

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep
0032 OSLO

Saksbehandler: Inger Ellingsen
Telefon: 97432107
Seksjon: Fartøy- og deltakerseksjonen
Vår referanse: 15/16214
Deres referanse:
Vår dato: 12.02.2016
Deres dato:

Att:

HØRINGSSVAR - HEVET KVOTETAK FOR KYSTFLÅTEN MED HJEMMELSLENGDE 11 (13) METER OG OVER

Vi viser til Nærings- og fiskeridepartementets høringsnotat datert 9. november 2015 om heving av strukturkvotetaket i kystfiskeflåten for fartøy med hjemmelslengde 11 (13) meter og over. I høringsnotatet ber departementet om høringsinstansenes syn på hvor høye kvotetakene bør være, om det fortsatt skal være ulike kvotetak for fartøy med hjemmelslengde over og under 15 meter, og om hvor stor graden av spesialisering innenfor en type fiskeri skal være. Departementet ønsker også høringsinstansenes syn på regionale og lokale konsekvenser av forslaget.

Departementet ber videre om høringsinstansenes syn på en fjerning eller endring av fylkesbindingen i fisket etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap, samt høringsinstansenes syn på en fjerning av avkortingsreglene i strukturkvoteordningen for ringnotfartøy.

Høringsfristen var 4. februar 2016, men departementet har i brev av 8. januar utsatt fristen til 12. februar 2016.

INNLEDNING

Fiskeridirektoratet mener strukturkvoteordningen for kystfiskeflåten er et godt redskap for å redusere overkapasitet og styrke de gjenværende fartøyenes driftsgrunnlag. Fiskeridirektoratet mener videre at det over tid vil være nødvendig med en gradvis heving av kvotetaket når behovet for å styrke driftsgrunnlaget og øke lønnsomheten i kystfartøygruppen krever det.

Nåværende kvotetak har imidlertid virket i relativt kort tid, siden juni 2013. Samtidig har regjeringen nylig oppnevnt et ekspertutvalg som skal vurdere det norske kvotesystemet, herunder strukturkvoteordningene. Fylkesbindingen i fisket etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap og avkortingsreglene i strukturkvoteordningen for ringnotfartøy er knyttet til distriktsmessige hensyn, og

har en klar politisk dimensjon. Melding til Stortinget «En konkurransekraftig sjømatindustri» er nå til behandling i Stortinget. Direktoratet vil derfor bemerke at det kan synes som om det vil kunne foreligge et bredere beslutningsgrunnlag for endringer i regelverket når ekspertutvalgets arbeid er fullført og Stortinget har ferdigbehandlet «En konkurransekraftig sjømatindustri».

UTVIKLINGEN AV KVOTETAK FREM TIL I DAG

Strukturkvoteordningen har vært virksom for kystflåten med hjemmelslengde 15 meter og over siden 1. januar 2004. For fartøy med hjemmelslengde mellom 11 meter (13 meter i fisket etter makrell med not) og 14,99 meter har strukturkvoteordningen vært virksom siden juni 2007.

Kvotetaket, det vil si grensen for hvor mye det enkelte fartøy kan øke sitt driftsgrunnlag gjennom strukturkvoteordningen, har vært endret flere ganger. For fartøy med hjemmelslengde 15 meter og over var kvotetaket opprinnelig fastsatt til maksimalt 3 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, i både torskesektoren og i pelagisk sektor. Etter strukturstoppen fra oktober 2005 til juni 2007 ble kvotetakene for fartøy med hjemmelslengde 15 meter og over senket, og fartøygruppen kunne velge mellom to modeller. Den ene modellen innebar et kvotetak på maksimalt 2 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, i både torskesektoren og i pelagisk sektor. Den andre modellen la opp til en mulighet for spesialisering ved at det kunne struktureres til maksimalt 3 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, innenfor enten torskesektoren eller pelagisk sektor. I juni 2013 var den foreløpig siste gangen kvotetakene ble hevet. Fartøy med hjemmelslengde 15 meter og over kan i dag velge mellom å strukturere innenfor et kvotetak på maksimalt 3 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, i både torskesektoren og i pelagisk sektor, eller strukturere til maksimalt 4 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, i en av sektorene og 2 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, i den andre sektoren. Gjeldende kvotetak for fartøy med hjemmelslengde 15 meter og over benevnes ofte som 3+3 og 4+2.

Da strukturkvoteordningen i 2007 ble utvidet til å omfatte fartøy med hjemmelslengde mellom 11 meter (13 meter i fisket etter makrell med not) og 14,99 meter, ble det for denne gruppen lagt opp til en forsiktig strukturering. Kvotetaket for fartøy med hjemmelslengde mellom 11 (13) og 14,99 meter ble fastsatt til 2 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, men bare innenfor enten torskesektoren eller pelagisk sektor. I juni 2013 ble kvotetakene for foreløpig siste gang hevet også for denne gruppen. Fartøy med hjemmelslengde mellom 11 (13) og 14,99 meter kan i dag velge mellom å strukturere innenfor et kvotetak på maksimalt 2 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, i både torskesektoren og i pelagisk sektor, eller strukturere til maksimalt 3 ganger fartøyets egen kvote, inkludert egen kvote, i en av sektorene. Gjeldende kvotetak for fartøy med hjemmelslengde mellom 11 (13) og 14,99 meter benevnes ofte som 2+2 og 3+1.

OM HVORDAN KVOTETAKET VIRKER

Selv om betegnelsen kvotetak benyttes, kan det være nyttig å minne om at det ikke direkte er det enkelte fartøys kvote som legges til grunn for beregning av kvotetaket, men det enkelte fartøys kvotefaktor. Fartøyenes kvote i de enkelte fiskeriene beregnes så på grunnlag av samlet kvotefaktor. Det er imidlertid lagt til grunn at det skal være samsvar mellom faktorene i kvotetaket og størrelsen på kvoten som beregnes. Dette fremgår av reguleringsforskriftene for de enkelte år. For eksempel heter det i forskrift 22. desember 2015 om regulering av fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader N i 2016 § 17: *Når et fartøy gis tillatelse til å fiske flere kvoter av torsk i medhold av strukturkvoteordningen, skal overførte kvoter beregnes ved bruk av samme kvoteenhet som ved beregning av mottakende fartøys grunnkvote.* Fiskeridirektoratet anser at det er svært viktig å beholde regler som sikrer at det er samsvar mellom de fastsatte kvotetakene beregnet i kvotefaktor og størrelsen på den faktiske kvoten som genereres for fartøy som har benyttet strukturkvoteordningen. Dersom det ikke er samsvar mellom kvotetakene beregnet i kvotefaktor og i faktisk kvote, vil en diskusjon om kvotetakenes størrelse ikke avspeile realitetene.

STRUKTURKVOTEORDNINGEN OG HJEMMELSLENGDE KONTRA STØRSTE LENGDE

Som hovedregel kan strukturkvoteordningen kun benyttes mellom fartøy som har hjemmelslengde for kvotetildeling mellom henholdsvis 11 (13) og 14,99 meter, 15 og 20,99 meter eller mellom 21 og 27,99 meter i det fiskeriet hvor det skal tildeles strukturkvote. Et fartøys hjemmelslengde vil være fastsatt etter den største (noen ganger omtalt som den faktiske) lengden til det fartøyet som på ett gitt tidspunkt var tildelt adgang til å delta i lukket gruppe. Dette gitte tidspunktet vil ofte være sammenfallende med tidspunktet for lukking av fisket, og kan dermed ligge mange år tilbake i tid. I praksis vil mange av fartøyene som i dag deltar i lukkede grupper ha vært skiftet ut eller bygget om etter at hjemmelslengden ble fastsatt. Hjemmelslengde og største lengde for fartøyene som deltar i lukkede grupper kan derfor være avvikende.

Tabell 7 i høringsnotatet viser at hovedtyngden av deltakeradganger med hjemmelslengde mellom 11 (13) og 14,99 meter er tilknyttet fartøy som har en største lengde innfor samme lengdeintervall. 16 prosent av deltakeradgangene med hjemmelslengde mellom 11 (13) og 14,99 meter er likevel tilknyttet fartøy som er 21 meter og over. Tabell 11 i høringsnotatet viser at hele 60 prosent av alle deltakeradganger med hjemmelslengde mellom 15 og 20,99 meter i dag er tilknyttet fartøy som har en største lengde på 21 meter og over. Trenden er således at mange av fartøyene i lukket gruppe i dag har en større største lengde enn hjemmelslengde.

I bestemmelsene om tildeling av strukturkvote er det ikke stilt noen krav til sammenfall mellom hjemmelslengde og største lengde til fartøyet som skal motta strukturkvote. Krav til sammenfallende lengdegruppe gjelder kun hjemmelslengden

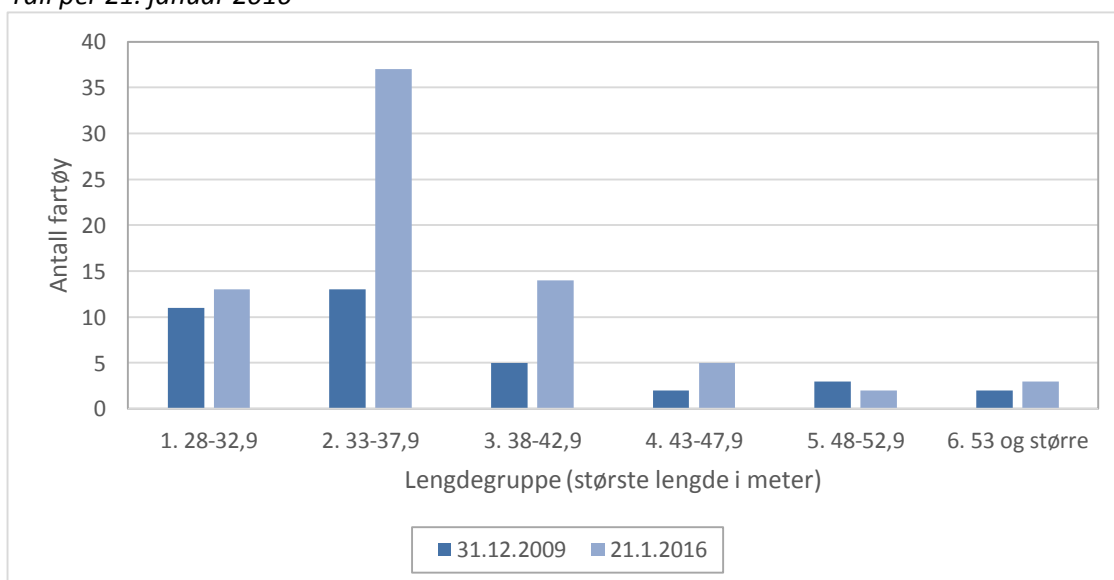
til fartøyet som tas ut av fiske og hjemmelslengden til fartøyet som tildeles strukturkvote.

SÆRLIG OM STORE FARTØY I KYSTGRUPPEN

Den tidligere lengdegrensen på 28 meter for kystfiskefartøy ble fjernet i 2008, og det ble i stedet innført en grense for største tillatte lasteromsvolum. Endringen kom som en følge av et ønske om å legge til rette for at den enkelte fartøyeier i større grad skulle kunne tilpasse sitt fartøy til å utnytte tildelte kvoter på en best mulig måte. Forhold som sikkerheten ved fartøyet, arbeidsforhold om bord, fangsthåndtering, utnyttelse av biprodukter og mer miljøvennlige tekniske løsninger var argumenter for en friere fartøyutforming. Det ble imidlertid også pekt på at en fjerning av lengdegrensen på 28 meter kunne ha uheldige konsekvenser. I direktoratets høringsvar 20. november 2007 til forslag om endret størrelsesbegrensning for store kystfartøy ble det blant annet pekt på at investeringer i store fartøy kunne føre til et sterkt press på dagens strukturordninger ettersom større og mer effektive fartøy vil gi ytterligere behov for strukturering og høyere kvotetak. Det ble også pekt på faren for at en oppbygging av store fartøy i kystgruppen kunne svekke effekten av eksisterende tiltak for å tilpasse kapasiteten i flåten til ressursgrunnlaget.

Fartøy med største lengde 28 meter og over fantes i kystfartøygruppen også før lengdegrensen ble fjernet i 2008. Per 31. desember 2007 gjaldt dette fem fartøy. To av disse var fartøy som kunne delta i kystgruppens fiske etter nvg-sild på grunnlag av et unntak fra den generelle lengdegrensen for fartøy mellom 28 og 33,50 meter største lengde som hadde tillatelse til å delta i fisket etter norsk vårgytende sild i 1985. De tre andre fartøyene var gitt dispensasjon fra vanlige regler om lengdebegrensning av sikkerhetsmessige hensyn. Slik dispensasjonsadgang ble det åpnet for ved forskriftsendringer 2. april 2004. Største lengde for de fem fartøyene var mellom 31,7 og 33,46 meter. Figuren under viser fordelingen av store fartøy i kystgruppen i antall og største lengde per 31. desember 2009 og 21. januar 2016.

Oversikt over lengdefordelingen på fartøy med største lengde på 28 meter eller over i kystflåten Tall per 21. januar 2016



Tabell 1 og 2 under viser fordelingen av fartøy på største lengde i forhold til grad av strukturering. Fartøy med største lengde 28 meter og over utgjør en betydelig del av fartøyene med hjemmelslengde 15 meter og over. Det finnes også fartøy med største lengde 28 meter og over i hjemmelslengdegruppen 11 (13) – 14,99. De samme fartøyene har i stor grad benyttet strukturvoteordningen.

Tabell 1 Største lengde og struktureringsgrad¹⁾ for fartøy²⁾ med hjemmelslengde 11 (13)-14,99 meter

Største lengde	0-50 %	50-84 %	85-89 %	90-94 %	95-99 %	Full	Ingen	Totalsum
< 11 m	2	6		1			27	36
11-14,9 m	15	115	4	2	6	10	213	365
15-20,9 m	2	16		2		5	12	37
21-27,9 m	2	12	2	1		10	10	37
28 m og over	1	7	2		1	1	6	18
Totalsum	22	156	8	6	7	26	268	493

Tabell 2 Største lengde og struktureringsgrad¹⁾ for fartøy²⁾ med hjemmelslengde 15 meter og over

Største lengde	0-50 %	50-84 %	85-89 %	90-94 %	95-99 %	Full	Ingen	Totalsum
< 11 m							3	3
11-14,9 m	5	2					14	21
15-20,9 m	21	13		2		1	48	85
21-27,9 m	16	28	1	5	2	13	15	80
28 m og over	4	24	1	6	7	30	1	73
Totalsum	46	67	2	13	9	44	81	262

¹⁾For å hente ut informasjon om hvor mange fartøy som er fullstrukturerte er det tatt utgangspunkt i tillatelser som var gyldige 14. august 2015. Et fartøy blir i opptellingen regnet som fullstrukturert når den ene tillatelsen er fullstrukturert. Dette betyr at fartøyet fortsatt kan ha mulighet for å gjennomføre ytterligere strukturering for enkelte av tillatelsene. Et fartøy med hjemmelslengde 11-14,9 meter har mulighet til å enten velge en 2-2 eller 3-1 ordning. I den vurderingen som er lagt til grunn for tabellene over regnes et fartøy innenfor 2-2 ordningen dersom fartøyet har en struktureringsgrad > 1 innenfor en pelagisk tillatelse **og** en torskefisktillatelse. Dersom fartøyet har en struktureringsgrad > 2 enten for en torskefisktillatelse eller en pelagisk tillatelse er fartøyet vurdert innenfor en 3-1 ordning. Et fartøy med hjemmelslengde 15 meter og over har mulighet til å enten velge en 3-3 eller 4-2 ordning. I den vurderingen som er lagt til grunn for tabellene over regnes et fartøy innenfor 3-3 ordningen dersom fartøyet har en struktureringsgrad > 2 innenfor en pelagisk tillatelse **og** en torskefisktillatelse. Dersom fartøyet har en struktureringsgrad > 3 enten for en torskefisktillatelse eller en pelagisk tillatelse er fartøyet vurdert innenfor en 4-2 ordning.

²⁾Fartøy som både har deltakeradganger med hjemmelslengde 11 (13) -14,99 meter og 15 meter og over, blir talt opp i begge tabellene. Tallene for fartøy i tabell 1 og 2 vil derfor avvike noe fra tallet for gjenværende fartøy (i kapittelet under) og fra tallene for store fartøy i kystgruppen (figuren over). Noe avvik vil også skyldes at opptellingene ikke er foretatt på samme tidspunkt.

UTVIKLINGEN I ANTALL FARTØY OG DELTAKERADGANGER I STRUKTURKVOTEORDNINGEN FOR KYSTFLÅTEN

Tabell 3 under viser at det gjennom strukturkvoteordningen er tatt ut 767 fartøy frem til 9. juli 2015. Tabellen viser også at det gjennom strukturkvoteordningen er tatt ut 1 296 deltakeradganger i kystfartøygruppen med hjemmelslengde 11 (13) meter og over. Samtidig viser tabell 2 i høringsnotatet at det er 739 gjenværende fartøy i kystflåten (tall per 2. juli 2015) med hjemmelslengde 11 (13) meter og over.

Tabell 3 i høringsnotatet viser at det er 1 235 gjenværende deltakeradganger med hjemmelslengde 11 (13) meter og over. Strukturkvoteordningen har dermed gitt en halvering både av fartøy og av deltakeradganger siden 2004. Dette selv om fartøy med hjemmelslengde mellom 11 (13) og 14,99 meter først fikk tilgang til strukturkvoteordningen i 2007.

Deltakeradganger i fisket etter reker sør for 62 grader nord er omfattet av strukturkvoteordningen. Tall som gjelder deltakeradganger i dette fisket fremgår imidlertid ikke av høringsnotatet, og er heller ikke med i tabellen under. For at oversikten skal bli komplett må det derfor tas med at det per 28. januar 2016 er trukket ut 55 deltakeradganger i fisket etter reker sør for 62 grader nord gjennom strukturkvoteordningen og at det er 127 gjenværende deltakeradganger i dette fisket.

Tabell 3 Strukturerte fartøy/tillatelser totalt fordelt fylkesvis 1.1.2004 - 9.7.2015

Fylke	Strukturerte fartøy	Strukturerte tillatelser
Finnmark	126	182
Troms	154	230
Nordland	259	409
Nord-Trøndelag	20	36
Sør-Trøndelag	18	28
Møre og Romsdal	89	182
Sogn og Fjordane	48	136
Hordaland	28	53
Rogaland	14	22
Agder	7	10
Øvrige fylker	4	8
Totalt	767	1296

Basert på tall utkjørt 9. juli 2015

Høringsnotatet viser også oversikter over strukturingsgraden for de viktige fiskeslagene torsk nord for 62 grader nord og nvg-sild. Strukturingsgraden viser hvor stor andel av samlet kvotefaktor som er tildelt som strukturkvoter.

Et kvotetak på 2+2 eller 3+1 for fartøyene i hjemmelslengdegruppen mellom 11 (13) og 14,99 meter, innebærer at disse fartøyene kan nå opp i en strukturingsgrad på

minst 50 prosent og maksimalt 66 prosent. Tallene i høringsnotatet (tabell 9 og 10) viser at disse fartøyene har en strukturingsgrad på 32 prosent i fisket etter torsk nord for 62 grader nord og 33 prosent i fisket etter nvg-sild.

Et kvotetak på 3+3 eller 4+2 for fartøyene i hjemmelslengdegruppen 15 meter og over, innebærer at disse fartøyene kan nå opp i en strukturingsgrad på minst 66 prosent og maksimalt 75 prosent. Tallene i høringsnotatet for gruppen mellom 15 og 20,99 meter (tabell 13 og 14) viser at disse fartøyene har en strukturingsgrad på 48 prosent i fisket etter torsk nord for 62 grader nord og 58 prosent i fisket etter nvg-sild. For fartøyene med hjemmelslengde 21 meter og over (tabell 17 og 18 i høringsnotatet) er strukturingsgraden 56 prosent i fisket etter torsk nord for 62 grader nord og 61 prosent i fisket etter nvg-sild.

Av tabell 1 og 2 ovenfor fremgår det at totalt 70 fartøy, med de forbehold som er tatt om beregningsmåten, har utnyttet nåværende kvotetak fullt ut. I hjemmelslengdegruppen mellom 11 (13) og 14,99 meter er det kun 5 prosent av fartøyene som har utnyttet dagens kvotetak fullt ut, mens 17 prosent av fartøyene i hjemmelslengdegruppen 15 meter og over har utnyttet nåværende kvotetak fullt ut. Av de fullstrukturerte fartøyene i hjemmelslengdegruppen 15 meter og over har 68 prosent en største lengde på 28 meter og over.

HVOR HØYE KVOTETAK?

Å fastsette et høyt kvotetak vil gjøre det enklere for næringsutøvere å planlegge, og forhindrer hyppige endringer og ønske om å utvide ordningen. På den annen side er strukturering en prosess som ikke enkelt kan reverseres. Ordningen innebærer at alle deltakeradganger knyttet til fartøyene som trekkes ut av fiske blir oppgitt, og at de uttatte fartøyene blir hugget opp. En reduksjon av kvotetakene vil innebære en usikkerhet for næringsutøverne, og gi ulike muligheter til å strukturere for fartøy innenfor samme hjemmelslengdegruppe. Et høyt kvotetak vil også kunne skape store forskjeller mellom fartøyene innad i en reguleringsgruppe.

En gradvis økning av kvotetaket vil gjøre det mulig å begrense eventuelle uønskede utslag. Og eventuelle justeringer kan gjøres uten å måtte belaste den enkelte fisker som har innrettet seg i tiltro til gjeldende regler.

Utviklingen i antall fartøy og deltakeradganger i strukturkvoteordningen for kystflåten viser at det foreløpig ikke er mange fartøy som fullt ut har utnyttet mulighetene til å strukturere innenfor nåværende kvotetak. For alle hjemmelslengdegrupper gjenstår det fortsatt noe som kan struktureres innenfor nåværende kvotetak, og for de minste hjemmelslengdegruppene gjenstår det mye.

Fiskeridirektoratet vil anbefale at en heving av kvotetaket begrenses til fire ganger grunnkvoten, en såkalt 4+4 modell.

LIKE KVOTETAK?

Det kan virke rimelig at alle grupper som er omfattet av strukturkvoteordningen for kystfiskeflåten skal ha samme mulighet til å bygge seg opp innenfor sine respektive grupper.

Kvotetakene beregnes som kjent på grunnlag av mottakende fartøys kvotefaktor. Dette innebærer at fartøy med de minste hjemmelslengdene (og dermed minste kvotefaktorene) ikke vil kunne bygge seg opp like mye som fartøy i de største hjemmelslengdegruppene, selv med likt kvotetak. Et ens kvotetak vil således fortsatt gi en mer forsiktig strukturering for fartøyene med de minste hjemmelslengdene. Et felles kvotetak kan også dempe presset fra de forskjellige gruppene om å øke kvotetaket, og motvirke en stadig prosess med endringer.

For forvaltningen vil et ens kvotetak for de forskjellige hjemmelslengdegruppene gjøre saksbehandlingen mindre komplisert. Særlig når det gjelder fartøy som har deltakeradganger i både torskesektoren og pelagisk sektor, og der hjemmelslengdene befinner seg i forskjellige hjemmelslengdegrupper. Et ens kvotetak for de forskjellige hjemmelslengdegruppene vil også gjøre det enklere å holde oversikt over, og sammenligne, hvordan struktureringen utvikler seg innenfor de forskjellige hjemmelslengdegruppene.

Fiskeridirektoratet anbefaler likt kvotetak for fartøy over og under 15 meter hjemmelslengde.

GRAD AV SPESIALISERING

I gjeldende bestemmelser om strukturkvoteordning for kystfiskeflåten er det åpnet for en viss grad av spesialisering. Fartøy med hjemmelslengde 15 meter og over som ønsker å spesialisere seg i enten torskesektoren eller pelagisk sektor, kan innrette seg innenfor et kvotetak på 4+2. Fartøy med hjemmelslengde mellom 11 (13) og 14,99 meter kan innrette seg innenfor et kvotetak på 3+1.

I høringsnotatet er det åpnet for flere mulige modeller for spesialisering. Det mest vidtrekkende alternativet som er nevnt er full spesialisering innenfor et kvotetak på 10+0. Det kan være nyttig å se hvor store kvoter et slikt kvotetak vil gi basert på kvotereguleringene for 2016:

- Et fullstrukturert kystfartøy med største hjemmelslengde vil innenfor pelagisk sektor få tildelt en kvote på 2 070 tonn makrell i fisket med not, en kvote på 3 130 tonn nvg-sild, og en kvote på inntil 2 416 tonn sild i Nordsjøen og Skagerrak. Til sammenligning er et godt strukturert ringnotfartøy med

basiskvote på 650 tonn i 2016 tildelt en kvote på 2 216 tonn makrell, 1 248 tonn nvg-sild og 2 203 tonn sild i Nordsjøen og Skagerrak.

- I torskesektoren vil et fullstrukturert kystfartøy med største hjemmelslengde få tildelt en kvote på 2 050 tonn torsk i fisket etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap nord for 62 grader nord. Til sammenligning er grunnkvoten til de største torsketrålerne i år fastsatt til 1 183 tonn torsk.

Direktoratet legger til grunn at en så vidtgående strukturering ikke vil være et bidrag til å opprettholde en differensiert kystflåte, men heller legge til rette for oppbygging av en ny havfiskeflåte.

I høringsnotatet er det pekt på at spesialisering kan gi en jevnere utnyttelse gjennom sesongen og at det kan ha kvalitetsmessige fordeler å kunne konsentrere seg om ett fiskeri. Fiskeridirektoratet vil peke på at pelagiske fiskerier er typiske sesongfiskerier, og at det derfor kanskje ikke er til å unngå at fartøy som deltar i begge sektorer får noe større sesongtopper. Fangster som er så store at det går ut over kvaliteten på fisken kan være et problem når tilgangen på fisk er spesielt god. Men dette er neppe særskilt knyttet til bruk av strukturkvoteordningen, og kan avhjelpest dels ved at fiskerne utviser ekstra aktsomhet og dels gjennom utvikling av gode systemer for fangstbegrensning.

Å tillate full spesialisering vil gi den enkelte fartøyeier mulighet til å drive effektivt innenfor en type fiskeri. Dette vil være en fordel så lenge bestandssituasjonen og prisene er stabile. Men et fall i kvoter eller pris for økonomisk viktige arter vil slå sterkt ut for fartøy som har spesialisert seg. Resultatet vil være økonomiske vansker for fartøyeiere som ikke har anledning til å drive fiske etter alternative fiskeslag. En slik situasjon kan gi tilstrømming til åpne grupper i kystfartøygruppen. En slik situasjon kan også gi et uønsket press på arter som ikke er regulert på innsats- eller uttakssiden.

Fiskeridirektoratet mener en eventuell endring av kvotetakene med hensyn til spesialisering må skje på en konsekvent måte. Full spesialisering, som er lagt frem som et av alternativene i høringsnotatet, er det etter gjeldende regler ikke lagt til rette for. Fiskeridirektoratet mener det må være en klar fordel at fartøy som har driftsgrunnlag innenfor begge sektorer, både kan beholde eksisterende driftsgrunnlag og i tillegg dra nytte av hevede kvotetak. For fartøyeiere vil det innebære en større grad av stabilitet og forutsigbarhet dersom kvotetakene utvides planmessig.

Fiskeridirektoratet mener det fortsatt kan være grunn til å opprettholde muligheten for en viss grad av spesialisering. Men vil samtidig peke på at et bredt driftsgrunnlag

kan redusere virkningene av en brå nedgang i enkelte bestander eller svingninger på grunn av dårlige avsetningsmuligheter eller priser for enkelte fiskeslag.

Fiskeridirektoratet anbefaler spesialisering innenfor en 5+3 modell, alternativt en 6+2 modell.

REGIONALE OG LOKALE KONSEKVENSER

Hvor store ringvirkninger en heving av kvotetaket for fartøy med hjemmelslengde 11 (13) meter og over vil ha, avhenger naturligvis av om kvotetaket heves forsiktig eller mer drastisk. En forsiktig økning av kvotetaket vil antakelig ha begrensede konsekvenser. Ringvirkningene vil også avhenge av i hvilken grad flåten utnytter tilbudet. Dersom få velger å utnytte videre muligheter til å strukturere, vil heller ikke ringvirkningene bli store.

Fiskeridirektoratets regionkontor i Nordland har i høringsrunden vist til at strukturvoteordningen har bidratt til at fiskeflåten nærmest har forsvunnet fra enkelte områder i fylket mens den i andre områder har vokst, både i form av antall fartøy og i antall deltakeradganger. Sannsynligvis har dette sammenheng med at allerede etablerte fiskerimiljø tiltrekker seg nye aktører mens det er svært vanskelig å bygge på et allerede lite miljø, eller et lite aktivt miljø.

En slik sentralisering eller samlokalisering kan antakelig ha fordeler med hensyn til å bygge et sterkt fiskerimiljø som igjen gir ringvirkninger for næringsliv og bosetting i området. Men denne oppbyggingen skjer altså på bekostning av de mindre lokalsamfunnene.

En annen effekt av strukturvoteordningen er tendens til oppbygging av svært store og havgående fartøy i kystgruppen. Slike fartøy vil i mange tilfeller lande større fangster enn det de minste anleggene kan ta imot. Dersom de store kystfartøyene også i større grad går over til å fryse fangstene om bord, vil også dette påvirke landingsmønster og landingssted. Små landanlegg er avhengige av at det fortsatt finnes en flåte av mindre fartøy.

Dersom de minste landanleggene forsvinner kan dette ha negative virkninger for flåten med fartøy med hjemmelslengde under 11 meter. Denne 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 heving av kvotetaket for fartøy med hjemmelslengde over 11 (13) meter kan således medføre negative konsekvenser for den delen av flåten som fortsatt ikke har tilgang til strukturvoteordningen.

ANNET

I avsnitt 7.2 i høringsnotatet tar departementet opp spørsmålet om deltakeradganger som er tildelt i rekrutteringsøyemed kan struktureres. Departementet legger til grunn at deltakeradganger som er tildelt gjennom rekrutteringsordningen ikke bør kunne struktureres, og at dette bør komme klart frem i regelverket. Direktoratet deler departementets syn på at deltakeradganger som er tildelt i rekrutteringsøyemed ikke skal kunne trekkes ut av fiske og deretter tildeles som strukturkvoter, og at dette bør komme klart frem i regelverket.

Direktoratet anser imidlertid at det er i tråd med rekrutteringsordningens formål at den som er tildelt deltakeradgang gjennom rekrutteringsordningen kan øke sitt driftsgrunnlag gjennom strukturkvoteordningen. Direktoratet mener det fremstår som urimelig dersom en ung motivert fisker som driver effektivt på grunnlag av en deltakeradgang tildelt gjennom rekrutteringsordningen skal være avskåret fra å oppnå et mer lønnsomt driftsopplegg gjennom strukturkvoteordningen. Forutsetningen er selvsagt at strukturkvotene heller ikke i et slikt tilfelle kan ha grunnlag i en deltakeradgang som er tildelt gjennom rekrutteringsordningen.

FYLKESBINDINGEN I FISKET ETTER TORSK, HYSE OG SEI MED KONVENSJONELLE REDSKAP

Fisket etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap er grunnstammen i kystfisket i Nord-Norge. I deltakerbestemmelsene som gjelder salg av fartøy er det lagt inn en fylkesbinding, som innebærer at et fartøy med adgang til å delta i fisket etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap 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 skal sikre at strukturkvoteordningen ikke medvirker til at den fylkesvise fordelingen av kvotegrunnlaget i fisket etter torsk, hyse og sei endres.

Forskriften åpner for at det kan dispenseres fra fylkesbindingen når fartøy kjøpes fra annet fylke til Nord-Troms og Finnmark. Det er også åpnet for å dispensere ved salg mellom fylker når det er naturlig å se kjøper og selgers distrikt som ett område i kvotesammenheng. Fylkene sør for Hordaland anses som ett område i kvotesammenheng. Det samme gjelder fylkene Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Etter fast praksis anses også området mellom yttersiden av Senja i Troms og nordspissen av Andøya i Nordland som ett område i kvotesammenheng.

Fylkesbindingen gjelder også ved salg av konvensjonelle havfiskefartøy. For konvensjonelle havfiskefartøy er det imidlertid åpnet for å gjøre unntak fra fylkesbindingen dersom salget skjer i forbindelse med at kjøper skal nytte

strukturvoteordningen etter reglene i forskrift 4. mars 2005 om strukturvoteordning mv. for havfiskeflåten. Samtidig er det i strukturvoteforskriften for havfiskeflåten fastsatt at det skal foretas avkortning med 20 prosent dersom det tildeles strukturvote for fiske med et fartøy som er innført i registeret over fiskefartøy i Sør-Norge på grunnlag av uttak av fartøy registrert i Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag eller Sør-Trøndelag. Et fartøy anses i forhold til denne bestemmelsen som registrert der hvor fartøyet eller fartøyet det er kommet til erstatning for var innført i registeret over fiskefartøy pr. 1. januar 2000.

Tabell 4 under viser utviklingen i den fylkesvise fordelingen av deltakeradganger i fisket etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap nord for 62 grader nord for kyst- og havfiskefartøy, og utviklingen i den fylkesvise fordelingen av deltakeradganger i fisket etter nvg-sild for kystfartøy.

Tabell 4 Oversikt over utviklingen i antall tillatelser (utvalgte) fordelt på fylke

Type tillatelse	Fylke	2004	2008	2010	2014
Konvensjonelle hav	Finnmark	3	2	2	1
	Nordland	1			
	Sør-Trøndelag	1			
	Møre og Romsdal	26	19	18	13
	Sogn og Fjordane	16	17	16	12
	Hordaland	1			
	Uoppgitt ¹⁾	8			
	Totalt	56	38	36	26
NVG-kyst	Finnmark	51	31	24	8
	Troms	60	41	32	23
	Nordland	194	126	108	80
	Nord-Trøndelag	21	18	15	12
	Sør-Trøndelag	20	12	16	14
	Møre og Romsdal	64	55	47	38
	Sogn og Fjordane	66	41	38	26
	Hordaland	61	49	58	60
	Rogaland	33	17	22	27
	Agder	2	3	1	1
Konvensjonelle kyst	Resten	7	5	5	3
	Uoppgitt ¹⁾	6	3	4	3
	Totalt	585	401	370	295
	Finnmark	549	429	425	408
	Troms	508	414	385	359
	Nordland	1 015	798	770	707
	Nord-Trøndelag	60	50	47	47
	Sør-Trøndelag	91	75	78	77
Møre og Romsdal	220	161	157	152	
Sogn og Fjordane	55	37	36	29	

	Hordaland	18	20	21	25
	Rogaland	12	11	11	14
	Agder	10	11	9	8
	Resten	2	1	2	1
	Uoppgitt ¹⁾	27	12	21	32
	Totalt	2 567	2 019	1 962	1 859

¹⁾ Uoppgitt betyr at det på tidspunktet for uthenting av statistikk ikke er en "gyldig" kombinasjon av fartøy, eier og tillatelse

Tabell 5 under viser den fylkesvise fordelingen i prosent. Det fremgår klart at fordelingen for fartøy med adgang til å delta i kystgruppens fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord har holdt seg mer stabil enn for fartøy med adgang til å delta i fisket etter nvg-sild. For konvensjonelle havfiskefartøy, som har unntak fra fylkesbindingen i strukturkvoteordningen, har utviklingen gitt en ytterligere konsentrasjon av deltakeradganger i fylkene som på forhånd hadde den største konsentrasjonen. For konvensjonelle havfiskefartøy kan det synes som om fylkesbindingen i dag mest er et hinder for større geografisk fordeling. Men det finnes sterke miljøer for dette fisket rundt Stad, og en fjerning av fylkesbindingen vil neppe alene føre til større endringer i gjeldende fordeling av konvensjonelle havfiskefartøy.

Tabell 5 Oversikt over utvikling i andel tillatelser (utvalgte) fordelt på fylke

Type tillatelse		2004	2008	2010	2014
Konvensjonelle hav	Finnmark	5 %	5 %	6 %	4 %
	Nordland	2 %	0 %	0 %	0 %
	Sør-Trøndelag	2 %	0 %	0 %	0 %
	Møre og Romsdal	46 %	50 %	50 %	50 %
	Sogn og Fjordane	29 %	45 %	44 %	46 %
	Hordaland	2 %	0 %	0 %	0 %
	Uoppgitt ¹⁾	14 %	0 %	0 %	0 %
NVG-kyst	Finnmark	9 %	8 %	6 %	3 %
	Troms	10 %	10 %	9 %	8 %
	Nordland	33 %	31 %	29 %	27 %
	Nord-Trøndelag	4 %	4 %	4 %	4 %
	Sør-Trøndelag	3 %	3 %	4 %	5 %
	Møre og Romsdal	11 %	14 %	13 %	13 %
	Sogn og Fjordane	11 %	10 %	10 %	9 %
	Hordaland	10 %	12 %	16 %	20 %
	Rogaland	6 %	4 %	6 %	9 %
	Agder	0 %	1 %	0 %	0 %
Resten	1 %	1 %	1 %	1 %	
Uoppgitt ¹⁾	1 %	1 %	1 %	1 %	
Konvensjonelle kyst	Finnmark	21 %	21 %	22 %	22 %
	Troms	20 %	21 %	20 %	19 %
	Nordland	40 %	40 %	39 %	38 %
	Nord-Trøndelag	2 %	2 %	2 %	3 %

	Sør-Trøndelag	4 %	4 %	4 %	4 %
	Møre og Romsdal	9 %	8 %	8 %	8 %
	Sogn og Fjordane	2 %	2 %	2 %	2 %
	Hordaland	1 %	1 %	1 %	1 %
	Rogaland	0 %	1 %	1 %	1 %
	Agder	0 %	1 %	0 %	0 %
	Resten	0 %	0 %	0 %	0 %
	Uoppgitt ¹⁾	1 %	1 %	1 %	2 %

¹⁾ Uoppgitt betyr at det på tidspunktet for uthenting av statistikk ikke er en "gyldig" kombinasjon av fartøy, eier og tillatelse

Strukturkvoteordningen gjør det også interessant å se på endringen av fordelingen av kvotefaktorer mellom fylkene. Tabellene nedenfor viser fordelingen av kvotefaktorer for de samme gruppene som i tabellene over. Nedgangen i den prosentvise andelen av deltakeradganger i fisket etter nvg-sild i Nordland slår enda sterkere ut når vi ser på andelen av kvotefaktorer. Møre og Romsdal, som har hatt en relativt stabil andel av deltakeradganger i fisket etter nvg-sild, har hatt en betydelig økning av andelen av kvotefaktorer.

Tabell 6 Kvotefaktorer, torsk - konvensjonelle havfiskefartøy

	2004	2008	2010	2014
Fartøytilhørighet	Andel fylke	Andel fylke	Andel fylke	Andel fylke
Finnmark	5 %	4 %	4 %	1 %
Nordland	1 %	0 %	0 %	0 %
Sør-Trøndelag	1 %	0 %	0 %	0 %
Møre og Romsdal	50 %	48 %	49 %	53 %
Sogn og Fjordane	34 %	48 %	47 %	46 %
Hordaland	1 %	0 %	0 %	0 %
Uoppgitt1)	8 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell 7 Kvotefaktorer, nvg-sild - kystfiskefartøy

	2004	2008	2010	2014
Fartøytilhørighet	Andel fylke	Andel fylke	Andel fylke	Andel fylke
Finnmark	10 %	8 %	5 %	3 %
Troms	12 %	13 %	11 %	13 %
Nordland	38 %	32 %	29 %	24 %
Nord-Trøndelag	3 %	3 %	3 %	4 %
Sør-Trøndelag	3 %	3 %	3 %	3 %
Møre og Romsdal	12 %	16 %	16 %	20 %
Sogn og Fjordane	11 %	15 %	15 %	13 %
Hordaland	7 %	8 %	13 %	14 %
Rogaland	3 %	2 %	3 %	5 %
Agder	0 %	0 %	0 %	0 %
Resten	1 %	0 %	1 %	0 %

Uoppgitt1)	1 %	0 %	1 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell 8 Kvotefaktorer, torsk - konvensjonelle kystfiskefartøy

	2004	2008	2010	2014
Fartøytilhørighet	Andel fylke	Andel fylke	Andel fylke	Andel fylke
Finnmark	19 %	19 %	19 %	17 %
Troms	18 %	20 %	19 %	21 %
Nordland	42 %	41 %	40 %	39 %
Nord-Trøndelag	2 %	2 %	2 %	2 %
Sør-Trøndelag	3 %	3 %	3 %	3 %
Møre og Romsdal	9 %	9 %	9 %	11 %
Sogn og Fjordane	4 %	4 %	4 %	3 %
Hordaland	1 %	1 %	1 %	1 %
Rogaland	1 %	1 %	1 %	1 %
Agder	1 %	1 %	1 %	1 %
Resten	0 %	0 %	0 %	0 %
Uoppgitt1)	1 %	0 %	1 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

I andre fylker enn Finnmark, Troms og Nordland finnes det få fartøy som har adgang til å delta i kystgruppens fiske etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap nord for 62 grader nord. I de delene av landet hvor det er få deltakeradganger ønsker aktørene å få tilgang til deltakeradganger fra de nordligste fylkene. Enten fordi en ønsker å etablere seg i et økonomisk viktig fiskeri, eller fordi en alt er etablert og ønsker å utvide driftsgrunnlaget gjennom strukturkvoteordningen. Begge deler er utelukket etter dagens regler. I de nordligste fylkene, og kanskje særlig i Finnmark, kan det se ut til at det finnes så mange fartøy med adgang til å delta i kystgruppens fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord at prisen på denne type deltakeradgang og fartøy er lavere enn ellers i landet. En fjerning av fylkesbindingen vil gi fartøyeiere i de nordligste fylkene tilgang til et mer betalingsvillig marked. Mange fiskere, både i sør og i nord, ser seg derfor tjent med at fylkesbindingen fjernes.

For direktoratet har dette medført et press på saksbehandlingen. Det har for eksempel vært nødvendig med inngående undersøkelser knyttet til reelt bosted, reelt eierskap mv. ved behandling av søknader som omfatter adgang til å delta i kystgruppens fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord. Det kan synes som om det i løpet av tiden fylkesbindingen har vært virksom, har bygget seg opp en stadig større etterspørsel etter deltakeradganger over fylkesgrenser og mellom regioner. Dersom fylkesbindingen nå fjernes kan dette slå merkbart ut på den fylkesvise fordelingen.

For næringsutøvere og fiskeriforvaltning vil en fjerning av fylkesbindingen innebære forenkling av regelverket og redusert arbeidsmengde. Gjeldende fylkesbinding er heller ikke i dag et absolutt hinder for at deltakeradganger flyttes over fylkesgrenser. For det første er Fiskeridirektoratets regionkontor i visse tilfeller gitt anledning til å dispensere fra kravet om at kjøper og selger må være ført i fiskermanntallet i samme fylke i minst 12 måneder før kjøpet finner sted. Videre kan en fisker som flytter til en annen del av landet ta med seg fartøy og deltakeradgang.

Fylkesbindingen i fisket etter torsk, hyse og sei med konvensjonelle redskap er knyttet til distriktsmessige hensyn, og har en tydelig side mot politiske målsettinger om bosetting og sysselsetting. Som vist til over kan en fjerning av fylkesbindingen medføre en geografisk omfordeling av deltakeradganger i fisket etter torsk, hyse og sei fra nord til sør. For direktoratet er det viktig å poengtere at en eventuell liberalisering som måtte resultere i omfordeling i uønsket retning, ikke må bli møtt med avbøtende tiltak i form av etablering av nye deltakeradganger eller særordninger. Slike mottiltak vil være skadelig for den langsiktige kapasitetsreduksjonen og tilpasningen til ressursgrunnlaget som alt er oppnådd gjennom strukturkvoteordningene.

Fiskeridirektoratet mener at bruk av fylkesbinding må sees i sammenheng med distriktpolitiske mål. Forutsatt at endret geografisk fordeling av kvotegrunnlaget vil bli akseptert uten at det settes inn uheldige avbøtende tiltak, anbefaler direktoratet at fylkesbindingene oppheves.

AVKORTINGSREGLENE I STRUKTURKVOTEORDNINGEN FOR RINGNOTFLÅTEN

Dagens avkortingsregler i ringnotflåten har sin bakgrunn i enhetskvoteordning for ringnotflåten, som først ble foreslått i Fiskeridepartementets høringsnotat 26. november 1993 om enhetskvoteordning for torsketrålflåten, ringnotflåten og Grønlandsrekeflåten. Stortingets flertallet hadde ved behandling av St.meld. nr 58 for 1991-1992 (Strukturmeldingen) ment at det ved sammenslåing av fartøy i sildesektoren skulle være en viss avkorting, og at denne avkorting skulle gå tilbake til gruppekvoten og refordes. Det var også kommet signaler fra næringen om at den kunne tenke seg en enhetskvoteordning med en viss avkorting. Dette fordi næringen ikke ønsket for store forskjeller i kvote mellom fartøyene. Samtidig var det en politisk målsetting å opprettholde Nord-Norges og Trøndelagsfylkenes andel av ringnotflåten. Det ble foreslått en inndeling i Sør og Nord med grense sør for Sør-Trøndelag, og med forskjellig avkorting avhengig av hvilket område det mottakende og avgivende fartøyet var hjemmehørende. Høringen munnet ut i forskrift 14. juni 1996 om enhetskvoteordning for den konsesjonspliktige ringnotflåten. Med henvisning til Stortingets forutsetning om tilbakeføring av en del av ressursene til fartøygruppen, ble det fastsatt en avkorting av den kvoten som ville blitt tildelt det uttatte fartøyet. Med henvisning til nærings- og distriktpolitiske hensyn ble landet delt i to regioner. Region A omfattet fylkene Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag, mens region B omfattet øvrige fylker. Det ble fastsatt tre

prosentsetter for avkorting. Dersom gjenværende fartøy var hjemmehørende i region A ville avkorting bli på 5 %. Dersom begge fartøy var hjemmehørende i region B ville avkorting bli på 25 %. Dersom det uttatte fartøyet var hjemmehørende i region A og det gjenværende fartøyet i region B, ville avkorting bli på 50 %.

I enhetskvoteordningen av 30. juni 2000 for ringnotflåten var de to høyeste prosentsetter for avkorting noe redusert. Dersom begge fartøy var hjemmehørende i region B ville avkorting bli på 15 %. Dersom det uttatte fartøyet var hjemmehørende i region A og det gjenværende fartøyet i region B, ville avkorting bli på 40 %. Det syntes å være en fortsatt aksept for at det skulle være en avkorting som skulle gå tilbake til flåtegruppen, men litt varierende oppfatninger om den differensierte avkorting mellom regionene. Ved innføring av strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten 4. mars 2005, ble de begrensningene og avkortingsreglene som var fastsatt for enhetskvoteordningen ikke foreslått endret. Avkortingsreglene ble således videreført uendret fra 2000- ordningen.

Som det fremgår over er begrunnelsen for å ha en avkorting ved strukturering i ringnotgruppen to-delt. Dels ønsket om at strukturering innen gruppen skal komme alle fartøy i gruppen til gode, også de som ikke velger å strukturere. Dels er avkorting basert på en politisk målsetting om å opprettholde Nord-Norges og Trøndelagsfylkenes andel av ringnotflåten. Av tallene i høringsnotatet (siste avsnitt side 42) fremgår det at i alt 19 ringnotfartøy i dag er lokalisert innenfor det som i strukturkvoteforskriften for havfiskeflåten er definert som region A. Dette utgjør 24 prosent av alle gjenværende fartøy ringnotgruppen.

I tillegg til bestemmelsene om avkorting ved strukturering er det etter gjeldende praksis, fastsatt i instruks fra Fiskeridepartementet 24. juli 1992, forbud mot salg av ringnotfartøy fra de tre nordligste fylkene til Sør-Norge. Fiskeridirektoratet vil derfor bemerke at en fjerning av avkortingsreglene for ringnot ikke i seg selv vil gjøre det mulig for en fartøyeier i et av de tre nordligste fylkene å selge fartøyet til en kjøper i sør. I så fall må også gjeldende forbud mot salg av ringnotfartøy fra Nord-Norge til Sør-Norge oppheves. Det er kun en fjerning av avkortingsreglene som er omtalt i høringsnotatet.

Tabell 9 Oversikt over utvikling i antall tillatelser i havfiskeflåten

Type tillatelse	Antall tillatelser									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ringnot > 90 fot	85	83	80	80	80	80	80	79	79	78
Pelagisk trål	40	40	36	34	33	33	32	32	28	26
Nordsjøtrål	17	15	8	8	8	6	6	5	5	4
Torsketrål	61	55	44	42	41	40	38	37	37	37
Seitrål	10	10	9	9	7	6	5	5	4	4
Konvensjonelle havfiskefartøy	47	45	38	36	36	35	34	28	26	26

Oversikten er basert på opplysninger hentet fra Fiskeridirektoratets fartøy- og deltakerregister

Tabellen over viser at strukturkvoteordningen ikke har gitt samme reduksjon i antall fartøy i ringnotgruppen som for de andre gruppene i havfiskeflåten. Dette kan dels skyldes at kvotetaket for ringnotfartøy var uendret helt fra enhetskvoteordningen for ringnot ble innført i 1996 og frem til 2015. Kvotetaket på 650 basistonn ble hevet til 850 basistonn i januar 2015. Hevingen av kvotetaket har imidlertid ikke gitt noen umiddelbar effekt. Kun ett fartøy i ringnotgruppen er trukket ut av fisket gjennom strukturkvoteordningen i løpet av det året som er gått etter at kvotetaket ble hevet. Dersom det høyere kvotetaket suppleres med en fjerning av avkortingsreglene, kan dette antakelig stimulere til noe mer strukturering i gruppen.

En fjerning av avkortingsreglene vil antakelig gjøre strukturkvoteordningen mer attraktiv for alle som ønsker å strukturere. Rederier i region A vil samtidig miste et fortrinn de har hatt sammenlignet med rederier i region B. For den delen av ringnotgruppen som ikke har ønske eller økonomi til å strukturere, vil en fjerning av avkortingsreglene medføre at gevinsten som har ligget i avkortingsreglene forsvinner. En fjerning av avkortingsreglene kan også medføre distriktsmessige virkninger. Ringnotflåten har sterke miljøer på Vestlandet, og det er ikke unaturlig å anta at disse miljøene vil kunne styrke sin posisjon ytterligere.

For å legge til rette for videre strukturering i ringnotgruppen vil Fiskeridirektoratet anbefale at avkortingsreglene fjernes.

En fjerning av slike særordninger for enkelte grupper vil også være med på å gi enklere og mer oversiktlig regelverk for både næringsutøvere og forvaltning. Som beskrevet over i kapittelet om fylkesbinding, er det også i den konvensjonelle havfiskeflåten en særordning med avkortning på 20 prosent ved tildeling av strukturkvote for fiske med et fartøy som er innført i registeret over fiskefartøy i Sør-Norge på grunnlag av uttak av fartøy registrert i Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag eller Sør-Trøndelag. Dersom avkortingsreglene ved strukturering i ringnotflåten fjernes, bør departementet også vurdere om avkortingsreglene som gjelder ved strukturering i den konvensjonelle havfiskeflåten bør fjernes.

Med hilsen

Truls Konow
seksjonssjef

Inger Ellingsen
rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten underskrift

Mottakerliste:

Nærings- og fiskeridepartementet Postboks 8090 Dep 0032 OSLO