



Innst. S. nr. 271

(2002-2003)

Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

St.meld. nr. 20 (2002-2003)

Innstilling fra næringskomiteen om strukturtiltak i kystfiskeflåten

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Hovedinnholdet i meldingen

Regjeringen legger med dette frem stortingsmelding om strukturtiltak for kystfiskeflåten. Meldingen er en oppfølging av Næringskomiteens merknader i Innst. O. nr. 34 (2002-2003).

Det er behov for en fast ressursfordeling mellom de ulike gruppene. Ro omkring fordelingsspørsmålene er et avgjørende bidrag til forbedrede rammebetingelser. Det vil i seg selv virke stabiliserende, og vil gi større sikkerhet når beslutninger om drift og investeringer skal tas. Regjeringen legger til grunn at denne stabiliteten er et felles mål for Stortinget og for Regjeringen, og for de fleste innenfor næringen.

Globalt så vel som i Norge er oppbygging av overkapasitet den viktigste årsaken til press mot fiskeressursene og overfiske. Kapasitetsutviklingen i fiskeflåten, gjennom fornying og effektivisering, har skapt behov for stadig strengere reguleringer. En kan si at reguleringer fremmer lønnsomhet i fisket, mens en fri tilpasning ville ført til et ressursødende overfiske. Norge spilte en aktiv rolle i arbeidet med FAOs handlingsplan (The International Plan of Action for the Management of Fishing Capacity), som ble vedtatt av COFI i februar 1999 og godkjent av FAOs Råd i november 2000. Planen skal sikre at landene iverksetter tiltak mot overkapasitet i fiskeflåten. Norge har gjennom denne avtalen forpliktet seg til å iverksette tiltak som skal sikre en flåtekapasitet som er tilpasset ressursgrunnlaget i alle grupper. Hvert annet år skal Norge og alle andre land rapportere om fremdriften i kapasitetsarbeidet til FAO (COFI).

De tiltakene som det blir gjort rede for i meldingen, skal bidra til å tilpasse kapasiteten i kystflåten bedre til ressursgrunnlaget. Med kystflåten menes i denne sammenheng fiskefartøy under 28 meter. Tiltakene vil være med på å legge til rette for en mer lønnsom fiskerinæring, gi større muligheter for fornying av flåten og bidra til å skape attraktive arbeidsplasser som gjør at ungdommen ønsker å satse sin fremtid i dette yrket.

Tiltakene er frivillige, og ingen skal tvinges ut av næringen. Ordningene skal derfor være så gunstige at mange vil benytte seg av dem, slik at det oppnås en nødvendig struktureffekt. I forhold til fiskeressursene er fangstkapasiteten i kystflåten altfor høy i dag, og det er nødvendig at antall fartøy reduseres. Det må gjøres på en slik måte at målet om en variert flåte sammensatt av både store og små fartøy, blir ivaretatt. Dette sikres i Regjeringens forslag. Dette gjelder også målet om geografisk spredning ut fra distriktpolitiske hensyn. Alternativet til de ordningene som foreslås, vil være en strukturtilpasning styrt av at fiskere må gi opp av økonomiske årsaker. Gjennomsnittsalderen på fartøy i kystflåten er i dag meget høy. Dette tyder på at lønnsomheten og evnen til fornying er for dårlig. Ved at antall fartøy reduseres, vil de gjenværende kunne tildeles store nok kvoter til at den enkelte fartøyeier kan finansiere den nødvendige fornying.

Fremtidens fiskefartøy må både kunne sikre kvaliteten på de delene av fisken som i dag utnyttes, og ta vare på de deler som ennå ikke utnyttes. Kvalitetsarbeidet starter om bord, og kystflåten har en unik forutsetning for leveranser av råstoff av høy kvalitet. Et slikt råstoff gir foredlingsindustrien et nødvendig utgangspunkt for å forsyne markedet med produkter av høy kvalitet. En for stor del av fiskeflåten imøtekommer i dag ikke disse kravene. Det er ikke akseptabelt, verken fra et etisk eller fra et økonomisk synspunkt, at store deler av råstoffet ikke blir brukt. Bedret lønnsomhet og fornying av flåten er derfor nødvendig.

Forhøyede kvoter vil sikre et tilstrekkelig driftsgrunnlag for hvert fartøy, og det kan ikke bare baseres

på større fremtidige totalkvoter for fiskeriene samlet. Det forutsetter også færre fartøy i hver reguleringsgruppe. Ingen grupper i fiskeflåten kan unndra seg en slik strukturtilpasning, eller kreve forhøyede kvoteandeler til seg og sin gruppe når andre grupper har tilpasset sin struktur til de andeler de er blitt tildelt. Ulike grupper i havfiskeflåten har allerede kommet langt i sin tilpasning. De tiltakene som foreslås i meldingen, skal legge til rette for det samme i kystflåten. En frivillig reduksjon av antall fartøy i de ulike reguleringsgrupper er således nødvendig for å legge til rette for at kystflåten kan opprettholde sin posisjon og kunne innfri de kravene som fremtiden vil stille. Tiltakene må samtidig inneholde nødvendige "sperrer", for å ivareta for eksempel lokale- og/eller distriktpolitiske hensyn.

Meldingen konkluderer med hvilke strukturtiltak Regjeringen vil innføre og hvordan disse skal utformes. Dette oppsummeres til:

- Innføring av en strukturkvoteordning for kystfartøy i adgangsbegrensede fiskerier i størrelsesgruppene 15 til 21 meter og 21 til 28 meter. Strukturkvoteordningen vil gjøre det mulig å slå sammen kvoter fra flere fartøy, mot at et fartøy kondemneres og 20 pst. av strukturkvoten avkortes til fordel for samtlige fartøy i gruppen.
- Etablering av strukturfondet, som skal virke over fem år og gi kondemneringstilskudd til kystfartøy under 15 meter som fisker i adgangsbegrensede fiskerier. I Ot.prp. nr. 76 (2001–2002) la regjeringen Bondevik II frem forslag om endring i saltvannsfiskeloven for å gi hjemmel for innkreving av en avgift av fangstverdien, til et strukturfond for kapasitetstilpasning av fiskeflåten. Fondet skal nyttes til tilskudd ved kondemnering av fiskefartøy for fartøygrupper i adgangsbegrensede fiskerier som ikke har tilgang til andre strukturordninger. Stortinget godkjente lov hjemmel for etablering av et strukturfond og avgiftsinnkreving på flåteleddet 12. desember 2002. Hjemmelen vil tidligst tre i kraft 1. juli 2003.
- En prøveordning med driftsordninger for alle kystfartøy under 28 meter i Finnmark fylke.
- En utredning av spørsmålet om å innføre innkreving av ressursrente.

Et viktig hensyn er å sikre at kvotene fortsatt disponeres av aktive fiskere. Et annet viktig hensyn er forenkling; tiltakene skal ikke være kompliserte, og skal ikke virke kompliserende i forhold til eksisterende ordninger.

Tiltakene skal stabilisere situasjonen for kystflåten, og skape vekstkraftig næringsvirksomhet med utgangspunkt i et forbedret driftsgrunnlag for de fartøyeierne som ønsker å satse på fremtiden. Tiltakene støtter opp under Regjeringens distrikts- og regionalpolitikk, hvor et viktig element er å styrke vekstkraftige regioner. Langs kysten, særlig i Nord-Norge, må en sterk kystflåte være en bærebjelke i regionenes næringsliv. Dette skal skje uten at den fylkesvise fordelingen blir forrykket.

1.2 Spesielle kvoteordninger og strukturfond for kystflåten - høringsforslagene

Den 7. august 2002 sendte Fiskeridepartementet ut høringsnotat om spesielle kvoteordninger for kystflåten, og høringsnotat om opprettelse av et strukturfond. Med spesielle kvoteordninger menes frivillige drifts- og strukturordninger. Med strukturfond menes et helt eller delvis næringsfinansiert fond som skal brukes til å gi kondemneringstilskudd til eiere av fiskefartøy som ønsker å gå ut av aktivt fiske.

Fiskeridepartementet inviterte høringsinstansene til å gi en tilbakemelding på hvilke virkemidler kystflåten burde få tilgang til, både reguleringsformer som kan legge til rette for mer kostnadseffektiv drift og frivillige, kapasitetsreducerende virkemidler også for kystflåten. Høringsnotatene ble sendt ut samtidig for å få en samlet debatt om framtidige rammebetingelser for kystflåtens utviklings- og tilpasningsmuligheter.

Høringsforslag til driftsordninger for kystflåten

Med driftsordninger menes ordninger hvor fartøyet midlertidig kan utveksle kvoter, uten at noe fartøy tas permanent ut av fisket.

- Gjeldende for hele kystflåten under 28 meter.
- Gjeldende for alle adgangsbegrensede fiskerier.
- Geografisk begrensning på fylkesnivå for den konvensjonelle kvoten av torsk, hyse og sei.
- Størrelsesmessig begrensning i samsvar med delingen av kystflåten i fire lengdegrupper.
- Adgang til kvoteutveksling på tvers av størrelsesgrensene innen en kommune, på visse vilkår.
- Utveksling for ett kvoteår av gangen. Krav om tilatelse fra myndighetene, før man kan starte fiske innenfor en kvote som i utgangspunktet er tildelt en annen. Fiskerimyndighetene skal til enhver tid ha kontroll med hvilket kvantum hvert enkelt fartøy har adgang til å fiske av ulike fiskeslag.
- Ikke adgang til å utveksle kvoten av samme fiskeslag i mer enn tre år i løpet av en periode på fem år.

Høringsforslag til strukturkvoteordningen for kystflåten

Med strukturkvoteordning menes ordninger hvor det blir stilt som vilkår for å delta at fartøy tas permanent ut av fisket.

- Gjeldende for hele kystflåten mellom 15 og 28 meter, eller 21 og 28 meter.
- Gjeldende for alle adgangsbegrensede fiskerier.
- Krav om at fartøy tas permanent ut av fiske.
- Enten tidsbegrenset tildeling av strukturkvote, eller permanent forhøyet kvote mot avkorting.
- Geografisk begrensning på fylkesnivå for den konvensjonelle kvoten av torsk, hyse og sei.
- Inndeling i to lengdegrupper dersom strukturkvoteordningen gjøres gjeldende for fartøy ned til 15 meter, men i så fall ingen størrelsesmessig begrensning innen en kommune.

Høringsforslag om strukturfond

- Strukturfondets midler skal benyttes til kondemneringsstøtte til fiskefartøy i adgangsbegrensede fiskerier.
- Strukturfondets midler skal benyttes til kondemneringsstøtte til fiskefartøy som ikke får tilgang på strukturvoteordning, det vil si kystfartøy under 15 meter, eventuelt 21 meter.
- Avgiften skal innkreves av fiskesalgslagene.
- Avgiften skal omfatte alle fiskefartøy.
- Det skal ikke trekkes avgift ved oppgjør til utenlandske fartøy for landinger i Norge.
- Avgiftssats på 0,8 pst. dersom fartøy under 21 meter skal få tilgang til strukturfondet, og 0,7 pst. dersom fartøy under 15 meter skal få omfattes av fondet.
- Tildeling av tilskudd fra fondet skal administreres av Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (SND).
- Det vil alltid være et vilkår for tildeling av støtte at alle konsesjoner og deltakeradganger knyttet til fartøyet blir oppgitt. Konsesjoner og deltakeradganger kan således ikke rettleides for annet fartøy, når et fartøy kondemneres med støtte fra strukturfondet.
- Fondet og avgiften ble foreslått avgrenset til fem års varighet fra lovhjemmelens ikrafttredelse.

1.3 Fra høringsuttalelsene

Driftsordninger

Norges Fiskarlag har etter en totalvurdering "funnet å gå inn for at det åpnes opp for bruk av driftsordninger i kystflåten under 15 meter".

Norges Kystfiskarlag går mot forslaget om å innføre de foreslåtte driftsordningene. Kystfiskarlaget ønsker utredet alternativer som kan "sikre gode rammevilkår for kystflåten, opprettholdelse av tradisjonelle driftsmønstre, rekruttering, fornyelse og en bærekraftig bestandsforvaltning".

Fiskeridirektoratet er grunnleggende skeptisk til driftsordninger for fiskerier med overkapasitet. Direktoratet anser at innføring av driftsordninger vil motvirke den nødvendige, permanente strukturtilpasningen.

Konkurransetilsynet mener generelt at kvoter bør kunne omsettes mest mulig fritt i markedet, idet dette vil fremme effektiv ressursbruk. Etter tilsynets vurdering er de foreslåtte drifts- og strukturordningene et skritt i retning av mer effektiv ressursbruk innen kystfiske.

Fiskeri- og havbruksnæringsens landsforening (FHL) støtter de overordnede målene som er satt for de foreslåtte ordningene. FHL etterlyser imidlertid en analyse av hvilke konkrete konsekvenser de foreslåtte drifts- og strukturordningene vil få for de ulike deler av landindustrien, før ordningene innføres.

Sametinget avviser de foreliggende forslag til strukturering av kystflåten, også forslaget om driftsordninger.

Strukturvoteordning

Norges Fiskarlag støtter forslaget om å innføre en strukturvoteordning for fartøy i kystflåten mellom 15 og 28 meter. De går inn for at det gis en varig avkortet kvotefordel ved bruk av strukturvoteordningen og at det foretas en avkorting på 20 pst., som dermed kommer gjenværende fartøy i reguleringsgruppen til gode umiddelbart. Norges Fiskarlag går inn for at strukturkvotesamarbeid bare kan inngås mellom fartøy som tilhører samme størrelsesgruppe i henhold til Finnmarksmodellen, og at det heller ikke må gjøres unntak fra dette vilkåret på kommunenivå.

Norges Kystfiskarlag går mot forslaget om å innføre en strukturvoteordning med samme begrunnelse som under driftsordninger ovenfor.

Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (SND) støtter forslaget om å innføre en strukturvoteordning. SND mener at det bør tildeles en permanent kvotefordel og anbefaler at strukturvoteordningen gjøres gjeldende for fartøy mellom 15 og 28 meter.

Fiskeridirektoratet støtter forslaget om å innføre en strukturvoteordning, og går inn for at ordningen bør gjelde begge de to lengdegruppene 15 til 21 meter og 21 til 28 meter. Strukturkvoten bør gis permanent, mot en umiddelbar avkorting i størrelsesorden 20 pst.

FHL støtter forslaget om en strukturvoteordning, og mener at den bør gjøres gjeldende for samtlige lengdegrupper under 28 meter.

Sametinget avviser de foreliggende forslag til strukturering av kystflåten, også strukturvoteordningen.

Strukturfond

Norges Fiskarlag er positiv til forslaget om etablering av et strukturfond, men fremholder at statlig medfinansiering, på minst det samme nivå som næringen selv betaler, er en forutsetning for etableringen av fondet. Fiskarlaget kan på vegne av sine medlemmer akseptere en avgiftssats på 0,35 pst. Midlene fra strukturfondet må benyttes til kondemnering av fartøy under 15 meter som deltar i adgangsbegrensede fiskerier, og Fiskarlaget går mot enhver form for overlapping mellom ulike strukturordninger.

Norge Kystfiskarlag går mot forslaget om å opprette et strukturfond.

FHL går mot etablering av et strukturfond, idet foreningen i stedet ønsker at det etableres en strukturvoteordning også for den mindre kystflåten.

Sametinget avviser de foreliggende forslag til strukturering av kystflåten, også strukturfondet. De kan ikke under noen omstendighet gå med på å innføre ordninger hvor man tar sikte på en reduksjon av den mindre flåtegruppen.

Norges Naturvernforbund er kritisk til ordningen med strukturfond for fiskeflåten, fordi det med dette vil bli billigst å kjøpe ut den delen av flåten som etter forbundets oppfatning ikke utgjør et ressursproblem.

1.4 Fiskeridepartementets vurdering av strukturtiltak i kystflåten

Næringen selv har gjennomført omfattende interne drøftinger om en stabil ressursfordeling mellom ulike grupper. Fiskerinæringen lever under skiftende rammebetingelser knyttet til faktorer som er vanskelig kontrollerbare. Videre er det slik at når én fartøygruppe har gjennomført en strukturprosess, er det bare en langsiktig, stabil fordeling som kan gi fartøygruppen tilbake den gevinsten som er utgangspunktet og målet for struktureringen. Dersom vi i ettertid omfordeler ressursandeler, tar vi bort den tilliten som er nødvendig for å gjennomføre tilsvarende strukturtilpasning i andre grupper. En bør derfor gjøre det som er mulig for å legge fast den relative fordelingen mellom ulike grupper. Krav om omfordeling av den ressursfordelingen som nå er etablert, vil derfor måtte avvises.

Regjeringen mener at det er behov for å innføre nye og mer fleksible regulerings- og strukturordninger også i kystflåten. Disse ordningene må imidlertid ivareta flere hensyn, så som

- å opprettholde en differensiert flåte,
- en rimelig stabil geografisk fordeling av fartøy med adgang til å delta i ulike fiskerier,
- tilstrekkelig fleksibilitet til at flest mulig kan finne en tilpasning ut fra egne forutsetninger,
- viktige kontrollhensyn,
- tilstrekkelige økonomiske incentiver til å gå inn på strukturordningene,
- å unngå en for stor økning i gjeldsbelastningen for fartøy som går inn på ordningene,
- at fartøy som likevel ikke går inn på ordningene, i minst mulig grad blir negativt påvirket,
- samt at tiltakene er enkle å administrere, både for næring og forvaltning.

Drøfting av forslag til driftsordninger i lys av høringsuttalelser

Fiskeridepartementet er enig i at innføring av driftsordninger vil medføre at fangstkapasitet som i dag ikke er i bruk eller bare i delvis bruk, kan bli aktivert. Konsekvensen kan være at kapasitetsutnyttningen innenfor fiskerier/fartøygrupper som i dag har stor variasjon i kvoteutnyttelse, øker. Dette vil i så fall virke i strid med målet om strukturtilpasning og kapasitetsreduksjon. Driftsordningene kan imidlertid også fremme sysselsettingen av mannskap på helårsbasis, og slik bidra til mer attraktive arbeidsplasser i fiskerinæringen.

For å unngå at driftsordningen skal legge til rette for passive "kvoteforvaltere", ble det derfor i høringsnotatet foreslått at en innenfor en periode på fem år maksimum kan utveksle kvotene i inntil tre år.

Fiskeridepartementet foreslo i høringsnotatet at adgangen til å utveksle kvoter mellom fartøy skulle begrenses til utveksling innen samme størrelsesgruppe, men likevel slik at en skulle kunne utveksle kvoter mellom ulike størrelsesgrupper innenfor en kommune. Et alternativ er at det blir gjort unntak fra den størrelsesmessige inndelingen kun i enkelte kommuner.

Et vilkår for å innføre driftsordninger er at Fiskeridirektoratets registre kan sikre kontroll, og det må utarbeides gode saksbehandlingsrutiner for ordningene. Salgslagene vil ha ansvar for kontroll med kvoteavregningen, og Fiskeridirektoratet vil få ansvar for å forhåndsgodkjenne, kontrollere og holde oversikt over bruken av driftsordningene. Det legges til grunn at innføring av driftsordninger ikke skal medføre økte administrative kostnader eller kontrollkostnader. Objektive kriterier og elektronisk nettbasert saksbehandling innenfor et kvalitetssikret oppdatert fartøyregister skal være virkemidler som gjør dette mulig. Driftsordninger vil i første omgang bli innført som en prøveordning i ett fylke.

Drøfting av forslag til strukturkvoteordning i lys av høringsuttalelser

Enkelte høringsinstanser uttrykker skepsis til innføring av en strukturkvoteordning for større fartøy i kystflåten. De fleste gir imidlertid uttrykk for at det er behov for dette kapasitetsreducerende tiltaket. Spørsmålet er mer om flere grupper enn de største fartøyene (fartøy mellom 21 og 28 meter) skal få tilgang til ordningene.

Fiskeridepartementet mener at strukturkvoteordning er et egnet virkemiddel for å redusere kapasiteten i deler av kystflåten. Ordningen er frivillig, næringsfinansiert og enkel å administrere, og gir fartøyeiere mulighet til å styrke sitt driftsgrunnlag. Departementet er videre opptatt av at alle grupper skal få tilgang til enten strukturkvoteordning eller kondemneringsordning gjennom strukturfondet, eventuelt begge ordninger i kombinasjon slik det ble gjennomført i 2000 for konvensjonelle fartøy på eller over 28 meter. Strukturkvoteordning kunne i prinsippet innføres for hele kystflåten. Det er imidlertid slik at jo mer like fartøyene er når det gjelder kvoteutnyttelse og drift, desto mer egnet er strukturkvote som virkemiddel. Større fartøy kan sies å være en mer homogen gruppe enn mindre fartøy.

Siden inntektene til strukturfondet vil være begrenset, og det blir forholdsvis dyrere for fondet å finansiere strukturering i størrelsesgruppen 15 til 21 meter enn i de lavere størrelsesgruppene, er det mest fornuftig at strukturfondets midler blir konsentrert om fartøy under 15 meter. Det bør heller ikke innad i en kommune tillates strukturkvotesammenslåing mellom fartøy i ulike lengdegrupper.

Fiskeridepartementet foreslo i høringsnotatet to alternative muligheter for strukturkvotetildelingen: En permanent forhøyet kvotetildeling med avkorting, eller en tidsbegrenset kvotefordel. Alle høringsinstanser som har kommentert dette, går inn for at kvotefordelen skal gis permanent mot en avkorting. Flere sentrale høringsinstanser foreslår 20 pst. avkorting. Ut fra målet om at strukturkvoteordningen ikke skal medføre negative konsekvenser for dem som ikke nytter ordningene, bør alternativet med en permanent, men avkortet kvotefordel for dem som går inn på ordningen, velges. Avkorting vil tilfalle samtlige deltakende fartøy i vedkommende reguleringsgruppe umiddelbart. Størrelsen på en slik avkorting vil måtte avveies mot at det

faktisk er ønskelig at strukturvoteordningen nyttes til å redusere antall fartøy. Størrelsen på avkortingene blir direkte avgjørende for i hvilken grad strukturvoteordningen gir tilstrekkelig tilbake til den som vurderer å ta et fartøy ut av fiske. Departementet er innstilt på å velge løsningen med én sats - 20 pst. - og krav om kondemnering av det uttatte fartøyet.

Fylkesbindingen i gruppe I har gitt et positivt bidrag til å opprettholde en variert kystflåte. Denne flåten danner grunnlag for bosetning og virksomhet i lokalsamfunn flere steder langs kysten enn hva som ville vært situasjonen dersom fartøy med deltageradgang i gruppe I fritt kunne omsettes mellom fylkene. Departementet mener derfor at dagens fylkesbindinger, med eksisterende unntak, skal gjelde for strukturvoteordningen. Det bør imidlertid ikke innføres fylkesbindinger i andre adgangsgrupper enn gruppe I.

Det bør være opp til fiskeren selv å vurdere den mest hensiktsmessige tilpasning av fangstkapasitet og disponibel kvote. Det bør etter departementets mening således ikke settes noe tak for hvor mye kvote som kan samles på ett fartøy gjennom strukturvoteordningen.

Avkorting av kvoter, fylkesbindinger og binding til lengdegruppe har en selvstendig begrunnelse i forhold til å oppnå andre mål. For det første kvoteutjevning mellom de som nytter strukturvoteordningen og øvrige fartøy, for det andre distriktpolitiske hensyn og for det tredje målet om å opprettholde en størrelsesmessig differensiert kystflåte. I tillegg vil de samme begrensningene bidra til å forhindre at strukturvoteordningen medfører en for stor økning i prisene på fartøy for fortsatt drift, å forhindre at gjeldsgraden øker for mye hos de som nytter strukturvoteordningen og å forhindre at terskelen for å etablere seg med eget fartøy blir høyere.

Departementet konkluderer med at strukturvoteordningen bør innføres for fartøygruppene 15 til 21 meter og 21 til 28 meter, men med enkelte justeringer i forhold til høringsforslaget.

Drøfting av forslag til strukturfond i lys av høringsuttalelser

Forslaget om en strukturavgift og et strukturfond for kapasitetstilpasning av fiskeflåten, må sees i sammenheng med andre strukturvirkemidler. Den mest effektive utnyttelsen av fondets midler oppnås når midlene konsentreres om grupper som ikke har tilgang til andre strukturvirkemidler. Større fartøy vil bli forholdsvis dyre, og dermed ta en større del av fondets midler. I samsvar med konklusjonen om at fartøy ned til 15 meter bør være omfattet av strukturvoteordningen, bør derfor kondemneringstilskudd fra Strukturfondet kunne gis til fartøy opp til 15 meter.

En rekke høringsinstanser påpeker at en statlig medfinansiering av fondet på minst samme nivå som det fiskerne selv bringer frem, er en forutsetning for oppslutningen om strukturfondet. Ulike instanser fremmer konkrete forslag til avgiftssats. Disse varierer fra 0,3 til 0,5 pst. Fiskeridepartementet mener at en flat avgift for alle fartøy vil være det mest hensiktsmessige. Den vil ikke kreve nye innkrevingsrutiner eller store kostnader

i forbindelse med innkreving av avgift for salgslagene. Forslag til avgiftssats vil bli lagt frem for Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2003.

Administrasjonen av strukturfondet er foreslått lagt til SND. Noen høringsinstanser har uttrykt skepsis overfor dette. SND har imidlertid bred kompetanse på området, og vil kunne administrere fondet på en effektiv måte. SND har siden 1998 administrert alle statsbudsjettfinansierte kondemneringsordninger. Retningslinjene for bruk av fondets midler vil bli fastsatt av Fiskeridepartementet i samråd med næringen.

Departementet mener det ikke er aktuelt å nytte frigjorte kvoteandeler til nyrekruttering inn i adgangsbegrensede grupper, og anser videre forslaget om regionale kvotebanker for uaktuelt. Et slikt system ville ikke gi det ønskede resultat. Erfaringene fra tidligere kondemneringsordninger viser også en jevn fylkesvis spredning på antall fartøy som er tatt ut gjennom ordningene. Kvoteandeler som blir frigjort, enten ved avkorting i strukturvoteordningen eller ved kondemnering finansiert av strukturfondet, bør tilfalle hele lengdegruppen og ikke bare fartøyene i gruppen innenfor det enkelte fylket.

Konklusjon

STRUKTURORDNINGER FOR KYSTFLÅTEN

Fiskeridepartementet har, på bakgrunn av de reaksjoner som er fremkommet, kommet til at det opprinnelige forslaget bør endres på flere punkter.

Virkemidler kystflåten skal få tilgang til må bidra til å ivareta til dels kryssende hensyn, være kontrollerbare og administrativt gjennomførbare. Driftsordningene vil være kompliserte å administrere, og by på kontrollmessige utfordringer. Skal driftsordningene kunne fungere etter hensikten, må en kunne tilby ordninger med stor fleksibilitet.

Driftsordningene vil åpne for større utnyttelse av tildelede kvoter, uten at en samtidig får kompensert for dette ved en permanent kapasitetsreduksjon. En bør derfor først konsentrere seg om ordninger som har en slik permanent effekt. Departementet mener derfor at strukturvoteordningen og strukturfondet bør etableres først, og bør få virke en tid før en på ny vurderer å innføre driftsordningene. Det gir tid til å arbeide videre med ordningene og legge til rette for disse, administrativt og kontrollmessig. Som en del av dette videre arbeidet, vil departementet sette i gang et forsøk for fartøy under 28 meter i Finnmark i 2004. Både Finnmark fylkeskommune og Finnmark fiskarlag ønsker selv å være prøvefylke for driftsordninger. Dersom dette blir vellykket, tas det sikte på å innføre driftsordninger permanent fra 2005.

Strukturvoteordningen bør innføres som foreslått og omfatte begge størrelsesgruppene 15 til 21 meter og 21 til 28 meter, men slik at ordningen bare kan benyttes mellom fartøy i samme lengdegruppe. Det bør ikke gjøres unntak fra dette, heller ikke for fartøy i samme kommune.

Det bør gjelde samme geografiske begrensninger i strukturvoteordningen som i de til enhver tid gjel-

dende regler om adgangsbegrensning. Strukturkvoteordningen bør videre gi en permanent forhøyet kvotetildeling, men med 20 pst. avkorting av det uttatte fartøyets kvote. Avkorting kommer til umiddelbar refordeling til samtlige fartøy i samme lengdegruppe, uten fylkesbinding. Som en følge av at det foreslås strukturkvoteordning for fartøy mellom 15 og 21 meter, foreslås det at strukturfondet reserveres for fartøy under 15 meter. De kvoter som frigjøres ved kondemnering av fartøy, kommer til refordeling til samtlige fartøy i vedkommende lengdegruppe, uavhengig av hvilket fylke det kondemnerte fartøyet var hjemmehørende i.

1.5 Effekter av strukturkvoteordningen og strukturfondet

Den konkrete effekten av at strukturkvoteordningen benyttes, er at gruppekvoten for vedkommende reguleringsgruppe skal deles på færre fartøy. Dette vil komme samtlige fartøy umiddelbart til gode gjennom avkortingsdelen av den strukturkvoten som tildeles. Den fartøyeieren som har stått for uttaket av et annet fartøy, vil imidlertid høste den største gevinsten ved at han tildeles strukturkvoten.

Det er rimelig å anta at det er langt flere som får formell tilgang til strukturkvoteordningen, enn de som faktisk vil ha interesse for, og mulighet til, å benytte seg av den.

Strukturkvoteordningen vil ha flere likhetstrekk med de enhetskvoteordningene som er innført for havfiskeflåten. Effekten av disse ordningene kan derfor si noe om potensialet i ordningen, selv om det er ulikheter mellom ordningene og mellom fartøygruppene. En forskjell er at det legges opp til at strukturkvoteordningen skal gi en permanent forhøyet kvotefordel, mot avkorting, mens enhetskvoteordningene er tidsbegrenset og i noen tilfeller også har avkortingsregler.

For kystflåten er det grunn til å vente at så vel fylkesbindingene som delingen i to lengdegrupper klart vil redusere effekten av strukturkvoteordningen. Disse begrensningene settes for å ivareta hensynet til en geografisk og størrelsesmessig sammensatt kystflåte. Begrensningene reduserer effekten av ordningen, men demper samtidig mulige uønskede effekter av struktureringen. Det er grunn til å tro at det finnes et oppdemmet behov for å benytte seg av ordningen, og at flere vil benytte seg av ordningen den første tiden etter at den er innført, enn etter at den har virket en tid. Det er også rimelig å tro at etterspørselen avtar med tiden, fordi alle i gruppen etter hvert får styrket sitt kvotegrunnlag gjennom ordningen.

Kondemneringsstøtten vil i gjennomsnitt antakelig måtte ligge i overkant av en mill. kroner per fartøy, for fartøy under 15 meter. Beregninger foretatt på grunnlag av Samfunns- og Næringslivsforskning AS' analyse viser at en kondemneringsordning for fartøy under 15 meter vil fordre et strukturfond på rundt 385 mill. kroner over fem år. Det vil gi et årlig strukturfond på 77 mill. kroner, og en vil en kunne ta ut om lag 70 fartøy årlig fra en fartøymasse på rundt 2 500 fartøy. Over fem år vil det bety rundt 350 fartøy, hvilket tilsvarer

nærmere 15 pst. av dagens fartøy under 15 meter som fisker innenfor adgangsbegrensede fiskerier.

Dersom ca. 15 pst. av alle kystfartøy under 15 meter blir kondemnert i løpet av perioden på fem år, vil reduksjonen bli på omkring 300-600 årsverk. Når det gjelder strukturkvoteordningen for fartøy mellom 15 og 28 meter, viser tallene at fartøy i disse lengdegruppene sysselsetter fra tre til åtte personer hver. Med et gjennomsnitt på tre årsverk per fartøy i størrelsen 15 til 21 meter og seks personer for fartøy i størrelsen 21 til 28 meter, vil en reduksjon på 30 pst. av fartøyene i gruppe I kunne gi i overkant av 600 færre årsverk.

Strukturkvoteordningen er underlagt krav om at bruken av ordningen skal avgrenses til å gjelde innenfor fylkesgrensene for gruppe I. Dette vil ivareta hensynet til en fylkesvis fordeling av fartøy og kvotegrunnlag, på samme måte som i dag. Kondemnering over strukturfondet vil kunne føre til kvotelekkasje fra fylker, dersom det oppstår skjevheter i søknadsmassen mellom fylkene. Omfanget av ordningen, trolig ikke mer enn opp mot 3 pst. færre fartøy per år i fem år, vil antakelig ikke være så stor at dette har noen merkelig effekt på fylkesnivå. For fartøygruppene over 15 meter vil fylkesbindingen i gruppe I innebære at strukturkvoteordningen ikke vil medføre verken tilstramming eller liberalisering av muligheten for å flytte fartøy og kvoteandeler over fylkesgrensene, i forhold til dagens situasjon.

Det forventes også særlig at strukturkvoteordningen for kystflåten mellom 15 og 28 meter, vil kunne gi en positiv effekt for industrien. Det kvantum råstoff som ilandføres vil være det samme, men bedriftenes produksjon kan bli mer stabil over året. Jevnere tilgang på råstoff av høy kvalitet over større deler av året vil gi industrien bedre mulighet til å produsere produkter som både gir økt sysselsetting og verdiskaping.

1.6 Administrative konsekvenser av forslagene

Det forventes ikke problemer med å håndtere strukturkvoteordningen innenfor dagens system. Det vil påløpe noen kostnader knyttet til saksbehandlingen i SND og til avgiftsinnkrevningen hos salgslagene. Dette arbeidet vil i all hovedsak kunne utføres innenfor SNDs og salgslagenes eksisterende bemanning. Kostnader knyttet til administreringen av fondet og avgiftsinnkrevningen skal dekkes innenfor de oppkrevde avgiftsmidlene.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Grethe Fossli, Aud Gaundal og Rita Tveiten fra Høyre, Silja Ekeland Bjørkly, Ivar Kristiansen og Michael Momyr, fra Fremskrittspartiet, fungerende leder Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Åsa Elvik og Inge Ryan, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide og Olaf Gjedrem, og fra Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, viser til

St.meld. nr. 20 (2002-2003) Strukturtiltak i kystfiskeflåten som er en oppfølging av næringskomiteens merknader i Innst. O. nr. 34 (2002-2003), om behovet for en samlet drøfting av strukturtiltakene for kystflåten.

Komiteen er enig i de klare mål for norsk fiskeri- og havbruksnæring, - jf. St.meld. nr. 51 (1997-1998) og Innst. S. nr. 93 (1998-1999) - og vil legge til rette for en fremtidsrettet fiskerinæring. Det skal være en næring som ungdommer søker til og som folk langs kysten tør satse på, og som bidrar til bosetting og sysselsetting i levedyktige lokalsamfunn langs kysten. Samtidig er det viktig å legge til grunn at denne næringen skal bidra med og gi lønnsomme arbeidsplasser, samt å opprettholde en variert fiskeflåte i Norge. Kystfiskeflåten er en bærebjelke i fiskerinæringen, og derfor av stor betydning for kystsamfunnenes fremtid. Det er gjennom bedre økonomi og økt evne til fornying at kystflåten kan opprettholde sin posisjon. Komiteen ser en sterk kystflåte som et av flere virkemidler for å nå distriktspolitiske mål. En god næringspolitikk for kysten er derfor også den beste distriktspolitikken vi kan få.

Komiteen viser til at fiskeriresursene er fellesskaps eiendom, og de skal forvaltes og utnyttes av fellesskapet til det beste for næringsutvikling og bosetting. Denne viktige ressursen må forvaltes med sikte på langsiktig og bærekraftig avkastning.

Komiteen mener man må ta hensyn til at ressursgrunnlaget kan variere fra år til år. Målet må være at kystflåten skal få rammebetingelser som gjør det mulig for fiskerne å velge tilpasningsformer som passer den enkelte, og som alt i alt gir best mulig kapasitetsutnyttelse.

Komiteen er klar over og legger til grunn at strukturpolitikk for fiskeflåten har vært behandlet en rekke ganger de siste 20 årene. Det har vært bred tverrpolitisk enighet blant skiftende regjeringer og Storting i perioden om at fangstkapasiteten må tilpasses tilgjengelig ressursgrunnlag for å oppnå en bærekraftig utvikling i næringen. Senest i 1998 la regjeringen Bondevik I fram en melding om Perspektiver på utvikling av norsk fiskerinæring (St. meld. nr. 51 (1997-1998)). Denne satte fokus på kapasitetstilpasning, lønnsomhet og flåtens fornyelsesevne. Det uttalte målet er at fiskeripolitikken skal legge til rette for en lønnsom utvikling av fiskerinæringen, og at næringen skal bidra til gode arbeidsplasser og bosetting langs kysten. Lønnsomheten i næringen skal bidra til å oppnå distriktspolitiske mål, og det betyr i praksis å opprettholde kystsamfunnene. Videre ble det i Innst. O. nr. 34 (2002-2003) påpekt viktigheten av at strukturelle virkemidler bidrar til å oppfylle de nasjonale fiskeripolitiske målene som Stortinget har lagt til grunn.

Komiteen setter overkapasitet i fiskeflåten inn i en global sammenheng og anser denne som den mest alvorlige trussel mot bærekraftig fiskeriforvaltning. I FN-organet Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) er det utarbeidet en handlingsplan for ansvarlig fiske hvor det overordnede målet er bærekraftig utnyttelse av fiskeressursene. Dette viser etter komiteens syn at bærekraftig utnyttelse av fis-

keressursene har sterk global forankring. Fiskerinæringen er en syklisk næring som i større og større grad blir del av en globalisert næring. De senere år har vært preget av både oppgangs- og nedgangskonjunkturer, hvor løsningene ikke alene har vært å tilføre mer kapital.

Komiteen viser til at det historiske perspektivet på fiske har vært at ingen eier fisken i havet, og at fiskeressursene er felles og frie for alle. Man har fisket daglig det man ønsket, uten å se hva dette ville medføre på sikt. Over tid har fangstevnen i forhold til fiskeressursene blitt for stor. Teknologien har bidratt til å bedre fangseffektiviteten både i havfiskeflåten og i kystflåten gjennom flere tiår. Dette har medført at vi i dag står i en vanskelig situasjon, og komiteen erkjenner at vi i dag har overkapasitet i fiskeriene.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, påpeker at det ikke har vært mangel på gode intensjoner, og ser at både politiske, internasjonale og næringsmessige erfaringer i en årrekke dokumenterer at tiden er kommet fra å bevege oss fra en diskusjon om formål, til å gå over i en situasjon med aktiv og konkret handling.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at den fremlagte strukturmeldinga er således en oppfølging av dette overfor kystfiskeflåten. Flertallet vil i denne sammenheng presisere at andre deler av fiskeflåten har gjennomgått en strukturering, og at dette på denne måten ikke er unikt for kystfiskeflåten.

Flertallet legger til grunn at ressursfordelingsspørsmålet er meget sentralt i fiskeriforvaltningen. Det er viktig å sikre en stabil og langsiktig ressursfordeling mellom fartøygruppene. Det igjen vil skape forutsigbare rammevilkår for fiskerne, og bidra til å flytte fokus hos den enkelte båteier fra kampen om andeler til muligheten for økt verdiskaping per kilo fisk. Samtidig mener flertallet at det må legges til rette for at alt råstoffet må ivaretas, og at det kontinuerlig arbeides for å bedre kvaliteten. Dette vil samtidig medføre en bedre inntjening og dermed større lønnsomhet for driften av fartøyet. Økt lønnsomhet vil bidra til bedre rekruttering til fiskeryrket.

Flertallet vil peke på at de næringsgrener som er tuftet på biologiske ressurser vil ha større usikkerhet enn andre næringsgrener. Det er derfor viktig å ha størst mulig grad av langsiktighet og forutsigbarhet, når det gjelder de politisk bestemte rammebetingelser, for å kunne planlegge driften og foreta de nødvendige investeringene. Flertallet mener derfor at behovet for rammebetingelser som gjør det mulig å tilpasse flåtekapasiteten bedre til ressursgrunnlaget er helt vesentlig, og det er behov for at ressursfordelingen mellom gruppene ligger fast over lengre tid.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at fleire instansar under dei opne høyringane i komiteen ba om at komiteen måtte få eit

betre grunnlag å ta desse viktige avgjerdene på, og at behandlinga av meldinga burde utsetjast. Desse medlemene deler vurderinga av at ei rekke uavklarte forhold, mellom anna uklarheit rundt ein del spørsmål knytt til lønsemd, kapasitet og geografiske virkningar, gjer at det ville ha vore ein fordel om Stortinget tok seg betre tid til å behandle desse viktige spørsmåla.

Desse medlemene meiner premissene for konklusjonane i meldinga er delvis sviktande og for dårleg utgreidd. På denne bakgrunn vil desse medlemene ikkje gi tilslutnad til Regjeringa sine forslag til strukturtiltak. Spesielt vil desse medlemene peike på at dei føreslåtte strukturkvotane er eit steg i retning av fritt omsettelege kvotar i Noreg. Omsetning av fiskekvoter er ikkje lov i dag, og forslag om å innføre omsettelege kvotar har før vorte stoppa. Desse medlemene har merka seg at det likevel skjer kjøp og sal av fiskekvotar. Desse medlemene vil påpeike at å gjere kvotar omsettelege vil vere i strid med prinsippet om at fiskeriressursane skal vere samfunnet sitt felles-eige, og meiner meldinga ikkje problematiserer dette i tilstrekkelig grad.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at det er viktig å opprettholde den geografiske fordelingen av fisketillatelse og øke muligheten for samspill mellom fiskeflåten og industrien på land.

Disse medlemmer mener derfor at fiskeflåten må fornyes og oppgraderes for å skape effektiv drift og lønnsomhet, og for å dekke industriens behov for kvalitetsråstoff.

Disse medlemmer mener at det må utredes en modell for regional kvotebank med et eget regionalt styre som har til oppgave å forvalte strukturfondet og kvotetildelingen i den enkelte region.

Disse medlemmer ser det som særlig viktig at de ordninger som innføres, tar hensyn til den geografiske fordeling av fiskerettighetene, kystsamfunnenes avhengighet til fiskeriene, industriens behov for kvalitetsråstoff og rekruttering.

Disse medlemmer mener at Regjeringen må utrede en slik regional forvaltningsmodell og forelegge dette for Stortinget i egnet form, så snart som mulig.

Disse medlemmer mener også at det i samme forbindelse må gjennomføres en vurdering av hvilke konsekvenser de foreslåtte strukturtiltak har for bosetting, næringsliv og kultur i de fiskeriavhengige lokalsamfunn langs kysten. Herunder må også de samiske interesser bli vurdert.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede en regional modell for forvaltning av fiskeriressursene, herunder regionale kvotefond/kvotebanker.

Stortinget ber også om at de samfunnsmessige konsekvensene ved å gjennomføre strukturtiltak for kyst-

fiskeflåten blir utredet. Slike utredninger må foreligge før strukturtiltak kan iverksettes."

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at store delar av fiskerinæringa er i ein vanskeleg situasjon i dag. Lågare førstehands- og marknadsprisar, høg kronekurs og rente, usikker råstofftilgang, ressursituasjonen, marknadstilhøve osb. er forhold som gir utfordringar i alle ledd i næringa. Desse medlemene stiller spørsmål ved klokskapen i å strukturtilpasse både flåte og industri i ein slik situasjon med lågkonjunktur og særskilte næringsmessige utfordringar.

Desse medlemene viser til at vi i dag er i ein situasjon med historisk låge kvotar i torskefiskeria. Desse medlemene meiner ut frå dette at det beste langsiktige verkemiddelet for å få betre lønsemd i heile fiskerinæringa, er å bygge opp ressursane og forvalte dei ut frå omsynet til maksimalt langtidsubytte og ikkje kortsiktig fortjeneste. Desse medlemene meiner eit anna beskatningsmønster i fiskeria vil vere eit vesentleg tiltak for å ivareta dei fiskeripolitiske måla. I torskefiskeria er det mest lønsame å la fisken vekse seg stor før han blir fanga. Data viser at trålreiskap fangar fisk av mindre storleik enn den konvensjonelle flåten. Dette er først og fremst ein konsekvens av vandringsmønsteret til fisken. Å legge betre til rette for den kystnære konvensjonelle flåten, vil derfor vere ein viktig fiskeripolitisk strategi for betra lønsemd i fiskeria.

Desse medlemmene viser til sine merknader under dei ulike forslaga til strukturtiltak.

Desse medlemene meiner ein fiskeripolitisk strategi for å betre lønsemda i fiskerinæringa må ta utgangspunkt i oppbygging av ressursane, samt ei omfordeling frå havfiskeflåten til den kystnære flåten. Desse medlemene viser vidare til at å gjere det mogleg å konvertere konsesjonar i havfiskeflåten til kvotar for kystnære farty vil kunne vere ei god løysing i enkelte tilfelle. Desse medlemene viser dessutan til at forslaget om å utvide samlekvoteordninga kan vere ein strategi for betra lønsemd i flåten. Desse medlemene vil be departementet utrede dette. Desse medlemene viser vidare til forslag om regionale kvotefond. Desse medlemene meiner ei sterkare regional forvaltning av fiskeriressursane kan ha klare fordelar og ber departementet utrede også dette.

På denne bakgrunnen fremjar desse medlemene følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa utrede nye tiltak som kan bidra til å betre den bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske lønsemda i fiskeria. Slike tiltak kan vere utviding av samlekvotemodellen, regional forvaltning av kvotane, nye vilkår for tildeling av støtte frå SND som stimulerer til lønnsam drift ut frå ressursgrunnlaget, samt opning for overføring av kvoterettar frå havfiskeflåten til kystflåten."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil hevde at en dimensjonering av kapasiteten i kystflåten må sees i en sammenheng der regulering, tilgjengelighet, ressursgrunnlag og industristruktur inngår som vesentlige momenter. Tilfeldige eller utelukkende markedsstyrte strukturendringer vil få store konsekvenser for landingsmønster, industristruktur og bosettingsmønster.

Disse medlemmer vil videre vise til at de distriktspolitiske konsekvensene av Regjeringas forslag ikke er utredet, dette til tross for at det i meldinga pekes på at forslagene sannsynligvis vil få slike konsekvenser.

Videre vil disse medlemmer peke på at det ikke er foretatt noen analyser med hensyn til lønnsomhet i de flåtegrupper som allerede er omfattet av strukturtiltak. Det er all grunn til å anta at innføring av omsettelege kvoter slik samarbeidsregjeringa legger opp til, vil medføre en sterk gjeldsøkning hos dem som deltar i ordninga, slik vi har sett for eksempel i oppdrettsnæringa. Konsekvensen av dette blir en mer sårbar næring som blir mindre i stand til å takle naturlige svingninger i ressursgrunnlaget. Disse medlemmer vil peke på at en slik utvikling over tid vil føre til at en stadig større andel av verdiskapingen går til å betjene kapital, og en mindre del går til mannskapslott.

Disse medlemmer ønsker ikke en utvikling i norsk fiskerinæring der ressursgrunnlaget privatiseres og samles på stadig færre hender. På dette grunnlag mener disse medlemmer at en kapasitetstilpassning må finne sted gjennom ordninger der fiskeressursene fortsatt blir fellesskapets eiendom, samtidig som hensynet til rekruttering, flåtefornyelse og lønnsomhet må søkes ivaretatt.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti ønskjer ein variert fiskeflåte med havgåande og kystnære farty som kan bidra til busetjing og verdiskaping på land. Likevel meiner desse medlemene at fabrikktråflåten som i mindre grad bidrar til dette, bør utfasast og ressursane overførast til kystflåten.

På denne bakgrunn fremjar desse medlemene følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa leggje fram forslag til korleis ein i løpet av ein tiårsperiode kan fase ut fabrikktråflåten."

Dette medlem fra Senterpartiet mener en modell som innebærer en regional kvotebank hvor en region kan kjøpe opp fiskefartøy, vil ivareta behovet for flåtestrukturering på en langt mer kontrollert og bedre måte enn Regjeringens forslag. Innenfor en slik ordning vil den enkelte region gjennom et kvotestyre i større grad enn i dag kunne bli en utviklingsaktør i forhold til fiskerinæringa, ut fra lokale forhold, lokal industristruktur og ikke minst i forhold til hva som vil være en naturlig flåtestruktur i de enkelte regioner.

Etter dette medlems oppfatning bør det gis frihet til å bruke den regionale kvotebanken i rekrutteringsøyemed, som tidsbegrenset tildeling til ulike flåtegrupper, og det må være mulig å flytte kvoter på tvers av lengdegruppene i henhold til regionale prioriteringer og behov.

Dette medlem mener videre at de regionale kvotefondene må gis adgang til å kjøpe ut kvoter fra trålerflåten på frivillig basis og overføre disse til kystflåten.

Dette medlem viser til at en slik ordning i motsetning til Regjeringens forslag vil være fleksibel, reversibel eller mulig å utvide dersom erfaringene over tid skulle tilsi dette.

2.1 Målsetting og behovet for tiltak

I et globalt perspektiv ser komiteen på overkapasitet i fiskeflåten som den viktigste årsaken til overbeskatning av fiskebestander. Dette er å betrakte som det fundamentale problem i verdens fiskerier. Ressursene blir feil utnyttet, og feil utnyttelse fører i sin tur til økt press. Dette fører igjen til press for større uttak, for å dekke de økte kostnader som overkapasiteten medfører.

Komiteen vil også framholde betydningen av at vi har en fiskeflåte som er sammensatt i forhold til geografi, størrelsesgrupper og redskapstyper, og at utfordringen blir hvordan vi best mulig kan benytte de ressursene som ligger i fiskeriene. Det er helt klart at uansett svingninger i bestandsstørrelsen og totalkvoter, så må vi utnytte det kvantum fisk som tas ut av havet best mulig.

Videre er det av uvurderlig betydning at fiskeflåten i større grad blir i stand til å levere råstoff av høyeste kvalitet. Høyere kvalitet sammen med levering på de tidspunkt råstoffet etterspørres, er nøkkelen til bedre avkastning av ressursene. Komiteen vil i denne sammenheng få uttrykke at det dermed også kreves en fiskeflåte som er i stand til å ta vare på de delene av fisken som i dag ikke utnyttes.

Komiteen mener dette er ut ifra en erkjennelse av at bare en kontinuerlig fornyelse av fiskeflåten kan sikre at fremtidens krav blir møtt.

Komiteen vil endelig påpeke at vi ikke må miste de langsiktige perspektivene om en fiskeflåte som skal være en stabil leverandør av råstoff av høy kvalitet. En slik fiskeflåte kan sammen med fiskeindustrien gi god nok økonomi til å sikre livskraftige lokalsamfunn.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at dersom fartøy ikke holder seg til betingelsene for konsesjonen, så må konsesjonsgiveren stå fritt til å re-tildele denne.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil derfor påpeke at noe av det viktigste i strukturarbeidet er at dette må sees i et svært langsiktig perspektiv, flere tiår fremover. Strukturering i en fartøygruppe danner et langsiktig grunnlag for den nødvendige fornyingen. Dette er av stor betydning både for å sikre trygge arbeidsplasser og ivareta råstoffet.

Dette flertallet legger til grunn at innføring av strukturtiltakene må:

- Ivareta målet om å opprettholde en differensiert flåte.
- Gi tilstrekkelig fleksibilitet til at flest mulig kan finne en tilpasning ut fra egne forutsetninger.
- Gi tilstrekkelige økonomiske incentiver til å gå inn på strukturordningene.
- Sikre en rimelig stabil geografisk fordeling av fartøy med adgang til å delta i ulike fiskerier.
- Ivareta viktige kontrollhensyn.
- Sørge for at man unngår en for stor økning i gjeldsbelastningen for fartøy som går inn på ordningen.
- Sørge for at fartøy som likevel ikke går inn på ordningene, i minst mulig grad blir negativt påvirket.
- Samt at tiltakene er enkle å administrere, både for næring og forvaltning.
- Styrke lønnsomheten i fiskerinæringen.
- Bidra til høyest mulig nasjonal verdiskaping ved å se flåte og industri under ett.
- Ivareta målet om å opprettholde en nasjonal flåte.
- Redusere kapasiteten for å sikre en bærekraftig fiskebestand.
- Bidra til en enklere regulering som reduserer kappfisket og hever kvaliteten.

Et tredje flertall, medlemmene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, ser at til tross for at antallet fartøy i gruppen er redusert, så er samtidig kapasiteten øket med 30 pst. Det er også viktig å sikre lønnsomheten i flåten gjennom modernisering som igjen kan legge til rette for bedre utnyttelse av fangst og biprodukter. Dette flertallet mener derfor at det er bedre å foreslå tiltak og løsninger i denne retning framfor ikke å foreta seg noen ting.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Stortinget har vedtatt at målsetjinga er at fiskeripolitikken skal bidra til busetjing, arbeidsplassar, berekraft og lønsemd. I lys av desse måla er dei strukturtiltaka som er føreslått overfor kystflåten i St.meld. nr. 20 (2002-2003), steg i feil retning i norsk fiskeripolitikk.

Desse medlemmene ønskjer ein differensiert flåte, med både kystnære og havgåande farty, men meiner likevel at å bruke ostehøvelprinsippet i struktureringa av fiskeflåten er uklok politikk. Desse medlemmene er samd i at overkapasitet er ei global utfordring, som mellom anna gjenspeglar seg i at 90 pst. av dei store artane er utfiska. Desse medlemmene meiner likevel ein må stille spørsmål ved kva slags type kapasitet ein ønskjer i fiskerinæringa. I denne samanhengen må ein ta til vitande at båtar i flåten <10 meter har ein kapasitetsreduksjon på 65 pst. i perioden 1990-2000, medan båtar mellom 21 og 28 meter har ein kapasitetsauke på 91 pst. Flåten mellom 10 og 15 meter har auka med 39 pst. Den totale reduksjonen i antal farty er i perioden redusert med 24 pst, medan den samla tekniske fangstkapasiteten har etter

departementet sine utrekningar auka med om lag 30 pst. Desse medlemmene stiller i denne samanhengen spørsmål ved om eit einssidig fokus på reduksjon av talet på fiskefarty vil vere eit rett grep i forhold til dei utfordringane næringa står overfor i dag.

Desse medlemmene viser til at Norges Fiskerihøgskole i sitt "Høyringsnotat om adgangsbegrensning for kystflåten" (datert 31. mai 2002) har peikt på at kystflåten er ei heterogen gruppe der enkelte utnyttar den tekniske kapasiteten fullt ut, medan andre ikkje gjer det. Tekniske mål på kapasitet kan derfor ikkje automatisk forståast som den kapasiteten som er i bruk. Desse medlemmene viser til at NFH i det nemnte notatet også problematiserer teknisk kapasitet i forhold til verdiskaping, lønsemd og kvalitetsarbeid i flåten. Premissen for St.meld. nr. 20 (2002-2003) er at lønsemda blir redusert ved overkapasitet (for mange farty i forhold til kvotane), og at å redusere kapasiteten dermed betrar lønsemda for dei som blir att. NFH viser til at det motsette likså godt kan vere tilfellet fordi redusert kapasitet også kan redusere flåten si evne til å drive marknadorientert verdiskaping. Ved for eksempel å bruke meir tid på fangstbehandling og betre utnytting av biprodukt og bifangst, kan ein auke inntektene i fiskeria. Føresetnadene for dette er tid, arbeid og fysisk kapasitet. I departementet si forståing vil dette kunne definerast som overkapasitet. Igjen er dette bakgrunn for å stille spørsmål ved om å redusere talet på farty og talet på fiskarar er det rette svaret på utfordringane i næringa i dag.

Desse medlemmene viser til utrekningar frå mellom andre Norges Naturvernforbund som viser at det er store forskjellar i lønsemd for dei ulike fartytypene. I ei slik samanlikning vil ulikt mål for lønsemd gi ulikt resultat. Om ein samanliknar kapitalrentabilitet (total-kapital eller eigenkapital) vil forholdet bli eit anna enn om ein legg driftsmargin (driftsresultat i forhold til driftsinntekter) til grunn. I samanlikning av lønsemd mellom små og store farty med ulike brukstypar, bør ein leggje kapitalrentabilitet til grunn. Desse medlemmene meiner dette er forhold ein må ta omsyn til når ein diskuterer kapasitet og lønsemd i fiskeflåten.

2.2 De konkrete tiltakene

Når det gjelder de konkrete forslagene, viser komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, til at strukturkvoteordning og opprettelsen av et strukturfond er ordninger som er utformet for permanent å redusere antall fartøy i kystflåten. Driftsordningen har som formål å bidra til økt fleksibilitet i kystflåten.

2.2.1 Strukturkvoteordning

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at intensjonen bak strukturkvoteordningen var at dette skulle være en frivillig ordning hvor det blir stilt som vilkår at fartøy tas permanent ut av fisket. For den enkelte fisker vil dette kunne innebære at kvoten som ellers ville blitt tildelt for fiske med

det fartøyet som tas ut, nå blir tildelt for fiske med et annet fartøy vedkommende har eller erverver, etter en viss avkorting. Flertallet tror at dette kan være både kostnadsbesparende og en mer rasjonell tilnærming.

Flertallet merker seg at det i prinsippet kan innføres strukturkvoteordninger for hele eller bare deler av kystflåten, og mener at det kan være viktig å vurdere hvilke ordninger som er mest hensiktsmessige for den enkelte gruppe.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti meiner den skisserte strukturkvoteordninga bringer oss nok eit steg i retning av fritt omsettelege kvotar. Desse medlemmene har merka seg at ein argumenterer med at ordningane er frivillige. Denne omtalte "frivilligheita" vil først og fremst gjelde fiskarar i denne generasjonen som kan velje om dei vil selje kvoten eller ikkje, ein rett dei har fått gratis og historisk sett tilfeldig. Dei fiskarane som i neste omgang må kjøpe kvoten for å etablere seg, vil ikkje kjenne til den samme frivilligheita. Det samme vil vere tilfelle for mannskapet, som ikkje vil få kompensasjon for at fartøyet blir tatt ut av fiske. Desse medlemmene viser i denne samanhengen til merknadene sine i punkt 2.2.7.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil hevde at omsettelige kvoter, slik det legges opp til gjennom strukturmeldinga, ikke vil bli en frivillig ordning. Fiskebåtredere med høy gjeldsbelastning og stor risiko kan bli presset til å selge sitt fartøy av en bankforbindelse som vil redusere sin risiko.

Dette medlem vil hevde at heller ikke på kjøper-siden vil det være frivillighet all den tid to båter i samme lengdegruppe kan oppleve et vidt forskjellig kvotegrunnlag dersom en aktør kjøper maksimalt antall kvoteenheter mens den andre ikke gjør det. Dette vil over tid skape uakseptable tilstander i næringa.

2.2.2 Hvilke grupper skal få tilgang til ordningene?

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ser det som ønskelig med en jevn og tilpasset strukturering i alle lengdegruppene. På denne måten vil kystflåten i fremtiden fortsatt bestå av både større og mindre fartøy. Samtidig vil det legges til rette for fortsatt geografisk spredning av de ulike fartøygrupper og opprettholde mangfoldet i flåten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er derfor enig i at strukturkvoteordningen innføres i lengdegruppene 15 til 21 meter og 21 til 28 meter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at strukturkvoteordningene må gjelde for alle lengdegrupper innen kystfiskeflåten og ikke kun begrenses til de to høyeste lengdegruppene. Disse medlemmer viser til at fiskere i de andre lengdegruppene også vil ha ønske om å delta i struktur-

kvoteordningen, samt at dersom ordningen skal få den ønskede effekt, er det av avgjørende betydning at alle lengdegrupper deltar i ordningen. Disse medlemmer gir sin subsidiære tilslutning til innføring av strukturkvoteordning i lengdegruppene 15 til 21 meter og 21 til 28 meter.

2.2.3 Strukturvotesammenslåing på tvers av lengdegrupper innenfor en kommune

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ser det hensiktsmessig at den relative andel i fordeling av kvoter mellom lengdegruppene ivaretas. Dette blir ivaretatt godt ved at strukturkvoteordningen bare skal kunne benyttes mellom fartøy i samme lengdegruppe. I enkelte kommuner med få fartøy i en lengdegruppe vil det kunne være bedre om fartøy i ulike lengdegrupper gis mulighet til å strukturere seg innad. På denne måten kunne man beholde fartøyet i kommunen. På den andre siden mener flertallet at dette vil kunne medføre at et fartøy blir tatt ut av fiske til fordel for et annet tilhørende en annen lengdegruppe, og vil derfor avvise en slik tilnærming.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader og forslag vedrørende utredning om kvotebank/kvotefond.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er av den oppfatning at det må være anledning til å bytte kvoter mellom de forskjellige lengdegruppene og ikke at det settes en kunstig grense på grunn av lengde. Fiskerne bør selv kunne avgjøre om de ønsker å inngå samarbeid med en annen fisker i en annen lengdegruppe.

2.2.4 Permanent kvotefordeling med avkorting, eller tidsbegrenset kvotefordel

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, synes forslaget om en permanent forhøyet kvotetildeling med avkorting er positivt. En slik avkorting vil umiddelbart gi et kvantum til fordeling på samtlige. På denne måten oppnås fordelene for reguleringsgruppen umiddelbart og ikke først etter utløpet av tidsperioden. Dette synes flertallet både er et prinsipp som bidrar rettferdig og som er demokratisk og solidarisk til fordel for aktørene som faller inn under ordningen.

Flertallet har merket seg at en strukturkvoteordning vil medføre at overreguleringen reduseres eller fjernes helt fordi den gjennomsnittlige kvoteutnyttningen øker. Ut fra målet om at strukturkvoteordningen ikke skal medføre negative konsekvenser for dem som ikke benytter ordningen, mener flertallet at alternativet med en permanent, men avkortet kvotefordel er å foretrekke.

Når det gjelder størrelsen på avkorting, ser flertallet at denne vil være avgjørende for villigheten til å bruke ordningen. Desto mindre avkorting, jo gunsti-

gere er det å benytte seg av ordningen, rent kvotemesig. Blir avkortingen derimot for høy, blir det mer lønnsomt å drive fartøyet videre eller selge det for fortsatt drift. De som ikke går inn i ordningen, skal få kompensasjon gjennom avkortning for de ulemper de blir påført ved redusert overregulering. Ved vurdering av hvor høy overreguleringen kan være, er det også et moment at avkortning vil redusere presset og dermed den totale gjeldsbelastningen i næringen.

Flertallet har merket seg at høringsinstansene har gått inn for å begrense seg til en avkortingsats på 20 pst., og støtter dette. Det synes fornuftig at man velger en løsning med kun en sats, og krav om kondemnering av det uttatte fartøyet.

Flertallet mener at det er viktig å bedre ressurstilgangen for gruppene umiddelbart, og finner at det vil være uheldig å utsette tilbakeføring av kvotene til etter et antall år.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet går imot at retten til fiskeressursene skal delegeres til private aktører på varig basis, og foreslår derfor at retten til å utnytte sammenslåtte kvoter må tidsavgrenses til 10 år.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Retten til å utnytte de sammenslåtte kvotene tidsavgrenses til ti år."

Komiteen sine medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet merker seg at fleirtallet ikke går inn for ei tidsavgrensning, men for ei permanent ordning med avkortning. Disse medlemmene viser i denne sammenhengen til at ein for tilsvarende ordning i havfiskeflåten har tidsavgrensning kvotefordelen, og synest det er oppsiktvekkende at ikke det samme skal vere tilfelle for kystflåten. Igjen vil disse medlemmene påpeike at dette er ordningar som langt på veg er med på å privatisere eigedomsretten til fiskeressursane.

Disse medlemmene vil ellers peike på at problem som først og fremst skuldast reguleringsmessige forhold, som til dømes kappfiskeproblematikken, ikke bør løysast med struktureringstiltak, men med betre reguleringar.

2.2.5 Geografiske begrensninger

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter forslaget om at dagens fylkesbindinger, med eksisterende unntak, skal gjelde for strukturkvoteordningen. Dette fordi disse har gitt et positivt bidrag til å opprettholde en variert kystflåte. Denne flåten danner grunnlaget for bosetning og virksomhet i lokalsamfunn flere steder langs kysten enn hva som ville vært situasjonen dersom fartøyer med deltageradgang i gruppe I fritt kunne omsettes mellom fylkene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker ikke at det skal være noen geografiske begrensninger for sammenslåinger av kvoter innen strukturkvoteordningen, og at det må være anledning til å bytte kvoter med andre fiskere over hele landet.

2.2.6 Kvotetak

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det blant høringsinstansene var flere ulike meninger i forhold til om det bør settes kvotetak eller ikke. Effekten av kvotetak vil ha betydning for de største kystfartøyene under 28 meter, da flere av disse har flere deltakeradganger. For disse vil kvotetaket ha en annen effekt enn dersom en kun har én deltakeradgang. På den ene siden burde det kanskje være opp til den enkelte fisker selv å vurdere hvor mange kvoter det er hensiktsmessig, og økonomisk forsvarlig, å samle på ett fartøy.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vurderer det dithen at det er ønskelig å ha et kvotetak for alle. Dette vil være et signal om retning og samtidig være med på å redusere omsetteligheten av kvoter.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sette et kvotetak på 3 kvoter pr. fartøy."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker ikke at det skal settes et kvotetak, og er av den oppfatning at dette vil begrense den struktureringen av næringen som er nødvendig, og at et kvotetak også vil legge begrensninger på dyktige fiskere som er effektive i sitt arbeid.

2.2.7 Økt gjeldsgrad som konsekvens av strukturkvoteordningen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er klar over at vilkårene for å delta i fiske blir fastsatt med virkning for ett år av gangen, og spørsmålet om adgang til å delta neste år vil likevel være avhengig av vilkårene som da blir fastsatt. Både for konsesjon og for deltakeradgangen gjelder at det er de årlige forskrifter om regulering av hvert enkelt fiskeslag som gir nærmere bestemmelser om hvor mye, når osv. man kan fiske av det aktuelle fiskeslag.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ser i denne sammenheng at en konsesjon til å delta i et fiske således ikke er gjenstand for direkte omsetning. Dette flertallet ser det derfor som positivt at de tre begrensningene som er del av tiltakene - avkortning av kvoter, fylkesbindinger og binding til lengdegruppe - bidrar til å redusere kvotens omsettelighet.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at departementet tar utgangspunkt i at marknadsprisen på dei omsette strukturkvotane ikkje vil bli høgare enn at kjøparane vil få ei betra bedriftsøkonomisk lønsemd. Desse medlemmene er ikkje overtydde om dette. Ein kan like gjerne sjå for seg at marknadsprisen på kvotane blir så høg at gevinsten ved auka kvotegrnlag blir eite opp av investeringa i kvote. Det kan med andre ord like gjerne bli den som sel kvoten som realiserer grunnrenta og gjer den til sin finansielle kapital/formue, medan kjøpar får auka finanskostnader og gjeldsbyrde. Desse medlemmene meiner dette er forhold ein med fordel kunne ha undersøkt med lys i erfaringane frå havfiskeflåten før ein iverksette tilsvarende tiltak i kystflåten. Dette er bakgrunnen for at desse medlemmene fryktar at dei foreslåtte strukturkvotane ikkje vil betre lønsemda i fiskeria, men svekke henne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser ingen problemer med omsettelige kvoter og er av den oppfatning at meldingen burde ha løst mer opp på dette.

2.2.8 Ressursrente

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at dersom en fornybar, knapp ressurs utnyttes effektivt, kan den gi grunnlag for ressursrente. Med en fangstevne i flåten som overstiger ressursgrunnlaget krever dette regulering av fisket, og fisk er dermed å betrakte som en knapp naturressurs. Flertallet ser at med dette bakteppet vil innføring av strukturkvote kunne bidra til at det realiseres høyere overskudd i deler av fiskeflåten i årene fremover, og dermed aktualiseres spørsmålet om en særskilt skattlegging. Flertallet er derfor positiv til at Regjeringen utreder spørsmålet om innføring av grunnrentebeskatning i fiskeriene og at de vil komme tilbake til Stortinget med dette på et senere tidspunkt.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti meiner primært at grunnrenta i fiskeria skal tilfalla kystsamfunna og næringsaktørane. Likevel er dei foreslåtte strukturtiltaka i stortingsmeldinga med på å setje fart på privatiseringa av fiskeriresursane, og desse medlemmene vil på denne bakgrunn støtte ei utredning av ressursrente.

2.2.9 Evaluering av strukturvoteordningen etter 3. driftsår

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det fra enkelte hold har vært anført at strukturmeldingen i for liten grad baserer seg på analyser og konsekvensutredninger. Samtidig kan det stilles spørsmål om det vil være mulig å finne et riktig tidspunkt for å innføre tiltak som begrenser kapasiteten og hvor man samtidig har utredet alle konsekvenser. Flertallet

mener det vil være nyttig å vurdere tiltakene etter hvert, og ønsker derfor en evaluering av strukturvoteordningen etter 3. driftsår.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti meiner primært det er ein mykje betre idé å evaluere dei strukturtiltaka som ein allereie har iverksett, som til dømes einingskvoteordninga i havfiskeflåten, før ein set i verk nye tiltak som strukturkvoteordninga for kystflåten mellom 15 og 28 meter.

2.2.10 Strukturfond

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at statlige kondemneringsordninger har vært benyttet som strukturtiltak i ulike grupper i fiskeflåten gjennom mange tiår allerede. Det som er nytt i denne sammenheng, er at ordningen delvis er næringsfinansiert gjennom et avgiftstrekk på førstehåndsomsetningen av fisk. I tillegg til de midler som næringen selv frembringer gjennom dette avgiftstrekket, skal fondet kunne tilføres midler over statsbudsjettet. Flertallet merker seg også at forslaget ikke innebærer et permanent strukturfond og avgiftstrekk, men er tidsbegrenset til fem år.

Flertallet viser også til at hjemmel til å innføre en avgift på fangstverdien som skal gå til et strukturfond for kapasitetstilpasning av fiskeflåten ble gitt Regjeringen 12. desember 2002. Det fremkom at avgiftssatsen og bevilgningen til fondet skulle komme i Revidert nasjonalbudsjett, hvor det er finansiert 16,476 mill. kroner til et slikt fond. Flertallet peker på at det ikke kan kondemneres flere båter enn det er penger til.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker ikke at staten skal bidra med midler til et strukturfond. Disse medlemmer ser det som viktig å beholde fiskerinæringen som en subsidiefri næring og mener at næringen selv må bidra med de nødvendige midlene til strukturfondet, da det er næringen selv som vil nyte godt av at en omstrukturering av næringen gjennomføres.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti viser til at det under Odelstinget si handsaming av Ot.prp. nr. 76 (2002-2003) vart gitt samtykke til at:

"Departementet kan ved forskrift pålegge den som leverer fangst å betale en avgift av fangstverdien til et strukturfond for kapasitetstilpasning av fiskeflåten. (...) Avgiftssatsen skal vedtas av Stortinget ved den årlige budsjettbehandlingen."

Desse medlemmene viser til at Sosialistisk Venstreparti gikk imot opprettinga av eit strukturfond for å kjøpe ut kapasitet i den minste flåten under 15 meter, fordi dette er den flåten som best medverkar til å oppfylle dei generelle, fiskeripolitiske målsetjingane om lønsemd, berekraft, arbeidsplassar og busetjing. Desse medlemmene tar likevel til vitande at departementet har fått lovheimel til å krevje ei avgift som

skal gå til eit strukturfond for kapasitetstilpassing av flåten, men vil motsetje seg at fondet utelukkande skal brukast til å kjøpe ut kapasitet i den minste flåten. Eit slikt fond må heller innrettast slik at ein kondemnerer ulønsame, eldre og u høvelege farty.

2.2.11 Omfanget av avgiftsplikten

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at når hver enkelt fartøygruppe blir bedre tilpasset tilgjengelige andeler av ressursgrunnlaget, kommer det en samlet fiskeflåte til gode fordi dette vil redusere presset på fordelingen mellom de åpne og de lukkede fiskerier. På denne bakgrunn er flertallet enig i at det innføres en flat avgift for alle fartøy. Dette vil også ivareta hensynet til et enkelt, praktiserbart regelverk. Det vises også til at en slik avgift ikke vil kreve nye innkrevingsrutiner eller store kostnader å innføre.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner det vil vere urimeleg å krevje strukturavgift frå farty som ikkje har konsesjon eller deltakarrett i tilgangsbegrensa fiskeri og meiner departementet må ivareta dette i føresegnene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til egne merknader under kapittel 2.2.10.

2.2.12 Målgrupper for tildeling av kondemneringsstøtte fra Strukturfondet

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser her til tidligere merknader hvor det fremkommer at fartøy ned til 15 meter bør være omfattet av strukturvoteordningen, og at fartøy opp til 15 meter bør omfattes av kondemneringstilskudd fra strukturfondet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til egne merknader under kapittel 2.2.2. og 2.2.10.

2.2.13 Avgiftssats og statlig medfinansiering av fondet

Komiteen viser til at forslag om avgiftssats er lagt frem for Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2003.

Komiteens medlemmer fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forutsetter at staten deltar økonomisk i fondet med like stor andel som det næringa bidrar med.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Staten skal bidra med like stor økonomisk andel i strukturfondet som det næringa bidrar med."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti synes det er positivt at både staten og næringen bidrar med finansiering av fondet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kap. 2.2.10 og vil subsidiært gi sin tilslutning til merknaden fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

2.2.14 Disponering av frigjorte midler

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er enig i at kvoteandeler som blir frigjort, enten ved avkorting i strukturvoteordningen eller ved kondemnering finansiert av strukturfondet, bør tilfalle hele lengdegruppen og ikke bare fartøyene i gruppen innenfor det enkelte fylket.

Flertallet tror de foreslåtte tiltakene vil kunne legge bedre til rette for en næring som ungdom vil kunne ha en fremtid i. Det er behov for å rekruttere ungdom og på denne måten bidra til kontinuitet i ressursforvaltningen. Samtidig er det mange som hevder at det er en høy og kapitalintensiv terskel for en slik rekruttering. Dette vil naturlig nok avhenge av om man i begrepet rekruttering mener å erverve eget fartøy eller om ordet rekruttering kan forstås som rekruttering som mannskap.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader under punkt 2.2.10.

2.2.15 Driftsordninger

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at intensjonen med driftsordninger er at det mottakende fartøy kan legge opp til en drift som sikrer en mer lønnsom virksomhet over en større del av året, enn hva dagens kvotegrunnlag og regelverk tillater. Dette er først og fremst en forsøksordning for fartøy under 28 meter. Flertallet har samtidig merket seg at ordningene ikke gir permanente struktureffekter, siden den er tidsavgrenset. Ordningen vil heller ikke redusere fangstkapasiteten. Flertallet ser at en slik ordning med utveksling vil kunne gi fartøyene anledning til bedre å utnytte lokale variasjoner i tilgjengeligheten av fisk langs kysten. Dette kan betraktes som en ressursvennlig og fleksibel tilnærming.

Flertallet ser at med de begrensningene som ligger i driftsordningen begrenses samtidig omsetteligheten og gjør dermed ordningen samtidig mindre attraktiv.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ser det også som en fordel at ordningen legger til rette for en omfordeling av det samlede kvotegrunnlaget innenfor kystflåten. Dette for å gi muligheter for en arbeidsdeling innen kystflåten i retning av det som den tradisjonelt har hatt og en spesialisering av fartøy, redskap og kunn-

skap ved at fiskerne seg imellom gis anledning til å utveksle tildelte kvoter.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at geografisk spredning av kystflåten, en variert fiskeflåte av større og mindre fartøy samt å unngå en utvikling mot regulært omsettelige kvoter, var en helt grunnleggende forutsetning for forslagene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er av den oppfatning at driftsordningene må gjøres gjeldende for hele landet og ikke kun begrenses til Finnmark. Disse medlemmer deler heller ikke flertallets bekymring for de konsekvenser en slik ordning eventuelt ville kunne få, da disse medlemmer ønsker en utvikling hvor kvotene gjøres omsettelige.

Komiteen sine medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti meiner at også dei føreslåtte driftsordningane bidrar til ei auka privatisering av ressursane fordi ein gir rom for at den som har kvoterett skal kunne leige, lease eller låne ut kvotar. På denne bakgrunn vil desse medlemmene gå mot prøveordninga.

2.2.16 Utvidelse av prøveordning

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ber Regjeringen å vurdere muligheten for at flere fiskere i hele landet kan delta i driftsordningsmodellen.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag

Staten skal bidra med like stor økonomisk andel i strukturfondet som det næringsbidrar med.

Forslag

Stortinget ber Regjeringen utrede en regional modell for forvaltning av fiskeriresursene, herunder regionale kvotefond/kvotebanker.

Stortinget ber også om at de samfunnsmessige konsekvensene ved å gjennomføre strukturtiltak for kyst-

fiskeflåten blir utredet. Slike utredninger må foreligge før strukturtiltak kan iverksettes.

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag

Retten til å utnytte de sammenslåtte kvotene tidsavgrensnes til ti år.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag

Stortinget ber Regjeringa utrede nye tiltak som kan bidra til å betre den bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske lønsemda i fiskeria. Slike tiltak kan vere utviding av samlekvotemodellen, regional forvaltning av kvotane, nye vilkår for tildeling av støtte frå SND som stimulerer til lønnsom drift ut frå ressursgrunnlaget, samt opning for overføring av kvoterettar frå havfiskeflåten til kystflåten.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag

Stortinget ber Regjeringa leggje fram forslag til korleis ein i løpet av ein tiårsperiode kan fase ut fabrikktråflåten.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding I fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, og II fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til meldingen og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber Regjeringen sette et kvotetak på 3 kvoter pr. fartøy.

II

St.meld. nr. 20 (2002-2003) om strukturtiltak i kystfiskeflåten - vedlegges protokollen.

Oslo, i næringskomiteen, den 11. juni 2003

Øystein Hedstrøm
fung. leder

Rigmor Andersen Eide
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Fiskeridepartementet v/statssekretæren til næringskomiteen, datert 30. mai 2003

Angående St.meld. nr. 20 (2002-2003), Strukturtiltak i kystfiskeflåten

Det vises til brev av 26. mai d.å. vedrørende ovennevnte. Fiskeridepartementet har følgende svar på Næringskomiteens spørsmål.

Spørsmål 1 - om EU og omsettelige kvoter:

Det vil fortsatt være slik at eierskap til fiskefartøy er en forutsetning for å bli tildelt og ha adgang til å fiske en årlig kvote. Kvotene som sådan blir ikke omsettelige, og reglene om adgang til å delta i ulike fiskerier med det enkelte fartøyet blir ikke berørt.

I tilfelle et EU-medlemskap vil det være et spørsmål hvilke regler som skal gjelde for å eie norske fiskefartøy, og dette vil først være klart etter eventuelle forhandlinger. EU-retten aksepterer allerede ulike nasjonale begrensninger i denne forbindelse, for å sikre en reell økonomisk forbindelse mellom statens befolkning og utnyttningen av tilgjengelige ressurser.

EU-retten aksepterer også andre typer begrensninger, dersom disse er nødvendige for å fremme viktige samfunnsmessige hensyn. Dette kan for eksempel gjelde fylkesbindingene som nyttes for å sikre en regional fordeling i enkelte fiskerier.

Spørsmål 2 - om pantsetting av kvoter:

Etter gjeldende regelverk (deltagerloven) er adgang til å drive fiske knyttet opp mot en konkret eier av et konkret fartøy. Pantsetting av en konsesjon eller deltaggeradgang måtte eventuelt skje i tilknytning til et fartøy. Dette er imidlertid heller ikke mulig i henhold til dagens lovgivning.

Pantsetting av fiskekvoter innebærer en privat eierrett til kvoter/andeler. Det er ikke aktuell politikk, og forslaget om strukturordninger i kystflåten påvirker ikke dette forholdet, ref. at havfiskeflåten har hatt enhetskvoter over lengre tid, uten at dette innebærer privatrettslig eiendomsrett.

Spørsmål 3 - om kvotetak:

Hvorvidt fartøy i ulike lengdegrupper og med ulik brukstype vil være i stand til å fiske to, tre eller flere kvoter vil være avhengig av en rekke faktorer, som for eksempel totalkvotenes størrelse, fiskens varierende tilgjengelighet på ulike steder langs kysten for ulike redskapstyper og hvordan den enkelte legger opp driften, avhengig av hvilke andre fiskerier vedkommende deltar i. Man vil enkelte år i praksis kunne klare å fiske større kvantum enn andre år. Hvorvidt dette kvantumet utgjør to, tre eller flere kvoter på fartøynivå vil være avhengig av totalkvotens størrelse.

Departementet har sett det slik at det bør være opp til den enkelte fartøyeier selv å vurdere hva som er hensiktsmessig, basert blant annet på egne erfaringer fra de områder hvor vedkommende tradisjonelt driver fiske. Ved lave totalkvoter og god tilgjengelighet vil mange

kunne fiske flere kvoter, uavhengig av redskapstype, mens situasjonen ved høye totalkvoter vil kunne være at mange ikke klarer dette. Det er den enkelte selv som i tilfelle bør ta ansvaret for at man faktisk kan nytte de kvotene man har tilgjengelig.

Spørsmål 4 - om eierskap av flere fartøy

For å se på effekten av ordningene har vi sett på antall eiere med to eller flere fartøy innenfor de ulike fartøygruppene. Dette forteller oss noe om hvor mange fartøyeierne som allerede er i en situasjon der det er naturlig å tro at de vil benytte seg av denne type ordninger. Alt i alt vil en ut fra dette kunne anslå at ca 10 % av fartøyene vil benytte seg av ordningene umiddelbart.

Tall fra høsten 2002 viser at 0,5% av eierne har to eller flere fartøy i gruppen under 10 meter, 3,3% av eierne har to eller flere fartøy i gruppen 10 - 15, 3,5% av eierne har to eller flere fartøy i gruppen 15 - 21 og 2,2% av eierne har to eller flere fartøy gruppen 21 til 28. Inkludert i disse tallene er også åpne fiskerier. Innenfor de lukkede fiskeriene er nok disse prosenttallene noe høyere.

Spørsmål 5 - om strukturkvote og kvalitet:

Departementets siktemål er at utvidet kvotegrunnlag skal legge til rette for at flere kan skifte ut til nytt eller nyere fartøy, eller foreta andre investeringer som legger til rette for en kvalitetsmessig bedre behandling av fangsten.

Det er klart at man ikke oppnår en slik kvalitetsmessig heving dersom noen likevel velger å drive videre med gamle og mindre hensiktsmessige fartøy. Myndighetene må likevel legge til rette for at den som ønsker å drive fremtidsrettet, får mulighet til det. En fremtidsrettet drift innebærer at man ivaretar alt råstoffet på en bedre måte enn i dag, og det er et felles ansvar for myndighetene, fiskerinæringen og fiskeindustrien at man legger til rette for dette, og dermed legger til rette for å ta ut en potensiell merverdi i forhold til dagens verdiskaping basert på fiskeressursene. Dette krever fokus på det faktum at kvalitetsarbeidet starter om bord i fiskebåten.

Departementet vurderer det imidlertid slik at det vil være reguleringsformer, overregulering eller ikke, kappfiske eller ikke, som vil være det sentrale med hensyn til kvalitet.

Spørsmål 6 - om fartøy og kvalitet:

Departementet har ikke umiddelbart tilgang på slik empiri.

Det skal ikke underslås at den enkelte fiskers holdning til kvalitetsarbeidet har stor betydning for kvaliteten på det råstoffet som leveres. Det burde likevel være klart at man i et nytt fartøy kan legge til rette for kvalitetsarbeidet, ved tilpasning av utstyr og installasjoner, på en bedre og mer funksjonell måte enn i et eldre fartøy.

Spørsmål 7 - om landingsmønster og struktur:

Man kan ikke se bort fra at bortfall av fartøy lokalt kan ha betydning for tilførselen av råstoff til den enkelte bedrift, og dermed for strukturen i fiskeindustrien. I og med at tiltakene er frivillige, er det imidlertid vanskelig å være presis med hensyn til slike effekter. Det synes imidlertid som et større problem for flåten at lokale mottaksanlegg forsvinner, enn omvendt. En konkurransedyktig kjøper vil alltid kunne tiltrekke seg fremmedfartøy for leveranser.

I et mer overordnet perspektiv forventes at strukturtiltakene vil kunne gi en positiv effekt for industrien totalt. Det kvantum råstoff som ilandføres vil være det samme, men bedriftenes produksjon kan bli mer stabil over året. For kystflåten er det viktig at man har leveringsmuligheter som ikke innebærer for lang gang-tid. Det er derfor av interesse at man nå ser interesse for å etablere "satellittmottak", hvor fangsten blir tatt mot og transportert til produksjonsanlegg annet steds. Slike arrangement kan sikre leveringsmuligheter også på steder hvor det ikke eller ikke lenger er grunnlag for selvstendige mottak eller produksjonsanlegg, og dermed avhjelpe negative konsekvenser som strukturendringer i industrien ellers kunne ha for kystflåten.

Spørsmål 8 - om regionale kvotebanker:

Spørsmålet er drøftet i Stortingsmeldingens kapittel 10.4.6. s. 76.

Som det fastslås i meldingen, ser departementet dette ikke som aktuelt.

Spørsmål 9 - om nybygg og tekniske parameter:

Sammenligningen bygger på en analyse fra SINTEF Fiskeri og Havbruk. Departementet mener fartøyet i eksempelet er representativt for den type fartøy kystfiskerne i dag blir tilbudt og slik de kommer til å bli i den nærmeste fremtid.

Spørsmål 10 - om fartøyalder:

Fiskeridepartementet sitter ikke på data over den tekniske standarden til kystflåten. Skipskontrollen har imidlertid sine regler å forholde seg til ved kontroll av ulike fartøy. Krav til helse, miljø og sikkerhet må ivaretas for å få fartøyet godkjent for gjeldene periode.

Det er tross alt lettere for nye, moderne fartøy å holde seg innenfor gitte krav enn det er for eldre fartøy. Nye fartøy har også en helt annen komfort for mannskapet.

Undersøkelser har fastslått at det den tekniske standarden for fartøyet ikke trenger å være samsvarende med fartøyet alder på skroget. Fiskeflåten foretar stadig endringer og oppgraderinger av fartøyet ved for eksempel utskifting av motor, ombygginger, nye instrumenter osv. Men det å flikke på en eldre båt blir aldri det samme som å bygge nytt.

Spørsmål 11 - om effekter av enhetskvoteordningen for havfiskefartøy:

De gjeldende enhetskvoteordningene for havfiskeflåten har blitt iverksatt for ulike grupper siden sommeren 2000, med enhetskvoteordningen for industritrålflåten

som den siste fra 5. juli 2002. Det er ennå ikke foretatt en gjennomgående evaluering av ordningene.

Det er ikke mulig innenfor tidsfristen å fremskaffe tilstrekkelig informasjon til å gi et fyldestgjørende svar på spørsmålet om hvordan fangstkapasitet, gjeldsbyrde og antall fartøy har utviklet seg i de ulike gruppene. Antall fartøy har gått ned i alle de aktuelle gruppene, og relativt mest i gruppene konvensjonelle fartøy på eller over 28 meter og industritrålflåten. Dette har lagt til rette for utvidet driftsgrunnlag for det enkelte fartøy, og for fornying av fartøyene. En økt gjeldsbyrde for enkeltfartøy i disse gruppene har således sin årsak også i denne fornyingen, og representerer således en investering i fremtiden.

Spørsmål 12 - om enhetskvoter og lønnsomhet:

Ut fra de signaler som foreligger, opplever autolineflåten nå dårlig lønnsomhet. Det er imidlertid ikke mulig å si at dette skyldes enhetskvoteordningen for gruppen konvensjonelle fartøy på eller over 28 meter som sådan. I likhet med øvrige fartøygrupper får denne gruppen nå redusert sine inntekter som følge av lavere priser.

Det må også påpekes at man i autolineflåten, allerede før enhetskvoteordningen ble iverksatt, så en stor grad av fornying av fartøygruppen. Denne fornying har, for så vidt sammen med enhetskvoteordningen, ført til en økning i gjennomsnittsgjelden i gruppen. På kort sikt påvirker det lønnsomheten i negativ retning.

Struktureringsarbeidet må imidlertid sees på lang sikt. Den fornying som nå er foretatt i denne gruppen, sammen med reduksjonen i antall fartøy - fra 98 konvensjonelle fartøy på eller over 28 meter før enhetskvoteordningen ble iverksatt til nå i overkant av 50 - har lagt til rette for at gruppen på lang sikt har alle forutsetninger for økt lønnsomhet. Det sier seg selv at det er gunstig at vel 50 fartøy i fremtiden skal dele gruppens kvoteandeler, og ikke nesten 100.

Når det gjelder fartøy i autolineflåten over 28 meter er det p.t. de fartøyene som ikke har strukturert seg, og som således har svakere driftsgrunnlag, som har den dårligste lønnsomheten.

Spørsmål 13 - om lønnsomhet og gjeld i Hviteboken:

Regnestykkene som presenteres tar ikke hensyn til at fartøygruppene med høy gjeldsgrad også har hatt synkende gjennomsnittsalder de seneste årene, dvs. at deler av gjeldsøkningen skyldes fornying av fartøyene i gruppa, jf. svar på spørsmålene 11 og 12. Dessuten vil det i en periode hvor enkelte fartøygrupper nylig har fått tilbud om sammenslåingsordninger (line- og trålflåten) være lite hensiktsmessig å sammenligne disse med fartøygrupper som ikke har hatt slike endringer i rammebetingelsene. Det er først når ordningene har fått virke en tid man kan si noe om utviklingen i lønnsomhet som følge av ordningene. Økt gjeld er naturlig i en tidlig fase av en investering, avkastningen kommer først senere.

Spørsmål 14 - om ressursbehov etc.:

Fiskeridepartementet har ikke foretatt slike utregninger. Slike utregninger vil etter departementets mening heller ikke være lett å gjennomføre på en slik måte at dette gir et godt bilde på kapitalbehov, drivstoff forbruk, ressursbehov og arbeidsplasser for de ulike størrelsesgruppene. Disse parameterne vil variere kraftig ut fra hva slags driftsmønster ellers like lange fartøy har. Driftsmønster er igjen avhengig av hvor fartøyet holder til geografisk og hvilke redskaper som brukes. Driftsmønster, geografisk tilhørighet og redskapstyper varierer mye innenfor kystflåten, og det vil derfor være vanskelig å trekke klare konklusjoner men hensyn til hvilke fartøystørrelser som er mest ressursvennlige. Fiskeridepartementet er opptatt av at vi skal opprettholde en variert kystflåte med fartøy i alle størrelsesgrupper. Dagens kystflåte er et resultat av lokal tilpassing som det er et mål å opprettholde. Departementet mener dette best kan gjøres ved å sikre lønnsomheten for de ulike størrelsesgruppene innenfor Finnmarksmodellen.

Vi viser forøvrig til at Budsjettnemnda for fiskerinæringen nå innhenter opplysninger om drivstofforbruket for ulike typer fartøy. Dette er et viktig element for å kartlegge forbruket og avdekke potensialer for reduksjon av utslipp av miljøgasser.

Spørsmål 15 - om gjeldsbelastning:

Sammenslåing av to fartøys kvoter på ett fartøy representerer en inntektspost for all fremtid. På kort sikt vil en slik investering medføre økte kapitalkostnader. Dette i de tilfeller hvor ett fartøy blir "kjøpt" ut av næringen. I de tilfeller hvor to eiere - som i dag begge driver fartøy i samarbeid - slår seg sammen på ett av fartøyene - vil ikke kapitalkostnadene øke, men de samlede driftskostnadene vil bli redusert.

På lengre sikt vil investeringen kaste av seg gjennom økningen i driftsgrunnlag. Den riktige fordelingen av en engangsinvestering som vil generere inntekter i all fremtid, vil være driftsresultatet i all fremtid. Da blir det feil å se på driftsresultatet for de to til tre første årene etter investeringen ble gjort. Det virker rimelig å anta at de fremtidige totale drifts- og vedlikeholdskostnadene for ett fartøy vil være betydelig lavere enn for to.

Det vises for øvrig til stortingsmeldingens kapittel 10.3.6 der det blant annet fremholdes at forslaget om avkortning, fylkesbindinger og bindinger til lengdegrupper for strukturkvotene, i tillegg til å bidra til kvoteutjevning mellom fartøy, har distriktpolitiske hensyn og bidrar til å opprettholde en størrelsesmessig differensiert flåte, bidrar til å holde prisene på fartøyene nede.

Spørsmål 16 - om kvoter ved passering av 70 år:

Det er ingen grunn til å tro at kvoter vil tilfalle staten som følge av at eier passerer 70 år. Vedkommende har anledning til å selge fartøyet og ny eier kan søke om å

få deltakeradgang med fartøyet, siden tidligere eier frasier seg deltakeradgangen. Vi har erfaring fra de siste årene som tilsier at "frigitte" kvoter vil være lik null i årene som kommer.

Spørsmål 17 - om utvidet samlekvotemodell:

I 2002 ble det innført samlekvoteordning for fartøyene under 15 meter i gruppe I. I 2003 ble ordningen også utvidet til å gjelde alle fartøy i gruppe II. Før samlekvoteordningen eventuelt blir utvidet til å gjelde flere fartøygrupper (dvs også fartøy over 15 meter) må man samle noe mer erfaring med ordningen, bl.a. for å unngå overfiske av enkelte arter slik vi fikk på torsk i 2002. For fartøyene som har deltatt i ordningen har samlekvotene medført en enklere hverdag, med bedre mulighet til planlegging av driften. Siden samlekvoten er garantert, kan fiskerne som er omfattet av ordningen planlegge sitt driftsår uten å måtte ta hensyn til periodiseringer og eventuelle stopp i fisket.

Kystfiskerlaget har kommet med et alternativ til de foreliggende forslag til strukturtiltak som går ut på en utvidet samlekvoteordning for kystflåten. Laget vil utvide ordningen til å gjelde flere arter enn torsk, sei og hyse, for å kunne gi flåten mulighet til å spesialisere seg. Fiskeridepartementet har ikke avvist dette forslaget. Muligheten for spesialisering er ønskelig, men det er klart at en utvidet samlekvoteordning ikke vil løse det grunnleggende problemet, nemlig at vi har en fiskeflåte som overstiger det tilgjengelige ressursgrunnlaget! Videre vil en utvidet samlekvote slik den er foreslått ikke løse foreldingsproblemet for de eldste båtene som befinner seg i gruppen 15-21 m.

Spørsmål 18 - om fabrikktrållflåten:

Norsk totalkvote på torsk er i 2003 satt til 195.435 tonn. Trållflåten er av dette tildelt 57.919 tonn. Kvoten for 2003 er 636 tonn for en kvotefaktor. Fabrikktrållene har i dag totalt 22,02 kvotefaktorer. Dette gir 14.000 tonn til fabrikktrållene, noe som utgjør 7% av den norske totalkvoten.

Spørsmål 19 - om kvotestørrelse i forhold til fartøylengde:

Regelverket tidlig på 90-tallet ga en uheldig stimulering til bygging av store fartøy, og ble derfor endret. Kvotestørrelsen til et fartøy er i dag definert ut fra fartøyetets lengde ved en skjæringsdato (hjemmelslengden). Denne varierer i ulike fiskerier alt etter når de ulike gruppene ble lukket. Eksempelvis, i torskefisket nord for 62°N er datoen 18. desember 1998. Dette innebærer at fartøyet beholder sin kvote ut fra hjemmelslengden til fartøyet, uavhengig av om fartøyet byttes ut med et større eller mindre fartøy. Kvoten er bestemt av fartøyetets hjemmelslengde, ikke av fartøyetets faktiske lengde. Denne regelen er satt for at fiskerne skal kunne skifte ut sine fartøy etter hva de finner hensiktsmessig, og ikke foreta forlengelse med det siktemål å få større kvote, eller unnlate å bygge mindre båt av redsel for å miste kvote.

Spørsmål 20 - om overføring av kvoter på tvers av lengdegrupper:

Vilkårene for å delta i den såkalte gruppe I i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°, som omfatter konvensjonelle fartøy under 28 meter, fastsettes i en forskrift med virkning for ett år av gangen. Denne tidsbegrensningen er lovfestet, i § 21 i deltakerloven av 26. mars 1999 nr. 15.

Gjeldende forskrift er til hinder for slik overføring av deltakeradgang i gruppen over 28 meter til fartøy under 28 meter, som beskrives i spørsmålet. Departementet er ikke kjent med at det noen gang har blitt søkt om dette.

Spørsmål 21 - om overføring av kvoter fra små til store fartøy:

Dersom det i spørsmålet siktes til overføring av kvote til annet fartøy under 28 meter, eventuelt under andre reguleringsgrenser i andre fiskerier enn det konvensjonelle fisket etter torsk, hyse og sei, så er regelverket ikke til hinder for slik overføring. En slik utskifting til større fartøy innebærer imidlertid ikke tildeling av større kvote, så lenge de fastsatte skjæringsdatoene står fast, jf. nærmere om dette ovenfor i svaret på spørsmål 19.

Dersom det i spørsmålet siktes til overføring av kvote til fartøy over 28 meter, så er regelverket til hinder for dette. Departementet er kjent med at det i noen tilfeller har vært søkt om tillatelse til forlenging av fartøy under 28 meter, til en lengde over 28 meter. Disse søknadene har blitt avslått.

Vedlegg 2**Brev fra Fiskeridepartementet v/statssekretæren til næringskomiteen, datert 6. juni 2003****Angående St.meld. nr. 20 (2002-2003), Strukturtiltak i kystfiskeflåten**

Det vises til brev av 4. juni d.å. vedrørende ovennevnte. Fiskeridepartementet har følgende svar på oppfølgingsspørsmål fra Næringskomiteen.

Spørsmål 1 - Ytterstad-dommen:

Den såkalte Ytterstadsaken dreier seg om hvorvidt skatteyder kan avskrive den delen av kjøpesummen for et fiskefartøy som kan henføres til konsesjonsverdien, når et fiskefartøy er kjøpt for fortsatt drift og kjøper således har fått tildelt samme type konsesjon for fartøyet som selgeren tidligere hadde. En slik merpris knyttet til konsesjonsverdien har sin bakgrunn i at det ved salg av et fiskefartøy i utgangspunktet er selgeren som bestemmer om han vil søke tilsvarende konsesjon for et erstatningsfartøy, eller om han vil frasi seg konsesjonen slik at kjøperen dermed kommer i posisjon til å få tildelt samme type konsesjon for fartøyet som selgeren tidligere hadde.

Lagmannsretten la til grunn i Ytterstadsaken at det ikke finner sted et salg av konsesjonen som sådan, men at den økonomiske realiteten mellom kjøper og selger likevel er at det blir betalt en merpris for fartøyet, dersom selgeren avstår fra å søke tilsvarende konsesjon for et erstatningsfartøy. Retten la videre til grunn at denne merprisen i neste omgang blir å oppfatte som en formuesverdi hos kjøperen, når han er tildelt konsesjon fra fiskerimyndighetene.

Det som ble avgjort i Ytterstadsaken var hvordan dette skal behandles i ligningssammenheng; om merprisen kan avskrives sammen med fartøyet eller om formuesverdien skal behandles for seg og hvordan den i så fall skal behandles. Domstolene la til grunn at den korrekte betraktningssmåten – i skatterettslig forstand – er at det dreier seg om en formuesverdi som ikke er gjenstand for slit og elde på samme måte som skroget,

men som må betraktes som en immateriell verdi som ikke kan danne grunnlag for avskrivning med mindre den blir utsatt for et åpenbart verdifall.

Når det gjelder den investeringen som blir foretatt som grunnlag for å bli tildelt enhetskvote etter de gjeldende ordningene for havfiskeflåten, har det ikke vært skatterettslig tvil om at denne kan avskrives over det tidsrom enhetskvote kan tildeles. Enhetskvoten tildeles i henhold til likelydende bestemmelser i samtlige forskrifter for ett år av gangen, og kan tildeles i inntil 13 år. Dersom det fartøyet som tas ut av fiske blir kondemnert, kan enhetskvote tildeles i inntil 18 år. Investeringen blir således akseptert avskrevet med like deler over 13 eller 18 år.

Det gjelder således ulike avskrivningsregler for fartøyet, for den formuesverdien som er knyttet til konsesjonen og den formuesverdien som er knyttet til enhetskvotetildelingen.

Dette viser at det ikke er grunnlag for å trekke slutninger fra den ligningsmessige behandlingen av ulike objekter, og til hvordan disse bør karakteriseres i forhold til en term som ”privat eiendomsrett”. Denne termen har for øvrig ikke et presist, rettslig innhold, og det blir derfor noe upresist når det i departementets brev 28. mai 2003 i svaret på spørsmål 2 ble uttalt at ”pantsetting av fiskekvoter innebærer en privat eierrett til kvoter/andeler”. Panteloven av 8. februar 1980 definerer i § 1-1 panterett som en særrett til å søke dekning for et krav i ett eller flere bestemte formuesgoder. Panteloven forutsetter imidlertid ikke at vedkommende formuesgode fritt skal kunne avhendes med bindende virkning etter avtale mellom private parter, jf. § 1-3 annet ledd, og begrepet ”privat eiendomsrett” gir i seg selv ingen anvisning på et entydig sett av regler om hvordan man kan disponere over et formuesgode. Det er lovgivningen samlet sett som avgjør hvorvidt, eventuelt i hvilken grad og hvordan, private parter kan dis-

ponere over ulike objekter eller rettsgoder som for eksempel en konsesjon til å drive fiske.

Spørsmål 2 - kvoter tildelt på årlig basis - til evig tid:

I svaret til spørsmål 15 ble det skrevet at ”sammenslåing av to fartøys kvoter på ett fartøy representerer en inntektspost for all fremtid.” Næringskomiteen ber departementet utdype dette sett i lys av at kvoter blir tildelt på årlig basis.

Både vilkårene for å delta i adgangsbegrensede grupper og fastsettingen av kvoter på gruppe- og fartøynivå skjer med virkning for ett år av gangen. Størrelsen på kvotene vil variere med totalkvotenes størrelse.

Dersom det blir innført en strukturkvoteordning som foreslått i stortingsmeldingen om strukturtiltak i kyst-

fiskeflåten, vil sammenslåing av to fartøys kvoter på ett fartøy danne grunnlag for forhøyet inntekt fra driften av dette fartøyet i fremtiden, uavhengig av hvordan totalkvotene, og dermed kvotene på gruppe- og fartøynivå, måtte variere. Dette sett i forhold til situasjonen dersom eieren ikke har nyttet ordningen.

Forutsetningen er likevel at dagens adgangsbegrensninger og reguleringsordning, som innebærer at kvotene fordeles mellom fartøyene etter et fast forholdstall ut fra lengdeforholdene forut for en skjæringsdato, står fast. Så lenge denne grunnleggende forutsetningen er oppfylt, vil den forhøyende inntekten være til stede ”for all fremtid”.