



Dato: 25. november 2022
Sagsnr.: 22-20-000086
Ref.: BIRGRA
Enhed: Hav & Fiskeritil-
skudskontoret

Høringsnotat

Udkast til bekendtgørelse og vejledning om støtte til ophugning af fiskerfartøjer for torskefiskere i Østersøen

Udkast til bekendtgørelse og vejledning blev sendt i ekstern høring den 30. september 2022 med frist for afgivelse af høringssvar 9. oktober 2022.

Fiskeristyrelsen har modtaget høringssvar fra Foreningen for skånsomt kystfiskeri (FSK-PO) og Danmarks Fiskeriforening (DFPO). DFPO har indsendt et supplerende høringssvar 24. november 2022.

I det følgende gennemgås høringssvarene. Fiskeristyrelsens kommentarer er anført i kursiv.

Høringssvarene er kun gengivet i hovedtræk. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold, henvises der til de fulde høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Bestemmelse	Høringssvar	Styrelsens bemærkninger
	DFPO understreger, at det haster at få åbnet ophugningsordningen i 2022 af hensyn til referenceår (havadage)	<i>Fiskeristyrelsen er klar over, at hvis ordningen åbner i 2023 skal ansøgere leve op til havdagekravet i 2022 og 2021, hvilket kan være en ulempe for nogle fartøjer. Styrelsen arbejder på at åbne ordningen hurtigst muligt.</i>
	DFPO nævner indledningsvist, at DFPO finder det uheldigt og helt forkert, at fartøjer, der begrænses af et evt. kommende forbud mod fiskeri i Bælthavet, ikke vil få mulighed for at ophugge fartøjerne.	<i>Ophugningsordningen udmøntes under EHFF-programmet. Det følger af forordningen (EU 508/2014) at støtte til ophugning i henhold til forordningen kun kan ydes til fartøjer, der fisker efter torsk i den østlige del af Østersøen, torsk i den vestlige del af Østersøen eller sild i den vestlige del af Østersøen. Det er på baggrund af en analyse fra IFRO vedrørende Østersøen, besluttet at målrette</i>

		<i>ophugningsordningen til torskefiskere.</i>
	DFPO havde gerne set en sideløbende kompensation, som gik på de promilleandele, som de enkelte fartøjer har, således at de fartøjer med de største promiller, og dermed dem som har lidt størst tab, også fik en kompensation.	<i>Det er formålet med ophugningsordningen at reducere kapacitet i Østersøen for at forbedre balancen mellem kapacitet og fiskerimuligheder – ikke at kompensere på baggrund af økonomisk tab grundet kvotereduktionerne som det eksempelvis har været formålet med de minimis ordningerne. Ophugningsordningens udvælgelseskriterier tager udgangspunkt i landingsværdier og dermed de udnyttede promilleandele, uanset om de er ejede eller lejede. Dette er for at knytte den direkte afhængighed af torskefiskeriet i Østersøen til det enkelte fartøj, for at leve op til formålet med ophugningsordningen; at fjerne kapacitet fra Østersøen.</i>
§6, stk. 4-5	DFPO bemærker, at det i denne ordning ikke er muligt at anvende mæglererklæring, som det er i BAR-ophugningsordningen. DFPO er uforstående overfor de forskellige tilgange til ”mæglererklæringer” i de 2 ordninger.	<i>Muligheden for at dokumentere fartøjets værdi med en mægler-vurdering fremfor forsikringssummens værdi, vil blive tilføjet ordningen. Udgiften til mægler vil dog ikke være en støtteberettiget udgift.</i>
§8, stk. 1, nr. 8 (udvælgelseskriterier)	DFPO har fået oplyst at udvælgelseskriteriet skal forstås således, at 25 % af fartøjets omsætning skal stamme fra torsk i Østersøen, beregnet på et gennemsnit af fartøjets landinger i 2017-2019. DFPO finder det yderst beklageligt, at der er fastsat et så højt krav om torskeafhængighed og anbefaler en lavere sats, fx 20% eller ændre referenceperioden til 2016-2018.	<i>Det er korrekt, og Fiskeristyrelsen skal præcisere §8, stk. 1, nr. 8. Kriteriet om, at 25% af landingerne, der skal stamme fra torsk i Østersøen betyder, at man dermed allerede har opfyldt kriteriet om, at fartøjet har haft 20% af værdien af sine landinger i Østersøen beregnet på et gennemsnit af landinger i 2017-2019. Ordlyden vil blive præciseret således: mindst 25%</i>

		<p><i>af fartøjets landinger skal komme fra torsk i Østersøen beregnet på et gennemsnit af landinger i 2017-2019.</i></p> <p><i>Dette er også det kriterie, man har forhandlet på plads med Kommissionen. Fiskeristyrelsen foreslog oprindeligt 10%, men det var Kommissionens klare holdning, at dette var for lavt for at leve op til forordningens krav om at ophugningsordningen skal være for fartøjer, hvis fiskeri er målrettet torsk.</i></p>
§8, stk. 1, nr. 9 (havadage)	DFPO vil her anbefale en mere fleksibel tilgang til det samlede krav om 90 havdage årligt i 2022 og 2021.	<i>Havadagekravene og deres referenceår er forordningsbestemte. Fiskeristyrelsen har drøftet fleksibilitet eller dispensation med Kommissionen, men det er ikke muligt at fravige forordningen.</i>
Bemærkning til vejledningens punkt 2.1	DFPO gør opmærksom på, at DFPO har anbefalet referenceperioden 2017-2019 (frem for 2021), men forholdet er, at der kan være fartøjer, der er handlet i mellemtiden. DFPO mener, at der indskrives en mulighed for de fartøjs ejere, der i perioden har foretaget en fartøjsudskiftning, kan deltage i ordningen. Dvs. at der skal være mulighed for, at begge fartøjer i givet fald kan danne grundlag for aktivitet- og landingshistorik. Samtidig skal fartøjer, der er solgt fra Østersøen ikke kunne få ophugning.	<i>Som DFPO selv nævner, er det på opfordring fra erhvervet, at der anvendes en historisk referenceperiode (2017-2019) for at fastslå afhængighed af Østersøen og torskefiskeri, som udgør udvælgelseskriterierne. Derved kan der inkluderes fartøjer, der grundet kvotereduktionerne ikke har haft mulighed for at fiske i Østersøen de seneste år, og som heller ikke er lykkes med at omstille til andet fiskeri. Visse fartøjer har dog haft held med dette, men har så sandsynligvis ikke nogen stor motivation for at søge om ophugning. Prioriteringsmekanismen sørger for, at fartøjer med den højeste andel af torskefiskeri sammenholdt med fartøjets ophugningspris</i>

		<p><i>(forsikringssummen divideret med fartøjets BT) vil få tilsagn først og så fremdeles til midlerne er opbrugt.</i></p> <p><i>Se ovennævnte svar ift hafdage – herudover kan Fiskeristyrelsen uddybe, at formålet med ophugningsordningen er reduktion af kapacitet, og historiske fartøjer indgår ikke i den konstaterede overkapacitet, som udgør grundlaget for at kunne udmønte ophugningsordningen. En af årsagerne til at benytte et gennemsnit af den givne referenceperiode er netop for at sikre, at der er en vis robusthed i udmøntningen, der imødekommer forskellige udsving, herunder fartøjsskifter.</i></p>
Vejledningens punkt 3.1	DFPO ønsker at ansøgningsperioden vil være på 6 uger.	<i>Ansøgningsperioden vil være 4 uger. Fiskeristyrelsen lægger vægt på at få tilsagnene ud til ansøgerne så hurtigt som muligt, fordi ophugningen skal være gennemført senest med udgangen af 2023, fordi EHFF-programmet skal afsluttes.</i>
§13, stk. 2	FSK-PO bemærker, at fristen for tegning af forsikringspolice ændres fra 1. juni 2022 til 1. jan. 2021, således at der ikke kan spekuleres i ordningen. Denne ændring er begrundet i en efterhånden langvarig drøftelse af ophugningsordningen, og dette bør fristen afspejle.	<i>Fiskeristyrelsen imødekommer FSK-PO på sit ønske om at ændre datoen. Der har været drøftelser med erhvervet om udmøntningen af ordningen fra starten af 2022 og på den baggrund sættes datoen til 1. januar 2022. Har man indgået en forsikring for sit fartøj efter denne dato, skal ansøger fremsende en tidligere police, så Fiskeristyrelsen har mulighed for at vurdere hvorvidt forsikringssummen er rimelig.</i>

	<p>FSK-PO mener, at fartøjets maskineffekt skal være i overensstemmelse med reglerne på området, for at kunne komme i betragtning til ophugning. Dette understreger foreningen på baggrund af de overtrædelser af forbuddet om begrænset maskinkraft på 221 kW i område 22 af Østersøen.</p>	<p><i>Der er indirekte taget højde for FSK-PO's bemærkning via reglerne om antagelighed. Ansøgere skal være antagelige i EHHF-forordningens forstand. Det medfører, at overtrædelser af fiskerilovgivningen, herunder maskineffekt, indgår i antagelighedsvurderingen.</i></p>