

Nærings- og fiskeridepartementet  
Postboks 8090 Dep  
  
0032 OSLO

Adm.enhet:  
Saksbehandler: Kristin Skurtveit  
Telefon: 91308763  
Vår referanse: 18/5054  
Deres referanse:  
Dato: 14.05.2018

## Hørings svar - Sjarkflåtens rolle i et fremtidsrettet kvotesystem.

Vi viser til departementets drøftingsnotat om sjarkflåtens rolle i et fremtidsrettet kvotesystem. Høringsfrist er fastsatt til 14. mai 2018. Høringsinnspill vil inngå som en del av departementets arbeid med å følge opp Kvoteutvalgets drøftinger og forslag til et fremtidsrettet kvotesystem.

Høringsinstansene bes om å komme med konkrete vurderinger og forslag som direkte angår tematikken i høringsnotatet. Departementet ber både om generelle merknader til høringsnotatet og merknader til de ulike modeller for sammenslåing. Det bes videre om eventuelle forslag til nye og justerte modeller.

I høringsnotatet bes det spesielt om svar på en rekke spørsmål. I vårt hørings svar har vi søkt å kommentere dette hvor det naturlig passer inn i drøftelsen.

## Innledning

Fartøy under 11 (13) meter hjemmelslengde utgjør den største fartøygruppen i fiskeflåten. Som departementet skriver er det en svært sammensatt gruppe med mange ulike driftstilpasninger og varierende aktivitet. Videre er det stor spredning i fartøystørrelse og alder på fartøyene. Tabell 2 i notatet viser at en stor gruppe fartøy med hjemmelslengde under 11 meter har faktisk lengde over 11 meter. I torskefisket nord for 62°N er 257 av 1177 deltageradganger tildelt fartøy med faktisk lengde over 11 meter. I fisket etter makrell med not og garn/snøre er 107 av 291 deltageradganger tildelt fartøy med faktisk lengde over 11 meter.

Alderssammensetningen i flåten viser et stort behov for fornying. Av høringsnotatet fremgår at gjennomsnittsalderen for fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter er på 28,1 år. Det er et mål å til enhver tid ha en fiskeflåte som er istand til å behandle fisken på best mulig måte og at fisken leveres med god kvalitet. Jevn fornying av flåten er nødvendig for å sikre bedre fangsthåndtering og bedre kvalitet på råstoffet. Fornyning av flåten vil også bidra til bedre og tryggere arbeidsplasser (helse/miljø/sikkerhet).

Et av målene med strukturvoteordningene er å øke lønnsomheten i flåten slik at den blir istand til å fornye seg. Gjeldende strukturvoteordninger har vist seg som et godt virkemiddel for å nå målet om lønnsomme og helårslige arbeidsplasser og ordningen har også vært en viktig forutsetning for at fiskeflåten har greid å tilpasse seg kostnadsveksten og den økte konkurransen om maritim arbeidskraft de siste tiårene. For å opprettholde en effektiv, lønnsom og robust fiskeflåte som er tilpasset ressursgrunnlaget og de økonomiske rammebetingelsene, blir derfor strukturvirkemidler som tillater en gradvis reduksjon i antall fartøy og tilpasning av fangstkapasiteten en nødvendighet.

Fiskeridirektoratet er positiv til at det legges til rette for en sammenslåingsordning også for den minste kystflåten. Det vil gi også denne fartøygruppen mulighet for å styrke sitt driftsgrunnlag og derved kunne oppnå bedre lønnsomhet, imøtegå økte krav til trygge arbeidsplasser og gode arbeidsforhold samt kunne gjennomføre nødvendig fornying.

Ved utforming av en sammenslåingsordning for sjarkflåten bør det legges vekt på at vilkårene for ordningen bidrar til at ordningen får ønsket effekt, og at det fastsettes regler som er enkle å forholde seg til for både fiskere og forvaltning.

En ny sammenslåingsordning bør ivareta målet om en differensiert flåte, sikre en noenlunde stabil geografisk fordeling av deltageradganger/fartøy, gi tilstrekkelige insentiver for å gå inn på ordningen og være tilstrekkelig fleksibel slik at flest mulig kan finne en tilpasning ut fra egne forutsetninger.

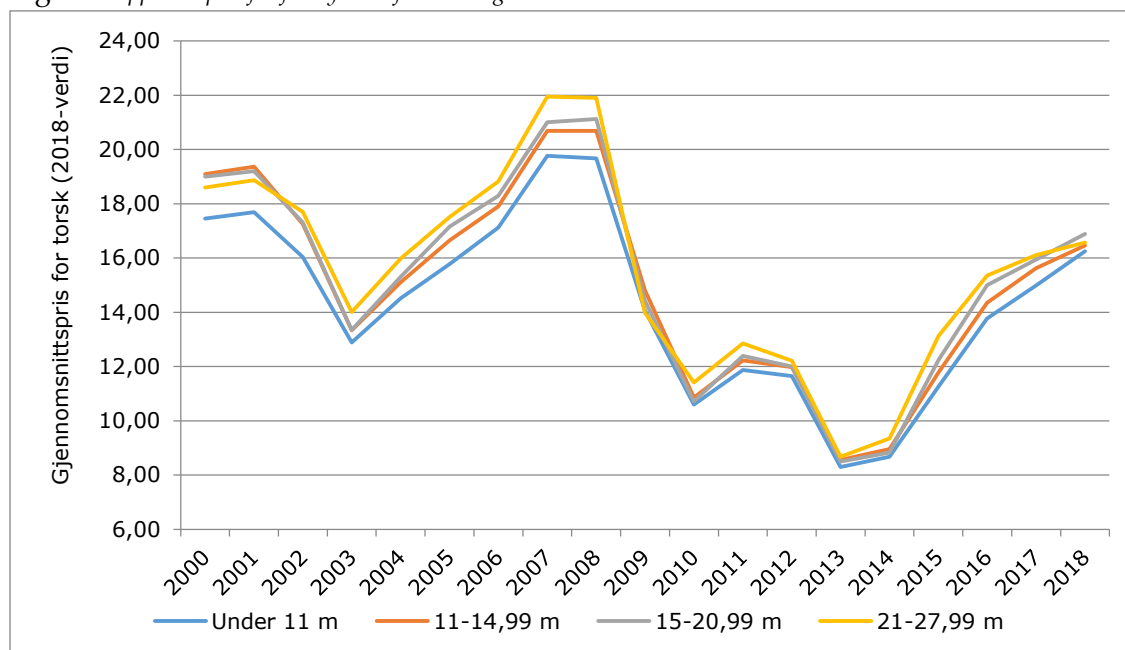
## Lønnsomhet i sjarkflåten

Torsk har større betydning for fartøygruppen under 11 meter (største lengde) enn de andre lengdegruppene i fiskeflåten og dette er nærmere beskrevet i høringsnotatet. Endringer i prisen på torsk vil derfor ha relativt sett større betydning for denne fartøygruppen enn andre. I figur 1 vises prisutviklingen (2018-priser) for torsk for perioden 2000 til 2018 (inkluderer tall tom mars 2018) for de ulike lengdegruppene.

Den grafiske fremstillingen viser at fartøy i størrelsen under 11 meter over tid har oppnådd en lavere førstehandspris enn fartøy i de andre lengdegruppene. I perioden 2000-2018 har

fartøy i størrelsen under 11 meter i gjennomsnitt oppnådd 5 prosent lavere pris enn gjennomsnittet for alle fartøy i størrelsen under 28 meter største lengde.

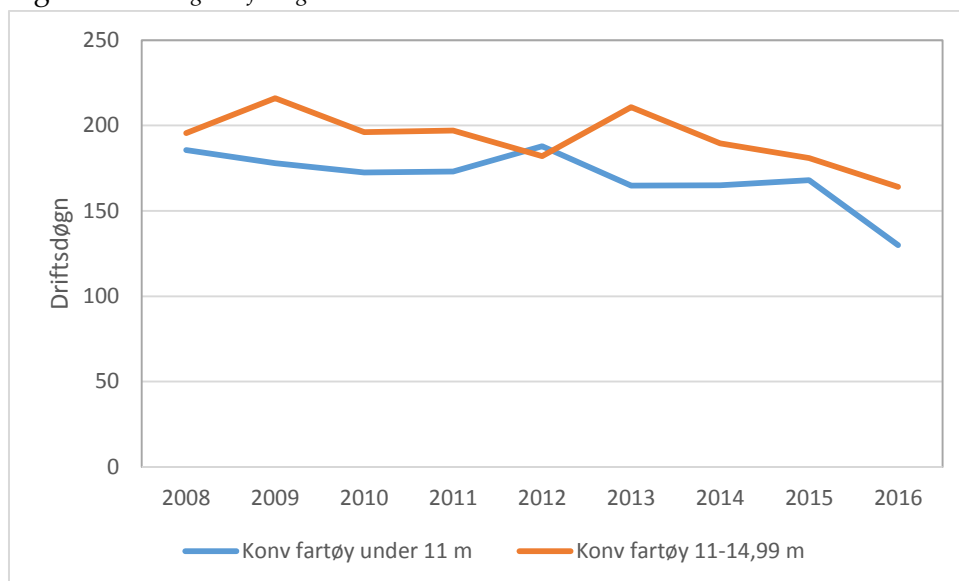
Figur 1 Oppnådd pris for fartøy etter faktisk lengde. Kilde: Fiskeridirektoratet



I høringsnotatet vises det til at lønnsomheten i kystflåten i perioden 2010 til 2016 er forbedret. Fartøygruppen under 11 meter hjemmelslengde oppnår fortsatt lavere lønnsomhet når en måler lønnsomhet ved driftsmargin sammenlignet med andre fartøygrupper (tabell 5 i høringsnotatet). Samtidig viser andre lønnsomhetsmål som totalkapitalrentabilitet, gjeldsgrad og egenkapitalgrad (tabell 6 og 7 i høringsnotatet) 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 11-14,99 meter hjemmelslengde som har hatt tilgang til strukturvoteordninger siden 1. januar 2008. Driftsmarginen og totalkapitalrentabiliteten for konvensjonelle kystfiskefartøy i størrelsen 11-14,99 meter hjemmelslengde er noe høyere enn for flåtegruppen under 11 meter hjemmelslengde. Utifra resultatene fra lønnsomhetsundersøkelsen kan vi ikke se det har skjedd en vesentlig endring i lønnsomheten før og etter tilgang på en strukturordning. Fartøygruppen 11-14,9 meter hjemmelslengde drifter i gjennomsnitt noe mer enn fartøy i fartøygruppen under 11 meter hjemmelslengde – se figur 2 nedenfor.

Figur 2 Utvikling i driftsdøgn. Kilde: Fiskeridirektoratet



Begge flåtegruppene har nok rom for høyere driftsintensitet. For å kunne øke driftsintensiteten for et fartøy er det ikke bare økte kvoter som gjelder, men også tilgjengelighet og fartøyets mobilitet.

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 pga. 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 totalkapitalrentabilitet og mål som er laget på grunnlag av ordinært resultat før skatt (hvor finanskostnadene er tatt hensyn til).

Et ankepunkt mot strukturvoteordningene er at kapital trekkes ut av næringen, og medfører økte finanskostnader og økt gjeldsgrad for rederier som velger å skaffe seg strukturvote. Det må imidlertid generelt kunne legges til grunn at den enkelte som skaffer seg strukturvoter foretar en økonomisk og rasjonell vurdering av at dette er en lønnsom investering som vil gi en langsiktig avkastning. Kapitalen som trekkes ut av næringen forventes altså å «komme tilbake» i form av styrket framtidig lønnsomhet.

Det er også mulig å lage tilsvarende sammenligninger av pris for eksempel for sild. Førstehandspriser for sild viser at fartøy i størrelsen under 11 meter over tid i gjennomsnitt har oppnådd 3 prosent lavere førstehandspris enn fartøy i de andre lengdegruppene. Kystnotfartøy under 11 meter hjemmelslengde oppnår fortsatt lavere lønnsomhet når en ser på driftsmargin, mens andre mål som egenkapitalandel og gjeldsgrad viser et bedre resultat for denne flåtegruppen sammenlignet med større kystnotfartøy. Driftsintensiteten (antall driftsdøgn) er lav i alle kystnotgruppene, men kanskje spesielt blant de minste fartøyene. Det er m.a.o. rom for mer aktivitet på fartøyene.

Det å kunne få økt driftsintensiteten på det enkelte fartøy (både innenfor torskefiskeriene og pelagiske fiskerier) vil gi det enkelte fartøy bedre økonomi og dette vil en sammenslåingsordning kunne gi ved at kvotene det enkelte fartøy kan fiske blir større. Samtidig er det viktig å huske på at de ulike fiskeriene er sesongavhengige. Andre viktige moment er tilgjengelighet til fisken og mulighet til å levere fisk i nærområdet (den minste flåten er mindre mobil).

## Modeller for sammenslåing

Departementet ber høringsinstansene om en vurdering av 4 ulike modeller for sammenslåing av fisketillatelse i sjarkflåten. Vi har vurdert disse og anbefaler modell 2.

### *Modell 1: Sammenslåingsordning for sjarkflåten under 11 (13) meter hjemmelslengde*

Denne modellen er den samme som ble foreslått av Nærings- og fiskeridepartementet i 2014 og bygger på nåværende ordninger for kystflåten. Hjemmelslengde vil være styrende for inndelingen i grupper.

Innenfor dagens ordning er det adgang til at fartøyets faktiske lengde kan økes utover gruppen fartøyet er hjemmehørende i. I henhold til Nærings- og fiskeridepartementets instruks av 21. juni 2017 er det i dag adgang til å tildele deltageradgang med hjemmelslengde under 11 meter til fartøy med inntil 14,99 meter faktisk lengde. Dette vil kunne bidra til at gruppen fartøy under 11 meter faktisk lengde vil reduseres ved at

fartøyene skiftes ut med større fartøy. Modellen vil derfor ikke ivareta målsettingen om en differensiert flåte i samme grad som en modell som baserer seg på faktisk lengde.

En mulig utvikling mot fartøy opp under grensen på 14,99 meter faktisk lengde vil kunne gjøre fartøyene mer mobile. Dette vil kunne skape en utfordring for landindustrien enkelte steder ved at fartøyene velger å gå til andre fangstområder enn tidligere med bedre tilgjengelighet av fisk, og til andre anlegg nær disse fangstfeltene for levering av fisk.

I gruppen under 11 meter hjemmelslengde er det i dag flere fartøy som også er over 14,99 meter faktisk lengde. Disse fartøyene er inne i gruppen før innstrammingen i forhold til forholdsmessighet skjedde. Et spørsmål er hva som skal skje med disse fartøyene, skal de få adgang til å delta i en sammenslåingsordning. Vi kan se for oss at disse fartøyene i så fall blir værende i fiske og at det er de minste fartøyene som trekkes ut av fiske og kondemneres.

Når det gjelder driftsintensitet og lønnsomhet vil den kunne bedres i modell 1.

En modell med strukturering etter hjemmelslengde ivaretar ikke forenklingshensynet i tilstrekkelig grad.

Fiskeridirektoratet vil rangere denne modellen nest etter modell 2.

#### *Modell 2: Sammenslåingsordning for sjarkflåten under 11 meter faktisk lengde*

Fiskeridirektoratet mener modell 2 med sammenslåingsordning kombinert med reguleringsmodeller etter fartøyets faktiske lengde best ivaretar målsettingen om å opprettholde en differensiert kystflåte og vil bevare også den minste delen av flåten. Denne modellen vil derved også kunne bidra til å ivareta hensynet til den samiske delen av befolkningen.

En overgang fra en forvaltning hvor både hjemmelslengde og faktisk lengde inngår, til en forvaltning med kun faktisk lengde, vil videre bidra til en betydelig forenkling av regelverket. Samtidig gis fiskerinæringen stabile og forutsigbare rammebetingelser som gjør det mulig å planlegge investeringer og drift i årene fremover.

En forutsetning for at en slik modell skal fungere etter sin hensikt og oppnå ønsket effekt er at det etableres vannrette skott mellom sammenslåings- og reguleringsgrupper. Dette vil hindre en utvikling mot stadig større og mer fangsteffektive fartøy. Erfaringsmessig vil det bli press for å endre på dette.

Denne modellen vil gi økt driftsintensitet og derved gi grunnlag for bedre lønnsomhet.

Siden modell 2 baserer seg på faktisk lengde vil landindustrien ikke i samme grad som etter modell 1 bli påvirket negativt av endring i flåtesammensetningen.

Fiskeridirektoratet vil anbefale modell 2.

### *Modell 3: Todeling av sjarkfiskeflåten*

Modell 3 bygger på modell 2 ved at gruppeinndelingen skal basere seg på faktisk lengde. Det som skiller er at eiere av fartøy under 11 meter faktisk lengde skal kunne velge om de vil ha tilgang til en sammenslåingsordning eller ikke. En slik modell vil medføre en todeling av gruppen under 11 meter faktisk lengde; en gruppe bestående av fartøy med tilgang på sammenslåing og en gruppe som ikke har denne tilgangen.

Modellen vil som for modell 2 ivareta målsettingen om å opprettholde en differensiert flåte, men vil ikke innebære stabile og forutsigbare rammebetingelser for framtiden. Det virker urimelig at fartøyeier på en gitt dato skal binde opp framtidige eiere til å avstå fra deltakelse i en sammenslåingsordning langt frem i tid. En konsekvens av en slik modell kan bli at det vil oppstå krav om adgang til sammenslåingsordning for fartøygruppen uten sammenslåingsordning etter kort tid. I mangel av en sammenslåingsordning for den ene delen av flåten vil det trolig også bli press fra disse for å beholde samfiskeordningen.

Fiskeridirektoratet mener en todelt løsning som foreslått vil komplisere regelverket i stedet for å bidra til en forenkling.

Fiskeridirektoratet vil fraråde en sammenslåingsordning basert på modell 3.

### *Modell 4: Samfiske som grunnlag for sammenslåing*

Modell 4 innebærer at samfiskeordningen avvikles og at fartøy under 11 meter ikke får tilgang til en ordinær sammenslåingsordning. Som en konsekvens av at samfiskeordningen avvikles blir det i stedet foreslått en «engangsstrukturering», hvor samfiskelag der begge fartøy har en faktisk lengde under 11 meter og som har levert fangst i en gitt periode, tillates å kondemnere ett av samfiskelagets fartøy og overføre kvotene til det gjenværende fartøyet. Det er litt uklart om samfiske innenfor pelagiske fiskerier skal gi grunnlag for sammenslåing i denne modellen eller om sammenslåing bare gjelder for torskefiskeriene.

Modellen vil ivareta målsettingen om å opprettholde en differensiert flåte og vil kunne bidra til en opprydding i lite aktive deltakeradganger på et gitt tidspunkt. Det vil trolig oppfattes som urettferdig at bare fartøy som har deltatt i samfiskeordningen kan delta i en sammenslåingsordning. I tillegg bør også passive fartøy i samfiskelag der det aktive fartøyet

har en største lengde over 11 meter kunne tas ut av fisket. Dette for å sikre at gjenværende fartøy tilfredsstiller forskriftsmessige krav om egnethet og utrustning.

Etter vår vurdering vil ikke modell 4 føre til høyere driftsintensitet eller vesentlig bedret lønnsomhet for gruppen.

Fiskeridirektoratet vil ikke anbefale modell 4.

## Virkinger av en sammenslåingsordning

Hvilken effekt en sammenslåingsordning for den minste kystflåten vil få vil avhenge av i hvilken grad ordningen blir benyttet. Jo flere som benytter seg av ordningen jo større konsekvenser vil dette kunne få for flåtesammensetning, sysselsetting og bosetting i det enkelte kystsamfunn.

### *Flåtesammensetningen*

Dersom det åpnes for en sammenslåingsordning for sjarkflåten basert på faktisk lengde kan vi forvente at de største fartøyene under 11 meter vil strukturere seg mot de minste fartøyene i gruppen. Dette vil kunne resultere i at gjenværende fartøy i gruppen i økende grad vil ligge tettere opp til 11 metersgrensen. Ved valg av modell 1 vil tilsvarende gjelde, men da med en utvilking mot en flåte opp til 14,99 meter faktisk lengde.

### *Kvoteutnyttelse og gruppeinndeling*

Av høringsnotatets kapittel 3.5 fremgår at kvoteutnyttelsen er svært ulik i de forskjellige fiskeriene for fartøy under 11 (13) meter hjemmelslengde. En strukturering i gruppen kan føre til en mer lik kvoteutnyttelse, 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. I enkelte fiskerier baserer de mest aktive fartøyene under 11 (13) meter mye av inntektene sine på overregulering. I utformingen av en ny strukturpolitikk bør det tas høyde for at behovet og interessen for sammenslåingsordninger er ulik i for eksempel fisket etter hyse og sei sammenlignet med torsk. I dag er det høy overregulering/fritt fiske i den minste kystfiskeflåten fiske etter hyse og sei, og store kvanta overføres til større kystfartøy og havgående fiskeflåte for å legges til rette for at norsk totalkvote utnyttes fullt ut. Mens vi i fisket etter torsk finner at lav overregulering og samfiskeordning sikrer en hensiktsmessig avvikling av fisket og at gruppeknoten tas.

Gruppeinndeling i kystflåten legger føringen for hvordan flåten utvikler seg.

Gruppeinndeling er aktuell ved regulering av årlige kvoter, i struktursammenheng og ved utskifting av fartøy. I dag er det ulik gruppeinndeling både mellom fiskeslag, men også innenfor et fiskeslag. Erfaringer fra gjeldende inndeling i kystflåten er at disse ulike gruppeinndelingene innen et fiskeslag har ført til kortsiktige kvotemotiverte tilpasninger.



Fiskeridirektoratet er av den oppfatning at gruppeinndelingen ved regulering av årlige kvoter, i struktursammenheng og ved utskifting av fartøy i størst mulig grad bør være lik, også på tvers av fiskeslag. Dette er basert på erfaringer fra dagens ulik inndeling, men også med formål å forenkle kvotesystemet både for næringen og forvaltningen.

#### *Forholdet til andre ordninger*

Dagens samfiskeordning i fisket etter torsk, hyse og sei for fartøy med hjemmelslengde under 11 meter gjør det mulig å drive mer lønnsomt enn om fisket skjer med begge fartøy. En ordning for strukturering også i gruppen under 11 meter vil lede til at behovet for samfiskeordningen blir mindre. Vi mener samfiskeordningen bør opphøre dersom det åpnes for strukturering i denne gruppen.

#### *Distriktsmessige virkninger*

Rammen rundt eksisterende strukturkvoteordninger har vært at tiltakene skal ivareta hensynet til en variert flåte med store og små fartøy og sikre en geografisk fordeling utifra distriktsmessige hensyn. Det er derfor gjort tiltak for å unngå en uønsket grad av sentralisering av fartøy samt unngå en omfordeling fra nord til sør. De distriktsmessige begrensningene er tilpasset strukturen i hver fartøygruppe og betydningen fiskeriet har for fiskeriavhengige distrikt langs kysten.

Kystfisket i Nord-Norge baserer seg mye på fiske etter torsk, hyse og sei. I gjeldende deltakerforskrift for kystflåten for 2018 er det fastsatt bestemmelser om landsdelsbinding (Nord-Norge/Sør-Norge) ved salg av fartøy med adgang til å delta i disse fiskeriene. Landsdelsbindingen gjelder også i struktursammenheng. Ordningen med landsdelsbinding i stedet for fylkesbinding ble fastsatt i 2016. Begrunnelsen var at dette ville øke fleksibiliteten i næringen og skape et større marked for fartøy i de områdene det var færrest fartøy. Det er foreløpig for tidlig å si om endringen fra fylkesbinding til landsdelsbinding har medført større endringer i den geografiske fordelingen i en landsdel, men det er trolig at en strukturordning for den minste flåten vil kunne endre den geografiske fordelingen i den enkelte landsdel ytterligere.

Det gjelder ikke en landsdelsbinding for andre grupper i kystfartøygruppen da det først og fremst er i nord distriktsmessige hensyn gjør seg gjeldende. Dette har over år ført til en omfordeling fra nord til sør for enkelte grupper. Ved å sammenligne utviklingen i andel tillatelser i nord (fartøy hjemmehørende i Finnmark, Troms og Nordland) for henholdsvis konvensjonelle kystfiskefartøy som fisker torsk i nord og kystnotfartøy som fisker nvg-sild vil en se at det har vært store endringer. For konvensjonelle kystfiskefartøy som har landsdelsbinding var andelen tillatelser i nord 82 % den 1. januar 2004, mens den pr. 11. mai 2018 er 80 %. For kystnotfartøy som fisker nvg-sild, og hvor det ikke er landsdelsbinding, ser bildet annerledes ut. 1. januar 2004 var andelen tillatelser i nord 52 %, mens den nå er nede i 37 %.

Samling av kvoter på færre fartøy og en eventuell endring av den geografiske fordelingen av flåten innenfor den enkelte region kan få konsekvenser for landingsmønsteret. Det er rimelig å anta at fartøyene vil konsentreres om færre steder. Endringer i landingsmønsteret som følge av strukturendringer i flåten kan derved føre til endringer i sysselsetting i foredlingsleddet og tilknyttet virksomhet.

Fiskeindustrien har avgjørende betydning for sjarkflåtens muligheter til å få omsatt sin fangst. For de mindre fartøyene er det av stor betydning at bedriftens geografiske plassering er i rimelig nærhet til fiskefeltene. I områder der det ikke lenger finnes mottak som kan ta imot fangsten kan eiere av fartøy i den minste flåten bli tvunget til å selge fartøyene eller flytte. En sammenslåingsordning vil kunne legge til rette for at fartøyeier skaffer seg et bedre driftsgrunnlag og bedre og mer moderne fartøy. En slik ordning vil dermed kunne medvirke til at fartøyeier fortsatt kan være bosatt langs hele kysten, selv om fiske og levering ikke lenger foregår lokalt.

Modell 1 kan som nevnt gi en utvikling mot større fartøy opp mot 14,99 meters grensen. En slik utvikling kan medføre at fiskemottak som i dag baserer seg på levering fra en lokal flåte, kan miste viktige deler av sitt driftsgrunnlag.

## Utforming av en sammenslåingsordning

Det er naturlig at en sammenslåingsordning for sjarkflåten vil inneholde element fra nåværende ordninger for kystflåten.

### *Kvotetak*

Et av virkemidlene i strukturordningene har vært å sette et kvotetak for tildeling av kvoter for det enkelte fartøy. Dette gir myndighetene mulighet til å styre strukturutviklingen og dermed unngå en ukontrollert nedbygging med uønskede distrikts- og fordelingsmessige konsekvenser som resultat. Som for øvrige sammenslåingsordninger bør det derfor fastsettes et kvotetak dersom det innføres en sammenslåingsordning også for den minste kystflåten.

Ved valg av kvotetak kan det være naturlig å se hen til dagens ordning for den større kystflåten og legge seg litt under dette slik vi foreslo i vår høringsuttalelse om et fremtidsrettet kvotesystem. Som for eksisterende ordninger er det naturlig med en skrittvis økning av kvotetaket etter hvert som behovet for å styrke driftsgrunnlaget og øke lønnsomheten krever det. I tillegg bør det vurderes å fastsette begrensninger på eiers andel av den totale kvoten for å unngå uheldig eierkonsentrasjon. Ved en eventuell innføring av bestemmelser om eierkonsentrasjon for sjarkflåten bør det også fastsettes regler om dette for andre grupper i kystflåten.

### *Avkorting*

Vi vil foreslå at det ikke fastsettes regler om avkorting. Dette vil forenkle situasjonen for forvaltningen. Fordeling av strukturgevinst som følge av avkorting krever et omfattende arbeid fra direktoratets side.

### *Regionale bindinger*

Fiskeridirektoratet legger til grunn at det fortsatt er ønskelig å beholde en geografisk spredt fiskeflåte slik at hensynet til spesielt fiskeriavhengige områder ivaretas. Landsdelsbindingen som i dag gjelder for enkelte deler av sjarkflåten ved salg av fartøy bør også inngå som et element i en sammenslåingsordning.

### *Kondemnering*

For å få ut eldre fartøy bør det fastsettes krav om kondemnering frem til overkapasiteten er tatt ut. Ordningen vil ellers kunne bidra til kapasitetsoppbygging i åpne grupper. Det er lite ønskelig.

Etter gjeldende strukturkvoteordning for kystflåten kan det gis unntak fra kondemneringskravet for det uttatte fartøyet når det har antikvarisk verdi eller fartøyet kan brukes til almenntilretteleggende formål, til foreningsarbeid eller lignende. Denne ordningen påfører direktoratet omfattende saksbehandling. En så vid hjemmel har ført til at det er gitt unntak fra kondemneringskravet for nær halvparten av fartøyene som trekkes ut av fiske. Ønsket om en permanent kapasitetsnedgang og kontrollmessige hensyn tilsier at adgangen til å gi unntak fra kondemneringskravet bør være begrenset.

## Oppsummering

Fiskeridirektoratet støtter forslaget om en sammenslåingsordning for sjarkflåten og anbefaler modell 2 som baserer seg på sammenslåing etter faktisk lengde under 11 meter. I vurderingen har vi blant annet lagt vekt på at denne modellen best ivaretar målet om en differensiert flåte samtidig som den vil kunne gi økt driftsintensitet og derved også bedre lønnsomhet. Modellen bidrar også til forenkling.

Utformingen av sammenslåingsordningen bør inneholde element som kvotetak, bestemmelser om eierkonsentrasjon, distriktmessige bindinger som ved salg av fartøy i sjarkflåten og krav om kondemnering. Unntak fra kondemneringskravet bør bare gis i svært begrenset utstrekning.

Vi vil ellers fremheve at en sammenslåingsordning er en frivillig ordning. Det er derfor opp til den enkelte fartøyeier å vurdere om han ønsker å gå inn på ordningen.

## Administrative kostnader

Vi forventer en stor pågang av saker dersom det innføres en sammenslåingsordning for sjarkflåten. Vi vil likevel trolig klare å behandle søknadene innenfor dagens personellressurser.

Med hilsen

Liv Holmefjord  
Fiskeridirektør

Aksel Eikemo  
Direktør

*Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift*

**Mottakerliste:**

Nærings- og fiskeridepartementet      Postboks 8090 Dep      0032      OSLO

**Kopi til:**

Region Midt

Region Nord

Region Nordland

Region Sør

Region Vest

Reguleringsseksjonen

Statistikkavdelingen

Utviklingsseksjonen