



JIM/SR

Ålesund 12. juni 2026

Nærings- og fiskeridepartementet
Fiskeridirektoratet

Hørings svar - ny fiskeritillatelsesforskrift og strukturforskrift

1. Innledning

Fiskebåt viser til Fiskeridirektoratets høringsnotat av 26. mars d.å. med forslag til ny felles forskrift om fiskeritillatelser, samt ny forskrift om strukturkvoteordninger. Den nye fiskeritillatelsesforskriften skal erstatte konsesjonsforskriften og den årlige deltakerforskriften, og følger opp første steg i den vedtatte forenklingen av grunnsystemet ved at det innføres en ny felles fiskeritillatelse. I tillegg foreslås det enkelte andre mindre endringer. Den nye strukturkvoteforskriften innebærer at strukturkvoteforskriftene for kyst- og havfiskeflåtene slås sammen i én forskrift og tilføyes nye regler om strukturgevinstfordeling. Strukturkvoteordningene videreføres i all hovedsak som i dag, men med noen mindre endringer.

Høringen fremmes på bestilling fra Nærings- og fiskeridepartementet for å følge opp utvalgte vedtak i tilknytning til Stortingets behandling av de foregående kvotemeldingene. Fiskebåt konstaterer at departementet i ettertid har gjort ytterligere begrensninger i bestillingen og blant annet utsatt oppfølgingen av vedtaket om innføring av faste kvotefaktorer.

Fiskebåt viser til at utløpet av strukturkvoter starter med virkning fra kommende årsskifte, og det haster derfor med å få avklart gjenstående spørsmål knyttet til hvordan strukturgevinstene skal fordeles. Fiskebåt er derfor enig i at høringen avgrenses til det mest nødvendige og en del mindre kontroversielle forhold. Fiskebåt vil samtidig understreke at det er en sterk forventning om at Nærings- og fiskeridepartementet fremover vil prioritere å følge opp gjenstående vedtak, spesielt de nye reglene for kvoteutveksling og den varslede revisjonen av leiefartøyordningen, slik at kvotesystemet bringes i overensstemmelse med vedtatt politikk.

Høringsnotatet er strukturert med 18 strekpunkter som det bes om merknader til. Selv om det er flere elementer i både deltaker- og strukturreelverket som bør vurderes endret, vil Fiskebåt i hovedsak begrense våre merknader til strekpunktene og forhold i umiddelbar tilknytning til disse.

2. Ny fiskeritillatelsesforskrift

2.1 Ny felles fiskeritillatelse

Den viktigste endringen i forslaget til ny fiskeritillatelsesforskrift er at det skal innføres en ny felles fiskeritillatelse til erstatning for gjeldende konsesjoner og deltakeradganger. Ifølge høringsnotatet vil dette innebære at de årlige deltakeradgangene får samme rettslige innhold som de någjeldende spesielle tillatelsene, herunder at de blir tidsavgrensede. Fiskebåt forutsetter på denne bakgrunn at rettsstillingen til dagens konsesjoner ikke svekkes ved en overgang til ny felles fiskeritillatelse, og er positive til at dette nå kommer på plass.



2.2 Fiskeritillatelser med driftskrav

Det foreslås at deltakeradganger som i dag regnes som hoveddriftsgrunnlag underlegges det samme driftskravet som gjelder for fartøy med spesielle tillatelser. Dette innebærer at driftskravet i konsesjonsforskriften § 1-4 videreføres i den nye forskriften og utvides til å gjelde for konvensjonelle havfiskefartøyer og kystflåten i fisket etter torsk hyse, sei nord for 62°N, samt for kystfisket etter makrell, nvg-sild, nordsjøsild og i reker sør.

Forslaget fremmes som følge av overgangen fra årlige deltakeradganger til tidsubegrensede fiskeritillatelser. Når deltakeradgangene endres til tidsubegrensede tillatelser med samme rettslige status som de spesielle tillatelsene, mener direktoratet det er naturlig at tillatelsene harmoneres med hensyn til driftskravet.

Fiskebåt mener prinsipielt at driftskravet er et u hensiktsmessig vilkår og at hjemmelen for tilbakekall av tillatelser ved passivitet bør være tilstrekkelig for å sikre aktivitet på tildelte tillatelser. Fremfor å utvide driftskravet til nye grupper bør det heller vurderes å oppheve driftskravet. Fiskebåt viser videre til at det fortsatt vil være viktige forskjeller i deltakervilkårene avhengig av hvilken kategori tillatelsen tidligere tilhørte. I høringsnotatet pkt. 2.6 fremgår det blant annet at deltakervilkår knyttet til manntallsføring skal videreføres også etter overgangen fra årlig deltakeradgang til fiskeritillatelse. Uten en harmonisering også på dette punkt vil det å innføre et driftskrav representere en ekstra byrde for fartøygruppene som frem til nå ikke har hatt et slikt krav. Fiskebåt mener derfor at driftskravet uansett ikke bør utvides før man avvikler deltakervilkår knyttet til manntallsføring.

Fiskebåt registrerer for øvrig at forskriftsforslaget § 77 legger opp til at tilbakekallsadgangen som frem til nå har vært avgrenset til å gjelde for spesielle tillatelser tilsynelatende vil omfatte alle fiskeritillatelser uten at dette er kommentert i høringsnotatet. Fiskebåt mener at spørsmålet bør utredes nærmere før man eventuelt utvider kravet til å gjelde for flere tillatelser.

2.3 Oppdeling av leiefartøybestemmelsen

Forskriftsforslagets §§ 9 og 10 hjemler for ordningen om bruk av leiefartøy ved havari og forlis og ved nybygg. Forslaget innebærer at det innføres to bestemmelser for leiefartøy, en som gjelder for nybyggordningen og en som gjelder for havari/forlis. Forslaget skal ikke innebære noen materielle endringer i adgangen til å bruke leiefartøy, men skal gjøre regelverket enklere og mer brukervennlig. Fiskebåt støtter den foreslåtte oppdelingen, men har samtidig en merknad til forskriftsforslaget.

I § 2 bokstav e) defineres kystfiskefartøy som «*fartøy med lasteromsvolum under 500 m³.*» Dette legger opp til at det er lasterommet, og ikke tildelte tillatelser som definerer skillet mellom kyst og hav. Fiskebåt mener dette er uheldig, og mener at skillet fortsatt må knyttes til tillatelsene. Denne definisjonen har blant annet betydning for leiefartøyordningen. I §§ 9 fjerde ledd og 10 femte ledd følger det at «*kystfiskefartøy*» kun kan benytte leiefartøy med lasteromsvolum under 500 kbm. Det er samtidig flere eksempler på at fartøy som er tildelt spesielle tillatelser for havfiskeflåten har mindre lasterom enn 500 kbm. Den foreslåtte definisjonen innebærer at når et fartøy i havfiskeflåten med lasteromsvolum under 500 kbm skal benytte leiefartøyordningen, vil man være henvist til å benytte et annet fartøy med lasterom under 500 kbm. Det vil i så fall være en betydelig innstramming sammenlignet med gjeldende regler, jf. deltakerforskriften § 51 åttende ledd som gjør unntak fra størrelsesbegrensningen for konvensjonelle havfiskefartøyer og konsesjonsforskriften § 1-4 som ikke oppstiller lasteromsbegrensninger. Problemstillingen drøftes ikke i høringsnotatet, og Fiskebåt legger derfor til grunn at denne innstramningen er utilsiktet.



Høringsnotatet kommenterer ikke forholdet til Nærings- og fiskeridepartementets instruks av 8. januar 2018 om tildeling av leiefartøytillatelse mv., men siden ordningen skal videreføres legger vi til grunn at denne instruksen fortsatt skal gjelde. Fiskebåt anmoder om at det klargjøres i forbindelse med forskriftsfastsattelsen at fartøyer med havfisketillatelser under 500 kbm fortsatt kan benytte leiefartøyer med større lasteromsvolum enn 500 kbm, og at instruksene oppdateres med henvisninger til ny forskrift.

Fiskebåt viser for øvrig til at leiefartøyordningen skal revideres, og ser frem til at dette følges opp. Det vises i den anledning til vårt høringssvar av 4. september 2023, og etterfølgende brev datert 15. mai 2024 og 28. juni 2024, med innspill til aktuelle endringer. Vi legger til grunn at det ikke er aktuelt å gjennomføre større endringer i leiefartøyordningen før denne prosessen er gjennomført, men ber likevel om at det gjøres en justering av toårs karanteneregelen. Gjeldende regler stiller vilkår om at leiefartøy ved kontrahering av nybygg ikke kan ha fisket i henhold til annen leiefartøytillatelse i løpet av de to siste år skal videreføres. Dette innebærer at dersom et fartøy har bistått som leiefartøy i forbindelse med et havari eller forlis, vil det være en toårs karantene for å benytte dette fartøyet som leiefartøy. Formålet med vilkåret er å forhindre at rederier baserer seg på regelmessige inntekter fra utleie av fartøy i strid med ordningens formål. Fiskebåt mener at det er unaturlig og urimelig at fartøy som leies ut for å bistå havarister skal få karantene i nybyggordningen. Vi mener derfor at bruk av et fartøy som leiefartøy i havaritifeller ikke bør utløse karantene i nybyggordningen. Parallelt med at bestemmelsen nå deles opp bør det presiseres i ny § 10 at vilkåret om toårs karantene kun er knyttet til bruk av leiefartøy i forbindelse med kontrahering.

2.4 Hval- og selfangstillatelser

Fiskebåt støtter forslaget om å gjøre hval- og selfangstillatelsene tidsuavgrenset. Endringen vil bidra til en forenkling og harmonisering av regelverket, og samtidig gi aktørene som deltar i disse fiskeriene større sikkerhet for driftsgrunnlaget. Fiskebåt viser for øvrig til vårt brev av 18. mars d.å. til Fiskeridirektoratet om vilkårene for bruk av stedfortreder i vågehvalfangsten, og ber om at dette vurderes oppfulgt når reguleringsforskriftene skal oppdateres for å gjennomføre endringen.

2.5 Oppheving av unntaksbestemmelser for kystfiskeflåten

Fiskeridirektoratet foreslår å oppheve unntaksbestemmelsene i deltakerloven §§ 17 andre ledd, 30 tredje ledd og 30 fjerde ledd. Forslaget bygget på at unntakene ikke lenger er aktuelle. Fiskebåt har ikke oversikt over om det fremdeles finnes aktører som er tildelt deltakeradganger i medhold av disse unntakene. Forutsatt at unntakene ikke benyttes støtter Fiskebåt at de oppheves.

2.6 Navngiving av nye fiskeritillatelser

Fiskebåt konstaterer at navneforslagene i stor grad viderefører gjeldende benevnelser, og Fiskebåt støtter forslagene.

2.7 Oppheving av åpen gruppe for rekestrålfiske ved Grønland

Fiskebåt konstaterer at regelverket for deltakelse i de åpne gruppene som i dag er fastsatt i deltakerforskriften i utgangspunktet videreføres uendret i den nye forskriften om fiskeritillatelser og kvotefaktorer. I høringssvar notatet varsles det at det senere kan bli aktuelt å vurdere om noen av bestemmelsene kan forenkles og harmoniseres i forbindelse med at



rapporten fra arbeidsgruppen som vurderer åpen gruppes fiske etter torsk nord for 62°N sendes på høring. I denne omgang bes det kun om synspunkter på én endring i regelverket for åpen gruppe; om det fortsatt er hensiktsmessig å opprettholde en lukket og en åpen gruppe i rekefisket ved Grønland.

Det er pr i dag 11 grønlandsrekestråltillatelser. Selv om antallet tillatelser over tid har blitt redusert som følge av strukturering og inndragning av passive tillatelser, mener Fiskebåt at kapasiteten i gruppen er rikelig stor nok til å fiske rekekvotene som Norge tildeles ved Øst-Grønland. Kvoteutnyttelsen avhenger først og fremst av om det er drivverdige forekomster. Dette var også erfaringen i de årene fisket var åpent for fartøy i både åpen og lukket gruppe, men hvor ingen fartøy deltok på grunn av dårlig tilgjengelighet. Som direktoratet påpeker i høringsnotatet har det også kommet nye begrensninger på antall fartøy som kan delta i fisket samtidig, og det har som en konsekvens av dette blitt etablert en ny rulleringsordning for fartøyene med grønlandsrekestråltillatelse. Fiskebåt støtter på denne bakgrunn at den åpne gruppen for rekefisket ved Grønland oppheves.

2.8 Andre merknader til ny fiskeritillatelsesforskrift

Fiskebåt mener at det burde vært laget et lovspeil med forklaringer og henvisninger til hvilke bestemmelser som den nye forskriften er ment å videreføre. Flere bestemmelser i forskriftsforslaget inneholder tilsynelatende nye bestemmelser som ikke kommenteres i høringsnotatet. Det kan blant annet nevnes følgende:

- I forskriftsutkastet § 3 tredje ledd heter det at «*Det er ikke adgang til å nytte trål i andre fiskerier enn i fiskerier etter forskriften her, hvor redskapet trål inngår i fiskeriet.*» Formuleringen er ikke en direkte videreføring av regler verken fra konsesjonsforskriften eller deltakerforskriften. Fiskebåt oppfatter at hensikten med formuleringen er å videreføre gjeldende begrensninger på bruk av trål, men stiller spørsmål ved om formuleringen kan få utilsiktede konsekvenser. Det vises i den anledning til at det fremdeles finnes enkelte fiskerier som er uregulerte. Som eksempel kan nevnes fisket etter lysing i Nordsjøen. Lysingen tas i hovedsak som bifangst ved fiske etter andre arter, men direktefiske forekommer også. Det kan også tenkes at det kan komme nye arter inn i norske farvann der tråling vil være den mest aktuelle redskapen. Fiskebåt mener at det er viktig at ikke forskriften stenger for nye muligheter når det gjelder tråling.
- I forskriftsutkastet § 7 første ledd om generell utskiftningstillatelse videreføres gjeldende inngangsvilkår om at fartøy må være forlist i løpet av de siste seks månedene eller planlegges solgt uten at eier har anskaffet nytt fartøy. I tillegg er det tatt inn et nytt alternativ: «*eller skal benyttes på annet kvotesett i samme rederi.*» Fiskebåt mener tilføyselen er fornuftig og i tråd med gjeldende praksis, men savner en omtale av endringen i høringsnotatet.
- I forskriftsutkastet § 2 bokstav g) inntas en ny definisjon av «*Sammenslutning*». Definisjonen får direkte betydning for § 11 om tilordning av eierskap og eierkonsentrasjonsgrenser. Etter gjeldende regler er det kun konvensjonell hav som har eierkonsentrasjonsbegrensninger på både person-, selskaps- og sammenslutningsnivå, jf. deltakerforskriften § 10. Konsesjonsforskriften inneholder ingen begrensninger for sammenslutninger. Forskriftsutkastet legger opp til at eierkonsentrasjonsgrensene skal gjelde på sammenslutningsnivå for alle grupper som har eierkonsentrasjonsgrenser, jf. §§ 15, 18, 21, 32, 34 Fiskebåt oppfatter at dette vil innebære en vesentlig endring sammenlignet med gjeldende regler. Fiskebåt fraråder sterkt at en så omfattende endring



innføres uten nærmere utredning, og forventer at begrensningen på sammenslutningsnivå avgrenses til å gjelde for de grupper som i dag har en slik begrensning.

Fiskebåt forutsetter at den nye forskriften ikke er ment å innebære andre materielle endringer enn de som er belyst i høringsnotatet. Vi tar forbehold om at dette også kan være aktuelt for andre bestemmelser enn de som er nevnt ovenfor.

Fiskebåt konstaterer at det er besluttet å utsette innføringen av nye kvotefaktorgrupper for å få faste/sammenlignbare kvotefaktorer. Overgang til faste kvotefaktorer har vært utredet også tidligere i forbindelse med Fiskeridirektoratets høring av forslag til ny fiskeritillatelsesforskrift høsten 2021. I høringen ble det foreslått en sammenslåing av seinottillatelsen og lukket gruppe not, og samtidig åpne for at fartøy med seinottillatelse får adgang til å strukturere. Fiskebåt støttet forslaget, og mener fortsatt at dette bør gjennomføres. Seinotgruppen omfatter kun tre tillatelser. En sammenslåing og åpning for bruk av strukturkvoteordningen vil representere en forenkling, og samtidig gi de aktuelle fartøyene større fleksibilitet. Fiskebåt mener dette bør følges opp parallelt med at det fastsettes en ny fiskeritillatelsesforskrift, eventuelt med en ny egen høring dersom det anses nødvendig.

3. Ny strukturkvoteforskrift

Det foreslås en ny forskrift om spesielle kvoteordninger og strukturgevinst. Den nye forskriften samler strukturkvotereguleringen for kyst og hav i en felles forskrift og gir nye regler om fordeling av strukturgevinst. Gjeldende vilkår og innretning på strukturkvoteordningene videreføres i all hovedsak uendret, men med enkelte mindre justeringer. Fiskebåt er positive til at strukturreguleringen samles i én felles forskrift.

Fiskebåt viser samtidig til vedtak 591 til Kvotemelding 2 hvor Stortinget ber regjeringen vurdere om innretningen av dagens strukturkvoteordning bør endres eller tilpasses for å legge til rette for verdiskaping og grønn omstilling, og for å sikre at den ivaretar hensynet til fiskeflåten betydning for sysselsetting og bosetting i kystkommunene. Fiskebåt har forventninger til at denne prosessen følges opp etter at spørsmålet om tilbakefall av strukturkvoter er avklart.

3.1 Oppheving av unntak fra nedre grense på hjemmelslengde

Strukturforskriften for kyst § 9 annet ledd åpner for at det i visse tilfeller kan tillates strukturering på tvers av lengdegrupper i kyst. Bestemmelsen åpner for at det kan gjøres unntak fra den nedre grensen på 11 meter for fartøy med hjemmelslengde mellom 10 og 11 meter dersom mottakende og avgivende fartøy har hatt samme eier(e) registrert i merkeregisteret siden før 16. mars 2007. Med henvisning til at unntaksbestemmelsen ikke har blitt benyttet siden 2013 antas det at bestemmelsen ikke lenger er aktuell, og foreslås derfor opphevet. Fiskebåt støtter denne vurderingen. Det er nå snart 20 år siden ordningen ble etablert, og Fiskebåt kan ikke se at det er grunnlag for å videreføre et slikt unntak fra hovedregelen om strukturering innenfor fastsatte hjemmelslengdegrupper.

3.2 Forslag om endring av kvotetak

Det foreslås å tillate nye kombinasjonsmuligheter av kvotefaktorer for fartøy med tillatelser i både pelagisk- og hvitfisksektoren. Konkret foreslås det å åpne for kombinasjonen **5+3** i hjemmelslengdegruppen 15–27,99 meter, samt **4+2** i gruppen 11–14,99 meter.



Fiskebåt har over flere år tatt til orde for økt fleksibilitet innenfor gjeldende kvotetak i kystflåten, og er derfor tilfreds med at dette nå følges opp. Nye kombinasjonsmuligheter bidrar til økt fleksibilitet og bedre tilpasning av fartøyenes driftsgrunnlag, uten at de ytre rammene for kvotetaket endres. Fiskebåt viser samtidig til at endringen er relevant og etterspurt av flere kystfartøy som har valgt å satse på kombinasjonsdrift med kvotegrunnlag i begge sektorene.

3.3 Strukturering av utskiftningstillatelser

Kondemneringskravet i strukturkvoteordningene ble opphevet i 2020, men det stilles fortsatt vilkår om at ett eller flere fartøy blir meldt ut av merkeregisteret. Dette medfører at det ikke kan tildeles strukturkvote ved å oppgi en utskiftningstillatelse. Slik regelverket er i dag må den som er tildelt utskiftningstillatelsen først søke om ervervstillatelse og få registrert et fartøy i merkeregisteret, før det kan struktureres og deretter slettes igjen. Dette er både kostnadskreven og fremstår unødvendig etter opphevingen av kondemneringskravet. Fiskebåt støtter derfor at oppgivelse av utskiftningstillatelser likestilles med at fartøy trekkes ut av fiske i forbindelse med bruk av strukturkvoteordningen, og viser til at dette tidligere er tatt opp ved flere anledninger.

4. Fordeling av strukturgevinst

4.1 Fordeling av strukturgevinst ved kvoteavkortning

I høringsnotatet påpekes det at fordelingen av strukturgevinster i forbindelse med kvoteavkortning ved strukturering har blitt håndtert på ulike måter. For havfiskeflåten har avkortningen blitt fordelt gjennom at kvotefaktorene slettes slik at det blir færre kvotefaktorer å fordele gruppeknoten på. For kystfiskeflåten har fordelingen skjedd på ulike måter, både ved sletting og justering av kvotefaktorer. Selv om metodene har variert rent teknisk har de hatt samme effekt; at avkortningen har blitt fordelt likt på alle gjenværende kvotefaktorer uavhengig av om det dreier seg om grunnkvoter eller strukturkvoter. Dette er i tråd med Nærings- og fiskeridepartementets instruks av 27. oktober 2016.

I høringsnotatet stilles det spørsmål ved om denne praksisen bør videreføres eller om strukturgevinster ved avkortning bør følge samme fordelingsmodell som er vedtatt for fordeling av strukturgevinster som følge av utløpte strukturkvoter (modell X). Fiskebåt har forståelse for at Fiskeridirektoratet ser det som mest hensiktsmessig at alle strukturgevinster fordeles etter samme prinsipp, men anbefaler likevel at gjeldende prinsipp om fordeling på sum kvotefaktorer videreføres i tråd med langvarig praksis. For grupper med «vanntette skott» vil etter vårt syn gjeldende praksis med å slette avkortede kvotefaktorer være enklere enn å benytte modell X. Også for gruppene i kystfiskeflåten hvor strukturgevinster tidligere har blitt fordelt ved justering av kvotefaktorer bør det vurderes om slettemetoden kan anvendes ved at man i stedet justerer kvoteenheten. Om dette ikke lar seg gjøre vil det uansett ikke være særlig kompliserende å fordele strukturgevinsten på sum kvotefaktorer i stedet for etter modell X.

Når det gjelder tidspunktet for fordeling av avkortede strukturkvotefaktorer mener Fiskebåt at strukturgevinster bør fordeles så raskt som praktisk mulig. Om strukturgevinsten spares opp og fordeles på slutten av året vil det være fare for at enkelte fartøy ikke er i posisjon til å utnytte kvotetillegget som strukturgevinsten genererer. Dette er spesielt aktuelt for fiskerier hvor det ikke er innført kvotefleksibilitet på fartøynivå.

Fiskebåt viser til at det ikke har vært en systematisk praksis for fordeling av strukturgevinster i forbindelse med avkortning i kystflåten. I enkelte fiskeri har strukturgevinstene blitt fordelt på alle fartøy i reguleringsgruppen uavhengig av hjemmelslengde. I andre fiskeri har



strukturgevinster blitt fordelt ved å foreta justering av kvotefaktorene innenfor hver hjemmelslengdegruppe, men justeringene har skjedd med svært ujevne mellomrom, sist i 2019. Fiskebåt mener det er behov for en opprydding, og forventer at det i løpet av inneværende år gjennomføres en fordeling av all ufordelt strukturgevinst til de respektive hjemmelslengdegruppene i samsvar med Nærings- og fiskeridepartementets instruks av 27. oktober 2016, slik at alle faktorer og gruppefordelingsnøkler er oppdaterte før strukturgevinstfordelingen av utløpte strukturkvoter starter. Fiskebåt mener en tilsvarende opprydding bør gjøres for avkortede kvotefaktorer for nordsjøsilde som er strukturert i fartøygruppene nordsjøtrål og pelagisk trål, som reguleringsmessig er behandlet som en gruppe.

4.2 Strukturgevinstkvotefaktorer

I høringsnotatet foreslås det at strukturgevinster tildeles i form av en ny type kvotefaktor – strukturgevinstkvotefaktor – for på den måten å kunne skille dette kvotegrunnlaget fra grunnkvotene og strukturkvotene. Forslaget følger opp bestillingen fra Nærings- og fiskeridepartementets brev av 16. oktober 2025.

Fiskebåt fraråder sterkt at strukturgevinsten fordeles som en ny kvotefaktortype. En slik separasjon er etter vårt syn klart i strid til Stortingsvedtak nr. 592 til kvotemelding 2.0 om at strukturgevinster skal fordeles med «full effekt på grunnkvoter og halv effekt til gjenværende strukturkvoter». En slik fremgangsmåte bryter også med næringens forventninger til hvordan fordelingen skal skje og vil bidra til å komplisere kvotesystemet ytterligere. Fiskebåt reagerer også på navnevalget, og mener at grunnkvotetillegg og strukturkvotetillegg ville vært en mer treffende beskrivelse om strukturgevinsten skulle separeres.

I Stortingsmelding nr. 21 (2006-2007) hvor regjeringen presenterte innføringen av tidsbegrensningen i strukturkvoteordningen ble det uttrykkelig uttalt at strukturgevinstene skulle fordeles ved å øke gjenværende kvotefaktorer, jf. pkt. 5.4.2. Ideen om å fordele strukturgevinstene som en egen kvotetype ble lansert i 2022 i forbindelse med høringen av sentrale tema for ny kvotemelding. Fiskebåt og en rekke andre høringsinstanser avviste en slik oppdeling, og forslaget ble ikke fulgt opp i den etterfølgende kvotemeldingen.

Fiskebåt konstaterer at forslaget om å skille ut strukturgevinsten som en egen kvotefaktor ikke er nærmere begrunnet verken i departementets bestilling eller i høringsnotatet. Fiskebåt oppfatter at et sentralt formål med den foreslåtte oppdelingen er å løse problemstillingen knyttet til at enkelte fartøy og rederi kortsiktig vil kunne komme i brudd med kvotetak- og eierkonsentrasjonsgrenser som følge av tilbakefallet. Ved å definere strukturgevinsten som en egen kvotetype som unntas disse begrensningene kan denne utfordringen unngås. Fiskebåt er enig i at en oppdeling vil kunne ha en positiv effekt i forhold til denne problemstillingen, men mener at denne problemstillingen kan håndteres også uten at strukturgevinstene skilles ut som en egen kvotefaktor, jf. pkt. 4.6 nedenfor.

Fiskebåt forventer at strukturgevinster fordeles ved økning av kvotefaktorene på gjenværende grunn- og strukturkvoter i samsvar med Stortingets vedtak. For det tilfelle at myndighetene likevel velger å fordele strukturgevinsten som separate kvotefaktorer mener Fiskebåt at dette i så fall må være en midlertidig løsning for å håndtere tilbakefallet til og med 2032, og at de deretter slås sammen med grunnkvotene og strukturkvotene. Fiskebåt mener samtidig at det er mer treffende å benevne disse som «grunnkvotetillegg» og «strukturkvotetillegg». Det må også slås uttrykkelig fast at disse kvotefaktorene har samme rettslige status som de ordinære grunn- og strukturkvotene i denne mellomperioden, i tråd med Stortingets vedtak.



Fiskebåt forutsetter for øvrig at alle gyldige tillatelser i strukturgruppen tildeles strukturgevinst uavhengig av om de er tilknyttet et fartøy eller en utskiftningsstillatelse når strukturgevinster fordeles.

4.3 Strukturering på tvers av grupper

I Stortingets behandling av kvotemelding 2.0 ble det besluttet at strukturgevinst som oppstår ved utløp av strukturkvoter skal fordeles i henhold til modell X til strukturgruppene etter «opprinnelig hjemmelslengde», jf. vedtak 592. Fiskeridirektoratet foreslår at dette legges til grunn for fordelingen av all strukturgevinst, også i de tilfellene strukturering har skjedd på tvers av strukturgrupper. Fiskebåt støtter denne tilnærmingen, og viser til at forutsetningen om at strukturgevinstene skal fordeles på fartøyene i de respektive strukturgruppene er og har vært den viktigste forutsetningen for all strukturering under de tidsavgrensede ordningene.

Når det imidlertid gjelder fordelingen av strukturgevinster som følge av strukturering i medhold av unntaksordningen i kyststrukturforskriften § 9 andre ledd, er det naturlig å fravike dette prinsippet for så vidt gjelder fordelingen av strukturgevinster for torsk nord for 62°N som følge av strukturering av deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 meter. Det vises til at regjeringen i kvotemelding 2.0 foreslo å omfordele 2 prosent av den konvensjonelle kvoten av torsk nord for 62N til fartøy under 11 meters hjemmelslengde. Forslaget var begrunnet med at kvotefordelingen gradvis var endret siden 2007, som hadde medført at gruppen under 11 meter hadde fått redusert sin andel med 1,89%. Den vesentligste årsaken til denne utviklingen var nettopp strukturforskriftens unntaksregler som åpnet for at deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 meter kunne struktureres til fartøyer med hjemmelslengde over 11 meter.

Omfordelingen av nordøstarktisk torsk innad i lukket gruppe ble gjennomført fra og med reguleringsåret 2025, og har i første rekke til hensikt å rette opp de forflytninger av torskekvote ut av den minste gruppen som struktureringen har forårsaket. Vedtaket innebar i realiteten en forskuttering av strukturgevinst til gruppen under 11 meter. Etter Fiskebåts syn vil det være i strid med forutsetningene bak denne omfordelingen dersom strukturgevinst fra strukturkvoter med hjemmelslengde under 11 meter på nytt tilbakeføres til samme gruppe. Fiskebåt mener at strukturgevinstene på nordøstarktisk torsk som følge av strukturering av fartøy med hjemmelslengde under 11 meter i stedet må fordeles på de øvrige hjemmelslengdegruppene i kystflåten etter den samme forholdstall som er benyttet for å gjennomføre omfordelingen, jf. tabell 13 i Fiskeridirektoratets saksnotat til sak 1/2024 om regulering av fisket etter torsk nord for 62°N til reguleringsmøtet høsten 2024. Utover dette unntaket støtter Fiskebåt at strukturgevinstene fullt og helt fordeles til de opprinnelige strukturgruppene.

4.4 Omvendt strukturering

I bestillingen av høringsnotatet ber departementet om at det utredes en ordning for at rederi som har strukturert ut grunnkvoter som var større enn gjenværende grunnkvote under de tidsavgrensede strukturkvoteordningene i 2004/2005 kan kompenseres med ekstra kvotefaktorer. Direktoratet peker på at dette kan løses ved å endre på kvotefaktorene slik at nåværende grunnkvote får samme antall kvotefaktorer som var på grunnkvoten som ble strukturert ut (før eventuell avkortning), og tilsvarende at strukturkvoten får samme antall kvotefaktorer som er på nåværende grunnkvote, men redusert med eventuell avkortningsandel som var på tidspunktet for strukturering. Det legges opp til en søknadsbasert ordning for rederi som kan dokumentere at de er i denne situasjonen, og at søknadene behandles innværende år slik at endringene i kvotefaktorer gjennomføres før tilbakefallet starter. Videre forutsettes det at strukturkvoten ikke har blitt splittet og dermed fordelt på flere fartøy.



Fiskebåt er enig i at rederiene dette gjelder har kommet svært dårlig ut og kan derfor støtte den foreslåtte ordningen når det gjelder tillatelsesgruppene i havfiskeflåten.

Når det gjelder kystfiskeflåten viser Fiskebåt til at det har det vært åpning for å strukturere på tvers av hjemmelslengdegrupper, og det er derfor vanskelig å overskue konsekvensene en slik mulighet kan få i kystfiskeflåten. Uten nærmere informasjon om omfanget av problematikken kan ikke Fiskebåt støtte at ordningen innføres i kystfiskeflåten.

Fiskebåt legger for øvrig til grunn at det publiseres informasjon om omfanget av slike konverteringer etter at søknadene er behandlet, og at det utarbeides et søknadsskjema med tydelig informasjon om vilkårene for ordningen.

4.5 Strukturgevinst til «gamle» rekrutteringskvoter

Fiskeridirektoratet har stilt spørsmål ved om tidsuavgrensede rekrutteringskvoter som ble tildelt i perioden 2010-2019 skal tildeles strukturgevinst ved avkortning og tidsutløp. Høringsnotatet argumenterer ikke for en bestemt løsning, men forskriftsforslaget bygger på at rekrutteringskvotene ikke skal tildeles strukturgevinst verken ved avkortning eller tidsutløp.

Fiskebåt støtter denne tilnærmingen, og mener at strukturgevinstene bør forbeholdes de ordinære tillatelsene. Innehaverne av rekrutteringskvoter har mottatt disse vederlagsfritt på basis av en ordning som ble innført etter at strukturkvoteordningen ble innført. Disse aktørene kan derfor ikke ha hatt samme forventning om å bli tildelt strukturgevinst som de ordinære tillatelsene. Innehaverne av disse tillatelsene har kommet svært godt ut ved å bli tildelt en tidsuavgrenset tillatelse, i motsetning til de tidsavgrensede rekrutteringskvotene som ble innført fra 2020. Å tilgodese aktørene med rekrutteringskvoter fra perioden før 2020 strukturgevinst vil verken være rimelig eller nødvendig i lys av ordningens formål om å sikre rekrutteringen til fiskeryrket. At enkelte innehavere av rekrutteringskvoter har benyttet strukturkvoteordningen endrer ikke på dette, og de vil uansett få strukturgevinst på strukturkvoten.

Å tildele strukturgevinst på rekrutteringskvotene vil også medføre behov for å endre på gjeldende modell for inndekning av kvantumet som avsettes til rekrutteringskvotene. Kvantumet til rekrutteringskvotene trekkes fra totalkvoten før fordeling mellom de ulike fartøygruppene. Om rekrutteringskvotene tildeles strukturgevinst fra lukket gruppe blir det behov for skille mellom kvantum til rekrutteringskvotene og kvantum til strukturgevinst, noe som vil bidra til å komplisere et allerede komplekst system.

Fiskebåt mener på denne bakgrunn at rekrutteringskvotene ikke skal tildeles strukturgevinst verken ved avkortning eller tidsutløp.

4.6 Kvote og eierkonsentrasjon

Høringsnotatet skisserer følgende alternativer for hvordan man skal håndtere tilfeller hvor kvotetak eller eierkonsentrasjonsreglene overstiges for det enkelte fartøy som følge av strukturgevinsttildeling:

- A. Rederiene gis midlertidig aksept for overskridelse av kvotetak/eierkonsentrasjonsbestemmelser for å gi eierne anledning til å tilpasse seg innen en tidsfrist.
- B. Det gjøres ingen tilpasninger. Eventuelle overskytende strukturgevinstkvotefaktorer fordeles direkte til øvrige fartøy i gruppen.



- C. Strukturgevinst holdes utenfor beregningen av kvotetaket/eierkonsentrasjonsreglene, dog slik at det legges begrensninger på fartøyeiers muligheter for å erverve nye strukturkvotefaktorer som medfører ytterligere overskridelse.

Fiskebåt mener det må tas hensyn til rederienes berettigede forventninger om å få beholde strukturkvotene i den avtalte tidsperioden, uten at de som følge av dette skal få redusert strukturgevinst eller bli tvunget til å avhende deler av kvotegrunnlaget for å unngå og komme i brudd med kvotetak eller eierkonsentrasjonsbestemmelser. Det er også en viktig faktor at det i de fleste tilfellene er snakk om en kortvarig overskridelse av kvotetakene. Det er også nødvendig å ta hensyn til at rammene for hvordan strukturgevinstfordelingen skal gjennomføres avklares kun noen måneder før tilbakefallet starter, og at et krav om nedsalg av kvoterettigheter vil kunne slå uheldig ut.

I bestillingen av høringsnotatet har Nærings- og fiskeridepartementet bedt om at det legges opp til at rederi og fartøy ikke skal risikere å bryte eierkonsentrasjonsregler eller kvotetaksreglene som en direkte følge av at man tildeles strukturgevinstkvotefaktorer. Fiskebåt konstaterer at kun modell C innfrir denne føringen fullt ut, og mener at denne må anvendes.

Modell C bygger på at strukturgevinstene skal fordeles i form av en egen strukturgevinstkvotefaktor. Som redegjort for i pkt. 4.2. fraråder Fiskebåt at strukturgevinsten fordeles i form av en separat kvotefaktor. Det er fullt mulig å velge løsningen i modell C selv om strukturgevinsten fordeles gjennom å øke grunn- og strukturkvotefaktorene. Dette kan gjøres ved at det føres en løpende oversikt over hvor stor andel av kvotegrunnlaget til det enkelte fartøy som stammer fra strukturgevinstfordeling (grunnkvotetillegg og strukturkvotetillegg), slik at dette holdes utenfor beregningene av kvotetak og eierkonsentrasjon. I tillegg vil det måtte vurderes å endre kvotetakene i kystflåten til absolutte størrelser for å ta høyde for at grunnkvotene vil øke. Fiskebåt vil derfor gjenta at vi er sterkt uenig i departementets bestilling og argumentasjonen i høringsnotatet om at det er nødvendig å skille ut strukturgevinstene med en egen kvotefaktor, og dette er som tidligere nevnt også i strid med Stortingets forutsetninger.

Ved å fordele strukturgevinsten i form av økte grunn- og strukturkvotefaktorer blir det ikke behov for å etablere særskilte begrensninger på adgangen til ytterligere strukturering for fartøy som har oversteget kvotetaket som følge av strukturgevinstkvotetildeling.

5. Andre forslag

5.1 Sammenslåing av rekestråltillatelse nord for 62°N

Det foreslås å oppheve kondemneringskravet og redusere avkortningssatsen til 10% ved sammenslåing av rekestråltillatelse, samt øke grensen for maksimal konsesjonskapasitet til 760 kbm. Endringene vil legge bedre til rette for at rederi med rekestråltillatelse kan gjennomføre sammenslåing av konsesjonskapasitet. Fiskebåt har lenge etterlyst en endring av sammenslåingsreglene for rekestråltillatelse, og støtter forslagene om å oppheve kondemneringskravet og redusere avkortningssatsen til 10%.

Fiskebåt mener samtidig at maksimal konsesjonskapasitet bør økes utover 760 kbm, og viser til at Fiskebåt tidligere har foreslått at grensen økes til minst 1.000 kbm. Rekefisket i Barentshavet har i alle år vært regulert som et fritt fiske for alle fartøy med rekestråltillatelse, men denne situasjonen kan være i ferd med å endre seg. Økt internasjonal og nasjonal deltakelse i rekefisket, og en redusert kvoteanbefaling, kan tvinge frem en strengere regulering av rekefisket. I et slikt scenario er det både nødvendig å legge til rette for sammenslåing av



rekestråltillatelse, og etablere regler for maksimal konsesjonskapasitet som gjør det mulig også for rene rekestrålere å drive lønnsomt.

I følge konsesjonsregisteret er det totalt 53 rekestråltillatelse i Norge, og de fleste tillatelse er tildelt fartøy som også har andre kvoterettigheter. Kun noen få fartøy har rekestråltillatelse som sitt hoveddriftsgrunnlag. Dagens regler for sammenslåing av konsesjonskapasitet krever at et fartøy må meldes ut av merkeregisteret, og at alle tillatelse som er knyttet til fartøyet må oppgis. Fiskebåt konstaterer at disse vilkårene i svært mange tilfeller gjør det uaktuelt å gjennomføre en sammenslåing av rekestråltillatelse. Det er samtidig vanskelig å se hvilke hensyn disse vilkårene er ment å ivareta. Fiskebåt mener at dersom vilkårene endres slik at fartøy kan avgire rekestråltillatelse uten å gjennomføre sletting og oppgivelse av øvrige tillatelse, vil det bli langt mer attraktivt og aktuelt å benytte sammenslåingsordningen for strålere med rekestråltillatelse. Det er selvsagt en forutsetning at fartøyet har tilstrekkelig driftsgrunnlag også etter avgivelsen. Fiskebåt ber om at Fiskeridirektoratet vurderer om det kan tilrettelegges for en slik forenkling i sammenslåingsordningen for fartøyer med rekestråltillatelse.

5.2 Behov for endringer i annet regelverk

Det fremgår at det i forbindelse med innføringen av ny forskrift om fiskeritillatelse vil være behov for tilpasninger i en rekke andre forskrifter. Fiskebåt antar at dette primært sikter til behovet for å oppdatere regelverkshenvisninger som følge av den nye forskriften. Fiskebåt har ingen merknader til dette, men forutsetter at eventuelle materielle endringer sendes på høring.

Vennlig hilsen

FISKEBÅT

Jan Ivar Maråk

Sturla Roald

Kopi: Norges Fiskarlag
LO/Norsk Sjømansforbund
Sjømat Norge
Sjømatbedriftene

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten underskrift.