

## Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri



Folketingets Udvalg for Fødevarer,  
Landbrug og Fiskeri

København, den 25. september 2009  
Sagsnr.: 17372/544544

Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har i brev af 2. September 2009 stillet følgende spørgsmål nr. 457 (Alm. del) som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

### **Spørgsmål 457:**

”Ministeren bedes redegøre for, hvilken kontrol og dokumentation, der foreligger for, at fiskefartøjer, der har skiftet motor inden for de 1½ år, ikke har fået en motor med større motorkraft og dermed aktuelt har en maskinkraft, der er større, end hvad der er lovligt”.

### **Svar:**

Fiskeridirektoratet har over for mig oplyst, at direktoratet, til ejerne af alle danske fiskefartøjer, hvert år fremsender et fartøjsregisterskema med fortrykte data vedrørende fartøjet, herunder motoreffekten. Ejerne af fartøjerne er forpligtiget til at returnere skemaet til Fiskeridirektoratet, hvis der er ændrede forhold omkring de oplysninger, som direktoratet har registreret.

Hvis et fiskerfartøjs motoreffekt bliver ændret i forhold til de oplysninger, der er registreret i Fiskeridirektoratets Fartøjsregister, har fartøjets ejer desuden en pligt til at meddele dette til Fiskeridirektoratet senest 30 dage efter, at ændringerne er foretaget.

Kontrol af, hvorvidt et fiskerfartøjs oplyste motorkraft også er den reelle, har i mange år været vanskelig, og er det fortsat. Fiskeridirektoratets kontrolpersonale kan ikke måle en motors effekt, men kan alene foretage en kontrol af de oplysninger, der fremgår af de til fiskerfartøjerne officielt udfærdigede dokumenter (målebreve og tilsynsbog mv.).

Det var tidligere en nemmere opgave at kontrollere en motors nedbremsning, idet dette typisk var foretaget via en fysisk plombering af visse maskinelle funktioner, f.eks. ved anordninger som begrænsede brændstofflørslen.

På nyere motorer benyttes imidlertid det, der kaldes chiptuning. Dette er et indgreb i motorens elektroniske styring, som typisk foretages af motorfabrikken eller dennes forhandlere ved hjælp af en bærbar computer.

Spørgsmålet om kontrol af fiskerfartøjers motorkraft er langt fra nyt, og det er heller ikke udelukkende en dansk problemstilling. Spørgsmålet har de senere år således været genstand for undersøgelser i forskellige lande og i EU-sammenhæng. Spørgsmålet har i EU-sammenhæng været drøftet i såvel tekniske ekspertgrupper som i regionale arbejdsgrupper med fokus på eksempelvis kontrol af motorkraft i geografisk afgrænsede områder, hvor der i forbindelse med fiskeriets udøvelse gælder øvre grænse for anvendt motorkraft.

Nogle EU-medlemslande, hvor spørgsmålet har været genstand for stor national bevågenhed, har forsøgt at udvikle praktisk anvendelige ”objektive” opgørelsesmetoder – hidtil uden resultat.

EU-Kommissionen har også over flere år søgt at finde brugbare metoder til en sikker opgørelse af fartøjers motorkraft. Bl.a. har spørgsmålet været drøftet med den internationale sammenslutning af motorproducenter.

Fiskeridirektoratet er til stadighed opmærksom på spørgsmålet, og når der modtages konkrete anmeldelser eller gøres kontrolkritiske observationer, søges forholdene forfulgt, eksempelvis ved undersøgelser, der også involverer motorleverandøren. Inden for det seneste år har Fiskeridirektoratet i en konkret sag også involveret politiet, fordi man ved en motorleverandør ikke kunne få udleveret oplysninger om specifikationer på en konkret motor. Efter undersøgelse af sagen meddelte politiet, at man ikke mente, der var en rimelig formodning om et strafbart forhold, der kunne forfølges af det offentlige. Fiskeridirektoratet har i den konkrete sag derfor ikke foretaget yderligere.

Eva Kjer Hansen

/Bo F. Raaschou-Pedersen