

## SAMMENSLÅINGSORDNING FOR FARTØY UNDER 11 METER HJEMMELSLENGDE I FISKET ETTER TORSK, HYSE OG SEI NORD 62°N I 2025

### 1. Innledning

Av Meld. St. 7 (2023-2024) følger det at regjeringen vurderer det slik at dagens adgang til å drive samfiske etter torsk, hyse og sei nord for 62°N med fartøy med samme eiere bør avvikles, men at den aktuelle flåtegruppen må få en alternativ ordning når samfiske mellom to fartøy med samme eiere avvikles.

Regjeringen mener at fartøy som deltar i den lukkede gruppen under 11 meters hjemmelslengde bør få tilgang til en sammenslåingsordning. En ordning som åpner for at eier av to fartøy kan slå sammen kvotegrunnlaget for de to fartøyene og fiske den samlede kvoten på ett av fartøyene mot at det andre fartøyet trekkes ut av fiske og slettes i merkeregisteret. Det sammenslåtte kvotegrunnlaget skal kunne splittes opp og tilbakeføres til annet fartøy i henhold til id-nummer på de opprinnelige fisketillatelsene.

Nærings- og Fiskeridepartementet ber i brev av 2. juli 2024 Fiskeridirektoratet om å vurdere samt å følge opp Stortingsvedtak 593 (2023-2024) og Stortingsvedtak 594 (2023-2024).

- Stortingsvedtak 593 (2023-2024): «*Stortinget ber regjeringen etablere en sammenslåingsordning for fartøy under 11 meters hjemmelslengde, der eier av to fartøy som fisker torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord, får tillatelse til å slå sammen kvotegrunnlaget for to fartøy og fiske den samlede kvoten på ett fartøy, og utarbeide nærmere bestemmelser for bruken av ordningen, herunder aktivitetskrav*».
- Stortingsvedtak 594 (2023-2024): *Stortinget ber regjeringen utrede og vurdere innføring av sammenslåingsordning som også omfatter fartøy som fisker i pelagiske fiskerier under 11 meters hjemmelslengde (13 meter for fiske etter makrell med kystnot).*

Følgende tema vil bli behandlet videre:

- En vurdering av vilkårene for å kunne benytte seg av sammenslåingsordning for torsk, hyse og sei nord for 62°N, herunder
  - krav til tidligere eierskap
  - tidspunkt for inntreden og avslutning av ordningen
  - innføring av aktivitetskrav
  - mulige krav til det uttatte fartøy
  - mulighet for å kombinere ulike ordninger.
- En vurdering av vilkår for splitting av kvotene på et senere tidspunkt
- En vurdering av om ordningen skal etableres som en påmeldingsordning eller søknadspliktig ordning
- En vurdering av om det skal innføres sammenslåingsordning for andre fiskeslag

## 2. Vilkår for å benytte sammenslåingsordningen i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N

### 2.1 Krav til tidligere eierskap

Sammenslåingsordningen skal være et alternativ til ordningen om samfiske med seg selv som er vedtatt avviklet. Det er derfor naturlig å vurdere vilkårene for å bruk av sammenslåingsordningen i lys av hvordan samfiske mellom fartøy med samme eier har vært praktisert.

Ett av vilkårene for å kunne for å kunne samfiske med seg selv er at en har hatt adgang til å delta og fisket minimumskvantumet med to fartøy i ett av de to foregående år.

I bestillingen fra departementet legges det opp til at inntreden og uttreden av ordningen bare kan skje med virkning fra kalenderårskiftet. I slik henseende er det naturlig å sette som vilkår for å benytte ordningen at eier har eid begge de aktuelle fartøy med adgang til å delta i fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62°N med hjemmelslengde under 11 meter i det foregående år. Et slikt krav vil også samsvare mest mulig med vilkårene som var gjeldende for samfiske mellom fartøy med samme eier.

Et krav om tidligere eierskap vil også kunne motvirke at fartøy kjøpes utelukkende for å slå sammen kvotene. Uten et slikt inngangsvilkår vil det tilrettelegges for at flere selger seg ut av lukket gruppe for deretter å delta i åpen gruppe, med den konsekvens at presset på åpen gruppe øker.

I reguleringsforskriften for torsk, hyse og sei nord for 62°N § 32 om samfiskeordningen er det deltakerforskriftens definisjon på eier som er lagt til grunn når det er krav om at fartøyene må ha samme eier. I deltakerforskriften er «eier» definert som «den som direkte eller indirekte gjennom selskap eier mer enn 50%», det vil si majoritetseier. Som en naturlig konsekvens av dette har to ulike juridiske eiere kunne «samfiske med seg selv» uavhengige om minoritetseier har vært ulik så lenge majoritetseier har vært den samme i hvert rederi. Dette har vært uproblematisk ettersom kvoten som samfiskes har vært knyttet til to ulike skrog.

Når en i sammenslåingsordningen taler om «eier» må det vurderes om eierbegrepet i fiskeriregelverket for øvrig skal legges til grunn, altså juridisk eier og ikke majoritetseier som er utgangspunktet for deltakerforskriften.

I motsetning til samfiskeordningen hvor kvotene til enhver tid var knyttet til to ulike skrog, vil sammenslåingsordningen medføre at kvoten blir overført til det aktive skroget mens det avgivende skroget skal slettes fra merkeregisteret. For å unngå problemstillinger rundt eierskap i deltakerrettigheter, spesielt ved salg av fartøy for fortsatt drift eller ved splitting av id-kvoten, er Fiskeridirektoratet av den oppfatning at fartøyene som skal inngå i sammenslåingsordningen må være eid direkte av samme fysiske eller juridiske person.

Ved å sette som vilkår at fartøyene må ha samme juridiske eier vil en kunne se en liten økning i saksmengde hos forvaltningen dersom det er flere som søker å tilpasse seg til sammenslåingsordningens eierskapsbegrep. Dette vil imidlertid i stor grad være en engangsforeteelse og ikke utgjøre en større utfordring.

Ettersom det for samfiskeordningen har vært deltakerforskriftens eierskapsbegrep som har vært lagt til grunn, kan det være behov for å åpne for en overgangsordning fra 2024 til 2025 i forbindelse med eierskap foregående år, slik at det gis adgang til å foreta eierendringer for å

tilpasse seg, men fortsatt kunne ta i bruk sammenslåingsordningen under forutsetning av at de øvrige vilkår for ordningen er oppfylt.

## 2.2 Tidspunkt for inntreden og avslutning av ordningen.

Nærings- og Fiskeridepartementet har i sin bestilling redegjort for at det er ønskelig at inntreden og avslutning av ordningen bare kan skje med virkning fra kalenderårskiftet.

Et vilkår om at en bare kan inngå slike ordninger med virkning fra kalenderårskiftet vil imidlertid kunne være utfordrende med tanke på saksbehandling og teknisk gjennomføring. Fiskeridirektoratet er derfor av den oppfatning av at det er mer hensiktsmessig å sette som vilkår at en ikke kan ha levert fangst i medhold av den aktuelle tillatelsen det kalenderåret denne skal overføres til annet fartøy som følge av sammenslåingsordningen. Når aktørene er kjent med et slikt vilkår vil det neppe virke urimelig begrensende, men det kan medvirke til å unngå at forvaltningen får en topp med saker rett rundt årsskiftet.

Avviklingen av ordningen vil naturlig nok medføre at id-kvoten overføres til nytt fartøy med sitt opprinnelige id-nummer. Av hensyn til både regulering av fiskeriet og kvoteavregning for det enkelte fartøy er det hensiktsmessig og ønskelig at ordningen bare kan avsluttes med virkning fra kalenderårskiftet.

## 2.3 Fiskeridirektoratet forslag

**Fiskeridirektoratet foreslår at det stilles som vilkår for å benytte sammenslåingsordningen at begge fartøy må være eid direkte av samme fysisk eller juridiske person.**

**Det kan ikke være levert fangst i medhold av tillatelsen tilhørende i det avgivende fartøy i det aktuelle kalenderåret ordningen ønskes inngått. Avslutning av ordningen kan bare skje med virkning fra kalenderårskiftet.**

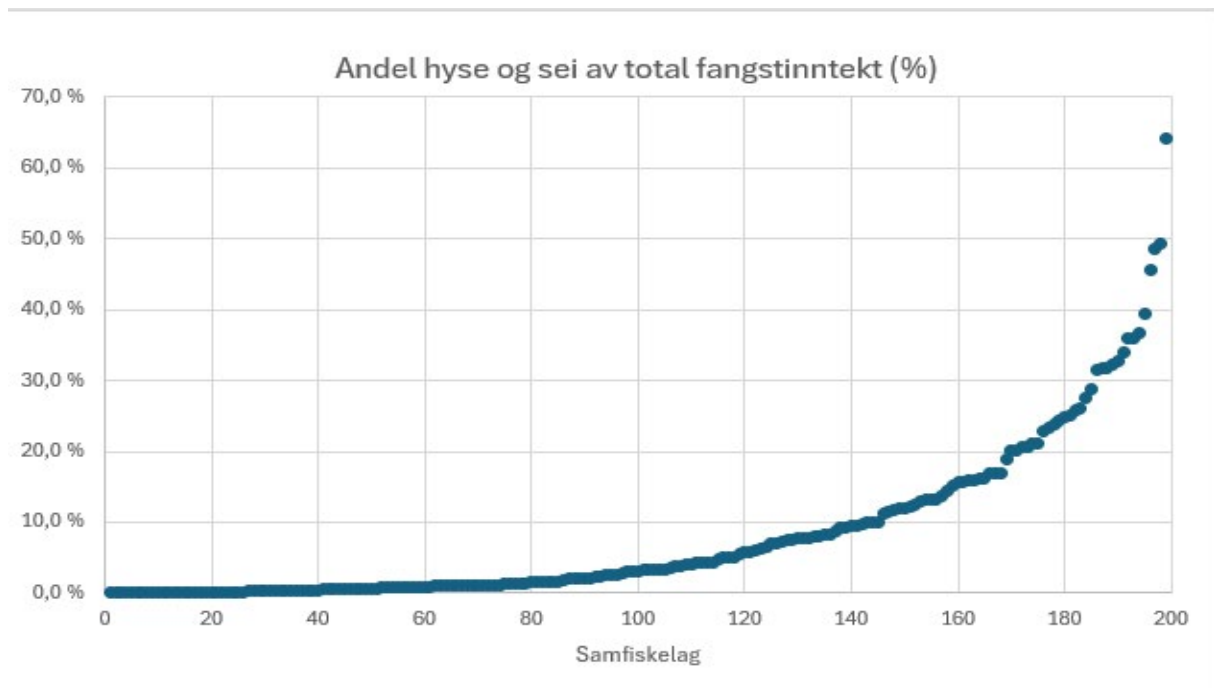
## 2.4 Innføring av et aktivitetskrav

I stortingsvedtak 593 (2023-2024) ber stortinget regjeringen om å utarbeide nærmere bestemmelser for bruk av sammenslåingsordningen, herunder aktivitetskrav. Dette er fulgt opp i bestillingen fra Nærings- og Fiskeridepartementet hvor Fiskeridirektoratet blir bedt om å utrede og vurdere om det bør gjelde noen form for aktivitetskrav, for eksempel i form av et krav om fiske etter andre arter.

Erfaringsmessig vil fartøy som øker kvotegrunnlaget også ofte endre fangstsammensetningen mot økt andel av de mest lønnsomme artene. Eksempelvis er det primært torskekvoten til de passive fartøyene som er utnyttet, mens hyse og seikvotene i mindre grad utnyttes (Meld. St. 7 (2023-2024) s.53).

Dette bekreftes når en ser på andel fangstverdi av hyse og sei i forhold til total fangstverdi i et samfiskelag.

*Figur 1: Samfiskelag med samme eier sortert etter andel fangstverdi av hyse og sei forhold til fangstverdi, 2023*



48,7% av de påmeldte samfiskelag i 2023 fisket hyse og sei for mindre enn kr 100 000 i fangstverdi.

Et eventuelt aktivitetskrav er blant annet begrunnet med at en ønsker å unngå at sammenslåingsordningen medfører redusert utnyttelse av økonomiske mer marginale arter og at kvoter på slike arter skal bli stående ufisket, noe som igjen kan føre til redusert verdiskapning og være negativt for sjømatindustrien som går glipp av råstoff (Meld. St. 7 (2023-2024) s.53).

Under forutsetning av at alle de som har drevet samfiske med seg selv velger å benytte seg av sammenslåingsordningen vil en mest sannsynlig ikke se noen ytterligere reduksjon i utnyttelsen av andre arter. Disse fartøyene har gjennom samfiskeordningen allerede driftet med to kvoter på ett skrog i en lengre periode og tilpasset sin drift etter dette.

Det er likevel et potensiale for at flere enn de som i dag driver samfiske med seg selv kan benytte seg av ordningen ved tilpasninger til regelverket i form av eierendringer og normal utskifting/avgang i flåtegruppen. Dette vil kunne føre til at utnyttelse av andre arter blir ytterligere redusert.

Et aktivitetskrav vil derfor kunne være gunstig for å sikre at innføringen av sammenslåingsordningen ikke medfører at utnyttelse av andre arter blir redusert, med de konsekvenser det kan medføre for blant annet aktører på land.

10 av de 199 av de passive fartøyene som drev samfiske med seg selv i 2023 hadde andre rettigheter i lukket gruppe enn torsk, hyse og sei nord for 62°N.

Ettersom den minste sjarkflåten i stor grad bare har kvoter i fisket etter torsk, hyse og sei vil det være urimelig å kreve at aktivitetskravet skal oppfylles ved fiske på andre kvoteregulerte arter, da dette vil medføre at fiskere må investere i andre rettigheter. Videre vil ikke et aktivitetskrav for fiske på andre kvoteregulerte arter som leppefisk, nvg-sild, og makrell bidra til at utnyttelsen av økonomiske mer marginale arter ikke blir redusert.

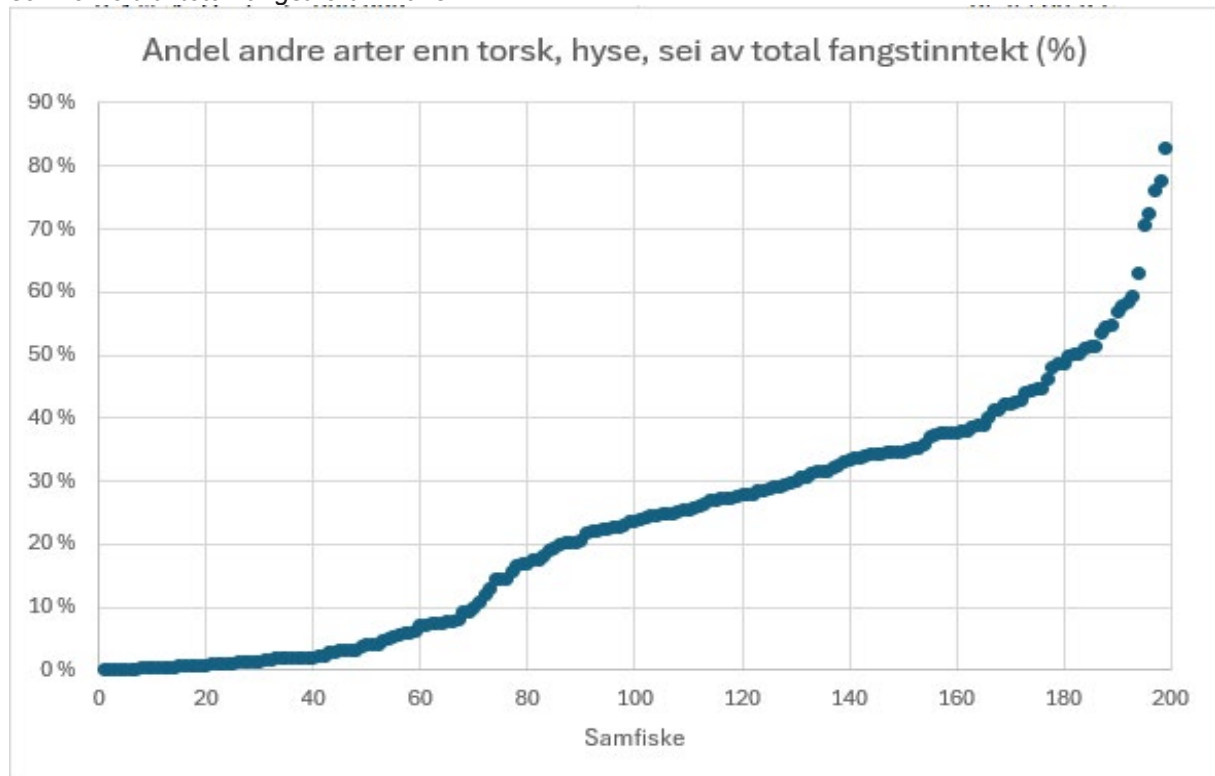
Slik Fiskeridirektoratet ser det vil et aktivitetskrav på fiske etter hyse og sei i forbindelse med sammenslåingsordningen for fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62°N være tilstrekkelig for å oppnå denne målsetningen. Videre vil et slikt aktivitetskrav kunne føre til at det i noe større

grad leveres fisk utenom hovedsesongen for torsk som igjen vil kunne bidra til økt sysselsetting på land.

En må likevel vurdere om et eventuelt aktivitetskrav kan oppnås ved fiske på andre arter enn hyse og sei, herunder også arter som ikke er kvotebelagte.

128 av de 199 påmeldte samfiskelagene i 2023 fisket andre arter for mer enn kr 300 000. Dette utgjør 64,3% av samfiskelagene. Samtidig fisket 46 – 23,1% av samfiskelagene andre arter for under kr. 100 000 (Illustrert ved figur under).

Figur 2: Samfiskelag med samme eier sortert etter andel fangstverdi av andre arter enn torsk, hyse og sei i forhold til total fangstverdi i 2023.



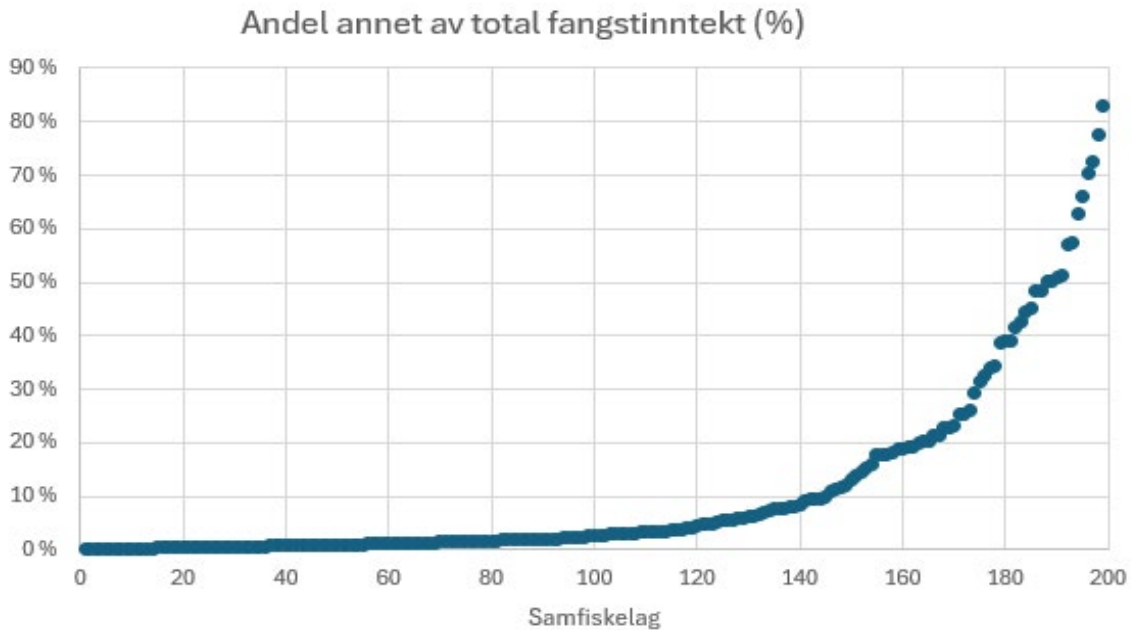
\* Inkluderer også fiske etter andre kvotebelagte arter som sild, makrell, leppefisk og kongekrabbe.

I en slik sammenheng bør det vurderes om en skal kunne oppfylle aktivitetskravet ved fiske etter kongekrabbe og blåkveite. Adgang til å fiske kongekrabbe er i stor grad begrenset til fiskere bosatt i Finnmark. Blåkveite fiskes i områder som stiller ekstra krav til fartøyenes beskaffenhet som vil kunne være vanskelig å etterkomme for fartøy som fisker torsk, hyse og sei i lukket gruppe under 11 meter.

Hensynet til mest mulig like vilkår for å kunne oppfylle et eventuelt aktivitetskrav taler for at et aktivitetskrav ikke bør utformes slik at det kan oppnås ved fiske etter kongekrabbe og blåkveite.

Ser en på andel fangstverdi av andre arter utenom torsk, hyse og sei nord for 62°N, kongekrabbe og blåkveite har bare 29,6% av de påmeldte samfiskelag i 2023 fisket for mer enn kr 300 000 i fangstverdi, mens 51,3% har fisket for mindre enn kr. 100 000.

Figur 3: Samfiskelag med samme eier sortert etter andel fangstverdi av andre arter enn torsk, hyse og sei nord for 62°N, kongekrabbe og blåkveite i forhold til total fangstverdi i 2023.



\* Inkluderer også fiske etter andre kvotebelagte arter som sild, makrell, leppefisk

Fiskeridirektoratet er av den oppfatning at en bør være varsom med å innføre ordninger som kan medføre økt fiske på ikke-kvoteregulerte arter som allerede er under press, som kveite og breiflabb.

### **Fiskeridirektoratet foreslår at et eventuelt aktivitetskrav bare bør kunne oppfylles ved fiske etter hyse og/eller sei.**

Fiskeridirektoratet har sett på og vurdert aktivitetskrav i to ulike sammenhenger; aktivitetskrav som inngangsvilkår og et årlig aktivitetskrav basert på foregående års fangst for bruk av ordningen.

#### **2.2.1 Aktivitetskrav som inngangsvilkår for bruk av ordningen.**

Slik det fremgår av figuren ovenfor er det lav utnyttelse av hyse og seikvoten for påmeldte samfiskelag med samme eier i 2023. Det er i stor grad disse som vil være i posisjon til å benytte seg av sammenslåingsordningen når den trer i kraft. 48,7 % av samfiskelagene har fisket hyse og sei for mindre enn kr. 100 000 mens 62,3 % har fisket for mindre enn kr 200 000 i 2023.

Under forutsetning av at et eventuelt aktivitetskrav bare kan oppfylles ved fiske på hyse og/eller sei, vil et aktivitetskrav som inngangsvilkår kunne sikre at utnyttelse av hyse og seikvoten ikke blir ytterligere redusert.

På den andre siden vil et aktivitetskrav som inngangsvilkår ikke medføre at en opprettholder utnyttelse av disse artene over tid. Dersom aktivitetskravet bare er et inngangsvilkår vil en kunne risikere at utnyttelse av hyse og sei kvoten reduseres etter at id-kvoten er registrert på det aktuelle fartøyet.

Dersom en skal søke å motvirke redusert utnyttelse av slike arter ved bruk av sammenslåingsordningen, vil et årlig aktivitetskrav være et godt virkemiddel. Et årlig

aktivitetskrav i fiske etter hyse og sei for å kunne benytte sammenslåingsordningen vil kunne bidra til at utnyttelsen av disse holdes på samme nivå eller økes.

### **2.2.2 Årlig aktivitetskrav basert på foregående års fangst.**

Et aktivitetskrav basert på foregående års aktivitet vil kunne sikre at økonomisk mer marginale arter ikke blir redusert ved innføringen av sammenslåingsordningen. Som vist til ovenfor vil et aktivitetskrav også kunne føre til at det i noe større grad leveres fisk utenom hovedsesongen for torsk som igjen vil kunne bidra til sysselsettingen på land. Dersom det settes et årlig aktivitetskrav vil en kunne sikre at dette opprettholdes over tid.

På den andre siden krever et årlig aktivitetskrav større grad av kontroll fra forvaltningens side. Skal en innføre et årlig aktivitetskrav må en også kontrollere at det overholdes. Videre bør det være konsekvenser dersom aktivitetskravet ikke overholdes, ellers vil en i mindre grad kunne oppnå målsetningen om økt fiske etter økonomisk mer marginale arter.

I dagens fiskeriregelverk er det ordninger som har aktivitetskrav som vilkår for bruk av ordningen. Samfiskeordningen for torsk, hyse og sei, kvotesamarbeidsordningen for makrell og kvotefaktor for kongekrabbe har alle aktivitetskrav av ulike slag, disse har også konsekvenser dersom aktivitetskravet ikke er oppfylt.

For samfiskeordningen for torsk, hyse og sei nord for 62°N og kvotesamarbeidsordningen for makrell er konsekvensen av at aktivitetskravet ikke er oppfylt, at en ikke vil kunne delta i ordningen. For kongekrabbe er konsekvensen av at aktivitetskravet ikke er oppfylt, at reder ikke vil kunne få forhøyet kvotefaktor, eller, at kvotefaktor blir redusert dersom en hadde forhøyet kvotefaktor foregående år.

Ser en hen til andre ordninger vil et alternativ kunne være at dersom aktivitetskravet ikke overholdes, vil en heller ikke kunne delta i ordningen neste år. Fiskeridirektoratet anser imidlertid ikke dette som en god løsning, da det vil være en uforholdsmessig streng konsekvens. Fiskere som ikke oppfyller aktivitetskravet vil måtte skaffe seg et skrog å splitte kvoten til ettersom avgivende skrog er slettet ved inngåelse av ordningen, samt at det vil føre til økt risiko for at kvoten ikke blir tilstrekkelig utnyttet og i ytterste konsekvens, ikke blir utnyttet påfølgende år. En slik konsekvens vil ikke bidra til stabilitet og fremme forutberegnelighet i den minste flåten. Det vil også føre til merarbeid for forvaltningen både når samarbeidsordningen opphører og ved en eventuell inngåelse igjen, når aktivitetskravet er oppfylt.

En annet alternativ vil kunne være redusert faktor torsk, på id-kvoten. Dersom aktivitetskravet ikke overholdes, vil id-kvoten få redusert faktor for torsk med en gitt % det påfølgende år. En slik konsekvens vil være mindre inngripende ovenfor fiskerne og enklere å praktisere. Den vil ikke gå ut over stabiliteten til ordningen, men fungere som et incentiv til at kvoten på hyse og sei også blir utnyttet.

### **2.2.2 Overgangsordning fra 2024 – 2023**

Dersom en legger til grunn at et årlig aktivitetskrav på hyse og sei settes som vilkår for å kunne benytte sammenslåingsordningen, vil dette kunne være en utfordring for næringen som ikke har måtte forholde seg til et slikt krav i forbindelse med samfiske mellom fartøy med samme eier. Som vist til ovenfor er hyse og sei kvotene lite utnyttet for de fartøyene som er aktuell for en slik ordning.



På bakgrunn av dette kan det være behov for en overgangsordning. En slik overgangsordning kan for eksempel gå ut på at det settes et litt lavere aktivitetskrav i overgangen mellom 2024 og 2025 eller at det ikke settes krav til aktivitet i forgående år for de som ønsker å gå inn på ordningen i 2025.

En overgangsordning vil kunne bidra til at de som ønsker å benytte seg av ordningen i 2025 i større grad har mulighet til det, mens de som ønsker å benytte ordningen i perioden 2026 og utover har mulighet for å oppfylle det årlige aktivitetskravet før en går inn på ordningen.

**Fiskeridirektoratet ber om en tilbakemelding vedrørende aktivitetskrav som vilkår for bruk av ordningen.**

### **2.2.3 Hva skal et eventuelt aktivitetskrav måles i?**

Det er viktig å sette et eventuelt aktivitetskrav høyt nok til at en oppnår målsetningen om at utnyttelse av andre arter ikke blir redusert, samtidig som det ikke må settes så høyt at det vil være uforholdsmessig vanskelig å oppnå kravet. Videre må det tas stilling til hvordan et eventuelt aktivitetskrav skal måles. Skal det fiskes et gitt kvantum av andre arter, eller skal det fiskes andre arter for en gitt verdi.

I dagens samfiskeordning oppfylles aktivitetskravet ved at det må fiskes et gitt antall tonn torsk. Kvantumet varierer ut fra hjemmelslengden på deltakeradgangen som påhviler de aktuelle fartøyene. Dette er regler som har vært fast over tid og er kjent i næringen. I andre ordninger, som økt kvotefaktor i forbindelse med kongekrabbe er det fangstverdi som er satt som måleenhet.

Sett hen til ordninger som allerede har aktivitetskrav som et vilkår vil et alternativ kunne være å måle aktivitetskrav i kvantum fisket. For eksempel ved at fartøyet må ha landet en gitt % av den garanterte kvoten for hyse og/eller sei som påhviler det aktive fartøyet etter sammenslåingsordningen.

Fordelen med et slikt aktivitetskrav er at det vil differensiere på kvotestørrelse, samt at det vil endre seg i takt med kvotestørrelsene.

Et annet alternativ er å måle et aktivitetskrav i fangstverdi, for eksempel ved at fartøyet må ha landet hyse og eller sei for mer enn 200 000kr i foregående år eller at samlet fangstverdi av andre arter må tilsvare en gitt % av samlet fangstverdi for torsk.

**Fiskeridirektoratet ønsker tilbakemelding hvordan oppnåelse av et eventuelt aktivitetskrav skal måles.**

## **2.5 Krav til avgivende fartøy**

Det er lagt til grunn i Meld. St. 7 (2023-2024) at avgivende fartøy i sammenslåingsordningen skal trekkes ut av fiske og slettes i merkeregisteret.

Videre er det uttalt at Regjeringen er opptatt av at innføringen av en sammenslåingsordning ikke fører til at godt egnede fartøy destrueres, samtidig som det må forhindres at eierløse fartøy ligger som vrak rundt om ved kaier langs kysten eller at fartøy uten adgang til å delta i lukket gruppe fører til økt deltakelse i åpne og uregulerte fiskerier.



For at sammenslåingsordningen ikke skal kunne føre til økt deltakelse i åpen gruppe eller uregulerte arter er det ønskelig å se på, samt å vurdere ulike alternativer for det uttatte fartøy. Under følger en vurdering av ulike alternativer.

### **Kondemneringskrav**

Krav til kondemnering har vært brukt som virkemiddel i fiskerinæringen i flere ulike sammenhenger, da hovedsakelig med den begrunnelse å redusere kapasiteten i fiskeflåten og øke lønnsomheten.

Av de 199 samfiskelag med samme eier som var påmeldt i 2023 har bare 14% av de passive fartøyene levert fangst som aktivt fartøy.

For de fiskerne som ordningen vil være aktuell for umiddelbart etter innføring, vil kvotene i stor grad allerede ha vært fisket på det aktive fartøyet over tid, og det vil derfor ikke være en reell kapasitet som eventuelt tas ut i forbindelse med bruk av ordningen.

Et kondemneringskrav vil til en viss grad kunne føre til økt lønnsomhet da de faste kostnadene et ekstra driftsmiddel medfører blir redusert, men gevinsten er trolig lav, ettersom de fleste aktørene har tilpasset seg slik at vedlikeholdskostnadene for de passive fartøyene er lave. Hensynet til reduksjon av kapasiteten og økt lønnsomhet gjør seg ikke like gjeldende ved innføring av en sammenslåingsordning som ved andre ordninger som har vært gjennomført tidligere.

Spørsmålet er da om hensynet til økonomisk utvikling, sysselsetting langs kysten eller andre nærliggende hensyn kan begrunne et eventuelt kondemneringskrav.

Den siste tiden har det vært flere bekymringer vedrørende eldre, tilsynelatende eierløse fartøy som utgjør et miljøproblem i norske havner. Dette er hovedsakelig fartøy som er unntatt destruksjonskravet i forbindelse med bruk av strukturkvoteordningen, og overtatt av lag og foreninger som senere har blitt oppløst uten at noen har tatt ansvar for fartøyet.

Regjeringen er opptatt av at det må forhindres at eierløse fartøy ligger som vrak rundt kaier langs kysten. Det er klart at et kondemneringskrav vil sikre at fartøy som blir tatt ut gjennom sammenslåingsordningen ikke blir et miljøproblem langs kysten.

På den andre siden er det ikke slik at fartøy som slettes fra merkeregisteret er eierløse. Selv om det ikke innføres et kondemneringskrav, vil fartøyet ha en eier, som igjen har ansvaret for fartøyet og vil kunne stilles ansvarlig dersom fartøyet viser seg å bli et miljøproblem. Som eier av fartøyet, har reder likevel full anledning til å kondemnere sitt fartøy dersom han eller hun finner det hensiktsmessig.

Et kondemneringskrav vil videre kunne føre til at godt egnede fiskefartøy destrueres. De fartøyene som er forventet tatt ut gjennom sammenslåingsordningen er i all hovedsak under 11 meter. Et kondemneringskrav vil derfor kunne føre til at antall tilgjengelige fartøy i denne gruppen reduseres og prisen på de gjenværende fartøy øker. Dette vil være negativt for rekruttering til fiskeflåten. En starter gjerne å fiske i åpen gruppe med fartøy under 11 meter. En reduksjon i antall tilgjengelige fartøy vil kunne begrense rekrutteringen som igjen vil kunne føre til redusert sysselsetting langs kysten.

Et kondemneringskrav vil også kunne redusere fleksibiliteten ved bruk av ordningen. Skulle en komme til den beslutningen at ordningen ikke er hensiktsmessig for rederiet, vil det kunne være vanskeligere å reversere ordningen dersom antall fartøy en kan tilbakeføre kvoten til blir redusert.

Erfaring fra tidligere ordninger har vist at det kan ta tid å få kondemnert et fartøy. Skal en kunne overføre kvoten og ta i bruk ordningen før fartøyet er kondemnert, vil det kreve at det innsendes dokumentasjon i ettertid på at fartøyet er kondemnert. I slike tilfeller må det også innføres konsekvenser dersom fartøy ikke blir kondemnert innen en gitt frist. Det vil være et ekstra kontrollpunkt for forvaltningen og vil kunne bidra til økt arbeidsmengde for forvaltningen.

### **Karantenetid**

Et annet alternativ er å innføre en karantenetid for det uttatte fartøy. Karantenetid er et virkemiddel som benyttes i fiskerireglerverket for å begrense bruken av en ordning, blant annet i leiefartøyordningen for nybygg, hvor fartøyet som skal benyttes som leiefartøy ikke kan være brukt som leiefartøy de siste to år.

Ved å pålegge det uttatte fartøy en karantenetid, for eksempel to år før det kan gjeninnføres i merkeregisteret, vil en kunne forhindre at fartøy som blir trukket ut av fiske i forbindelse med sammenslåingsordningen fører til økt deltakelse i åpne og uregulerte fiskerier.

Ulempen med en slik ordning er at en til en viss grad begrenser adgangen til fornyelse i fiskeflåten ved at fartøy som er tatt ut i forbindelse med sammenslåingsordningen ikke kan benyttes som erstatningsfartøy for et mindre egnet fartøy innenfor karantenetiden. Dette vil gjelde både for åpen og lukket gruppe. En karantenetid ordning vil også redusere antall tilgjengelige fartøy for personer som ønsker å starte som fisker og på den måten kunne være negativt for rekrutteringene til fiskeryrket.

Innføring av en karantenetid på fartøy uttatt i sammenslåingsordningen vil også kunne føre til merarbeid for forvaltningen ved behandling av ervervstillatelser da en alltid må kontrollere at omsøkte fartøy ikke er i karantene.

### **Ingen begrensninger for det uttatte fartøyet**

I 2023 var det bare 14% av de passive fartøyene i et samfiskelag som leverte fangst utenom perioden for samfiske. De passive fartøyene er derfor i liten grad benyttet til fiske i åpen gruppe eller på uregulerte arter.

Ved innføring av sammenslåingsordningen er det disse passive fartøyene en forventer blir tatt ut og slettet i merkeregisteret. Redere som dag samfisker med egne fartøy, og som eventuelt vil benytte seg av sammenslåingsordningen, vil uansett ha anledning til å delta i uregulerte fiskeri med det aktive fartøyet. I mange tilfeller vil det aktive fartøyet være under 11 meter største lengde og således også ha adgang til å delta i andre åpne fiskerier enn torsk, hyse og sei nord for 62°N. Det er derfor lite sannsynlig at redere som tar ut et fartøy gjennom sammenslåingsordningen velger å ta fartøyet inn igjen for å benytte de i åpne og uregulerte fiskeri.

Fiskeridirektoratet kan derfor ikke se at sletting av fartøyet fra merkeregisteret uten noen videre begrensning vil føre til en økt deltakelse i åpen gruppe eller fiske på uregulerte arter. Som vist til ovenfor vil en begrensning på det uttatte fartøyet kunne være negativt for rekrutteringen til fiskeflåten ved at antall tilgjengelige fartøy reduseres og prisen på tilgjengelige fartøy øker.

Dette taler for at en begrensning på det uttatte fartøyet ikke er nødvendig. Dersom det ikke pålegges begrensninger for det uttatte fartøyet, vil det også harmonisere med reglene for bruk av strukturvoteordningen hvor det ikke lenger er satt begrensninger for det uttatte fartøyet.

**Fiskeridirektoratet foreslår at det ikke settes begrensninger for fartøy som tas ut av fiske i forbindelse med sammenslåingsordningen.**

## 2.6 Adgang til å delta i andre ordninger

Sammenslåingsordningen for torsk, hyse og sei nord for 62°N skal erstatte adgangen til å drive samfiske med egne fartøy. Som nevnt ovenfor bør ordningen derfor vurderes i lys av samfiskeordningen.

Det er, og har alltid vært, en begrensning i samfiskeordningen at et fartøy bare kan delta i et samfiskelag i løpet av reguleringsåret. Selv om samfiskeordningen mellom fartøy med samme eier skal opphøre er det lagt opp til at samfiske med ulike eiere skal bestå. Det er derfor naturlig å vurdere om en reder som har benyttet seg av sammenslåingsordningen også skal kunne delta i et samfiskelag med annen eier.

På den ene siden vil økt kvotegrnlag på det gjenværende fartøyet i sammenslåingsordningen legge til rette for bedre økonomi og kanskje investeringer i bedre driftsmiddel. For eier av fartøy som ikke har sammenslåingsordning vil det kunne være gunstig å gå inn på et samfiske med et kanskje mer egnet og utrustet fartøy.

I Meld. St. 7 (2023-2024) er det lagt opp til at en ikke skal kunne inneha mer enn 2 kvoter pr. fartøy. En ordning som tillater at eier av fartøy som deltar i sammenslåingsordningen også skal kunne delta i samfiskeordningen vil i praksis kunne medføre at et fartøy fisker tre kvoter i løpet av et reguleringsår.

Spesielt i perioder med lave kvoter vil dette kunne føre til økt press på å utvide sammenslåingsordningen til at mer enn to kvoter kan samles på et fartøy. Sett i lys av at samfiske mellom fartøy med samme eier heller ikke åpner for at eier som samfiske med egne fartøy også kunne delta i samfiskelag med annet fartøy, er Fiskeridirektoratet av den oppfatning at det ikke vil være ønskelig at fartøy som deltar i sammenslåingsordningen også har adgang til å delta i samfiskeordningen.

**Fiskeridirektoratet foreslår at det for fartøy som deltar i sammenslåingsordningen ikke er adgang til å delta i samfiskeordningen i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N.**

## 3. Splitting av id-kvote – opphør av sammenslåingsordningen.

Det følger av Meld. St. 7 (2023-2024) at det sammenslåtte kvotegrnlaget på et senere tidspunkt skal kunne splittes opp og id-kvoten tilbakeføres til annet fartøy som tildeles opprinnelig tillatelse.

### 3.1 Dagens regelverk

I dag kan kvoter tildeles mellom fartøy ved bruk av reglene for tildeling av tillatelse til erstatning for tilsvarende tillatelse som oppgis i deltakerforskriften § 50. I tillegg til reglene i § 50 har Nærings- og Fiskeridepartementet i instruks av 9. oktober 2015 om splitting av fisketillatelse – krav til driftsgrnlag og instruks av 7. september 2022 om krav til forholdsmessighet mellom driftsgrnlag og fartøystørrelse ved tildeling av deltakeradgang gitt ytterligere krav som må være oppfylt for at tildeling skal kunne innvilges.

Det stilles følgende krav til driftsgrunnlag:

- *Fartøyet som avgir fisketillatelse må ha et tilfredsstillende driftsgrunnlag etter splittingen, eller det må avgj alle tillatelser og slettes i merkeregisteret*
- *Fartøyet som tildeles fisketillatelse må ha hatt et tilfredsstillende driftsgrunnlag før splittingen, med mindre fartøyet som avgir fisketillatelse slettes fra merkeregisteret som følge av splittingen og det i denne forbindelse ikke tildeles fisketillatelse til andre fartøy.*

Videre stilles følgende krav til forholdsmessighet:

- *tildeling av deltakeradgang med hjemmelslengde under 11 meter tilhørende fartøy med faktisk lengde under 11 meter i annet fiskeri enn kystfisket etter makrell, til fartøy med faktisk lengde på eller over 11 meter,*
- *tildeling av deltakeradgang med hjemmelslengde under 15 meter tilhørende fartøy med faktisk lengde under 15 meter i annet fiskeri enn kystfisket etter makrell med not, til fartøy med faktisk lengde på eller over 15 meter,*
- *tildeling av deltakeradgang med hjemmelslengde under 21 meter tilhørende fartøy med faktisk lengde under 21 meter, til fartøy med faktisk lengde på eller over 21 meter, eller*
- *tildeling av deltakeradgang i kystfisket etter makrell med not med hjemmelslengde under 13 meter tilhørende fartøy med faktisk lengde under 13 meter, til fartøy med faktisk lengde på eller over 13 meter.*

Regjeringen legger stor vekt på at muligheten til å slå samme kvoter skal være reverserbare. Dette vil gi redere en tilstrekkelig fleksibilitet til å kunne gjøre fremtidsrettede valg for fartøyets videre drift.

Dersom splitting av id-kvote skal følge dagens regler for tildeling av tillatelse i medhold av deltakerforskriften § 50 vil dette kunne medføre at ordningen blir mindre fleksibel. Fiskeridirektoratet mener at det må utredes og etableres egne regler for splitting av id-kvote.

### 3.2 Vurdering av vilkår for splitting av id-kvote – opphør av sammenslåingsordningen for torsk, hyse og sei nord for 62°N.

Som vist til ovenfor innebærer dagens regelverk for tildeling av tillatelse til erstatning for tilsvarende som oppgis at mottakende fartøy må ha selvstendig driftsgrunnlag i form av en deltakeradgang eller konsesjon, med mindre avgivende fartøy oppgir alle deltakeradganger og slettes i merkeregisteret. Dette for at reglene om tildeling av tillatelse i medhold av deltakerforskriften § 50 ikke skal bidra til kapasitetsoppbygging i fiskeflåten.

Hensynet til kapasitet i fiskeflåten er ikke et hensyn som har vært vektlagt ved beslutningen om å innføre en sammenslåingsordning for torsk, fiskeriene nord for 62°N, noe som taler for at et krav om driftsgrunnlag for mottakende fartøy ved splitting av id-kvote ikke bør innføres. Et slikt krav vil også kunne redusere reders mulighet for å kunne reversere ordningen.

**Fiskeridirektoratet foreslår at det ikke settes et krav om at mottakende fartøy må ha driftsgrunnlag i form av en deltakeradgang eller konsesjon.**

Nærings- og Fiskeridirektoratets instruks om forholdsmessighet legger i dag begrensninger på tildeling av deltakeradganger med hjemmelslengde under 11. Dersom deltakeradgangen tilhører fartøy under 11 meter kan den ikke tildeles et fartøy på eller over 11 meter faktisk lengde.

Et krav om forholdsmessighet mellom kvoten og det mottakende fartøy i forbindelse med splitting av id-kvoten vil kunne sikre at kvoter med hjemmelslengde under 11 meter ikke blir flyttet ut av den minste flåtegruppen

På den andre siden vil et krav om forholdsmessighet redusere fleksibiliteten for reder når han eller hun ikke står fritt til å velge hvilket fartøy id-kvoten skal splittes til.

Fiskeridirektoratet er imidlertid opptatt av at sammenslåingsordningen ikke skal kunne benyttes som en mellomstegs løsning for å flytte kvoter ut fra den minste gruppen og over på fartøy med større faktisk lengde og at et krav om forholdsmessighet er nødvendig for å sikre at kvoter som i dag tilhører den minste flåten i fremtiden også forbeholdes den minste flåtegruppen.

**Fiskeridirektoratet foreslår at i de tilfeller hvor id-kvoten ikke tilbakeføres til samme fartøy det kom fra må den, ved opphør av ordningen, splittes til et fartøy som tilhører den samme lengdegruppen eller lavere som det fartøy den opprinnelig kom fra. Med lengdegruppe siktes det til lengdeinndelingen i Finnmarksmodellen.**

#### **4. Påmelding eller søknadsbasert ordning?**

Fiskeridirektoratet administrerer i dag flere ordninger som baserer seg på påmelding. Adgang til å delta på kystfiskekvoten, adgang til å fiske leppefisk i åpen gruppe og dagens samfiskeordning er alle påmeldingsordninger. Disse ordningene krever i liten grad saksbehandling og er enkle å gjennomføre.

Spørsmålet om sammenslåingsordningen bør være en påmeldingsordning eller søknadsbasert ordning vil bero på hvilke vilkår som blir vedtatt for bruk av ordningen. Dersom det settes som vilkår for å delta i ordningen at en har eid fartøy med adgang til å delta i fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62° i det foregående år eller at det avgivende fartøy ikke har levert fangst i medhold av tillatelsen, er dette noe som per dags dato må kontrolleres manuelt.

Som redegjort for ovenfor er det fra Stortinget side lagt til grunn av fartøyet som avgir kvote i forbindelse med bruk av sammenslåingsordningen skal trekkes ut av fisket. For å slette fartøy i merkeregisteret må det sendes inn slettemelding. Dette skjemaet i seg selv er elektronisk, det er imidlertid ikke noen automatikk mellom innsending av skjemaet og selve slettingen i merkeregisteret, sletting av et fiskefartøy utføres manuelt av saksbehandlere.

Sammenslåingsordningen krever også at grunnkvoten tilhørende det avgivende fartøy blir flyttet til det mottakende fartøy på en slik måte at det aktuelle id.nr kan opprettes igjen på et senere tidspunkt dersom ordningen skal avsluttes.

I 2023 var det 199 samfiskelag hvor begge fartøy hadde samme eier. Antall påmeldte samfiskelag med samme eier har vært rimelig stabil de siste 5 årene på rundt 200 påmeldte lag. Ved innføringen av en sammenslåingsordning vil det derfor kunne forventes at forvaltningen mottar ca. 200 søknader. Dette er fremstår som et høyt antall søknader og innføringen av en søknadsbasert sammenslåingsordning vil derfor kunne føre til økt saksmengde for forvaltningen og dermed også en liten økning i saksbehandlingstiden.

På den andre siden vil denne økte saksmengden være en engangsforeteelse ved innføringen av ordningen. Det forventes ikke samme saksmengde de nærmeste årene. Fiskeridirektoratet ser ikke at den økte saksmengden ved innføring av ordningen vil være en stor utfordring.

Kontroll av eierskap, sletting i merkeregisteret og flytting av kvoter er alle operasjoner som krever saksbehandling per dags dato, noe som tilsier at ordningen som utgangspunkt bør være søknadspliktig.

**Fiskeridirektoratet foreslår at sammenslåingsordningen blir en søknadspliktig ordning.**

## 5. Innføring av en sammenslåingsordning for pelagiske fiskerier.

Når det bes om en utredning og vurdering av om innføring av en sammenslåingsordning for pelagiske fiskerier, forstår Fiskeridirektoratet det slik at det skal utredes og vurderes om det skal/bør innføres en ordning for pelagiske fiskerier tilsvarende det som skal etableres for torsk, hyse og sei nord for 62°N.

Som vist til innledningsvis i kap 1. ovenfor skal sammenslåingsordningen for torsk, hyse og sei nord for 62°N komme til erstatning for samfiske med egne fartøy. Dette er en ordning som i stor grad har vært forbeholdt fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62°N, men de siste to årene har det vært etablert en tilsvarende ordning for kystfiske etter makrell.

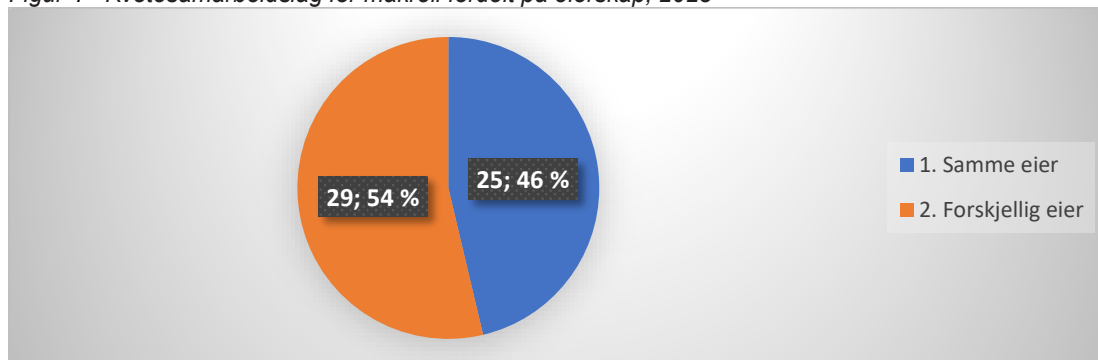
### 5.1 Kvotesamarbeidsordning for makrell.

Siden 2022 har det vært adgang til å delta i en kvotesamarbeidsordning i fisket etter makrell lukket gruppe. Denne ordningen er hjemlet i den årlige reguleringsforskriften for makrell, i årets forskrift, § 22. Kvotesamarbeidsordningen gjelder for fartøy som ikke har adgang til å delta i strukturkvoteordningen, det vil si fartøy som har deltakeradganger med hjemmelslengde på henholdsvis 13 meter for fiske etter makrell med not og 11 meter for fiske etter makrell med garn/snøre. Ordningen er imidlertid begrenset til fartøy med en største lengde under 15 meter.

Kvotesamarbeidsordningen for makrell er tilsvarende samfiskeordningen for torsk, hyse og sei og har relativt samme vilkår for deltakelse. Noe som i utgangspunktet tilsier at erfaringene fra samfiske i torsk, hyse og sei i større grad vil kunne overføres til makrellfiske og at en sammenslåingsordning for makrell derfor vil kunne være gunstig ordning for næringen.

I 2023 var det totalt 54 påmeldte lag til kvotesamarbeidsordningen for makrell, hvorav 25 hadde samme eier.

Figur 4 - Kvotesamarbeidslag for makrell fordelt på eierskap, 2023



Som figuren ovenfor viser har en stor andel av kvotesamarbeidslagene i fiske etter makrell samme eier. Dette viser at en sammenslåingsordning i fiske etter makrell har potensiale for å bli benyttet av en relativt stor andel av fartøyene som fisker i den aktuelle gruppen.



En gjennomgang av deltakeradgangene som påhviler de aktuelle fartøyene i kvotesamarbeidslagene for makrell i 2023 viser imidlertid at, sammenlignet med torsk, hyse og sei, har de passive fartøyene i større grad andre deltakeradganger i tillegg til makrell. Som vist i tabellen under har 11 av de 25 passive fartøyene også adgang til å delta i fiske etter sild.

Tabell 1: Tillatelser<sup>1</sup> registrert på passivt fartøy i samfiskelag (kvotesamarbeidsordning for makrell) – antall samfiskelag som er registrert med andre tillatelser enn makrell, 2023

Eierskap	Antall <sup>2)</sup> samfiskelag						
	Leppefisk	Reke	Seinot	Sild	Torsk, hyse, sei – nord	Torsk - sør	Avgrenset nordsjøtrål
1. Samme eier	5			11		6	
2. Forskjellig eier	2	1	1	10		11	1
<b>Totalsum</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>21</b>		<b>17</b>	<b>1</b>

<sup>1)</sup> Tillatelser som er gyldig tilknyttet fartøyet

<sup>2)</sup> Det passive fartøyet i et samfiskelag kan ha flere gyldig tilknyttede tillatelser

Noe som tilsier at dersom en innfører en sammenslåingsordning i fisket etter makrell, men ikke andre pelagiske fiskerier, vil potensialet for bruk av ordningen vesentlig reduseres.

Det har ikke vært anledning til å gjøre nærmere undersøkelser vedrørende hjemmelslengden på de aktuelle fartøyene, slik at det kan ikke legges til grunn at alle samfiskelag med samme eier, ville kunne benyttet seg av en sammenslåingsordning dersom en innfører en slik ordning for alle pelagiske fiskerier.

De fartøyene som i dag deltar i kvotesamarbeidsordningen i fiske etter makrell, har også adgang til å drive samarbeid, både med egne fartøy og andre fartøy, gjennom samfiskeordningen i medhold av høstingsforskriften § 34. Behovet for å gjennomføre en sammenslåingsordning i pelagiske fiskerier fra og med 2025 er derfor ikke like stort for pelagiske fiskeri som for torsk, hyse og sei nord for 62°N.

## 5.2 Samfiske og samføring av pelagiske arter.

I dag har to notfartøy under 15 meter største lengde adgang til å samarbeide om gjennomføringen av notkast og låssetting av fangst av norsk vårgytende sild, makrell, sild i Nordsjøen og Skagerrak og brisling, jf. høstingsforskriften § 34. Denne ordningen vil, slik Fiskeridirektoratet forstår det, ikke blir berørt ved en eventuell innføring av sammenslåingsordning for pelagiske arter. Under følger en oversikt over antall påmeldte samfiskelag i medhold av høstingsforskriften § 34 i 2023

Tabell 2: Antall samfiskelag for pelagiske arter i henhold til høstingsforskriften fordelt på eierskap i 2023

Fiskeslag	Eierskap		Totalt antall samfiskelag <sup>1)</sup>
	1. Samme eier	2. Forskjellig eier	
Hestmakrell	3	2	5
Makrell	30	33	63
Nordsjøesild	8	5	13
NVG-sild	28	29	57

<sup>1)</sup> Et samfiskelag kan delta i samfiske for flere fiskeslag

Tabellen over illustrerer at samfiskeordningen i pelagisk fiskeri er relativt utbredt i de aktuelle gruppene.

Ordningen skiller seg imidlertid fra kvotesamarbeidsordningen på makrell på flere punkter.



Mens ordningen for makrell er en kvotesamarbeidsordning hvor et fartøy legges til kai som passivt fartøy og det andre fartøyet får anledning til å fiske to kvoter på et skrog, er samfiskeordningen en samarbeidsordning mellom to fartøy som åpner for at to aktive fartøy kan samarbeide om fangst på feltet.

Hvor mange samfiskelag som er registrert i pelagiske fiskeri, gir derfor ikke et tilfredsstillende bilde over hvor mange fartøy som er aktuell for en eventuell sammenslåingsordning. Spesielt ikke siden ordningen er begrenset av fartøyenes faktiske lengde og ikke hjemmelslengde for de aktuelle tillatelsene.

### 5.3 Fiskeridirektoratets vurdering

Ettersom avgivende fartøy må slettes i merkeregisteret når en benytter seg av sammenslåingsordningen ser ikke Fiskeridirektoratet det som hensiktsmessig å innføre sammenslåingsordningen bare for et av de pelagiske fiskeriene. Fartøyene som fisker innenfor pelagiske fiskeri har i større grad flere deltakeradganger på det enkelte fartøy. En eventuell sammenslåingsordning for de pelagiske fiskeriene bør derfor innføres samtidig for alle fiskeri.

Sammenslåingsordningen for torsk, hyse og sei nord for 62°N skal erstatte samfiske med samme eier, en ordning som ble innført i 2011. Siden 2011 har denne ordningen etablert seg i næringen og flåtegruppen har i stor grad tilpasset både driftsmiddel og driftsmønster til denne ordningen. Videre er konsekvensene ved å innføre en sammenslåingsordning for torsk, hyse og sei utførlig utredet i St. Meld. Nr. 7 (2003 – 2004) noe som gir et godt grunnlag for å innføre ordningen.

De samme forutsetningene gjelder ikke for pelagiske fiskerier. Det er bare i fiske etter makrell en har hatt en kvotesamarbeidsordning tilsvarende samfiske etter torsk, hyse og sei, og ordningen ble etablert først i 2022. Den har ikke vært etablert tilsvarende ordninger for andre pelagiske fiskerier som nvg-sild eller nordsjøsild.

Konsekvensene ved å innføre en sammenslåingsordning for pelagiske fiskeri er ikke utredet, og det har heller ikke vært tilstrekkelig tid før årets reguleringsmøte å gjøre en grundig gjennomgang av konsekvensene ved å innføre en slik ordning for pelagiske fiskerier.

Slik fiskeridirektoratet ser det vil det være uhensiktsmessig å innføre en sammenslåingsordning for pelagiske fiskerier på nåværende tidspunkt.

**Fiskeridirektoratet foreslår at det gis en egen høring om sammenslåingsordning for pelagiske fiskerier, slik at en i større grad har anledning til å utrede og vurdere ordningen opp mot eventuelle konsekvenser ordningen vil kunne få.**

## 6. Fiskeridirektoratets forslag til forskrift

Fiskeridirektoratet foreslår at reglene for bruk av sammenslåingsordningen for torsk, hyse og sei nord for 62° N tas inn i forskrift om spesielle kvoteordninger for kystflåten.

*Forslag til nytt § 3 sjette ledd:*

*Med «eier» menes den fysiske eller juridiske person som direkte eier fartøyet.*

*Forslag til nytt kapittel [...]:*

## **Kap XXX – Sammenslåingsordning for fartøy i lukket gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N**

### *§ [...] Vilkår for sammenslåing av deltakeradganger*

*Fiskeridirektoratet kan gi tillatelse til sammenslåing av to fartøys deltakeradganger på følgende vilkår:*

- a. Begge fartøy må ha adgang til å delta i lukket gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N med hjemmelslengde under 11 meter.*
- b. Fartøyene må ha samme eier. Fartøyeier må ha eid begge fartøyene det foregående år.*
- c. Det kan ikke være registrert fangst inneværende år på deltakeradgangen til det fartøyet som oppgir sin deltakeradgang.*
- d. Fartøyet som oppgir sin deltakeradgang skal slettes i merkeregisteret.*

### *§ [...] Begrensninger i adgangen til å delta i andre ordninger*

*Fartøyet som mottar deltakeradgangen kan ikke delta i samfiske i fisket etter torsk, hyse og sei for fartøy i lukket gruppe i den perioden fartøyet benytter seg av sammenslåingsordningen.*

### *§ [...] Aktivitetskrav*

*I den perioden fartøyet inngår i sammenslåingsordningen må fartøyeier det foregående år ha landet hyse [og/eller] sei for mer enn 200 000 kroner med fartøyet.*

*Alternativt:*

*I den perioden fartøyet inngår i sammenslåingsordningen må fartøyeier det foregående år ha landet [...] % av fartøyets garanterte kvote på hyse [og/eller] sei med fartøyet.*

*Dersom kravet i første ledd ikke oppfylles, vil id-kvotens kvotefaktor i fiske etter torsk, reduseres med xx% det påfølgende år.*

### *§ [...] Splitting av id-kvote*

*De sammenslåtte deltakeradgangene kan splittes med virkning fra det kommende år. Fartøyet som mottar en deltakeradgang, må tilhøre den samme lengdegruppe eller lavere enn det fartøyet som oppgav sin deltakeradgang i henhold til § [...]*