

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref
20/6422-3

Dato
26. mars 2021

Høring – endring av instruks av 1992/2002 om salg av ringnotfartøy fra Nord-Norge til Sør-Norge

Nærings- og fiskeridepartementet sender med dette på høring forslag om å oppheve instruksene av 1992/2002 om salg av fartøy med ringnotkonsesjon fra Nord-Norge til Sør-Norge.

Høringsfrist er 16. april 2021.

1. Bakgrunn

Nærings- og fiskeridepartementet har mottatt flere henvendelser fra rederier som eier og driver fartøy med ringnotkonsesjon registrert i Nord-Norge som ber om at instruksene av 1992/2002 knyttet til frivillig salg av fartøy med ringnotkonsesjon fra Nord-Norge til Sør-Norge, oppheves. Instruksene hindrer vekst for nordnorske ringnotrederier, påvirker prisen på fartøy med ringnotkonsesjon som er registrert i Nord-Norge og har flere uheldige konsekvenser for næringsaktørene. Instruksene medvirker til at ringnotrederi som hører hjemme i Nord-Norge, men har fartøy registrert i Sør-Norge, ikke flytter fartøyet til Nord-Norge. Som et konkret eksempel har det vært påpekt at et ringnotfartøy registrert i Bærum, Sør-Norge, ikke blir flyttet til Nord-Norge på grunn av instruksene.

2. Grunnlaget for instruksene

Det følger av § 1 i lov av 26. mars 1999 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) at et av formålene med deltakerloven er å «trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene.» Det følger videre av § 7 første ledd bokstav a) i deltakerloven at:

Postadresse
Postboks 8090 Dep
0032 Oslo
postmottak@nfd.dep.no

Kontoradresse
Kongens gate 8
www.nfd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
912 660 680

Avdeling
Fiskeriavdelingen

Saksbehandler
Silje Wangen
Myklebust
22 24 63 64

Søknad om ervervstillatelse kan avslås dersom:

- a) Innvilgelse ikke er ønskelig ut fra hensynet til fiskeflåtens distriktsmessige fordeling, hensynet til ressursgrunnlaget eller lovens formål for øvrig. Kongen kan ved forskrift gi nærmere regler om når søknad om ervervstillatelse kan avslås.

Deltakerloven § 7 gjelder tilsvarende for tildeling av spesiell tillatelse, jf. § 12 første ledd annet punktum.

Gjeldende regelverk åpner således for at det kan tas distriktsmessige hensyn ved søknad om ervervstillatelse og fisketillatelser for fortsatt drift av fartøyet. Det samme gjelder ved søknader om eierendring og ved tildeling ved samtidig oppgivelse (splitting).

Hensynet til fiskeflåtens distriktsmessige fordeling er et viktig hensyn i fiskerinæringen og for flere fartøygrupper gjelder det distriktsmessige begrensninger ved salg av fartøy. Dette hensynet var også grunnlaget for at Fiskeridepartementet i instruks av 24. juli 1992 påla Fiskeridirektoratet ved behandling av søknader om salg av fartøy med ringnotkonsesjon fra Troms og Finnmark til Sør-Norge, at distriktsmessige hensyn skulle vektlegges.

Instruksen skiller mellom frivillige salg og tvangssalg hvor man i sistnevnte tilfelle ikke skal ta hensyn til kjøpers hjemsted ved tildeling av ny konsesjon med mindre det har vært gitt statlig støtte/investeringsstøtte for at fartøyet skal havne i et bestemt distrikt.

I 2002 ble instruksen utvidet fra å gjelde salg fra Troms og Finnmark fylke til også å omfatte Nordland fylke. De to instruksene innebærer at fiskerimyndighetene ikke skal gi ervervstillatelse ved frivillig salg av fartøy med ringnotkonsesjon fra de tre nordligste fylkene til Sør-Norge.

Målsetningen med instruksene var å opprettholde en ringnotflåte og et ringnotmiljø i Nord-Norge og å søke å overflytte eksisterende ringnotkapasitet til Nord-Norge.

Instruksene står fremdeles ved lag, og forvaltningspraksis har siden vedtagelsen vært i tråd med disse.

3. Endring av forvaltningspraksis i 2019

Instruksene av 1992/2002 har medført at det inntil 2019 ikke har forekommet rene salg av ringnotfartøy fra Nord-Norge til Sør-Norge. Lengre tilbake i tid har det i noen få tilfelle vært gitt tillatelse til salg av fartøy med ringnotkonsesjon fra Nord-Norge til Sør-Norge ved at det samtidig skjedde et salg av fartøy med ringnotkonsesjon fra Sør-Norge til Nord-Norge.

I Nærings- og fiskeridepartementets vedtak i klagesak 7. oktober 2019 ble praksis endret noe ved at fartøy som opprinnelig var registrert i Sør-Norge (før 1996) kunne selges fra Nord-Norge tilbake til Sør-Norge. Fra vedtaket siteres:

«Departementet har etter dette kommet til at forvaltningspraksis ved salg av ringnotfartøy fra Nord-Norge til Sør-Norge endres noe, ved at fartøy med ringnottillatelse, eller fartøy med ringnottillatelse som det er kommet til erstatning for, som er registrert i Sør-Norge på skjæringsdatoen 1. januar 1996 kan selges for fortsatt drift tilbake til Sør-Norge. Tilsvarende gjelder så langt det passer ved splitting av ringnottillatelser fra nord til sør, og ved eierendringer i ringnotfartøy fra nord til sør. For ringnottillatelser som ikke var registrert på fartøy i Sør-Norge den aktuelle skjæringsdatoen, legges fortsatt instruksene av 1992 og 2002 til grunn.»

Da denne endringen av forvaltningspraksis ble innført, var det kun det aktuelle nordnorske fartøyet som da ble tillatt solgt fra nord til sør, som var registrert i Sør-Norge pr. 1. januar 1996.

Ovennevnte praksisendring hindrer ikke eier av ringnotfartøy å flytte fartøyet og selskapet til Sør-Norge. Den hindrer heller ikke at eierselskapet skifter forretningsadresse fra Nord-Norge til Sør-Norge selv om majoriteten av aksjonærene har bosted i Nord-Norge. Det følger av § 15 annet ledd annet punktum i ervervstillatelsesforskriften av 7. desember 2012 at: *«Dersom fartøyets direkte eier er et foretak skal fartøyet føres inn i det merkedistrikt der foretaket har forretningsadresse.»*

4. Oversikt over ringnotflåten – fartøy, drifts- og landingsmønster

Nærings- og fiskeridepartementet har bedt Fiskeridirektoratet gi en oversikt over ringnotflåten og hvor fartøy med ringnotkonsesjon er registrert, landingsmønster mv.

Oversikten viser at det er registrert 74 gyldige ringnotkonsesjoner i Merkerregisteret. Den fylkesvise fordelingen av konsesjonene pr. 16. februar 2021 er som følger:

Tabell 1 Antall fartøy med ringnotkonsesjon fordelt på fylke

Fylke	Antall fartøy med ringnotkonsesjon
Troms og Finnmark	5
Nordland	8
Trøndelag	3
Møre og Romsdal	21
Vestland	34
Rogaland	2
Viken	1
Totalt	74

Fiskeridirektoratets gjennomgang viser at de 74 ringnottillatelsene var fordelt som følger mellom Sør-Norge og Nord-Norge pr. 16. februar 2021 og pr. 1. januar 1996:

Tabell 2 Antall fartøy med ringnottillatelse fordelt på landsdel

Landsdel	Registrert pr 16.2.2021	Registrert pr 1.1.1996
Nord-Norge	13	16
Sør-Norge	61	58
Totalt	74	74

Fiskeridirektoratets oversikt viser at det er 3 ringnotkonsesjoner som har endret tilknytning fra Nord-Norge til Sør-Norge. Gjennomgang av historikken for de tre konsesjonene som i dag er tilknyttet Sør-Norge (Viken og Vestland fylke), men pr. 1. januar 1996 var registrert i Nord-Norge, viser at i to av tilfellene har tidligere eier flyttet til Sør-Norge med fartøyet. I ett av tilfellene har det skjedd et salg av fartøy med ringnotkonsesjon fra Nord-Norge til Sør-Norge. Ringnotkonsesjonene er i dag tilknyttet andre fartøy og eierselskap i Sør-Norge, men bakenforliggende eiere er delvis de samme som før for to av konsesjonene. For en av konsesjonene, er også bakenforliggende eiere nye. Dette eierselskapet er registrert med forretningsadresse i Sør-Norge mens majoriteten av eierne er bosatt i Nord-Norge.

Når det gjelder landingsmønster oppgir Fiskeridirektoratet at i perioden 2001-2020 ble mellom 58 % og 80 % av totalfangsten fra ringnotflåten levert til mottak i Sør-Norge. Tabellene under viser også at leveranser til mottak i utlandet/uoppgitte er større enn leveranser til Nord-Norge i fire av referanseårene.

Tabell 3 Landet fangst fra ringnotflåten fordelt på landsdel i tonn rundvekt

Landingslandsdel	Fangstår					
	2001	2005	2010	2015	2019	2020
Nord-Norge	162 472	109 404	296 535	93 007	50 633	67 087
Sør-Norge	993 520	909 559	630 322	612 243	626 801	675 529
Utlandet/uoppgitt	150 183	227 236	160 336	234 852	119 492	97 654
Totalt	1 306 175	1 246 199	1 087 192	940 102	796 926	840 270

Tabell 4 Landet fangst fra ringnotflåten fordelt på landsdel i prosent (avrundet)

Landingslandsdel	Fangstår					
	2001	2005	2010	2015	2019	2020
Nord-Norge	12 %	9 %	27 %	10 %	6 %	8 %
Sør-Norge	76 %	73 %	58 %	65 %	79 %	80 %
Utlandet/uoppgitt	11 %	18 %	15 %	25 %	15 %	12 %

Av tabell 5 og 6 under fremgår hvor mye av totalfangsten som er levert fra fartøy registrert i Nord-Norge og Sør-Norge og den viser at mellom 83 % og 87 % av fangsten fra ringnotflåten er levert av fartøy registrert i Sør-Norge.

Tabell 5 Leveranser fra fartøy registrert i Nord-Norge og Sør-Norge i tonn rundvekt

Fartøylandsdel	Fangstår					
	2001	2005	2010	2015	2019	2020
Nord-Norge	224 721	169 927	179 696	140 699	103 474	121 164
Sør-Norge	1 081 454	1 076 272	907 496	799 403	693 452	719 106
Totalsum	1 306 175	1 246 199	1 087 192	940 102	796 926	840 270

Tabell 6 Leveranser fra fartøy registrert i Nord-Norge og Sør-Norge i prosent (avrundet)

Fartøylandsdel	Fangstår					
	2001	2005	2010	2015	2019	2020
Nord-Norge	17 %	14 %	17 %	15 %	13 %	14 %
Sør-Norge	83 %	86 %	83 %	85 %	87 %	86 %

5. Nærings- og fiskeridepartementets vurdering av instruksene

Fiskerimyndighetene har tatt i bruk flere tiltak for å opprettholde en ringnotflåte og et ringnotmiljø i Nord-Norge. Instruksene er ett tiltak, et annet var bla. forskrift av 6. mai 1991 om investeringstilskudd til kjøp av brukte ringnotfartøy til Nord-Norge.

Strukturkvoteforskriftens avkortningsregler med ulike avkortningssatser er nok et eksempel. Her bemerkes at de ulike avkortningsreglene nylig er opphevet og erstattet av en lik avkortningssats på 10 % i strukturkvoteordningene for alle fartøygrupper som følge av Stortingets vedtak under behandlingen av Meld. S. 32 (2018-2019) "Kvotemeldingen".

Gjennomgangen ovenfor viser at de 74 ringnotkonsesjonenes fordeling mellom Sør-Norge og Nord-Norge er noenlunde den samme pr. 1. januar 1996 og pr. 16. februar 2021. I den grad det har skjedd en forskyvning har dette vært fra Nord-Norge til Sør-Norge og årsaken til dette har vært eiers valg om å flytte selskapet og fartøy fra nord til sør.

Etter instruksene fra 1992 og 2002 ble et fartøy med ringnotkonsesjon regnet som sør-norsk hvis det var registrert i Sør-Norge. Vurderingen var dermed uavhengig av opprinnelsen til konsesjonen. Ved departementets vedtak av 7. oktober 2019 ble praksis endret slik at hvor fartøyet med ringnotkonsesjon (eller tidligere fartøy knyttet til konsesjonen) var registrert pr. 1. januar 1996, skal være skjæringsdatoen for om et fartøy med ringnotkonsesjon blir ansett som nord-norsk eller sør-norsk. Skjæringsdatoen er den samme som gjaldt frem til 27. november 2020 ved vurdering av avkortning i forbindelse med strukturkvoteordningen for ringnotflåten.

Instruksene har sin bakgrunn i deltakerlovens formålsparagraf og bestemmelse om fiskeflåtens distriktsmessige fordeling, og sett opp mot intensjonen ved vedtagelsen har instruksene oppfylt målsetningen. Det kan imidlertid stilles spørsmål om instruksene er det riktige verktøyet for å bevare og opprettholde et livskraftig ringnotmiljø i Nord-Norge i dag.

Instruksene gjør en forskjell på og for rederier drevet fra Sør-Norge og Nord-Norge. Det kan anføres at myndighetenes inngripen overfor nordnorske ringnotrederier er lite rimelig, selv om hensikten er å ivareta distriktsmessige hensyn ved å sikre en stabil ringnotnæring i Nord-Norge.

Instruksene fører utvilsomt til et mindre marked for nordnorske fartøy med ringnotkonsesjon, hvilket har en økonomisk side for nordnorske eiere av ringnotfartøy. Det er få aktører i Nord-Norge, og dermed er det vanskelig å få et velfungerende marked for ringnot internt i Nord-Norge. Å ikke kunne selge til Sør-Norge har betydning for prisen.

Nordnorske ringnotredere anfører at det ikke finnes økonomiske eller strategiske argumenter for å kjøpe fartøy med ringnotkonsesjon fra sør til nord fordi et slikt kjøp fører til et umiddelbart verdifall for fartøyet. Instruksene påvirker dermed også muligheten for vekst for dem som ønsker å investere i større driftsgrunnlag. De kan føre til stagnering og sakte utarming av ringnotnæringen i Nord-Norge og virker i så måte mot sin hensikt.

Næringsaktører i Nord-Norge uttaler at skal det være mulig å opprettholde et livskraftig ringnotmiljø i Nord-Norge, er det avgjørende at nordnorske rederier gis muligheten til å legge strategier og tilpasse driften på samme måte som en kan i resten av landet.

Nærings- og fiskeridepartementet legger til grunn at næringens aktører selv er nærest til å vurdere egen drift, kjøp og salg av fartøy, og at det er god grunn til å vurdere om instruksene fortsatt er et hensiktsmessig tiltak. Hovedmålet bør være at det fortsatt er levedyktige og fremtidsrettede ringnotrederier i Norge, ikke nødvendigvis hvor i Norge de holder til.

For å styrke sysselsetting og dermed bosetning i lokale kystsamfunn har distriktsmessig fordeling vært et fremtredende argument, og virkemidler som forbud, påbud og begrensninger av ulik art har bidradd til å oppnå dette. Instruksene, som et slikt virkemiddel, vil imidlertid ikke hindre at de som ønsker å selge seg ut, vil gjøre det. Heller ikke vil instruksene hindre fartøyeier å flytte til Sør-Norge og fortsette ringnotdriften med fartøy derfra.

Endring av instruksene

Endring av forvaltningspraksis som fant sted i 2019 tok utgangspunkt i et bestemt tidspunkt for når et ringnotfartøy var registrert i Sør-Norge. Tidspunktet som ble lagt til grunn, omfatter ingen andre fartøy enn det den konkrete saken gjaldt. Et alternativ for å myke opp praksis ytterligere er å endre praktiseringen av instruksene ved å vektlegge at fartøy som har vært registrert i Sør-Norge, f.eks. mer enn 15 år, før salg til Nord-Norge, ikke skal rammes av instruksene.

6. Konsekvensvurdering

En opphevelse av instruksen, vil trolig bidra til å øke markedsverdien av fartøy med ringnotkonsesjon registrert i Nord-Norge, øke panteverdien, legge til rette for vekst og bedre de negative følgene for nord-norske ringnotrederier som er beskrevet. En annen effekt kan være en redusert ringnotflåte i Nord-Norge ved at nordnorske fartøy med ringnotkonsesjon selges til Sør-Norge. Dette vil avhenge av flere faktorer. Eiernes valg i forhold til salg vil bl.a. være avhengig av hvilken pris man kan oppnå.

Man kan også se for seg at rederi som naturlig hører hjemme i Nord-Norge siden majoriteten av eierne i rederiet har bosted der, men hvor rederiet av ulike grunner er registrert i Sør-Norge, vil flytte rederiet tilbake til Nord-Norge.

Det er imidlertid vanskelig å si med sikkerhet hvordan næringen vil respondere på en opphevelse av instruksene.

Siden det nå gjelder en skjæringsdato for når et fartøy med ringnotkonsesjon regnes som sør-norsk eller nord-norsk, vil ikke lenger flytting og bytte av forretningsadresse ha samme betydning for den distriktsmessige vurderingen. Den nye praksisen hindrer endring av landsdelsstatus ved flytting og kan som sådan ansees å være mer i samsvar med intensjonen bak instruksene; å opprettholde en ringnotflåte og et ringnotmiljø i Nord-Norge. Etter denne praksisendringen kan et fartøy med en opprinnelig konsesjon fra før 1996 fra Sør-Norge overføres til Nord-Norge, og fartøyet vil kunne selges tilbake til Sør-Norge uten å rammes av instruksen.

Dersom en opphevelse av instruksene fører til at flere nord-norske ringnotfartøyer blir solgt til Sør-Norge, vil det kunne ha konsekvenser for mottaksanlegg i Nord-Norge dersom det også fører til reduksjon i leveranser til disse anleggene. Tabell 3 og 4 under pkt. 4 ovenfor, viser at også i dag leveres lite av fangsten til anlegg i Nord-Norge. Hvor fangsten landes, har imidlertid ofte sammenheng med hvor fangsten er høstet. Dertil bemerkes at ringnotflåtens fangster omsettes via Norges Sildesalgslags auksjoner hvor alle anlegg kan by på fangsten.

Ringnotflåten har i langt mindre grad enn andre grupper i havfiskeflåten benyttet seg av strukturvoteordningen. Reglene for avkortning ble endret 27. november 2020 fra en prosentandel avhengig av geografisk tilknytning pr. 1. januar 1996 til en flat prosentandel på 10 % uavhengig av geografi. Dette kan nok medføre en økning av søknader om å benytte seg av strukturvoteordningen.

Det er bare 4 fartøyer som er fullstrukturert (850 basistonn), og kun 17 fartøyer har oversteget det tidligere kvotetaket på 650 basistonn. Det er derfor et potensial for videre strukturering i ringnotflåten. Dersom fartøy med ringnotkonsesjon tilknyttet Nord-Norge pr.

1.1.1996 selges til ny eier i Sør-Norge, og denne deretter har tenkt å strukturere, vil instruksen om forbud mot salg av ringnottillatelse fra Nord-Norge til Sør-Norge slå inn. Velger eier av fartøy med ringnotkonsesjon registrert i Nord-Norge pr. 1.1.1996 å strukturere direkte mot andre fartøy/eiere med ringnotkonsesjon i Sør-Norge, vil instruksen ikke få betydning, fordi fartøyet blir igjen hos nord-norsk eier og det derved ikke skjer et salg for fortsatt drift.

Nærings- og fiskeridepartementet mener at når strukturkvoteordningens geografiske og gruppespesifikke avkortninger er endret, og dette også gjelder ringnotfartøy som struktureres, er dette med på å svekke instruksenes berettigelse.

Med hilsen

Elisabeth N. Gabrielsen (e.f.)
fung. ekspedisjonssjef

Silje Wangen Myklebust
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Adresseliste

Finans Norge	Postboks 2473	0202	OSLO
Fiskebåt	Postboks 67	6001	ÅLESUND
Fiskeridirektoratet	Postboks 185	5804	BERGEN
	Sentrum		
Nordland	Fylkeshuset	8048	BODØ
fylkeskommune			
Norges Fiskarlag	Postboks 1233	7462	TRONDHEIM
	Sluppen		
Norges Kystfiskarlag	Postboks 97	8380	RAMBERG
Norges	Postboks 7065	5020	BERGEN
Sildesalgslag			
Pelagisk Forening	Slottsgaten 3	5003	BERGEN
Regelrådet	Kartverksveien 21	3511	HØNEFOSS
Sjømat Norge	Postboks 5471	0305	OSLO
	Majorstuen		
Sjømatbedriftene	Postboks 639	7406	TRONDHEIM
	Sentrum		
Troms og Finnmark	Postboks 701	9815	VADSØ
fylkeskommune			