

Konsekvensutredning

Allmänt

Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

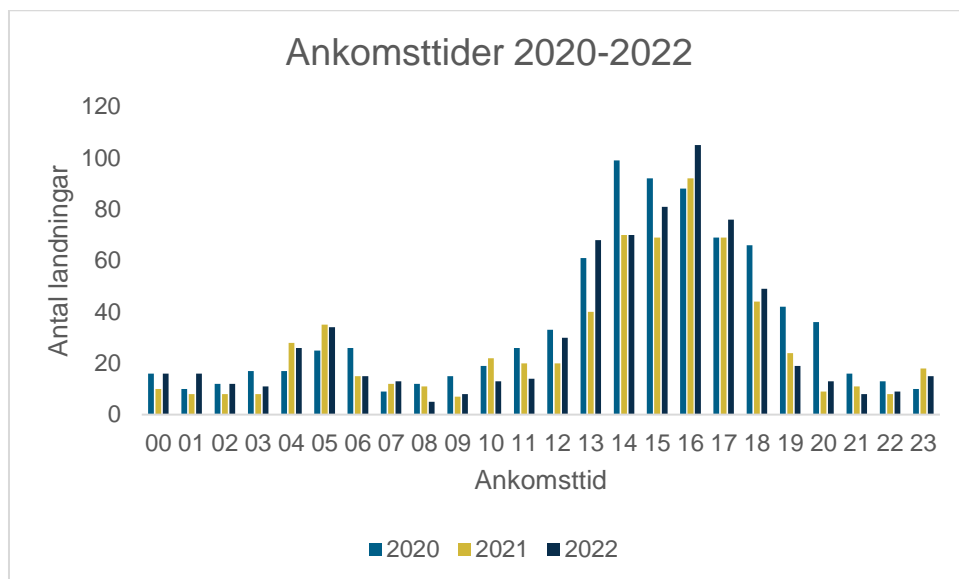
Havs- och vattenmyndigheten har under en längre tid uppmärksammat problem med felrapportering av osorterade pelagiska¹ fångster, främst gällande fördelningen mellan olika arter. Även fångster som landas osorterade ska redovisas med vikt per art i loggbok, landningsdeklarationer, avräkningsnotor mm. Men om fångsterna inte ska gå till humankonsumtion sorterar de inte vid landningen vilket innebär att en provtagning måste göras för att fastställa artsammansättningen i fångsten för att på så sätt kunna beräkna vikt per art. Dessa beräknade vikter används därefter för att bland annat avräkna vad som fiskats upp av de nationellt tilldelade kvoterna. Uppgifterna ligger även till grund för forskningens beståndsuppskattningar.

Vid landningar av mer än 5 ton av sill/strömning och skarpsill som har fångats i Östersjön ska landning ske i särskilt utpekade hamnar. För dessa utpekade hamnar ska det även finnas utpekade landnings- och omlastningstider. Detta framgår av artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1139² om upprättande av en flerårig plan för bestånden av torsk, sill/strömning och skarpsill i Östersjön, den s.k. fleråriga planen för Östersjön. Havs- och vattenmyndigheten har hittills valt att tillåta landningar dygnet runt men ser nu ett behov av att begränsa de tillåtna landningstiderna för att på så sätt ha större förutsättningar att öka myndighetens möjlighet att göra kontroller och därmed kunna förbättra rapporteringen av de pelagiska fångsterna.

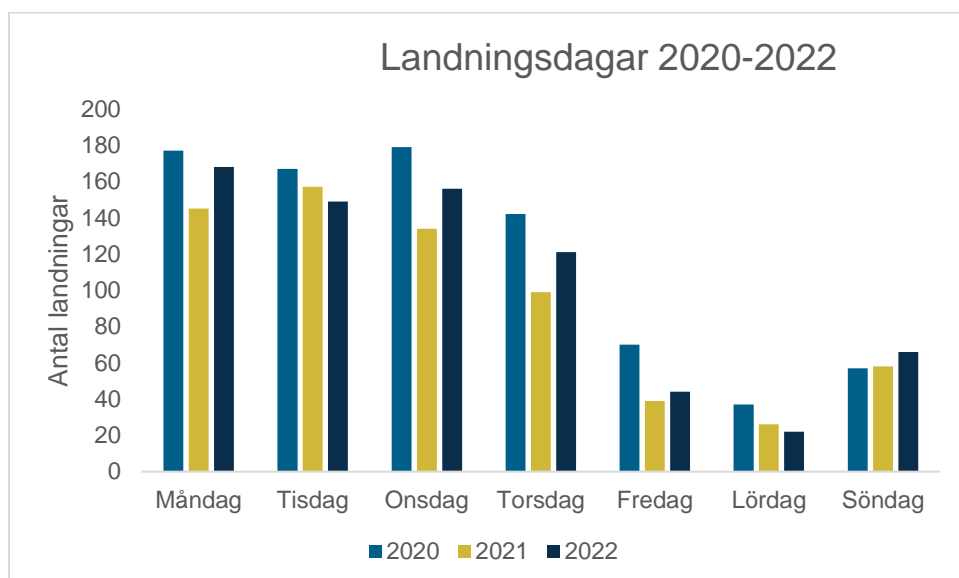
Data från landningar för åren 2020–2022 visar att många landningar sker på eftermiddagar och tidig kväll. Det finns även en mindre topp på tidig morgon.

¹ Arter som lever i den fria vattenmassan så som sill/strömning och skarpsill.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1139 av den 6 juli 2016 om upprättande av en flerårig plan för bestånden av torsk, sill/strömning och skarpsill i Östersjön och det fiske som nyttjar dessa bestånd, om ändring av rådets förordning (EG) nr 2187/2005 och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1098/2007



Huvuddelen av landningarna sker måndag till torsdag.



Pelagiska fångster som ska användas till industriändamål eller djurfoder lastas efter landning på lastbilar som transporterar fångsten till förstahandsmottagare, oftast i Danmark. Dessa fångster är generellt sett inte beroende av färskheten av fångsten och därför är tidpunkten för landning inte lika tidskritisk som landning av fångster som ska användas till humankonsumtion.

Havs- och vattenmyndigheten föreslår därför att landningar av osorterade pelagiska fångster från Östersjön, där fångsten av sill/strömming och skarpsill överskrider 5 ton, måste påbörjas vardagar mellan 07:00 och 19:00. Förslaget ska dock inte omfatta osorterade pelagiska fångster som sorteras direkt vid landningen eller som omgående transporteras till, och sorteras vid, en mottagningsanläggning som huvudsakligen hanterar fångst för direkt användning till livsmedel. Dessa landningar har generellt sett en lägre risk för felrapportering av artsammansättningen och

myndigheten bedömer därför att det inte finns samma behov av ökade kontroller för dessa landningar.

Syftet med att begränsa landningstiderna för osorterade pelagiska landningar är att öka möjligheterna för Havs- och vattenmyndigheten att utföra fullständiga landningskontroller.

Beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd

Ett alternativ till den föreslagna regleringen är att tillämpa de fastställda landningstiderna på alla pelagiska landningar där fångsten av sill/strömming och skarpsill överstiger 5 ton, oavsett om fångsten sorteras vid landning eller ej. Detta alternativ skulle påverka fler landningar och framför allt skulle det innebära en stor negativ påverkan på fångster som i första hand ska användas till humankonsumtion. För dessa fångster kan en fördröjning av landningen påverka kvaliteten på fångsten och riskera att större delen av fångsten inte kan användas som livsmedel. Eftersom fångster som sorteras vid landning, eller i nära anslutning till landning, innebär en lägre risk för felrapportering av artsammansättning än vid osorterade landningar, anser myndigheten att de negativa effekterna av detta förslag överväger kontrollnyttan och därför föreslår vi att ett undantag för fångster som sorteras vid, eller i nära anslutning till, landning.

En annan alternativ lösning till att begränsa landningstider är att öka bemanningen av kontrollanter i de berörda hamnarna. Detta skulle dock kräva stora personalresurser och därmed en högre kostnad för myndigheten. Med nuvarande budget bedöms detta inte som ett realistiskt alternativ.

Ytterligare ett alternativ är att införa obligatorisk övervakning och provtagning av pelagiska landningar av oberoende tredje part. Detta är dock inte ett alternativ som är realistiskt att införa inom ett kortare tidsperspektiv då det kräver en lämplig organisation, vilket idag saknas och som tar tid att bygga upp. Det är också tveksamt om det skulle vara ekonomiskt lönsamt för ett företag att bedriva en sådan verksamhet då det troligtvis inte genomförs tillräckligt med pelagiska landningar i Sverige. Alternativet behöver därför utredas betydligt noggrannare för att framstå som ett realistiskt alternativ till det nu föreslagna.

Effekterna om en reglering inte kommer till stånd är att myndigheten inte kan säkerställa en tillräckligt god kontroll för att kunna genomföra en korrekt kvotavräkning.

Uppgifter om vilka som berörs av regleringen

Pelagiska yrkesfiskare med fångster över 5 ton från Östersjön som landar fångsten osorterad, förstahandsmottagare och åkerier berörs av regleringen.

Uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen

De flesta fartyg som landar osorterade pelagiska fångster över 5 ton från Östersjön kommer att behöva anpassa sina landningstider. Detta kan medföra kostnader för fiskelicensinnehavaren i form av exempelvis ökade personal- och bränslekostnader, om de måste utöka sin tid till havs,

eller minskade fångster, om de måste avbryta sitt fiske för att hinna landa sin fångst inom de utpekade landningstiderna.

För att uppskatta möjlig påverkan för berörda fartyg har Havs- och vattenmyndigheten sammanställt data över landningar under tidsperioden 2020 – augusti 2023. Under denna period har 42 stycken fartyg, ungefär 25 fartyg per år, landat pelagiska fångster över 5 ton i utpekade hamnar. Eftersom det inte framgår i landningsdeklarationen vad ändamålet med fångsten är har vi i analysen av möjlig påverkan inte tagit hänsyn till vilka landningar som skulle omfattas av undantaget för fångst som sorteras vid landning, utan istället valt att beräkna maximal påverkan. Därför kommer den faktiska påverkan av förslaget troligtvis bli mindre än beräkningarna. Påverkan³ av förslaget varierar från 0–100 procent, med ett medelvärde på 40 procent, sett i antal landningar. Det antal fartyg som någon gång under tidsperioden landat utanför föreslagna landningstider uppgår till 40 stycken, dvs. 2 fartyg av 42 har enbart landat inom föreslagna landningstider.

Tabell 1 - Antal landningar och andel per veckodag där den rapporterade ankomsttiden till hamnen är utanför eller innanför föreslagen tid (föreslagen tid är vardagar 7–19) under tidsperioden 2020 – augusti 2023.

	Antal landningar			Andel landningar	
	Utanför	Innanför	Totalt	Utanför	Innanför
Måndag	195	385	580	34%	66%
Tisdag	171	402	573	30%	70%
Onsdag	171	382	553	31%	69%
Torsdag	124	322	446	28%	72%
Fredag	72	118	190	38%	62%
Lördag	102	0	102	100%	0%
Söndag	221	0	221	100%	0%
Totalsumma	1056	1609	2 665	40%	60%

Det första alternativet till föreslagen reglering är att tillämpa de föreslagna landningstiderna oavsett om fångsten landas sorterad eller osorterad. Detta alternativ skulle innebära att fler landningar påverkas. Eftersom landningar där fångsten sorteras vid eller i nära anslutning till landningen innebär en lägre risk för felrapportering bedömer Havs- och vattenmyndigheten att en reglering utan det föreslagna undantaget skulle vara mer ingripande än nödvändigt för att uppnå syftet.

Det andra alternativet till föreslagen reglering är att utöka antalet kontrollanter som kan genomföra landningskontroller. Det skulle antingen betyda att myndigheten behöver anställa fler kontrollanter, en omprioritering mellan olika kontrollområden, eller en kombination av dessa. Detta alternativ skulle inte innebära några extra kostnader för fiskenäringen men skulle däremot innebära ökade kostnader för myndigheten som myndigheten i dagsläget inte har budget för.

Det tredje alternativet till föreslagen reglering är att införa krav på att en oberoende tredje part övervakar och provtar osorterade pelagiska landningar. Detta skulle med stor sannolikhet

³ Påverkan beräknas här som andel landningar där ankomsttiden har varit utanför de föreslagna landningstiderna måndag till fredag, 07:00 till 19:00

innebära nya avgifter för fartygen, men det är i nuläget inte möjligt att beräkna hur stor denna avgift skulle bli.

Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Bemyndigande för de föreslagna föreskriftsändringarna finns i 5 kap. 7 § förordningen (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen.

Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Av artikel 43 i Rådets förordning (EG) nr 1224/2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs⁴, den s.k. kontrollförordningen, framgår att när rådet antar en flerårig plan så får rådet fatta beslut om tröskelvärden för berörda arter. Om fångsterna överskrider detta värde så måste fångsten landas i en utsedd hamn eller plats nära land. De utsedda hamnarna ska ha fastställda landnings- eller omlastningstider, fastställda landnings- eller omlastningsplatser samt fastställda inspektions- och övervakningsförfaranden.

Som inledningsvis har nämnts framgår av artikel 14 i den fleråriga planen för Östersjön att vid pelagiska landningar, där den sammanlagda fångsten av sill/strömming och skarpsill överskrider 5 ton, ska landningen ske i en av medlemsstaten utpekad hamn. Dessa utpekade hamnar ska uppfylla kriterierna som anges i artikel 43 i kontrollförordningen, bland annat fastställda landningstider.

Mot denna bakgrund bedömer myndigheten att regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Någon tid för omställning eller liknande bedöms inte vara nödvändigt och eftersom större delen av det berörda fisket sker under januari till april är det viktigt att regleringen träder ikraft i början av året för att få den önskvärda effekten. Hav- och vattenmyndigheten föreslår därför att de nya bestämmelserna träder i kraft den 15 januari 2024.

Så snart myndigheten fattat beslut om ändrade bestämmelser kommer föreskrifterna att kungöras i vanlig ordning. Därutöver kommer Havs- och vattenmyndigheten att lägga upp information på myndighetens hemsida samt skicka ut information till näringen via myndighetens utskick Fiskenytt. Vi bedömer inte att det finns behov av ytterligare speciella informationsinsatser utöver detta.

⁴ Rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i unionen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs, om ändring av förordningarna (EG) nr 847/96, (EG) nr 2371/2002, (EG) nr 811/2004, (EG) nr 768/2005, (EG) nr 2115/2005, (EG) nr 2166/2005, (EG) nr 388/2006, (EG) nr 509/2007, (EG) nr 676/2007, (EG) nr 1098/2007, (EG) nr 1300/2008, (EG) nr 1342/2008 och upphävande av förordningarna (EEG) nr 2847/93, (EG) nr 1627/94 och (EG) nr 1966/2006

Kommuner och regioner

Regleringen bedöms inte få effekter för kommuner eller regioner.

Företag

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Data från tidsperioden 2020 – augusti 2023 visar att 42 fartyg, i genomsnitt 25 fartyg per år, har landat pelagiska fångster från Östersjön som överskrider 5 ton. Under förutsättning att de fortsatt bedriver fiske i Östersjön kan fiskelicensinnehavarna till dessa fartyg komma att beröras av den föreslagna regleringen. Samtliga företag utom ett som bedriver detta fiske är mikroföretag, dvs. har färre än tio anställda och med årsomsättning under två miljoner euro. Ett företag är ett medelstort företag med färre än 250 anställda och en årsomsättning under 50 miljoner euro.

Förutom de fartyg som landar fångsterna så berörs även de förstahandsmottagare som tar emot fångsterna. Data från avräkningsnotor visar att det är sex förstahandsmottagare som berörs av regleringen, varav fyra är svenska företag. Av de svenska företagen som berörs är det två mikroföretag med färre än tio anställda och två små företag med färre än 50 anställda och med årsomsättning under 10 miljoner euro. De svenska förstahandsmottagarna som berörs är belägna i Sölvesborg kommun, Simrishamn kommun, Orust kommun, samt Gotlands kommun. De svenska förstahandsmottagarna som berörs av regleringen hanterar dock främst fångst för humankonsumtion. Eftersom regleringen innehåller ett undantag från de begränsade landningstiderna för fångster som antingen sorteras vid landning eller som sorteras vid en mottagningsanläggning som huvudsakligen hanterar fångst för livsmedel bedömer myndigheten att de svenska förstahandsmottagarna inte kommer att bli direkt påverkade av den föreslagna regleringen.

Utöver dessa företag kan förslaget eventuellt drabba åkerier som transporterar fångsterna för förstahandsmottagarnas räkning. Havs- och vattenmyndigheten saknar emellertid uppgifter om det finns oberoende åkerier som transporterar fångsterna från hamnarna eftersom uppgifter om vilket företag som transporterar fiskeriprodukter inte är obligatoriska i de transportdokument som ska skickas in till myndigheten. Myndigheten kan därför inte bedöma hur många åkerier som kommer att beröras av regleringen.

Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader

Det förväntas inte bli någon påverkan på fartygens administrativa kostnader eftersom förslaget endast innebär reglering av vilka tider landningar får ske. Däremot kan regleringen innebära andra kostnader och förändringar för företagen, se nedan.

Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

Ett införande av begränsade tider för fartygens landningar kan eventuellt komma att innebära vissa merkostnader för företagen i form av ökade kostnader för arbetskraft och bränsle, givet att fartygen måste avvakta tidpunkten för att få komma in till land och få landa sina fångster. Detta under förutsättning att yrkesfiskarna inte kommer att planera sitt fiske utifrån de nya rådande förutsättningar. I de fall fisket ändrar sitt fiskemönster för att matcha nya tider kommer företagen inte få nämnbart ökade merkostnader.

De svenska förstahandsmottagarna som berörs av den föreslagna regleringen hanterar främst fångst som huvudsakligen används som livsmedel. Eftersom dessa fångster sorteras vid, eller i nära anslutning till, landning kommer de att omfattas av det föreslagna undantaget från begränsade landningstider. Därför bedömer myndigheten att dessa förstahandsmottagare inte kommer att få ytterligare kostnader eller behöver vidta förändringar i verksamheten.

De åkerier som transporterar osorterade pelagiska fångster till förstahandsmottagare som inte använder fångsten till humankonsumtion kommer främst att beröras genom att de kommer att behöva anpassa sina transporter till de nya landningstiderna. Detta bör dock inte innebära några ytterligare kostnader för företagen.

Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

Genom förbättrade möjligheter för Havs- och vattenmyndigheten att genomföra fler landningskontroller kan regleringen komma att minska risken för snedvriden konkurrens genom förbättrad regelefterlevnad och därmed mer likvärdiga förutsättningar för samtliga företag.

Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen

Om många fartyg kommer att vilja landa samtidigt, kan det innebära att kapaciteten i hamnen eller för Havs- och vattenmyndighetens kontroll blir en flaskhals, vilket i sin tur kan medföra en ökad kostnad för yrkesfisket i form av stillaliggande. Störst risk för sådana begränsningar i landningsmöjligheten är troligtvis på fredag eftermiddag innan kl. 19:00, eller måndag morgon vid kl. 07:00, dvs. när det är långt tid till nästa landningstillfälle respektive lång tid sedan senaste landningstillfället.

Övriga effekter av förslaget är att yrkesfisket kan tänkas välja att landa i annat land där en sådan tidsbegränsning inte finns. En effekt av detta blir således att de svenska hamnarna kan få färre landningar. Idag fraktas stor del av landningar direkt till Skagen via lastbil. Om möjligheterna till landning på valfri tid minskar kan man tänka sig att fartyg väljer att landa direkt i Skagen istället. Det skulle i så fall medföra en ökad kostnad för fisket, i form av bland annat ökade bränslekostnader och personalkostnader.

Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag eftersom nästan alla företag som berörs är mikroföretag.

Samråd

Beskrivning av ett eventuellt tidigt samråd

Havs- och vattenmyndigheten har den 13 oktober 2023 haft ett samråd med producentorganisationen för det berörda fisket och med de mottagningsanläggningar som kommer att beröras av den föreslagna regleringen. Vid samrådet diskuterades ett preliminärt förslag på begränsningar i landningstider. Representanter för producentorganisationen och mottagningsanläggningarna framförde vikten av att ha ett undantag för de fångster som är avsedda för livsmedel då fördröjningar i landningar kan ha stora effekter på fångstens kvalitet.

Kontaktperson

För eventuella frågor kontakta:

Linda Qvarnemark, fiskeriuppföljningsenheten, tfn. 010-698 63 86,