

ORIENTERING OM FISKERIDIREKTORATETS ARBEID MED KLIMAEFFEKTER AV FISKERIREGULERINGER

1 SAMMENDRAG

Klimakrisen er en av de største utfordringer verden står overfor, og utslipp av klimagasser må reduseres. Utslippene må også reduseres i fiskeriene, og dette kan gjøres på mange måter, herunder gjennom ny teknologi og for noen fartøygrupper overgang til alternative drivstoffkilder. Men også måten vi regulerer fiskeriene på kan ha konsekvenser for utslipp av klimagasser. Fiskeridirektoratet vil i årene som kommer derfor i økende grad vurdere hvordan ulike fiskerireguleringer påvirker utslipp av klimagasser og trekke dette inn i sitt beslutningsgrunnlag og sin rådgiving om hensiktsmessige reguleringer.

For inneværende års saksdokumenter til Reguleringsmøtet er dette ikke gjort, men det vil bli gjort fra og med neste års saksdokumenter (2025). Dette notatet gir en orientering om hvor Fiskeridirektoratet står i denne prosessen og hvordan den tenkes utviklet til neste år.

2 BAKGRUNN

Klimakrisen er en av de største utfordringene verden står overfor, og klimagassutslippene må reduseres. Alle sektorer må bidra for å oppnå ambisjonen om store utslippskutt i årene fremover. I fiskeriforvaltningen er det nødvendig å starte arbeidet med å inkludere klimavurderinger i våre beslutningsgrunnlag.

Fiskeridirektoratets samfunnsoppdrag er å fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø. Bærekraftbegrepet inkluderer miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft. Med miljømessig bærekraft har vi tidligere ikke vektlagt utslipp av klimagasser, men dette vil bli tillagt større vekt i årene som kommer grunnet klimakrisen.

Bærekraft er et av fem satsningsområder i Fiskeridirektoratets strategi fra 2024, og hensynet til klima er synliggjort i delmål 1; «*Vi skal bidra til å synliggjøre klimaavtrykket i næringene og bidra til et klimanøytralt regelverk*». Vi har gjennom tildelingsbrevet for 2024 også fått følgende oppdrag; «*... i 2024 vurdere hvordan også klimatilpasning og klimatiltak kan inkluderes mer konkret i rådgivningen*».

Dette notatet er avgrenset til hvordan vi vil arbeide videre med å redusere fiskeflåtens utslipp av klimagasser ved utforming av fremtidige fiskerireguleringer. Vi ser altså ikke på teknologiutvikling eller overgang til andre energikilder.

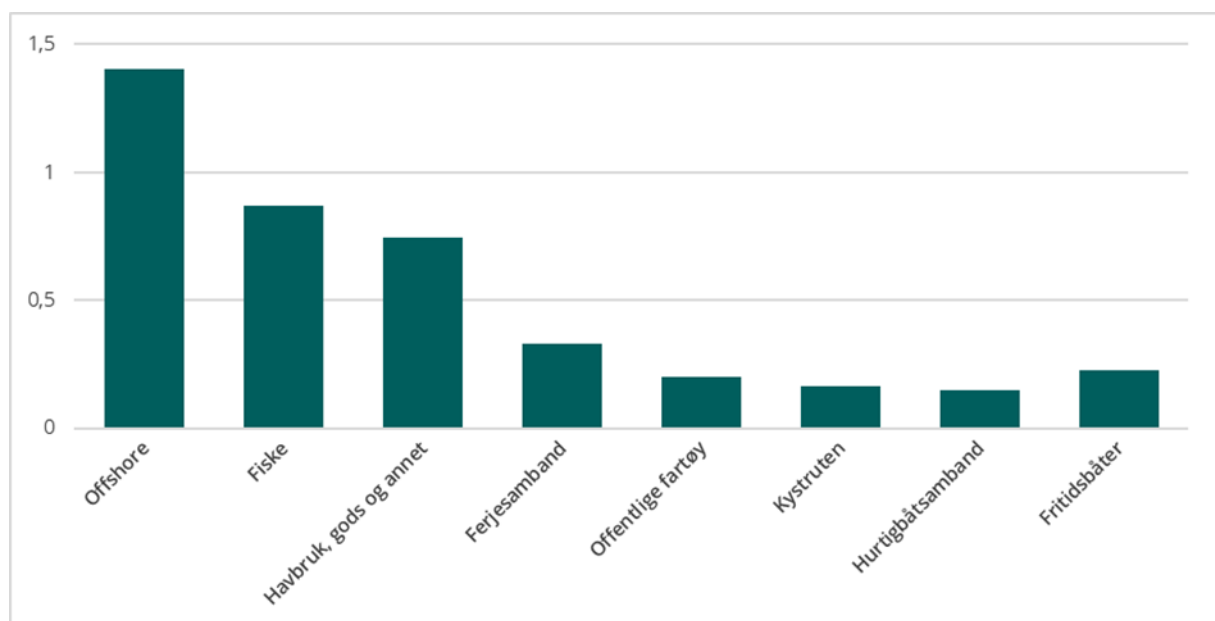
Utslipp av klimagasser er ikke inkludert i sakspapirene for inneværende års reguleringsmøte. I disse tas som vanlig en gjennomgang av årets fiske, det innhentes kunnskap om bestandssituasjonen, kvoteråd og avtalte kvoter, og basert på denne gjennomgangen anbefales neste års reguleringsopplegg. Vi har imidlertid som mål at vi ved utarbeidelse av neste års reguleringsrådsdokumenter skal foreta en vurdering av reguleringenes effekt på utslipp av klimagasser – der dette er relevant.

Når vi synliggjør klimavirkninger av reguleringsforslagene, innebærer dette at vi introduserer et nytt hensyn/formål som skal ivaretas. Det gjør at vi i diskusjonen om hensiktsmessige regulerings tiltak, kan komme i situasjoner der vi må gjøre avveininger mellom klimahensyn og andre hensyn, for eksempel hensynet til naturmangfold, økonomisk effektivitet eller fordelingshensyn. Et eksempel som illustrerer slike dilemma kan være overgang til friere redskapsvalg. Dette kan være positivt for å få ned utslipp av klimagasser, men reise andre problemstillinger som at en endrer arts- og størrelsessammensetningen i fangstene, noe som kan ha en negativ konsekvens for sårbare bestander.

Vi skiller i mange sammenhenger mellom klimatilpasning og klimapåvirkning. Med klimatilpasning tenker vi på hvordan fiskeriene må tilpasses et endret klima. Med klimapåvirkning tenker vi på hvordan fiskene påvirker klimaet ved utslipp av klimagasser. Det er det siste som vurderes her.

3 KUNNSKAP OM KLIMAGASSUTSLIPP FRA FISKEFLÅTEN

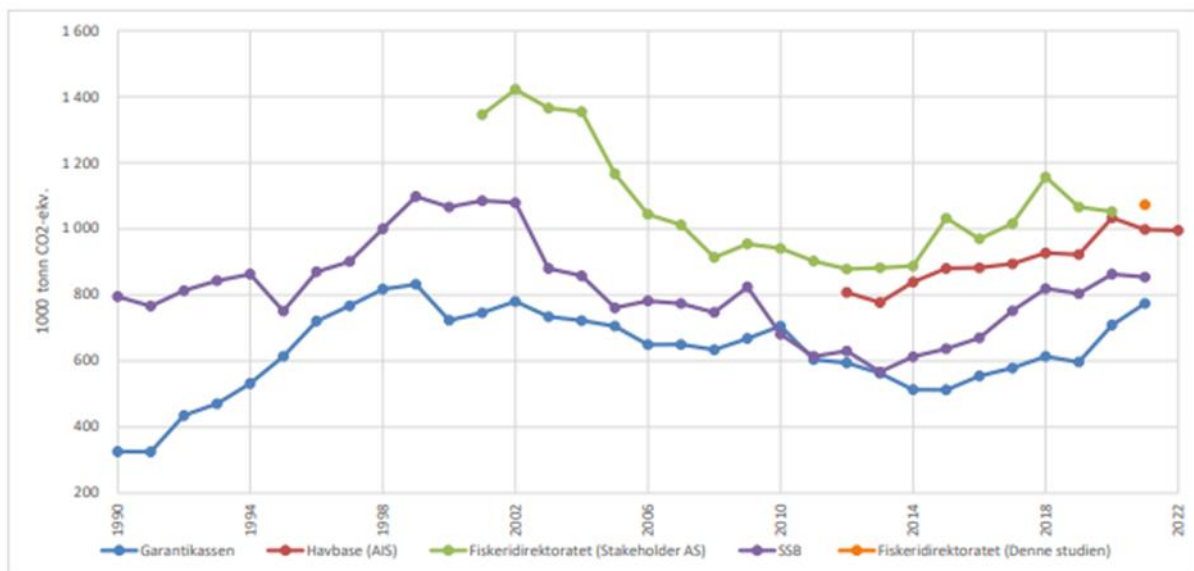
I henhold til Miljødirektoratets rapport “*Klimatiltak i Norge. Kunnskapsgrunnlag 2024*” var de samlede norske utslipp av klimagasser i 2022 beregnet til 48,9 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Av dette stod sektoren “*Sjøfart og fiske*” for ca. 4 millioner tonn. Figuren under (hentet fra denne rapporten) viser hvordan sektorens utslipp fordeler seg på ulike grupperinger innen denne sektoren.



Figur 1. Utslipp i 2022 fra fiske, fritidsbåter og innenriks sjøfart fordelt på skips kategorier. Tall for fiske og fritidsbåt er hentet fra SSB-statistikk. Fordelingen av utslipp fra innenriks sjøfart er anslått fra AIS-baserte utslippsberegninger og andre kilder. Utslipp i millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Figuren viser at de største utslippene i denne sektoren kommer fra offshore, fiske og havbruk. Fisket alene står for utslipp av vel 0,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Med den datakilde som ligger til grunn (SSB) tilsvarer dette 1,6 % av de samlede norske utslipp.

Det foreligger imidlertid flere datakilder for å beregne fiskeflåtens drivstoff-forbruk. FHF-rapporten “Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag for reduksjon av CO₂-utslipp fra fiskeflåten på kort (2030) og lang sikt (2050)” har i figuren nedenfor anvendt data fra Garantikassen, Havbase (AIS), Fiskeridirektoratet og SSB.



Figur 2. Utslippsutvikling i fiskeri 1990-2021. Figuren er hentet fra FHF, 2023.

Figuren viser at beregningene av fiskeflåtens utslipp av klimagasser varierer utfra hvilken datakilde som benyttes. Ved å bruke Fiskeridirektoratets data om drivstofforbruk viser rapporten fra FHF at utslippene er beregnet til ca 1,1 millioner tonn CO₂ ekvivalenter.

Trenden i samtlige beregninger viser en økning fra 2014 til 2021.

Fiskeridirektoratets data om drivstofforbruk

Fiskeridirektoratet utarbeider hvert år en lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten. Dette er en utvalgsundersøkelse som innebærer at et utvalg av den norske fiskeflåten, som har fangstinntekt over et gitt nivå, blir bedt om å levere data om inntekter og kostnader i fisket. Siden 2001 har det i denne undersøkelsen også vært samlet inn opplysninger om drivstofforbruk.

I Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse deles flåten inn i fartøygrupper. Tabellen under viser undersøkelsens beregninger av drivstofforbruk for ulike fartøygrupper i de norske fiskeriene for perioden 2001-2022 (22 år). For drivstofftall er de konvensjonelle kystfartøygruppen slått sammen til en fartøygruppe og tilsvarende for kystnot-gruppene. Her er det altså først gjort en beregning av hver fartøygruppes samlede drivstofforbruk. Deretter er dette forbruket delt på fartøygruppens samlede fangst, slik at det som vises i tabellen er fartøygruppens gjennomsnittlige drivstofforbruk beregnet som liter drivstoff pr kg fangst.

Tabell 1 Drivstofforbruk (liter pr kg fangst) i perioden 2001-2022, fordelt på fartøygrupper

År	Konv. kyst	Kystnot	Kystreke-trål	Konv. hav	Torske-trål	Ringnot	Pelagisk trål	Havgående krabbe-fartøy
2001	0,17	0,09	0,60	0,41	0,69	0,11	0,09	
2002	0,16	0,09	0,44	0,39	0,72	0,11	0,09	
2003	0,16	0,11	1,02	0,40	0,74	0,11	0,14	
2004	0,15	0,10	0,65	0,36	0,74	0,12	0,13	
2005	0,16	0,09	0,80	0,35	0,62	0,11	0,12	
2006	0,16	0,08	0,48	0,32	0,57	0,09	0,12	
2007	0,13	0,08	0,57	0,34	0,48	0,09	0,09	
2008	0,12	0,07	0,61	0,26	0,38	0,09	0,08	
2009	0,10	0,06	0,49	0,28	0,41	0,10	0,07	
2010	0,10	0,06	0,83	0,29	0,30	0,09	0,09	
2011	0,11	0,06	1,03	0,29	0,36	0,09	0,12	
2012	0,11	0,07	1,02	0,28	0,39	0,10	0,12	
2013	0,11	0,08	0,90	0,27	0,41	0,09	0,09	
2014	0,10	0,07	0,90	0,22	0,40	0,09	0,09	
2015	0,10	0,10	1,07	0,28	0,48	0,10	0,08	1,85
2016	0,11	0,08	0,83	0,28	0,43	0,11	0,12	1,27
2017	0,13	0,10	1,21	0,28	0,39	0,09	0,08	2,99
2018	0,14	0,07	2,16	0,27	0,48	0,09	0,10	2,54
2019	0,14	0,07	1,31	0,31	0,46	0,09	0,09	1,83
2020	0,13	0,10	0,92	0,36	0,48	0,09	0,07	1,44
2021	0,15	0,10	2,04	0,34	0,49	0,12	0,11	0,90
2022	0,15	0,07	2,27	0,41	0,43	0,11	0,12	1,14

Når fangstmengden i hver fangstoperasjon er stor, som i fiskerier med ringnot eller kolmuletrål, kan drivstofforbruket pr kg fangst bli lavt, selv om det totalt sett forbrukes mye drivstoff i disse fiskeriene. Men det er naturligvis mange faktorer som påvirker drivstofforbruket. Noen av disse har med utforming av fartøy å gjøre, andre med tilgjengelighet av fisk, enten det dreier seg om gangtid til feltet eller fangstmengde i den enkelte fangstoperasjon. Drivstofforbruket varierer derfor over tid for det enkelte fartøy og den enkelte fartøygruppe.

Det er også variasjon mellom fartøygruppene. Av tabellen kan vi se at havgående krabbefartøy og kystreke-trål (siden 2007) har ligget høyere i drivstofforbruk (beregnet som liter pr kg fangst) enn de øvrige fartøygruppene. Konvensjonell kyst, kystnot, pelagisk trål og ringnot ligger gjennomgående på et lavt drivstofforbruk når det beregnes slik det er gjort her.

Oppsummert så forteller datagrunnlaget fra lønnsomhetsundersøkelsen hvordan drivstofforbruket beregnet som liter pr fangst har utviklet seg i de ulike fartøygruppene over tid. Denne utviklingen henger sammen med flåtestruktur, fiskeredskap benyttet i fiske, fartøyenes utforming, tilgjengelighet av fisk, reguleringer og selvsagt driften av den enkelte fiskebåt.

Fiskerireguleringenes effekt på utslipp av klimagasser – hvilket databehov har vi?

Det datagrunnlaget vi har om fiskeflåtens drivstofforbruk er basert på hvor mye et utvalg av fartøy i løpet av et helt år har hatt av forbruk. Det enkelte fartøy vil imidlertid hvert år delta i en rekke ulike fiskerier, og de fleste av disse er regulert. Dagens gjennomsnitt for året gir en pekepinn, men ettersom dette er gjennomsnittet ofte for flere kombinasjoner av fiskeri, gir det ikke det beste grunnlaget for vurderinger av reguleringene.

Når Fiskeridirektoratet skal vurdere hvordan fiskerireguleringene påvirker utslipp av klimagasser vil det derfor være behov for et mer detaljert datagrunnlag enn det som er vist ovenfor. Fiskeridirektoratet vil det kommende året utarbeide en spesifisering av hvilket datagrunnlag vi vil måtte innhente for å belyse klimaeffekter av fiskerireguleringene.

4 REGULERINGER SOM PÅVIRKER UTSLIPP AV KLIMAGASSER

Klimagassutslippet til flåten er en konsekvens av fiskeflåtens struktur og oppbygging, fiskebestandenes størrelse og utbredelse og de reguleringer som er iverksatt for å oppfylle lovpålagte mål. Stakeholder (2021) viser til at drivstofforbruket varierer i hovedsak med 4 parametere;

- Hvor langt fartøyet må reise for å nå fiskefeltet?
- Brukes det aktivt eller passivt redskap?
- Hvor tilgjengelig er fisken?
- Er det sesong eller helårsfiske?

Formålet med deltakerloven er å tilpasse fangstkapasiteten til ressursgrunnlaget, øke lønnsomhet og verdiskapning i næringen, trygge bosetning og arbeidsplasser i kystdistriktene, samt å legge til rette for at høstingen av de marine ressursene skal komme kystbefolkningen til gode. Formålet til havressursloven er å sikre en bærekraftig og samfunnsøkonomisk lønnsom forvaltning og å medvirke til sysselsetting og bosetting i kystsamfunnene. Flere av forvaltningstiltakene som Fiskeridirektoratet benytter for å ta hensyn til disse formålene, har også betydning for fiskeflåtens klimapåvirkning. Disse konsekvensene bør også belyses og være en del av beslutningsgrunnlaget når reguleringene fastsettes.

Bestandssituasjonen til de enkelte bestandene har betydning for klimagassutslipp fra fiskeflåten. I perioder når fiskebestandene er store og robuste er fisken vanligvis mer tilgjengelig for fiskeflåten. Den er enklere å finne, opptrer i mer konsentrerte mengder og er tilgjengelig på tradisjonelle fiskefelt. Dette gjør at fiskeflåten bruker mindre tid til å lete og kortere tid i fiske. Flåten kan da fiske og lande tildelte kvoter med relativt mindre drivstofforbruk. Godt forvaltede bestander er viktig for å begrense drivstofforbruket.

Deltakerreguleringene setter krav til hvilke fartøy som kan delta i de ulike fiskeriene. Kvoter benyttes for å fordele ressursene mellom ulike flåtegrupper, mellom kyst- og havgående fartøy og mellom fartøy som benytter ulike redskap. I tillegg har vi en rekke

tekniske krav som regulerer tilgjengelige fiskeområder, bifangstmuligheter, redskapsbruken, minstemål osv. Dette er virkemidler som skal ivareta en rekke hensyn, herunder hensynet til sysselsetting, bosetting og best mulig utnyttelse av ressursene. De innførte reguleringene har hatt andre formål enn å redusere klimapåvirkning fra fiskeriene. Nedenfor viser vi til noen innførte reguleringstiltak og hvordan de kan påvirke drivstofforbruket i fiskeflåten.

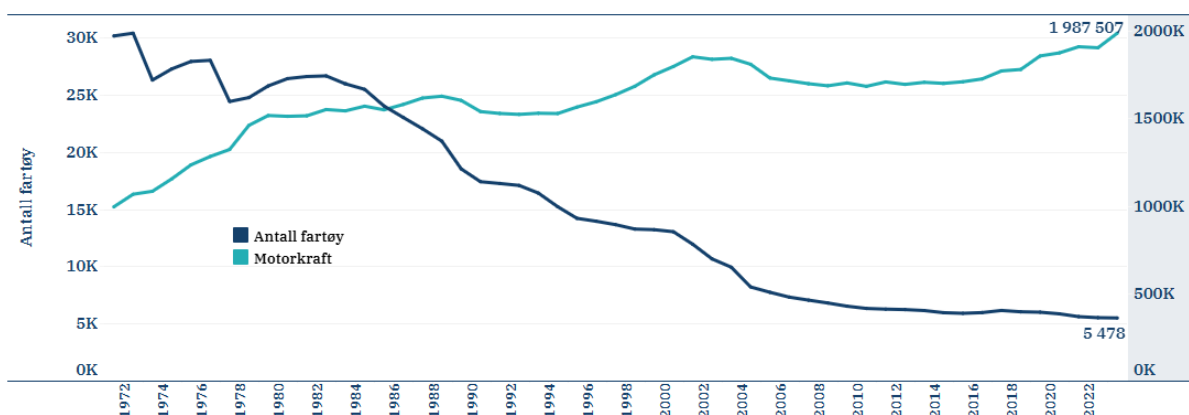
Flåtestruktur og strukturpolitikk

Figur 2 viser at i perioden fra 2005 til 2014 er det en systematisk forbedring i energieffektiviteten til fiskeflåten. Fra 2014 endres imidlertid denne positive utviklingen, og vi har de siste årene sett økning i klimagassutslippene til fiskeflåten.

Strukturvoteordninger er ordninger hvor et fartøys kvotegrunnlag kan legges til og fiskes av et annet fartøy, mot at førstnevnte fartøy tas ut av alt fiske. I 2008 ble øvre størrelsesgrense på 28 meter i kystgruppen erstattet med en lasteromsbegrensning, noe som åpnet for at kystfiskefartøy kunne bli større enn 28 meter største lengde.

Reguleringen av strukturkvoter avgrensner først og fremst segmentene struktureringen kan finne sted innenfor og setter tak for mengden kvotefaktorer som kan tildeles ett enkelt fartøy. Dette kan medføre reduserte muligheter til å flytte kvotene til de mest drivstoffeffektive segmentene og fartøyenes valg av skala i driften. Det er her også fordelingspolitiske hensyn som spiller inn, og det er ikke gitt at valget gjøres ut fra drivstofføkonomisering.

Fiskeflåtens totale motorkraft sier noe om hvor mye drivstoff fiskeflåten kan bruke¹. Fiskeridirektoratets statistikk om fartøy i merkeregisteret viser at i perioden etter 2014 øker total motorkraft (hk). Fra 2000 og frem til 2023 er antall fartøy redusert med nesten 60 prosent, men vi ser at reduksjonen i antall fartøy flater ut mot slutten av perioden. Økningen vi her ser i samlet motorkraft kan være en indikasjon på at nybygg er større og har mer motorkraft enn fartøyene de erstatter.



Figur 3: Utviklingen i antall fartøy og motorkraft i fiskeflåten, 1972-2023. Kilde: Fiskerirektoratet

For å sikre en variert flåtestruktur med små og store fartøy har strukturordningene hatt begrensninger i hvor mye kvote det enkelte fartøy kunne totalt ha, og vært begrenset innenfor

¹ Stakeholder (2021).

de fastsatte fartøygruppene. Innretningen på strukturvoteordningen vil ha betydning for fiskeflåtens klimapåvirkning.

I noen tilfeller gir en fisketillatelse kvoter for ulike fiskeslag og i ulike områder. Det kan være både effektiviserings- og drivstoffgevinster knyttet til å la fartøyene i større grad spesialisere seg innenfor enkelte fiskeri. Eksempelvis kan det være gevinster knyttet til fartøyutforming og ikke minst sparte seilingsdøgn mellom områder.

Kvotefordeling mellom fartøygrupper

Tabell 1 viser at drivstofforbruket, beregnet som liter pr kg fangst, varierer mellom fartøygrupper. Selv om resultatene ikke er helt sammenlignbare ettersom det blant annet er variasjoner i fangstsammensetning, driftsmønster og andre rammebetingelser synes det klart at noen fartøygrupper har et vesentlig lavere drivstofforbruk pr fangstenhet enn andre. En endret kvotefordeling mellom fartøygrupper kunne derfor bidratt til å redusere utslipp av klimagasser, men ville kommet i konflikt med fiskeflåtens behov for stabile rammebetingelser og etablerte fordelingsnøkler. Hensynet til å redusere utslipp av klimagasser, som ville bidratt til miljømessig bærekraft vil her måtte veies mot hensynet til økonomisk og sosial bærekraft.

Kvotefleksibilitetsordninger, mulighet for inn og utleie av kvoter

Mulighet for den enkelte fiskebåtreder til å fiske noe av neste års kvote inneværende år eller til å fiske en restkvote det påfølgende år gir fleksibilitet med hensyn til når fisket skal gjennomføres for mange viktige fartøygrupper. Tilsvarende gir den såkalte slumpfiskordningen en fleksibilitet ved at en restkvote kan fiskes med et annet fartøy. Samfiskeordninger bidrar også til en fleksibilitet i utøvelsen av fisket. Og vi har kvotebytteordninger i enkelte pelagiske fiskeri. Der to fartøy tidligere begge måtte seile til to ulike fangstområder kan de i en del tilfeller nå bytte kvoter, slik at de hver bare seiler til ett fangstområde. Dette synes åpenbart å være reguleringer som bidrar til å senke utslipp av klimagasser.

For å redusere utslipp av klimagasser ytterligere kan det være nyttig å vurdere en mer permanent ordning med inn og utleie av fiskekvoter. Dette ville vært en frivillig ordning, men det er grunn til å tro at slike ordninger ville vært anvendt der fiskerne selv så at dette ville øke effektiviteten. Det er ikke gitt at valgene gjøres ut fra drivstoffhensyn; fiskerne må antas å primært optimere driftsøkonomi. Men spesielt med økende drivstoffkostnader er det derfor også høy grad av sannsynlighet for at slike ordninger vil redusere utslipp av klimagasser. Vurdert opp mot bærekraftens tre dimensjoner skulle slike fleksibilitetsordninger bidra til både den miljømessige og den økonomiske bærekraften, men det kan anføres argumenter om at den sosiale bærekraft kan bli utfordret ved at kvoter i større grad konsentreres på færre fiskere.

Redskapsreguleringer

Fiskeflåten generelt har relativt stor frihet i valget av fiskeredskap. Det er imidlertid en rekke begrensninger for de enkelte fartøyene med hensyn til hvilke av redskap som kan benyttes. Disse begrensningene antas å også ha betydning for drivstofforbruket. Tabell 1 viser ulike fartøygruppers energieffektivitet (drivstoff per kg fisk). Vi ser at torsketral og kystreketral har

høyt drivstofforbruk per kg fisk. En av årsakene er at det er svært energikrevende å trekke trålen langs bunnen.

Redskapene er svært forskjellige mht. hvor effektive de er. De økonomisk viktigste fiskeriene er strengt regulert innenfor en kvote som setter begrensning for uttaket av de enkelte fiskeartene. Men de ulike redskapene kan ha forskjellige utfordringer knyttet til arts- og størrelsesselektivitet, spørsmål som er viktig å hensynta ved et eventuelt friere redskapsvalg. Vi antar at friere redskapsvalg vil kunne gi effektivitetsgevinster. Dersom skipper selv i større grad kunne bestemme hvilket redskap som skulle benyttes, avhengig av bl.a. mål-art, sesong, fangstområde ville valget falt på det redskapet som er økonomisk mest lønnsomt i de enkelte tilfellene. I beslutningsdiskusjonen ville drivstofforbruk være et av flere elementer som ble vektlagt.

Sesongreguleringer

Vi har reguleringer som ferskfiskordningen, ordning for levendelagring og bifangstordninger. I hvilken grad bidrar disse reguleringene til økt utslipp av klimagasser, og hvordan skal en vektlekke utslipp av klimagasser mot andre fiskeripolitiske målsettinger?

Arealreguleringer

Vi har en rekke begrensninger på hvor ulike fartøygrupper har anledning til å fiske. Dette er delvis motivert ut fra miljømessige forhold (forbud mot tråling innenfor territorialgrensen), eller å ikke slippe større notfartøy inn mot kystnære farvann. Men begrensninger i hvor enkelte fartøygrupper får operere kan også skyldes manglende internasjonal enighet om kvotefordeling og dermed utestengelse av fiskefartøy fra andre lands økonomiske soner. Også hensyn til konkurranseforholdene mellom ulike fartøygrupper og beskatningen av kysttorsk ligger bak noen av områdebegrensningene, og hensynet til å unngå fangst av undermålsfisk. Dette kan medføre økt drivstofforbruk både som følge av at fartøy må drive fiske med lavere tilgjengelighet og potensielt økt gangavstand til levering.

Økte utslipp av klimagasser som følge av manglende internasjonal enighet om kvotefordeling har allerede vært beregnet i en artikkel i tidsskriftet Marine Policy av Scherrer et al, 2024. For å få ned utslipp av klimagasser er det derfor et poeng å vurdere hvilke arealreguleringer som fortsatt bør videreføres. Igjen vil en i en slik vurdering stå overfor dilemma mellom miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft.

Størrelsesreguleringer

For de større fartøyene er det begrensninger i form av tonnasje. Denne typen begrensninger kan påvirke drivstofforbruket gjennom flere forhold. Dette kan bety at fartøyenes har mindre fleksibilitet i valget av størrelse og kapasitet, noe som kan medføre at noen er tvunget til å velge suboptimal fartøyutforming og skala. Dette er trolig mest aktuelt i de pelagiske fiskeriene. Som tidligere nevnt er det ikke gitt at rederne vil optimere ut fra drivstofforbruk, og endringer i disse begrensningene kan også få fordelingspolitiske effekter. En annen, og kanskje viktigere effekt, er at restriksjoner i bare en dimensjon, lengde, medfører at rederne søker å optimere fartøyets skala gjennom andre dimensjoner som bredde og høyde. Dette medfører gjerne et skrog som er mindre drivstoffeffektivt. Det kan tenkes at målet man søker

å oppnå gjennom størrelsesbegrensningene bedre ivaretas gjennom parametere som samsvarer bedre med fartøyets skala. Et av forslagene fra regjeringens kvotemelding var å undersøke om lasteromsvolum eller andre størrelsesparametre kan benyttes som kriterier for fartøyutformingen.

5 VEIEN VIDERE

Det er nødvendig å starte arbeidet med å inkludere klima i vår rådgivning, og formålet til dette dokumentet er å orientere om hvordan vi skal jobbe med videre med denne problemstillingen. Målet er å inkludere relevante klimavirkninger i de enkelte reguleringsforslagene som blir lagt frem i reguleringsmøtet høsten 2025.

I møtet 7. juni 2024 om *Økosystembasert fiskeriforvaltning* presenterte vi drivstofforbruk og klimapåvirkning ved å ta inn en ny kolonne «*Gradering av energieffektivitet*» i Fiskeritabellen. Graderingen i kolonnen var basert på rapporten *Klimaveikart for fiskeflåten* sin beregning av forbruk av drivstoff pr kg fisk, som var den beste tilgjengelige kunnskapen på det tidspunktet sakspapirene ble utarbeidet. Et av oppfølgingstiltakene fra dette møtet er å *vurdere innhenting av nye data, og å vurdere hvordan vi kan gjøre bedre nytte av de dataene vi allerede samler inn.*

Våren 2025 skal vi behandle saken om *Økosystembasert fiskeriforvaltning* på nytt, og presentere hvordan vi har jobbet med oppfølgingstiltakene fra forrige møte. Et første utkast til hvordan vi kan inkludere klimaeffekter av fiskerireguleringene i sakspapirene til reguleringsmøtet, er en god måte å svare på oppdraget om hvordan vi kan gjøre bedre nytte av dataene vi allerede samler inn.

For å sikre at vi jobber systematisk og godt med å utvikle en egnet fremgangsmåte, kan det være for omfattende å presentere en vurdering av relevante klimaeffekter for alle fiskerireguleringene våren 2025. Vi anbefaler derfor å velge ut noen aktuelle fiskeri til uttesting. Det er naturlig å se hen til de økonomisk viktigste fiskeriene, til fartøygrupper som har stort forbruk av drivstoff pr kg fisk, og til fiskeri som har reguleringstiltak vi i stor grad antar påvirker drivstofforbruket. Regulering av fisket etter torsk nord for 62°N, regulering av fisket etter sei og regulering av fisket etter nvg-sild er derfor aktuelle fiskeri å starte med.

Etter en diskusjon i reguleringsmøte på våren, vil Fiskeridirektoratet arbeide videre med vurderingene. Målet er at relevante klimaeffekter inkluderes i sakspapirene til reguleringsmøtet høsten 2025. Dette sikrer at også klimavirkningene blir belyst når reguleringene for 2026 blir fastsatt.

Fiskeridirektøren ber om innspill på hvilke fiskeri det kan være hensiktsmessig å vurdere når vi skal utvikle en metode for å inkludere klimahensyn i sakspapirene til reguleringsmøtet.

Kilder

FHF, 2023: Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag for reduksjon av CO2 utslipp fra fiskeflåten på kort (2030) og lang sikt (2050). 26 s.

Miljødirektoratet, 2024: Klimatiltak i Norge. Kunnskapsgrunnlag 2024. Rapport M-2760/2024. 530 s.

Scherrer, Kim J.N., T.J.Langbehn, G. Ljunstrøm, K. Enberg, S. Hornborg, G. Dingsør and C. Jørgensen, 2024: Spatial restrictions inadvertently doubled the carbon footprint of Norway's mackerel fishery. *Marine Policy* 161 (2024): 106014. 7s.

Stakeholder, 2021: Klimaveikart for fiskeflåten. FHF prosjekt nr 901716