



Ministeriet for Fødevarer,
Landbrug og Fiskeri

Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2020-24103
Den 22. december 2020

Ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeris besvarelse af spørgsmål nr. 392 (MOF alm. del) stillet den 28. november 2020 efter ønske fra Rasmus Nordqvist (SF).

Spørgsmål nr. 392

”Vil ministeren kommentere artiklen ’Motorkraftmysteriet’ i Weekendavisen den 26. november 2020 og herunder redegøre for, om ministeren kan bekræfte, at de motorer, der faktisk ligger i fartøjerne i Limfjorden, og som fartøjerne er registreret med, slet ikke fås i de lovlige størrelser? Kan ministeren derudover bekræfte, at den såkaldte dispensationsliste fra 2006, der gav tilladelse til en række fartøjer til at fiske i område 22, selvom de var over 17 meter, indeholdt to fartøjer, der havde større motorer end det tilladte i område 22?”

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Fiskeristyrelsen, som oplyser følgende:

”Det er i forskellige sammenhænge blevet afdækket, at der over en årrække har været konstateret mangler i fiskerikontrollen, også på området for motorkraft. Fra 2019 har der været fornyet fokus på at styrke kontrollen i form af en række konkrete initiativer – væsentligst af disse er en ny prøvetagningsplan for kontrol med motorkraft.

Der er imidlertid også nogle forkerte oplysninger i Weekendavisens artikel. For det første er Fiskeristyrelsen i 2020 ikke holdt op med at gennemføre fysiske kontrolmålinger, som det hævdes. Kontrolmålingerne gennemføres med assistance fra et nederlandsk konsulentfirma, som har været omfattet af rejserestriktioner grundet COVID-19-krisen. Dette betyder, at kontrolmålingerne er blevet forsinket. Målingerne er en integreret del af gennemførelse af den nye prøvetagningsplan og vil løbende blive iværksat, som led i gennemførelsen af prøvetagningsplanen, hvis der er indikation på uregelmæssigheder.

For det andet fremgår, at Fiskeristyrelsens kontrollører i en kontrolsituation er blevet nægtet adgang til et fartøj, hvilket heller ikke er korrekt. Én kontrol er derimod blevet udskudt grundet de fysiske forhold i maskinrummet, der hindrede gennemførelse af den fysiske måling. Denne kontrol vil blive gennemført på et senere tidspunkt, hvor fiskeren skal sikre den nødvendige håndværksmæssige bistand i forhold til at sikre fiskerikontrollens adgang. Fiskeristyrelsen gennemfører de fysiske målinger uanmeldt, og operatøren er i henhold til

Fiskerilovens § 117, stk. 2 pkt. 5, forpligtet til at skaffe fiskerikontrollen adgang til at kontrollere installation, drift og vedligeholdelse af udstyr ombord på fiskerfartøjer.

For det tredje angiver artiklen fejlbehæftede oplysninger vedrørende dispensation til fiskeri i Bælthavet (ICES-underområde 22) til to navngivne fartøjer i medfør af bekendtgørelse nr. 1535 af 18. december 2006. På tidspunktet for dispensation var begge fartøjer som påkrævet registreret med mindre end 221 kW. Det ene fartøj, der oprindeligt var lovligt nedbremset fra 300 til 129 kilowatt, er ved en kontrolmåling i 2019 blevet målt til 300 kW. Det andet fartøj har været registreret med mere end 221 kW siden 2014 og har i henhold til satellitoplysninger aldrig fisket i Bælthavet (ICES-underområde 22), men derimod i andre dele af Østersøen. Disse to fartøjer er i dag således ikke omfattet af dispensation til fiskeri i området.

De omtalte dispensationer fra 2006/2007 blev i Bælthavet tildelt fartøjer med historisk fiskeri i området i forbindelse med indførelsen af maksimal længde og dimensionstal for fartøjer i området. Baggrunden var mistanke om, at visse fartøjer anvendte for stor motorkraft i området. Imidlertid så fiskerikontrollen sig ikke i stand til at måle den anvendte effekt, idet der på daværende tidspunkt ikke fandtes en tilgængelig metode til at kontrolmåle motorkraften, uden at motoren skulle tages ud af fartøjet. Derfor indførtes i stedet et maksimalt længde- og dimensionskrav, hvormed der blev etableret kontrollerbare kriterier for størrelsen på fartøjerne.

Endelig er kontrol af motorkraft en del mere kompliceret end artiklen giver udtryk for. Anvendelse af tunge redskaber og motortyper kan give indikation på, at en registreret effekt ikke er korrekt. Men det kan ikke stå alene uden andre data og ofte en konkret kontrolmåling. Det skyldes blandt andet, at en motor ofte indkøbes til at yde en bestemt motorkraft. Det vil sige, at producenten fastsætter den pågældende motor til at yde den ønskede motorkraft. Dermed kan motoren have en fastsat motorkraft, der er lavere end det, som fremgår af et givent katalog. Når motoren er installeret, må fartøjsejeren i henhold til EU-regler ikke efterfølgende modificere motoren, uden efterfølgende godkendelse.”

./.

Jeg skal henholde mig til ovenstående svar. Jeg skal desuden henvise til besvarelse af MOF alm. del spm. 388.

Rasmus Prehn

/

Jes Brogaard Nielsen