

Erhvervsstyrelsen  
Vejlshøjvej 29,  
8600 Silkeborg

Mail: [emm kro@erst.dk](mailto:emm kro@erst.dk)  
Mail: [katler@fiskeristyrelsen.dk](mailto:katler@fiskeristyrelsen.dk)

Nordensvej 3, Taulov  
DK - 7000 Fredericia  
Axeltorv 3, Axelborg  
DK - 1609 København V  
Tlf. +45 70 10 40 40  
Fax. +45 75 45 19 28  
[mail@dkfisk.dk](mailto:mail@dkfisk.dk)  
[www.dkfisk.dk](http://www.dkfisk.dk)

13. juli 2022  
Ref.: CSS/OLL

## **Høring om udkast til ændring af bekendtgørelse om administration, støtteberettigelse, regnskab, revision og kontrol m.v. i forbindelse med udbetaling af støtte fra brexittilpasningsreserven**

Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation (herefter benævnt "DFPO") har den 22. juni 2022 modtaget ovennævnte høring.

Udkastet til ændringsbekendtgørelse udgør retsgrundlaget for de brexitordninger, som Fiskeristyrelsen udmønter til fiskerisektoren i medfør af den politiske aftale af 16. december 2021 om udmøntning af Brexit-reserven til fiskerisektoren.

### **Indledning**

For god ordens skyld skal det indledningsvist understreges, at DFPO fortsat finder det forkert, at bestemmelserne om *antagelig* gælder for ordningerne om kompensation for tab afledt af brexit-aftalen. Der er således ikke tale om offentlig støtte/hjælp til fiskefartøjer, men om en erstatning for et tab, som fiskerierhvervet er påført på grund af brexit-aftalen.

På den baggrund skal DFPO gentage vores anbefaling om, at der ses bort fra bestemmelser om antagelighed ved iværksættelse af ordningerne under brexittilpasningsreserven.

Derudover skal DFPO bemærke, at der er efter DFPOs opfattelse er forskellige formål, der ligger til grund for henholdsvis ophugningsordningen og de to kompensationsordninger. Ved ophugningsordningen er det DFPOs klare vurdering, at der er tale om tilpasning af den danske flåde, hvor der i kompensationsordningerne sker erstatning for et tab, som fiskerne er påført qua brexit-aftalen. Det er således DFPOs opfattelse, at de to formål ikke er modstridende, og at fartøjer bør kunne modtage tilsagn fra både ophugningsordning og kompensationsordningerne.

Endeligt er det også DFPOs opfattelse, at kompensation for indkomsttab for første kvartal 2021 ikke bør udelukke kvoteværditabskompensation for de samme kvoter, da der efter DFPOs opfattelse *ikke* er tale om samme tab.

## DFPOs bemærkninger til de konkrete bestemmelser

### Ad. § 17 c. vedrørende antagelighed

*”En ansøgning, der indgives af en operatør i henhold til dette kapitel, kan ikke antages til behandling, såfremt den ikke er antagelig i medfør af artikel 10, i Rådets forordning nr. 2014/508/EU af 15. maj 2014 om Den Europæiske Hav- og Fiskerifond. En ansøgning fra en juridisk person med en eller flere (med)ejere er uantagelig, hvis bare én af disse er uantagelige.”*

I overensstemmelse med vores generelle bemærkninger i indledningen til dette høringssvar ovenfor, anbefaler DFPO, at denne paragraf fjernes fra udkastet, således at antagelighedsbestemmelserne ikke kommer til at gælde for erstatninger fra brexittilpasningsreserven.

Som eksempel på problematikken og den manglende proportionalitet ved anvendelse af antagelighedsreglerne i forbindelse med BAR-ordningerne, kan DFPO beskrive nedenstående sag, som ikke er enkeltstående:

En licensindehaver begår en overtrædelse primo juni 2021, som medfører tildeling af bøde på 5.000 kr., og vedkommende har primo juli 2022 modtaget høring af udkast til afgørelse om tildeling 6 strafpoint. Da der er tale om strafpoint for overtrædelse af anden overtrædelseskategori end 1, 2 eller 5, står licensindehaveren overfor at blive direkte uantagelig i 12 måneder fra Fiskeristyrelsen træffer afgørelse om tildeling af point. Dette forventes tidligst at blive primo august 2022 grundet den igangværende høring af udkastet til pointafgørelse. Dermed bliver licensindehaveren i dette eksempel uantagelig, som minimum indtil august 2023.

Ovenstående betyder, at fartøjsejer først er antagelig igen efter ansøgningsrunderne for BAR-ordningerne er afsluttet. Det er DFPOs klare opfattelse, at en bøde på kr. 5000,- og 6 strafpoint ikke er proportionalt i forhold til de fatale konsekvenser, det kan få for fartøjsejer i forhold til fartøjsejerens mulighed for kompensation efter brexit.

Hvis ikke bestemmelsen kan udgå, anbefales det, at der indsættes en bagatelgrænse på ejerandele på mindst 5 %. Således at medejere, der ejer under 5 %, og som bliver uantagelige ikke påvirker den juridiske persons antagelighed.

Derudover skal det bemærkes, at der før 7. juli 2022 ikke har været en antagelighedsvejledning tilgængelig, for de fiskere der nu bliver ramt af antagelighedsreglernes anvendelse.

## Strukturtilpasning af fiskerierhvervet

DFPO skal anbefale, at alle midler der er til overs efter gennemførelse af BAR-ordningerne går til strukturtilpasningsordningen.

Derudover skal DFPO anbefale, at, hvis der er midler til overs efter ansøgningsrunden i strukturtilpasningsordningen, så bliver der iværksat en ny ansøgningsrunde.

### Ad. § 17 e., stk. 4. vedrørende støttebeløb ved ophugning

*”Stk. 4. Tilsagn om støtte til ophugning eller permanent ombygning beregnes enten på baggrund af fartøjets forsikringsværdi eller værdifastsættelse fra mægler, hvis en sådan er udarbejdet og indsendt med ansøgningen, omkostninger forbundet med ophugning samt pris for eventuelt salg af kvoter til Fiskeristyrelsen modregnet indtægter for eventuelt fjernede skibsdele og skrotmateriale i medfør af bilag 5.”*

DFPO kan hverken anbefale forslaget om værdiansættelse af mægler eller modregning af evt. indtægter fra fjernede skibsdele mv.

DFPO er oprigtigt bekymrede for ideen om at indhente to tilbud fra mæglere, da vi vurderer, at der kan være risiko for påstande mv. om urigtigheder mv. og tilsvarende gælder vedrørende eventuel modregning fra den fysiske ophugning. DFPO mener, at der vil være risiko for påstande mv., som kan give anledning til kritik af ordningerne. DFPO har anført ved flere lejligheder, at det er vores opfattelse, at der vil være mærkbare administrative gevinster ved at overlade den fysiske ophugning til ansøger – som så vil være ansvarlig for både omkostninger og evt. indtægter i denne forbindelse.

DFPO skal derfor gentage vores anbefaling om, at tilskuddet kommer til at udgøre fartøjets forsikringsværdi fratrukket 15 %. Desuden anbefaler DFPO, at der maksimalt kan gives 17,5 mio. i støtte per ansøger. Dog således, at hvis der er midler tilbage efter at alle har fået tilsagn, så anbefaler DFPO at indsætte en mulighed for at søge forhøjelse af beløbet op til max. 20. mio. for de ansøgninger, hvor der er sket afskæring.

### Ad. § 17 e., stk. 5. vedrørende prioritering af ansøgninger ved ophugning

*”Stk. 5. Ansøgninger efter stk. 1 prioriteres i følgende rækkefølge:*

- 1) Ansøgninger, hvori ansøger vil sælge kvoter, jf. bilag 3, til en værdi af minimum 3 pct. Af det ansøgte støttebeløb, og herunder prioriteres ansøgningerne efter laveste støttebeløb i kroner pr. havdag.*
- 2) Ansøgninger, hvori ansøger ikke vil sælge kvoter, jf. bilag 3, til en værdi af minimum 3 pct. Af det ansøgte støttebeløb, og herunder prioriteres ansøgningerne efter laveste støttebeløb i kroner pr. havdag.”*

DFPO har fra starten af brexit påpeget, at den kvoteafgivelse, som følger af TCA'en mellem EU og UK nødvendiggør en tilpasning af den danske fangstkapacitet.

DFPO har indtil denne høring arbejdet under den forudsætning, at der i henhold til den politiske aftale om udmøntning af BAR-ordningen om strukturtilpasning af fiskerierhvervet ville ske prioritering af ansøgninger alene på baggrund af antal af havdage. I den sammenhæng er det, at DFPO har anbefalet en maksimal grænse på 17,5 mio. kr.

I DFPO undrer vi os over ændringen af prioriteringsmekanismen fra den politiske aftale til høringsudkastet, og tager forbehold for denne ændring, da vi ikke kan gennemskue konsekvenserne for fangstkapaciteten i den dokumentation, som vi hidtil har set.

#### Ad. § 17 f, stk. 1, nr. 4. Vedrørende betingelse om mere end 20 % af samlede landingsværdier

*"4) Ansøger har samlede landingsværdier af kvoter, der er reduceret som følge af brexit-aftalen, på mere end 20 pct. af ansøgers samlede landingsværdier af fartøjet i årene 2017-2019, eller som har landingsværdier fra kvoter, der er reduceret som følge af brexit-aftalen, af torsk og mørksej på mindst 10 pct. af fartøjets samlede landingsværdier i årene 2017-2019, jf. dog § 17 s."*

DFPO anbefaler at procentsatsen ændres fra 20 % til 15 %, samt at der tilføjes at omsætning fra Østersøen ikke tælles med.

#### Ad. § 17 f, stk. 1, nr. 6, 7 & 8. Vedrørende registrering af fartøj før og efter ophugning

*"6) I det omfang ansøger har registeret et nyt fartøj mellem den 1. januar 2021 og ansøgningstidspunktet, må den totale aktive kapacitet i ansøgers samlede flåde ikke være steget sammenlignet med kapaciteten for denne den 31. december 2020.*

*7) Ansøger har ikke registreret et nyt fartøj fra ansøgningstidspunktet indtil 5 år efter udbetalingstidspunktet.*

*8) Ansøger har ikke forøget kapaciteten, på sine øvrige fartøjer, fra ansøgningstidspunktet og indtil 5 år efter udbetalingstidspunktet."*

DFPO skal her gentage, at vi anbefaler at begrænsning i muligheden for at registrere fartøjer først indtræder efter udbetalingstidspunktet. Alle tidligere begrænsninger vil efter DFPOs opfattelse have karakter af lovgivning med tilbagevirkende kraft.

Derudover ønsker DFPO konkret oplyst, hvad rækkevidden er i forhold til "ansøger" i § 17 f., nr. 7? Herunder om det alene er den person, der tegner virksomheden, der er begrænset af § 17 f., nr. 7?

DFPO anbefaler, således i forhold til § 17 f. stk. 1, nr. 7 og 8, at passussen "fra ansøgningstidspunktet og..." slettes, således, at begrænsningerne alene gælder "indtil 5 år efter udbetalingstidspunktet".

Det giver ikke mening at indsætte begrænsning fra ansøgningspunktet og indtil 5 år efter udbetalingstidspunkt – derved forlænges begrænsningerne selvsagt ud over 5 år. DFPO finder, at der ved de i udkastet fremsatte formuleringer bliver tale om overimplementering af reglen om, at ansøger ikke må registrere kapacitet i 5 år efter udbetalingstidspunktet.

## **Kompensation for kvoteværditab**

Indledningsvist savner DFPO, at de priser der skal danne grundlag for kompensationen fremgår af bekendtgørelsen.

I forhold til kulmule, så efterlyser vi endvidere information om, hvorvidt der er taget hensyn til, hvor mange tons, der er handlet til hvilken pris, og i hvilken retning, det vil påvirke beregningen. Meget små handler vil ikke nødvendigvis afspejle prisudviklingen.

Specifikt for kulmule, der vil blive reduceret med 43 %, som følge af brexit-aftalen, er der en væsentlig forskel fra de andre kvoter, hvis man ser på erstatningens størrelse i forhold til landingsværdierne.

### Ad. § 17 h., stk. 3 & 4. Vedrørende grøn top-op kompensationsrate

*"Stk. 3. Ansøgere med kvoteværditab på mellem 2 og 30 mio. kr., som ønsker kompensation i medfør af § 17 g, stk. 2, forpligter sig til at anvende 15 pct. af den samlede kompensation til indsatser i medfør af stk. 2.*

*Stk. 4. Ansøgere med kvoteværditab på mere end 30 mio. kr., som ønsker kompensation for indsatser i medfør af § 17 g, stk. 2, forpligter sig til at anvende 10 pct. af den samlede kompensation til indsatser i medfør af stk. 2. "*

DFPO finder fortsat, at grænserne i stk. 3 (15 %) og stk. 4.(10 %) er urimelige. Hvis man modtager 30 mio. kr. i støtte, skal man gennemføre en total investering på 4,5 mio. kr., men hvis man modtager 31 mio. kr. i støtte, skal man kun gennemføre en investering på 3,1 mio. kr.?

Det er også vanskeligt at forstå, at uagtet om man modtager 30 mio. kr. eller 45 mio. kr. i støtte, skal der gennemføres grønne investeringer på 4,5 mio. kr. i begge tilfælde.

DFPO anbefaler, at satsen man forpligter sig til at investere, bliver ens for alle.

### Ad. § 17 i., stk. 1, nr. 4. Vedrørende betingelser for kompensation for tabte kvoter i forhold til kompensation for indkomsttab i første kvartal

*"4) Ansøger ikke modtager kompensation for indkomsttab i første kvartal 2021 for samme kvoter og på samme fartøj."*

DFPO er uforstående overfor den anvendte formulering. Det forstås, at der ikke er mulighed for både at få kompensation og kompensation for indkomsttab i første kvartal for samme kvoter – men DFPO forstår ikke kravet om, at det ikke må være "på samme fartøj".

Det er DFPOs opfattelse, at det naturligtvis bør være muligt at modtage kompensation for kvoteværditab og for tabt omsætning på samme fartøj – bare det ikke er for de samme kvoter.

Ordlyden går igen i § 17 k., nr. 8, hvortil DFPO skal gentage ovenstående bemærkning.

### **Kompensation for indkomsttab i første kvartal 2021**

Ad. § 17 k., nr. 5. Vedrørende betingelser for kompensation for tabt omsætning – 30% omsætning

*"5) Ejeren med bestemmende indflydelse over det fartøj, der søges om støtte til, har for sin samlede flåde i første kvartal 2021 haft et samlet dokumenteret omsætningstab som følge af brexit på mere end 30 pct. af sin gennemsnitlige samlede omsætning i forhold til referenceperioden, jf. bilag 5."*

DFPO anbefaler fortsat, at satsen fastsættes til et dokumenteret omsætningstab på mere end 20 %.

DFPO finder, at der kan være tale om mærkbare indkomsttab også når der er tale om omsætningstab på 20 %. Tabet er påført udefra, og DFPO kan ikke se, at der skulle være risiko for overkompensation.

Ad. § 17 k., nr. 8. Vedrørende betingelser for kompensation for indkomsttab i første kvartal i forhold til kompensation for tabte kvoter

*"8) Der ikke er givet kompensation for kvoteværditab til samme kvoter og på samme fartøj."*

DFPO skal her henvise til ovenstående bemærkninger under 17 i., stk. 1, nr. 4.

Ad. Bilag 1. Vedrørende "Definitioner i kapitel 3a"

DFPO bemærker, at der ikke fremgår en definition på en "mægler" i bilaget.

Begrebet bliver anvendt i udkastets § 17 e., stk. 4 uden videre forklaring af, hvilken type mægler, der er tale om, eller hvilke forudsætninger den pågældende mægler skal besidde for at kunne foretage en værdifastsættelse af et fartøj.

Ad. Bilag 5. Vedrørende "Beregning af støtte ved strukturlpasning"

DFPO har fået oplyst at der er en fejl i bilaget.

Der henvises i øvrigt til vore bemærkninger under § 17 e., stk. 4 & 5.

## **Afslutning**

DFPO finder, at det fortsat er uafklaret, hvorledes kvoteselskaber og -laug vil blive omfattet af uantagelighedsregler, hvis blot én medejer i et kvoteselskab eller -laug bliver uantagelig.

DFPO skal afslutningsvist opfordre til at ansøgningsperioderne tilrettelægges således at ansøgerne får tid til at overveje og planlægge, hvordan ordningerne kan bruges bedst muligt. Derfor anbefaler DFPO, at der bliver en ansøgningsperiode på ikke mindre end 2 måneder, således at der ikke bliver frist for indgivelse af ansøgninger tidligere end 15. september 2022.

Med venlig hilsen



Kenn Skau Fischer

Adm. Direktør

Danmarks Fiskeriforening PO

## Danmarks Pelagiske Producentorganisations hørings svar til ændring af bekendtgørelse om administration, støtteberettigelse, regnskab, revision og kontrol m.v. i forbindelse med udbetaling af støtte fra brexittilpasningsreserven

Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO) takker for høringen og den gode proces i forbindelse med udarbejdelse af kompensationsordningerne, hvor erhvervet er blevet orienteret og inddraget.

Danske fiskere har med brexitaftalen mistet kvoteandele for lidt over 1. mia. kr. Kompensationen, som for mange rederier er væsentlige beløb, skal medvirke til at dække behovet for at investere i nye fiskekvoter for at opveje produktionstab for virksomheden. Ansøgningerne om kompensation skal dog vurderes i forhold til EU's antagelighedsregler, som er udarbejdet med henblik på frivillige støtteordninger. Alvoren i at miste antagelighed er således langt større nu end tidligere. Hensigten med foranstaltninger såsom antagelighedsvurderingen, der skal udelukke operatører, der overtræder reglerne i EU's fiskeripolitik, fra at få del i EU-støttemidler er, at "Sådanne foranstaltninger, der træffes af medlemsstaten, skal være afskrækkende, effektive og stå i rimeligt forhold til de alvorlige overtrædelsers art, grovhed, varighed og hyppighed." Med vurdering af ansøgninger om brexitkompensation i forhold til antagelighed er proportionerne mellem sanktioner og overtrædelser helt ude af balance. En sanktion, der fratager fartøjet muligheden for brexit-kompensation, er slet ikke at sammenligne med fratagelse af muligheden for at søge frivillige støtteordninger. Den ene fratagelse af et frivilligt tilbud og den anden fratagelse af plaster på såret for ufrivilligt indhug i virksomhedernes livsgrundlag.

DPPO må understrege vigtigheden af, at ministeriet enten løfter proportionalitetsproblematikken op på EU-niveau og sikrer, at udbetaling af brexit-kompensation ikke er afhængig af antagelighedsreglerne, og derved proportionalitet mellem overtrædelse og sanktion.

Bemærkninger til de specifikke paragraffer følger.

### §17 c

DPPO anbefaler, at der indføres en bagatelgrænse ift. ejerandelen af et medejerskab, der kan føre til uantagelighed for en juridisk person. Bagatelgrænsen bør indføres for at undgå at lægge yderligere forhindringer for de generationsskifter, som erhvervet har hårdt brug for. Unge fartøjsførere med mindre erfaring vil typisk udgøre en større risiko ift. uforvarende at komme til at begå overtrædelser som fx et fejlskøn på mængden i lasten. At tage unge fartøjsførere ind i en virksomhed vil ved de nuværende regler derfor udgøre en forøget risiko for at gøre den juridiske enhed uantagelig og dermed tilbagebetaling af brexitkompensationen, hvilket kan være tungen på vægtskålen, når et selskab overvejer generationsskifte de næste fem år.

DPPO anbefaler en bagatelgrænse på ejerskab på 10 %, før en medejer skal være en del af uantagelighedsvurderingen af en juridisk enhed, hvilket vil gøre det muligt for en ny generation, at komme ombord i fiskeriselskaber uden betænkeligheder ift. brexitkompensationen. Anbefalingen vil samtidig lette



sagsbehandlingen hos myndighederne. DPPO anbefaler således, at den sidste ledsætning i §7 c. erstattes med "hvis bare en af medejerne, der har en ejerandel på over 10%, er uantagelige." eller at den slettes, og reglerne vedrørende bagatelgrænsen præciseres i de tilhørende vejledninger.

#### §17 d

DPPO anbefaler, at tidsfristen for indsendelse af ansøgninger bliver minimum to måneder.

#### §17 i

Vedrørende bestemmelserne §17f litra 5, § 17i litra 3, hvor der stilles krav om, at ansøger er ejer af fartøj eller kvoteandele pr. d. 31. dec. 2020. Hermed forstås sædvanligvis, at man er registreret ejer på denne dato hos Søfartsstyrelsens Skibsregister og i Fiskeristyrelsen med hensyn til fiskefartøj og kvoteandele.

Baggrunden for denne betingelse og den valgte dato er angiveligt, at både sælger og køber på denne dato kendte til indholdet af brexitaftalen og derfor antages at have taget højde for kvotereduktioner som følge af brexit. En ejer, der registreres efter dette tidspunkt, formodes at have betalt en lavere pris på grund af de kendte reduktioner og skal ikke have støtte/kompensation.

Dette vil dog ikke være situationen for den ansøger, der har indgået en bindende aftale på den. 30. dec. Eller et tidspunkt før den 30. dec. 2020, hvor registrering af adkomst hos de nævnte registre først sker efter d. 30. dec. 2020.

Overdragelse af fartøjer og kvoter aftales ofte sidst på året med en overtagelsesdag, der praktisk sættes til at være pr. 1. januar. Dette gælder bl.a. ved handler med parter i et fartøj eller kapitalandele i et selskab, da der alligevel sker skæring og laves opgørelser pr. 1. januar men af samme grund også i overdragelse af fartøj/virksomhed.

Selve registreringen hos registrene sker altid med en vis forsinkelse i.f.t. aftaletidspunkt og også ofte i.f.t. aftalt overtagelsesdag.

Reglen bør derfor formuleres, således at der stilles krav om at ansøger ejede pr. denne dato – eller havde indgået bindende aftale om senere overtagelse – hvilket kan dokumenteres ved fremsendelse af dokumentation for præcis tidspunkt for parternes indgåelse af aftale. Er aftalen betinget af diverse forhold, kan der evt. stilles krav om, at det dokumenteres, at disse betingelser efterfølgende er opfyldt. Endelig bør der ligeledes redegøres for, hvornår ansøger senere er blevet registreret som ejer i overensstemmelse med tidligere indgående aftale.

DPPO anbefaler derfor, at der tages højde for disse situationer i kompensationsordningerne ved fx at indsætte "eller havde indgået bindende aftale om senere overtagelse", i §17i litra 3.