

Vår ref.:GOS/HRJ

Vår dato: 15. januar 2003

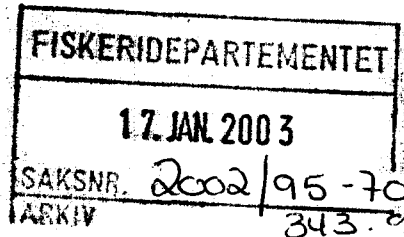
Deres ref: 2002/95

Deres dato: 07.08.02

Fiskeridepartementet
Pb 8118 Dep
0032 Oslo

GML

**NORGES
KYSTFISKARLAG**



*TE 3/2-03
GML*

Forslag til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning – høringsuttalelse

Det vises til mottatt høringsnotat.

Landsmøtet i Norges Kystfiskarlag 6.-7. desember 2002 har behandlet spørsmålet om fremtidig struktur i fiskeflåten. Dette på bakgrunn av Fiskeridepartementets fremlagte høringsforslag om innføring av spesielle kvoteordninger, samt om innføring av strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy.

Vedlagt følger utskrift av landsmøtets vedtak med saksframlegg. Denne er å anse som Norges Kystfiskarlags høringsuttalelse til departementets forslag om innføring av spesielle kvoteordninger av 7. august 2002.

Norges Kystfiskarlag har lansert forslag om innføring av en utvidet samlekvotemodell som alternativ til ytterligere strukturering av kystflåten og innføring av et system med omsettelige kvoter og økt kapitalisering av næringen. Det påpekes at også flere partier på Stortinget har etterlyst nærmere konsekvensutredninger, og krevd alternative løsninger utredet, herunder muligheten til å utvide samlekvoteordningen for kystflåten, jf. Norges Kystfiskarlags forslag. Stortinget har videre krevd å få forelagt en nærmere evalueringsmelding om virkningene av de lovendringer som ble gjennomført i forrige stortingsperiode, før endringsforslag i dagens fiskerilover kan realitetsbehandles, jf. Dok 8:14 (2002-2003).

Norges Kystfiskarlag vil i løpet av kort tid legge frem for Fiskeridepartementet en nærmere vurdering av hvordan en utvidelse av samlekvoteordningen i praksis kan gjennomføres.

Det vises for øvrig til Norges Kystfiskarlags høringsuttalelse av 28.10.02 ang. forslag om innføring av strukturavgift (vedlagt).

Med vennlig hilsen
Norges Kystfiskarlag

Geir-Olaf Sørensen

Geir-Olaf Sørensen
Daglig leder

Hilde Rødas Johnsen
Hilde Rødas Johnsen
saksbehandler

Vedlegg

Utskrift av landsmøtesak 11/2002, 07.12.02 - Fremtidig struktur i fiskeflåten:

Saksframlegg:

Fiskeridepartementet har i løpet av høsten fremmet to forslag som vil kunne komme til å få avgjørende betydning for den fremtidige utviklingen i flåtestrukturen. Dette gjelder forslag av 7. august 2002 om innføring av strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy, og forslag om innføring av spesielle kvoteordninger av samme dato.

Departementets hovedbudskapet er å legge til rette for en flåtestruktur med færre og større enheter. Dette hevdes å være nøkkelen til økt lønnsomhet, og eneste løsning for å øke driftsgrunnlaget for de enkelte fartøy. Realiteten dersom forslagene settes ut i live vil være at omsettelige kvoter formelt innføres i Norge. Dette til tross for at Stortinget tidligere har gått klart i mot en slik omsettelighet.

I høringsnotatet av 07. august 2002, side 1, er formålet med innføring av en strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy definert som:

”...å bidra til en fiskeflåte som er tilpasset i forhold til ressursgrunnlaget, og dermed skape grunnlag for lønnsomme enheter i flåten. Fondets virkemiddel vil være å kjøpe ut fiskefartøy, og dermed redusere antall deltakerberettigede i de ulike adgangsregulerte fartøygrupper”.

Det er dermed hevet over en hver tvil at en viktig målsetning med forslaget er å *redusere* antall deltakere i fiskeriene. Endringer i flåtestrukturen vil på denne måten komme til å få stor betydning for samfunnene langs kysten som er avhengige av sysselsettingen i fiskerinæringen. Den enkelte kystfiskers yrkeshverdag, utviklingen i ressursgrunnlaget og råstoffkvaliteten vil også påvirkes.

Forslagene om spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter største lengde, og om strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd fra strukturfondet for fiskeflåten, må ses i sammenheng med innføringen av adgangsbegrensninger innen stadig flere kystfiskeri. Forslagene representerer en videreføring av et reguleringssystem der fiskeressursene og retten til å livberge seg av ressursene i havet i stadig større grad tas fra kystsamfunnene og overføres til enkeltaktører og ”kvotebaroner” på bekostning av fellesskapet, og der bærekraftig forvaltning og oppbygging av bestandene fortsatt kommer i andre rekke.

Gjennom innledninger og debatt på landsmøtet ønsker Norges Kystfiskarlag å få klarlagt hva konsekvensene av et slikt system i praksis vil være, og vi spør;

- **Vil departementets forslag bidra til å trygge ressursene og skape en mer lønnsom fiskerinæring, bedriftsøkonomisk så vel som samfunnsøkonomisk?**
- **Finnes det bedre alternativer for å sikre lønnsomhet, rekruttering, og ikke minst for å styrke ressursgrunnlaget som forutsetning for fremtidig utvikling og vekst i næringen?**

Innspill til debatten.

Det å regulere og forvalte fiskeressurser optimalt, har vist seg å være meget vanskelig. De siste 10 – 25 år har det både nasjonalt og globalt vært lansert og gjennomført utallige reguleringsforsøk. I Norge har det vesentlig vært ressurs hensyn og lønnsomhetskrav som har begrunnet disse reguleringene. Samfunnmessige og sosiale hensyn har også vært lagt til grunn, men disse har blitt tillagt mindre vekt de senere år.

I debatten om hvilke reguleringer som har vært nødvendig, har det deltatt mange interessegrupperinger. Forskjellige grupper av fiskere har alltid stått mot hverandre, ikke minst Norges Kystfiskarlag og Norges Fiskarlag. Forskjellige regioner har hatt ulike interesser og miljøvernere har deltatt. Havforskerne har kommet med til dels motstridende anbefalinger. Til slutt har politikere og byråkrater prøvd å veie forskjellige hensyn og finne fornuftige løsninger. Vi tror dessverre at det i stor grad har vært de forskjellige pressgruppene økonomiske styrke, og adgang til å påvirke, som har vært avgjørende for hvilke løsninger som har blitt valgt.

Fiskerimyndighetene har etter råd fra Norges Fiskarlag lukket de fleste fiskeriene, og fremsatt krav om strukturering av kystflåten. En reduksjon i antall deltakere hevdes å være nøkkelen til økt lønnsomhet, og en nødvendighet for å "tilpasse flåten til ressursgrunnlaget". Siste innspill fra myndighetene er innføring av strukturavgift og legalisering av omsettelige kvoter. Dette sammen med innføring av spesielle kvoteordninger lanseres i dag for fiskere og næring uten at en eneste konsekvensutredning er lagt frem.

I løpet av den siste 12-års perioden er det skapt et forvaltningssystem der rekruttering til fiskerinæringen er i ferd med å bli en umulighet. Som et resultat av dette går gjennomsnittsalderen på norske fiskere stadig opp, og ble høsten 2002 sagt å være passert 50 år. Bosettingen i distriktene og i marginale kystsamfunn går ned, mens antall arbeidsplasser tilknyttet de enkelte fartøy stadig reduseres. "Skipperfiske" er i ferd med å bli et utbredt fenomen. Mange kystfiskere sliter i dag unødige hardt i sin yrkesutøvelse fordi kvotenedgang og reduserte deltakerrettigheter har gjort det umulig å holde et forsvarlig mannskap. Sikkerhetsmessig er dette et faremoment. For sysselsetting og rekruttering er dette et langt større problem enn den "mangelen på fasiliteter" om bord i kystfiskefartøyene, som fiskeriministeren har uttrykt bekymring for.

Antall norske fiskere er i 2002 for første gang i historien under 20.000. Ca 15.000 norske fiskere er forsvunnet ut av næringen siden 1980, 7.000 fartøy likeså. For en fiskerinasjon der fiskeri hevdes å være fremtidsnæring nummer en, burde en slik utvikling gi grunn til alvorlig bekymring. Norges Kystfiskarlag tør påstå at en feilslått fiskeriforvaltning i langt større grad enn teknologisering og moderne samfunnsutvikling, må ta skylden for denne nedgangen. Likevel hevdes det både fra fiskerimyndighetene og fra Norges Fiskarlag at antall deltakere i norske fiskerier fremdeles er for mange, og må reduseres *for å tilpasses ressursgrunnlaget*.

Fokus settes ensidig på antall deltakere, fremfor der man virkelig har mulighet til å påvirke ressursgrunnlaget – nemlig gjennom beskatningsmønsteret. Dette til tross for at man etter 12 år med strenge reguleringer i kystflåten ikke kan vise til positive endringer i ressursgrunnlaget. Dette gjelder ikke minst innenfor fisket etter norsk-artisk torsk som er det fisket som har vært adgangsbegrenset over lengst tid.

Adgangsbegrensninger i kystflåtens fiske etter torsk nord for 62° N ble innført i 1990. Årsaken var bestandssituasjonen av torsk, og målet var å bygge opp torskebestanden.

Kystflåten ble delt i omtrent 2 like store grupper; de med fulle rettigheter Gr. I og de med reduserte rettigheter Gr. II. Det ble stilt krav til tidligere levert torskekquantum, og de som ikke kvalifiserte til Gr. I fikk beskjed om å stå på sidelinjen inntil torskestammen hadde vokst og skulle da få komme inn med fulle rettigheter igjen.

Beregninger av bestandssituasjonen førte til kraftige økninger av torskekvoteutøverne utover 1990-tallet uten at Gr. II fikk delta med fulle rettigheter i torskefiske. Tvert i mot, så opplevde vi at stadig nye og dels strengere adgangsbegrensninger ble innført og førte til at flere fartøy mistet rettighetene til å delta i Gr. I og følgelig ble overført til Gr. II. I tillegg har det vært bortimot umulig å rekruttere nye deltakere til torskefiske med fulle rettigheter.

Dette har medført at Gr. II har vokst i antall og teller nå 5.200 fartøy, mens de med fulle rettigheter i Gr. I har blitt redusert til 2.400 fartøy. I samme periode har torskekvoteutøverne til Gr. II blitt redusert fra 17% i 1991 til 7% i 2002 (andel av norsk totalkvote av torsk).

Det har i de siste årene blitt innført "spesielle kvoteordninger" som enhetskvoter og rederikvoter i havfiskeflåten. Skissert mål har vært å tilpasse flåtekapasiteten til ressursgrunnlaget. Norges Kystfiskarlag har hatt disse sakene på høring og stilt seg negativ. Norges Kystfiskarlag mener at målene ikke har blitt innfridd, tvert imot har det medført enorme investeringer og kapasitetoppbygging i disse flåtegruppene.

Den 3. mai 2001 fikk Fiskeridepartementet hjemmel av Stortinget til å kunne innføre "spesielle kvoteordninger", det vil si frivillige drifts- og strukturordninger også for fiskeflåten under 28 meter.

I følge Fiskeridepartementet er målet for kvoteordninger med hjemmel i saltvannsfiskekvalifikasjonsloven § 5a å "skape et robust reguleringsopplegg som kan møte svingningene i ressursgrunnlaget og inntektsgrunnlaget, og som legger til rette for en positiv utvikling av de ulike fartøygruppene i kystflåten. Reguleringsopplegget må utformes slik at det fremmer, ikke hemmer, kystflåtens muligheter for å takle utfordringene i fremtiden".

Videre hevdes det at "en bakenforliggende premisse for drifts- og strukturordningene er at det er overkapasitet i både kyst- og havfiskeflåten og at overkapasiteten har i de siste årene bidratt til lav lønnsomhet for mange fartøy og mye landligge og dermed lav kapasitetsutnyttelse. Det påstås at overkapasiteten har hatt negative konsekvenser i konkurransen om arbeidskraft og til økonomisk å kunne forsvare nybygg og modernisering".

Norges Kystfiskarlag har rettet en skarp pekefinger mot de investeringene som er foretatt, der det i perioden etter 1995 er foretatt investeringer i nybygg i fiskeflåten på mer enn 8 milliarder kroner. I all hovedsak er det foretatt investeringer i havfiskeflåten og i stor kystflåte. Dette har ført til både større fartøyer og økt kapasitet. En stor del av investeringene er brukt til nybygg som drifter med trålredskaper som beskatter små fisk. Dette kan ikke sies å være bærekraftig. Det er også helt klart at det er dette som er hovedårsaken til lønnsomhetsproblemen i næringen.

De enorme investeringene i havfiskeflåten er også med på å forklare hvorfor kvotene hvert år er blitt satt høyt over forskernes anbefalinger. Erfaringene fra havfiskeflåten gir grunn til å frykte at innføring av lignende ordninger i kystflåten vil medføre økt investeringsnivå og ressurspress også i denne flåtegruppen, noe som er stikk i strid med fiskerimyndighetenes målsettinger.

Kystfiskerne har med sine passive redskaper alltid tatt ansvar for ressursene. Det ønsker vi å fortsette med, men også andre må ta ansvar!

- **- Det må være et overordnet mål for norsk ressursforvaltning at den skal være bærekraftig, både sosialt, økonomisk og biologisk.**

Norges Kystfiskarlag har hele tiden gått imot en reduksjon av kystflåten som driver et bærekraftig fiske etter stor fisk med passive redskaper, all den tid vi har dagens beskatningsmønster i trålfisket. Om lag 80% av ilandbrakt kvantum torsk fanges med trålredskaper, og 70-80% av fisken er små fisk under 2 kilo. Sammenlignet med kystflåtens fiske med for eksempel garn er forholdet motsatt, der 70-80% av torsken som fanges er over 2,5 kilo

Fisket etter hyse og sei med konvensjonelle redskaper har fram til i dag ikke vært adgangsbegrenset. Fiskeridepartementet foreslår nå at det skal innføres adgangsbegrensninger og foreslår i høringsnotatet at det opprettes en ny, felles gruppe I for fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62°N for konvensjonelle fartøy under 28 meter. Forslaget innebærer at gruppekvote for hyse og sei for konvensjonelle fartøy deles på undergrupper, slik det har vært gjort i torskefisket siden 1990 (Gr. I og Gr. II).

Reguleringene av sei- og hysefisket er grelle eksempler på at kystflåten har mistet rettigheter. Fra å være tilnærmet fritt fiske for konvensjonelle redskaper fram til midten av 90-tallet, har fisket de senere år vært åpent bare noen få måneder innenfor små maksimalkvoter. Grunnen til dette er for hysa sin del at det har blitt tillatt for den konvensjonelle flåten over 28m å øke sine fangstandeler av kystkvoten fra 3,4% i 1987 til 39,1% i 1996. På dette grunnlaget hevder knapt 100 store autolinefartøyer en historisk rett til ca. 20% av kystkvoten, noe de også har fått. Dette fører i sin tur til at departementet forsøker å presse 2400 små kystfartøyer ut av hysefisket uten tanke på disses historiske rettigheter.

Seifisket var fram til 1996 regulert ved at det ble avsatt et visst kvantum til fritt fiske med konvensjonelle redskaper. Av den resterende del av totalkvota ble det fastsatt gruppekvote til not og trål. F.o.m. 1997 ble den flåten som fisker med passive redskaper regulert gjennom en maksimalkvoteordning innenfor en gruppekvote. Dette har ført til at seifisket kun har vært åpent noen få måneder innenfor svært små maksimalkvoter. Seifisket ble nærmest fratatt de konvensjonelle kystfartøyene over natta. For å rette opp denne situasjonen er det at departementet forsøker å presse 3000 fartøyer ut av seifisket. Det synes med andre ord å være meget lett å begå overgrep mot de små i næringa. Når det gjelder not og trålflåtens ressursdeleggende fiske etter småsei viser det seg derimot meget vanskelig å innføre begrensninger.

Norges Kystfiskarlag har i den nylig lanserte reguleringsmodell versjon 3 tatt utgangspunkt i at fiskeriallmenningen skal være åpen. Vi forutsetter med andre ord at ressursene tilhører folket som bor og arbeider langs vår langstrakte kyst. Vi mener å ha solid belegg for et slikt syn. Alt fra Magnus Lagabøters lover som ga fisken i havet utenfor til Håløygene, Grunnloven som setter forbud mot store konsentrasjoner av rettigheter, til EUs nærhetsprinsipper som sier at nærhet til ressurser gir rett til disse, støtter opp om dette synet.

Vi minner dessuten om at det både i forbindelse med behandlingen av Deltakerloven og ved behandlingen av forslaget om Enhetskvoteordning fant Næringskomiteen i Stortinget grunn til å presisere følgende:

"Komiteen vil påpeke at fiskeressursene tilhører det norske folk, i fellesskap. Det er derfor i utgangspunktet ingen enkeltpersoner eller enkeltselskaper som kan gis evigvarende eksklusive rettigheter til vederlagsfritt å høste av og tjene på disse ressursene, mens andre stenges ute fra å delta i fisket."

(Innst.O.nr.55(1998-99))

Vi viser også til;

St.mld 93, 1982-83, Om retningslinjer for fiskeripolitikken:

- *Hovedtrekkene i bosettingsmønsteret skal bevares,*
- *Ressursgrunnlaget skal vernes,*
- *Folk skal sikres trygge og gode arbeidsplasser*
- *Den reelle lønnsevnen i fiskerinæringa skal sikres."*

Stortinget har dessuten ved en rekke anledninger vedtatt at fiskeriene skal forvaltes bærekraftig, de skal sikre bosettingen, gi gode arbeidsplasser og lønnsomhet. Ved inngangen til 1990 tallet ser vi at de fire målsettingene er gjentatt, og innledningsvis i strukturmeldingen heter det:

«komiteen er samd i at hovudmålsetjingane i fiskeripolitikken slik dei blir trekte opp i st.meld. nr. 93 for 1982-83, og teke opp att i fleire seinare meldingar, må stå ved lag: vern av ressursane, tryggje busetjinga, sikre trygge og gode arbeidsplassar og auke lønsemda i fiskerinæringa. Komiteen vil streka under at ei berekraftig ressursforvaltning er grunnjevande for fiskeripolitikken, og at dette må være utgangspunktet for utforminga av reguleringane i fiskeria.»

St.meld.nr. 50 (1992-93)

For inngangen til år 2000, med St.meld. nr. 51 1997-98 "Perspektiver på utvikling av norsk fiskerinæring" heter det:

"Fiskeripolitikken skal legge til rette for en lønnsom utvikling av fiskerinæringen. En bærekraftig ressursforvaltning er en forutsetning for å oppnå dette. Gjennom markedsorientering og økt verdiskaping skal næringen bidra til gode arbeidsplasser og bosetting langs kysten" (s.8).

Vi forutsetter også at rettigheter og byrder skal fordeles mest mulig likt mellom fiskerne, men ikke slik at det går for mye ut over det konkurransemomentet som alltid vil være en av drivkreftene i en vellykket næring.

Internasjonale avtaler og deklarasjoner som Havrettstraktaten, FN-avtalen om fiske på vandrende bestander, RIO-erklæringen, Agenda 21 og FAO sin adferdskodeks for ansvarlig fiske gir følgende forpliktelser og anbefalinger:

- Fiskebestandene skal forvaltes innenfor et system der havforskerne definerer et sett av referansepunkter for førevar-forvaltning. Anbefalingene gitt etter disse skal følges av myndighetene.
- Fiskebestandene skal forvaltes slik at de gir størst mulig langtidsutbytte.
- Ressurspolitikken skal være preget av åpenhet. Relevant informasjon skal være tilgjengelig

- Det bør tas spesielle hensyn til kystfiske, småskalafiske og tradisjonelle driftsformer. Statene bør sikre deres rettigheter og tilgang til tradisjonelle fiskefelt.
- Statene bør fremme bruken av selektive redskap

Norges Kystfiskarlag mener derfor at våre interesser i stor grad er sammenfallende med internasjonale avtaler og med det norske Stortings vedtatte fiskeripolitikk.

Norges Kystfiskarlag's reguleringsforslag har i svært liten grad blitt fulgt av myndighetene. Hovedgrunnen til dette synes å være redselen for den åpne allmenningen, og det sosialøkonomiske begrepet "allmenningens tragedie". For å unngå "allmenningens tragedie" er det vanlig å begrense deltagelsen i fisket slik at bare et visst antall fartøy kan delta. Da kan hvert fartøy tildeles kvote på individuell basis. Dette er å betrakte som privatisering av nasjonale ressurser. Mange sosialøkonomer mener at dette er eneste løsningen for å hindre overkapasitet og oppnå en bærekraftig fiskerinæring.

Dersom kvotereguleringer hadde vært den eneste reguleringsformen som var mulig, så hadde dette vært riktig. Imidlertid fins det en mengde andre måter å regulere fisket på. Av uttaksreguleringer kan vi nevne: økning av minstemål, stengning av felt, tidsbegrensninger, havdeling mellom forskjellige bruksarter og fartøykvoter/ evt. maksimalkvoter etter et påmeldingssystem. Kombinert med redskapsreguleringer kan man oppnå svært presise resultater og ikke minst kan man oppnå en mer ressursvennlig fiskerinæring. I tillegg vil innføring av miljøavgifter, innføring av grunnrentebeskatning og ikke minst stopp i subsidieringa av havfiskeflåten redusere overkapasiteten og energisløsinga i næringa. Dersom man ønsker det kan man unngå "allmenningens tragedie" på denne måten.

Dersom man imidlertid ønsker å etablere et adelskap på de norske fiskeressursene så fortsetter man med lukkingen av allmenningen og tildeler særrettigheter til de økonomisk sterkeste.

For Norges Kystfiskarlag er ikke en åpen allmenning et mål i seg selv, det er et middel til å oppnå våre mål. Slik sikrer vi nyrekruttering av kystfiskere, vi kan i stor grad sikre at konkurransen mellom fiskerne blir om å fange mest mulig fisk med minst mulig bruk av kapital og energi, og vi sikrer at verdiskapinga blir fordelt langs kysten. Med andre ord er en åpen allmenning nødvendig for å oppnå optimal verdiskaping og for å opprettholde sysselsetting og bosetting langs kysten.

Vi må bare nok en gang slå fast at våre konkurransefortrinn er nærhet til ressursene, og kystfiskere med gode basiskunnskaper som er i stand til å høste disse med minimal bruk av kapital og energi. Ved å satse på oppbygging av havfiskeflåten saboterer vi våre egne konkurransefortrinn. Hvis vi satser på selektivt fiske, energieffektivitet, god ressursutnyttelse og kapitalbesparelse i innovasjonen vil sannsynligvis svært få være i stand til å konkurrere med den norske fiskerinæringa. Og dersom det skulle vise seg at Norge klarer å innføre en lønnsom, effektiv og samtidig bærekraftig fiskerinæring, som jo kystfisket er, så vil det være en meget god markedsføring for norsk verksteds- og redskapsindustri i utlandet.

Kapasiteten i Kystflåten

Norges Kystfiskarlag vil ikke uten videre godta Fiskeridepartementets påstand om at det er overkapasitet i kystflåten. Det har alltid ligget latent en viss overkapasitet i kystflåten. Denne kapasiteten har blitt aktivisert i år med god tilgjengelighet og når andre forhold har ligget til rette for det.

Norges Kystfiskarlag vil ikke være med på å redusere kapasiteten i den delen av kystflåten som driver et bærekraftig fiske på stor fisk med passive og selektive redskaper og dermed sementere kapasiteten til dagens lave ressursgrunnlag. I følge havforskerne ligger det en enorm framtidig verdiøkning i å endre beskatningsmønsteret. Når det gjelder torsk kan det i følge seksjonsleder Kjell Nedreaas tas ut opptil dobbelt så stort kvantum som dagens. Med dagens kapasitet vil vi få store problemer med å kunne ta opp slike kvantum. Endret beskatningsmønster på torsk vil automatisk få positive følger for hyse, og med et bedret beskatningsmønster på sei, vil vi kunne ta ut langt større kvantum enn tilfellet har vært de siste årene.

Ytterligere adgangsbegrensninger i kystflåten anses derfor overflødige.

Norges Kystfiskarlag har hele tiden påpekt at fiske i kombinasjon med annet arbeid har vært og fremdeles er en nødvendig forutsetning for et aktivt yrkesliv på mange småsteder langs kysten. Det er også et være eller ikke være for mange. Mister man den ene delen av årsinntekten vil situasjonen for mange familier kunne bli katastrofal.

Vi ser heller ingen grunn til at Gruppe II fiskerne skal få redusert sin adgang til å fiske. Gruppens fangstmengde har hittil vært svært beskjeden og har ingen betydning for fiskebestandene. Denne gruppen har dessuten drevet et selektivt og passivt fiske på voksen fisk. Norges Kystfiskarlag anser det derfor som meningsløst å innføre aktivitetskrav for denne gruppen.

Gruppe II's betydning for ressursgrunnlaget og konsekvensen av adgangsbegrensninger

I følge tallmateriale fra Fiskeridirektoratet har Gruppe II i 12-års perioden 1990-2001 fisket og levert i gjennomsnitt 6,26% av norske totalkvoter av torsk. Når det gjelder hyse og sei har den samme flåtegruppen fisket og levert henholdsvis 3,86% og 4,30% i gjennomsnitt. Inkludert i disse tallene er også fangster levert av fritidsfiskere og ungdomskvoter. Norske kvoter totalt er på ca 2.8 mrd tonn, og Gruppe II som teller om lag 5200 fartøy fisker kun om lag 1% av dette. Dette illustrerer at Gruppe II bringer i land svært begrensede fangstmengder. I inneværende år er Gruppe II tildelt kun 7% av norsk torskekvote og likevel med brukbar tilgjengelighet har denne gruppen kunnet holde torskefisket gående halve året.

I den samme perioden har mulighetene for rekruttering til næringen med fulle rettigheter vært nærmest umulig. Eneste mulighet for ungdommer som ønsket å bli fiskere med eget fartøy har vært å delta i Gruppe II. Mange har investert til dels store summer i nytt fartøy og redskaper, men er kun blitt henvist til å fiske i Gruppe II med svært begrensede muligheter.

Det blir i høringsnotatet fremstilt at et hovedproblem i kystflåten er at når tilgjengeligheten på fisk er god og kvotene lave, så får man en flåte med stor overkapasitet.

Det må nødvendigvis bli slik når myndighetene har tillatt milliardinvesteringer i nybygg i stor kystflåte og havfiskeflåte, som i stor grad bidrar til feilbeskatning av fiskeressursene, slik at ressursgrunnlaget ikke vokser. Som det fremgår av høringsnotatet er antall fartøy under 10 meter i Gruppe I torsk redusert fra 1940 til 818 (-58%) i perioden 1990-2000. Totalt er antall fartøy i Gruppe I under 20 meter redusert fra 3325 til 2400 i perioden, mens antall konvensjonelle fartøy over 20 meter har økt fra 206 til 312 i samme tidsrom. Fangsteffektiviteten har økt med hele 109% og 206% i fartøygruppene 20-25m og 25-28m, mens det for gruppen under 10m er en reduksjon på hele 47%. Gruppen 10-15m og 15-20m har en økning på henholdsvis 46% og 26%.

Å innføre adgangsbegrensninger i den små og mellomstore delen av kystfiskeflåten vil kun føre til negative konsekvenser all den tid utviklingen i flåtefornyelse og beskatningsmønster er slik som nå.

Fiskeridepartementet mener at det bør innføres ytterligere adgangsbegrensninger i kystflåten for å unngå ytterligere svekkelse av lønnsomheten og for å kunne innføre drifts- og strukturordninger.

Etter 12 års "feilmedisinering" med stadig strengere reguleringer, og innføring av adgangsbegrensninger i kystflåten samtidig som man har bygd opp kapasiteten i den havgående flåten, mener Norges Kystfiskarlag at tiden er moden for en grundig evaluering av utviklingen i norsk fiskerinæring før videre reguleringsforetak gjennomføres. Skal man øke lønnsomheten i næringa må kostnadene ned, og det vil da etter vårt syn være naturlig å vurdere å trekke inn flere arter og flåtegrupper i et større samlekvoteopplegg. Investeringene vil da bli redusert, en vil få reduserte driftskostnader ved å utnytte naturgitte faktorer, kvaliteten på fisken vil øke og dermed prisen, og man vil kunne få større etterspørsel i markedet. Det vil også ha svært positiv økologisk effekt med at man får mindre stress og dermed redusert uttak av småfisk.

I høringsnotatet innrømmer Fiskeridepartementet at den skrittvis innføringen av adgangsbegrensninger i stadig flere fiskerier de siste ti årene, har resultert i at stadig flere fartøyeiere har følt seg nødt til å delta i flest mulig fiskerier. Enten for å vedlikeholde en deltakeradgang eller så har man følt seg nødt til det for å være på den sikre siden dersom det blir innført adgangsbegrensninger.

Dette har naturlig medført økte investeringer, stress, dårlig kvalitet, lavere pris og svekket lønnsomhet. Norges Kystfiskarlag mener at dette i seg selv burde være god nok grunn til å la være å foreslå innføring av ytterligere adgangsbegrensninger i kystflåten. Man bør heller se på de erfaringene man har gjort seg og forsøke andre løsninger i stedet.

Det påstås i Høringsnotatet at *"I dag har kystflåten i normale år større fangstkapasitet enn hva ressursgrunnlaget tilsier. Dette fører til at flåtens kapitalkostnader er høyere enn hva de kunne ha vært. Ved å redusere antall fartøy antas det at en på sikt også kunne redusere kostnadene knyttet til å drive fiske."*

Utviklingen har i perioden 1990-2001 gått i retning av å redusere den minst kapitalkrevende kystflåten som i tillegg driver et bærekraftig fiske etter voksen fisk med passive og selektive redskaper. I samme periode har det blitt foretatt enorme investeringer i den kapitalintensive store kystflåten og havfiskeflåten. Dette har ført til et forverret beskatningsmønster og økt press på bestandene. Dette har skjedd i en periode hvor målsettingen har vært å bygge opp og trygge fiskebestandene. Vi har dermed fått både økte kostnader og økt fangstkapasitet i disse flåtegruppene.

Norges Kystfiskarlag er ikke enig i påstanden om at kystflåten har større fangstkapasitet enn hva ressursgrunnlaget tilsier i normale år. Vi har etter vår mening hatt svært lite eller ingen normalår etter innføringen av fartøyskvotesystemet. Kystflåtens kvoter og fangstmengder har ligget langt under normalen sett over et litt lengre tidsperspektiv. Vårt mål er å få en bedret beskatning og å bygge opp bestandene i havet og det vil da være helt avgjørende at vi da tar vare på kystflåten, og spesielt den minst kapitalkrevende delen av flåten som driver et bærekraftig fiske.

Fiskeridepartementet innrømmer i høringsnotatet det som Norges Kystfiskarlag hele tiden har hevdet, nemlig; at innføring av strukturordninger i havfiskeflåten har virket motsatt av hva målsettingen var, i og med at kostnadene og kapasiteten har økt.

Det vil derfor etter vår mening virke mot sin hensikt å innføre ytterligere adgangsbegrensninger i kystflåten som fører til at mulighetene til den lønnsomme kystflåten begrenses ytterligere.

I høringsnotatet er det heller ikke foretatt noen form for konsekvensutredninger av å innføre ytterligere adgangsbegrensninger i kystflåten. Verken konsekvensene for den enkelte yrkesutøver - herunder økonomi og fremtidig driftsgrunnlag, den enkelte kystfiskerfamilie, landindustrien, relaterte næringer eller for kystsamfunnene som helhet – herunder sysselsetting og bosetting, er vurdert.

Norges Kystfiskarlag har gjennom vår reguleringsmodell versjon 3 fremsatt gode alternativer til adgangsbegrensning, kondemnering og spesielle kvoteordninger, som i langt større grad vil bidra til å bygge opp et forsvarlig ressursgrunnlag, og skape en tryggere, mer stabil og fleksibel yrkeshverdag for kystfiskerne, uten at en reduksjon av antall kystfiskere og kystfiskefartøy vil være nødvendig. Modellen forutsetter at den norske fiskeriallmenningen skal holdes åpen. Den bygger på FN og FAOs prinsipper om ansvarlig fiske, og støtter opp om de internasjonale avtaler Norge har forpliktet seg til å følge i fiskeriforvaltningen. Modellen klargjør Norges Kystfiskarlags grunnprinsipper for regulering, og ligger til grunn for alle våre anbefalinger i reguleringssspørsmål.

Et av de alternative løsningsforslag som lanseres i modellen er:

Utvidet samlekvotemodell:

Innføring av samlekvoter i gruppe 1 flåten under 15 meter f.o.m reguleringsåret 2002 har gitt mange kystfartøy tilbake mye av den friheten i driften som er gått tapt etter innføringen av fartøykvotesystemet i 1990. Ordningen har også bidratt til å fjerne bifangstproblematikken i de aktuelle fiskeriene som omfattes. Det er videre grunn til å tro at driftskostnadene er blitt redusert. Med dagens fordelingsmønster er det imidlertid klart at ordningen gir svært ulike individuelle utslag for det enkelte fartøy avhengig av fartøystørrelse, mannskap og gjeldsbyrde, og mange opplever derfor dagens modell som et alvorlig tilbakeskritt når det gjelder kvoteomfang og inntjening.

Norges Kystfiskarlag mener det med utgangspunkt i vår reguleringsmodell vil være mulig å utvikle en utvidet samlekvotemodell for kystflåten som innarbeider langt flere fiskeslag, herunder pelagiske arter og eventuelt skalldyr. Modellen kan i tillegg åpne for endringer i kvoteekvivalentstørrelsen, og slik kunne bli et dynamisk instrument for å styre fangsttinningsraten i kystflåten. Forutsatt at det legges til grunn et mer rettferdig og naturlig fordelingsmønster i tråd med vår reguleringsmodell, vil en utvidet samlekvotemodell sikre det enkelte fartøy muligheten til å opprettholde sitt naturlige driftsmønster, redusere investeringsbehovet, hindre eventuell bifangst- og kappfiske problematikk, og øke fartøyets økonomiske driftsgrunnlag. En slik modell vil i tillegg demme opp for dagens adgangsbegrensning av fiskeriene. Den vil samtidig totalt overflødiggjøre de drifts og strukturordninger som Fiskeridepartementet nå arbeider med å innføre i kystflåten.

Norges Kystfiskarlag har lansert ideen for fiskerimyndighetene, og vil med utgangspunkt i reguleringsmodellen arbeide videre med å utarbeide konkrete forslag til hvordan en slik modell kan utformes i praksis.

Oppsummering

En differensiert kystflåte vil være den beste garantist for sysselsetting og bosetting langs kysten. Samtidig vil en biologisk riktig høsting av bestandene gjennom et selektivt fiske på stor fisk langt på vei ta bort behovet for kvotereguleringer og andre adgangsbegrensninger.

Ansvar for fremtidige generasjoner har alltid vært et bærende element i vår kultur. Det har gitt mål og mening til livet. Skal fremtidige generasjoner ha de samme livsmuligheter som vi har, må vi i dag ta hensyn til at naturens bæreevne er begrenset. Hvordan fiskeressursene skal forvaltes og fordeles angår flere enn bare fiskerne.

Norges Kystfiskarlag mener det må være et nasjonalt mål å sørge for et beskatningsmønster som gir optimalt utbytte.

Sannsynlige konsekvenser for kystsamfunnene av en strukturendring mot færre og større enheter:

□ Reduksjon av arbeidsplasser fordi :

- sjøsiden : - færre/større fartøy sysselsetter færre fiskere
- landsiden :- antall landinger minsker.
 - vanskelig å opprettholde dagens antall fiskebruk
 - færre arbeidsplasser spesielt i utkanten

□ Negativ virkning bedriftsøkonomisk

Gjeldsbyrden øker som følge av investeringer i fartøy og kvoter;

- terskelen for å komme inn i næringen høynes
- driftsutgiftene øker
- inntjeningsbehovet øker
- lønnsomheten reduseres
- ”bankeid flåte” (pant i fiskerettigheter)

Overregulering fjernes

- reell kvotegevinst minimal

□ Negativ virkning samfunnsøkonomisk

Få alternative arbeidsmuligheter pr i dag for de som ikke er i fiskerinæringen. Ved gjennomføring av forslaget vil det derfor måtte bli

- arbeidskraftseksport
- økt sentralisering

Som igjen medfører ..

- reduserte inntekter via.....
 - reduksjon i skattbar personinntekt
 - reduksjon i rammetilskudd fra staten
 - reduserte inntekter fra bedrifter som følge av større avskrivninger
- vanskeligere å opprettholde tjenestegrunnlaget
- behov for økte overføringer til kommuner og regioner som følge av egeninntekter

□ **Negativ innvirkning på ressursene**
Kapasitetsoppbygging

- økt ressurspress
- mindre bærekraftig fiskeri

□ **Kvalitetsforringelse**
Kystflåtens fortrinn som leverandør av ferske kvalitetsvarer, og i markedsføringssammenheng forringes

- Norges renommé som leverandør forringes
- tapte eksportinntekter

Sentrale momenter som vil kunne påvirke en slik utvikling:

- ✓ Sammenslåing av flere kvoter på et fartøy gjennom kvoteleie og samarbeidsavtaler betyr at antall fartøy som er i drift til en hver tid, reduseres. Sammenslåing mellom lengdegrupper i en kommune åpner for at de minste og minst ressurskrevende fartøyene vil kunne bli benyttet som tilleggskvoter for større mer ressurseffektive fartøy.
- ✓ Samling av kvoter på færre fartøy betyr at mannskapsbehovet totalt reduseres. Det synes lite realistisk at et fartøy vil drifte med dobbelt mannskap, tross tilleggskvote(r). Skipperfiske vil kunne bli mer utbredt. Resultatet vil bli redusert sysselsetting i flåteleddet, og dermed vanskeligere å få jobb som mannskap - også for ungdom.
- ✓ Nedgang i antall fartøy som følge av struktur- og kondemneringsordninger vil bety ytterligere reduksjon i tilgangen på arbeidsplasser.
- ✓ Reduksjon i antall fiskefartøy vil medføre at antall landinger reduseres. Dagens desentraliserte mottaksstruktur vil bli satt i fare - dermed også en rekke landbaserte arbeidsplasser i distriktene. Reduseres antall fartøy og landinger tilstrekkelig, vil det kunne medføre at grunnlaget for Råfiskloven og omsettingssystemet slik vi i dag kjenner det, brytes ned.
- ✓ Kvoteleie vil selv innen en streng offentlig regulering innebære omsettelige kvoter. Den økonomiske verdien av selve fiskerettigheten vil stige. For å kunne leie kvoter av andre fartøy kreves at leietaker betaler.
- ✓ Kostnadene for å kjøpe seg fartøy med rettigheter vil øke. Dette både som en konsekvens av adgangsbegrensning, og som følge av at det gjennom kvoteleie settes økonomisk verdi på fiskerettighetene. Begge varianter innebærer en investeringsøkning som medfører økt gjeldsbyrde med påfølgende økning i driftsutgiftene for det enkelte fartøy.
- ✓ Ved kjøp av båt med torskerettigheter betales det i dag "uoffisielt" inntil 10-20 kroner ekstra pr kg torskekvote som en konsekvens av at dette fisket ble lukket i 1990. Prisen for en ungdom som ønsker seg inn i torskefisket gjennom kjøp av sjark med kvote er dag oppe i ½ -1 million kroner kun for rettighetene. Med

videre lukking av fiskeriene og åpning for kvoteleie og kvotesamarbeid vil denne kostnadsøkningen bli en realitet i de fleste fiskeri.

- ✓ Økte investerings- og driftsutgifter medfører at ressursrenten pr kg fisk som tas ut av havet (det som netto blir igjen etter at alle faste og variable utgifter er betalt) går ned.
- ✓ I høringsnotatet om driftsordninger forutsetter departementet at overreguleringen fortsatt vil gå ned. Dette vil innebære at den reelle kvotegevinsten ved eventuell kvoteleie blir begrenset.
- ✓ Stikk i strid med departementets målsetninger, står man i fare for å innføre et system der resultatet vil bli *reduisert lønnsomhet* samtidig som kostnadsnivået presses opp til et nivå som vil bidra til å stenge ungdom og andre kapitalsvake
- ✓ grupper ute av næringen, og gjøre banker og investorer til de reelle eierne av fiskeflåten. Ved låneopptak vil bankene kunne ta pant i fiskerettighetene.
- ✓ Verdiøkningen skaper nye problemstillinger tilknyttet generasjonsskifte og arv der kostnadene tilknyttet arveavgift og utbetaling av andre arvinger vil kunne bli til hinder for at ungdom overtar fartøy gjennom generasjonsskifte, slik tradisjonen i alle år har vært.
- ✓ En naturlig konsekvens av at arbeidsplasser forsvinner og terskelen for å komme inn i næringen med fulle kvoterettigheter øker er at bosettingsmønsteret endres. Økt sentralisering er et sannsynlig resultat.
- ✓ Samling av fiskerettigheter på færre og større fartøy vil medføre en reell kapasitetsøkning. Når ressursrenten går ned som følge av økte investeringer/utgifter, må fartøyene for å opprettholde ressursrenten på dagens nivå, fiske mer.
- ✓ Dette, sammen med at det er de mest ressursvennlige fartøyene - de som p.g.a små investeringer gjerne ikke har hatt behov for å utnytte sine kvoter fullt ut for å skape en lønnsom drift, som struktureres vekk eller kan komme til å avgi sine kvoter gjennom leie/kvotesamarbeid, vil medføre økt press på ressursene. Et mindre bærekraftig fiskeri vil bli resultatet.
- ✓ Den kvaliteten som kystflåten med dagens struktur kan levere, er fiskerinæringens største fortrinn i eksportsammenheng. Dette fortrinnet står i fare dersom antallet mindre kystfartøy reduseres.

Erfaringene frem til nå:

- ✓ Departementets forslag er en videreføring av en politikk der hovedfokus rettes mot å redusere antall aktører ut fra et begrenset (statisk) ressursgrunnlag - fremfor å se på hvordan ressursgrunnlaget kan bygges opp og utnyttes mer fornuftig for å gi grunnlag for økt verdiskapning og vekst i kystsamfunnene. Det første er uttrykk for en destruktiv politikk der kystsamfunnene gradvis utarmes. Sistnevnte ville vært en fremtidsrettet politikk som kunne bidratt til vekst og positiv utvikling i de samme samfunnene.

- ✓ Allerede har kystsamfunnene på landsbasis tapt 7.600 kystfiskefartøy med fulle rettigheter og 13.515 fiskere bare siden 1980.
- ✓ I følge Fiskeridepartementets argumentasjon skal færre aktører å dele på være nøkkelen for å oppnå økt lønnsomhet. Likevel er de tradisjonelle kystfartøyenes kvoter redusert med påfølgende reduksjon i sysselsettingen pr fartøy, og torskekvoten som historisk lå på et nivå på 700-800 tusen tonn er i dag godt under halvparten.
- ✓ Havforskernes prognoser viser at et mer forsvarlig beskatningsmønster innen bla. torskefisket kunne gitt milliongevinster på sikt i form av større kvotegrunnlag og økt verdiskapning¹. D.v.s økt sysselsetting. Salgslagets egen statistikk viser at ca
- ✓ 80% av torsken fanget med trålredskaper og levert i Råfisklagets distrikt er under 2,5 kg. Dette er fisk som er så små at den i stor grad ennå ikke har gytt. Statistikken viser samtidig at rundt 80% av den konvensjonelle garnflåtens landinger i samme distrikt består av stor voksen fisk over 2,5 kg.
- ✓ Parallelt med nedbyggingen av kystflåten er det investert rundt 7 milliarder kroner i nye supereffektive havgående fartøy bare siden 1995². Dette som et direkte resultat av de gjennomførte strukturtiltakene i havfiskeflåten som departementet nå fremholder som mal for en strukturering også av kystflåten.
- ✓ I samme periode er det er det bygd 47 nye store kystfiskefartøy (70-90 fot) for en pris av 1,1 milliarder kroner. Dette tilsvarer ca 3-400 arbeidsplasser på havet. Samme beløp investert i konvensjonelle 50-fotinger ville gitt ca 160 fartøy, mens sysselsettingseffekten og bosettingseffekten ville vært fordoblet.
- ✓ Eksempler på feilslått fiskeripolitikk kan hentes fra New Foundland og Island. New Foundland mistet 50 000 innbyggere i løpet av 10 år som følge av krakket i torskebestanden. For å livberge seg måtte de resterende i næringen satse på krabbefiske, basert på ikke omsettelige kvoter. Meldingene fra den Canadiske fiskeriorganisasjonen FFAW er entydige, dette samfunnet ville ikke overlevd i et system med omsettelige kvoter.
- ✓ På Island har innføringen av omsettelige kvoter medført at om lag halvparten av alle islandske fiskerettigheter i dag eies av kun 10 rederi. I følge småbåteierorganisasjonen NASBO tok det kun 44 måneder fra omsettelige kvoter ble tillat, til de største rederiene hadde kjøpt opp rettighetene til 700 av 1043 kystfiskefartøy. Flere kommuner har nå krevd full granskning av det islandske kvotesystemet, og islandske kystfiskere advarer sterkt mot omsettelige kvoter som reguleringsform.

¹ Jf. Havforskningsinstituttet, 2002

² Tall fra Sintef 2001

Vedtak:

- **Landsmøtet i Norges Kystfiskarlag vil på bakgrunn av ovenstående be Fiskeridepartementet trekke tilbake sine strukturforslag inntil det foreligger grundige konsekvensanalyser.**
- **Landsmøtet i Norges Kystfiskarlag krever at det snarest må iverksettes en evaluering av virkningene av den norske fiskeriforvaltningen i tiden etter 1989, der de ulike fiskeripolitiske, miljøpolitiske, næringspolitiske og distriktspolitiske konsekvenser blir vurdert. Hvorvidt forvaltningen har vært bærekraftig – både biologisk, økonomisk og sosialt, og hvorvidt den oppfyller de forutsetninger Stortinget har fastsatt, må være et sentralt spørsmål i vurderingen. Evalueringen må fremlegges Stortinget og i samråd med Stortinget danne grunnlag for valg av fremtidig forvaltningsstrategi.**
- **Inntil en slik evaluering foreligger krever Landsmøtet i Norges Kystfiskarlag at videreutviklingen av dagens forvaltningsstrategi, herunder adgangsbegrensninger og innføring av strukturavgift og spesielle kvoteordninger, legges på is.**
- **I stedet for kun å regulere adgangen til de forskjellige fiskeriene, er det mye viktigere å regulere adferden i fiskeriene. Det er et faktum at fangstkapasiteten i fiskeflåten er for stor. Samtidig er det et faktum at kapasiteten til å drive selektivt fiske etter stor fisk (det vil si bærekraftig høsting av ressursene) er alt for liten. Det er også et faktum at kapasiteten til å ta godt vare på kvaliteten på fisk er for liten.**
- **Norges Kystfiskarlag krever at norske fiskerimyndigheter utreder alternative løsninger til adgangsbegrensning, kondemnering og innføring av spesielle kvoteordninger. Disse må i sterkere grad sikre gode rammevilkår for kystflåten, opprettholdelse av tradisjonelle driftsmønstre, rekruttering, fornyelse og en bærekraftig bestandsforvaltning. Økt kapitalisering, overinvestering og ressurspress i næringen må også hindres. Myndighetene bes herunder vurdere en utvidet samlekvotemodell i tråd med Norges Kystfiskarlags reguleringsmodell.**
- **Norsk fiskerinærings fremtidsmuligheter saboteres ved at Fiskeridepartementet står fast på ressursfordelingen mellom flåtegruppene, og innfører ordninger som vil nedbygge den delen av flåten som driver et bærekraftig fiske.**
- **Kystsamfunnene har ikke råd til å godta et forvaltningsregime som medfører at markedsfordeler, sysselsetting og bosetting settes i fare. Derfor må kystfiskerne og kystsamfunnene stå sammen og si entydig NEI til fiskeridepartementets forslag, og forlange en mer bærekraftig fiskeripolitikk som sikrer vekst både i ressursgrunnlaget og i kystsamfunnene!**

Fiskeridepartementet
Pb 8118 Dep
0032 OSLO**HØRINGSUTTALELSE:****FORSKRIFT FOR STRUKTURAVGIFT OG TILDELING AV KONDEMNERINGS-
TILSKUDD FRA STRUKTURFONDET FOR FISKEFLÅTEN****1. Innledning**

Det vises til mottatt høringsnotat datert 7. august 2002.

Norges Kystfiskarlag ba i brev av 25. september Fiskeridepartementet innvilge utsettelse av høringsfristen frem til 15. januar 2003. Dette fordi det fra Norges Kystfiskarlags side var ønskelig å kunne ta en så viktig og prinsipiell sak opp til bred debatt og demokratisk behandling under organisasjonens landsmøte 6. og 7. desember i år, før endelig vedtak ble fattet.

16.10.02 mottok organisasjonen svar fra Fiskeridepartementet med oppfordring om å forholde seg til den fastsatte høringsfristen. Dette brevet var datert 15.10.02 - *samme dag som høringsfristen utgikk*. Norges Kystfiskarlag har således ikke hatt mulighet til å forholde seg til denne oppfordringen, og beklager sterkt at det presses på for å få gjennomført forslaget allerede fra 1. januar 2003 – uten at alle berørte parter er gitt mulighet til en grundig, demokratisk behandling av saken, og til å vurdere konsekvensene av det fremlagte forslaget. Det påpekes i den forbindelse at Norges Kystfiskarlag som fagorganisasjon for norske kystfiskere i all hovedsak representerer den flåtegruppen som vil bli omfattet av ordningen. Landsmøtets vurdering av forslaget burde derfor vært av interesse for Fiskeridepartementet.

Norges Kystfiskarlag er kjent med at også andre høringsinstanser har bedt om mer tid til å behandle spørsmålet og til å kunne vurdere konsekvensene av en eventuell gjennomføring grundig, herunder Nordland Fylkeskommune.

Norges Kystfiskarlag ser videre behov for å vurdere forslaget om innføring av strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy i sammenheng med Fiskeridepartementets forslag om innføring av ”spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i adgangsbegrensede fiskerier”. Vi beklager derfor at det ikke gis tilstrekkelig tid til å foreta en samlet konsekvensutredning av begge forslagene sett under ett, når det nå presses på for å få førstnevnte innført allerede fra og med neste år, mens den øvrige høringen er utsatt til 15. januar 2003.

2. Åpen høring næringskomiteen 03.10.02

Stortingets næringskomite inviterte 3. oktober til åpen høring om det aktuelle forslaget. På vegne av Norges Kystfiskarlag ga nestleder Paul Jensen, i den forbindelse følgende innspill til saken:

"...Mange av våre spørsmål og innvendinger mot kondemneringsordningen vil være de samme som vi har mot de drifts- og strukturordningene som også foreslås innført. Virkningene av kondemneringsordningene vil også avhenge litt av hvordan drifts- og strukturordningene endelig blir utformet. Departementet sier da også at kondemneringsordningen til en viss grad må sees i sammenheng med de øvrige reguleringsystemene.

Vi hadde derfor forventet at disse ordningene også ville bli gjenstand for stortingshøringer, og at disse høringene ble samkjørt.

...I kapittel 3. og i Vedlegg I. i høringsnotatet gir fiskeridepartementet en beskrivelse av problemene i kystfisket som vi i liten grad kjenner oss igjen i.

Det virker som om at departementet ikke er i stand til å skjelne mellom overkapasitet og overinvestering. Det virker også som om at departementet ikke er tilstrekkelig oppmerksom på at kystflåten er en ytterst lite homogen gruppe, og at det er store variasjoner i fisketilgjengeligheten både geografisk og i tid.

At det blant de forskjellige driftsformene i kystflåten til tider er overkapasitet kan vel alle være enige i. Konsekvensene av denne overkapasiteten varierer imidlertid mye. Mens deler av kystflåten har lave utgifter ved å holde kapasiteten uvirksom har andre så store kapitalutgifter at de ikke klarer å drive lønnsomt.

Litt forenklet kan man si at etter at fartøyskvotene ble innført har det vært 2 forskjellige strategivalg for å oppnå lønnsomhet i kystflåten. En gruppe har valgt kostnadsreduksjoner som strategi for å oppnå lønnsomhet innenfor lave fartøyskvoter. Ved å kombinere lokale kunnskaper med moderne fiskeletings- og navigasjonsutstyr og bruke passive redskaper har det vært mulig å drive lønnsomt selv med lave kvoter. En annen gruppe har valgt å investere for å kunne delta i flest mulig fiskerier og fiske opp kvotene fortest mulig. Som strategi for lønnsomhet har nok dette vært mindre vellykket.

Etter vårt syn har begge disse gruppene kommet i klemme på grunn av de forskjellige reguleringsordningene som har vært forsøkt, men det virker som om at departementet i hovedsak har sett på sistnevnte gruppes problemer når de har lagt premissene til dette høringsnotatet.

For det øvrige næringslivet har myndighetene slått fast at lønnsomhet er den enkelte næringsutøvers ansvar. I fiskerinæringa derimot skal det gis fordeler til de som ikke har klart å drive lønnsomt, gjerne ved å fjerne noen av de som driver lønnsomt.

Det virker også som om at departementet besitter en naiv tro på at det er mulig å skape stabile rammevilkår, vekst i fiskebestandene og en bærekraftig og lønnsom næring ved å sikre stabil fordeling mellom de ulike fartøygruppene og ved kapasitetsnedbygging.

Vi har ingen tro på at dette er mulig å oppnå uten at det viktigste elementet, nemlig beskatningsmønstrer, blir endret. Og da må en også være villig til å prioritere de gruppene

som driver det mest ressursriktige fisket. Dessverre er vi overbevist om at det er nettopp disse som vil kondemneres ut av næringa.

Etter vårt syn kan det være gunstig, både for enkeltaktører og for næringa som helhet at det er en viss overkapasitet. For den enkelte vil vissheten om at man har god kapasitet til å fange en gitt kvote gi en mulighet til å redusere utgiftene, det vil være mulig å satse på selektivt fiske etter stor fisk, det vil gi bedre tid til å ivareta kvaliteten på fisken, det vil være mulig å ta inn tapt fangsttid som følge av sykdom eller havari og det vil føre til en mindre stresset hverdag, og dermed bedre arbeidsmiljø for fiskerne.

For næringa som helhet vil det i en situasjon med overkapasitet være enklere å iverksette tiltak for å endre beskatningsmønsteret og det vil være lettere å innskjerpe f. eks. kvalitetsforskriftene. Overkapasiteten vi har i dag gjør det m.a.o. enklere å sikre en bærekraftig utnyttelse av fellesskapets ressurser i framtida. Men da må vi være villig til å ta i bruk den delen av overkapasiteten som i dag driver mest ressursmessig forsvarlig, og fase ut den mest ressurskadelige overkapasiteten.

Overinvesteringer derimot setter både enkeltaktørene og næringa som helhet i tvangssituasjoner. På oss virker det som om at departementet føler at de befinner seg i en slik tvangssituasjon og leter febrilsk etter nye løsninger. Etter vårt syn minner dette mest om krisemaksimering.

Flåtegruppen mellom 15 og 28m. har i dag en bruttofangst pr. ansatt på ca. 1mill. kr. i gjennomsnitt. Med et slikt fangstgrunnlag burde det være gode muligheter til å oppnå lønnsomhet uten alle de drastiske tiltakene som departementet nå foreslår.

...Dessverre så tror vi at både den skisserte kondemneringsordningen og de foreslåtte drifts- og strukturordningene vil være dårlige løsninger på de problemene næringa strir med.

Erfaringene fra liknende statsfinansierte ordninger i havfiskeflåten viser at kapasiteten heller har økt, og at kapitalinnsatsen og fangstbehovet har økt betydelig.

Det som sannsynligvis vil skje er at de som i dag driver minst intensivt, d.v.s. nedbetalte fartøyer med passive redskaper, vil søke om kondemneringstilskudd. Dersom eierne ønsker å forlate yrket og ingen ønsker eller har råd og de kunnskapene som skal til for å overta fartøyet med rettigheter vil det være mest sannsynlig. I og med at den naturlige rekrutteringen i kystflåten har uteblitt p.g.a. strenge kvotereguleringer de siste 10 – 12 årene, vil de lokale kunnskapene som disse fiskerne har, forsvinne. Denne kondemneringsordninga vil ytterligere forsterke denne tendensen. Dersom denne lokale kunnskapen forsvinner vil det bli vanskeligere å oppnå ei bærekraftig fiskerinæring i framtida.

Enkelte år med stor gytebestand og god tilgjengelighet av torsk langs kysten vil fartøyer som driver med passive redskaper kunne ha overkapasitet i forhold til kvotene, mens i år med mye småfisk og store kvoter vil de ikke makte å ta opp sine kvoter. Mange større kystfartøyer har allerede lagt om til snurrevad for å kunne ta del i fisket etter små loddetorsk på Finnmarkskysten om våren. Dette har ført til et forverret beskatningsmønster, dårligere kvalitet, lavere priser, økte drifts og kapitalutgifter og følgelig dårligere økonomi for næringa som helhet.

At fangstkostnadene pr. kg. fisk reduseres hvis kvotene økes er feil dersom fiskerne må intensivere drifta utover de lokale naturgitte forholdene.

Dersom kapasiteten i kystflåten blir redusert, vil det i år med dårlig tilgjengelighet ikke være mulig å ta opp kvotene med passive redskaper. Resultatet vil da bli at flere legger om til

snurrevad for å kunne ta opp store mengder småfisk, eller at kvotene overføres til større fartøyer. Investeringsbehovet vil øke, driftsutgiftene vil øke og beskatningsmønstrer vil bli ytterligere forverret. Alt vil stride mot departementets øvrige målsettinger.

Det er all grunn til å tro at denne ordninga vil føre til at antall fartøyer vil bli betydelig redusert, samtidig vil gjeldsbyrden øke ved at antallet store og kapitalintensive fartøyer vil øke. Antall arbeidsplasser vil gå ned, terskelen for å rekrutteres inn i næringa vil høynes ved at prisen på rettigheter vil øke.

Dette vil også kunne vanskeliggjøre generasjonsskifte og arv der kostnader tilknyttet arveavgift og utbetaling av andre arvinger vil kunne bli til hinder for at ungdom overtar fartøy gjennom generasjonsskifte, slik tradisjonen i alle år har vært.

Driftsutgiftene vil øke ved at drifta må intensiveres, inntjeningsbehovet vil øke mer enn de frigjorte kvotene fra kondemnerte fartøyer vil gi rom for. Dette fordi fangstkostnadene pr. kg. er større blant de gjenværende fartøyene, samt at prisen pr. kg. vil bli lavere på småfisken som tas opp.

Flere større fartøyer vil sannsynligvis føre til en generell kvalitetsforringelse i og med at disse vil tilbringe mer tid på feltet og fisken vil måtte lagres i lengre tid om bord i fartøyet. Dette vil føre til færre leveranser og reduserte muligheter til å videreutvikle et høykvalitetsmarked som er avhengig av blodfersk fisk.

På landsiden vil dette føre til økt sentralisering og at antall fiskebruk og arbeidsplasser i distriktene går ned. Dette kan slå ut helt vilkårlig.

Til slutt kan vi ende opp med at bankene, med pant i fiskerettighetene, blir de viktigste aktørene i kystfisket. Sannsynligvis vil det være ganske få igjen som vil drive med passive redskaper dersom de ikke makter å ta opp kvotene på denne måten.

Kondemneringsordninga har i mellomtiden tappet næringa for hundrevis av millioner hvor også mannskaper og gruppe 2 har blitt avgiftsbelastet. Disse millionene vil nok i liten grad bli reinvestert til gode for fiskerinæringa.

Det er også en del juridiske konsekvenser som departementet overser i høringsnotatet:

Avgiften som søkes innfordret til strukturfondet kan ikke, ut fra rimelighets-, rettferdighets-, og likhets hensyn, gjelde for både grp.I og grp. II fartøy. Det samme må gjelde havfiskeflåten. Her har imidlertid Fiskebåtredernes forbund godtatt ordninga som ei frivillig ordning. I praksis vil det da kun bli gruppe 2 som ikke kan pålegges å delta i finansieringen av denne ordninga.

Departementet har selv også påpekt skjevheter dersom utenlandske fartøy pålegges avgiften, og lignende avgifter. Dessuten tilsier utviklingen de siste tiår, at det må differensieres mellom de som nyter godt av strukturordningen, og de som ikke gjør det.

SND kan, på grunn av manglende lovhjemmel, ikke tillegges styringen av strukturfondet. Selv om man ut fra økonomiske og effektivitetsmessige hensyn mener at SND likevel skulle styre ordningen, taler sterke reelle hensyn mot.

Hensynet til medbestemmelse som følge av den private autonomi tilsier at det er fiskerne selv, eventuelt deres organisasjoner, som styrer fondet og fordeler midlene. Rimelighet og rettferdighet kan også anføres til støtte for dette synet.

Dersom staten går inn med midler i struktureringsfondet, og dermed gir seg selv hjemmel for å bruke SND som styringsorgan av fondet, vil dette komme i konflikt med internasjonale avtaler som Norge er bundet av. Dette vil igjen kunne medføre sanksjoner overfor Norge.

Siden SND ikke kan brukes som styringsorgan for struktureringsfondet, må det opprettes et eget organ. Representasjonen innen dette organ må være så bred som mulig, og Norges Kystfiskarlag er en naturlig representant som bør ha plass her.

Foruten å organisere mange gruppe II fartøy, er hovedtyngden av faglagets medlemmer fartøy under 15 meter i gruppe I. Dette er den gruppe som kondemnerings- / strukturordningen skal virke overfor.

Foruten faren for skjevheter mht. representasjon er det også viktig å få bredest mulig sammensatt organ for å eliminere eventuelle habilitetsinnsigelser mot Fiskarlagets representasjon i organet.

I forarbeidene, Ot.prp. nr.76, 2001-2002, er det uttalt at det ut fra effektivitetsbetraktninger ikke bør være noen klageadgang.

Norges Kystfiskarlag påpeker at klageadgangen, som bygger på både nasjonale lovregler og ulovfestede prinsipper om god forvaltning, er så prinsipielt viktig i samfunnet i dag at det vil være et grovt overtramp fra myndighetenes side å unnlate denne. (Vi vil videre påpeke at unnlattelse av å gi adgang til klage kan være i strid med Den Europeiske Menneskerettighets konvensjon som Norge har ratifisert, og som gjelder som norsk lov i henhold til den nasjonale menneskerettsloven.)

Det forundrer oss at disse åpenbare motforestillingene i så liten grad tas opp til drøfting i departementets høringsnotat.

Vi vil til slutt si noe om hvilke endringer som må gjøres i kondemneringsordningen for at det skal være mulig for oss å godta den, og også kort nevne noen alternative løsninger, som tar hensyn til hele næringa, og ikke bare tilgodeser de som i dag ikke makter å drive lønnsomt.

For det første er det viktig at en kondemneringsordning målrettes. Det kan skje ved at den overkapasiteten som i dag driver minst bærekraftig først og fremst må søkes redusert. En stor del av kondemneringsmidlene må derfor stilles til rådighet for havfiskefartøyer og trålere. Disse frigjorte kvotene må så overføres til de flåtegruppene som driver mest bærekraftig, nemlig kystflåten som driver med passive selektive redskaper. Innen kystflåten må midlene først og fremst brukes til å kondemnere umoderne fartøyer som har problemer med å tilfredsstille dagens krav til arbeidsmiljø og kvalitetsbehandling av fisken.

For å sikre at de lokalkunnskapsbaserte driftsformene blir opprettholdt er det helt nødvendig at det også iverksettes en rekrutteringsordning inn i kystflåten. Dette kan skje ved at de mest aktive gruppe 2 fiskerne gis adgang til gruppe 1, med like rettigheter og plikter. Dette vil også sikre at prisen på rettigheter holdes på et lavere nivå. At det finnes en åpning i gruppe 1 vil også sikre et visst konkurransemoment i kystflåten. Dette konkurranseelementet er etter vårt syn nødvendig i enhver vellykket næring, også i fiskerinæringa.

Etablering av et adelskap i fiskerinæringa vil ikke fremme den konkurransen som er nødvendig for å utvikle næringa videre.

Hovedhensikten med denne ordninga er ifølge departementet at lønnsomheten for fartøyene skal bli bedre ved at kvotegrunnlaget skal økes. Vi tror, og har også erfart at det er enklere å øke lønnsomheten ved å redusere kostnadene.

Hovedårsaken til at en gruppe av de mest moderne fartøyene har fått lønnsomhetsproblemer er at de blir tvunget til å delta i flest mulig fiskerier, (f.eks. snurrevad etter torsk og hyse, seinot, sildenot, makrell, lodde og rekestrål)

Kostnadene ved å investere i flere typer utstyr, som kun skal brukes i korte hektiske perioder, for deretter å foreta kostbare omriggninger til annen drift, blir enorme. Ingen av disse problemene vil bedres ved departementets framlagte forslag.

Etter vårt syn ville denne flåtegruppens problemer løses mye bedre ved en utvidet samlekvotemodell der også de pelagiske artene ble trukket inn. Norges Kystfiskarlag har selv nedsatt en arbeidsgruppe som skal forsøke å komme med konkrete forslag til hvordan en slik ordning kan utformes i praksis.

En slik utvidet samlekvoteordning ville kunne effektivisere drifta og redusere kostnadene til disse fartøyene betydelig. Mange av disse fartøyene ville da sannsynligvis velge å kun delta i pelagiske fiskerier. Dette ville kunne gi et bedre kvotegrunnlag og muligheter til fornyelser og nyrekruttering av mannskaper for de dyktigste kystfiskerne som allerede i dag driver lønnsomt.

Istedenfor å be Fiskeridepartementet om å utrede forskjellige former for omsettelige kvoter, burde næringskomiteen snarest mulig be departementet om å utrede mulighetene til å utvide samlekvotemodellen.

Det vises også til vår høringsuttalelse av 15. Februar 2002 der vi har lagt fram en del tall og annen dokumentasjon som underbygger vårt syn om at denne ordninga ikke må innføres."

Denne uttalelsen, sammen med vår høringsuttalelse av 15.02.02 om "Innføring av strukturavgift i fiskeflåten" klargjør i grove trekk Norges Kystfiskarlags vurdering av innføring en eventuell strukturavgift. Ovennevnte innspille er således å anse som Norges Kystfiskarlags offisielle syn i saken.

3. Øvrige merknader

Norges Kystfiskarlag ser viktige prinsipielle forskjeller mellom den ordningen som nå foreslås innført, og den tradisjonelle kondemneringsordningen slik denne tidligere har vært praktisert.

For det første var den tidligere ordningen et virkemiddel som i sin helhet var offentlig finansiert gjennom fiskeriavtalen. At eiere av norske fiskefartøy pålegges å betale en egen avgift til finansiering av en kondemneringsordning representerer derfor et helt nytt prinsipp innen norsk fiskerinæring. Det er videre en viktig prinsipiell endring at fiskeflåten som helhet pålegges å betale inn til et strukturfond, som kun en begrenset del av flåten (de under 15 eller 21 meter med fulle rettigheter i gruppe I) skal kunne nyttiggjøre seg. Dette innebærer blant annet at den flåtegruppen som i dag står uten fulle deltakerrettigheter, og dermed har det desidert minste driftsgrunnlaget å basere sin økonomi på (gruppe-II) må bidra til å finansiere kondemnering i gruppe-I.

Det er videre grunn til å påpeke ulikhetene i formålene som ligger til grunn for de to ordningene. I henhold til Forskrift for tildeling av tilskudd til kondemnering av fiskefartøy i 2001 var formålet med kondemneringsordningen den gang å

”... bidra til å oppnå en fiskeflåte som er kapasitetstilpasset et bærekraftig ressursuttak.”

Forskriften for 2001 gjaldt kun ren kondemnering. Tidligere var det i tillegg åpnet for å bruke kondemneringstilskudd som støtte til fiskere som bygde nytt fartøy, samt fartøyeiere som tok sine fartøy permanent ut av fisket, men som likevel ønsket å fiske videre med et annet fartøy som ville innebære en betydelig fornyelse eller standardheving i forhold til det fartøyet som fikk kondemneringstilskudd (jf. J-104-99). Ordningen var den gang først og fremst rettet mot *”eldre uhensiktsmessige fiskefartøy”*, innen nærmere fastsatte fartøygrupper. I J-104-99 var formålet med ordningen definert som *”å kombinere kapasitetstilpassning med fornyelse og strukturtilpassning i fiskeflåten slik at det kan skapes bedre grunnlag for lønnsomme enheter i flåten”*.

I høringsnotatet av 07. august 2002, side 1, er formålet med innføring av en strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy derimot definert som:

”...å bidra til en fiskeflåte som er tilpasset i forhold til ressursgrunnlaget, og dermed skape grunnlag for lønnsomme enheter i flåten. Fondets virkemiddel vil være å kjøpe ut fiskefartøy, og dermed reduere antall deltakerberettigede i de ulike adgangsregulerte fartøygrupper”.

Fondet foreslås å gjelde for fartøy under 21 meter (eventuelt 15 meter) i gruppe I. Som det fremgår av formålsparagrafen er det en viktig målsetning å redusere antall deltakere.

Dette er en viktig endring, og innebærer at fartøyeierne i praksis påtvinges å være med å betale for en reell, styrt nedbygging av et bestemt flåteledd innen egen yrkesgruppe, noe Norges Kystfiskarlag finner sterkt betenkelig.

Norges Kystfiskarlag mener på denne bakgrunn at det er langt flere forskjeller enn likhetstrekk mellom den gamle kondemneringsordningen og den nye ordningen som nå foreslås, og som burde gitt grunnlag for en viktig prinsippdebatt. Organisasjonen mener videre det blir helt feil å omtale ordningen som en *”frivillig ordning”*, slik det ofte fremholdes fra departementets side, all den tid innbetaling til strukturfondet ikke vil være frivillig.

Det er videre grunn til å påpeke at de konsekvensanalyser Fiskeridepartementet har lagt frem er svært mangelfulle, og ikke gir noen svar på hvilke ressursmessige, distrikts- og samfunnsmessige konsekvenser forslaget vil medføre dersom Fiskeridepartementets intensjoner om å kondemnere ut inntil 450 fiskefartøy blir virkelighet. Dette har også kommunal og regionaldepartementet påpekt, som i sin høringsuttalelse av 17.10.02 bemerker at det ikke foreligger noen distriktsmessig konsekvensutredning i henhold til utredningsinstruksen punkt 2.3.2.

Norges Kystfiskarlag vil nok en gang påpeke at en nedbygging av den konvensjonelle flåten vil være å starte i feil ende av næringen, dersom målet er å oppnå bedre ressursforvaltning og økt lønnsomhet. Dette fordi denne flåten, og da spesielt konvensjonelle fartøy under 15 meter, representerer det flåteleddet som driver det desidert mest ressursvennlige og bærekraftige fisket, forrenter minst gjeld og har de laveste driftsutgiftene. En storstilt kondemnering i denne flåtegruppen vil derfor utelukkende bidra til å undergrave Fiskeridepartementets overordnede målsettinger.

Dersom en strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy vurderes innført finner Norges Kystfiskarlag det derfor helt nødvendig at det først utarbeides en grundig analyse som klargjør hvilke flåtegrupper som pr i dag innehar høyest lønnsomhet pr kg fanget fisk. Dette for å sikre at de tiltak som iverksettes virkelig er formålstjenlige i forhold til målsetningene.

Sett i sammenheng med Fiskeridepartementets forslag om innføring av spesielle kvoteordninger i kystflåten, stiller Norges Kystfiskarlag for øvrig spørsmålsteget ved strukturordningens funksjon. Det synes lite realistisk at fartøyeiere skal velge å kondemnere sine fartøy gjennom et strukturfond, dersom den langsiktige økonomiske gevinsten ved å benytte alternative ordninger viser seg å bli større.

4. Konklusjon

På bakgrunn av ovennevnte fremlegg går Norges Kystfiskarlag i mot Fiskeridepartementets fremlagte forslag om innføring av strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd fra strukturfondet for fiskeflåten.

Norges Kystfiskarlag krever at det må fremlegges en nærmere konsekvensvurdering av de ressursmessige, distrikts- og samfunnsmessige konsekvenser av forslaget. Norges Kystfiskarlag krever videre at det før en eventuell strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy kan innføres, må utarbeides en grundig analyse som klargjør hvilke flåtegrupper som pr i dag innehar høyest lønnsomhet pr kg fanget fisk.

Høringsuttalelsen sendes med kopi til Stortingets næringskomité, med oppfordring om at Stortinget må avvise å gi hjemmel til ordningen inntil en nærmere konsekvensvurdering foreligger. En slik vurdering må sees i sammenheng med Fiskeridepartementets forslag om innføring av spesielle kvoteordninger i kystflåten, og i forhold til gjeldende politiske målsettinger for fiskeriforvaltningen.

Norges Kystfiskarlag ber departementet ta til følge de merknader som er fremsatt gjennom organisasjonens innspill til Stortingets næringskomité 3. oktober 2002.

Med vennlig hilsen
Norges Kystfiskarlag

Geir-Olaf Sørensen
Daglig leder

Hilde Rødås Johnsen
saksbehandler

Vår ref.:
Deres ref:

Vår dato: 04.11.02
Deres dato:



Fiskeridepartementet
Pb 8118 Dep
0032 OSLO

NORGES FISKERIDEPARTEMENTET KYSTFISKARLAG	
06. NOV 2002	
SAKSNR	2002/95-56
ARKIV	343.9

Vedr. forslag om innføring av strukturavgift, mv.

Det vises til fremlagte høringsnotat vedr. forslag om innføring av strukturavgift og innføring av spesielle kvoteordninger, samt pressemelding av 01.11.02 vedr. opprettelse av ny gruppe I for torsk, hyse og sei for kystflåten nord for 62N.

Norges Kystfiskarlag konstaterer at målsettingen om å skape økt lønnsomhet i fiskerinæringen går igjen som begrunnelse i disse tre sakene. Det konstateres imidlertid at departementet ikke har lagt frem økonomiske analyser – verken bedriftsøkonomiske eller samfunnsøkonomiske, som viser på hvilken måte lønnsomheten vil øke i norsk Fiskerinæring gjennom de tiltak som her gjennomføres/ foreslås gjennomført.

Mangelen på offentlig kjente lønnsomhetsberegninger er etter Norges Kystfiskarlags vurdering et hinder for en reell debatt omkring ordningene fordi det ikke finnes et felles kjent ståsted å argumentere ut fra. Det vil være svært vanskelig å debattere departementets forslag, når en hele tiden blir møtt med at "dette er nødvendig av hensyn til lønnsomheten", uten at departementet fremlegger nærmere dokumentasjon for sine påstander.

Uten at den økonomiske analysen er kjent fremstår dessverre Fiskeridepartementets argumentasjon som lite troverdig. Dette gjelder ikke minst når behovet for å øke lønnsomheten brukes som begrunnelse for forslaget om å innføre et strukturfond der det forutsettes at ca 400 kystfartøy skal kondemneres *ut av gruppe I*, mens det i neste omgang fremholdes at lønnsomheten vil øke ved å flytte 433 fartøy *opp i gruppe I* gjennom opprettelsen av en felles gruppe I for torsk, hyse og sei nord for 62N.

Norges Kystfiskarlag tillater seg på denne bakgrunn å etterlyse Fiskeridepartementets lønnsomhetsvurderinger, og krever at departementet snarest legger klare tall og analyser på bordet som viser på hvilken måte Fiskeridepartementet ser for seg at lønnsomheten skal øke gjennom de ulike tiltak departementet har lansert i løpet av det siste året. Det forventes at departementet kan legge frem både en bedriftsøkonomisk analyse for de fartøyene som omfattes av tiltakene og en samfunnsøkonomisk analyse av konsekvensene for lokalsamfunnene langs kysten.

Med vennlig hilsen
Norges Kystfiskarlag

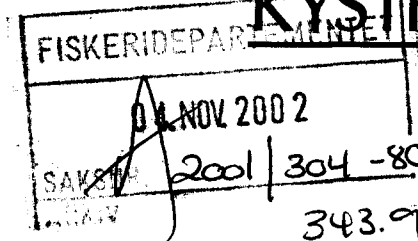
Geir-Olaf Sørensen
Daglig leder

Hilde Rødås Johnsen
saksbehandler

Kopi: Stortingsgruppene
Stortingets næringskomité



Fiskeridepartementet
Pb 8118 Dep
0032 OSLO



**NORGES
KYSTFISKARLAG**

HØRINGSUTTALELSE:

T.E. 5/11-02 LD

**FORSKRIFT FOR STRUKTURAVGIFT OG TILDELING AV KONDEMNERINGS-
TILSKUDD FRA STRUKTURFONDET FOR FISKEFLÅTEN**

1. Innledning

Det vises til mottatt høringsnotat datert 7. august 2002.

Norges Kystfiskerlag ba i brev av 25. september Fiskeridepartementet innvilge utsettelse av høringsfristen frem til 15. januar 2003. Dette fordi det fra Norges Kystfiskerlags side var ønskelig å kunne ta en så viktig og prinsipiell sak opp til bred debatt og demokratisk behandling under organisasjonens landsmøte 6. og 7. desember i år, før endelig vedtak ble fattet.

16.10.02 mottok organisasjonen svar fra Fiskeridepartementet med oppfordring om å forholde seg til den fastsatte høringsfristen. Dette brevet var datert 15.10.02 - *samme dag som høringsfristen utgikk*. Norges Kystfiskerlag har således ikke hatt mulighet til å forholde seg til denne oppfordringen, og beklager sterkt at det presses på for å få gjennomført forslaget allerede fra 1. januar 2003 – uten at alle berørte parter er gitt mulighet til en grundig, demokratisk behandling av saken, og til å vurdere konsekvensene av det fremlagte forslaget. Det påpekes i den forbindelse at Norges Kystfiskerlag som fagorganisasjon for norske kystfiskere i all hovedsak representerer den flåtegruppen som vil bli omfattet av ordningen. Landsmøtets vurdering av forslaget burde derfor vært av interesse for Fiskeridepartementet.

Norges Kystfiskerlag er kjent med at også andre høringsinstanser har bedt om mer tid til å behandle spørsmålet og til å kunne vurdere konsekvensene av en eventuell gjennomføring grundig, herunder Nordland Fylkeskommune.

Norges Kystfiskerlag ser videre behov for å vurdere forslaget om innføring av strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy i sammenheng med Fiskeridepartementets forslag om innføring av ”spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i adgangsbegrensede fiskerier”. Vi beklager derfor at det ikke gis tilstrekkelig tid til å foreta en samlet konsekvensutredning av begge forslagene sett under ett, når det nå presses på for å få førstnevnte innført allerede fra og med neste år, mens den øvrige høringen er utsatt til 15. januar 2003.

2. Åpen høring næringskomiteen 03.10.02

Stortingets næringskomite inviterte 3. oktober til åpen høring om det aktuelle forslaget. På vegne av Norges Kystfiskerlag ga nestleder Paul Jensen, i den forbindelse følgende innspill til saken:

"....Mange av våre spørsmål og innvendinger mot kondemneringsordningen vil være de samme som vi har mot de drifts- og strukturordningene som også foreslås innført. Virkningene av kondemneringsordningene vil også avhenge litt av hvordan drifts- og strukturordningene endelig blir utformet. Departementet sier da også at kondemneringsordningen til en viss grad må sees i sammenheng med de øvrige reguleringsystemene.

Vi hadde derfor forventet at disse ordningene også ville bli gjenstand for stortingshøringer, og at disse høringene ble samkjørt.

...I kapittel 3. og i Vedlegg I. i høringsnotatet gir fiskeridepartementet en beskrivelse av problemene i kystfisket som vi i liten grad kjenner oss igjen i.

Det virker som om at departementet ikke er i stand til å skjelne mellom overkapasitet og overinvestering. Det virker også som om at departementet ikke er tilstrekkelig oppmerksom på at kystflåten er en ytterst lite homogen gruppe, og at det er store variasjoner i fisketilgjengeligheten både geografisk og i tid.

At det blant de forskjellige driftsformene i kystflåten til tider er overkapasitet kan vel alle være enige i. Konsekvensene av denne overkapasiteten varierer imidlertid mye. Mens deler av kystflåten har lave utgifter ved å holde kapasiteten uvirksom har andre så store kapitalutgifter at de ikke klarer å drive lønnsomt.

Litt forenklet kan man si at etter at fartøyskvotene ble innført har det vært 2 forskjellige strategivalg for å oppnå lønnsomhet i kystflåten. En gruppe har valgt kostnadsreduksjoner som strategi for å oppnå lønnsomhet innenfor lave fartøyskvoter. Ved å kombinere lokale kunnskaper med moderne fiskeletings- og navigasjonsutstyr og bruke passive redskaper har det vært mulig å drive lønnsomt selv med lave kvoter. En annen gruppe har valgt å investere for å kunne delta i flest mulig fiskerier og fiske opp kvotene fortest mulig. Som strategi for lønnsomhet har nok dette vært mindre vellykket.

Etter vårt syn har begge disse gruppene kommet i klemme på grunn av de forskjellige reguleringsordningene som har vært forsøkt, men det virker som om at departementet i hovedsak har sett på sistnevnte gruppes problemer når de har lagt premissene til dette høringsnotatet.

For det øvrige næringslivet har myndighetene slått fast at lønnsomhet er den enkelte næringsutøvers ansvar. I fiskerinæringa derimot skal det gis fordeler til de som ikke har klart å drive lønnsomt, gjerne ved å fjerne noen av de som driver lønnsomt.

Det virker også som om at departementet besitter en naiv tro på at det er mulig å skape stabile rammevilkår, vekst i fiskebestandene og en bærekraftig og lønnsom næring ved å sikre stabil fordeling mellom de ulike fartøygruppene og ved kapasitetsnedbygging.

Vi har ingen tro på at dette er mulig å oppnå uten at det viktigste elementet, nemlig beskatningsmønstrer, blir endret. Og da må en også være villig til å prioritere de gruppene

som driver det mest ressursriktige fisket. Dessverre er vi overbevist om at det er nettopp disse som vil kondemneres ut av næringa.

Etter vårt syn kan det være gunstig, både for enkeltaktører og for næringa som helhet at det er en viss overkapasitet. For den enkelte vil vissheten om at man har god kapasitet til å fange en gitt kvote gi en mulighet til å redusere utgiftene, det vil være mulig å satse på selektivt fiske etter stor fisk, det vil gi bedre tid til å ivareta kvaliteten på fisken, det vil være mulig å ta inn tapt fangsttid som følge av sykdom eller havari og det vil føre til en mindre stresset hverdag, og dermed bedre arbeidsmiljø for fiskerne.

For næringa som helhet vil det i en situasjon med overkapasitet være enklere å iverksette tiltak for å endre beskatningsmønsteret og det vil være lettere å innskjerpe f. eks. kvalitetsforskriftene. Overkapasiteten vi har i dag gjør det m.a.o. enklere å sikre en bærekraftig utnyttelse av fellesskapets ressurser i framtida. Men da må vi være villig til å ta i bruk den delen av overkapasiteten som i dag driver mest ressursmessig forsvarlig, og fase ut den mest ressurskadelige overkapasiteten.

Overinvesteringer derimot setter både enkeltaktørene og næringa som helhet i tvangssituasjoner. På oss virker det som om at departementet føler at de befinner seg i en slik tvangssituasjon og leter febrilsk etter nye løsninger. Etter vårt syn minner dette mest om krisemaksimering.

Flåtegruppen mellom 15 og 28m. har i dag en bruttofangst pr. ansatt på ca. 1mill. kr. i gjennomsnitt. Med et slikt fangstgrunnlag burde det være gode muligheter til å oppnå lønnsomhet uten alle de drastiske tiltakene som departementet nå foreslår.

...Dessverre så tror vi at både den skisserte kondemneringsordningen og de foreslåtte drifts- og strukturordningene vil være dårlige løsninger på de problemene næringa strir med.

Erfaringene fra liknende statsfinansierte ordninger i havfiskeflåten viser at kapasiteten heller har økt, og at kapitalinnsatsen og fangstbehovet har økt betydelig.

Det som sannsynligvis vil skje er at de som i dag driver minst intensivt, d.v.s. nedbetalte fartøyer med passive redskaper, vil søke om kondemneringstilskudd. Dersom eierne ønsker å forlate yrket og ingen ønsker eller har råd og de kunnskapene som skal til for å overta fartøyet med rettigheter vil det være mest sannsynlig. I og med at den naturlige rekrutteringen i kystflåten har uteblitt p.g.a. strenge kvotereguleringer de siste 10 – 12 årene, vil de lokale kunnskapene som disse fiskerne har, forsvinne. Denne kondemneringsordninga vil ytterligere forsterke denne tendensen. Dersom denne lokale kunnskapen forsvinner vil det bli vanskeligere å oppnå ei bærekraftig fiskerinæring i framtida.

Enkelte år med stor gytebestand og god tilgjengelighet av torsk langs kysten vil fartøyer som driver med passive redskaper kunne ha overkapasitet i forhold til kvotene, mens i år med mye småfisk og store kvoter vil de ikke makte å ta opp sine kvoter. Mange større kystfartøyer har allerede lagt om til snurrevad for å kunne ta del i fisket etter små loddetorsk på Finnmarkskysten om våren. Dette har ført til et forverret beskatningsmønster, dårligere kvalitet, lavere priser, økte drifts og kapitalutgifter og følgelig dårligere økonomi for næringa som helhet.

At fangstkostnadene pr. kg. fisk reduseres hvis kvotene økes er feil dersom fiskerne må intensivere drifta utover de lokale naturgitte forholdene.

Dersom kapasiteten i kystflåten blir redusert, vil det i år med dårlig tilgjengelighet ikke være mulig å ta opp kvotene med passive redskaper. Resultatet vil da bli at flere legger om til

snurrevad for å kunne ta opp store mengder småfisk, eller at kvotene overføres til større fartøyer. Investeringsbehovet vil øke, driftsutgiftene vil øke og beskatningsmønstrer vil bli ytterligere forverret. Alt vil stride mot departementets øvrige målsettinger.

Det er all grunn til å tro at denne ordninga vil føre til at antall fartøyer vil bli betydelig redusert, samtidig vil gjeldsbyrden øke ved at antallet store og kapitalintensive fartøyer vil øke. Antall arbeidsplasser vil gå ned, terskelen for å rekrutteres inn i næringa vil høynes ved at prisen på rettigheter vil øke.

Dette vil også kunne vanskeliggjøre generasjonsskifte og arv der kostnader tilknyttet arveavgift og utbetaling av andre arvinger vil kunne bli til hinder for at ungdom overtar fartøy gjennom generasjonsskifte, slik tradisjonen i alle år har vært.

Driftsutgiftene vil øke ved at drifta må intensiveres, inntjeningsbehovet vil øke mer enn de frigjorte kvotene fra kondemnerte fartøyer vil gi rom for. Dette fordi fangstkostnadene pr. kg. er større blant de gjenværende fartøyene, samt at prisen pr. kg. vil bli lavere på småfisken som tas opp.

Flere større fartøyer vil sannsynligvis føre til en generell kvalitetsforringelse i og med at disse vil tilbringe mer tid på feltet og fisken vil måtte lagres i lengre tid om bord i fartøyet. Dette vil føre til færre leveranser og reduserte muligheter til å videreutvikle et høykvalitetsmarked som er avhengig av blodfersk fisk.

På landsiden vil dette føre til økt sentralisering og at antall fiskebruk og arbeidsplasser i distriktene går ned. Dette kan slå ut helt vilkårlig.

Til slutt kan vi ende opp med at bankene, med pant i fiskerettighetene, blir de viktigste aktørene i kystfisket. Sannsynligvis vil det være ganske få igjen som vil drive med passive redskaper dersom de ikke makter å ta opp kvotene på denne måten.

Kondemneringsordninga har i mellomtiden tappet næringa for hundrevis av millioner hvor også mannskaper og gruppe 2 har blitt avgiftsbelastet. Disse millionene vil nok i liten grad bli reinvestert til gode for fiskerinæringa.

Det er også en del juridiske konsekvenser som departementet overser i høringsnotatet:

Avgiften som søkes innfordret til strukturfondet kan ikke, ut fra rimelighets-, rettferdighets-, og likhetshensyn, gjelde for både grp. I og grp. II fartøy. Det samme må gjelde havfiskeflåten. Her har imidlertid Fiskebåtredernes forbund godtatt ordninga som ei frivillig ordning. I praksis vil det da kun bli gruppe 2 som ikke kan pålegges å delta i finansieringen av denne ordninga.

Departementet har selv også påpekt skjevheter dersom utenlandske fartøy pålegges avgiften, og lignende avgifter. Dessuten tilsier utviklingen de siste tiår, at det må differensieres mellom de som nyter godt av strukturordningen, og de som ikke gjør det.

SND kan, på grunn av manglende lovhjemmel, ikke tillegges styringen av strukturfondet. Selv om man ut fra økonomiske og effektivitetsmessige hensyn mener at SND likevel skulle styre ordningen, taler sterke reelle hensyn mot.

Hensynet til medbestemmelse som følge av den private autonomi tilsier at det er fiskerne selv, eventuelt deres organisasjoner, som styrer fondet og fordeler midlene. Rimelighet og rettferdighet kan også anføres til støtte for dette synet.

Dersom staten går inn med midler i struktureringsfondet, og dermed gir seg selv hjemmel for å bruke SND som styringsorgan av fondet, vil dette komme i konflikt med internasjonale avtaler som Norge er bundet av. Dette vil igjen kunne medføre sanksjoner overfor Norge.

Siden SND ikke kan brukes som styringsorgan for struktureringsfondet, må det opprettes et eget organ. Representasjonen innen dette organ må være så bred som mulig, og Norges Kystfiskarlag er en naturlig representant som bør ha plass her.

Foruten å organisere mange gruppe II fartøy, er hovedtyngden av faglagets medlemmer fartøy under 15 meter i gruppe I. Dette er den gruppe som kondemnerings- / strukturordningen skal virke overfor.

Foruten faren for skjevheter mht. representasjon er det også viktig å få bredest mulig sammensatt organ for å eliminere eventuelle habilitetsinnsigelser mot Fiskarlagets representasjon i organet.

I forarbeidene, Ot.prp. nr.76, 2001-2002, er det uttalt at det ut fra effektivitetsbetraktninger ikke bør være noen klageadgang.

Norges Kystfiskarlag påpeker at klageadgangen, som bygger på både nasjonale lovregler og ulovfestede prinsipper om god forvaltning, er så prinsipielt viktig i samfunnet i dag at det vil være et grovt overtramp fra myndighetenes side å unnlate denne. (Vi vil videre påpeke at unnlattelse av å gi adgang til klage kan være i strid med Den Europeiske Menneskerettighets konvensjon som Norge har ratifisert, og som gjelder som norsk lov i henhold til den nasjonale menneskerettsloven.)

Det forundrer oss at disse åpenbare motforestillingene i så liten grad tas opp til drøfting i departementets høringsnotat.

Vi vil til slutt si noe om hvilke endringer som må gjøres i kondemneringsordningen for at det skal være mulig for oss å godta den, og også kort nevne noen alternative løsninger, som tar hensyn til hele næringa, og ikke bare tilgodeser de som i dag ikke makter å drive lønnsomt.

For det første er det viktig at en kondemneringsordning målrettes. Det kan skje ved at den overkapasiteten som i dag driver minst bærekraftig først og fremst må søkes redusert. En stor del av kondemneringsmidlene må derfor stilles til rådighet for havfiskefartøyer og trålere. Disse frigjorte kvotene må så overføres til de flåtegruppene som driver mest bærekraftig, nemlig kystflåten som driver med passive selektive redskaper. Innen kystflåten må midlene først og fremst brukes til å kondemnere umoderne fartøyer som har problemer med å tilfredsstille dagens krav til arbeidsmiljø og kvalitetsbehandling av fisken.

For å sikre at de lokalkunnskapsbaserte driftsformene blir opprettholdt er det helt nødvendig at det også iverksettes en rekrutteringsordning inn i kystflåten. Dette kan skje ved at de mest aktive gruppe 2 fiskerne gis adgang til gruppe 1, med like rettigheter og plikter. Dette vil også sikre at prisen på rettigheter holdes på et lavere nivå. At det finnes en åpning i gruppe 1 vil også sikre et visst konkurransemoment i kystflåten. Dette konkurranseelementet er etter vårt syn nødvendig i enhver vellykket næring, også i fiskerinæringa.

Etablering av et adelskap i fiskerinæringa vil ikke fremme den konkurransen som er nødvendig for å utvikle næringa videre.

Hovedhensikten med denne ordninga er ifølge departementet at lønnsomheten for fartøyene skal bli bedre ved at kvotegrunnlaget skal økes. Vi tror, og har også erfart at det er enklere å øke lønnsomheten ved å redusere kostnadene.

Hovedårsaken til at en gruppe av de mest moderne fartøyene har fått lønnsomhetsproblemer er at de blir tvunget til å delta i flest mulig fiskerier, (f.eks. snurrevad etter torsk og hyse, seinot, sildenot, makrell, lodde og rekestrål)

Kostnadene ved å investere i flere typer utstyr, som kun skal brukes i korte hektiske perioder, for deretter å foreta kostbare omriggninger til annen drift, blir enorme. Ingen av disse problemene vil bedres ved departementets framlagte forslag.

Etter vårt syn ville denne flåtegruppens problemer løses mye bedre ved en utvidet samlekvotemodell der også de pelagiske artene ble trukket inn. Norges Kystfiskarlag har selv nedsatt en arbeidsgruppe som skal forsøke å komme med konkrete forslag til hvordan en slik ordning kan utformes i praksis.

En slik utvidet samlekvoteordning ville kunne effektivisere drifta og redusere kostnadene til disse fartøyene betydelig. Mange av disse fartøyene ville da sannsynligvis velge å kun delta i pelagiske fiskerier. Dette ville kunne gi et bedre kvotegrunnlag og muligheter til fornyelser og nyrekruttering av mannskaper for de dyktigste kystfiskerne som allerede i dag driver lønnsomt.

Istedenfor å be Fiskeridepartementet om å utrede forskjellige former for omsettelige kvoter, burde næringskomiteen snarest mulig be departementet om å utrede mulighetene til å utvide samlekvotemodellen.

Det vises også til vår høringsuttalelse av 15. Februar 2002 der vi har lagt fram en del tall og annen dokumentasjon som underbygger vårt syn om at denne ordninga ikke må innføres."

Denne uttalelsen, sammen med vår høringsuttalelse av 15.02.02 om "Innføring av strukturavgift i fiskeflåten" klargjør i grove trekk Norges Kystfiskarlags vurdering av innføring en eventuell strukturavgift. Ovennevnte innspille er således å anse som Norges Kystfiskarlags offisielle syn i saken.

3. Øvrige merknader

Norges Kystfiskarlag ser viktige prinsipielle forskjeller mellom den ordningen som nå foreslås innført, og den tradisjonelle kondemneringsordningen slik denne tidligere har vært praktisert.

For det første var den tidligere ordningen et virkemiddel som i sin helhet var offentlig finansiert gjennom fiskeriavtalen. At eiere av norske fiskefartøy pålegges å betale en egen avgift til finansiering av en kondemneringsordning representerer derfor et helt nytt prinsipp innen norsk fiskerinæring. Det er videre en viktig prinsipiell endring at fiskeflåten som helhet pålegges å betale inn til et strukturfond, som kun en begrenset del av flåten (de under 15 eller 21 meter med fulle rettigheter i gruppe I) skal kunne nyttiggjøre seg. Dette innebærer blant annet at den flåtegruppen som i dag står uten fulle deltakerrettigheter, og dermed har det desidert minste driftsgrunnlaget å basere sin økonomi på (gruppe-II) må bidra til å finansiere kondemnering i gruppe-I.

Det er videre grunn til å påpeke ulikhetene i formålene som ligger til grunn for de to ordningene. I henhold til Forskrift for tildeling av tilskudd til kondemnering av fiskefartøy i 2001 var formålet med kondemneringsordningen den gang å

"... bidra til å oppnå en fiskeflåte som er kapasitetstilpasset et bærekraftig ressursuttak."

Forskriften for 2001 gjaldt kun ren kondemnering. Tidligere var det i tillegg åpnet for å bruke kondemneringstilskudd som støtte til fiskere som bygde nytt fartøy, samt fartøyeiere som tok sine fartøy permanent ut av fisket, men som likevel ønsket å fiske videre med et annet fartøy som ville innebære en betydelig fornyelse eller standardheving i forhold til det fartøyet som fikk kondemneringstilskudd (jf. J-104-99). Ordningen var den gang først og fremst rettet mot *"eldre uhensiktsmessige fiskefartøy"*, innen nærmere fastsatte fartøygrupper. I J-104-99 var formålet med ordningen definert som *"å kombinere kapasitetstilpasning med fornyelse og strukturtilpasning i fiskeflåten slik at det kan skapes bedre grunnlag for lønnsomme enheter i flåten"*.

I høringsnotatet av 07. august 2002, side 1, er formålet med innføring av en strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy deri mot definert som:

"...å bidra til en fiskeflåte som er tilpasset i forhold til ressursgrunnlaget, og dermed skape grunnlag for lønnsomme enheter i flåten. Fondets virkemiddel vil være å kjøpe ut fiskefartøy, og dermed redusere antall deltakerberettigede i de ulike adgangsregulerte fartøygrupper".

Fondet foreslås å gjelde for fartøy under 21 meter (eventuelt 15 meter) i gruppe I. Som det fremgår av formålsparagrafen er det en viktig målsetning å redusere antall deltakere.

Dette er en viktig endring, og innebærer at fartøyeierne i praksis påtvinges å være med å betale for en reell, styrt nedbygging av et bestemt flåteledd innen egen yrkesgruppe, noe Norges Kystfiskarlag finner sterkt betenkelig.

Norges Kystfiskarlag mener på denne bakgrunn at det er langt flere forskjeller enn likhetstrekk mellom den gamle kondemneringsordningen og den nye ordningen som nå foreslås, og som burde gitt grunnlag for en viktig prinsippdebatt. Organisasjonen mener videre det blir helt feil å omtale ordningen som en *"frivillig ordning"*, slik det ofte fremholdes fra departementets side, all den tid innbetaling til strukturfondet ikke vil være frivillig.

Det er videre grunn til å påpeke at de konsekvensanalyser Fiskeridepartementet har lagt frem er svært mangelfulle, og ikke gir noen svar på hvilke ressursmessige, distrikts- og samfunnsmessige konsekvenser forslaget vil medføre dersom Fiskeridepartementets intensjoner om å kondemnere ut inntil 450 fiskefartøy blir virkelighet. Dette har også kommunal og regionaldepartementet påpekt, som i sin høringsuttalelse av 17.10.02 bemerker at det ikke foreligger noen distriktsmessig konsekvensutredning i henhold til utredningsinstruksen punkt 2.3.2.

Norges Kystfiskarlag vil nok en gang påpeke at en nedbygging av den konvensjonelle flåten vil være å starte i feil ende av næringen, dersom målet er å oppnå bedre ressursforvaltning og økt lønnsomhet. Dette fordi denne flåten, og da spesielt konvensjonelle fartøy under 15 meter, representerer det flåteleddet som driver det desidert mest ressursvennlige og bærekraftige fisket, forrenter minst gjeld og har de laveste driftsutgiftene. En storstilt kondemnering i denne flåtegruppen vil derfor utelukkende bidra til å undergrave Fiskeridepartementets overordnede målsettinger.

Dersom en strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy vurderes innført finner Norges Kystfiskarlag det derfor helt nødvendig at det først utarbeides en grundig analyse som klargjør hvilke flåtegrupper som pr i dag innehar høyest lønnsomhet pr kg fanget fisk. Dette for å sikre at de tiltak som iverksettes virkelig er formålstjenlige i forhold til målsetningene.

Sett i sammenheng med Fiskeridepartementets forslag om innføring av spesielle kvoteordninger i kystflåten, stiller Norges Kystfiskarlag for øvrig spørsmålsteget ved strukturordningens funksjon. Det synes lite realistisk at fartøyeiere skal velge å kondemnere sine fartøy gjennom et strukturfond, dersom den langsiktige økonomiske gevinsten ved å benytte alternative ordninger viser seg å bli større.

4. Konklusjon

På bakgrunn av ovennevnte fremlegg går Norges Kystfiskarlag i mot Fiskeridepartementets fremlagte forslag om innføring av strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd fra strukturfondet for fiskeflåten.

Norges Kystfiskarlag krever at det må fremlegges en nærmere konsekvensvurdering av de ressursmessige, distrikts- og samfunnsmessige konsekvenser av forslaget. Norges Kystfiskarlag krever videre at det før en eventuell strukturavgift til kondemnering av fiskefartøy kan innføres, må utarbeides en grundig analyse som klargjør hvilke flåtegrupper som pr i dag innehar høyest lønnsomhet pr kg fanget fisk.

Høringsuttalelsen sendes med kopi til Stortingets næringskomité, med oppfordring om at Stortinget må avvise å gi hjemmel til ordningen inntil en nærmere konsekvensvurdering foreligger. En slik vurdering må sees i sammenheng med Fiskeridepartementets forslag om innføring av spesielle kvoteordninger i kystflåten, og i forhold til gjeldende politiske målsettinger for fiskeriforvaltningen.

Norges Kystfiskarlag ber departementet ta til følge de merknader som er fremsatt gjennom organisasjonens innspill til Stortingets næringskomité 3. oktober 2002.

Med vennlig hilsen
Norges Kystfiskarlag

Geir-Olaf Sørensen

Geir-Olaf Sørensen
Daglig leder

Hilde Rødås Johnsen
Hilde Rødås Johnsen
saksbehandler