



Saksnr: 23/15090

Dato: 1.11.2024

Vedlegg til sak 1/24 Regulering av fisket etter torsk nord for 62°N i 2025

Innspill om midlertidige reguleringstiltak hvitfisk nord for 62°N

Innledning

Fiskeridirektoratet vil i dette dokumentet drøfte ekstraordinære reguleringstiltak for hvitfisk nord for 62°N på bakgrunn av innspill fra Norges Fiskarlag og Sjømat Norge. Forslag til tiltak har sammenheng med den sterke kvotereduksjonen i sentrale fiskeri. Helt innledningsvis vil Fiskeridirektoratet skissere hvordan dette kan implementeres, dersom det vedtas. Den korte tidshorizonten krever at en eventuell ny ordning i all hovedsak kan gjøres innenfor dagens systemer. Dette betyr at mulighetene for «skreddersøm» og begrensninger er relativt små. Videre gis det en kort oppsummering av forslaget fra organisasjonene, en kort diskusjon av behov og effektene av en slik ordning.

Det presiseres at det skisserte virkemidlet vil innebære betydelige endringer av reguleringsregimet og vil trolig ha store effekter i fiskeflåten og for den videre verdikjeden. Tiltaket vil påvirke flere viktige fiskeripolitiske mål. Vi understreker at reelle konsekvenser for flåtegrupper, landindustri og lokalsamfunn må utredes og høres før iverksetting. Fiskeridirektoratet har ikke hatt mulighet til å utrede forslaget tilstrekkelig, slik at det blant annet ikke er mulig å gi godt faglig fundamenterte anbefalinger. Endringer av viktige politisk bestemte rammebetingelser uten grundig utredning og diskusjon er problematisk.

Det foreslås, dersom det blir vedtatt å innføre slike tiltak, i det alt vesentlige å følge de forslag som er fremsatt av Norges Fiskarlag og Sjømat Norge ved at:

- Det etableres en egen midlertidig kvotesamarbeidsordning for fartøy med torsketråltillatelse, seitråltillatelse eller konvensjonell havfisketillatelse i fisket etter torsk, hyse, sei og blåkveite nord for 62°N og trålfisket eller sei sør for 62°N for fartøy med seitråltillatelse eller torsketråltillatelse. Følgende forutsetninger må være oppfylt:
 - o Både aktivt og passivt fartøy må ha samme type tillatelse og tillatelsen må være gyldig
 - o Passivt fartøy må ikke ha fisket i året, og må være inaktivt/passivt hele driftsåret.
- Det etableres en midlertidig kvotesamarbeidsordning for konvensjonelle kystfartøy i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N med hjemmelslengde 11 meter og over. Følgende forutsetninger må være oppfylt:

- Både aktivt og passivt fartøy må ha samme type gyldige deltakeradgang og tilhøre samme hjemmelslengdegruppe i Finnmarksmodellen.
- Ved kvotesamarbeid mellom ulike eiere må begge eierne ha hatt adgang til å delta i dette fisket med et fartøy i 2023 eller 2024 og de må ha kvotebelastet et fartøy i ett av årene.
- Ved kvotesamarbeid med egne fartøy må eieren ha hatt adgang til å delta i dette fisket med to fartøy i 2023 eller 2024 og kvotebelastet to fartøy i ett av årene,
 - Fartøy i en fartøygruppe kan bare delta i ett slikt kvotesamarbeid i kvoteåret.
 - For alle fartøygrupper gjelder også at kvotesamarbeidet ikke kan starte før skriftlig melding om samarbeidet er mottatt hos Fiskeridirektoratet. Slik melding skal gis på eget skjema tilgjengelig for fisker ved pålogging på Min side på Fiskeridirektoratets nettsider.
 - Utvikling av slikt digitalt skjema til bruk på Min side vil starte når det er endelig avklart om de ovenfornevnte fartøygrupper faktisk skal få et slikt tilbud fra årsskiftet.
 - Opplysninger om fartøy påmeldt disse ordningene vil tilflyte salgslagene ved å benytte eksisterende kommunikasjonsmetoder mellom direktorat og salgslag.

Den potensielle implementeringen er noe mer presentert avslutningsvis i dokumentet. Som nevnt er det vanskelig å avgrense bruken av en slik ordning. Blant annet vil det ikke være mulig å sette begrensninger i form av kvotetak.

1. Bakgrunn

Sjømat Norge og Norges Fiskarlag har i brev av 11. oktober 2024 kommet med konkrete forslag til ekstraordinære reguleringstiltak for hvitfiskektoren som respons på den betydelige reduksjonen i kvoter som forventes, jf. Havforskningsinstituttets kvoteråd for 2025. Det påpekes at fiskerinæringen er vant med å tilpasse driften og investeringene til et varierende ressursgrunnlag. Samtidig oppfattes situasjonen nå som prekær og at deler av næringen har lite handlingsrom for tilpasning. Torsketrålerne trekkes frem som spesielt hardt rammet bl.a. ettersom trålstigen gjeninnføres.

Tiltakene som foreslås beskrives som midlertidige og generelle, skal ikke være konkurransevridende og skal motvirke konkurser, permitteringer og oppsigelser. Disse skal også ivareta lønnsomheten i fiskeflåten, gi rasjonelt fiske og ivareta foredlingsindustriens interesser.

Forslagene er beskrevet nærmere i organisasjonenes felles skriftlige innspill. Forslag knyttet til avsetninger og ferskfiskordning behandles under reguleringsaken om torsk. Sjømat Norge og Norges Fiskarlag anbefaler sterkt at det innføres en midlertidig såkalt "driftsordning" fra årsskiftet etter modell fra den gjeldende samfiskeordningen i fisket etter torsk, hyse og sei i nord. En slik ordning bør etter organisasjonenes syn virke i ett år av gangen og i tre år fremover.

Organisasjonene foreslår at ordningen reguleres noe ulikt i havfiske- og kystfiskeflåten. For havfiskeflåten inkluderes fartøy med torsketråltillatelse, seitråltillatelse og konvensjonelle havfiskefartøy. Ordningen for disse fartøyene skal omfatte torsk, hyse, sei og blåkveite i nord. Fartøyet som avgir kvoter skal være inaktivt i fiske hele året. Det foreslås videre at rederi med utskiftningsstillatelser skal kunne nytte disse i ordningen. Slumpfiske- og leiefartøyordning skal kunne benyttes av det aktive fartøyet. Det foreslås også at fartøy som skal benytte ordningen skal kunne gjøre det innenfor et kvotetak som er 50 % høyere enn



dagens kvotetak. Dette vil si at det eksempelvis for torske trålflåten foreslås at kvotetaket økes fra 4 til 6 kvotefaktorer.

For kystfiskeflåten foreslås det i all hovedsak en ordning tilsvarende dagens samfiskeordning for fartøyene under 11 meter hjemmelslengde. Denne spesifiseres ikke nærmere, men forutsettes å være minst like fleksibel som for havfiskeflåten og ikke begrenset av kvotetak.

2. Vurderinger

Fiskeridirektoratet viser til at et vesentlig argument for innføringen av samfiskeordningen i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N, som det henvises til i dokumentet fra Norges Fiskarlag og Sjømat Norge, var å legge til rette for et driftsgrunnlag som sikrer økonomi og bedre sikkerhet på havet for de minste fartøyene. Kystfartøy i makrellfisket, uten tilbud om deltakelse i strukturkvoteordningen, har i 2022 – 2024 hatt tilbud om deltakelse i kvotesamarbeidsordningen, en ordning med en noe annen bakgrunn enn tilsvarende for samfiskeordningen etter torsk, hyse og sei nord for 62 °N.

I de videre drøftelser velger Fiskeridirektoratet å benytte kvotesamarbeidsordning som begrep for de reguleringsforslag som er fremmet fra Norges Fiskarlag og Sjømat Norge. Etter Fiskeridirektoratets vurdering vil innføring av en slik midlertidig kvotesamarbeidsordning reise prinsipielle spørsmål som krever politisk avklaring. Som beskrevet i Fiskeridirektoratets hørings svar av 9. juni 2017 til forslag om innføring av en midlertidig driftsordning for havfiskeflåten i 2017, ville den ordningen i realiteten innebære en adgang til utleie/innleie av kvoter, noe som i dag ikke er tillatt. Forslaget om en kvotesamarbeidsordning kan i tillegg få betydelige konsekvenser og bruken kan bli relativt omfattende. Effektene av ordningen vil være beheftet med betydelig usikkerhet, og kan være svært komplisert å forutsi. Dette tilsier at en slik ordning bør behandles grundig og med god anledning for interessenter til å komme med innspill.

Fiskeridirektoratet anerkjenner imidlertid at kvotenedgangen har kommet brått, omfatter flere bestander og har medført kvotenivåer som ikke har vært opplevd på svært lang tid. Dette kan gi betydelige negative konsekvenser for fiskerinæringen, og det er nyttig å legge til rette for diskusjoner om dette så raskt som mulig. Reguleringsmøtet kan være en god arena for diskusjon.

Fiskeridirektoratet diskuterer her kort behovet for og forventede effekter av en slik type ordning. Det beskrives også en ordning som potensielt er mulig å implementere, og som er rimelig samsvar med forslaget fra organisasjonene. Dette for både å gi et godt grunnlag for diskusjon i reguleringsmøtet samt å legge til rette for raskt å kunne implementere en slik ordning dersom den vedtas. Den korte tidshorisonten fra innspillet ble mottatt til tidspunkt for Reguleringsmøtet betyr at saken ikke har kunnet bli så grundig behandlet som ønskelig fra Fiskeridirektoratets side.

2.1 Behov

Forslagene til kvotesamarbeidsordninger skal søke å motvirke konkurser, permitteringer og oppsigelser i fiskerinæringen. De skal også ivareta lønnsomheten i flåten og legge til rette for rasjonelt fiske. Forslagsstillerne vurderer behovet for en ordning som sterkt. Andre har uttrykt større usikkerhet rundt behovet og at de ønsker å se an utviklingen og at man tar seg tid til å gjøre mer grundige vurderinger.

Fiskeridirektoratet har dessverre et begrenset datagrunnlag for å belyse behovet for og forventede effekter av et slikt tiltak. Fiskeridirektoratets årlige lønnsomhetsundersøkelser gir imidlertid god informasjon om både utviklingen og status for økonomien i fisket i ulike fartøygrupper. Det siste året hvor slike data er tilgjengelig er foreløpig 2022, slik at det er



begrenset tilgjengelig informasjon om perioden der kvotene er blitt redusert. Etterslepet gjør også at effekten av den relativt sterke inflasjonen og økt rentenivå på lønnsomheten i næringen ikke er dekket med tilgjengelige tallmateriale. Det kan likevel være nyttig å presentere noen nøkkeltall herfra som bakgrunn for diskusjonen. Undersøkelsen tar for seg et betydelig antall fartøygrupper og inneholder data relativt langt tilbake i tid.

For enkelthets skyld benyttes det her bare statistikk for fartøygruppene 002 til og med 006. Dette er fartøy klassifisert som konvensjonelle fartøy over 11 meter hjemmelslengde samt bunntålere. Nøkkeltallene som presenteres i tabellen nedenfor er rene gjennomsnitt for 2020-2022 for driftsmargin, egenkapitalandel, driftsdøgn og ordinært resultat. I tillegg til at dette er gjennomsnitt for tre år vil det være betydelig variasjon mellom fartøyene i hver gruppe. En grundigere gjennomgang av nøkkeltallene ville gitt en bedre beskrivelse av fartøyenes økonomiske status.

Generelt har de økonomiske resultatene forbedret seg de seneste 10 årene frem til det siste året med data. Flere av gruppene har hatt relativt gode driftsmarginer, dog med variasjoner, samt at de minste fartøyene og konvensjonelle havfiskefartøy har ligget noe lavere enn øvrige fartøygrupper. Egenkapitalandelen var om lag 20-23 % for konvensjonelle fartøygrupper og 30 % for torskefartøygruppen, noe som tilsier at gruppene har en viss evne til å tåle tap. I gjennomsnitt har alle gruppene hatt positivt resultat i perioden 2020-2022.

Tabell 1 Utvalgte nøkkeltall fra lønnsomhetsundersøkelsen for utvalgte fartøygrupper. Gjennomsnitt for 2020-2022.

	Konv. 11-15 m	Konv. 15-21 m	Konv. > 21 m	Konv. hav	Torskefartøy
Driftsmargin (%)	11,9	15,8	19,4	8,2	21,4
Egenkapitalandel (%)	22,2	20,2	23,1	22,1	30,3
Driftsdøgn	157	147	209	343	330
Ordinært resultat (1000 kr)	420	1 665	5 522	4 592	31 362

I etterkant av dette har som kjent spesielt torskekvoten falt kraftig, og det synes klart at kvotesituasjonen vil medføre betydelige økonomiske utfordringer for flere rederi. Først og fremst vil dette være knyttet til torsk, der kvoterådet er redusert med om lag 30 %, og kommer i etterkant av flere år med betydelig kvotereduksjon. Disse årenes reduksjon er dog motvirket av en sterk samtidig prisoppgang. Økonomisk teori tilsier at alt annet likt vil også reduksjonen i tilbud i 2025 medføre prisoppgang, spesielt for torsk. Det er imidlertid lite sannsynlig at prisen vil oppveie reduksjonen i kvote, og effekten er usikker.

Gjennomsnittlig oppnådde priser for torsk for ulike redskapsgrupper og konserveringsmåter i perioden 2022-2024 er vist i tabellen under. Generelt var prisene høyere i 2023 og 2024 sammenlignet med året før. Samtidig synes ikke prisoppgangen å tilsvare endringen i kvote. Dette forsterkes også av at valutakursen er betydelig svekket i denne perioden, noe som har bidratt til at prisene i norske kroner er høyere enn de ellers ville vært. Spesielt i markedet for frossen fisk påvirkes prisene trolig av fremtidsutsiktene, slik at forventningene til neste års fangst også påvirker prisene som oppnås i inneværende år.

Tabell 2 Gjennomsnittlig pris per kg for torsk, rund vekt, ordinære kvoter, fersk/ukonservert eller frossen, konvensjonelle og trålfartøy. Kilde: Sluttsekkdata pr 15. okt.

	2022	2023	2024
Trål frossen	32,7	33,1 (+1 %)	39,3 (+19 %)
Konv. frossen	33,8	36,8 (+ 9 %)	43,0 (+17 %)
Konv. fersk	24,5	30,7 (+ 25 %)	35,9 (+17 %)



I tillegg til forventet reduksjon i førstehåndsverdien for torsk vil det trolig bli reduksjon i kvotene for hyse og blåkveite. Her er det også grunn til å forvente at prisene vil kompensere noe for reduksjonene, men sannsynligvis ikke fullt ut.

Fartøy som i tillegg disponerer pelagiske fisketillatelser vil trolig oppleve mindre endringer i fangstverdiene. Det vil trolig være fartøy som har store deler av driften knyttet til torskefiskeriene som vil være sterkest påvirket av nedgangen i kvoter og få en betydelig redusert førstehåndsverdi.

Samtidig har fiskefartøyene visse muligheter for tilpasning. I første rekke er det rimelig å forvente at en del av de variable fangstkostnadene vil reduseres når fisket og førstehåndsverdien reduseres. For rederiet vil dette spesielt gjelde lott, men også de omsetningsavhengige avgiftene. Isolert sett vil også kostnader som proviant, drivstoff og andre forsikringer kunne reduseres. For mannskapet vil selvsagt ikke redusert lott være positivt. Fartøyene har også i varierende grad faste kostnader som ikke påvirkes, og som vil medføre at det økonomiske resultatet svekkes. En del kostnader som i sin natur er faste kan i noen tilfeller forskyves til senere perioder. Eksempelvis kan vedlikehold utsettes.

Selv om det er betydelig usikkerhet og variasjon mellom individuelle fartøy er det forsøkt å belyse de økonomiske implikasjonene noe nærmere gjennom resultatene fra lønnsomhetsundersøkelsen for 2022. For enkelthets skyld er det tatt utgangspunkt i fartøygruppe 003, altså konvensjonelle fartøy med hjemmelslengde mellom 21 og 28 meter. Det presiseres at dette er en forenklet modell og forutsetningene er grovt redegjort for i tabellen under. Reduksjonen i driftsinntekter er basert på gruppens fangst som beskrevet i lønnsomhetsundersøkelsen, der torskemengden er redusert til 45 % og prisen økt til 39,5 kr/kg. I tillegg er det antatt om lag 30 % reduksjon i fangstinntektene fra hyse og blåkveite.

De fleste kostnadene er holdt faste. Dette hensyntar likevel ikke at inflasjonsendringene kan ha påvirket kostnadene og at rentekostnadene trolig er økt for mange rederier. Dette vil ytterligere svekke de økonomiske resultatene. Samtidig er det heller ikke tatt hensyn til de mulige tilpasningene fartøyene kan gjøre, både driftsmessig og økonomisk.

De forenklede modellerte resultatene er vist i tabellen under og viser en betraktelig nedgang i resultat før skatt. Gruppen får sitt resultat redusert fra om lag 3,3 millioner kroner til svakt positivt. Som nevnt er det ikke tatt hensyn til at en del kostnader trolig er økt som følge av inflasjon og renteøkning. Det er heller ikke forutsatt at det gjøres andre tilpasninger som påvirker økonomien.

Fiskeridirektøren ber om innspill på behovet for en ordning som skissert i det innledende sammendraget og også til slutt i dokumentet. Det bes også om innspill på eventuelle alternative ordninger.

Tabell 3 Utvalgte poster fra resultatregnskapet for fartøygruppe 003 i lønnsomhetsundersøkelsen for 2022 og subjektivt modellerte endringer for 2025. 1000 kr.

	2022	Forutsetning	Justert
Driftsinntekter	23 028	-25 %	17 271
Avgifter	1 039	Omsetn. basert	779
Arbeidsgodtgjørelse	7 948	Omsetn. basert	5 961
Proviant, sosiale, pensjon, agn	332	Omsetn. basert	249
Drivstoff	1 597	-27 %	1 166
Avskrivninger	3 179	Uendret	3 179
Vedlikehold	2 366	Uendret	2 366
Forsikring	325	Uendret	325



Andre kostnader	1 788	Uendret	1 788
Driftsresultat	5 030		2 034
Netto finansposter	-1 729	Uendret	-1 729
Resultat før skatt	3 301		305

2.2 Effekter

Det er usikkert hvordan rederiene vil utnytte mulighetene som ligger i de foreslåtte kvotesamarbeidsordningene, og det vil trolig være store variasjoner mellom rederi mht. hvor attraktiv ordningen oppfattes og hvilke forutsetninger de har for å benytte seg av disse. Rederi med flere fartøy kan ha svært lave transaksjonskostnader med ordningen, mens andre kan ha større vansker med å finne en samarbeidspartner. Det vil også være avveininger om benyttelse av strukturkvoteordningen vil være et bedre alternativ. Innsparingspotensialet av å legge fartøy i opplag er usikkert. Som nevnt vil en betydelig del av de faste kostnadene ikke påvirkes. Det er likevel nærliggende å anta at rederiene kan spare spesielt vedlikehold og forsikringskostnader. Samtidig er det trolig effektivitetsforbedringer som kan oppnås gjennom at kvotene fiskes med de mest effektive fartøyene.

Tilpasning og motvirkning av kvotenedgangen kan også oppnås på inntektssiden for en del fartøy gjennom å øke aktiviteten i andre fiskeri. Som flere har påpekt er denne muligheten blitt begrenset for mange fartøy gjennom strengere reguleringer av fiskeri som brosme og lange med flere. For eksempelvis trålerne og konvensjonelle havfiskefartøy er mulighetsrommet lite. Torsketrålere med reketrållatelse kan imidlertid øke aktiviteten i rekefisket. Lønnsomheten i dette fisket er imidlertid usikker og gir også betydelige klimagassutslipp.

Blant de aktuelle kystfiskefartøyene er det store variasjoner i utnyttelsen av spesielt hyse og seikvotene. Dette betyr at en del fartøy kan kompensere inntektsbortfall gjennom økt aktivitet i disse fiskeriene. Dette betyr samtidig at inntektsmulighetene for andre fartøy blir tilsvarende redusert. For kystfiskeflåten er det generelt høy overregulering i disse fiskeriene. Det er imidlertid usikkert hvordan en kvotesamarbeidsordning vil påvirke disse fiskeriene, og det avhenger av både det mottakende og avgivende fartøyets valg av fiskeri. Dersom det flyttes kvoter fra fartøy som ellers ville vært aktive i disse fiskeriene til fartøy som velger liten aktivitet vil overreguleringen måtte økes og vice versa.

Det er imidlertid rimelig å forvente at relativt mange vil benytte seg av en slik mulighet til kvotesamarbeid og dermed legge et fartøy i opplag og fiske kvotene med et annet fartøy med ledig kapasitet. I prinsippet kan den aktive flåten halveres. Selv om dette etter all sannsynlighet ikke vil bli resultatet, vil bruken trolig bli svært omfattende. Dette vil ha en rekke effekter, både i fiskeflåten, i den videre verdikjeden og i lokalsamfunn med høy fiskeriaktivitet. En del av disse er imidlertid vanskelige å forutsi.

Det er også rimelig å forvente at når en legger fartøy i midlertidig opplag, så vil dette i flere tilfeller kunne ende opp som permanent endringer, f.eks. ved at en benytter strukturkvoteordningen når kvotesamarbeidsperioden er over. Ved å benytte kvotesamarbeidsordningen er det forutsatt at fartøyet som avgir kvote skal være inaktivt. Fartøyet vil imidlertid fremdeles være registrert i Merkeregisteret. Det vil derved ikke legges opp til at fartøyet kan nyttes til annen aktivitet enn fiske i den tiden det er meldt inaktivt, slik som organisasjonene ønsker.

Lønnsomheten blant fartøyene vil kunne øke i forhold til alternativet med fortsatt drift uten en slik ordning. Størrelsen på denne effekten er usikker. I hvilken grad det vil åpnes konkurs i



rederiene uten tilbud om slik kvotesamarbeidsordning er beheftet med ytterligere usikkerhet. Også hvordan mannskapet påvirkes vil være usikkert. Arbeidsbehovet endres kanskje i mindre grad, men fordelingen av hvem som utfører dette kan bli vesentlig påvirket. Mannskap på fartøy som legges i opplag kan bli arbeidsledige, mens mannskapet på mottakende fartøy vil øke sin aktivitet. I flerbåtsrederi kan det være bedre grunnlag for å fordele arbeidet på hele det opprinnelige mannskapet. Med en slik ordning kan en del fartøy også konsentrere aktiviteten om hovedfiskeriene, spesielt torsk, og i mindre grad søke alternativer som kunne økt arbeidsbehovet. Dette gjelder naturlig nok også fartøyene som legges i opplag.

De totale landingene til foredlingsindustrien vil sannsynligvis påvirkes lite. Fartøyene vil som før trolig konsentrere aktiviteten rundt sesongfiskeriene. Imidlertid er det grunn til å forvente en viss utjevning av landingene ettersom fartøyene som tilføres kvoter vil måtte benytte flere fiskedøgn for å utnytte kvoten. Med svært lave kvoter kan en del redere ha insentiv til å utnytte kvoten på svært kort tid slik at fartøyet kan legges i ro. Disse effektene er imidlertid trolig relativt små og usikre. At forslaget kommer fra både Sjømat Norge og Norges Fiskarlag tilsier at effektene trolig ikke er ubetydelige. Samtidig er det grunn til å anta at det vil finne sted en viss geografisk konsentrasjon av landingene med en slik ordning. Mange av samarbeidene vil trolig gjøres mellom fartøy som har noenlunde tilsvarende landingsmønster, men i en del tilfeller vil trolig fangst flyttes til mer effektive fartøy som har et annet landingsmønster. Også denne effekten er usikker.

Et av argumentene for forslaget er å ivareta lønnsomheten i flåten. Som nevnt er den bedriftsøkonomiske effekten positiv. Samtidig må aktørene disponere sine ressurser slik at lønnsomheten over tid er positiv, og at økonomien er tilstrekkelig robust til å håndtere variasjoner i viktige rammebetingelser som eksempelvis kvoter, salgspriser og kostnader. Det vil være opp til rederiene selv å vurdere hvilke av de gjeldende ordninger som best ivaretar lønnsomheten for deres rederi.

Konkurser har generelt samfunnsøkonomiske kostnader og andre uønskede effekter som kan være viktige å unngå. Blant annet rammer dette leverandører og ansatte, og medfører ofte betydelige omstillingskostnader. Som nevnt er det usikkert hvor mange konkurser som kan unngås med de foreslåtte virkemidlene. Dette avhenger til en viss grad av egenkapitalsituasjonen i rederiene og andre bedriftsspesifikke forhold, spesielt likviditetssituasjonen og muligheten til lån. Sistnevnte påvirkes blant annet av verdien av fisketillatelse. En del rederier kan ha skjulte reserver i balansen som øker den reelle egenkapitalsituasjonen.

Som nevnt kan fiskeflåten også tilpasse seg endringene i kvotenivå gjennom bruk av strukturkvoteordningen. Dette vil samle kvotegrunnlaget på færre fartøy og samtidig vil en stor del av de faste kostnadene bortfalle ved at man kan selge fartøyet. Dette vil imidlertid medføre 10 % avkortning av kvotene og at levetiden for kvoten avgrenses til 20 år. Om dette er et økonomisk attraktivt alternativ i forhold til en tidsbegrenset kvotesamarbeidsordning vil avhenge av bedriftsspesifikke forhold og vurderinger. For mange vil trolig opsjonsverdien i den midlertidige ordningen være verdifull, og man vil velge å utsette en eventuell bruk av strukturkvoteordningen til fremtidens kvotesituasjon er mer avklart.

Kapasitetsutnyttelsen i flåten kan være relevant i denne sammenhengen. Strukturkvoteordningen gir permanente endringer i antall fisketillatelse, og dermed antall fartøy som kan drive fiske. Dersom kvotesituasjonen er midlertidig kan dette medføre at den fysiske kapasiteten blir lavere enn optimalt.



I kystfiskeflåten synes dette i mindre grad å være et problem, da det antas å være betydelig ledig kapasitet. Dette gjelder både i den nåværende fiskeflåten og det er også betydelig potensial for kapasitetsøkning gjennom utskiftning av eldre fartøy med mer moderne. I trålflåten og blant konvensjonelle havfiskefartøy, har kapasitetsutnyttelsen vært svært høy de senere årene. Det har også funnet sted en betydelig modernisering av flåten.

Fiskeridirektøren ber om innspill på vurderingene av effekter, både de bedriftsøkonomiske og øvrige effektene. Dette gjelder også effekter som ikke er diskutert i notatet.

3. Beskrivelse av potensiell kvotesamarbeidsordning

I torskefiskeriene i kystflåten gis det i dag mulighet for å inngå kvotesamarbeid mellom fartøy under 11 m hjemmelslengde gjennom samfiskeordningene. I fisket etter makrell er det også, som nevnt tidligere, etablert en såkalt kvotesamarbeidsordning for fartøy under 15 m største lengde og som ikke har tilgang på strukturkvoteordningen. Disse ordningene krever skriftlig melding til Fiskeridirektoratet før fisket starter. Dette gjøres gjennom innlogging på Min Side og utfylling av skjema der det angis aktivt og passivt fartøy samt perioden samarbeidet skal foregå. Flere perioder krever flere utfyllinger av skjema. Salgslagene får tilgang til disse opplysningene i sanntid.

En grunnleggende forutsetning for disse samarbeidsordningene er at begge fartøy er tildelt deltageradgang i lukket gruppe og at de er tildelt kvote i det relevante fiskeriet. Både i salgslagenes interne kvotekontrollsystem og i Fiskeridirektoratets nye kvoteregister må det eksistere en åpen og gyldig kvotekonto for de fartøy og fiskeri som kvotesamarbeidsordningen omfattes av. Utskiftning, salg av fartøy, eller andre typer hendelser som medfører at tillatelser blir ugyldiggjort vil da medføre at kvotekonto lukkes. I de tilfeller hvor rederi er tildelt en generell utskiftningstillatelse for et ubestemt fartøy med normalt 2 års varighet, vil kvotekontoen være lukket så lenge det ikke settes inn et nytt erstatningsfartøy eller at det inngås en leiefartøyordning. Dette innebærer at organisasjonenes ønske om å nytte utskiftningstillatelser i stedet for å melde et fartøy inaktivt, ikke vil være mulig. Utskiftning av fartøy (aktivt eller passivt) til et annet fartøy kan imidlertid tillates basert på søknad og enkeltvedtak. Når utskiftningen til nytt fartøy er registrert gjennomført i Merkeregisteret vil det nye fartøyet kunne meldes inn i et kvotesamarbeid til erstatning for det gamle fartøyet.

Gitt forutsetningen om at begge fartøy i kvotesamarbeidsordningen er tildelt en gyldig tillatelse og dermed har anledning til å trekke på en åpen kvotekonto vil en slik ordning være relativt enkel å administrere. Det er opplysninger om påmeldte fartøy og opplysninger om kvotefartøy oppgitt på seddel som er bestemmende for hvilken konto fangsten skal posteres på.

En slik kvotesamarbeidsordning, gitt forutsetningen om at både aktivt og passivt fartøy er tildelt en gyldig tillatelse til å delta i et fiskeri, og at kvotekontoen for begge fartøy er åpne, vil derfor være enkel å utvide til å omfatte også andre fartøygrupper.

Norges Fiskarlag og Sjømat Norge har foreslått at kvotesamarbeidsordningen skal utvides til også å omfatte fartøy med følgende tillatelser:

Torsketrållatelse (Torsk, hyse, sei nord/sør, blåkveite)

Seitrållatelse (Sei nord/sør, torsk nord og hyse nord)

Konvensjonelle havfiskefartøy (torsk, hyse, blåkveite)

Konvensjonelle kystfartøy < 28 meter (torsk, hyse og sei nord) med hjemmelslengde 11 meter og over.

Fiskeriene som foreslås å inngå i kvotesamarbeidet er satt i parentes.



Det foreslås som vilkår at det uttatte fartøyet i havfiskeflåten må legges inaktivt hele driftsåret og at fartøy som har startet fiske i et kalenderår ikke kan melde seg på før påfølgende kalenderår. Påmeldingen skal være bindende for ett år av gangen.

Det foreslåtte vilkåret om at passivt fartøy må være inaktivt hele reguleringsåret for torske- og seitrålere og konvensjonelle havfiskefartøy er strengere enn gjeldende vilkår for tilsvarende eksisterende ordninger og foreslåtte ordninger (nedenfor) i kystfiskeflåten. I motsetning til kystfartøy, som disponerer tillatelser og kvoter i svært mange andre fiskeri (både hvitfisk, krabbe og pelagiske fiskeri), disponerer den havgående hvitfiskeflåten få tilleggstillatelser og muligheter for å fiske på ikke kvoteregulerte bestander. Denne forskjellen er søkt belyst i tabellen under:

Tabell 4 Tilleggstillatelser registrert på fartøy som foreslås omfattet av ny kvotesamarbeidsordning for utvalgte hovedtillatelser (i første rad)

Tillatelse	Antall	Tillatelse	Antall	Tillatelse	Antall
Torsketrål-tillatelse	35	Konv.fartøy 28 m og over.	25	Konv. kyst < 28 m, hj.l. 11-27,9 m	455
Grønlandsrekestrål	9	Avgrenset Nordsjøtrål	1	Avgrenset Nordsjøtrål	7
Loddetrålkonsesjon	1	Konv.fartøy < 28m. Torsk sør for 62gr.	1	Avgr. rødåtettråltill. kat. 2	3
Rekestråltillatelse > 65 fot	31	Konv.fartøy ≥ 28 m, Bunnfisk Sør	5	Brosme og lange-kystfartøy	4
Rødåtettråltillatelse	2	Kystrekestrål Sør 11 m og over	1	Kongekrabbe (Lukket gruppe)	15
Vassildtrål	2	Ringnot > 90 fot	1	Kongekrabbe (Åpen gruppe)	17
		Seigarn. Fartøy 28 m og over	13	Torsk sør for 62gr.	14
		Seisnorp > 90 fot	1	Kystmakrell-Garn/Snøre	45
				Kystmakrell-Not < 13 m	26
				Kystmakrell-not. 13-21,35 m	24
				Kystrekestrål Sør 11 m og over	7
				Leppefisk	7
				Nordsjøsild Notfartøy < 21.35m	20
				NVG-Kystfartøygruppen	119
				Rødåtettråltillatelse	4
				Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	85
				Sei sør.Notfartøy 13-27,5m.	33
				Vassildtrål	1

Torsketrålere-, seitrålere og konvensjonelle havfiskefartøy har relativt få andre tillatelser for fiske ut over det som er inkludert i en eventuell samarbeidsordning. Dette, samt at fartøyene som velger ikke å benytte seg av kvotesamarbeidsordningen får noe større mulighetsrom, betyr at et vilkår at det passive fartøyet må være inaktivt hele reguleringsåret synes rimelig. I forslaget fra Norges Fiskarlag og Sjømat Norge er ikke tillatelsen "Seigarn. Fartøy 28 meter og over" omtalt. Fiskeridirektoratets vurdering er imidlertid at denne tillatelsen er så sentral



for denne viktige delen av fiskeflåten at den ikke kan utelates. Deltakelse i et slikt garnfiske etter sei krever spesiell utrustning av fartøyet. Direktoratets vurdering er derfor at det vil naturlig at slik avtale om kvotesamarbeid, hvor også seikvoter inngår, mellom 2 havgående fartøy med deltakeradgang i konvensjonelle fiskeri blir gjort mellom 2 fartøy som også har tilleggstillatelsen "Seigarn. Fartøy 28 meter og over". Vi legger derfor til grunn at en påmelding av 2 fartøy med gyldig deltakeradgang "Konv. Fartøy 28 meter og over" også omfatter tilleggstillatelsen "Seigarn. Fartøy 28 meter og over".

For kystfartøy med deltakeradgang i fisket etter torsk, hyse sei nord for 62°N med hjemmelslengde 11 meter og over ønskes det at fartøyene må få tilgang til en midlertidig kvotesamarbeidsordning med vilkår i tråd med det som er kort beskrevet for kystfartøy ovenfor.

Fiskeridirektoratet foreslår etter dette, dersom det blir vedtatt å innføre slike tiltak, i det alt vesentlige å følge de ønsker som er fremsatt av Norges Fiskarlag og Sjømat Norge. Dette innebærer følgende:

- Det etableres en egen midlertidig kvotesamarbeidsordning for fartøy med torsketrållatelse, seitrållatelse eller konvensjonell havfisketillatelse i fisket etter torsk, hyse, sei og blåkveite nord for 62°N og trålfisket etter sei sør for 62°N for fartøy med seitrållatelse eller torsketrållatelse.
 - o Både aktivt og passivt fartøy må ha samme type tillatelse og tillatelsen må være gyldig
 - o Passivt fartøy må ikke ha fisket i året, og må være inaktivt / passivt hele driftsåret.
- Det etableres en midlertidig kvotesamarbeidsordning for konvensjonelle kystfartøy i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N med hjemmelslengde 11 meter og over.
 - o Både aktivt og passivt fartøy må ha samme type gyldige deltakeradgang og tilhøre samme hjemmelslengdegruppe i Finnmarksmodellen.
 - o Ved kvotesamarbeid mellom ulike eiere må begge eierne ha hatt adgang til å delta i fisket i med et fartøy i 2023 eller 2024 og kvotebelastet et fartøy i ett av årene.
 - o Ved kvotesamarbeid med egne fartøy må eieren ha hatt adgang til å delta i fisket med to fartøy i 2023 eller 2024 og kvotebelastet to fartøy i ett av årene,
- Et fartøy i en fartøygruppe kan bare delta i ett slikt kvotesamarbeid i kvoteåret - Kvotesamarbeidet kan ikke starte før skriftlig melding om samarbeidet er mottatt hos Fiskeridirektoratet. Slik melding skal gis på eget skjema tilgjengelig for fisker ved pålogging på Min side på Fiskeridirektoratets internettsider.

Dersom det blir vedtatt å gi nevnte fartøygrupper tilbud om slik kvotesamarbeidsordning vil følgende moment måtte bli gjenstand for videre vurderinger:

- Skal det være adgang til å skifte ut fartøy som er påmeldt kvotesamarbeidsordningen?
- Skal ny eier av mottakende fartøy kunne delta i samarbeid med avgivende fartøy.
- Skal det være adgang til å endre eiersammensetningen i selskapet som eier fartøy som deltar i slik kvotesamarbeidsordning?



