

Nærings- og fiskeridepartementet  
Postboks 8090 Dep

0032 OSLO

Saksbehandler: Inger Ellingsen  
Telefon: 97432107  
Seksjon: Fiskeridirektøren  
Vår referanse: 14/6435  
Deres referanse:  
Vår dato: 02.07.2014  
Deres dato:

Att:

## HØRINGSSVAR - STRUKTURKVOTEORDNING FOR KYSTFLÅTEN UNDER 11 METER HJEMMELSLENGDE

Vi viser til høringsnotat fra Nærings- og fiskeridepartementet datert 29. april 2014. Høringen gjelder innføring av en strukturkvoteordning for kystflåten med hjemmelslengde under 11 meter.

Vårt hørings svar inneholder følgende:

1. Om behovet for en strukturkvoteordning
2. Om lønnsomhet
3. Mulige effekter av en strukturkvoteordning
  - 3.1 Flåtesammensetningen
  - 3.2 Reguleringen av fisket
  - 3.3 Distriktsmessige virkninger
4. Utforming av en strukturkvoteordning
  - 4.1 Kvote tak
  - 4.2 Forholdet til samfiskeordningen
  - 4.3 Behov for forenklinger
    - 4.3.1 Strukturgevinst
    - 4.3.2 Unntak fra kondemnering
  - 4.4 Forskrift
- 5 Oppsummering

### 1 OM BEHOVET FOR EN STRUKTURKVOTEORDNING OGSÅ FOR KYSTFLÅTEN UNDER 11 METER HJEMMELSLENGDE

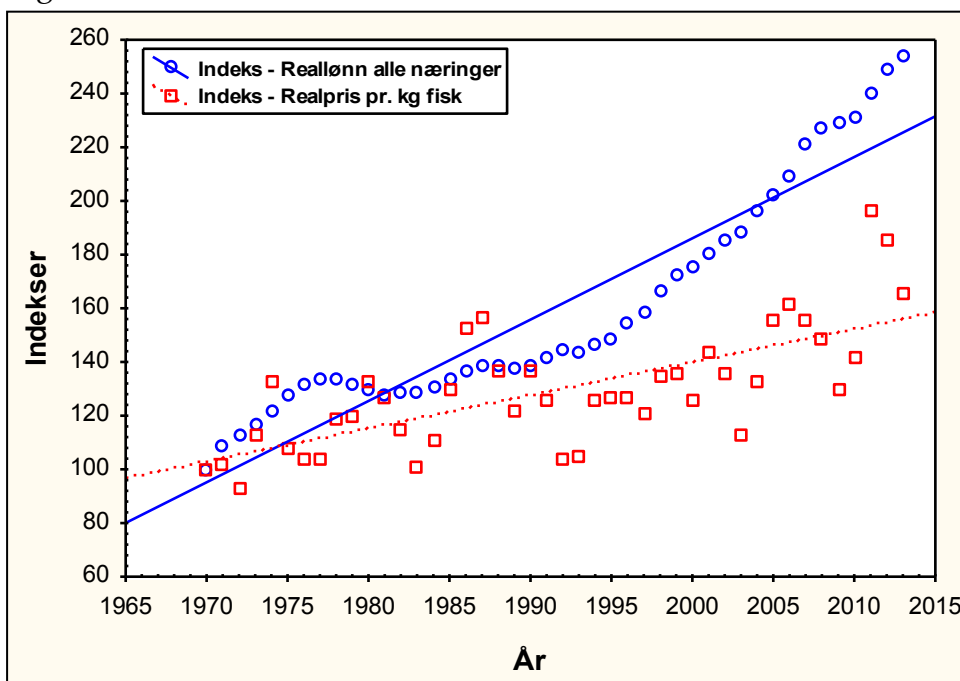
Fiskeressursene er en avgrenset, men fornybar ressurs. Teknologisk utvikling og kapasitetsoppbygging i flåten har siden sammenbruddet i bestanden av norsk vårgytende sild på slutten av 1960-tallet framtvinget en gradvis omlegging av fiskeripolitikken, med sterke begrensninger i adgangen til fiske og strukturtiltak for å redusere overkapasitet som særlige kjennetegn ved dagens politikk. Ofte fremstilles

det som om det er den teknologiske framgangen som i seg selv "er skyld i" og har nødvendiggjort en slik omlegging. Dette er imidlertid en sannhet som trenger å utdypes nærmere.

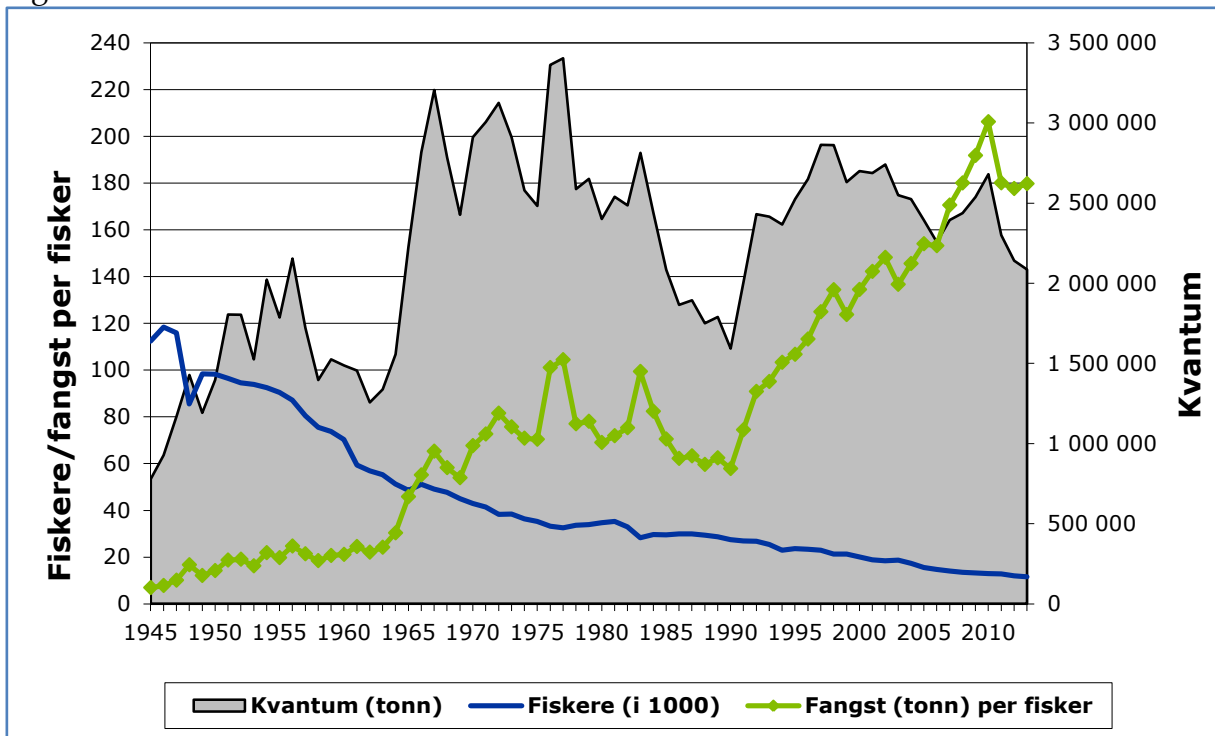
I den del sammenhenger presenteres indikatorer som viser hvordan gjennomsnittspris per kg fisk (oppnådd førstehåndspris til fisker) utvikler seg sammenlignet med lønnsutviklingen for alle næringer. Data for reallønn og konsumprisindeks er hentet fra Statistisk sentralbyrå (SSB), mens data over oppnådd førstehåndspris er hentet fra Fiskeridirektoratets Landings- og sluttseddelregister.

Nedenfor presenteres en del figurer som viser utviklingen over tid. I figur 1 presenteres utviklingen fra 1970 i reallønn for alle næringer sammen med utvikling i realpris på fisk (uavhengig av fiskeslag). Både reallønnen og realprisen har økt i perioden, men det har vært større økning i reallønnen (gjennomsnittlig årlig vekst på 2 prosent) enn i realprisen for fisk (gjennomsnittlig årlig vekst på 1 prosent). Det er særlig i perioden etter 1995 at reallønnen har steget vesentlig raskere enn førstehåndsprisen på fisk. Dette betyr at det må fiskes mer per fisker for å kunne oppnå samme lønnsutvikling. Det er også nettopp denne utviklingen som har funnet sted over tid – antall fiskere er redusert og fangst per fisker har gått opp (dette vises i figur 2).

Figur 1

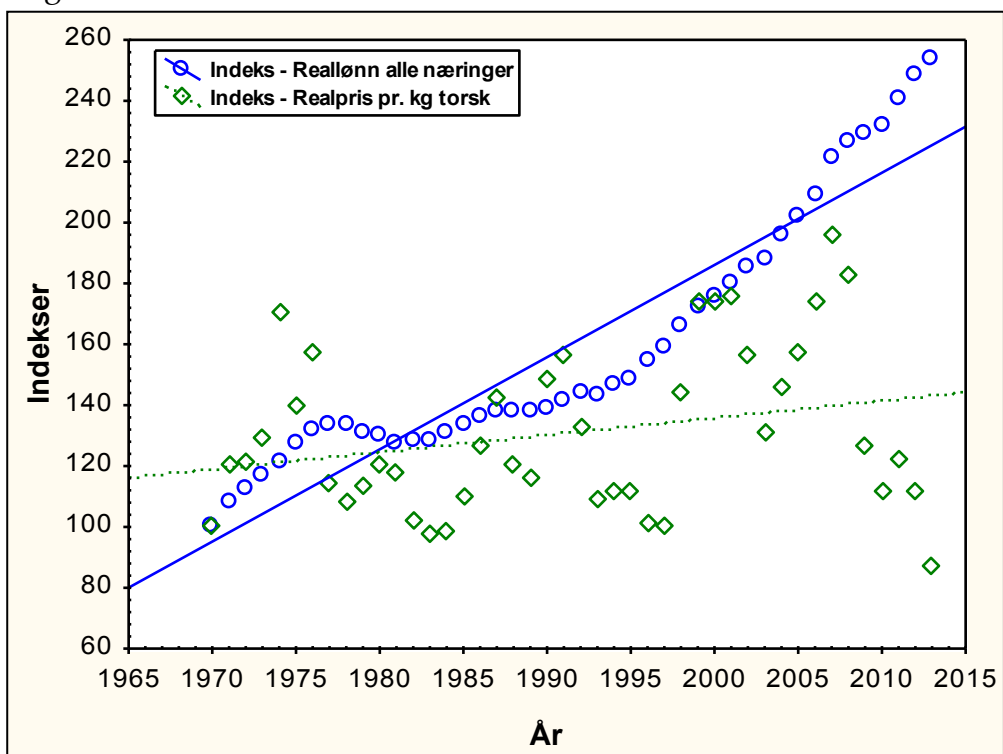


Figur 2



I figur 3 vises utviklingen siden 1970 i reallønn sammen med utviklingen i realpris for torsk. Utviklingen i realpris for torsk har også vært positiv over tid (gjennomsnittlig årlig vekst på 0,4 prosent), men svakere enn prisutviklingen for alle fiskeslag. Dette betyr at for fartøy som er veldig avhengig av torsk vil det være nødvendig å fiske relativt sett enda mer fisk per fisker for å oppnå samme lønnsutvikling som ellers i samfunnet.

Figur 3



Den særnorske og sterke utviklingen i reallønnen er som kjent en positiv konsekvens for folk flest av norsk økonomis stadig sterkere oljeavhengighet, en konsekvens som imidlertid samtidig utgjør en trussel og en stor utfordring for alle konkurranseutsatte næringer utenom oljesektoren, herunder fiskeri.

Teknologisk fremgang og effektivisering i fiske kan i en slik sammenheng ikke betraktes som en trussel, men snarere som et positivt svar og en løsning på de utfordringer næringen stilles overfor som følge av oljeavhengigheten. Sagt på en annen måte: hvis det ikke hadde vært teknologisk mulig å effektivisere fisket for slik å kunne være konkurransedyktig med hensyn til arbeidskraft og inntjening, ville næringen over tid antagelig stått i fare for å avvikle seg selv. Selv med økt satsing på kvalitets-, produkt- og markedsutvikling for torsk og annen fisk kan en i årene framover ikke regne med at prisutviklingen i første hånd kan konkurrere med forventet reallønnsutvikling.

For å opprettholde en effektiv, lønnsom og robust fiskeflåte som er tilpasset ressursgrunnet og de økonomiske rammebetingelsene som her er skissert, blir derfor strukturvirkemidler som tillater en gradvis reduksjon i antall fartøy og tilpasning av fangstkapasiteten en nødvendighet.

Slike virkemidler i form av strukturkvoteordninger er nå på plass for fartøygruppene over 11 meter hjemmelslengde. Omfanget og innretningen på disse ordningene kan justeres etter hvert som det er behov for det. Flåten under 11 meter har per i dag ingen strukturvirkemidler til disposisjon. De samme økonomiske rammebetingelsene gjør seg imidlertid gjeldende også for denne flåten, og med mindre en skulle se for seg en gradvis overføring av fiskerettigheter fra fartøy over 11 meter, så har denne gruppen det samme prinsipielle behovet for å ha strukturvirkemidler til disposisjon.

Det kan imidlertid argumenteres for at behovet for strukturvirkemidler, med dagens rekordhøye torskekvoter, ikke er spesielt påtrengende i denne gruppen akkurat i øyeblikket. Til det er å si at flåten må være tilpasningsdyktig og robust også for å kunne takle svingninger i kvotenivået i framtiden. Det er nettopp i gode tider en bør legge til rette for å møte mindre gode tider, og en kan ikke legge til grunn at de underliggende økonomiske rammebetingelsene kommer til å endre seg vesentlig i de nærmeste årene.

Flåten under 11 meter er en heterogen gruppe med vesentlig større grad av spredning i kvoteutnyttelse enn fartøy over 11 meter. Ideelt sett ville derfor en kondemneringsordning vært et mer egnet virkemiddel for denne flåtegruppen i denne omgang. På den måten kunne latent kapasitet hos fartøy med liten kvoteutnyttelse tas ut, og kvotene fra disse fartøyene ville komme alle fartøy i gruppen til gode. Den siste kondemneringsordningen for denne gruppen, som var

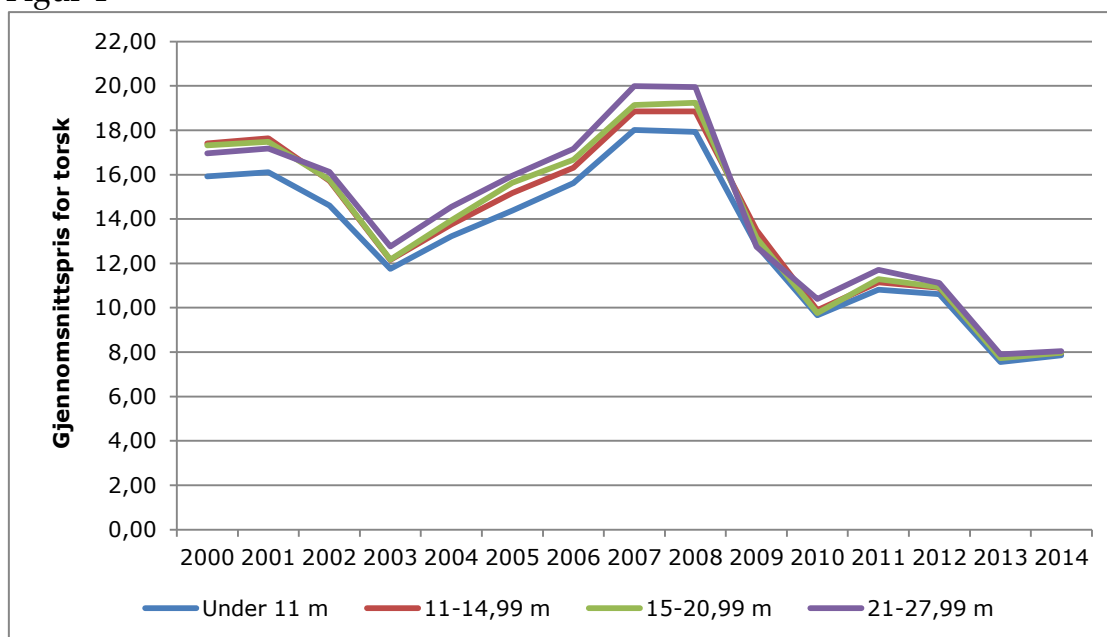
delfinansiert av næringen og staten, ble imidlertid avviklet i 2009 på grunn av manglende etterspørsel. I en ny runde ville derfor antagelig satsene måtte økes betraktelig, og vi vil anta at det verken i næringen eller hos staten er stor vilje til å finansiere dette. Vi legger til grunn at denne problemstillingen har vært vurdert av departementet. Da står en i realiteten tilbake med en strukturkvoteordning etter modell av flåten over 11 meter hjemmelslengde.

## 2 OM LØNNSOMHET I DEN MINSTE FLÅTEN

Fartøygruppen under 11 meter (største lengde) er mer torskeavhengig enn de andre lengdegruppene. Endringer i prisen på torsk vil derfor ha relativt sett større betydning for denne fartøygruppen enn andre. I figur 4 vises prisutviklingen (2014-verdier) for torsk rund vekt for perioden 2000 til 2014 (inkluderer tall tom mai 2014) for de ulike lengdegruppene.

Den grafiske fremstillingen viser at fartøy i størrelsen under 11 meter over tid har oppnådd en lavere førstehåndspris enn fartøy i de andre lengdegruppene. Forskjellen har blitt mindre de siste årene og prisene er nå tilnærmet lik i de ulike lengdegruppene.

Figur 4



Som nevnt i høringsnotatet har denne fartøygruppen relativt lav lønnsomhet når en måler lønnsomhet ved driftsmargin (tabell 3.5 i høringsnotatet) sammenlignet med andre fartøygrupper. Samtidig viser andre lønnsomhetsmål som totalkapitalrentabilitet, gjeldsgrad og egenkapitalgrad (tabell 3-6 og 3-7) at denne fartøygruppen er fullt på høyde og gjerne "bedre" enn de andre fartøygruppene. Denne fartøygruppen har høyere egenkapitalandel enn de fleste andre fartøygrupper og dermed også lavere gjeldsgrad.

Det kan være nærliggende å sammenligne lønnsomheten i denne fartøygruppen med fartøygruppen 11-14,9 meter som har hatt tilgang til strukturkvoteordninger siden 1. januar 2008. Driftsmarginen og total kapitalrentabiliteten for konvensjonelle kystfiskefartøy i størrelsen 11-14,9 meter hjemmelslengde er noe høyere enn for flåtegruppen under 11 meter, samtidig kan vi ikke av resultatene fra lønnsomhetsundersøkelsen se at disse resultatmålene har endret seg vesentlig i den perioden som flåtegruppen har hatt tilgang til strukturvirkemidler. Begge flåtegruppene drifter i gjennomsnitt omtrent like mange døgn per år (i underkant av 190 døgn i året) og det er nok rom for noe høyere driftsintensitet i begge fartøygruppene. For å kunne økte driftsintensitet for et fartøy er det ikke bare økte kvoter som gjelder, men også tilgjengelighet og fartøyets mobilitet. Egenkapitalandelen er noe høyere for de minste fartøyene, og dermed har denne gruppen også noe lavere gjeldsgrad.

I debatten som går rundt strukturering blir det i en del sammenhenger hevdet at det ikke er korrekt å sammenligne driftsmarginen mellom ulike fartøygrupper. Dette på grunn av at eierformen er så ulik i ulike fartøygrupper (blant de minste fartøyene dominerer enkeltmannsforetak, mens det er mer vanlig med aksjeselskap blant litt større fartøy). I forbindelse med utarbeidelse av lønnsomhetsundersøkelsen er vi opptatt av at de størrelsene vi sammenligner faktisk er sammenlignbare størrelser. Selv om ikke alle de fartøyene som er med i lønnsomhetsundersøkelsen faller inn under plikten til å utarbeide årsregnskap har alle bokføringsplikt. Dette betyr at vi kan samle inn materiale som gir oss en oversikt over inntekter og kostnader for alle fartøyene, også for de som er organisert i enkeltpersonforetak. I driftskostnadene inngår lønns-, drifts- og vedlikeholdskostnader, i tillegg til avskrivninger. For enkeltpersonforetak hvor vi ser at eier har stått på fartøyet og ikke tatt ut lott beregner vi en lott for eier basert på fiskarlagets overenskomst, slik at avlønning til alle som har jobbet på fartøyet inngår som en del av driftskostnadene. Rentekostnader inngår i alle tilfeller som en del av finanskostnadene, og er ikke en del av driftskostnadene.

Vi har dermed et grunnlag som er sammenlignbart mellom enkeltpersonforetak og aksjeselskap. Da kan også driftsmargin brukes som et mål på lønnsomhet, uavhengig av organisering av fartøyene og på tvers av fartøygrupper. Det samme kan andre mål på lønnsomhet, som total kapitalrentabilitet og mål som er laget på grunnlag av ordinært resultat før skatt (hvor finanskostnadene er tatt hensyn til).

Et ankepunkt mot strukturkvoteordningene er at kapital trekkes ut av næringen, og medfører økte finanskostnader og gjeldsgrad for rederier som velger å skaffe seg strukturkvoter. Det må imidlertid generelt kunne legges til grunn at den enkelte som skaffer seg strukturkvoter foretar en økonomisk rasjonell vurdering av at dette er en lønnsom investering som vil gi en langsiktig positiv avkastning. Kapitalen som

trekkes ut av næringen forventes altså å "komme tilbake" i form av styrket framtidig lønnsomhet.

### 3 MULIGE VIRKNINGER AV EN STRUKTURKVOTEORDNING

Hvor store ringvirkninger en strukturkvoteordning vil ha, avhenger naturligvis av i hvilken grad ordningen blir nyttet. Dersom få velger å strukturere, vil heller ikke ringvirkningene bli store. Nedenfor har vi sette nærmere på mulige endringer i flåtesammensetning og størrelse, reguleringsopplegg og på mulige distriktsmessige virkninger.

#### 3.1 Nærmere om flåtesammensetningen for fartøy med hjemmelslengde under 11 meter i fisket etter torsk nord for 62 grader nord

Fartøygruppen under 11 meter er den største fartøygruppen målt i antall fartøy, og den er også en svært torskeavhengig gruppe. I høringsnotatet er det statistikk som viser at var registrert 1 173 deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 meter for torsk nord for 62 grader nord (tall per 21. november 2013).

Selv blant disse 1 173 fartøyene er det stor forskjell i kvotegrunnlag (mens et fartøy med hjemmelslengde 6 meter i 2014 har en faktor på torsk på 1,21, har et fartøy med hjemmelslengde på 10 meter en faktor på torsk på 2,25).

Tabell 1 viser hvordan fartøy med hjemmelslengde under 11 meter er fordelt på hjemmelslengde dersom vi deler fartøyene inn i mindre intervaller; tallene er per 28. mai 2014 og avviker derfor noe i forhold til tallene i høringsnotatet.

Tabell 1

Hjemmelslengde	Største lengde				Totalt
	< 11 m	11-14,9 m	15-20,9 m	21 m og over	
Under 6 meter*	11	1			12
6-7 meter*	14				14
7-8 meter	54	2			56
8-9 meter	159	13	3		175
9-10 meter	303	44	4	3	354
10-11 meter	474	77	4	2	557
<b>Totalt</b>	<b>1015</b>	<b>137</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>1168</b>

\*Fartøy med hjemmelslengde under 7 meter har samme faktor.

I og med at det er forskjellig faktor i de ulike lengdeintervallene vil det ikke være noe 1:1 forhold mellom antall fartøy som trekkes ut av fisket ved strukturering og kvotetaket (kvotetak basert på mottakende fartøys kvotefaktor etter avkortning på 20 prosent).

I forbindelse med at det åpnes for strukturering er det kanskje nærliggende å forvente at de største fartøyene i gruppen under 11 meter hjemmelslengde vil strukturere med mindre fartøy. Dette innebærer at flere fartøy vil bli tatt ut enn dersom et fartøy med hjemmelslengde i størrelsen 10-11 meter strukturerer med fartøy i samme meterintervall.

### **3.2 Om endringer i reguleringsopplegget for den minste flåten**

Fartøy med hjemmelslengde under 11 meter utnytter i dag tildelte kvoter i svært varierende grad. En strukturering av gruppen kan føre til en mer ens kvoteutnytting, noe som kan gi en enklere og mer forutsigbar regulering for både fiskere og forvaltning.

En følge av en jevnere kvoteutnyttelse innenfor gruppen er at overreguleringen over tid vil gå ned. For de fartøyene i gruppen som i dag utnytter overreguleringen, kan dette bety at strukturkvoteordningen må tas i bruk for å opprettholde dagens driftsgrunnlag. En annen effekt av en strukturkvoteordning for fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter er at gjennomsnittlig fartøystørrelse trolig vil øke. Siden fartøy med stor fangstkapasitet ikke bør ha en stor grad av overregulering, vil også en økning av fartøystørrelse tilsi at overreguleringen helt eller delvis kan bortfalle.

På sikt kan det tenkes at gruppen av fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter, kan reguleres uten vesentlig grad av overregulering.

### **3.3 Distriktsmessige virkninger**

Den minste, og minst mobile flåten, er avhengig av at det finnes fiskemottak i rimelig nærhet til de lokale fiskefeltene. I områder der det ikke lenger finnes fiskemottak som kan ta imot fangstene, kan eiere av fartøy i den minste flåten bli tvunget til å selge fartøyene eller flytte. En strukturkvoteordning vil kunne legge til rette for at fartøyeiere skaffer seg bedre driftsgrunnlag og større og mer mobile fartøy. En strukturkvoteordning vil på denne måten kunne medvirke til at fartøyeier fortsatt kan være bosatt langs hele kysten, selv om fiske og levering ikke lenger foregår lokalt.

En strukturkvoteordning kan på den annen side føre til at fartøyeier ser seg bedre tjent med å legge fiske og levering til de områdene hvor det er best tilgang på, og best leveringsmuligheter for, de best betalte fiskeslagene. Dette kan medføre at fiskemottak som i dag baserer seg på levering fra en lokal flåte, kan miste viktige deler av sitt driftsgrunnlag. En strukturkvoteordning kan således også medvirke til en lavere utnyttelse av lokale bestander.



Fisket etter torsk, hyse og sei er grunnstammen i kystfisket i Nord-Norge. I deltakerbestemmelsene som gjelder salg av fartøy er det lagt inn en såkalt fylkesbinding, som innebærer at et fartøy med adgang til å delta i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord ikke kan selges for fortsatt drift fra ett fylke til et annet. Formålet med disse reglene er å opprettholde den relative fordelingen av fartøy med adgang til å delta i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord mellom fylkene. Fylkesbindingen gjelder også i strukturkvoteordningen, og praktiseres på samme måte som i deltakerbestemmelsene om salg av fartøy. Dette sikrer at strukturkvoteordningen ikke medvirker til at den fylkesvise fordelingen av deltakelsen i fisket etter torsk, hyse og sei endres.

I andre fylker enn Finnmark, Troms og Nordland kan fylkesbindingen gjøre det vanskelig å strukturere i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord fordi det finnes få fartøy som har denne adgangen. Det kan derfor tenkes at det kan være hensiktsmessig å ha en annen inndeling av fylkesbindingen i strukturkvoteordningen enn ved kjøp og salg av fartøy. I gjeldende deltakerforskrift anses fylkene sør for Hordaland som ett område. Det samme gjelder fylkene Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. I en strukturkvoteordning kunne det kanskje være hensiktsmessig å tillate strukturering mellom fartøy i fylkene som i all hovedsak ligger sør for 62 grader nord, det vil si fylkene fra og med Sogn og Fjordane og sørover. Eventuelt anse fylkene Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag som et eget område. En liberalisering av fylkesbindingen for fartøy som skal benytte strukturkvoteordningen er imidlertid ikke tatt opp i høringsnotatet, og direktoratet nøyer seg med å peke på muligheten.

#### **4 UTFORMINGEN AV EN STRUKTURKVOTEORDNING FOR DEN MINSTE KYSTFLÅTEN**

Ved utforming av en strukturkvoteordning for den minste kystflåten bør det vektlegges at ordningen får rammer som bidrar til at ordningen får ønsket effekt, og regler som er enkle å forholde seg til for både fiskere og forvaltning.

##### **4.1 Valg av kvotetak**

Ved valg av kvotetak kan det være naturlig å se hen til innføringen av strukturkvoteordning for gruppen med hjemmelslengde mellom 11 og 15 meter. Ut fra ønsket om en forsiktig strukturering ble kvotetakene for denne gruppen satt lavere enn for fartøy med hjemmelslengde over 15 meter.

Kvotetaket for gruppen mellom 11 (13) og 15 meter var fra 2008 fastsatt til 2 ganger fartøyets egen kvote, inkludert fartøyets egen kvote. Det var ikke tillatt med strukturkvote både i torskesektoren og i pelagisk sektor. Kvotetaket for denne gruppen ble ved forskriftsendring sommeren 2013 endret til å være 2 ganger fartøyets egen kvote, inkludert fartøyets egen kvote, og 3 ganger fartøyets egen kvote i hvert enkelt fiskeri i sektoren, inkludert fartøyets egen kvote for fartøy som bare

tildeles strukturkvote enten i torskesektoren eller i pelagisk sektor. Erfaringene fra strukturkvoteordningen for fartøy mellom 11 (13) og 15 meter viser at nedgangen av fartøy i perioden fra ordningen ble innført i januar 2008 og frem til desember 2013, er på 18 prosent, eller 102 fartøy. Av fartøyene som har strukturert, har flesteparten strukturert forsiktig, og har mindre enn 50 prosent andel av kvotefaktorene som strukturkvoter.

Det kan argumenteres for at dersom strukturkvoteordningen først innføres for alle grupper, så bør alle ha samme mulighet til å bygge seg opp innenfor sine respektive grupper. Kvoteøkningene beregnes som kjent på grunnlag av mottakende fartøy sin kvote, noe som i seg selv innebærer en forsiktigere strukturering for de minste fartøyene. For forvaltningen vil et ens kvotetak for alle de forskjellige hjemmelslengdegruppene gjøre saksbehandlingen mindre komplisert. Særlig når det gjelder fartøy som har deltakeradganger i begge sektorer og der hjemmelslengdene befinner seg i forskjellige hjemmelslengdegrupper. Et felles kvotetak kan også dempe presset fra de forskjellige gruppene om å øke kvotetaket, og motvirke en stadig prosess med endringer.

Et bredt driftsgrunnlag kan redusere virkningene av en brå nedgang i enkelte bestander eller svingninger på grunn av dårlige avsetningsmuligheter/priser for enkelte fiskeslag. I høringsnotatet er det blant annet fremsatt et forslag om kun å tillate spesialisering for de minste fartøyene gjennom et kvotetak på 3+0. Dette vil innebære at fartøy som i dag har deltakeradganger innen både bunnfisk og pelagisk sektor, i utgangspunktet vil måtte redusere sitt driftsgrunnlag dersom de ønsker å strukturere. Fiskeridirektoratet mener det må være en klar fordel at fartøy som har driftsgrunnlag innenfor begge sektorer, får beholde eksisterende driftsgrunnlag i tillegg til å kunne nytte strukturkvoteordningen. Et kvotetak på 3+0 vil i tillegg innebære at fartøyeiere og direktorat påføres belastning med søknader og saksbehandling om kjøp, utskifting og splitting m.v. for at fartøy som har driftsgrunnlag i begge sektorer i det hele tatt skal kunne komme i posisjon til å strukturere.

Av kvotetaken som er foreslått i høringsnotatet, vil direktoratet anbefale at det velges samme kvotetak som for gruppen mellom 11 (13) og 15 meter. Det vil si et kvotetak på enten 2+2 eller 3+1, noe som gir rom for en viss grad av både generalisering og spesialisering.

#### **4.2 Om forholdet mellom strukturkvoteordningen og drifts- og samfiskeordninger**

Driftsordningen, som var i bruk i perioden 2004 til 2008, ga adgang til å utveksle, eller leie ut og inn kvoter fra fartøy, uten at noe fartøy ble tatt permanent ut av fiske. Formålet var å legge til rette for at den enkelte fartøyeier kunne øke fleksibiliteten og effektivisere driften. Ordningen omfattet alle hjemmelslengdegrupper i kystflåten.

En av ulempene med driftsordningen var at ordningen på mange måter var en rendyrket form for kvotehandel, hvor enkeltpersoner kunne tjene penger på tildelte kvoter uten selv å fiske disse. Dette samstemmer dårlig med deltakerlovens bestemmelser om at det er aktive fiskere som skal eie og drive fiskefartøy. Driftsordningen innebar heller ingen strukturering av flåten. Ordningen ble avviklet samtidig med at strukturkvoteordningen for kystflåten ble utvidet til å omfatte fartøy med hjemmelslengde ned til 11 meter (13 meter i kystnotfisket etter makrell).

Samfiskeordningen for fartøy med hjemmelslengde under 11 meter i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord ble innført fra 2010. Ordningen har til formål å gi bedre sikkerhet og økt lønnsomhet for fiskerne. Tallene i høringsnotatet viser at rundt 25 prosent av deltakeradgangene i gruppen inngikk i samfiskeordninger i 2013. Dette kan vise et ønske om fysisk tryggere arbeidsplasser, men også at det finnes et behov for å kunne øke kvotegrunnet i gruppen med hjemmelslengde under 11 meter.

Et grunnleggende krav i deltakerloven og den årlige deltakerforskriften er at fartøy som skal inneha ervervstillatelse og adgang til å delta i fisket skal være egnet og utrustet. En av ulempene ved samfiskeordningen er at fartøy som er passive i samfiskelaget lett kan komme i konflikt med kravet til egnet og utrustet. For forvaltningen vil det innebære store kostnader å kontrollere fartøyene og følge opp med saksbehandling i form av tilbakekall av ervervstillatelser eller lignende.

Fiskeridirektoratet vil anbefale at samfiskeordningen avvikles dersom det innføres en strukturkvoteordning for den minste kystflåten. Samfiskeordningen kan oppfattes som en økonomisk gunstigere ordning fordi det ikke er noen avkorting av kvoten, og fartøyeiere slipper kostnadene med å kondonnere et fartøy. En fortsatt åpning for samfiske kan motvirke den permanente kapasitetstilpasningen som er hensikten med strukturkvoteordningen.

### **4.3 Behov for forenklinger**

Dagens strukturkvoteordning for kystfiskeflåten inneholder noen elementer som gjør ordningen arbeidskrevende for forvaltningen. Dersom den store og uensartete fartøygruppen med hjemmelslengde under 11 (13) meter innlemmes i strukturkvoteordningen, vil disse elementene kreve enda større ressurser.

#### *4.3.1 Fordeling av strukturgevinst*

Strukturkvoteordningen for kystflåten baserer seg på hjemmelslengder. Når fartøy trekkes ut av fiske som følge av strukturkvoteordning, avkortes kvoten med 20 prosent som tilbakeføres til gruppen som helhet. Når fartøy trekkes ut av fiske på annet grunnlag, for eksempel gjennom kondonneringsordningen, gir dette 100 prosent avkorting av kvoten. Disse avkortningene på henholdsvis 20 prosent og 100 prosent omtales i denne sammenhengen som strukturgevinster.

Forutsetningen for strukturvoteordningen var at strukturgevinsten skulle komme de øvrige fartøylene i lengdegruppen til gode. Når Fiskeridirektoratet fordeler disse strukturgevinstene foretas en justering av kvotefaktorene i stigen tilsvarende strukturgevinsten innenfor hver lengdegruppe. En slik måte å fordele strukturgevinsten på innebærer et stort arbeid for direktoratet med å beregne og teknisk justere kvotefaktoren til hvert enkelt fartøy i gruppen. Det er vanskelig å unngå at det oppstår større og mindre avvik, og etterfølgende kontroll og justeringer blir en vedvarende prosess.

Vi viser til Norges Fiskarlag sin prosess vedrørende fornyelse av ressursfordelingsavtalen 2008-2015 fram mot Landsstyremøtet i mai 2015 (se vedlagte brev). I denne prosessen vil fordelingsnøkler og reguleringsmodeller bli revidert og eventuelt endret. Det er sannsynlig at vi må se på strukturvoteordningen i denne prosessen, og da spesielt metode for å fordele strukturgevinsten. Finnmarksmodellen som benyttes i lukket kystgruppe i fisket etter torsk, hyse og sei vil trolig kunne bli justert etter prosessen i Fiskarlaget, noe som kan medføre at kvotestiger endres/harmoniseres. I kystgruppens fiske etter makrell benyttes også samme prinsipp for fordeling av strukturgevinsten. I debatten om framtidig kvotefordeling vil fordeling av strukturgevinsten være sentral.

Fiskeridirektoratet ser for seg at i en framtidig regulering av kystflåten fiske etter torsk, hyse og sei, vil kystgruppen for eksempel kunne bli delt i to eller tre lengdegrupper. For å forenkle kompliserte reguleringsmodeller, vil det være avgjørende med "vanntette skott" mellom gruppene med hensyn til strukturering, og at alle kvotefaktorer og fangst kan tilordnes "sin" lengdegruppe. Det vil da ikke lenger være nødvendig å fordele strukturgevinsten, jf. gjeldende ordning for havfiskeflåten og for norsk vårgytende sild i kystflåten. Antall faktorer reduseres når et fartøy går ut, og det vil bli færre fartøyer å fordele kvoten på. Fordeling av strukturgevinsten er da unødvendig, og man unngår problemet med at enkeltfartøyer får endret sin struktureringsgrad.

I påvente av prosessen i Fiskarlaget er det videre viktig å ha like regler for hele kystflåten i strukturvoteordningen. Dette for å unngå at enkeltfartøyer kan få kvotegrunnlag fra strukturkvoter fra andre lengdegrupper. Fiskeridirektoratet kan vanskelig administrere ulike systemer i de enkelte lengdegruppene ved fordeling av strukturgevinsten. Det kan være hensiktsmessig å ha ulike kvotetak i de ulike gruppene, men ikke ulike regler for avkorting, med videre.

#### *4.3.2 Unntak fra kondemneringskravet*

Et annet element ved strukturvoteordningen som påfører direktoratet omfattende saksbehandling, er regelen om at det kan gjøres unntak fra kravet om kondemnering av det uttatte fartøyet når det har antikvarisk verdi eller kan brukes til allmenntilgang.

formål, til foreningsarbeid eller lignende. En så vid hjemmel har medført at det er gitt unntak fra kondemnering for nær halvparten av fartøyene som trekkes ut av fisket. I tillegg til første gangs saksbehandling om unntak, følger det saksbehandling med når fartøyene skifter eier. Det er behov for å ha kontroll med at fartøy som trekkes ut av fiske ikke siden belaster fiskeressursene gjennom deltakelse i fritidsfiske, eller føres inn igjen i merkeregisteret for å delta i åpne grupper. For de større fartøyene er det relativt enkelt å føre kontroll med at utgått kapasitet ikke kommer inn igjen i aktivt fiske. For de mindre fartøyene som ikke er tildelt kjenningssignal fra Sjøfartsdirektoratet, er mulighetene for å føre en tilfredsstillende kontroll vesentlig dårligere.

Ønsket om en permanent kapasitetsnedgang og kontrollmessige hensyn tilsier at adgangen til å tillate unntak fra kondemneringskravet bør være snever for fartøy med hjemmelslengde under 11 meter.

#### **4.4 Forskrift om strukturkvoteordning**

Reglene for strukturkvoteordningen for kystfiskeflåten med hjemmelslengde fra 11 meter (13 meter i kystnotfisket etter makrell) er i dag gitt i forskrift 7. november 2003 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten.

I høringsnotatet er det ikke klargjort om bestemmelsene for fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter skal inntas i forskrift om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten, eller gis som egen forskrift.

Forskriften om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten og praktisering av bestemmelsene er godt kjent blant fiskerne og godt innarbeidet blant saksbehandlerne ved Fiskeridirektoratets regionkontorer. En utvidelse av forskriften til å omfatte gruppen av fartøy med hjemmelslengde under 11 meter (13 meter i kystnotfisket etter makrell), vil derfor ikke medføre særskilte ekstrakostnader for forvaltningen i form av opplæring og kursing. Fiskeridirektoratet vil klart anbefale at reglene for fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter tas inn i eksisterende forskrift om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten.

Fiskeridirektoratet ber om å få et konkret forskriftsutkast til uttalelse før en eventuell endring.

#### **5 OPPSUMMERING**

Fiskeridirektoratet støtter departementets forslag om å innføre en strukturkvoteordning for fartøy under 11 (13) meters hjemmelslengde og anbefaler:

- samme kvotetak som i gruppen mellom 11 (13) og 15 meter, det vil si enten 2+2 eller 3+1

- at ved innføring av en strukturkvoteordning avvikles samfiskeordningen
- en innskjerping av kondemneringskravet
- at strukturkvotereglene for fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter tas inn i eksisterende forskrift om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten

Med hilsen

Liv Holmefjord  
fiskeridirektør

Truls Konow  
fung. direktør

**Mottakerliste:**

Nærings- og fiskeridepartementet    Postboks 8090 Dep    0032    OSLO

**Kopi til:**

Aksel Eikemo

Statistikkavdelingen    Postboks 185    5804    BERGEN  
Sentrum

Utviklingsseksjonen    Postboks 185 -    5804    BERGEN  
Sentrum

Anita Kjeilen Steinseide

Peter Gullestad

Guro Gjelsvik

Reguleringsseksjonen    Postboks 185 -    5804    BERGEN  
Sentrum

Kom.stab

Region Finnmark    Postboks 185    5804    BERGEN  
Sentrum

Region Troms    Postboks 185    5804    BERGEN  
Sentrum

Region Nordland    Postboks 185    5804    BERGEN  
Sentrum

Jan Brødreskift

Region Møre og Romsdal    Postboks 185    5804    BERGEN  
Sentrum

Region Vest    Postboks 185    5804    BERGEN  
Sentrum

Region Sør    Postboks 185    5804    BERGEN  
Sentrum

Wenche Wågheim

Anne Marit Grønvik Schupbach

May Randi Bonesrønning

Thomas Sandvik

Ståle Hansen

**Vedlegg**

Fornyelse av ressursfordelingsavtalen 2008-2015 - Kopi av prosess  
fram til Landsmøtet 2015