



Bæredygtigt Fiskeri

J.nr. 2023-4847

Ref. MAGRAN

Den 15. december 2023

Notat om høring over udkast til revision af bekendtgørelse om fartøjer, der anvendes til erhvervmæssigt fiskeri i saltvand (kapacitetsbekendtgørelsen)

Udkast til bekendtgørelse om fartøjer, der anvendes til erhvervmæssigt fiskeri i saltvand (kapacitetsbekendtgørelsen) har været i offentlig høring i perioden fra 16. november 2023 til 29. november 2023.

I forbindelse med den offentlige høring er der modtaget høringssvar fra:

- Danmarks Naturfredningsforening (DN)
- Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation (DFPO)
- Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri Producentorganisation (FSK-PO)

Høringssvarene bliver behandlet nærmere i de efterfølgende afsnit for så vidt angår de dele af høringssvarene, der er udtryk for ændringsforslag i forhold til høringmaterialet.

Danmarks Naturfredningsforening (DN)

Regler for motorkraft i bomtrawlfiskeriet (§ 26)

DN bemærker i deres høringssvar, at de er bekymret for ændringer af § 26 i bekendtgørelsen, som giver mulighed for at forøge motorkraften af bomtrawlere. En forøgelse af motorkraft i bomtrawlfiskeriet efter hesterejer vil ifølge DN kunne medføre en højere belastning af dette fiskeri i Danmarks kystnære havområder i form af bundpåvirkning og forøget bifangst.

DN påpeger, at selvom der i hesterejefiskeriet ikke anvendes kædemåtter på bomtrawl, har redskabet en væsentlig bundpåvirkning og bifangst. DN henviser til, at ifølge DTU Aqua har hesterejefiskeriet en stor indsats i forholdsvis afgrænsede, kystnære områder, og intensiteten karakteriseres som høj på de primære fiskepladser. DN mener også, at utilsigtet bifangst er et problem i bomtrawlfiskeriet efter hesterejer. DN bemærker, at der er observeret bifangst af undermålsrejer på op til 60-70 pct. af den samlede rejefangst, samt betydelige bifangster af juvenile fisk, bl.a. smelt, rødspætte, kutling, hvilling og skrubbe, torsk og ising.

DN fremhæver desuden, at en del af hesterejefiskeriet foregår i Natura 2000 områder. DN henviser til, at basisanalysen for det pågældende Natura 2000 område fremhæver, at fiskeri med bundslæbende redskaber vurderes generelt at have en negativ påvirkning på havbundens tilstand, herunder på bundvegetationen og dyreliv.

DN argumenterer for, at det bør fastholdes i det nuværende regelsæt, at bomtrawlfiskeriet efter hesterejer ikke må forøge dets motorkraft. DN anbefaler derfor, at den foreslåede ændring af § 26 i bekendtgørelsen ikke gennemføres.

DN påpeger afslutningsvis, at høringsmaterialet ikke omfatter en strategisk miljøvurdering. Det er DN's opfattelse, at de foreslåede ændringer i denne bekendtgørelse kan have væsentlig indvirkning på miljøet, og der bør derfor foreligge en miljømæssig vurdering af ændringerne i bekendtgørelsen. DN efterspørger derfor, at ministeriet foretager en miljøvurdering, og at ændringen af bekendtgørelsen derefter sendes i høring igen.

Danmarks Fiskeriforening PO (DFPO)

Ad bilag 1 "Fartøjsregisterskema". Motoroplysninger, pkt. 243. "Dato for installation".

DFPO bemærker, at "dato for installation" ifølge dem ikke kan bruges til noget, særligt henset til, at man har en indberetningspligt på 30 dage fra en ændring er foretaget.

DFPO påpeger, at en motorudskiftning kan tage fra en uge til tre måneder, og i forbindelse med nybygninger af fartøjer, er det ifølge DFPO ikke unormalt, at man installerer motoren på udenlandsk værft et år før fartøjet tages i brug.

DFPO anbefaler derfor, at pkt. 243 omdøbes til "dato for ibrugtagelse" eller "ibrugtagsdato".

Afslutningsvis påpeger DFPO, at uanset installationsdatoen, kendes effekten ikke før Søfartsstyrelsen har fastsat denne og udstedt fartstilladelse.

Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri Producentorganisation (FSK-PO)

Regler for motorkraft i bomtrawlfiskeriet (§ 26)

FSK-PO bemærker, at de er imod at øge motorkraften for hesterejebomtrawlerne. Dette vil ifølge FSK-PO øge belastningen af den marine natur i de helt kystnære områder, som i forvejen er belastet af en række velbeskrevne faktorer.

FSK-PO argumenterer for, at når fiskefartøjer øger deres fiskerikapacitet, og dermed deres evne til at fange fisk, kan det føre til overfiskning. F.eks. kan et fartøj med større skrog og/eller kraftigere motor ifølge FSK-PO fange fisk i længere tid i et højere tempo, og tilbagelægge større afstande for at gøre det, og dermed øge presset på fiskebestandene.

FSK-PO bemærker, at hvis man øger motorkraften, vil det desuden ifølge FSK-PO bidrage til at øge CO₂ udledningen, og dermed forværre klimatilstanden, samt øge risikoen for utilsigtet bifangst og discard, som er på 21 pct. i hesterejefiskeriet, jf. seneste opgørelser fra DTU Aqua.

FSK-PO bemærker afslutningsvis, at de undrer sig over, at ministeriet alene har vurderet ændringen i motorkraft ud fra en erhvervsøkonomisk vurdering og principper for agil erhvervsrettet regulering. FSK-PO mener, at der også burde have været taget stilling til miljøhensyn, klimahensyn og hensynet til f.eks. bifangst af ungfisk eller hensyn til biodiversitet.

Ministeriets bemærkninger til de modtagne høringsvar

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri bemærker, at DN og FSK-PO påpeger, at der i tillæg til en erhvervsøkonomisk konsekvensvurdering burde have været udarbejdet en vurdering af eventuelle miljømæssige konsekvenser ved de foreslåede ændringer af bekendtgørelsen. Ministeriet har valgt at udskyde de foreslåede ændringer af bekendtgørelsen til en senere lejlighed. Der vil blive udarbejdet en vurdering af de eventuelle miljømæssige konsekvenser af forslagene, som vil blive vedlagt, når bekendtgørelsen til den tid sendes i offentlig høring igen.