**Kommentar til Fiskeristyrelsens motorkraftredegørelse, offentliggjort 28.6.2024**
TV2's kulegravning af dansk fiskeris brug af ulovlige motorer medførte blandt andet, at Folketinget pålagde ministeren at få udarbejdet en redegørelse.

 Den har vi nu fået, sammen med en redegørelse for styrelsens dispensationer i forhold til kvotekoncentrationsreglerne. Denne redegørelse er lidt mere kompliceret, også fordi den bør ses i sammenhæng med de store BREXIT-erstatninger, som fiskerne netop har modtaget.

Begge redegørelser bør ses i sammenhæng med EU-støtteordninger, tilskud til fiskerne og overdragelsen af kvoter og rettigheder til fiskernes private ejendom. Redegørelserne dokumenterer, at fiskere og selskaber, som har ejet for mange kvoter og fisket med for store motorer, har modtaget kvoter, kompensationer og anden erhvervsstøtte, som de aldrig skulle have haft, hvis ulovlighederne var blevet bragt til ophør i rette tid. Da forvaltningen bygger på, at der er få fisk til for mange fiskere og få støttekroner til for mange fiskere, må det, alt andet lige, være de fiskere, der har overholdt love og regler, som er blevet forfordelt og ikke har fået deres legitime andel.

Konkret afslørede TV2’s kulegravning, at godt 10 muslingefartøjer i Limfjorden fiskede med ulovligt store motorer. Dette erkendes nu af styrelsen, og der vil blive grebet ind over for dette, skriver ministeren. Han vil også have undersøgt, om ulovlighederne har skadet fiskeriet og naturen. Dette er en vigtig tilståelse, men den kan og bør ikke bruges til at skjule et mangeårigt, systematisk brug af ulovligt store motorer i dansk fiskeri, med deraf følgende ødelæggelse af fiskebestande og havnatur. Tilståelsen må heller ikke bruges til at skjule det faktum, at ejere af de ulovligt store motorer har modtaget EU- og nationale støttemidler. De har også givet deres ejere store værdier i form af ejerskab over kvoter og rettigheder, kvoter de ingen ret havde til, fordi deres historiske rettigheder er optjent ved ulovligt fiskeri.

Nærværende motorkraftredegørelse fritager de enkelte fiskere for et juridisk ansvar. I denne sag, som i tidligere sager, er det styrelsen, der tager ansvaret for ulovlighederne. Vores vurdering er, at styrelsen har taget det juridiske ansvar, fordi de ville tabe en eventuel retssag. Dette så vi i sagen mod en af de store kvotekonger, der først blev dømt i byretten til at betale et trecifret millionbeløb til staten, mens landsretten fandt frem til, at det var styrelsen, der ikke havde gjort sit arbejde godt nok, og derfor blev han frikendt.

Det er også tilfældet i denne sag, selvom fiskerne selvfølgelig ved, at de råder over for mange kvoter, og at deres motorer er alt for store. Alle ved det, men de ansvarlige i fiskeriet og i styrelsen har gjort, hvad de kunne for at skjule disse ulovligheder. Det har vi aldrig været i tvivl om i Levende Hav, og det kan man forvisse sig om på vores hjemmesider, og det står nu også klart i denne 18-siders redegørelse. Det er en tilståelsessag, som den nytiltrådte direktør i styrelsen lægger navn til.

Men denne tilståelse må ikke bruges til at skjule det faktum, at ulovlighederne med kvoter og motorer er foregået i mange år. Allerede 10 år efter vedtagelsen af den fælles fiskeripolitik i EU stod det klart, at der var for mange fiskere til for få fisk, og det satte gang i de mange reformer og støtteordninger, der har fulgt fiskeriet siden 1983. Da EU, via store støtteordninger, begyndte at skære ned på kapaciteten i fiskeriet, gjorde man det blandt andet ved at skære ned på motorkraften. Men dermed satte man også gang i den kreative bogføring i fiskeriet, for fiskeriet havde brug for mere og mere motorkraft for at kunne fange de færre og færre fisk.

Først blev motorerne bremset ned på en sådan måde, at det var nemt at fjerne bremsen. Alt andet energikrævende blev flyttet fra fremdrivningen til separate maskiner til at drive hydraulik og el, og derefter målte man udelukkende motorkraften på skrueakslen. Dette gjorde man, selvom alle vidste, at fiskeriet med de større og større redskaber ikke kunne foregå med den registrerede motorkraft.

Da det i 2004 blev forbudt at bremse motorerne fra for eksempel 500 hk til 300 hk, fik man installeret gear med de voldsomt store gearinger, vi kender i dag. Men igen, de store gearinger kunne ikke drives af den lovlige motorkraft, der var brug for et højt drejningsmoment. Så hvis formålet med de mange milliarder, der blev givet til fiskeriet og de nationale fiskeriforvaltninger, var at få skåret ned på motorkraften for derved at mindske presset på fiskebestandene, skete det ikke.

Spørgsmålet er så, om alle disse tekniske og kreative løsninger er lovlige? Ja, det er de, målt på de regler, som nationale fiskeriforvaltninger - i Danmark Fiskeristyrelsen - fik udarbejdet til formålet, men ikke målt på den politiske vedtagelse. Det var politisk vedtaget og derfor også lovgivet for at give milliarder i støtte til at få sænket kapaciteten og beskytte fisk og havnatur i de områder, hvor der var sat begrænsninger på, hvor stor en motorkraft der måtte bruges.

Målt på FKA-historikken\*, som blev brugt til at overdrage kvoter og rettigheder til fiskernes ejendom, er det intet mindre end en politisk skandale. Med ejendomsretten over kvoter og rettigheder fik fiskerne meget store værdier, og jo flere fisk man havde fanget i de tre år op til 2006, jo flere kvoter. I 2007 og 2008, fire år efter det blev forbudt at bremse fartøjets motor, blev torskekvoter fra Nordsøen handlet til op mod 300 kr./kg, dvs. 300.000 kr./ton kvote. Der var tale om virkelig mange penge i kvoteværdier. Et fartøj, der kunne sælges for under en million kroner før FKA blev indført, kunne efter 2006 sælges for flere millioner kroner.

Derfor er der meget andet på spil i denne sag end fiskeripolitik, ministre der ikke har talt sandt, love og regler der ikke er blevet overholdt og efterlevet. Her er der først og fremmest tale om en sårbar havnatur, der ikke er blevet beskyttet, nedfiskede fiskebestande, og uretmæssigt givet milliarder af kroner i støttemidler og kvoteværdier. Dette betyder, at de fiskere, der har overholdt love og regler, er blevet forfordelt.

Dykker man mere ned i styrelsens redegørelser, finder man for eksempel på side 8: ”Der er i forbindelse med udarbejdelsen af denne gennemgang ikke fundet dokumentation for, at der i perioden mellem 2004 og 2019 har været udført fysiske kontrolmålinger af motorkraft, herunder for at fastslå, om nedbremsningsforbuddet har været overholdt.”

Men i 2006 skriver fiskeriministeren til Folketinget: "Fiskeridirektoratet har i løbet af efteråret og vinteren (i begyndelsen sammen med Søfartsstyrelsen) foretaget kontrol om bord i et antal fiskefartøjer med nedbremsede motorer, og der er i to tilfælde konstateret brudte plomberinger/andre forhold, som indikerer mulighed for anvendelse af større motorkraft end det til myndighederne oplyste. Der er i begge tilfælde optaget rapport for overtrædelse af fiskerilovgivningen. I et tilfælde er politiet anmodet om at rejse tiltale, og i det andet tilfælde er politiet anmodet om at foretage en politimæssig undersøgelse. I et par øvrige tilfælde har Fiskeridirektoratet behov for at foretage nogle yderligere undersøgelser, forinden der kan træffes afgørelse om, hvorvidt der skal optages rapport for overtrædelse af fiskerilovgivningen.”

<http://gl.levendehav.dk/politik/dansk-fiskeripolitik/motorsagen-2006.htm>

Nu forstår vi, at der ikke er foretaget nogen kontrol. Det er ret alvorligt, også set i lyset af, at Levende Hav har haft denne sag på øverste hylde fra 1997 til 2008. I 2006 kunne vi blandt andet konstatere, at ministeren misinformerede Folketinget i vores sager om motorkraft. Vi havde sendt en redegørelse med 144 navngivne fartøjer, som vi og alle andre kunne se, fiskede med ulovligt store motorer. Det vil sige, at de fartøjer har fået overdraget kvoter til ejendom, kvoter som de har optjent gennem ulovligt fiskeri, da det blev ulovligt at fiske med bremsede motorer i 2004.

<http://gl.levendehav.dk/politik/enkeltsager/motorkraft/indeks-motorkraft.htm>

De mange ulovligheder i 2006 er tilsyneladende fortsat i de følgende år. Det fremgår af redegørelsen, at man begyndte den fysiske kontrol af motorerne i 2020, og på side 13 står: ”Den administrative kontrol førte til 14 fysiske kontrolmålinger, hvor der blev konstateret overskridelser af den registrerede motorkraft i syv tilfælde.” Det vil sige, at 50 % af fysisk kontrollerede fartøjer var ulovlige. Dette blev dokumenteret i 2020 og årene efter. I årene før har der ikke været udført nogen kontrol, og i de år blev hovedparten af fartøjerne med de ulovligt store motorer enten ophugget, eller de fik udskiftet deres motorer, flyttet hydraulik og el og installeret den store gearing, så man kunne opretholde den store trækkraft.

Men igen, i 2020, da man begyndte at kontrollere, viste kontrollen op til 50 % ulovligt store motorer. Derfor er det mere end sandsynligt, at meget af det fiskeri (med trawl), der er foregået siden midten af 90’erne, er foregået med ulovligt store motorer.

Dette faktum fører til mindst to politiske slagsmål, som skal tages i kølvandet på denne redegørelse, men som begge kan vise sig at være meget vanskelige at få samling om:

1. Hvis den danske fiskeriforvaltning har været vidende om, og måske også hjulpet til med, den kreative bogføring i opmålingen og kontrollen af motorkraften i dansk fiskeri, vil EU nu skulle sætte spørgsmålstegn ved den støtte, som dansk fiskeri og dansk fiskeriforvaltning har modtaget fra EU.

 2. Hvis den danske fiskeriforvaltning har været vidende om, og måske også hjulpet til med, den kreative bogføring i opmålingen og kontrollen af motorkraften i dansk fiskeri, bør Folketingets ombudsmand undersøge, om de historiske rettigheder, fiskerne har lagt til grund for de store økonomiske værdier i form af kvoter og rettigheder, de fik overdraget i 2006, er optjent på et lovligt grundlag. Dvs. undersøge om fiskere, der har overholdt love og regler, er blevet forfordelt.

**For flere oplysninger, kontakt Levende Havs fiskeriekspert:**

Kurt Svennevig Christensen

llh@levende-hav.dk

Telefon: 53347107

*\*FKA=fartøjskvoteandele (private og omsættelige)*