hastehøring af Erhvervsfiskeriudvalget. Høringen vedrørte dispensation fra reglen i Reguleringsbekendtgørelsens § 100, om at der til et enkelt fartøj kun må knyttes 20 % af sildekvoten i Kattegat. Baggrunden var, at der var fremsat ønske fra en fisker om at sammenlægge kvoter fra to fartøjer, som den pågældende ejer, på et fartøj. Dette fartøj ville derved komme til at have rådighed over 34 % af sildekvoten i Kattegat.

Sammenlægningen af de to fartøjer skulle ske som led i en omstrukturering under den såkaldte brændstofpakke. Da ansøgningsfristen til ordningen udløb få dage efter, og ansøgeren ikke kunne indgå kontrakt om et nyt fartøj, før vedkommende vidste, om kvoteandelene kunne sammenlægges på det nye fartøj, var det nødvendigt at behandle sagen ekstraordinært hurtigt.

Fiskeridirektoratet gav efter omstændighederne tilladelse til at dispensere fra reglen, da der ikke skete nogen ændring i ejerforholdene ved sammenlægningen af kvoterne. Før var kvoterne fordelt på flere fartøjer ejet af samme fisker, de bliver nu samlet på et enkelt fartøj. Fiskeren har derfor ikke fået rådighed over flere sild i Kattegat, end han havde før sammenlægningen.

Punkt 3. Muslinge- og østersfiskeriet

Det anføres i skrivelsen fra Landsforeningen Levende Hav, at Fødevarøkonomisk Institut har vurderet, at de 51 eksisterende tilladelser til at fiske blåmuslinger i Limfjorden vil blive samlet på syv store fartøjer på baggrund af det nye regelsæt om overdragelighed af fartøjstilladelsesandele (FTA).

Fødevarøkonomisk Institut (FØI) har imidlertid ikke vurderet, at tilladelserne vil blive samlet på syv fartøjer. Institutet har foretaget en beregning af de økonomiske konsekvenser under forskellige scenarier for muslingefiskeriet.

FØI har overfor Fiskeridirektoratet oplyst, at der på et seminar om Limfjorden i juni 2009 mundtligt blev redegjort for en analyse vedrørende blåmuslingefiskeriet i fjorden. Analysen omfatter en undersøgelse af de økonomiske konsekvenser af en række scenarier i forbindelse med en tilpasning af muslingefiskeriet til de miljømål, som fremgår af miljømålsloven.

FØI har som led i undersøgelsen foretaget en beregning af konsekvenserne ved indførelsen af overdragelige muslingetilladelser og har i den forbindelse indlagt en række forudsætninger for beregningen herunder om størrelsen af den samlede kvote for blåmuslinger, om fartøjerne lastekapacitet og om antallet af fiskedage m.v. Under forudsætning af, at den samlede kvote er mindre end halvdelen af den kvote, der har været gældende frem til de seneste år, vurderes det, at syv fartøjer af samme type som de eksisterende nyeste muslingefartøjer ville kunne lande hele kvoten.

Fødevarerministeriet forventer, at indførelsen af et FTA-system vil føre til færre fartøjer end de 51, der eksisterede ved udstedelsen af reglerne om overdragelighed. Det skal dog bemærkes, at reglerne om fartøjstilladelsesandele indtil videre kun giver mulighed for sammenlægning af højst to tilladelser på et fartøj.

Fødevarerministeriets forpligtelser i forhold til miljøet, bl.a. som følge af EU's naturbeskyttelsesdirektiver berøres ikke af overdrageligheden af muligheden for at fiske blåmuslinger eller østers. Fødevarerministeriet har fortsat frihed til at tilpasse regler, vilkår m.v. i de aktuelle tilladelser, der udstedes. Der er således fortsat mulighed for, at Fiskeridirektoratet kan gribe ind, indskrænke eller helt forbyde et bestemt fiskeri i et område.

Det fremgår udtrykkeligt af bekendtgørelse nr. 371 af 15. maj 2009 om tilladelse til fiskeri efter muslinger og østers herunder om overdragelige fartøjstilladelsesandele, at regler og vilkår om muligheden for at udøve muslinge- og/eller østersfiskeri fastsættes på grundlag af fiskeriloven og Det Europæiske Fællesskabs direktiver og beslutninger, herunder om fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger.

I den forbindelse varetages bl.a. bestandssituationen og hensynet til beskyttelse og op-
hjælpning af levende ressourcer samt beskyttelse af det omgivne miljø og andet dyre- og planteliv. Det indebærer desuden, at der skal gennemføres miljøkonsekvensvurderinger i henhold til habitatdirektivets bestemmelser om forvaltning i de internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000), ligesom Danmarks forpligtelser i forhold til vandrammedirektivet skal overholdes.

Punkt 4. FKA

FKA systemet har givet større fleksibilitet for fiskerne. I FKA systemet tildeles der årsmængder baseret på kvoteandelen, så fiskeren selv kan planlægge, hvornår vedkommende ønsker at fange sin fisk. Hermed kan fiskeren vælge at blive hjemme, hvis det er dårligt vejr, eller vente med at fange fisken til senere på året, hvis priserne er lave i starten af året. Før havde fiskeren kun en kort periode til at fange den udmeldte ration i, uanset hvordan f.eks. priserne og vejret var, og havde derfor heller ikke muligheden for selv at planlægge fiskeriet optimalt.

Da fiskerne nu har mulighed for bedre planlægning af fangstrejserne i overensstemmelse med sæson og markedsefterspørgsel, vil de selv kunne beslutte at fiske på de mest hensigtsmæssige tidspunkter af året, hvor fisken også har den bedste størrelse og kvalitet.

Desuden har fiskerne mulighed for at melde sig i en pulje, og på den måde få adgang til andre puljemedlemmers årsmængder af de kvoter, der er tilmeldt puljen, så de ikke er begrænset af de årsmængder, som det enkelte fartøj selv disponerer over. Det er mit klare indtryk, at de fleste fiskere er tilfredse med disse muligheder og benytter den fleksibilitet, som puljerne repræsenterer.

Der er mange faktorer som spiller ind, når prisen på fisk fastsættes, herunder f.eks. udbud og efterspørgsel, valutakurser, samt prisen på andre markeder, både det europæiske marked og verdensmarkedet. For eksempel er torskepriserne i øjeblikket formentlig påvirket af et stort udbud af torsk fra Barentshavet. Købekraften hos forbrugerne medvirker pt. også til at presse priserne ned.

For en nærmere gennemgang af prisudviklingen for forskellige fiskearter, kan jeg henvise til kapitel 4 i "Fiskeriets Økonomi 2009" (www.foi.life.ku.dk/Publikationer/Rapporter), som for nylig er udgivet af Fødevarerøkonomisk Institut. Her beskrives i detaljer hvilke faktorer, der generelt, og i den aktuelle situation, påvirker prisen på fisk.

Eva Kjer Hansen

/Jakob Munkhøj Nielsen