



## Danmarks Pelagiske producentorganisations høringsvar til udkast til revideret bekendtgørelse om fartøjer, der anvendes til erhvervsmæssigt fiskeri saltvand

DPPO takker for høringen og har følgende bemærkninger til udkastet.

### § 19. Forældelsesfrist for kapacitet

DPPO anbefaler, at forældelsesfristen for disponibel kapacitet forlænges til 10 år, da der i forbindelse med brexitkompensationsordningen for kvoteværditab findes et krav om, at rederierne ikke må udvide deres kapacitet i de følgende tre år. For rederier, der ønsker at udvide kapaciteten, opkøbes der gennem flere år ledig kapacitet for at spare sammen til f.eks. en nybygning eller fartøjsudskiftning. Mange rederier har derfor betydelige mængder disponibel kapacitet liggende, som nu med kravet i brexitkompensationsordningen kan gå tabt grundet udløb af forældelsesfristen. Kapaciteten repræsenterer betydelige summer, og det vil være paradoksalt, at rederierne skal vælge mellem at få kompensation eller beholde den disponible kapacitet. En del af udviklingen og omstillingen i sektoren, som kompensationen netop skal være en håndsrækning til, sættes i samme ombæring i stå, hvis forældelsesfristen på 5 år fastholdes, da rederierne vil komme ud på den anden side af de tre år uden den fornødne kapacitet til understøtte udvikling. For at rederierne kan nå at omsætte den disponible kapacitet til fartøjer, opfordrer DPPO til at fristen forlænges med fem år, så der er to år efter begrænsningen til at omsætte den disponible kapacitet.

### Kapitel 4 Indsatsloft for kapacitet § 13

Ud over det EU indsatsloft, som er omtalt i §13, findes der en dansk særregel i reguleringsbekendtgørelsens §70, som lægger et yderligere loft på ejerskab for fysiske personer på 6000 BT. DPPO anbefaler, at den særregel slettes fra reguleringsbekendtgørelsen, da den er konkurrenceforvridende og bremser grøn omstilling af IOK segmentet. Der er begrænsning på kvotekonzentrationer andre steder i lovgivningen, så der er ingen yderligere grund til lovgivning på området.

Den grønne omstilling er højt på dagsordenen blandt DPPO's medlemmer, da et skifte til CO2 neutrale brændstoffer vil gøre det muligt at levere skånsomt fanget fisk med et klimaaftryk nær nul. Men de grønne alternativer til konventionelt brændstof, som er under udvikling, har en væsentlig lavere brændselsværdi. Det vil således være nødvendigt at have 2-5 gange mere brændstof ombord afhængig af typen. Derudover er der ved de nye brændstoftyper behov for specielle tanke med isolering, der ligeledes optager ekstra plads. Da de nye brændstoftyper ligeledes er væsentligt dyrere end de nuværende, vil der samtidig være behov for at medbringe flere fisk på hver tur for at finansiere de øgede udgifter, hvilket også kræver mere kapacitet. Den grønne omstilling er således pladskrævende ombord, hvilket er en udfordring, når de nuværende fartøjer i IOK segmentet allerede ligger tæt på loftet på 6000 BT.



IOK-segmentet konkurrerer med lignende fartøjer i og udenfor EU. En dansk særregel forringer således de danske fiskefartøjers konkurrencevilkår på markedet særligt med hensyn til den grønne omstilling, som kan blive en vigtig faktor for opkøberne. For at være foregangsland for grøn omstilling må rammevilkårene være på plads, og det er de ikke her.

Begrænsningen spænder også ben for mulighederne for samarbejde mellem rederierne, da det ikke kan lade sig gøre at være medejer af flere pelagiske fartøjer ad gangen selv med en lille ejerandel, da reglerne ikke skeler til, hvor stor en ejerandel den enkelte person har af fartøjerne.

Da reglen spænder ben for grøn omstilling, er konkurrenceforvridende og en barriere for samarbejde, og koncentration i fiskeriet endvidere er reguleret via kvotekoncentrationslofter, opfordrer DPPO til at reglen afskaffes. Et alternativ kan være, at BT medregnes forholdsvist i forhold til den fysiske persons ejerandel i fartøjet. Ved en alternativ løsning kan det overvejes, om reglen er bedre placeret i kapacitetsbekendtgørelsen.