

Fiskeridirektoratet
PB. 229

5004 BERGEN

Att.: Anne Kjos Veim

E-post: postmottak@fiskeridir.no

Deres ref.:
2007
07/14133

Vår ref.:
TELAG/ASEMD

Bodø/Ålesund, 01. november

HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE REGULERING AV FISKET I 2008 – FORSLAG TIL OVERGANGSORDNINGER

Vi viser til deres høringsbrev av 05.10.2007. Flåteforum i Innovasjon Norge, som representerer samtlige kystfylke i Norge, vil ta opp noen problemstillinger og prinsipper i regulering av fisket 2008. Vi vil fokusere på problemstillingen rundt fartøy med faktisk lengde over 11 meter og med hjemmelslengde under 11 meter.

Det vil pr. i dag være 105 fartøy over 11 meter faktisk lengde og med hjemmelslengde under 11 meter, herav 53 med hjemmelslengde 10-11 meter. Hvor mange av disse som er i posisjon til å innstruktureres i gruppen 11-15 meter vites ikke. Av nevnte 105 fartøy er 10 over 15 meter faktisk lengde. 87 deltakeretter 10-11 meter vil kunne innstruktureres i gruppen 11-15 meter gjennom overgangsbestemmelsene. Strukturgevinsten på 569 tonn (20 % avkorting) foreslås å gå til gruppen 11-15 meter.

Fartøy med hjemmelslengde 10-11 meter vil deretter ha 1457 kvotefaktorer. Dersom 20 % av disse blir igjen i gruppen 11-15 meter, betyr det 4342 tonn ekstra til gruppen 11-15 meter, eller 291 kvotefaktorer. Gruppen 11-15 meter har i dag 2069 kvotefaktorer.

Kondemnering 2007 vil trolig gi avgang på ca. 20 deltakertadganger 10-11 meter, her representerende ca 44 kvotefaktorer. Jevnt fordelt ut over gruppen slik den var sammensatt pr. januar 2007, betyr det at 11-15 meter får 25 kvotefaktorer, og 10-11 meter får 19 kvotefaktorer.

Gruppen 11-15 meter får ut fra de forslag som foreligger økt antall kvotefaktorer med 354, eller ca 17 %. For fartøy med hjemmelslengde 11 meter, betyr det ca 7 tonn torsk ekstra, overregulering ikke medregnet. Gjennomsnittlig får hvert fartøy i gruppen 11-15 meter økt torsk kvote på ca 9,2 tonn som er overført fra hjemmelslengde 10-11 meter.

Det kan derfor se ut til at gruppen 11-15 meter kommer rimelig bra ut at reguleringsforslaget, selv om de ikke lengre kan "profitere på" at gruppen 10-11 meter ikke har utnyttet kvotegrunnlaget mer enn ca 80 %, og dermed muliggjort overregulering i gruppen totalt.

Fartøy med faktisk lengde/hjemmelslengde 10-11 meter kommer ned i en gruppe med romslig overregulering, og får trolig brukbare rammebetingelser når driftsordningen bortfaller.

Taperne i kvitfisksektoren synes å være fartøy med faktisk lengde over 11 meter og hjemmelslengde under 11 meter. Disse bør gis mulighet til å komme inn i gruppen 11-15 meter ved at de får anledning til å kjøpe seg opp til hjemmelslengde 11-12 meter. De vil deretter være i posisjon til å doble dette kvotegrunnlaget gjennom kjøp strukturkvoter. Ved overgang fra hjemmelslengde 10-11 meter over til 11-12 meter, betyr det 7,2 tonn torsk, fra 9-10 meter til 11-12 meter tilsvarende 10 tonn, mens det utgjør 15,6 tonn fra 8-9 meter til 11-12 meter hjemmelslengde.

I dag omsettes torskekvoter i strukturkvotegruppene for ca. 50 kroner pr. kg. rundt vekt, mens prisingen indirekte gjennom kondemneringsordningen har ligget rundt 30 kroner pr. kg.

Man kan da tenke seg at de kvotene som i 2008 frigjøres gjennom kondemnering, med samme gruppekvote som i 2007 og samlet ca. 22 mill. kroner til disposisjon, utgjør det ca. 700 tonn torsk, selges til fartøyeiere med fartøy over 11 meter og hjemmelslengde under 11 meter for 30 kroner pr. kg. for å nå opp i ny hjemmelslengde 11 meter. Salgssummen på til sammen 21 mill. kroner kan avsettes til fond for å støtte rekruttering til fiskeryrket/ekstraordinær etablerstøtte for ungdom som satser på fiske med egen båt.

Tilsvarende resonnement kan benyttes for makrell kyst garn/snøre, makrell not, NVG-sild og nordsjøsild. Mange av disse har også kommet uheldig ut ved innføring av ny strukturkvotegruppe, men her vil naturligvis kg-pris være langt lavere enn ved torsk.

Evt. innføring av ny skjæringsdato for fartøy med lengde over 11 meter (13 meter for makrell not) og hjemmelslengde under kan også være et aktuelt virkemiddel, men det vil være urettferdig for de som har kjøpt strukturkvoter for store beløp at andre skal komme "gratis til bords".

En alternativ overgangsordning med varighet ut 2008 kan være at fartøyeiere med hjemmelslengde under 15 meter betaler for å komme opp til fartøyets faktisk lengde. Dette vil rydde opp i forskjellen mellom hjemmelslengde og fartøyets faktisk lengde. Dette vil også være med på å forenkle regelverket.

Med vennlig hilsen
for Innovasjon Norge

Terje Lagaard
Seniorrådgiver

Asgeir Emdal
Seniorrådgiver