



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1389-7

1. mars 2024

## **Svar på spørsmål fra næringskomiteen til Meld. St. 7 (2023-2024) Folk, fisk og fellesskap – en kvotemelding for forutsigbarhet og rettferdig fordeling**

Jeg viser til brev fra Stortingets næringskomité av 16. februar 2023 med spørsmål til kvotemeldingen. Spørsmålene besvares fortløpende under de titler som fremkommer av Stortingets brev. Det vises også til vedlegg til dette svarbrevet.

### **RESSURSFORDELING, KVOTETAK, TABELLER OG STATISTIKK**

- 1) Det bes om en oversikt over relative endringer mellom de ulike gruppernes kvoteandeler i prosent, prosentmessig endring og i tonn mellom dagens fordeling, innføring av trålstigen, sildestigen og åpen gruppe fra toppen samt om den videreføres i fra konvensjonell gruppe. Dette bes oppgitt i tabellformater. Dette bes oppgitt med totalkvoten for 2020, 2024 og ved en tenkt totalkvote som går ytterligere nedover til det nivået HI har spådd.

#### **Svar:**

Havforskningsinstituttet (HI) har indikert at torskebestanden vil stabilisere seg på ca 350 000 tonn. Det er imidlertid en rekke faktorer som kan påvirke dette. Med en totalkvote på om lag 350 000 tonn vil det gi en norsk kvote som ligger litt i underkant av 170 000 tonn, gitt en videreføring av avsetninger til andre land om lag som i dag. For å vise endringer mellom de ulike gruppernes kvoteandeler er det for 2024 og 2020 lagt til grunn de faktiske avsetningene, og beregnet et forholdsmessig kvantum til avsetninger i det tenkte scenarioet med TAC på 350 000 tonn. Når det gjelder lukket gruppe, kan det være mindre variasjoner i andelene til de ulike hjemmelslengdegruppene fra år til år. Her er lagt til grunn andeler som i 2020.

Konvensjonelle havfiskefartøy har tradisjonelt hatt 12,81 pst. av konvensjonell kvote, mens resten av konvensjonell kvote har blitt fordelt med 89,1 pst. til lukket gruppe og 10,9 pst. til åpen gruppe.

Sammenlikningen av gjeldende fordeling, trålstigen (åpen gruppe inkludert i konvensjonell gruppe) og trålstige med åpen gruppe på toppen, for kvotenivå 2020 og 2024 vises i tabellene i vedlegg 1. Det samme gjelder for sildestigen.

#### Se vedlegg

- 2) Det bes om en oversikt hvordan innføring av stigene og åpen gruppe fra toppen, eller konvensjonell kyst som i dag, vil gi relative endringer under forutsetning av ingen videre strukturering frem til 2042 ved modell 2 og modell X. Totalkvoten for 2024 brukes, samt ved en økning på 20 pst. og en reduksjon på 20 pst. Altså en samlet effekt av forslagene.

#### **Svar:**

I spørsmålet bes det om en oversikt over den samlede effekten av forslagene for kvotenivåene i 2024, samt ved en økning på 20 pst. og en reduksjon på 20 pst. av kvotene. Forslaget til fordeling av strukturgevinst vil i utgangspunktet ikke påvirke fordelingen mellom ulike reguleringsgrupper. Gitt disse forutsetningene, vil effekten være den samme som i spørsmål 1. En endring i 2024-kvotenivået med pluss og minus 20 pst. er vist i vedlegg 2. Størrelse på avsetninger vil påvirke fordelingen mellom grupper. Det er i beregningen lagt til grunn anslåtte avsetninger. Fordelingen i lukket gruppe er basert på fordelingen i 2020, og kan variere noe mellom år avhengig av den faktiske fordelingen av kvotefaktorer.

Fordelingsmodellen for strukturkvoter vil i utgangspunktet ikke påvirke den gruppevise fordelingen. I noen grupper er det imidlertid strukturert "på tvers", det vil si at strukturkvoter stammer fra en annen gruppe enn den fartøyet som disponerer disse tilhører, og her kan fordelingen av utløpte strukturkvoter få betydning for gruppekvote. Innenfor torsk i nord er det flyttet strukturkvoter mellom de ulike hjemmelslengdegruppene av konvensjonelle kystfartøy. I stortingsmeldingen trekkes dette frem som et moment som bør følges opp etter stortingsbehandlingen.

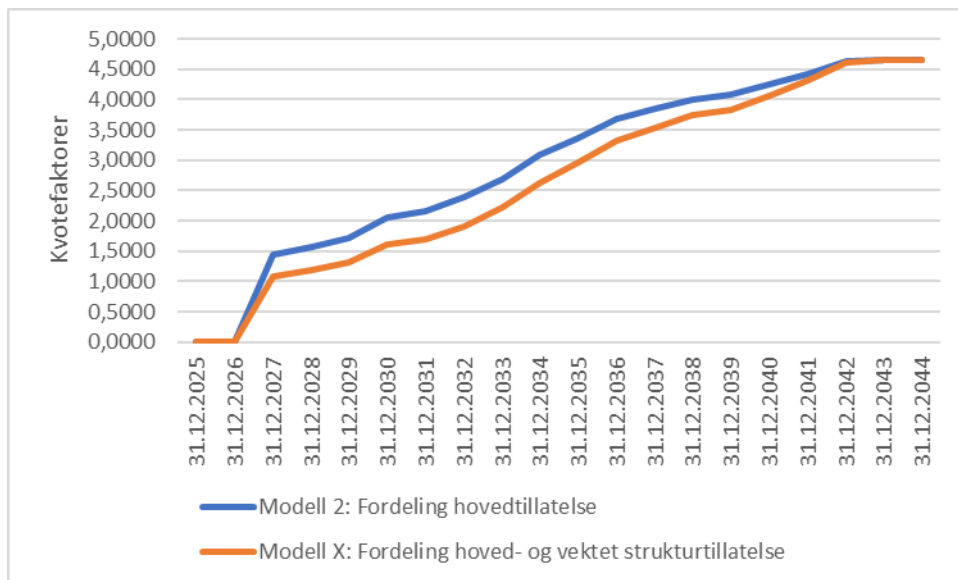
#### Se vedlegg

- 3) Regjeringen foreslår at strukturgevinsten som oppstår når tidsbegrensede strukturkvoter utløper, fordeles med full effekt til grunnkvoter, og halv effekt til gjenværende strukturkvoter (modell X). Kan departementet legge frem en oversikt som illustrerer hvordan denne fordelingen vil bli både ved fordeling blant alle fartøyene proporsjonalt etter grunnkvote (modell 2) i forhold til hvordan den vil bli med full effekt til grunnkvoter, og halv effekt til gjenværende strukturkvoter (modell X)?

#### **Svar:**

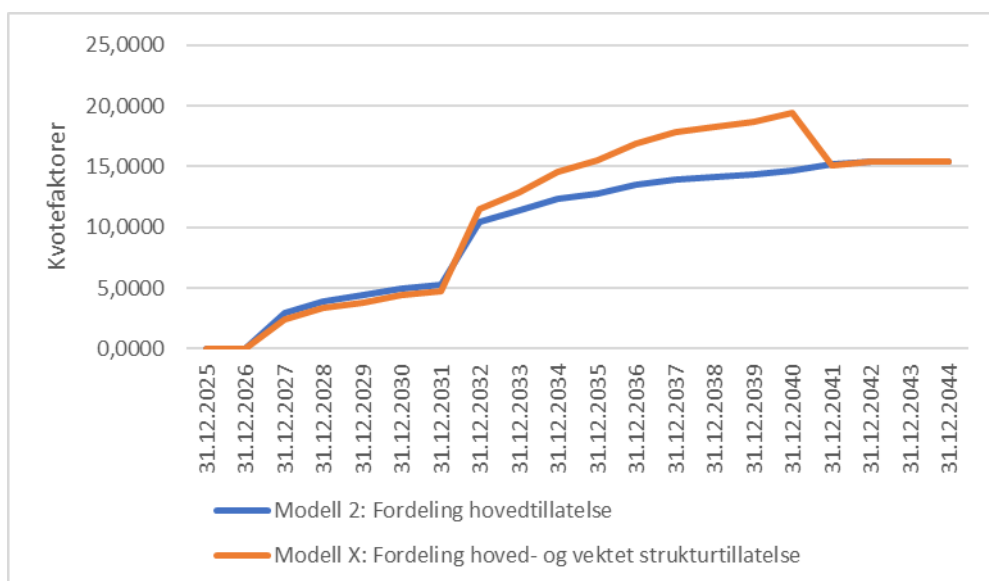
Hvilken modell som er mest gunstig for et fartøy, avhenger av om fartøyet har strukturert eller ikke.

Forskjellene kan illustreres ved å se på to ulike fartøy i fartøygruppen konvensjonell kyst, torsk nord.



Figur 1 Fordeling av strukturgevinst for fartøy som ikke har egen strukturkvote

Figur 1 viser hvordan strukturgevinsten fordeles ved bruk av de to modellene for et fartøy uten strukturkvote, med hjemmelslengde i gruppen 11-14,9 meter. Det fremgår av figuren at det for et fartøy uten egen strukturkvote vil være modell 2 (fordeling etter hovedtillatelse) som vil være gunstigst i løpet av perioden 2027-2044. Imidlertid vil det ikke være forskjell på modellene når all strukturgevinst er fordelt.



Figur 2 Fordeling av strukturgevinst for fartøy som har egen strukturkvote

Figur 2 viser hvordan strukturgevinsten fordeles ved bruk av de to modellene for et fartøy med strukturkvote, med hjemmelslengde i gruppen 15-20,9 meter. En ser av figuren at det for et fartøy som har strukturert vil være modell X (fordeling med full effekt for hovedtillatelsen og halv effekt for strukturtillatelsen) som vil være gunstigst så lenge fartøyet har egen strukturtillatelse. Til slutt vil også her begge metodene ende opp med samme kvotebeholdning for fartøyet. Forutsetningen for dette er at strukturgevinster som tildeles strukturfaktorer får den samme begrensede "levetid" som den strukturkvotefaktoren den fordeles til.

- 4) Kvoteøkene setter grenser for hvor store kvoterettigheter som kan samles på ett fartøy.
- a) Hvordan innvirkning vil tilbakefall av strukturgevinst (etter modell x) ha på kvoteøk?
  - b) Vil det være fartøy som overstiger kvoteøkene etter hvert som utløpte strukturkvoter fordeles ut på nytt til fartøygruppene, og da kanskje spesielt innen pelagisk sektor?
  - c) Hvordan innvirkning vil tilbakefall av strukturgevinst ha på eierskap
  - d) Det bes om en oversikt over hvor stort strukturpotensialet er i de ulike gruppene med dagens kvoteøk. Det bes også om en oversikt over antall fartøy før struktur og per i dag fordelt på gruppene samt for pelagisk.

**Svar:**

- a) Som det fremgår av kapittel 5.3.3, reiser valget av modell problemstillinger som best kan løses etter at Stortinget har tatt stilling til de overordnede prinsippene for fordeling av strukturgevinst. Virkningen av fordeling av strukturgevinstens på kvoteøkene er blant disse spørsmålene.
- b) Spørsmål b) er besvart i a)
- c) Fordeling av strukturgevinst vil i utgangspunktet ikke påvirke eierskapet til fiskeflåten, men vil påvirke fordelingen av kvotefaktorer som disponeres av fartøyene og dermed eierne av disse. Det vil være behov for å vurdere nærmere forholdet mellom eierkonsentrasjonsreglene og fordelt strukturgevinst, men dette kan best løses etter at Stortinget har tatt stilling til de overordnede prinsippene for fordeling av strukturgevinst.
- d) Det er vanskelig å fastslå det samlede strukturpotensialet presist. Dette henger sammen med at kvoteøkene påvirkes av kvoteporteføljen og hvordan strukturgevinsttillegget tildeles i kystflåten. For havfiskeflåten avhenger det av hvordan strukturgevinsttillegget håndteres i forhold til kvoteøk.

Tabellen under illustrerer strukturpotensialet for utvalgte reguleringsgrupper i havfiskeflåten. Antallet fartøy i hver gruppe er vist i tredje rad, mens det minimale antallet dersom dagens kvoteøk utnyttes fullt ut er vist i fjerde rad (i praksis er det talt opp antall hovedtillatelser). Dette er beregnet gjennom å ta antall kvotefaktorer, både grunn- og strukturkvotefaktorer dividert på kvoteøket. Det er ikke undersøkt i detalj om eventuelle andre regler medfører strengere begrensninger. For torsketrål og konvensjonelle havfiskefartøy er det benyttet

faktor torsk nord som utgangspunkt. For ringnot gjelder beregningen NVG-sild, nordsjø-sild, makrell, lodde og brisling. For pelagisk trål er det benyttet nordsjø-sild.

*Tabell 1 Strukturpotensialet utvalgte grupper havfiskeflåten*

	Torsketrål	Ringnot	Konvensjonelle havfiskefartøy	Pelagisk trål
Kvotetak	4	850	5	1 000
Antall fartøy	35	69	26	15
Minimum antall fartøy	22	49	18	11

I kystflåten vil kvotetaket avhenge av hvilken hjemmelslengde fartøyet er i og om en velger å strukturere hovedsakelig i en sektor (spesialist), bunnfisk eller pelagisk, eller begge (generalist).

*Tabell 2 Kvotetak i kystflåten*

Hjemmelslengde	Kvotetak <sup>1</sup>	
	Generalist	Spesialist
11-14,99 m	3 + 3	5 + 1
15-27,99	4 + 4	6 + 2

<sup>1</sup> Antall ganger grunnkvote inkludert grunnkvote

En analyse fra medio juni 2023 for deltakeradgang for torsk nord for 62 grader nord med konvensjonelle redskap, viser at om lag 60 pst. av fartøyene som har tilgang til strukturkvoteordningen, har benyttet seg av denne. Av dem som har benyttet strukturkvoteordningen, er om lag 75 pst. spesialister og 25 pst. er generalister. Det er 28 fartøy som har nådd sitt kvotetak. Dette utgjør om lag 6 pst. av alle fartøy med tilgang til strukturkvoteordningen i denne gruppen. Det illustrerer at det er et potensial for ytterligere strukturering i kystgruppene.

Analysen viste tilsvarende innenfor deltakeradgang for fiske etter norsk vårgytende sild (NVG) i kystgruppene at om lag 70 pst. av fartøyene som har tilgang til strukturkvoteordningen har benyttet seg av denne. Av de fartøyene som har strukturert, er det om lag 35 pst. som er spesialister og 65 pst. som er generalister. Det er 15 fartøy som har nådd sitt kvotetak. Det tilsvarer om lag 9 pst. av alle fartøy med tilgang til strukturkvoteordning i denne gruppen.

I tillegg til de fartøyene som er fullstrukturerte, vil det være fartøy som er tilnærmet fullstrukturert, det vil si at de er nær sitt kvotetak. De fleste av dem som har benyttet seg av strukturkvoteordningen, er imidlertid langt fra fullstrukturerte. Oppsummert viser denne analysen at det er rom for mer strukturering innenfor disse to deltakeradgangene for kyst med dagens kvotetak.

- 5) Det bes om en sammenligning av meldingens omfordeling fordelt på flåtegrupper og dagens kvotetak. Hvilke deler når taket og hvem er under taket? Det bes om en oversikt over hvor store kvantum som vil overstige dagens kvotetak i de ulike fiskeriene.

**Svar:**

Omfordelingen gjelder fordelingen av kvoter mellom de ulike reguleringsgruppene. Kvotetakene defineres som et maksimalt antall kvotefaktorer som kan disponeres av det enkelte fartøy. For kystflåten varierer disse avhengig av fartøyets deltakeradganger. Dette betyr at omfordelingen ikke vil ha implikasjoner for kvotetak.

- 6) Det bes om en fylkesvis oversikt over andel av kvotebeholdningen for konvensjonell kyst torsk nord, ringnot, torsketrål torsk nord, og endring i deres andel av kvotefaktorene fra 2026 til 2044 som følge av strukturgevinstfordeling i henhold til Modell 2 og modell X, gitt at ingen strukturer i perioden fra i dag og frem til 2044. Andelene bes oppgitt i prosent, tonn og den modellerte endringen.

**Svar:**

Se svar på spørsmål 8.

- 7) På side 41, tabell 5.3, i meldingen fremstår det at Troms og Finnmark taper på forslaget til modell (X). Hva er årsaken?

**Svar:**

Resultatene i tabell 5.3 baserer seg på en statisk fremskriving av hvordan utløpte strukturkvoter fordeles på fartøyene som er registrert i dag og deres fylkestilhørighet. Det som påvirker fordelingen av strukturgevinsten og som kan endre fylkesfordelingen, er strukturgraden. Fylker som har høyere enn gjennomsnittlig strukturgrad vil da avgi flere strukturkvoter enn de mottar, og andelen hjemmehørende i disse fylkene vil slik bli redusert.

- 8) Det bes om tilsvarende tabell som 5.3 og 5.4 fordelt på fylke for modell 2, samt samme oversikt, begge modeller (2 og X) fordelt på hjemmelslengder og faktiske lengder.

**Svar:**

Nedenfor er det ulike tabeller for henholdsvis modell X og modell 2. Tallene i tabellene er oppgitt i antall kvotefaktorer og endring i prosent. Alle tabellene inneholder tall pr. 23. februar 2024.

I tabell 1 og 2 vises andeler av kvotebeholdningen for ulike fartøygrupper for nordøstarktisk torsk (også omtalt som torsk nord ulike steder i besvarelsen) og for nvg-sild for modell X. Dette vil være en oppdatering av tabell 5.3 og 5.4 i kvotemeldingen.

Tabell 1: Fylkesvis fordeling av gruppekvoter for nordøstarktisk torsk før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell X (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Lukket konvensjonell gruppe, kyst</b>						
Finnmark	1 470	1 410	1 374	15,3 %	14,7 %	14,3 %
Troms	2 025	1 803	1 803	21,1 %	18,8 %	18,8 %
Nordland	3 933	4 022	3 987	41,0 %	41,9 %	41,5 %
Trøndelag	446	448	454	4,6 %	4,7 %	4,7 %
Møre og Romsdal	869	907	920	9,1 %	9,5 %	9,6 %
Vestland	641	748	778	6,7 %	7,8 %	8,1 %
Rogaland	131	148	163	1,4 %	1,5 %	1,7 %
Agder	84	111	119	0,9 %	1,2 %	1,2 %
Akershus	2	2	2	0,0 %	0,0 %	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>9 601</b>	<b>9 601</b>	<b>9 601</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Konvensjonelle havfiskefartøy</b>						
Finnmark	1,1	3,5	3,7	1,2 %	3,8 %	4,0 %
Møre og Romsdal	62,0	56,8	57,3	67,2 %	61,6 %	62,2 %
Vestland	26,3	25,2	24,1	28,5 %	27,3 %	26,1 %
Agder	2,8	6,8	7,1	3,1 %	7,3 %	7,7 %
<b>Totalt</b>	<b>92,2</b>	<b>92,2</b>	<b>92,2</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Torskestrål</b>						
Finnmark	22,3	22,5	21,4	25,4 %	25,6 %	24,3 %
Troms	15,2	15,5	15,8	17,3 %	17,7 %	18,0 %
Nordland	25,8	23,6	24,0	29,3 %	26,9 %	27,3 %
Møre og Romsdal	22,0	23,6	24,0	25,0 %	26,8 %	27,3 %
Vestland	2,6	2,6	2,7	2,9 %	3,0 %	3,0 %
<b>Totalt</b>	<b>87,9</b>	<b>87,9</b>	<b>87,9</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell 2: fylkesvis fordeling av gruppekvoter for nvg-sild før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell X (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Ringnot</b>						
Finnmark	780	977	1 079	1,9 %	2,4 %	2,6 %
Troms	772	902	996	1,9 %	2,2 %	2,4 %
Nordland	4 979	4 960	4 557	12,1 %	12,0 %	11,0 %
Trøndelag	2 109	1 803	1 836	5,1 %	4,4 %	4,4 %
Møre og Romsdal	12 122	12 043	11 635	29,3 %	29,1 %	28,2 %
Vestland	19 717	19 592	20 166	47,7 %	47,4 %	48,8 %
Rogaland	839	1 041	1 051	2,0 %	2,5 %	2,5 %
<b>Total</b>	<b>41 319</b>	<b>41 319</b>	<b>41 319</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-kystnot</b>						
Finnmark	160	196	238	2,5 %	3,1 %	3,7 %
Troms	991	953	905	15,5 %	14,9 %	14,1 %
Nordland	1 747	1 977	2 013	27,2 %	30,8 %	31,4 %
Trøndelag	651	562	512	10,2 %	8,8 %	8,0 %
Møre og Romsdal	905	805	850	14,1 %	12,6 %	13,3 %
Vestland	1 617	1 562	1 574	25,2 %	24,4 %	24,6 %
Rogaland	227	256	228	3,5 %	4,0 %	3,6 %
Agder	20	32	26	0,3 %	0,5 %	0,4 %
Østfold	93	69	64	1,4 %	1,1 %	1,0 %
<b>Total</b>	<b>6 411</b>	<b>6 411</b>	<b>6 411</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-trål</b>						
Møre og Romsdal	3 131	2 564	2 788	27,2 %	22,3 %	24,2 %
Vestland	5 029	5 261	5 181	43,7 %	45,7 %	45,0 %
Rogaland	2 445	2 364	1 909	21,2 %	20,5 %	16,6 %
Agder	900	1 316	1 627	7,8 %	11,4 %	14,1 %
<b>Total</b>	<b>11 505</b>	<b>11 505</b>	<b>11 505</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

I tabellene 3 og 4 vises andeler av kvotebeholdningen for ulike fartøygrupper for nordøstarktisk torsk og for nvg-sild for modell 2. Disse tabellene er ikke inkludert i kvotemeldingen.



Tabell 3: Fylkesvis fordeling av gruppekvoter for nordøstarktisk torsk før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell 2 (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Lukket konvensjonell gruppe, kyst</b>						
Finnmark	1 470	1 405	1 374	15,3 %	14,6 %	14,3 %
Troms	2 025	1 803	1 803	21,1 %	18,8 %	18,8 %
Nordland	3 933	4 009	3 987	41,0 %	41,8 %	41,5 %
Trøndelag	446	449	454	4,6 %	4,7 %	4,7 %
Møre og Romsdal	869	913	920	9,1 %	9,5 %	9,6 %
Vestland	641	752	778	6,7 %	7,8 %	8,1 %
Rogaland	131	152	163	1,4 %	1,6 %	1,7 %
Agder	84	115	119	0,9 %	1,2 %	1,2 %
Akershus	2	2	2	0,0 %	0,0 %	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>9 601</b>	<b>9 601</b>	<b>9 601</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Konvensjonelle havfiskefartøy</b>						
Finnmark	1,1	3,6	3,7	1,2 %	3,9 %	4,0 %
Møre og Romsdal	62,0	57,1	57,3	67,2 %	61,9 %	62,2 %
Vestland	26,3	24,6	24,1	28,5 %	26,7 %	26,1 %
Agder	2,8	6,9	7,1	3,1 %	7,5 %	7,7 %
<b>Totalt</b>	<b>92,2</b>	<b>92,2</b>	<b>92,2</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Torskestrål</b>						
Finnmark	22,3	22,0	21,4	25,4 %	25,0 %	24,3 %
Troms	15,2	15,7	15,8	17,3 %	17,8 %	18,0 %
Nordland	25,8	23,8	24,0	29,3 %	27,1 %	27,3 %
Møre og Romsdal	22,0	23,8	24,0	25,0 %	27,1 %	27,3 %
Vestland	2,6	2,6	2,7	2,9 %	3,0 %	3,0 %
<b>Totalt</b>	<b>87,9</b>	<b>87,9</b>	<b>87,9</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell 4: fylkesvis fordeling av gruppekvoter for nvg-sild før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell 2 (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Ringnot</b>						
Finnmark	780	988	1 079	1,9 %	2,4 %	2,6 %
Troms	772	913	996	1,9 %	2,2 %	2,4 %
Nordland	4 979	4 915	4 557	12,1 %	11,9 %	11,0 %
Trøndelag	2 109	1 807	1 836	5,1 %	4,4 %	4,4 %
Møre og Romsdal	12 122	11 998	11 635	29,3 %	29,0 %	28,2 %
Vestland	19 717	19 657	20 166	47,7 %	47,6 %	48,8 %
Rogaland	839	1 042	1 051	2,0 %	2,5 %	2,5 %
<b>Total</b>	<b>41 319</b>	<b>41 319</b>	<b>41 319</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-kystnot</b>						
Finnmark	160	212	238	2,5 %	3,3 %	3,7 %
Troms	991	935	905	15,5 %	14,6 %	14,1 %
Nordland	1 747	1 990	2 013	27,2 %	31,0 %	31,4 %
Trøndelag	651	543	512	10,2 %	8,5 %	8,0 %
Møre og Romsdal	905	822	850	14,1 %	12,8 %	13,3 %
Vestland	1 617	1 566	1 574	25,2 %	24,4 %	24,6 %
Rogaland	227	246	228	3,5 %	3,8 %	3,6 %
Agder	20	30	26	0,3 %	0,5 %	0,4 %
Østfold	93	67	64	1,4 %	1,0 %	1,0 %
<b>Total</b>	<b>6 411</b>	<b>6 411</b>	<b>6 411</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-trål</b>						
Møre og Romsdal	3 131	2 676	2 788	27,2 %	23,3 %	24,2 %
Vestland	5 029	5 221	5 181	43,7 %	45,4 %	45,0 %
Rogaland	2 445	2 137	1 909	21,2 %	18,6 %	16,6 %
Agder	900	1 471	1 627	7,8 %	12,8 %	14,1 %
<b>Total</b>	<b>11 505</b>	<b>11 505</b>	<b>11 505</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Det er noen forskjeller mellom modell X og modell 2 «underveis», men som en vil se, vil begge modellene gi det samme resultatet til slutt når alle strukturkvotene har utløpt (gitt forutsetningen av at ingen strukturerer fra i dag og frem til 2044).

I tabellene 5-8 vises resultatene for modell X og modell 2 for fartøygruppene i kystflåten (konvensjonelle kyst og nvg-kystnot) etter hjemmelslengde og faktiske lengder (største lengde).

Tabell 5: fordeling av gruppekvoter etter hjemmelslengde for nordøstarktisk torsk og nvg-sild før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell X (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Nordøstarktisk torsk, konv. kyst</b>						
Under 11 m. hjl.	2479	2479	2479	25,8 %	25,8 %	25,8 %
11-14,99 m. hjl.	2734	2734	2734	28,5 %	28,5 %	28,5 %
15-20,99 m. hjl.	2535	2535	2535	26,4 %	26,4 %	26,4 %
21 m og over. hjl.	1852	1852	1852	19,3 %	19,3 %	19,3 %
<b>Total</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-sild, nvg-kystnot</b>						
Under 11 m. hjl.	335	335	335	5,2 %	5,2 %	5,2 %
Over 11 m. hjl.	6076	6076	6076	94,8 %	94,8 %	94,8 %
<b>Total</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell 6: Fordeling av gruppekvoter etter største lengde for nordøstarktisk torsk og nvg-sild før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell X (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Nordøstarktisk torsk, konv. kyst</b>						
Under 11 m. stl.	1917	1931	1953	20,0 %	20,1 %	20,3 %
11-14,99 m. stl.	2471	2620	2948	25,7 %	27,3 %	30,7 %
15-20,99 m. stl.	1070	1149	1138	11,1 %	12,0 %	11,9 %
21 m og over. stl.	4143	3901	3561	43,2 %	40,6 %	37,1 %
<b>Total</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-sild, nvg-kystnot</b>						
Ingen gruppering	6411	6411	6411	100 %	100 %	100 %
<b>Total</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell 7: fordeling av gruppekvoter etter hjemmelslengde for nordøstarktisk torsk og nvg-sild før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell 2 (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Nordøstarktisk torsk, konv. kyst</b>						
Under 11 m. hjl.	2479	2479	2479	25,8 %	25,8 %	25,8 %
11-14,99 m. hjl.	2734	2734	2734	28,5 %	28,5 %	28,5 %
15-20,99 m. hjl.	2535	2535	2535	26,4 %	26,4 %	26,4 %
21 m og over. hjl.	1852	1852	1852	19,3 %	19,3 %	19,3 %
<b>Total</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-sild, nvg-kystnot</b>						
Under 11 m. hjl.	335	335	335	5,2 %	5,2 %	5,2 %
Over 11 m. hjl.	6076	6076	6076	94,8 %	94,8 %	94,8 %
<b>Total</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell 8: Fordeling av gruppekvoter etter største lengde for nordøstarktisk torsk og nvg-sild før, under og etter strukturgevinstfordeling etter modell 2 (2026, 2033 og 2044)

	Kvotefaktorer			Andeler		
	2026	2033	2044	2026	2033	2044
<b>Nordøstarktisk torsk, konv. kyst</b>						
Under 11 m. stl.	2471	2685	2948	25,7 %	28,0 %	30,7 %
11-14,99 m. stl.	1070	1164	1138	11,1 %	12,1 %	11,9 %
15-20,99 m. stl.	4143	3817	3561	43,2 %	39,8 %	37,1 %
21 m og over. stl.	1917	1935	1953	20,0 %	20,2 %	20,3 %
<b>Total</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>9601</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Nvg-sild, nvg-kystnot</b>						
Ingen gruppering	6411	6411	6411	100 %	100 %	100 %
<b>Total</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>6411</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Som tabellene viser, er det ikke noen forskjell mellom modell X og modell 2 når vi ser på hjemmelslengdegrupper, mens det er forskjeller når en inndeler etter største lengde. For nvg-sild er det ingen gruppering etter største lengde.

- 9) Det bes om en oversikt over landingsstatistikk mellom de ulike fylkene og endringer i denne fra 2015 og frem til sist tilgjengelige.

**Svar:**

Se vedlegg som viser utvikling i både landet kvantum og verdi for landingsfylke og fartøyfylke for perioden 2015 til 2023.

- 10) Det bes om en oversikt over bearbeidingsgraden dersom dette finnes fra 2015 og frem til i dag, herunder fordelt per art og fylke.

**Svar:**

Se vedlegg for oversikt over bearbeidingsgrad fordelt på art.

Når det gjelder bearbeidingsgrad på fylkesnivå, har vi ikke data på et nivå som gjør det mulig å lage tilsvarende figurer som i vedlegg, hverken med hensyn til nivåer eller trender i de ulike fylkene.

Tabellen under er en grov oversikt over de viktigste formene for bearbeiding i de største hvitfiskregionene:

Tabell 1: De viktigste formene for bearbeiding i de største hvitfiskregionene

	Fersk-pakking	Filet	Klippfisk	Saltfisk	Tørrfisk	Fiske-mat
Øst-Finnmark	X	X				
Vest-Finnmark	X		X	X		
Troms	X		X	X		
Vesterålen	X	X		X		
Lofoten	X				X	X
Møre og Romsdal			X	X		

11) Det bes om en oversikt over utviklingen i antall mottakssteder, fordelt per fylke om mulig fra 2010 og frem til i dag.

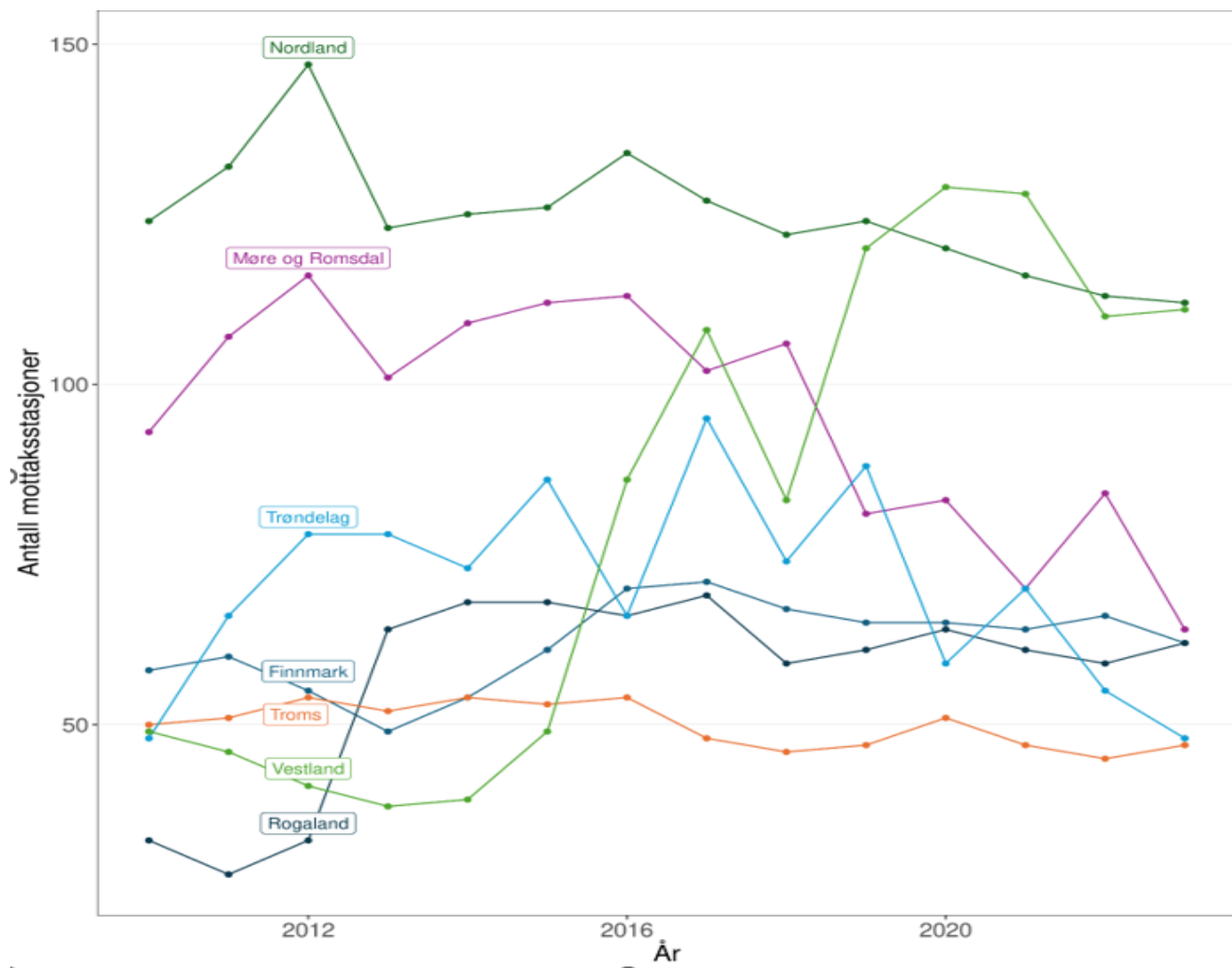
**Svar:**

Nedenfor vises utviklingen i antall mottakssteder for perioden 2010 til 2023. Tallene er basert på mottaksstasjonsnummer som er oppgitt på seddel (landings- og sluttseddeldata). Dette er opplysninger som ikke blir kvalitetssikret spesifikt, og det kan derfor være knyttet noe usikkerhet til disse tallene.

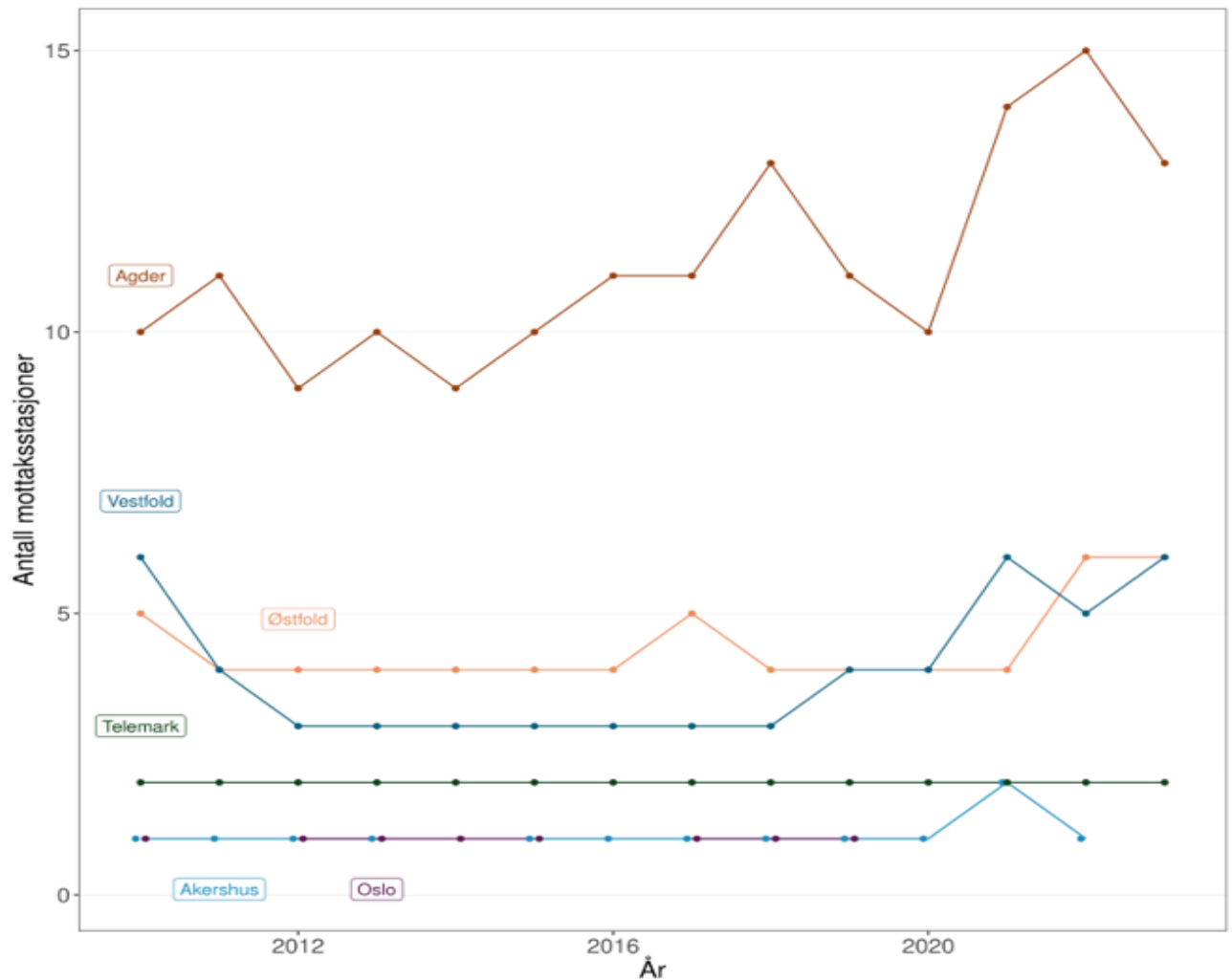
Det er ikke mulig å trekke entydige konklusjoner om utviklingen i antall mottakssteder ved å se på de tallene som blir presentert nedenfor.

Tabell 1. Antall av mottaksstasjoner per landingsfylke og år mellom 2010-2023. Kilde: Fiskeridirektoratets landings- og sluttseddelregister

Fylker 2024	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Agder	10	11	9	10	9	10	11	11	13	11	10	14	15	13
Akershus	1	1	1	1	NA	1	1	1	1	1	1	2	1	NA
Finnmark	58	60	55	49	54	61	70	71	67	65	65	64	66	62
Møre og Romsdal	93	107	116	101	109	112	113	102	106	81	83	70	84	64
Nordland	124	132	147	123	125	126	134	127	122	124	120	116	113	112
Oslo	1	NA	1	1	1	1	NA	1	1	1	NA	NA	NA	NA
Rogaland	33	28	33	64	68	68	66	69	59	61	64	61	59	62
Telemark	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Troms	50	51	54	52	54	53	54	48	46	47	51	47	45	47
Trøndelag	48	66	78	78	73	86	66	95	74	88	59	70	55	48
Vestfold	6	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	6	5	6
Vestland	49	46	41	38	39	49	86	108	83	120	129	128	110	111
Østfold	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	6	6
Totalt	480	512	544	526	541	576	610	643	581	609	592	584	561	533



Figur 1 Utvikling i antall mottaksstasjoner (> 25) fordelt på fylke og år. Kilde: Fiskeridirektoratets landings- og sluttseddelregister



Figur 2 Utvikling i antall mottaksstasjoner (< 15) fordelt på fylke og år. Kilde: Fiskeridirektoratets landings- og sluttseddelregister.

12) Hvem er det som fisker i åpen gruppe, fordelt på alder/yrke/statsborgerskap, og har departementet oversikt over hvor mange av de som fisker i åpen gruppe som er ansatt som mannskap på større fiskefartøy deler av året?

**Svar:**

Se var på spørsmål 13.

13) Det bes om en oversikt over hvem som deltar i åpen gruppe, og hvor store andeler de har av åpens gruppes totale kvote.

**Svar:**

I Merkeregisteret føres det ikke oversikt over hvilke andre yrker deltidsfiskere i åpen gruppe driver. Det føres heller ikke oversikt over hvor mange som er ansatt på større fiskefartøy

deler av året eller opplysninger om statsborgerskap til den enkelte fisker som deltar i åpen gruppe. I den grad eier av fartøy som deltar i åpen gruppe ikke er norsk statsborger, er det i Merkeregisteret registrert person- og adresseopplysninger om denne, men ikke informasjon om statsborgerskap.

Dagens regelverk innebærer at for at utlendinger skal kunne bli tildelt ervervstillatelse for å drive fiske, må nasjonalitetskravet i deltakerloven § 5 være oppfylt. Ervervstillatelse kan etter denne bare gis til den som er norsk statsborger eller likestilt med norsk statsborger. Som likestilt med norsk statsborger regnes utlending bosatt i Norge. Utlending bosatt i Norge kan bare bli tildelt ervervstillatelse når fartøyets største lengde er mindre enn 15 meter. Selskap eller sammenslutning er likestilt med norsk statsborger dersom minst 60 pst. av eierne er norske statsborgere mv. Dersom eier av fartøyet er et selskap kan derved bare 40 pst. av aksjonærene være utenlandske.

Deltakelsen i åpen gruppe torsk nord for 62 grader nord med konvensjonelle redskap (åpen gruppe torsk) har siden 2006 vært på 2 000-2 500 fartøy pr. år. De siste tre årene (2021-2023) har deltakelsen vært på om lag 2 200 fartøy.

I tillegg til en egen kvote for åpen gruppe, kan deler av denne fartøymassen også fiske på kystfiskeordningen for torsk. Dette gjelder fartøy med eiere bosatt i visse kommuner eller deler av kommuner i Finnmark, Troms og Nordland. Kystfiskekvoten ble innført i 2011. De senere årene har det også vært mulig å fiske på et ungdomstillegg i de tilfeller majoritetseier er yngre enn 30 år (menn) og 40 år (kvinner).

Tabellen nedenfor viser antall fartøy i åpen gruppe torsk og fangst i tonn, eksklusive kystfiskekvoten.

*Tabell 1 Antall fartøy og fangst (eks. kystfiskekvoten) i åpen gruppe torsk 2020-2023*

År	Antall fartøy	Fangst (tonn)	Fangst pr. fartøy (tonn)
2020	2 326	21 535	9,3
2021	2 204	19 442	8,8
2022	2 167	22 677	10,5
2023	2 175	21 684	10,0

Den geografiske fordelingen av fartøy i åpen gruppe torsk vises i tabell 2. Om lag 75 pst. av antall fartøy i åpen gruppe torsk har geografisk tilhørighet i Troms og Finnmark og Nordland. Av tabellen ser en at det har vært en økning i antall fartøy i åpen gruppe torsk i Troms og Finnmark i løpet av perioden 2020-2023, mens det har vært en nedgang i antall deltakende fartøy i Nordland.



*Tabell 2 Fartøy som har deltatt i åpen gruppe torsk nord for 62 grader nord med konvensjonelle redskap 2020-2023, fordelt på fylker*

<b>Fylke</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Troms og Finnmark	1 071	1 103	1 124	1 207
Nordland	623	531	514	466
Trøndelag	193	172	157	153
Møre og Romsdal	257	236	227	226
Vestland	112	98	87	76
Rogaland	29	28	27	17
Agder	23	20	20	20
Vestfold og Telemark	6	4	4	5
Innlandet		1	1	1
Viken	9	7	5	3
Oslo	3	4	1	1
	<b>2 326</b>	<b>2 204</b>	<b>2 167</b>	<b>2 175</b>

Aldersfordeling for majoritetseiere i åpen gruppe torsk vises i tabell 3. Tallene viser en økning i antall fartøy med majoritetseiere for aldersgruppene 20-29 år og 30-39 år samtidig som det totale antall fartøy er redusert i perioden.

*Tabell 3 Aldersfordeling for majoritetseiere for fartøy som har deltatt i åpen gruppe torsk nord for 62 grader nord med konvensjonelle redskap 2020-2023*

<b>Aldersgruppe</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
1. Mindre enn 20 år	27	23	15	18
2. 20-29 år	195	184	180	202
3. 30-39 år	230	232	256	263
4. 40-49 år	287	266	262	276
5. 50-59 år	425	381	395	417
6. 60-66 år	307	271	287	277
7. 67-69 år	137	148	116	112
8. 70 år og over	517	480	435	413
Ukjent	201	219	221	197
<b>Totalt</b>	<b>2 326</b>	<b>2 204</b>	<b>2 167</b>	<b>2 175</b>

Tallene i tabell 4 viser en positiv utvikling i antall kvinnelige majoritetseiere i åpen gruppe torsk. Andelen steg fra 4,1 pst. i 2020 til 5,4 pst. i 2023.

Tabell 4 Kjønnfordeling for majoritetseiere for fartøy som har deltatt i åpen gruppe torsk nord for 62 grader nord med konvensjonelle redskap 2020-2023

Kjønn	2020	2021	2022	2023
Kvinner	95	92	109	117
Menn	2 030	1 893	1 837	1 861
Ukjent	201	219	221	197
<b>Totalt</b>	<b>2 326</b>	<b>2 204</b>	<b>2 167</b>	<b>2 175</b>

Tabell 5 viser utnyttelsen av garantert kvote. Både i antall og andel var det færre fartøy i 2023 enn i 2020 som hadde full utnyttelse av den garanterte kvoten. Dette gjelder innenfor alle de tre lengdegruppene i åpen gruppe torsk. Totalt sett var det 55 pst. av fartøyene som utnyttet den garanterte kvoten fullt ut i 2020, mens det i 2023 var 43 pst. av fartøyene.

Tabell 5 Utnyttelse av garantert kvote for fartøy som har deltatt i åpen gruppe torsk nord for 62 grader nord med konvensjonelle redskap 2020-2023

Lengdegruppe	Utnyttelse av garantert kvote	2020	2021	2022	2023
		<b>1. Under 8 meter</b>	1. 100 prosent	215	126
	2. 75-99 prosent	57	42	32	37
	3. 50-74 prosent	66	49	65	37
	4. 25-49 prosent	95	103	88	84
	5. Under 25 prosent	218	273	285	283
<b>Under 8 meter, totalt</b>		<b>651</b>	<b>593</b>	<b>560</b>	<b>537</b>
<b>2. 8-9,9 meter</b>	1. 100 prosent	395	280	201	255
	2. 75-99 prosent	70	53	54	63
	3. 50-74 prosent	67	67	95	57
	4. 25-49 prosent	70	103	111	96
	5. Under 25 prosent	129	166	166	162
<b>8-9,9 meter, totalt</b>		<b>731</b>	<b>669</b>	<b>627</b>	<b>633</b>
<b>3. 10 meter og over</b>	1. 100 prosent	669	471	484	593
	2. 75-99 prosent	61	83	89	69
	3. 50-74 prosent	60	82	92	88
	4. 25-49 prosent	46	115	120	89
	5. Under 25 prosent	108	191	195	166
<b>10 meter og over, totalt</b>		<b>944</b>	<b>942</b>	<b>980</b>	<b>1 005</b>
<b>Totalt</b>		<b>2 326</b>	<b>2 204</b>	<b>2 167</b>	<b>2 175</b>

Fiskeridirektoratet har informasjon om åpen gruppe torsk i en egen [rapport](#) på fiskeridir.no, og deler av informasjonen her (for en lengre tidsserie) fremgår også der.

14) Hvor stor del av flåten drifter «hele året»? Det bes om et anslag differensiert på flåtegruppene, herunder årsverk fordelt.

**Svar:**

Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten omfatter fartøy som har en samlet fangstinntekt i løpet av året som overstiger et minimumskrav. Dette betyr at ikke alle merkeregistrerte fartøy er omfattet av undersøkelsen, men de fartøyene som inngår, fisker for mer enn 90 pst. av den totale fangstinntekten i norske fiskerier i det enkelte år.

Fartøygruppene i lønnsomhetsundersøkelsen er forsøkt tilpasset til de gjeldende reguleringsgruppene i de norske fiskeriene, men dette er ikke mulig fullt ut. Mange fartøy har tillatelser innenfor ulike fiskerier, f.eks. både tillatelse til å fiske torsk med konvensjonelle redskap og tillatelse til å fiske makrell med not. Det vil i dette tilfellet være det fisket med høyest fangstverdi av konvensjonelle redskaper eller not som avgjør hvilken fartøygruppe i lønnsomhetsundersøkelsen fartøyet blir innplassert i.

Innenfor kystflåten er fartøyene gruppert i fartøygrupper etter hjemmelslengden tilhørende den deltakeradgang det enkelte fartøy tildeles kvote av. Fartøy i kystflåten som ikke har deltakeradgang, er gruppert i fartøygruppene etter største lengde på fartøyet.

I lønnsomhetsundersøkelsen samles inn informasjon om bl.a. driftsdøgn og tall for å kunne beregne samlet sysselsetting i de ulike fartøygruppene.

Tabellen i vedlegg til dette spørsmålet viser antall driftsdøgn i de ulike fartøygruppene og dette gir en indikasjon på hvor mange dager et fartøy i de ulike fartøygruppene i gjennomsnitt er i drift pr. år (her for 2021).

For å beregne sysselsettingen i de ulike fartøygruppene har vi ganget antall fiskere med antall fartøy i populasjonen. I motsetning til gjennomsnittlig «antall årsverk» som sier noe om den gjennomsnittlige bemanningen om bord i fartøyet i løpet av året, så sier «antall fiskere» noe om hvor mange som i gjennomsnitt blir avlønnet av fartøyet i løpet av året. At det er forskjell mellom disse størrelsene skyldes bruk av utskiftningsmannskap i deler av flåten – en fisker står som hovedregel ikke om bord i et fartøy hele året.

Se vedlegg.

15) Hvor stor har struktureringen vært de siste årene i de ulike gruppene?

**Svar:**

I tabellen vises informasjon om strukturandelen i ulike reguleringsgrupper for perioden 2015-2023. Når strukturandelen øker så betyr dette at det har blitt strukturert mer.

I figurene vises det samme for ulike fiskerier, og det er mulig å se forskjeller mellom strukturingsgrad mellom ulike reguleringsgrupper.

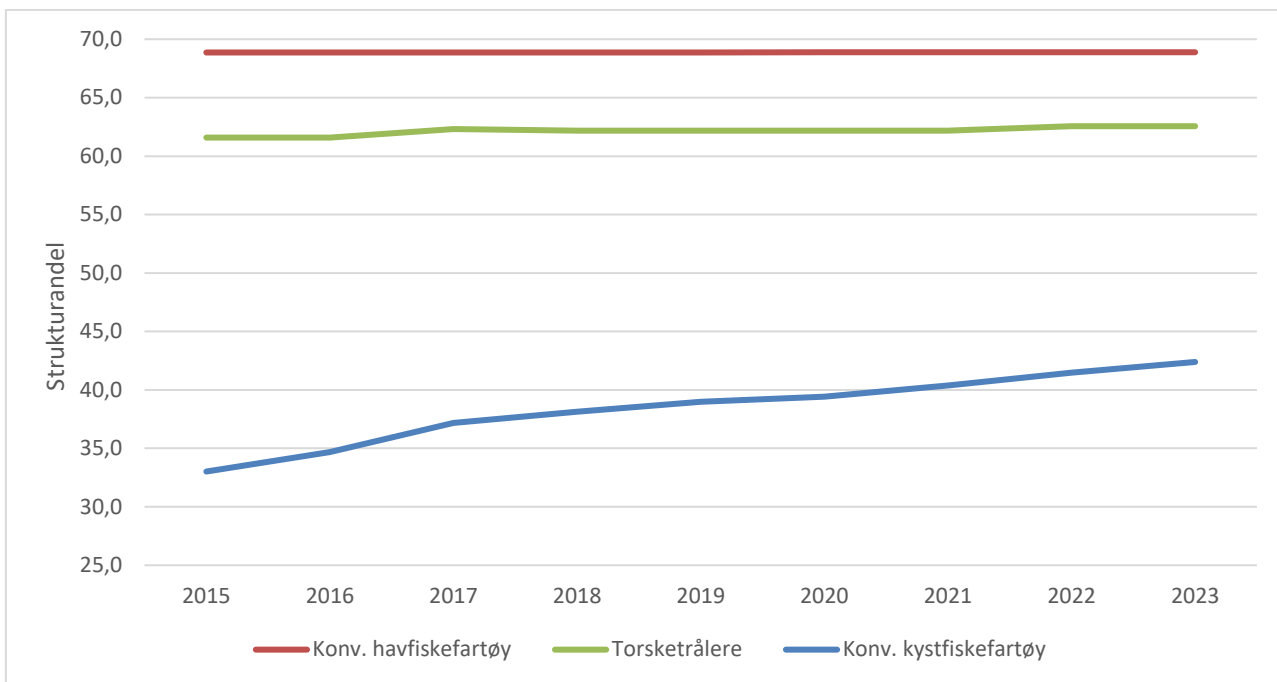
**Tabell 1: Andel struktur (pst.) i ulike «reguleringsgrupper» i perioden 2015-2023 (tallene er pr. 31.12. det enkelte år)**

Reguleringsgruppe	Art	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ringnot og ringnot uten konsesjon (SUK)	Makrell	20,1	20,1	19,8	20,9	23,4	23,4	24,0	24,8	26,1
Ringnot	NVG-sild	20,4	20,4	20,1	21,3	24,1	24,1	24,7	25,6	27,0
Makrelltrål	Makrell <sup>1)</sup>	71,3	71,3	71,3	71,3	71,3	71,3	71,3	71,3	71,3
NVG-trål	NVG-sild <sup>1)</sup>	73,6	73,6	73,6	73,6	73,6	73,6	73,6	73,6	73,6
Kystmakrell, not <sup>2)</sup>	Makrell	41,0	41,4	43,6	44,9	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3
Kystmakrell, garn/snøre <sup>2)</sup>	Makrell	23,7	26,1	30,0	31,8	33,6	35,8	36,6	36,6	36,3
NVG-Kyst	NVG-sild	53,7	53,9	56,6	57,8	58,4	58,7	59,0	59,4	59,5
Torsketrål	Torsk Nord	61,6	61,6	62,3	62,2	62,2	62,2	62,2	62,6	62,6
	Hyse Nord	61,6	61,6	62,0	62,2	62,2	62,2	62,2	62,6	62,6
	Sei Nord	62,5	62,5	63,0	63,0	63,0	63,0	63,0	63,5	63,5
Seitrål	Sei Nord	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1
Konvensjonelle havfiskefartøy	Torsk Nord	68,9	68,9	68,9	68,9	68,9	68,9	68,9	68,9	68,9
	Hyse Nord	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6
	Sei Nord	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8
Konvensjonelle kystfiskefartøy <sup>2)</sup>	Torsk Nord	33,0	34,7	37,2	38,1	39,0	39,4	40,4	41,5	42,4
	Hyse Nord	33,6	35,3	37,3	38,3	39,2	39,6	40,7	41,8	42,7
	Sei Nord	33,6	35,2	36,8	37,8	38,6	39,0	40,0	41,1	42,0
Seinot	Sei Nord	43,2	45,5	49,3	50,0	51,6	51,6	51,6	52,4	52,9

<sup>1</sup> Inkluderer også faktorer NVG-sild/Makrell for fartøy som ikke disponerer pelagisk tråltillatelse

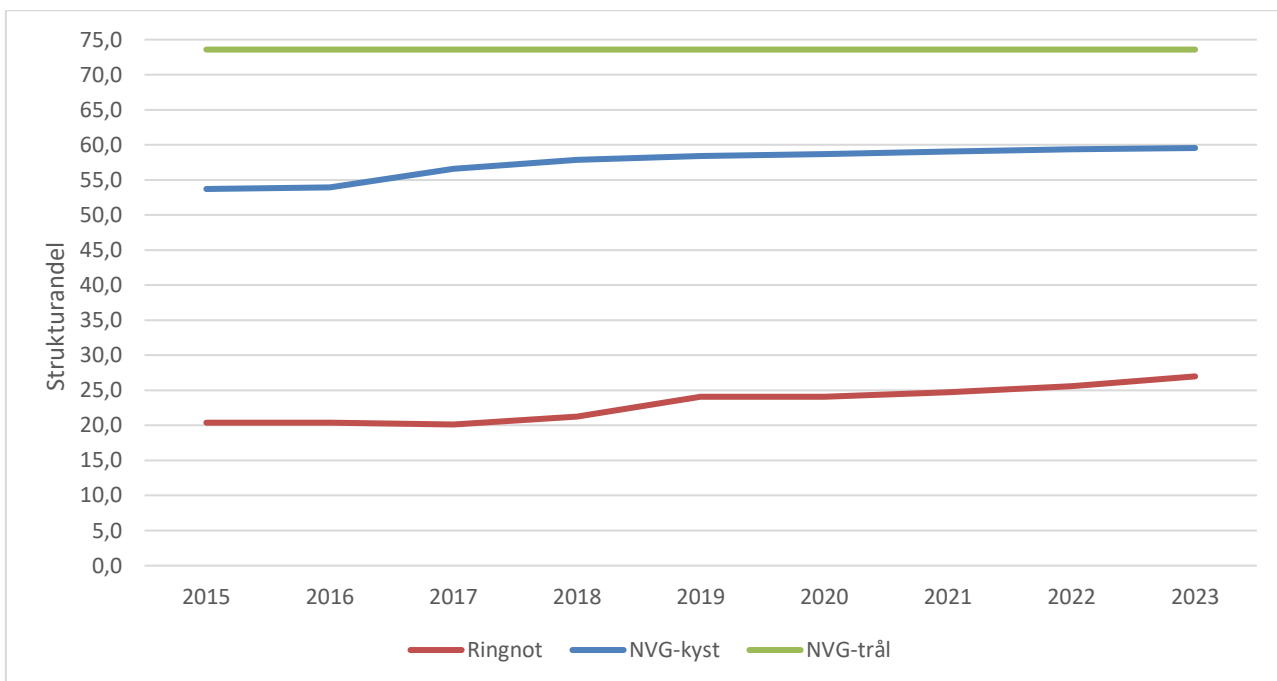
<sup>2</sup> Omfatter alle størrelsesgruppene, dvs. at også størrelsesgrupper som ikke omfattes av strukturvoteordningen er inkludert.

Figur 1 viser at det for utvalgte fartøygrupper under torsk nord er de konvensjonelle havfiskefartøyene som har strukturert mest (68,9 pst. ved utgangen av 2023), men også torsketrålerna har en høy strukturandel (62,6 pst. ved utgangen av 2023). For begge disse gruppene har strukturandelen vært på samme nivå over mange år – det betyr at det ikke har blitt foretatt særlig ny strukturering de siste årene. I den konvensjonelle kystflåten er det en lavere strukturandel, men her skjer det fortsatt en del strukturering.



Figur 1 Utvikling i andel struktur for utvalgte fartøygrupper – torsk nord

Figur 2 viser at det for utvalgte fartøygrupper NVG-sild er NVG-trålerne som har høyest strukturandel (73,6 pst. i 2023) og at dette har vært stabilt over mange år. NVG-kyst har også en relativt høy strukturandel (59,5 pst. i 2023) og her har det heller ikke skjedd særlig med strukturering de senere år. Ringnot har betydelig lavere strukturandel enn de to andre gruppene med 27 pst. i 2023, men det har blitt gjennomført litt strukturering de senere årene.



Figur 2 Utvikling i andel struktur for utvalgte fartøygrupper – NVG-sild

På hjemmesiden til Fiskeridirektoratet finnes det en rapport [Strukturkvoter: kvotefaktorer og utløpsdatoer | Fiskeridirektoratet](#) som viser når strukturkvotene i de ulike fartøygruppene utløper. Utklippet under viser fordelingen av strukturkvoter for konvensjonelle kystfiskefartøy og når de utløper. Det som utløper ved utgangen av 2041, 2042 og 2043, er det som er strukturert de siste årene (strukturkvoter tildelt i 2024 utløper f.eks. i 2043).

Figur 3: Strukturkvoter

## Strukturkvoter: kvotefaktorer og utløpsdatoer

Kvotefaktorer pr.: 22.02.2024				
Fartøygruppe	Aktuelle Fartøy			
Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord	(All)			
	Torsk, nord	Hyse, nord	Sei, nord	
Hovedtillatelse	5 514,8352	5 470,0535	5 618,2789	
Strukturkvoter	4 086,3026	4 107,1194	4 088,1734	
Tidsbegrensninger i strukturkvotene				
Utløpsdato	≡	Torsk, nord	Hyse, nord	Sei, nord
31.12.2026				
31.12.2027		952,3352	957,4631	962,3750
31.12.2028		145,4299	142,2541	142,1882
31.12.2029		148,6024	141,6494	150,2119
31.12.2030		193,0404	189,9715	197,7490
31.12.2031		74,2902	70,7614	75,2101
31.12.2032		1 174,9503	1 174,5358	1 179,9289
31.12.2033		276,2122	274,0403	276,2873
31.12.2034		272,6584	277,5022	269,6458
31.12.2035		141,5434	146,2011	137,7364
31.12.2036		190,1627	198,4399	185,7342
31.12.2037		101,0627	106,9561	98,6290
31.12.2038		73,6875	76,9895	72,7051
31.12.2039		50,7492	50,9322	49,8897
31.12.2040		87,9198	91,8465	87,6063
31.12.2041		102,5066	111,9253	106,3025
31.12.2042		85,9289	81,8446	81,4804
31.12.2043		15,2228	13,8064	14,4936
I alt		4 086,3026	4 107,1194	4 088,1734

16) Hvor stor er andelen som selges på auksjon innenfor de viktigste artene? Det bes om fordeling etter fersk/fryst i de ulike regionene til salgslagene.

I vedlegg til spørsmål 16 følger en oversikt over auksjonsandeler fra Vest-Norges Fiskesalgslag, Sildesalgslaget, Surofi og Norges Råfisklag.

Alt råstoff i Fiskehav sitt distrikt leveres ferskt og omsettes direkte til kjøper. Det finnes ikke ferskfiskauksjoner i deres distrikt, med unntak av offentlige auksjoner i naboland.

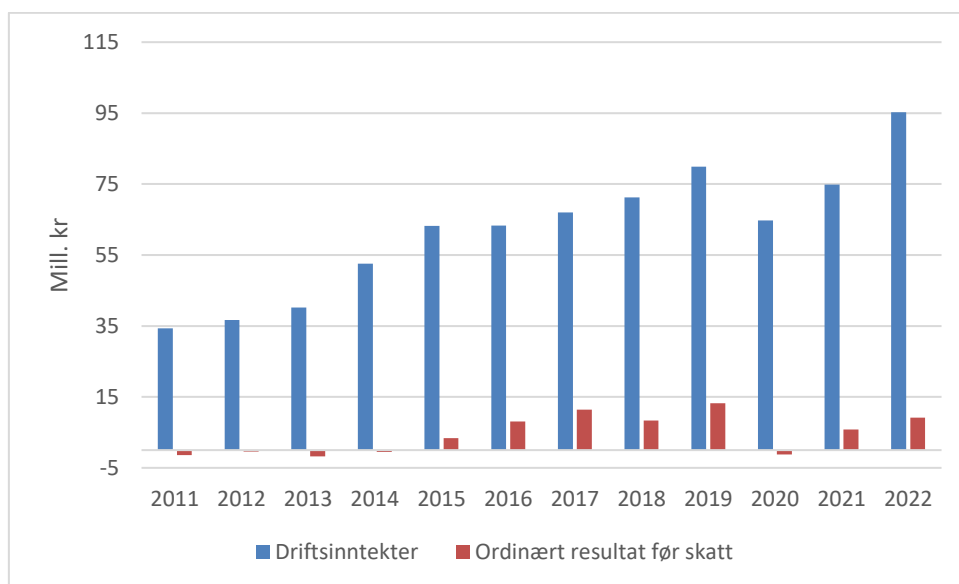
Norges Råfisklag ønsker å presisere at oversikten viser kvantum solgt per omsetningsform. Andelen som er tilbudt på auksjon, er langt høyere for både sei og torsk (60-70 pst.), men usolgt fisk på auksjonen blir ofte solgt på kontrakt etter avsluttet auksjon.

17) Det bes om en oversikt over lønnsomheten i flåtegruppen konvensjonell hav (autoline).

### Svar:

Det vises til lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten der lønnsomheten i alle flåtegrupper fremkommer: [Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten \(fiskeridir.no\)](https://fiskeridir.no/lonsomhetsundersokelsen-for-fiskeflaten).

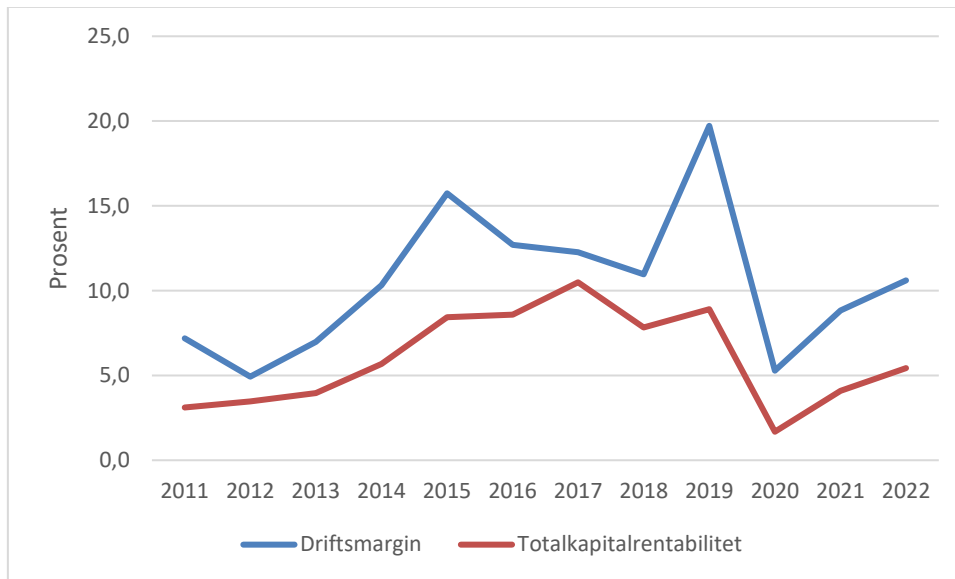
I figur 1 vises utviklingen i gjennomsnittlige driftsinntekter og ordinært resultat før skatt for konvensjonelle havfiskefartøy. Gjennomsnittlige driftsinntekter har økt i løpet av perioden, mens ordinært resultat før skatt har vært varierende.



Figur 1 Gjennomsnittlige driftsinntekter og ordinært resultat før skatt for konvensjonelle havfiskefartøy

I figur 2 vises utviklingen i driftsmargin og totalkapitalrentabilitet. Driftsmarginen setter resultatet i forhold til omsetningen. Totalkapitalrentabilitet, som beregner avkastningen på den totale kapitalen, er et annet og i mange sammenhenger bedre lønnsomhetsmål. Som figur 2 viser så går utviklingen i disse lønnsomhetsmålene vanligvis i samme retning. Lønnsomheten (målt ved driftsmargin) i den konvensjonelle havfiskeflåten er lavere enn den gjennomsnittlige driftsmarginen ellers i havfiskeflåten og også lavere enn gjennomsnittet i

fiskeflåten totalt sett. I 2022 var gjennomsnittlig driftsmargin i fiskeflåten 18,1 %, mens gjennomsnittlig driftsmargin for konvensjonelle havfiskefartøy var 10,6 %.

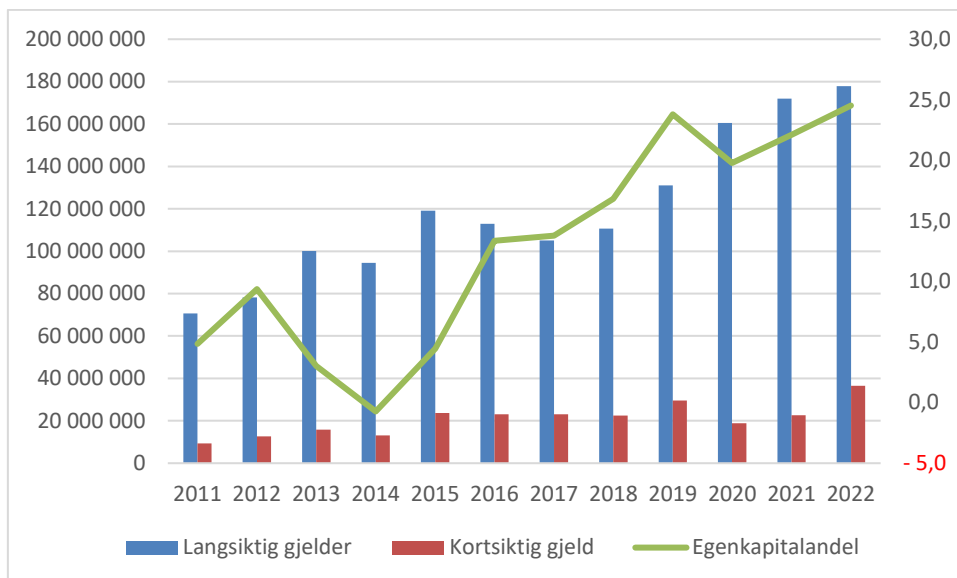


*Figur 2 Utvikling i driftsmargin og totalkapitalrentabilitet for konvensjonelle havfiskefartøy*

Den konvensjonelle havfiskeflåten har høy strukturingsandel (se tabell under spørsmål 15). Dette betyr at flåten har vært gjennom betydelige investeringer og dermed økt både eiendelsiden i balansen (verdi på tillatelser) og gjeldssiden for å få finansiert struktureringen. I tillegg til mye strukturering har det vært betydelige investeringer knyttet til fornying av flåten.

I figur 3 vises hvordan den kortsiktige og langsiktige gjelden har endret seg for gjennomsnittsfartøyet sammen med egenkapitalandelen. Egenkapitalandelen sier noe om hvor stor andel av totalkapitalen som er finansiert ved hjelp av egne midler. Til tross for at gjelden har økt så er det en positiv utvikling i egenkapitalandelen.





Figur 3 Utvikling i gjennomsnittlig kortsiktig og langsiktig gjeld sammen med egenkapitalandel for konvensjonelle havfiskefartøy

- 18) Regjeringen skriver at «Åpen gruppe sikres bedre ved at den tilgodeses med en egen avsetning som tas fra nasjonal kvote» osv.
- Hvordan sikres åpen gruppe bedre med forslaget?
  - Vil kvotegrunnlaget bli styrket?
  - Er det statsrådets vurdering at kvotegrunnlaget for åpen gruppe vil svekkes eller styrkes de neste årene?

**Svar:**

- Forslaget om å tilgodese åpen gruppe med en egen avsetning fra nasjonal kvote («fra toppen») innebærer at alle de andre fartøygruppene i kystfiskeflåten og havfiskeflåten bidrar med kvantum til åpen gruppe. Regjeringen mener det er et viktig prinsipp at alle de andre gruppene bidrar, fordi åpen gruppe har en særskilt rolle i norske fiskerier. Åpen gruppe spiller en vesentlig rolle for allemannsretten for yrkesfiskere og dermed for kystsamfunnene. Åpen gruppe er også viktig for rekruttering og gir et viktig bidrag for å beholde og videreutvikle et småskalafiske som kan ivareta samisk kultur- og næringsutøvelse.
- Regjeringens forslag innebærer at kvoten for åpen gruppe torsk nord for 62 grader nord skal være en avsetning på 6,12 pst. fra nasjonal kvote. Denne prosentsetningen bygger på et gjennomsnitt av åpen gruppes kvote i perioden 2011-2017 da åpen gruppe var en del av trålstigen. I forhold til dagens ordning som ble innført fra 2021 innebærer forslaget verken en styrking eller svekkelse.
- Regjeringens forslag innebærer at åpen gruppes andel av nasjonal kvote videreføres.

19) Det bes om beregninger så langt tilbake som mulig på hvor stor andel av norsk TAC åpen gruppe utgjorde i perioden (i alle fall tilbake til 2000). Er 6,12 pst. bedre eller dårligere i forhold til andelen åpen gruppe tidligere har hatt på tilsvarende kvotenivåer?

**Svar:**

Åpen gruppe sin andel av totalkvoten har variert fra 7,74 pst. i 2001 til 5,77 pst i 2010. Andelen til åpen gruppe kan variere i løpet året enkelte år, ettersom nasjonal kvote ikke nødvendigvis er konstant gjennom året, blant annet som følge av tilbakeføring av ubenyttet tredjelandskvantum. I tabellen nedenfor er det lagt til grunn kvote ved årets slutt. Åpen gruppes andel på 6,12 pst. har blitt benyttet over et vidt spenn av kvotenivåer, fra 430 tonn i 2021 til 214' tonn i inneværende år. I år har åpen gruppe fått 1 000 tonn ekstra fra ubenyttet tredjelandskvantum, slik at åpen gruppes andel er høyere enn 6,12 pst. Gjennomsnittlig andel til åpen gruppe av totalkvoten i perioden er 6,33 pst.

År	Antall fartøy	Fangst åpen gruppe	Gjennomsnittlig kvantum (tonn)	Norsk totalkvote	Gruppekvote åpen gruppe	Restkvote	Kvotenuyttelse	Andel kvote av totalkvoten
2000		16 171		193 400	12 900	-3 271	125 %	6,67 %
2001	3 641	17 463	5	195 335	15 120	-2 343	115 %	7,74 %
2002	3 395	16 277	5	195 335	13 746	-2 531	118 %	7,04 %
2003	3 103	14 055	5	195 435	13 064	-991	108 %	6,68 %
2004	2 955	13 302	5	224 600	14 341	1 039	93 %	6,39 %
2005	2 641	11 807	4	225 700	14 498	2 691	81 %	6,42 %
2006	2 455	11 746	5	219 700	14 130	2 384	83 %	6,43 %
2007	2 406	14 317	6	199 500	12 882	-1 435	111 %	6,46 %
2008	2 447	15 854	6	202 413	12 510	-3 344	127 %	6,18 %
2009	2 111	11 783	6	244 100	14 683	2 900	80 %	6,02 %
2010	2 163	17 706	8	282 729	16 323	-1 383	108 %	5,77 %
2011	2 138	22 591	11	337 269	20 120	-2 471	112 %	5,97 %
2012	2 219	24 090	11	357 196	21 643	-2 447	111 %	6,06 %
2013	1 989	22 436	11	472 340	30 624	8 188	73 %	6,48 %
2014	2 015	31 111	15	466 439	29 113	-1 998	107 %	6,24 %
2015	2 090	26 026	12	414 920	25 676	-350	101 %	6,19 %
2016	2 268	28 604	13	417 518	25 649	-2 955	112 %	6,14 %
2017	2 407	27 070	11	412 011	25 044	-2 026	108 %	6,08 %
2018	2 424	27 156	11	356 418	21 201	-5 955	128 %	5,95 %
2019	2 307	19 712	9	333 956	21 726	2 014	91 %	6,51 %
2020	2 326	21 535	9	343 377	20 712	-823	104 %	6,03 %
2021	2 204	19 442	9	430 674	26 357	6 915	74 %	6,12 %
2022	2 167	22 677	10	336 467	20 592	-2 085	110 %	6,12 %
2023	2 175	21 684	10	269 451	16 490	-5 194	131 %	6,12 %
2024				214 124	13 982			6,53 %
Fangsttall etter 2011 er justert for fiske innenfor kystfiskekvote (ekskludert)								
I årene 2000, 2001, 2008-2010 kommer bifangstavsetning sammen med lukket gruppe i tillegg								
Gruppekvote er forskriftkvote, ikke justert for kvotefleksibilitet på gruppenivå (innført fra 2015)								

**Tabell 1: Åpen gruppe sin andel av totalkvoten**

- 20) Et av Riksrevisjonens viktigste påpekninger er at målsetningen om at eierskapet til store deler av fiskeflåten ikke skal konsentreres på for få eiere, er utfordret ettersom kvoterettighetene er gjennomgått en kraftig sentralisering de siste 20 årene. Utviklingen har bidratt til mindre fiskeriaktivitet i flere kystsamfunn, og flere fiskeriavhengige kommuner har fått redusert sin andel av landinger av fersk torsk.
- a) Hvor mye mer strukturering mener statsråden det er behov for å ha en lønnsom fiskeflåte?
  - b) Hvordan vil regjeringens forslag til fordeling og strukturordning imøtekomme kritikken fra Riksrevisjonen?
  - c) Vil modell X være mer eller mindre strukturdrivende og konsentrere mer kvoterettigheter enn modell 2?
  - d) Hvor stort er egentlig behovet for videre effektivisering av flåten?
  - e) Hvor raskt skal denne struktureringen få lov til å utarte?
  - f) Hvordan vil ytterligere flåtestrukturering påvirke landindustrien?
  - g) Hvilket formål er det struktureringen skal oppnå som statsråden mener ikke er oppnådd i dag?
  - h) Ser statsråden for seg en skjæringsdato for stopp i videre strukturering?

**Svar:**

- a) Regjeringen legger opp til å videreføre gjeldende strukturkvoteordninger. Det betyr at rederiene fortsatt vil ha stor grad av fleksibilitet til å tilpasse driften til det som er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men det må skje innenfor de kvotetak og andre begrensninger som allerede i dag finnes i strukturkvoteordningene. Jeg mener at myndighetene ikke bør fastsette mål om hvor mye strukturering det er behov for, ut over det som følger av gjeldende regelverk. Det er viktig at rederiene har tilstrekkelig frihet til selv å innrette driften slik de vurderer er best.
- b) Fordeling av strukturgevinst har ikke vært et sentralt tema i Riksrevisjonens rapport. Regjeringens forslag her vil bidra til økt forutsigbarhet og lønnsomhet og innebære en rettfærdig fordeling innad i de aktuelle gruppene.
- c) Modell X vil trolig være mer strukturdrivende enn modell 2 fordi den innebærer at en del av strukturgevinsten fordeles på strukturkvotefaktorer.
- d) Det er viktig at kvotesystemet alltid gir rederiene en viss grad av frihet og fleksibilitet til å utvikle og effektivisere driften. Ut over dette mener jeg at det ikke er formålstjenlig å sette måltall for effektiviseringsgrad.
- e) Jeg er ikke enig i at struktureringen har utartet. Strukturkvoteordningene i kyst- og havfiskeflåten er en avgjørende forutsetning for lønnsomhetsutviklingen i fiskeflåten. Dette er i tråd med Riksrevisjonens funn. Regjeringen ønsker å videreføre gjeldende innretning på strukturkvoteordningene fordi det er viktig at rederiene alltid har en viss grad av frihet til å utvikle og effektivisere driften.
- f) Nofima har undersøkt effekter av strukturering på landindustrien fra 2003 – 2017. De fant følgende sammenhenger:

- Gjennomsnittlig fangststørrelse er høyere for strukturerte fartøy.
- Større sesongtopper skyldes andre faktorer enn strukturering.
- Strukturering bidrar til en flåte med nyere og større fartøy som har større fangstkapasitet.
- Det er indikasjoner på at strukturering forsterker adferd og tilpasninger i fisket som gir dårligere kvalitet på råstoffet (større fangster, valg av fangstredskap, lang ståtid i sjøen, store hal, manglende bløgging, kvalitetsreducerende fangstbehandling osv.).
- Geografiske endringer i hvor det landes fisk (på fylkesnivå, regionsnivå og kommunenivå) kan i liten grad forklares med strukturering.

Større fangster gir behov for større kapasitet på land, og en tilpasning i retning av færre anlegg på land noe som gir større konkurranse om råstoffet. Redusert kvalitet på råstoffet som leveres reduserer verdien på råstoffet og begrenser hvilke produkter råstoffet kan bearbeides til. En fortsatt flåtestrukturering vil trolig videreføre den gjeldende utviklingen, med de effekter som er nevnt ovenfor.

- g) Fortsatt strukturering er viktig for å gi rederiene fleksibilitet til å utvikle og effektivisere driften dersom de ønsker det. Dette vil bidra til økt lønnsomhet og redusert kapasitet i flåten.
- h) Regjeringens politikk er å videreføre gjeldende strukturkvoteordninger. En skjæringsdato for stopp i videre strukturering er ikke aktuelt.

## KONSEKVENSVURDERINGER

- 21) Det bes om en avklaring på om fartøygruppen konvensjonell hav sin kvotereduksjon på grunn av styrking av 2 pst. til den minste fartøygruppen har blitt konsekvensvurdert.

### Svar:

Dette er konsekvensvurdert i kapittel 7.6 i kvotemeldingen på samme måte som effektene for andre fartøygrupper.

- 22) Det bes om en avklaring på om forslaget om at avsetningen til åpen gruppe fra toppen har vært konsekvensvurdert.

### Svar:

Dette forslaget er er konsekvensvudert i kapittel 7.6 i kvotemeldingen på samme måte som kapitlets øvrige forslag til fordeling av torsk nord for 62 grader nord.

- 23) Det bes om en avklaring på om kvotemeldingen og dens ulike forslag har blitt konsekvensvurdert opp mot Stortingets og regjeringens vedtatte nullvisjon om ingen

døde eller skadde fiskere.

**Svar:**

Regjeringen er opptatt av sikkerhet til havs. Forslaget om å innføre en sammenslåingsordning for fartøy under 11 meters hjemmelslengde for fartøy som fisker i lukket gruppe etter torsk, hyse og sei, er delvis begrunnet ut fra hensynet til sikkerhet om bord.

24) Det bes om en avklaring på om kvotemeldingen og dens ulike forslag har blitt konsekvensvurdert opp mot HMS i fiskeriene.

**Svar:**

HMS i fiskeriene handler om en rekke faktorer som ikke påvirkes av forslagene i kvotemeldingen. Som omtalt i svar på spørsmål 23, så er hensynet til sikkerhet viktig for forslaget om sammenslåingsordning for fartøy under 11 meters hjemmelslengde.

25) Det bes om en avklaring på om endringen i ressursfordelingen har blitt konsekvensvurdert opp mot HMS i fiskeriene.

**Svar:**

De årlige fiskekvotene fastsettes på bakgrunn av vitenskapelig rådgiving, forvaltningsregler og forhandlinger, og justeres årlig som følge av dette. Fiskeflåten må derfor forholde seg til endrede kvoter hvert år. Regjeringen har foreslått å styrke kvotegrunnlaget for den minste flåten. Dette vil i noen grad redusere fallet i kvotene for tilgodesette fartøy i fisket etter torsk nord for 62 grader nord, der kvotenivået i 2024 er langt lavere enn bare for få år siden. Den foreslåtte endringen i fordelingen av torskekvoter er innenfor de endringer som følger av kvotevariasjon mellom reguleringsår. Det er derfor ikke foretatt egne vurderinger av hvorvidt de foreslåtte endringene i ressursfordelingen vil ha eksplisitte konsekvenser for HMS i fiskeriene. Det vises for øvrig til svar på spørsmål 23 og 24.

26) Det bes om en avklaring på om kvotemeldingens styrking av de minste fartøyene har blitt konsekvensvurdert opp mot HMS i fiskeriene.

**Svar:**

Det vises til svar på spørsmål 25.

27) Det vises til formuleringen om at endringer skal grundig konsekvensvurderes etter reglene for dette. Kan departementet redegjøre nærmere for de ulike kravene for konsekvensutredning avhengig av om det er regjeringen eller forvaltningen som gjør

utredningen? Det vises her særlig til reglene i utredningsinstruksen, men også forvaltningens krav etter blant annet forvaltningslovens § 17.

**Svar:**

Regjeringens forslag fremmet i kvotemeldingen er konsekvensvurdert etter de krav som fremgår av [utredningsinstruksen](#).

28) Riksrevisjonen påpeker at økte kvotepriser har bidratt til å undergrave målene i fiskeripolitikken. De foreslår at prisene derfor skal registreres og offentliggjøres. Regjeringen vil nedsette en arbeidsgruppe som skal vurdere det. Vil statsrådets bestilling til arbeidsgruppen være at de skal utarbeide ulike modeller for hvordan Riksrevisjonens forslag kan gjennomføres, eller skal arbeidsgruppen åpent vurdere om det overhodet er hensiktsmessig med åpenhet?

**Svar:**

Regjeringens forslag er å nedsette en arbeidsgruppe som skal komme med forslag til en ordning for å registrere og offentliggjøre utviklingen av kvotepriser. Det ligger i dette at arbeidsgruppen skal foreslå en eller flere modeller for offentliggjøring.

Det vil også være behov for at arbeidsgruppen vurderer spørsmålet om hvor langt behovet for åpenhet strekker seg. Kvotepriser er noe som avtales mellom private parter uten at staten er direkte involvert. Spørsmålet om offentliggjøring har derfor også en side mot taushetsplikt og private parters behov for å beskytte egne forretningshemmeligheter. Jeg ser det som ønskelig at arbeidsgruppen også går inn i disse problemstillingene.

## **SÆRSKILT OM PELAGISK**

29) Hvilke mulige modeller finnes for å håndtere tilfellet når et fartøy i pelagisk gruppe kommer over maksimalkvotetaket ved strukturtilbakefallet?

**Svar:**

Dersom et fartøy er fullstrukturert ved fordeling av strukturgevinst og har nådd kvotetaket, kan en enten ha en modell hvor en krever at de selger seg ned (kvitter seg med overskytende kvotefaktorer) eller en kan bestemme at tildelt strukturgevinst ikke skal være omfattet av kvotetaket. Det vises for øvrig til svar på spørsmål 4 vedr ulike problemstillinger som må avklares knyttet til kvotetak og tildelte strukturgevinster.

30) I Fiskeribladet 23.1 uttalte statssekretær Kristina Hansen at "Det er en uheldig formulering i kapittel 6.5 i kvotemeldingen, og det er behov for å klargjøre at sammenslåingsordningen som regjeringen foreslår, gjelder for kystflåten i fisket etter torsk i nord – som en følge av at samfiske med seg selv opphører " og at "kvotemeldingen har vurdert konsekvensene av å innføre en sammenslåingsordning i torskesektoren, men det er ikke gjort tilsvarende konsekvensvurderinger for pelagisk

sektor, og det er ikke foreslått en sammenslåingsordning for pelagisk sektor.” Hvor lang tid vil departementet bruke på en utredning knyttet til spørsmålet om ID-kvoteordning også for den minste pelagiske gruppen?

**Svar:**

Regjeringen har fremmet et forslag om en sammenslåingsordning (også omtalt som en ID-kvoteordning) for fartøy som fisker etter torsk, sei og hyse i lukket gruppe i nord. Når Stortingets vedtak om ordningen foreligger, vil departementet ta stilling til oppfølgingen, heunder den eventuelle praktiske utformingen av ordningen og om den skal utvides til andre grupper. Det er vanskelig å tidfeste hvor lang tid dette vil ta, men regjeringens utgangspunkt vil være Stortingets beslutninger og føringer.

## TEMATITTEL PLIKTKVOTENE

31) Hvor stor andel av fangst fra pliktkvotene bearbeides i Norge?

**Svar:**

Fiskeridirektoratet har ikke opplysninger om hvor stor andel av fangst fra “pliktkvotene” som bearbeides i Norge. Det følger av § 3 i forskrift om leveringsplikt for fartøy med torsketrållatillatelse at uansett om fangsten kjøpes i henhold til den primære leveringsplikten eller den sekundære leveringsplikten, skal vedkommende fiskeindustribedrift alltid foreta bearbeiding av 75 pst. av torskefangstene omfattet av leveringsplikten før videresalg.

32) Det bes om en oversikt over de ulike pliktene og deres “hjemhavn”.

**Svar:**

Se vedlagt oversikt, som skjematisk viser hvilke leveringsbetingelser og kvotefaktorer som er knyttet til det enkelte fartøyets torsketrållatillatelse og/eller strukturkvoter.

33) Hvordan sikrer departementet at dagens plikter overholdes?

**Svar:**

Utgangspunktet for å foreta en systematisk kontroll med tilbudsplikt ble gitt ved fastsettelse av forskrift 12. september 2003 om leveringsplikt for fartøy med torsketrållatillatelse. På grunnlag av daværende Fiskeri- og kystdepartementets anmodning i 2004 gjennomførte Fiskeridirektoratet i 2005 kontroll av om tilbudsplikten var oppfylt for samtlige fartøy som foregående år var pålagt leveringsvilkår for hele eller deler av sitt driftsgrunnlag. Tilsvarende kontroller er gjennomført for alle påfølgende år.

Kontrollen gjennomføres hvert år etter samme mønster. Rederiene tilskrives og bes dokumentere hvordan tilbudsplikten er gjennomført foregående år, med en måneds frist.

Dokumentasjonen som mottas fra rederiene, gjelder i hovedsak fangst som er tilbudt på auksjon gjennom fiskesalgslagene i samsvar med anvisningene i § 5 annet ledd i forskrift om leveringsplikt. Fangst som ingen bedrift i regionen kjøper, kan tilbys på det åpne markedet. All fangst som er omsatt på denne måten, skal tas med ved beregning av om tilbudsplikten er oppfylt, jf. forskriftens § 5 fjerde ledd. I samarbeid med Fiskeridirektoratet har salgslagene utarbeidet egne rutiner for å dokumentere tilbudspliktig fangst som blir omsatt på denne måten. Denne dokumentasjonen mottar rederiene fra salgslagene, og rederiene legger frem dokumentasjonen for direktoratet. Siden 2022 er innhenting av informasjon om kvantum som tilbys til et gitt anlegg, kontrollert mot tall leverte i en excel-fil av Norges Råfisklag.

Fiskeridirektoratet gjennomgår fangsttall og sammenholder med salg og tilbud som er gjort i henhold til tilbudsplikt. Dersom kontrollen viser at tilbud og/eller salg i løpet av året er foretatt i samsvar med de individuelle leveringsvilkårene og kvantumskravene i forskriftens § 4 er oppfylt, anses tilbudsplikten som oppfylt. Fiskeridirektoratet utarbeider en detaljert og beskrivende rapport til Nærings- og fiskeridepartementet om hvordan kontrollen av leveringsplikt er gjennomført hvert år.

Fiskeridirektoratets kontroller viser at rederiene i all hovedsak har tilbudt tilstrekkelige kvanta av torsk og hyse til tilgodesette anlegg og områder. Dokumentasjonen for de senere årene viser at mange rederier tilbyr langt mer torsk og hyse i henhold til leveringsplikt enn de 80 prosentene av torsk og 60 prosentene av hyse som forskriften krever. Imidlertid viser også dokumentasjonen i likhet med tidligere år at fangst som rederiene tilbyr i samsvar med bestemmelsene om leveringsplikt, i mange tilfeller ikke blir omsatt i henhold til den primære eller sekundære tilbudsplikten.

## **TEMATITTEL EIERSKAPSBEGRENSNINGER**

- 34) Det bes om en oversikt over antall fartøyer/rederier/sammenslutninger/personer som med dagens eierstruktur vil gå over 1 pst. eierskap for kystfisket etter torsk, sei og hyse i nord. I den sammenheng vises det til at det i meldingen brukes eierstrukturen fra 2020. Det bes videre også om oversikt over de andre lukkede fiskeriene, vurdert opp mot eierskapsbegrensningene som foreslås. I denne sammenheng bes det også om at departementet kan beskrive ulike scenarioer/eiersitser hvor dette vil slå inn i fremtiden.
- 35) Det bes om at departementet legger frem en
- a) mer detaljert oversikt over de enkelte eierskap, herunder også minoritetseiere, for konvensjonelle fartøy som fisker etter torsk nord for 62 grader nord hvor det foreslås en begrensning på 1 pst. av gruppekvoten som viser de totale reelle eierskapene
  - b) oversikt over mange som har eierskap over 1 pst., over 1,5 pst., og eventuelt over 2 pst.
  - c) oversikt over industriens eierskap (minoritetseiere) for konvensjonelle fartøy som fisker etter torsk nord for 62 grader nord.



**Svar på spørsmål 34 og 35:**

Det er utarbeidet en oversikt over henholdsvis personer og selskaper som overstiger de foreslåtte begrensningene for eierkonsentrasjon i de ulike adgangsgruppene.

*Eierkonsentrasjon på personnivå*

Tabell 1 viser antall personer som overskrider foreslåtte grenseverdier i de ulike adgangsgruppene i kvotemeldingen.

Tabell 1 Antall personer som overskrider foreslått maksimumsgrense for eierkonsentrasjon i kystfiskeflåten pr. 31.12.2023

Fartøygruppe	Art	Maksimums- grense (andel av total gruppekvote)	Antall personer over maksimums- grense	Høyeste andel av total gruppekvote	Geografisk tilhørighet
Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord	Torsk	1 %	1	1,32 %	Troms
Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord	Hyse	1 %	1	1,41 %	Troms
Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord	Sei	1 %	1	1,30 %	Troms
Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør	Torsk	20 %	0	7,82 %	
Ringnot uten konsesjon (SUK)	Makrell/ Nordsjøsil	15 %	0	14,08 %	
Nordsjøsil, kyst	Nordsjøsil	10 %	0	4,04 %	
NVG-kyst	NVG-sil	5 %	0	2,65 %	
Kystmakrell, garn/snøre	Makrell	5 %	0	2,52 %	
Kystmakrell, not	Makrell	5 %	0	2,60 %	
Seinot, nord	Sei	5 %	0	2,88 %	
Seinot, sør	Sei	5 %	0	4,30 %	
Kongekrabbe, lukket gruppe	Kongekrabbe	5 %	0	1,10 %	
Leppefisk <sup>1)</sup>	Leppefisk	5 %	0	1,32 %	

1) Det er i utgangspunktet ikke oppgitt størrelse på kvotefaktor for deltakeradgang for leppefisk i Fiskeridirektoratets konsesjons- og deltakerregister. Hvert fartøy har imidlertid lik kvote og det er ikke begrensninger på hvor de kan fiske. For å beregne eierkonsentrasjonen for denne fartøygruppen, har vi for enkelhets skyld fastsatt kvotefaktor til 1 for den enkelte deltakeradgang.

Det er kun en person som overskrider denne grensen pr. 31.12.2023, og det er for fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord med konvensjonelle redskap.

#### Beregning av eierkonsentrasjon på selskapsnivå

Tabell 2 viser antall selskap som har eierkonsentrasjon som overstiger foreslåtte grenseverdier i de ulike adgangsgruppene i kvotemeldingen. Tabell 2a viser antall selskap i alternative intervaller for eierkonsentrasjon i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord.

Tabell 2 Antall selskap (alle eierledd<sup>3)</sup>) som overskrider foreslått maksimumsgrense for eierkonsentrasjon i kystfiskeflåten pr. 31.12.2023

Fartøygruppe	Art	Maksimumsgrense (andel av total gruppekvote)	Antall selskap over maksimumsgrense <sup>2)</sup>	Høyeste andel av total gruppekvote	Geografisk tilhørighet
Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord	Torsk	1 %	9	1,95 %	Troms (5)/ Nordland (4)
Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord	Hyse	1 %	7	1,74 %	Troms (3)/ Nordland (4)
Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord	Sei	1 %	9	1,93 %	Troms (5)/ Nordland (4)
Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør	Torsk	20 %	0	13,11 %	
Ringnot uten konsesjon (SUK)	Makrell/ Nordsjøsiltd	15 %	2	27,08 %	Vestland
Nordsjøsiltd, kyst	Nordsjøsiltd	10 %	0	7,56 %	
NVG-kyst	NVG-siltd	5 %	0	3,97 %	
Kystmakrell, garn/snøre	Makrell	5 %	1	5,46 %	Østfold
Kystmakrell, not	Makrell	5 %	5	6,42 %	Troms (1)/ Trøndelag (4)
Seinot, nord	Sei	5 %	1	5,15 %	Nordland
Seinot, sør	Sei	5 %	1	5,96 %	Troms
Kongekrabbe, lukket gruppe	Kongekrabbe	5 %	0	1,10 %	
Leppefisk <sup>1)</sup>	Leppefisk	5 %	0	2,64 %	

Tabell 2a Fordeling av selskap<sup>2)</sup> (alle eierledd<sup>3)</sup>) som overskrider foreslått maksimumsgrense, konvensjonelle kystfiskefartøy (nord)

Andel av gruppekvoten	Torsk	Hyse	Sei
1,51-2 %	1	1	1
1,01-1,5 %	8	6	8

<sup>1)</sup> Det er i utgangspunktet ikke oppgitt størrelse på kvotefaktor for deltakeradgang for leppefisk i Fiskeridirektoratets konsesjons- og deltakerregister. Hvert fartøy har imidlertid lik kvote og det er ikke begrensninger på hvor de kan fiske. For å beregne eierkonsentrasjonen for denne fartøygruppen, har vi for enkelhets skyld fastsatt kvotefaktor til 1 for den enkelte deltakeradgang.

<sup>2)</sup> Dette antallet kan det forekomme flere selskap fra samme rederi/konsern

<sup>3)</sup> Alle eierledd utenom siste eierledd som er på personnivå

Tabell 2 viser at det er flere selskaper som pr. 31.12.2023 overskrider foreslåtte grenseverdier i kvotemeldingen. Dette gjelder både for fiskeriene konvensjonelle kyst nord for 62 grader nord, ringnot uten konsesjon (SUK), kystmakrell garn/snøre og not i tillegg til seinot nord og sør.

Det følger av dette at eierkonsentrasjonsbegrensninger som ser hen til både personer og selskap med direkte eller indirekte eierskap i fartøyene vil berøre flere aktører direkte enn om en bare ser hen til personer, forutsatt at prosentsetsen for tillatt eierkonsentrasjon er den samme. Ved høyere prosentsetsats vil begrensningene ramme færre direkte.

En viktig funksjon ved forslagene til eierkonsentrasjonsregler er at de setter grenser for eventuell framtidig utvikling mot ytterligere konsentrasjon. På denne måten skaper de også forutsigbarhet for aktørene ved at de kjenner til hvilke grenser som settes for videreutvikling av driften mot større konsentrasjon.

Det vil være behov for å tilpasse eierkonsentrasjonsreglene til framtidig fordeling av strukturgevinst. Dette tar vi sikte på å komme tilbake til i dialog med næringen i forbindelse med at vi følger opp Stortingets behandling av kvotemeldingen.

- 36) I Meld. St. 7 («Kvotemelding 2.0») foreslår regjeringen eierkonsentrasjonsbegrensninger i kystflåten. Forslagene er utformet som prosentuelle begrensninger av gruppekvoten innenfor de ulike fiskeri. For konvensjonelle fartøy som fisker etter torsk nord for 62 grader nord foreslås det en begrensning på 1 pst. av gruppekvoten. Regjeringen foreslår videre (pkt. 3.2.4. s. 18, spalte 2, siste avsnitt) at; *«Kvotegrunnlag for fartøy som en person, et selskap eller sammenslutning har direkte eller indirekte eierandel i, skal tilordnes personen, selskapet eller sammenslutningen i henhold til faktisk eierandel.»* I næringen har dette vært tolket slik at beregningen skal foretas både hos de bakenforliggende fysiske eierne, de selskapene som direkte eier fartøy som er tildelt en del av gruppekvoten og for eventuelle konsernselskaper, der disse eier flere underliggende rederi med fartøy som har tildelte kvoter. Denne forståelsen innebærer for eksempel at der det er flere bakenforliggende aktive fiskere som eiere i en selskapsstruktur, vil konsernselskapet samlet kunne komme brudd med den foreslåtte eierbegrensningen, selv om hver av de fysiske bakenforliggende eierne har en andel som er mindre enn den fastlagte begrensningen. Statsråden uttalte på Fiskebåt sitt årsmøte 14.02.24 at regjeringen har konsekvensutredet forslaget til eierbegrensning i ulike fiskeri, og at departementet hadde oppdatert statistikk som underbygget at forslaget ikke ville få konsekvenser for aktører i næringen. Fiskeridirektoratet har i pressemelding samme dato fremlagt statistikken fiskeri- og havminister Cecilie Myrseth viser til. Statistikken viser at eierforhold utelukkende beregnes og tar utgangspunkt i bakenforliggende fysiske personers eierandel, og ikke det samlede eierskap som måtte foreligge for selskaper. Regjeringens forslag må derfor forstås slik at det bare er ment å gi en eierbegrensning beregnet for de bakenforliggende fysiske personer som eiere og ikke det eierskap som samlet måtte foreligge for selskaper som eier fiskefartøy med en andel av gruppekvoten eller sammenslutninger i form av konsernselskap som eier flere underliggende selskap med slike fartøy. Hvorvidt forslaget skal forstås med en slik begrensning til de fysiske eierne har i praksis stor betydning for beregningen av hvor mange rederi som allerede vil være i brudd med en slik regel og hvilke rammer som aktørene vil ha for videre vekst og utvikling. Det bes derfor om en avklaring på hvordan forslaget i Meld. St. 7 (2023–2024) er ment å forstås.

## Svar:

Gjeldende eierkonsentrasjonsbegrensninger i havfiskeflåten gjelder ikke bare på personnivå, men også på selskaps- og sammenslutningsnivå. En ser hen til personer, selskaper og sammenslutninger med direkte eller indirekte eierskap i fartøyet.

Regjeringen har foreslått at det innføres eierkonsentrasjonsbegrensninger i kystfiskeflåten. Hensikten er å sørge for at eierkonsentrasjonen ikke blir for høy i fremtiden. Regjeringens forslag er basert på en føre-var-tilnærming. Jeg er opptatt av at dette ikke skal ramme mange i dag.

Regjeringen foreslår for eksempel at eier av fartøy med deltakeradgang i kystfisket etter torsk, hyse, sei nord for 62 grader nord kan gjennom sitt eierskap maksimalt disponere 1 prosent av den relevante gruppekvaliteten.

Kvotegrunnlag for fartøy som en person, et selskap eller en sammenslutning har direkte eller indirekte eierandel i, skal tilordnes personen, selskapet eller sammenslutningen i henhold til faktisk eierandel.

Et viktig effekt av dette er at det motvirker at fartøyeiere kan omgå de vedtatte begrensningene ved å konsentrere makt og eierskap i selskaper som er unntatt fra begrensningene, men likevel i realiteten underlagt enkeltpersoners kontroll. Tidligere tallmateriale fra Fiskeridirektoratet viser til at det er få som vil bli berørt på personnivå. Det er dette jeg har vært opptatt av når jeg har reist opp og ned langs kysten de siste ukene.

I dette svaret viser vi hvor mange som vil bli berørt både på personnivå og på selskapsnivå. Tallene både på personnivå og på selskapsnivå viser at det er et fåtall fartøyeiere som disponerer kvotefaktorer over 1 prosent i kystfisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord, og som dermed berøres direkte av regjeringens forslag.

Det har blitt en del oppmerksomhet rundt dette, og de som omfattes av regjeringens forslag har gitt uttrykk for at de er bekymret for hvordan det vil påvirke dem. Regjeringen legger til grunn at det vil gis en form for unntak eller opprettes en overgangsordning for fartøyeiere som på tidspunktet for framleggelsen av denne stortingsmeldingen disponerer kvotefaktorer i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader på over 1 prosent av gruppekvaliteten.

Departementet vil komme tilbake til utformingen av unntak eller overgangsordning etter at Stortinget har behandlet denne meldingen.

Tallmaterialet over viser konsekvensene ved innføring av eierbegrensning både på personnivå og selskapsnivå, slik at Stortinget får et best mulig beslutningsgrunnlag. Om man velger å innføre eierbegrensning på selskapsnivå vil det innebære at noen flere fartøyeiere omfattes, enn om man velger å ha eierbegrensning på personnivå. I begge tilfeller vil det likevel gjelde et fåtall fartøyeiere. Og disse fartøyeierne vil bli ivaretatt gjennom forslaget om

å utforme unntak eller overgangsregler. Forslaget er ikke utformet for å ramme dagens konstellasjoner, men for å sikre et bredt og variert eierskap i årene som kommer.

37) Det vises til at Fiskeridirektoratet har beregnet effekten av forslaget om eierskapsbegrensninger i kystflåten. I meldingen er det åpent hvordan innretningen av begrensningen skal utformes. Dersom Fiskeridirektoratets grunnlag for beregningen legges til grunn, hva er statsrådets anbefaling?

**Svar:** Det vises til svar på spørsmål 35.

38) Kan det stilles ytterligere begrensninger for utenlandske fiskere og minoritetseiere i de ulike gruppene/fiskeriene? Hva er tenkelige utforminger av disse?

**Svar:** Slike begrensninger vil i realiteten innebære en innstramming av nasjonalitetskravet i deltakerloven. Regjeringens politikk er at nasjonalitetskravet i deltakerloven bør ligge fast, og problemstillingene er ikke vurdert i kvotemeldingen.

39) Har statsråden vurdert nasjonalitetsbestemmelser, eventuelt ytterligere norske krav (norsk kunnskap osv.), for åpen gruppe, og for u/15 meter?

**Svar:**

Disse problemstillingene har ikke vært tema i arbeidet med kvotemeldingen.

## **KLIMA OG RÅSTOFFKVALITET**

40) Regjeringen foreslår å videreføre gruppeinndelingen av kvotegrunnlaget i kystfiskeflåten basert på hjemmelslengde, og nedsette en arbeidsgruppe som skal vurdere lasteromsbegrensninger og hvordan det legges til rette for at fartøy bør utformes for å redusere sitt klimaavtrykk og sikre bedre ivaretagelse av råstoffet. Vil en innføring av lasteromsbegrensning og fartøyutforming for å redusere sitt klimaavtrykk og sikre bedre ivaretagelse av råstoffet kunne føre til endring i gruppeinndelingen?

**Svar:**

Regjeringens forslag er at gjeldende gruppeinndeling av kvotegrunnlaget i kystfiskeflåten basert på hjemmelslengde skal videreføres. Det er ikke lagt opp til at eventuelle nye bestemmelser om lasteromsbegrensninger eller andre regler om fartøyutforming skal få konsekvenser for eksisterende gruppeinndeling.

41) I kvotemeldingen skriver regjeringen at den vil videreføre kompensasjonsordningen for CO<sub>2</sub>-avgiften i fiskeflåten. Da ordningen ble innført i 2020, fastslo den daværende regjeringen at "[o]rdningen er ikke ment å være en permanent løsning for fiskeflåten, og det legges opp til at den fases ut over tid", jf. Prop. 1 S (2019-2020). Mener regjeringen at CO<sub>2</sub>-kompensasjonsordningen skal gjøres til en permanent ordning, eller tas det sikte på å avvikle den, slik den opprinnelige intensjonen var - og i tilfelle når?

**Svar:**

Nullutslippsteknologi for fiskeflåten er fortsatt tidlig i utviklingsfasen. CO<sub>2</sub>-avgiften vil ikke fungere etter sin hensikt før det er tilgjengelig grønn teknologi for fiskeflåten og reelle substitutter til fossilt drivstoff. Kompensering av deler av kostnadsbyrden fra CO<sub>2</sub>-avgiften bør derfor vurderes så lenge flåten ikke har reelle muligheter for omstilling, for å forhindre dempet aktivitet i næringen og følgende redusert matproduksjon.

- 42) Hvor stor andel av kompensasjonen for CO<sub>2</sub>-avgift tilfaller henholdsvis kystflåten, havfiskeflåten og kystrekeflåten, og hva er kriteriene for fordeling av kompensasjonen innad i fartøygruppene?

**Svar:**

CO<sub>2</sub>-kompensasjonsordningen administreres av Garantikassen for fiskere. Ved innføring av ordningen beregnet Garantikassen fartøygruppene andel av kompensasjonsmidlene prosentvis på grunnlag av drivstoffbruket for 2019 slik det fordelte seg mellom fartøygruppene det året, og fordelingen ligger fast. Fordelingen er som følger:

Havfiskeflåten: 63,1491512 pst.

Kystfiskeflåten: 30,9235511 pst.

Kyst/Rekeflåten: 5,9272976 pst.

Kompensasjonen utbetales etterskuddsvis og baseres på det enkelte fartøys andel av første-håndsverdien av samlet fangst innenfor sin fartøygruppe.

- 43) Det bes om en oversikt over utslippsutviklingen (evt. utviklingen i drivstofforbruk, hvis det er enklere) i de forskjellige fartøygruppene i fiskeflåten siden Finnmarksmodellen ble innført, for fartøygruppene samlet, per fartøy og per tonn fisk.

**Svar:**

De beste tilgjengelige dataene for drivstofforbruk kommer fra Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten. Her er de nyeste tallene som er tilgjengelige, fra 2021. Lønnsomhetsundersøkelsen baserer seg på tall for fartøy som inngår i populasjonen for lønnsomhetsundersøkelsen. Populasjonen brukt i lønnsomhetsundersøkelsen står for omtrent 90 pst. av fangstenverdien fra fiskeflåten hvert år, og disse tallene gir derfor estimater med god representativitet for flåten. Totalt drivstofforbruk for fiskeflåten og fartøygruppene vil imidlertid være lavere enn det som gjelder for hele fiskeflåten, fordi ikke hele flåten inngår i populasjonen.

Fra tallgrunnlaget til lønnsomhetsundersøkelsen kan jeg oppgi totalt drivstofforbruk for hele populasjonen, og for populasjonen fordelt på flåtegrupper. Ved å dele det totale drivstofforbruket i populasjonen på antall fartøy som inngår i populasjonen, får vi et estimat på gjennomsnittlig drivstofforbruk per fartøy som sannsynligvis er representativt for flåten. Ved å dele det totale drivstofforbruket for populasjonen på mengde tonn i rundvekt som er fangstet

av fartøyene i populasjonen, får vi et estimat av gjennomsnittlig drivstofforbruk per tonn fisk. Her bør det merkes at drivstofforbruket per tonn fangst er svært ulikt mellom fartøygruppene.

Se vedlagt excelark.

- 44) En artikkel i [Nature](#) publisert 17. mars 2021 konkluderte med at utslippene fra bunntråling utgjør opp mot 1,5 mrd. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år, hovedsakelig som følge av oppvirvling av bunnssubstrat. [Ifølge NRK](#), som kontaktet forskerne bak studien, utgjør den norske andelen av disse utslippene omtrent 26 mill. tonn.
- Medfører anslagene i Nature-studien tallene riktighet?
  - Hvilke typer fiskefartøy i den norske fiskeflåten fisker ved hjelp av bunntrål eller annen redskap som påvirker bunnssubstrat?
  - Vil statsråden ta initiativ til å inkludere utslipp fra bunntråling i klimaregnskapet til fiskeflåten?

### Svar:

- Det er per i dag grunn til å tro at anslagene ikke medfører riktighet. Sala har personlig i 2020, i møte med tidligere fiskeri- og sjømatminister Ingebrigtsen, meddelt at studien kun er en modell som må underbygges med fakta om organisk karbon som lagres i ulike typer bunnssubstrat. Dette må antas å variere mye innen havområder (f.eks. mellom bløtbunn og hardbunn) og mellom havområder. Ifølge forskere i Mareano (det statlig finansierte havbunnskartleggingsprogrammet), er det få internasjonale studier som bekrefter hvor mye karbon som lagres i ulike typer havbunn. Hiddink et al publiserte 10. mai 2023 (i Nature) en artikkel med konklusjon om at man har for liten kunnskap om virkning av tråling på havbunnskarbon, at modellen anvendt av Sala bygger på flere feilaktige premisser, og at Salas anslag er overestimert i størrelsesorden 100 -1000 ganger. En kort oppsummering av innsigelser mot Salas anslag kan også leses i Havforskningsinstituttets (HI) rapport 2023-1, kapittel 4.3 ([Ny rapport: Tråling påvirker livet på havbunnen | Havforskningsinstituttet \(hi.no\)](#)), der det også vises til andre artikler (Epstein et al., 2022, Hilborn and Kaiser, 2022, Smeaton and Austin, 2022), som problematiserer Salas tall og metoder. HI oppsummerer med; «*estimatene gitt av Sala et al. (2021) er derfor sannsynligvis for høye*». HI rapporten er en oppdatert oppsummering av status for kunnskap om effekt av norske bunnfiskerier på fiskebestander og økosystemet for øvrig.
- Fiskestrål, rekestrål og snurrevad er de redskapene som påvirker havbunn. Bomstrål er forbudt i norsk sone. Redskapene benyttes av havtrålerflåten, rekestrålere, kystfartøy i forskjellige størrelser. Disse fiskeriene er nærmere beskrevet i HI-rapporten nevnt ovenfor.
- Det har kommet flere vitenskapelige rapporter samt en rapport fra HI med uenighet om både resultatet og flere av premissene og valg av parametre i Salas analyse. Det er derfor ikke verken vitenskapelig konsensus eller tallgrunnlag i denne saken, og utslipp fra remineralisering av sedimenter som følge av bunntråling kan derfor ikke inkluderes i klimaregnskapet til fiskeflåten. Gjennom Mareano vil det i 2024 gjøres noen mindre undersøkelser for å kvantifisere karboninnhold i bunnssubstrat.



45) Det bes om en redegjørelse for hvilke grep regjeringen vurderer å gjennomføre for å øke drivstoffeffektiviteten og redusere klimagassutslipp i fiskeflåten.

**Svar:**

De norske fiskeriene produserer sjømat med et klimaavtrykk som er lavt i forhold til tilvarende matproduksjon på land. Sjømat er derfor del av det grønne skiftet, men det er viktig at næringen bidrar til å redusere klimagassutslippene i tiden som kommer. For å bidra til dette bør statlig avgifts- og reguleringspolitikk stimulere til klimasmarte valg ved drift og fornying av fiskeflåten.

I Norge har fiskeflåten vært fritatt for CO<sub>2</sub>-avgift, men dette fritaket ble opphevet fra og med 1. januar 2020. Det ble samtidig innført en kompensasjonsordning for å bidra til og lette omstillingen som CO<sub>2</sub>-avgiften hadde for næringen. Ordningen administreres av Garantikassen for fiskere, og kompensasjonen gis i forhold til verdien av den fangsten det enkelte fartøy tar, og ikke i forhold til forbruk av drivstoff. Oppheving av fritaket for CO<sub>2</sub> avgift gir derfor incentiver til å redusere forbruk av marin gassolje, enten dette skjer gjennom mer effektiv utnyttelse av drivstoff eller ved å skifte til drivstoffkilder med lavere eller ingen utslipp av klimagasser.

Det er samtidig klart at forbruk av drivstoff i fiskeflåten varierer mellom fartøy, redskapsbruk, fiskerier, fangstområder etc. Regjeringen vurderer derfor nå behovet for å innhente mer detaljerte data om det enkelte fiskefartøys forbruk av drivstoff slik at utslipp av klimagasser kan beregnes for de enkelte fiskerier og den enkelte fangstoperasjon. Dette vil være et nødvendig kunnskapsgrunnlag dersom en skal endre reguleringer med sikte på å redusere utslipp av klimagasser ytterligere.

Ut over dette er det næringen selv som er best egnet til å utvikle teknologi for å øke drivstoffeffektiviteten og redusere utslipp av klimagasser. Regjeringen vil i denne sammenheng vise til det arbeidet som skjer gjennom Grønt Skipsfartsprogram og Grønt Kystfartsprogram. Et av disse går på forretningsbankenes tiltak for å gi «grønne lån» til fartøy som iverksetter tiltak for å redusere forbruk av fossilt drivstoff; [Omstillingsfinansering for den norske havgående fiskeflåten - Grønt Skipsfartsprogram \(grontskipsfartsprogram.no\)](https://grontskipsfartsprogram.no) og et annet på identifisering av tiltak for å øke effektiviteten i bruk av drivstoff og dermed redusere klimagassutslipp; [Tiltak for reduksjon av klimagassutslipp fra fiskeflåten \(website-files.com\)](https://website-files.com). Fiskeflåten er også en del av arbeidet med klimapartnerskap mellom regjeringen og maritim sektor.

46) Gjør regjeringen målrettet arbeid for å utvikle redskapstyper og fiskemetoder som krever lavere energiforbruk enn dagens metoder?

**Svar:**

I det utviklingsarbeidet som regjeringen støtter, har fokuset vært på å få en god selektivitet av hovedarten ved å unngå fangst fisk under minstemålet eller å unngå bifangst av arter som ikke skal beskattes. Videre har det vært arbeidet med å utvikle trålredskapet slik at en unngår

ødelegging av bunnhabitater. Det arbeides nå med et prosjekt som heter *fremtidens trålfiskeri*, der næring, forskning og forvaltning arbeider sammen for å redusere det miljømessige avtrykket, herunder også CO<sub>2</sub>-utslipp. Prosjektet vurderer ulike løsninger som kan redusere eller lette bunnkontakten, hvor en av gevinstene er lavere energiforbruk.

- 47) Avviklingen av Enova-programmet "Batteri i fartøy", som blant annet skulle bidra til omstilling av fiskeflåten, satte ifølge Kystfiskarlaget en stans for samtlige hybrid-/el-prosjekter i kystfiskefartøy. Videre mener Kystfiskarlaget at Enovas planlagte nye støtteprogram til batteri i nullutslippsskip i praksis vil være utilgjengelig for fartøy med hjemmelslengde under 15 meter fordi de foreslåtte kriteriene ikke er tilpasset den minste kystfiskeflåten. Er statsråden enig i Kystfiskarlagets vurdering, og vil regjeringen eventuelt ta initiativ til å tilpasse kriteriene slik at også den minste kystfiskeflåten kan benytte seg av Enovas tilskuddsordning?

**Svar:**

Det foreløpige utkastet til Enova-programmet «Batteri i Nullutslippsskip» tilbyr støtte for å redusere investeringskostnadene i maritime batteriinstallasjoner. Programmet har som formål å gjøre batterielektrofisering mer konkurransedyktig som en teknologi både for energieffektivisering og nullutslipp i skip. Prosjektet arrangeres som en konkurranse, der de prosjektene som er mest kostnadseffektive, rangeres høyest, og prosjektene tildeles støtte frem til rammen for utlysingsrunden er brukt opp. Vi ser at kriteriene er endret og at det legges større vekt på kostnadseffektivitet og konkurranse, men det er vanskelig å forutse om disse kriteriene vil favorisere fartøy med hjemmelslengde under 15 meter eller ikke.

- 48) Hvordan mener statsråden fiskefartøy skal bli mer klimavennlige når det ikke foreligger noen insentiver for det? Det er påpekt i Nærings- og fiskeridepartementets egen rapport "klimatiltak og virkemiddel i fiskeflåten" at legdebegrensningene fører til en suboptimal utforming av fiskefartøy når det gjelder drivstoffeffektivitet. Hvordan skal denne utviklingen endres dersom man ikke åpner for å tilpasse regelverket her? I Danmark bruker man for eksempel "dimensjonstall" hvor hver gruppe har en maksimalsum på lengde x bredde. Gruppen under 15m har slikt dimensjonstall på 100, som gjør at et fartøy på 15m må ha mindre bredde enn 6,7m ( $15 \cdot 6,7 = 100$ ). Noe tilsvarende har vi i Norge for fiske med snurrevad innenfor fjordlinjene hvor man har tatt inn også lasterom (maksimalt 11m lengde, maksimalt 4,5m bredde, og maksimalt 20 m<sup>3</sup> lasterom). Fartøyets vekt er også drivende for forbruk av drivstoff. Har departementet med underliggende etater gjort beregninger på dette området og hvilke vurderinger har man gjort f.eks. i forhold til maksimalt tillatt deplasement?

**Svar:**

Den norske fiskeflåten kan bli mer klimavennlig på flere måter. På kort sikt vil det være gjennom de tilpasninger som gjøres for å utnytte drivstoffet bedre (drivstoffeffektivitet) og på lang sikt ved at erstatningsfartøy har en utforming som gjør at det bruker mindre drivstoff til fremdrift.

Regjeringen er enig i at det er viktig å undersøke om vi har reguleringer som hindrer eller reduserer takten i omstilling til en grønnere fiskeflåte. Der slike finnes, vil det være naturlig å

evaluere bakgrunnen for at bestemmelsen er der, og vurdere konsekvensene av å fjerne eller erstatte bestemmelsen med det som ikke eller i mindre grad hindrer omstilling til en grønnere fiskeflåte.

Ifølge Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse, som beregner lønnsomheten i den delen av fiskeflåten som er mest aktiv, står havfiskeflåten for ca. 75 pst. av drivstofforbruket. De øvrige 25 pst. er fordelt mellom konvensjonell kyst (13 pst.), kystnot (7 pst.) og kystreke-trål (5 pst.).

For havfiskeflåten er det i hovedsak begrensninger på maksimalt lasteromsvolum, men ikke begrensninger i form av meter lengste lengde. For konvensjonell kyst er det, av hensyn til å ha en differensiert fiskeflåte, begrensninger i form av lengste lengde. Som kjent er denne gruppen delt inn i fire lengdegrupper. Hovedregelen er at fartøyeier som ønsker å skifte ut sitt fartøy må gjøre dette med et fartøy innen samme lengdegruppe. Dette setter en begrensning på fartøyenes lengde, men ikke på øvrig utforming av fartøy. Det er med andre ord fullt mulig å bygge et fartøy som er mer klimavennlig innen samme lengdegruppe. Når dette tidvis ikke blir gjort, er det fordi fartøyeier har flere ønsker for sitt fartøy, eksempelvis å ha størst mulig lastekapasitet. Fartøyenes størrelse og utforming kan for øvrig påvirkes av kvotereguleringer, f.eks. ved at graden av overregulering i en hjemmelslengdegruppe reduseres for store fartøy.

I den kvotemeldingen som nå er lagt frem, er det varslet at regjeringen vil se nærmere på de faktiske størrelsesbegrensningene som gjelder for kystfiskefartøy med kvotegrunnlag innenfor de ulike hjemmelslengdegruppene. På den ene siden er det viktig at fartøy har en faktisk størrelse som står i forhold til kvotegrunnlaget. Samtidig skal flåten gis en viss fleksibilitet til å utvikle seg og tilpasse seg ny teknologi, både ut fra økonomiske grunner og av hensyn til klima, og for å sikre at råstoffet blir tatt hånd om på en god måte som kan tilrettelegge for bearbeiding. Regjeringen foreslår derfor at det skal nedsettes en arbeidsgruppe som skal vurdere lasteromsbegrensninger og hvordan legge til rette for en fartøyutforming med redusert klimaavtrykk, og som bedre kan sikre ivaretagelse av råstoffet. Det vil også være naturlig å se på reguleringsparametre som maksimal lengde på fartøy opp mot sjøsikkerhet og regjeringens nullvisjon for omkomne og hardt skadde på sjøen.

49) Har departementet eller de underliggende etater gjort beregninger på hvordan kvotefordeling eller kvoteberegning kan brukes til å skape incentiver for klimatiltak?

**Svar:**

Den stortingsmeldingen som nå er lagt frem, har et sterkt fokus på forutsigbarhet og rettferdig fordeling. Selve fordelingen er i stor grad basert på historisk fordeling av ressursene, men unntak av noen mindre justeringer som er foreslått av regjeringen.

Dersom en skal tildele kvoter på basis av klimatiltak, må disse tas av norsk totalkvote for de enkelte fiskeslag. Hvis det skal gis generelle incentiver på tvers av fartøygrupper, vil det

være naturlig å sette av et kvantum av norsk totalkvote før fordeling på fartøygruppene. Hvis det derimot er spesifikke fartøygrupper tiltakene er rettet mot, vil det være mer naturlig å finansiere disse innenfor denne gruppens gruppekvote.

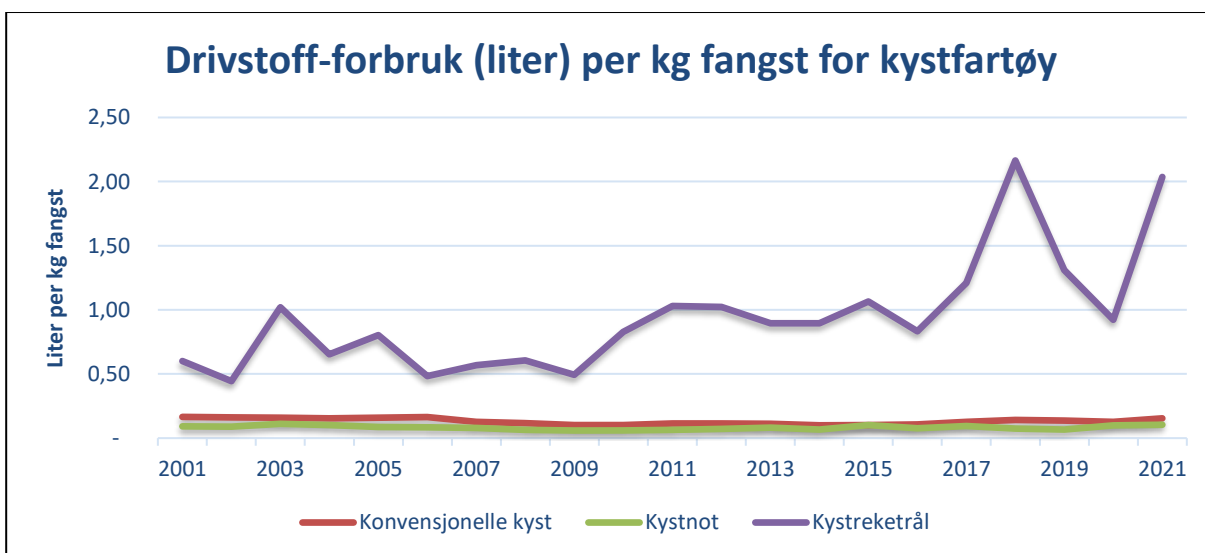
Regjeringen har imidlertid ikke gått inn i denne problematikken i denne stortingsmeldingen, og det vil være behov for et grundig utredningsarbeid dersom en skal benytte ekstravoter som stimulans til klimatiltak. Det må også vurderes om det er kvoter eller økonomiske virkemidler (avgifter eller tilskudd) som vil være det mest treffsikre virkemiddel for å få den utviklingen av fiskeflåten som er ønskelig her.

50) Hvilken flåtegruppe har minst klimautslipp? Det bes om en oversikt/liste.

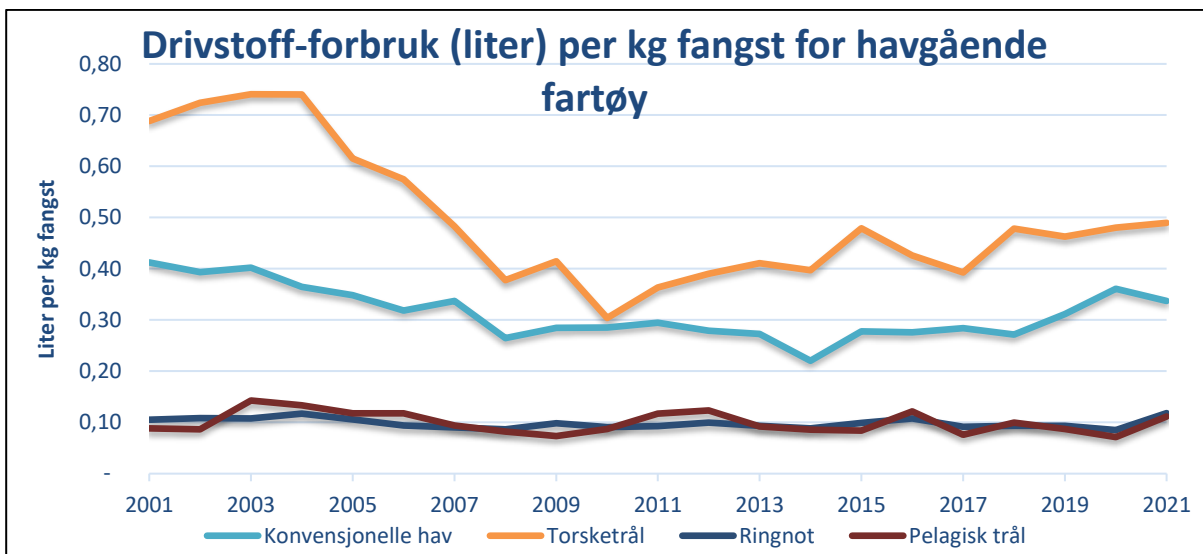
**Svar:**

SINTEF har beregnet klimagassutslipp for 21 norske sjømatprodukter. Den samme metodiske tilnærmingen benyttes for å vurdere et stort antall verdikjeder, fra fiske/oppdrett til grossist. Produktene kommer fra oppdrett av laks og fra fiske etter torsk, sei, hyse, sild, makrell, reker og kongekrabbe. Disse resultatene viser at generelt sett har pelagiske fiskerier de laveste klimagassutslippene, mens produkter fra laks og skalldyr har de høyeste klimagassutslippene. Utslipp fra produkter av torskefisk ble funnet å ligge i et område mellom utslipp fra pelagiske produkter og lakseprodukter.

Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelser samler inn opplysninger om fartøyenes drivstofforbruk, og viser at havfiskeflåten står for ca. 75 pst. av forbruket. De øvrige 25 pst. er fordelt mellom konvensjonell kyst (13 pst.), kystnot (7 pst.) og kystrekeføl (5 pst.).



Figur 1: Drivstoff-forbruk i liter per kg fangst for kystfartøy



Figur 2: Drivstofforbruk i liter per kg fangst for havgående fartøy

Fiskeridirektoratet har også tall for havgående krabbefartøy fra 2015. Dette forbruket ligger høyere enn alle de andre oppgitte fartøygruppene nevnt ovenfor.

Drivstofforbruk per kilo fangst gir et bilde av energieffektiviteten til fartøyene. Drivstofforbruket til fartøyene påvirkes i stor grad av hvor langt fartøyet må gå for å nå fiskefeltet, om det brukes aktive eller passive redskap, hvor tilgjengelig fisken er og om det er et sesong- eller helårsfiske.

51) Hvilket fangstredskap er mest skånsomt for miljøet?

**Svar:**

Norske fiskefartøy utnytter flere fiskebestander, og deler av flåten bruker ulike redskap. Det enkelte fiskeri er i stor grad rettet mot en fiskebestand om gangen, og da er det en målsetting at tildelte fiskekvoter kan fiskes effektivt, at en unngår fangst av fisk under minstemål, uønskede bifangstarter eller at redskapet skader havbunnen. Hvor skånsomt det enkelte redskap er for miljøet vil variere etter hvilket område det fiskes i og hvor dypt i vannsøylen det fiskes.

Fiskeridirektoratet har siden 2009 jobbet med å utvikle oversikter over hvordan det enkelte fiskeredskap påvirker truede fisk og skalldyr, sjøpattedyr og sjøfugl, og om vi har utfordringer med redskapet i form av størrelsesselektivitet, utkast eller bunnpåvirkning. Disse tabellene viser i hvilke områder vi kan ha utfordringer med et gitt fiskeredskap, og ligger tilgjengelig på Fiskeridirektoratets hjemmesider; [Økosystembasert fiskeriforvaltning \(fiskeridir.no\)](https://www.fiskeridir.no/Økosystembasert-fiskeriforvaltning).

## SAMFISKEORDNINGEN/ÅPEN GRUPPE

- 52) Regjeringen vil erstatte dagens mulighet til å samfiske mellom fartøy med samme eier og erstatte dette med en sammenslåingsordning som tillater at eier av to fartøy kan slå sammen kvotegrunnlaget for to fartøy og fiske den samlede kvoten på ett fartøy. Ved innføring av en sammenslåingsordning vil det gi i underkant av 1 200 fartøy mulighet til å slå sammen to fartøys identifikasjonsnummer (ID-kvoter).
- a) Kan en slik «strukturkvoteordning» føre til at det kan bli færre aktive fartøy i denne gruppen?
  - b) Har regjeringen gjort noen vurderinger om utviklingen på kvotepriser ved innføring av en slik «strukturkvoteordning» uten kostnad, slik som ID-kvoteordningen?
  - c) Det er uklart i meldingen hvorvidt pelagisk sektor også omfattes av ID-kvoteordningen, og om den pelagiske flåten under 11/13m får samme muligheter som den konvensjonelle flåten under 11 m. Det bes derfor om en avklaring om hvordan forslaget er ment å forstås for pelagisk sektor.
  - d) Legges det opp til at noen samfiskeordninger skal videreføres?
  - e) Er det eventuelt mulig å inkludere andre deltakerregulerte fiskerier i den nye ID-kvoteordningen?
  - f) Det vil bli utarbeidet nærmere bestemmelser og krav til gjenværende og uttatt fartøy dersom Stortinget vedtar ordningen. Et slikt krav kan være et aktivitetskrav om fiske på andre arter enn torsk for å kunne benytte ordningen. Det bes om en avklaring om hvordan dette skal praktiseres.

### Svar:

- a) Sammenslåingsordningen er en frivillig ordning. Dersom alle krav som settes til en slik ordning oppfylles, vil det kunne føre til at det blir færre aktive fartøy enn det er i dag.
- b) Forutsetningen for å bruke en sammenslåingsordning, er at en eier med to fartøy tilfredsstiller de krav som settes til bruken av ordningen. Mange fartøyeiere er allerede i posisjon til å bruke ordningen. For andre vil bruk av ordningen kreve kjøp av et fartøy nummer to. Denne transaksjonen vil være en avtale mellom kjøper og selger av fartøyet, som vil avhenge av en rekke forhold. Det er sannsynlig at innføringen av en sammenslåingsordning vil gi økte insentiver til flere transaksjoner av fartøy. Dersom etterspørselen er høyere enn tilbudet, vil det kunne gi økt pris på fartøy i denne gruppen.
- c) Det vises til svar på spørsmål 30.
- d) Samfiske kan foregå mellom to fartøy med samme eier, og fartøy med forskjellige eiere. Samfiske mellom samme eier i fisket etter torsk, sei og hyse har Stortinget bestemt at skal avvikles før 2026. Regjeringen har i meldingen ikke lagt til grunn at samfiske mellom to fartøy med ulike eiere skal avvikles.
- e) Når Stortinget har tatt stilling til sammenslåingsordningen, vil departementet vurdere den praktiske innføringen av ordningen og om ordningen skal utvides til også å gjelde pelagiske fiskerier.
- f) Når Stortingets vedtak om ordningen foreligger, vil det bli utarbeidet nærmere bestemmelser og krav til gjenværende og uttatt fartøy. Regjeringen har i meldingen vist til at både hensynet til mulig økonomisk utvikling og medvirkning til å sikre sysselsetting og

bosetning i kystsamfunnene skal være styrende for det videre arbeidet med alle gjenstående praktiske avklaringer. Alle praktiske avklaringer vil være på plass når ordningen innføres, men rekkefølgen bør være slik regjeringen har foreslått i meldingen. Først vedtak, deretter praktiske avklaringer i samarbeid med næringen.

53) Dersom en strukturkvoteordning slik som ID-kvotordningen innføres, så kan dette føre til flere kvoter på færre hender, og være prisdrivende på kvotepris.

- a) Vil dette kunne føre til å øke presset på åpen gruppe?
- b) Kan det innføres adgangsbegrensninger for å delta i åpen gruppe? Dette med hensyn til - reduserte rettigheter ved salg ut fra lukket fiskerier, - likebehandle utenlandske fiskere med krav til bosted eller - ved samtidig deltakelse i lukket fiskeri gjennom lottsystemet
- c) Finnes det andre måter å begrense adgangen til åpen gruppe og sikre at denne er til gunst for rekruttering og aktive fiskere som har sitt hovedvirke i gruppen?

#### **Svar:**

- a) Ved bruk av en sammenslåingsordning skal uttatte fartøy slettes fra merkeregisteret. Transaksjoner i forkant av en søknad om å bruke en sammenslåingsordning kan gjøre at det fartøyet som tas ut, ikke er et godt egnet fartøy for fortsatt drift. Det kan føre til at eldre og uhensiktsmessige fartøy som driver fiske i åpne grupper kan ende opp som det uttatte fartøyet ved bruk av sammenslåingsordningen. I så fall vil det føre til bedre/høyere fartøystandard i åpen gruppe. En slik utvikling kan bidra til bedre sikkerhet, men kan også gi mer fangsteffektive fartøy i åpen gruppe.
- b) Det følger av deltakerloven at departementet bare kan fastsette reglene om hvem som kan delta i åpen gruppe, for ett år om gangen. Disse reglene er derfor gjenstand for en årlig skriftlig høring, og departementet gjør regelmessig endringer innenfor rammene som deltakerloven setter. Regulering av deltakelsen i åpen gruppe er ikke tema i kvotemeldingen.
- c) Reglene om deltakelse i åpen gruppe kan fastsettes på ulike måter, så lenge det skjer innenfor de rammene som deltakerloven setter. Regulering av deltakelsen i åpen gruppe har ikke vært vurdert i kvotemeldingen.

#### **ANDRE SPØRSMÅL**

54) I Stortingsbehandlingen av kvotemelding 1, ble det vedtatt mulighet til oppsplitting av kvotepakker og innføring av kvoteutvekslingsordninger for i større grad utnytte fiskeriene optimalt. Ved lave kvotegrunnlag innenfor enkelte fiskearter så kan det være hensiktsmessig av økonomiske og miljømessige grunner at kvoteandeler fiskes av ett fartøy, istedenfor flere fartøy. Dette er ikke med i regjeringens forslag til tiltak. Kan det innenfor rammene av dagens system innføres et kvotebytte/kvotesamarbeid for å utnytte fiskeriene optimalt?

**Svar:**

Det foreslås ikke å utvide bruken av mulige kvotesamarbeidsordninger ut over at regjeringen foreslår å videreføre leiefartøyordningen og å innføre en sammenslåingsordning for fartøy under 11 meter som fisker torsk, sei og hyse nord for 62 grader nord.

- 55) Den såkalte forvaltningsregelen slår fast at kvoten for torsk i Barentshavet ikke skal øke eller minke med mer enn 20 prosent fra ett år til det neste. Havforskningsinstituttets forskningsdirektør Geir Huse har sagt til NRK at faglige råd tilsier at kvoten burde vært redusert mer, jf. [NRK 17. juli 2023](#). Nylig uttalte statsminister Støre til [Fiskeribladet](#) at torsk kvotene kanskje burde vært redusert mer enn 20 prosent. Er statsråden enig i dette, og vil hun ta initiativ til å endre forvaltningsregelen av hensyn til den nordøstarktiske torskebestanden?

**Svar:**

Forvaltningsregelen skal sikre høyest mulig bærekraftig og stabilt langtidsutbytte ved å ta hensyn til kunnskapen om bestandens tilstand og utvikling. Begrensning på årlig endring er på sin side ment å sikre en viss forutsigbarhet og stabilitet både for fartøysiden og for land-siden, ved at begrensningen reduserer variasjonene i kvotene fra år til år. Bearbeidingsutvalget påpekte at store variasjoner er utfordrende for sjømatindustrien, som hvert år kan måtte rigge om produksjonen etter hvor store mengder råstoff de regner med å få tak i, og foreslo en strammere regel, med begrensning på 10 pst. endring fra ett år til det neste. Dette er omtalt og vurdert i kap 9.4.1 i meldingen.

Det vil alltid kunne være slik at kvoterådet uten begrensningsklausul ville ha blitt lavere (eller høyere) enn kvoterådet med begrensningsklausul, jf. uttalelsen fra HI som det er vist til i spørsmålet. Som også Havforskningsinstituttet er på det rene med, er høstingsregelen med slik klausul imidlertid evaluert av ICES, Det internasjonale rådet for havforskning, og funnet å være føre var.

Forvaltningsregelen fastsettes av Norge og Russland sammen i Den blandede norsk-russiske fiskerikommisjonen. I 2016 ble ulike varianter av høstingsregelen for torsk evaluert av ICES og partene vedtok på kommisjonsmøtet samme år en ny forvaltningsregel på maksimalt 20 pst. endring av totalkvote fra ett år til neste. I 2021 vedtok Norge og Russland å videreføre forvaltningsregelen for fem nye år, til og med 2026. Det vil i god tid før kommisjonsmøtet i 2026 bli satt i gang en vurdering av om Norge bør foreslå endringer i forvaltningsregelen.

Utvikling i bestandsdynamikken bør være styrende for hvilken prosent som settes, dersom man viderefører en stabilitetsklausul. Selv om bestandsutviklingen har en nedadgående kurve, er torskebestanden og uttaket fortsatt innenfor forsvarlige biologiske rammer. Dersom bestanden faller under et visst nivå, gjelder ikke lenger avgrensningen på maksimalt 20 pst. endring i kvoten fra et år til et annet.

- 56) Jf. spørsmålet over: Fins det tilsvarende begrensninger for endring av kvotestørrelser for andre arter? I tilfelle: Hvilke?



**Svar:**

En slik begrensning i årlige endringer er vanlig i moderne høstingsregler, om enn ikke nødvendig. I forvaltningsregelen for nordøstarktisk hyse er det en lignende begrensning om maksimalt 25 pst. endring i totalkvote fra et år til et annet. Dersom bestanden kommer ned under et visst nivå, vil man også her gå bort fra avgrensningen.

Man har i dag også en høstingsregel med stabilitetsklausuler for sei nord for 62°N. Maksimal endring i kvote skal være 15 pst., og fiskeridødeligheten skal reduseres dersom gytebestanden faller under et visst nivå. Med fiskeridødelighet menes den dødelighet i bestanden som kommer av fiske. Den uttrykkes gjerne som F og et tall, for eksempel F0,4.

Også for norsk vårgytende sild har man en høstingsregel med stabilitetsklausul. Totalkvoten reduseres ikke med mer enn 20 pst. fra ett år til neste. Dersom gytebestanden faller under et visst nivå, så reduseres fiskeridødeligheten, og begrensningen på maks 20 pst. reduksjon faller bort.

Man har høstingsregel for kolmule som også inneholder en stabilitetsklausul hvor kvoten kan reduseres med maks 20 pst. og øke med maks 25 pst. Også her reduseres fiskeridødeligheten ytterligere dersom gytebestanden faller under et visst nivå. Her er det også slik at begrensningen faller bort dersom kvoterådet øker svært mye.

57) Hvilke konsekvenser antas det å ha for landindustrien at man tar avsetningen til åpen gruppe fra toppen, og at man gjeninnfører trålstigen?

**Svar:**

Vi antar at konsekvensene for sjømatindustrien ved å ta avsetningen til åpen gruppe fra toppen og gjeninnføre trålstigen vil være små. I trålstigen får trålgruppen en høyere andel av totalkvoten ved høyere kvotenivå av torsk i nord, mens fartøy som fisker med konvensjonelle redskap får en høyere andel av kvoten med lavere kvotenivå. Grepene som gjøres i meldingen, vil føre til at fartøy som fisker med konvensjonelle redskap får styrket sitt kvotegrunnlag noe i forhold til trålgruppen.

Sjømatindustrien er mangfoldig. Om industrien er tjent med at en større andel av torsk-kvoten går til trålgruppen eller til konvensjonelle fartøy, vil variere mellom ulike sektorer og bedrifter. Hvitfiskindustrien bruker i stor grad ferskt råstoff fra den konvensjonelle kystflåten i sin produksjon, og grepene som gjøres vil trolig kunne bidra til økt tilgang til ferskt råstoff for denne delen av industrien. Det er verdt å nevne at klippfiskindustrien bruker mye fryst råstoff i sin produksjon, og at deres tilgang på råstoff på samme måte derfor kan reduseres noe. Økt tilgang på råstoff er likevel ikke ensbetydende med mer bearbeiding, det er tilgangen og kvaliteten på råstoffet og etterspørselen i markedet som bestemmer hva industrien produserer. Ferskpakket og ubearbeidet skrei har for eksempel vært et produkt som har gitt god avkastning for den enkelte bedrift. Selv om konvensjonelle fartøy vil få styrket sitt kvote-

grunnlag noe i forhold til trålgruppen, så har ikke disse fartøyene pleid å ta hele gruppekvoten av blant annet sei og hyse. Dette kvantumet vil trolig bli refordelt til trålflåten mot slutten av året, slik at endringene i råstofftilgang trolig blir små.

58) Hvilke forskningsprosjekter kjenner regjeringen til med mål om å øke bearbeidingen, herunder forskning på bruk av fryst råstoff?

Se vedlegg for en oversikt over forskningsprosjekter fra Nofima og FHF.

59) Hvilke reklamasjonsregler gjelder for de ulike salgslagene?

**Svar:**

Reklamasjonsregler fastsettes av hvert enkelt salgslag for sin markeds plass etter fullmakt gitt i fiskesalgslova, jf. § 10. Råfisklaget, Surofi og VNF har likelydende reklamasjonsregler med avskjæringsfrist på 24 timer for ferskt råstoff og 21 dager for fryst råstoff (Råfisklagets forretningsregler §§ 19-23, Surofis forretningsregler kapittel 4 og VNFs forretningsregler §§ 19-23). Fiskehav har fastsatt i sine forretningsregler at «[s]kjulte mangler ved levering skal reklameres overfor leverandør straks etter at mangelen er konstatert» (forretningsreglene § 5 bokstav e). Sildelaget har også i sine forretningsregler fastsatt at kjøper skal reklamere overfor leverandør straks mangelen er kjent eller burde ha vært kjent for kjøper (forretningsregler § 15.6).

60) Er det ulik praksis mellom salgslagene med hensyn til å stille krav om fordringer, eller stiller alle salgslagene krav om at kjøpere må stille sikkerhet for sine kjøp?

**Svar:**

Alle salgslag stiller krav om at kjøpere må stille sikkerhet for sine kjøp (Råfisklagets forretningsregler § 10, Surofis forretningsregler § 15, VNFs forretningsregler § 10, Fiskehavs forretningsregler § 5 bokstav b, Sildelagets forretningsregler § 17.4).

61) Hvilke forslag til proporsjonale krav om å fiske tilgjengelig kvote av det enkelte fartøys tilgjengelige kvoter ser departementet kan være hensiktsmessig for å redusere refordeling og sikre at de norske kvotene fiskes? Hvor ofte, mellom hvilke grupper og på hvilke arter er refordeling brukt de senere årene for å sikre at de ulike norske totalkvotene fiskes?

**Svar:**

Refordeling kan skje både innad i en reguleringsgruppe og mellom ulike reguleringsgrupper i et fiskeri. Slik spørsmålet er formulert, antar jeg at det primært omfatter refordeling mellom reguleringsgrupper. Jeg vil innledningsvis gå gjennom noen av de virkemidlene forvaltningen benytter for å legge til rette for at norsk totalkvote blir fisket. Deretter vil jeg gå nærmere inn på refordeling. Det er omfattende å gi en detaljert oversikt ettersom det er mange fiskerier og reguleringsgrupper. Jeg har tatt for meg de viktigste artene og i hovedsak undersøkt overordnede reguleringsgrupper som not, trål og konvensjonelle fartøy og kyst og havfiskeflåten.

Myndighetene benytter ulike virkemidler for å tilrettelegge for full utnyttelse av totalkvotene. Det tas hensyn til forventet kvoteutnyttelse i den initiale tildelingen av kvoter innad i en gruppe. I mange tilfeller tildeles det maksimalkvoter på fartøynivå der summen av disse er høyere enn gruppens kvote. Dette fordi man forventer at en del fartøy i gruppen har lav kvoteutnyttelse og tilrettelegger for at andre fartøy kan kompensere for dette. I noen tilfeller kan maksimalkvotene hensynta at det forventes underutnyttelse av andre gruppers kvote. Dersom man ser at utviklingen ikke blir som forventet, men at det eksempelvis fiskes mindre enn forventet innad i en gruppe eller i andre grupper kan det gjøres refordelinger i løpet av året. Dette gjøres i tett dialog med næringsorganisasjonene, delvis da dette kan ha fordelingsimplikasjoner. Ettersom det benyttes flere virkemidler, kan det være komplisert å identifisere eksplisitte refordelinger mellom grupper.

Også kvotefleksibilitetsordningene kan medføre overføringer mellom grupper. Dersom det gjenstår mer enn 10 pst. av gruppekvoten ved årsskiftet, vil det overskytende som hovedregel overføres til alle grupper det påfølgende året etter de gjeldende fordelingsnøkene. Det er svært komplekst å vurdere nettoeffekten av disse, ettersom det også er regler når en gruppe har overutnyttet sin gruppekvote ut over 10 pst.

Oppsummert er det i hovedsak i hyse- og seifisket i nord der det jevnlig er refordelt mellom grupper for at totalkvoten skal utnyttes best mulig:

- For hyse er det primært omfordelt fra konvensjonell gruppe til trålgruppen. I 2021 og 2022 ble dette gjort for alle konvensjonelle fartøy, inklusiv konvensjonelle havfiskefartøy. I 2023 ble det refordelt fra de konvensjonelle kystgruppene til både trålgruppen og konvensjonelle havfiskefartøy.
- For sei i nord er det primært fordelingen mellom grupper innad i kystfiskeflåten som avviker fra forskriftskvotene. Åpen gruppe og lukket gruppe med hjemmelslengde under 11 meter underutnyttet kvotene i 2023 og 2022, og sistnevnte også i 2021. Gruppen 11-14,9 m ble alle de tre årene tillatt å overutnytte sine kvoter for å dekke opp for dette. Gruppene 15-20,9 m og 21-27,9 m overutnyttet sine gruppekvoter ett år hver.
- For sei i sør ble totalkvoten svakt utnyttet av alle hovedgruppene i 2021 og 2022. I 2023 bidro imidlertid overregulering fra årets start og refordelinger til trålgruppene både internt og fra konvensjonelle fartøy til at totalkvoten ble godt utnyttet.
- For makrell har den gruppevise kvoteutnyttelsen generelt vært god, men i de tre siste årene har høye kvoter og redusert adgang til å fiske i britisk sone bidratt til behov for refordelinger innad og mellom grupper. Både i 2021 og 2023 ble det gitt maksimalkvote-t tillegg i alle grupper for at totalkvoten skulle utnyttes. I 2021 hadde både SUK- og kystgruppen mer enn 10 pst. gjenstående kvoter, men den norske kvoten ble utnyttet innenfor kvotefleksibilitetsadgangen. I 2023 hadde både SUK- og ringnotgruppen mer enn 10 pst. gjenstående og den norske kvoten ble svakt utnyttet. Kystgruppen hadde bare en liten overutnyttelse av sine gruppekvoter. På grunn av kvotefleksibilitetsadgang på gruppe og fartøynivå samt at det kan bestemmes å tillate å overføre mer enn 10 pst. på gruppenivå, er det vanskelig å si om dette har medført noen reelle overføringer mellom gruppene.

Det er ikke helt klart hvordan spørsmålet skal forstås, herunder begrepet «proporsjonale krav». Også vurderingen av hensiktsmessighet er vanskelig, da dette krever avveininger mellom ulike mål og komplekse vurderinger av konsekvensene av ulike krav.

Behovet for overregulering og refordelinger oppstår i stor grad som følge av at gruppen som helhet ikke utnytter kvotene den tildeles. Bakgrunnen for fordelingen mellom gruppene er typisk kompromisser i Norges Fiskarlag, som trolig var rimelig i tråd med gruppenes faktiske fiske på vedtakstidspunktet. Over tid kan det ha blitt mindre attraktivt for enkelte fartøy å utnytte enkelte arter, og det har oppstått underutnyttelse av gruppekvoter.

Et alternativ som kan redusere behovet for refordeling kan dermed være å endre på fordelingen mellom gruppene, og bringe den mer i samsvar med de senere årenes faktiske fiske. Innad i en gruppe kunne det være aktuelt å omfordele kvotefaktorer mellom fartøyene slik at de samsvarer bedre med faktisk fiske. Til en viss grad kan strukturkvoteordningen benyttes for å oppnå dette, men verdien av de aktuelle kvotene er relativt liten og medfører trolig at det er liten interesse for å gjøre slike transaksjoner.

I dag tilrettelegges det i hovedsak slik at fartøy kan gjøre individuelle valg av kvoteutnyttelse. Dette bidrar til at de mest effektive fartøyene og de som opplever god lønnsomhet i det aktuelle fiskeriet utnytter artene der det overreguleres eller refordelles. Eventuelle krav til at fartøy utnytter en gitt andel av sin kvote vil kunne medføre redusert total nytte. Fartøyene har også svært ulike forutsetninger for å drive ulike fiskeri, eksempelvis både kunnskap, geografisk område og tekniske forhold.

Fiskeridirektoratet opplever dagens praksis med refordelinger for å sikre utnyttelse av totalkvoten som et relativt effektivt og fleksibelt virkemiddel. Fiskeridirektoratet innhenter som nevnt synspunkter fra næringens organisasjoner i forkant av beslutning om refordeling. Dette fordi refordeling kan ha fordelingsmessige implikasjoner.

62) Hvilke ikke-tarrifære tiltak kan iverksettes eller forsterkes for å bedre eksportmulighetene for norsk sjømat?

**Svar:**

For sjømatnæringen er det særlig veterinære krav i importland utenfor EØS-området som kan virke hindrende på eksportmulighetene. Norske myndigheter, inkludert Mattilsynet, må derfor fortsette arbeidet mot myndighetene i viktige markeder for å legge til rette for eksport, herunder gjennom forhandlinger om bilaterale avtaler og bestemmelser i helsesertifikater. Videre vil effektivisering av utstedelsen av eksportsertifikater, herunder elektroniske sertifikater, gjøre det enklere å eksportere.

63) Det vises til nybyggingsordningen og regjeringens konklusjoner.

- a) Hva er gjennomsnittlig (typisk) byggetid innen ulike grupper?
- b) Hvilke tiltak kan iverksettes for å gi enbåtsrederi like muligheter som flerbåtsrederi?
- c) Vil det være hensiktsmessig å ha ulik tidslengde etter ulike byggr?

**Svar:**

- a) Vi har ikke en oversikt over gjennomsnittlig byggetid for ulike grupper, men det ligger i sakens natur at større fartøy krever mer byggetid enn små. Regjeringen har i kvotemeldingen kap. 3.4.3 uttrykt forståelse for at deler av næringen ønsker at den maksimale tidslengden på 2 år utvides for større fartøy, men har likevel etter en helhetsvurdering kommet til at toårgrensen bør ligge fast.
- b) Det aktuelle regelverket er det samme for enbåtsrederier og flerbåtsrederier, og slik mener jeg det fortsatt bør være. For et rederi vil det likevel alltid være noen praktiske fordeler ved å disponere flere båter, for eksempel vil det kunne gi større valgmuligheter, men jeg ser ikke at dette i seg selv er en god grunn til å endre regelverket i enbåtsrederiers favør.
- c) Regjeringens forslag er at den maksimale varigheten på 2 år skal gjelde for alle fartøygrupper. Dette betyr ikke at alle leiefartøytillatelser har samme varighet, da den enkelte tillatelsen fastsettes etter en konkret skjønnsmessig vurdering av den enkelte søknad og uansett aldri for en lengre tidsperiode enn nybyggskontraktens varighet.

64) Hvilke problemstillinger er det som må belyses gjennom et utvalg, før man vurderer om kvoteprisene skal offentliggjøres?

**Svar:**

Kvotepriser avtales mellom private parter uten at det offentlige er direkte involvert. Offentliggjøring reiser derfor en rekke spørsmål som bør utredes av en arbeidsgruppe før en ordning for registrering og offentliggjøring kan utformes. Hvordan skal man for eksempel forholde seg til taushetsbelagte opplysninger mellom private aktører? Skal kvoteprisene offentliggjøres på aggregert nivå? Trenger man lovhjemmel for å pålegge aktørene å oppgi kvotepriser for offentliggjøring? Hvilke mothensyn gjør seg i tilfelle gjeldende?

65) I kvotemeldingen fra regjeringen Solberg var det gjort beregninger på hvor stor andel av norsk TAC åpen gruppe burde ha på historisk grunnlag. Det ble konkludert med 6,12 pst. fra toppen som sats. Beregningen ble gjort på en tid der de foregående år var svært høye kvoter og trålstigen sto på maks. Å videreføre samme sats (6,12 pst.) vil føre til at åpen gruppe nå vil kunne få dårligere uttelling sammenliknet med perioder hvor trålgruppens andel er lavere. Stemmer dette?

**Svar:**

Det finnes ikke noe entydig svar på når åpen gruppe kommer dårligere eller bedre ut ved å ha en fast andel på 6,12 pst. av totalkvoten versus å være en del av konvensjonell gruppe under trålstigen. Det vil være avhengig av både kvotenivå og størrelsen på de andre avsetningene som tas fra toppen. Når trålstigen ble benyttet, har praksis vært å trekke fra avsetningene fra toppen før fordeling mellom trål og konvensjonell gruppe. Selv om totalkvoten var høy og trålstigen på maks i referanseperioden (2011-2017) for fast andel på 6,12 pst., var ikke åpen gruppes andel spesielt høy disse årene (se tabell i svar på spørsmål 19). Særlig i årene før 2008 var åpen gruppes andel større selv om totalkvoten var mindre, og da var også kvantum til avsetninger tatt fra toppen betydelig mindre enn i senere år.

66) Under framleggelsen av meldingen påpekte statsråden at regjeringen vil komme tilbake til trålflåten ved en senere anledning, begrunnet i at strukturkvotene har lenger tidsbegrensning i dette flåteleddet. Likevel foreslår statsråden at fordelingen mellom trål og kyst skal knesettes. Dermed inviteres Stortinget til å ta stilling til trålflåtens omfang, og beslutninger knyttet til fordeling av strukturgevinst i kystflåten vil forvaltningsmessig peke retning for fordeling av trålflåten. Er statsråden enig i denne observasjonen?

**Svar:**

Kvotemeldingen inneholder både forslag til fordeling av kvote for torsk nord for 62 grader nord, og forslag til fordeling av strukturgevinst. Det har vært et bevisst valg å holde disse spørsmålene atskilt i kvotemeldingen.

Forslaget om fordeling av torsk kvoten innebærer en endring av fordelingen av *kvote mellom grupper*. Dette forslaget kan i utgangspunktet gjennomføres relativt raskt dersom Stortinget slutter seg til det.

Forslaget om fordeling av strukturgevinst gjelder fordeling av *kvotefaktorer innad i gruppen* når tidsbegrensningene i strukturkvoteordningene inntreffer fra 2027. Som det er redegjort for i meldingen vil det være behov for at forvaltningen avklarer en del spørsmål etter at Stortinget har tatt stilling til de overordnede prinsippene. Dette forslaget vil derfor ikke kunne gjennomføres like raskt som forslaget om fordeling av torsk kvoten.

Forslagene om fordeling av kvote og fordeling av strukturgevinst er ikke innbyrdes avhengig av hverandre og vil kunne gjennomføres på ulike tidspunkt.

- 67) Regjeringen foreslår på flere sentrale områder at det skal nedsettes arbeidsgrupper som skal vurdere ulike saker, men status til dette arbeidet er uklart.
- d) Hvem nedsetter arbeidsgruppene?
  - e) Hvem skal de rapportere til?
  - f) Er det riktig forstått at Stortinget vil motta regjeringens konklusjoner som forslag i kjølvannet av dette arbeidet?

**Svar:**

- a) Det vil være Nærings- og fiskeridepartementet som vil ha ansvar for å nedsette arbeidsgrupper der det er nødvendig for å følge opp Stortingets vedtak.
- b) Arbeidsgruppene vil gi sine råd til Nærings- og fiskeridepartementet.
- c) Det foreslås ikke i meldingen at arbeidsgrupper nedsatt som følge av de vedtak som er gjort i Stortinget som følge av behandlingen av kvotemeldingen, skal følges opp med en egen sak til Stortinget.

68) Enkelte steder i meldingen sier regjeringen at det kan vurderes ulike aktivitetskrav i fiskeriene, som for eksempel fiske på andre arter enn torsk. Kan statsråden beskrive

hvilke deler av fiskeriene dette kan være aktuelt for, og hvordan et slikt aktivitetskrav kan tenkes utformet?

**Svar:**

Det vises her til svar på spørsmål 52 f.

Med hilsen



Cecilie Terese Myrseth

Adresseliste

Hilde Markhus  
Stortingets  
næringskomité