



Representantforslag 58 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Anne Karin Olli, Elisabeth Røbekk Nørve og Arve Kambe

Dokument 8:58 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Anne Karin Olli, Elisabeth Røbekk Nørve og Arve Kambe om samfiske for kystflåten

Til Stortinget

Bakgrunn

Fiskerinæringen er en viktig distriktsnæring, og dermed en bærebjelke for verdiskaping og arbeidsplasser langs kysten. Næringen er betydelig i norsk sammenheng, og i kriseåret 2009 ble det på verdensbasis konsumert norsk sjømat tilsvarende 35 millioner måltider hver dag. Inntektene fra den norske sjømateksporten er nå på 44,7 mrd. kroner, en økning på 6 mrd. kroner bare det siste året.

Likevel er situasjonen krevende for næringen. I Prop. 1 S (2009–2010) fra Fiskeri- og kystdepartementet boks 1.1 om Finanskrise og fiskerinæringa fremgår følgende:

"Samlet sett har fiskeri- og havbruksnæringa satt nye eksportrekorder også i 2009. Mens eksporten av laks, pelagisk fisk og klippfisk har gått til dels veldig bra, har eksportørene av torskeprodukter opplevd et betydelig prisfall. Importørene har også krevd lengre kredittider og i mindre grad vært villige til å sitte på eget lager. Dette har i første rekke skapt store utfordringer og tap for fiskeindustrien som har kjøpt råstoff til høye priser i slutten av 2008 og vinteren 2009. Oppbygging av lager har også gitt kredittmessige utfordringer for fiskeindustrien og redusert motaksmulighetene for fiskerne. Fiskerne har hatt betydelige inntektsreduksjoner som følge av lavere priser i 2009 enn i 2008. Lave torskepriser har også skapt store utfordringer for torskeoppdrettsselskapene."

Samtidig som kystflåten står oppe i betydelige utfordringer, er det viktig å se etter muligheter. For-

slagsstillerne ser på en samfiskeordning som en mulighet til å legge forholdene til rette for økt sikkerhet gjennom økt bemanning, mer effektiv drift blant annet gjennom sparte drivstoffkostnader og ved å redusere miljøbelastningene.

I NOU 2006:16 Strukturvirkemidler i fiskeflåten ble en strukturkvoteordning definert som en:

"Tidsavgrenset overføring av kvote mellom fartøy både i kyst- og havflåten. Det stilles krav om destruksjon av avgivende fartøy, og det er ulike regler for avkortning av kvoten for kyst- og havflåten." En driftsordning ble på sin side definert som en "Uavkortet kvoteutveksling mellom fartøyer. Maksimalt tre av fem år. Innebærer ikke at fartøy tas permanent ut av fiske."

I kapittel 6.10 Forholdet mellom drifts- og strukturkvoteordningen uttaler utvalget at:

"For fartøyeiere som i utgangspunktet ønsker å gå ut av fiske permanent, vil muligheten for å utveksle kvoten gjennom driftsordningen bety at den permanente kapasitetsreduksjonen utsettes i minimum to år. Man har naturligvis mulighet for å benytte fartøyet i fiske i år tre, for så å leie ut kvoten ett år til, men i følge Fiskeridirektoratets vurderinger har fartøyeierne stort sett posisjonert seg for å benytte strukturkvoteordningen etter utveksling av kvoten.

Driftsordningen har bidratt til aktivering av latent kapasitet, i følge Fiskeridirektoratets evaluering. Utveksling av kvoter fra et fartøy med lav kapasitetsutnyttelse vil gi en betydelig høyere inntekt for eieren enn om han skulle fortsatt sitt fiskemønster. Problemerknyttet til aktivering av kapasitet gjelder imidlertid også for strukturkvoteordningen.

Flexibiliteten i driften av de enkelte fartøy øker betydelig gjennom driftsordningen i forhold til strukturkvoteordningen. Selv om man ikke har sett stor grad av spesialiseringseffekter, har ordningen vært benyttet til ulike kortsiktige tilpasninger for fiskerne, der enkelte har ønske om å fiske mer, mens andre ikke ønsker å fiske.

Oppsummert ser utvalget det som negativt at driftsordningen virker utsettende på en permanent kapasitetstilpasning. Den positive effekten kommer hovedsakelig fra økt fleksibilitet, både for kjøper og selger.

Utvalget har notert at det blant mange fiskere, spesielt i de minste fartøygruppene, er et sterkt ønske om at det bør gis mulighet for driftssamarbeid uten kjøp, salg eller leie av kvoter mellom fartøyene. Dette hevdes å gi positive virkninger for sikkerheten til sjøs ved at man kan være flere mann om bord og kostnadsbesparelser i form av rigging og utstyr. Dette vil også gi redusert incentiv til å benytte strukturordninger i denne gruppen."

I brev av 22. januar 2009 fra Fiskeri- og kystdepartementet om samfiskeordning for fartøy under 11 meter i kystflåten uttaler departementet:

"Departementet har også lagt vekt på at kystfiskeflåten har gjennomgått endringer i rammebetingelsene som ennå ikke er evaluert ferdig (kondemnering gjennom Strukturfondet, samt innføring av strukturkvoteordning fra 2008 for fartøy med hjemmelslengde 11 – 15 meter), at prinsippene for regulering av kystflåtens fiske etter torsk ble endret fra og med 2009 samt at det er behov for en tilsvarende gjennomgang i 2009 av reguleringen av makrellfisket. Det er departementets vurdering at det vil være uheldig å innføre nye kvoteordninger for kystflåten, samtidig som man skal evaluere eller gjennomføre disse tiltakene."

Forslagsstillerne mener det må være et bærende prinsipp for enhver regelverksutforming at man lar døren stå åpen for å gjøre nye vurderinger og fatte nye konklusjoner etter hvert som tiden går og ting endrer seg. Når mange kystfiskere langs kysten etterlyser en samfiskeordning, er dette noe offentlige myndigheter plikter å ta på alvor. Forslagsstillerne vil særlig vise til Norges Fiskarlags brev av 30. november 2009 hvor det fremgår at:

"Norges Fiskarlag har på nytt mottatt henvendelser fra medlemmer og medlemslag hvor organisasjon blir bedt om å sørge for at det snarest etableres en samfiskeordning for kystfartøy under 11 meter."

I Fiskeribladet Fiskaren 16. desember 2009 fremgikk det at departementet har bedt Fiskarlaget om forslag til en midlertidig samfiskeordning for kystflåten under 11 meter. Dermed ble det skapt et inntrykk av at regjeringen var på glid i dette spørsmålet. Etter det forslagsstillerne kjenner til, vil departementet nå likevel ikke arbeide videre med dette.

Forslagsstillerne er svært overrasket over at departementet så raskt avviser ønsket fra mange fiskere, og mener det bør gås mer i dybden på dette spørsmålet, og det bør også bli gjenstand for en bredere debatt. Forslagsstillerne vil i denne sammenheng særlig vise til at da driftsordningen ble avskaffet, var det samtidig etterlyst avklaringer rundt en samfiskeordning for den minste flåten.

Forslagsstillerne har mottatt flere innspill til hvordan en slik samfiskeordning kan innrettes. Blant annet bør det utredes om ordningen bare skal være for aktive fiskere, om alle fartøyeierne som inngår et samarbeid må ha egne fartøy som er sjødyktige og egnet for fiskeri, at fartøyene må ha relativ lik lengde og at fartøyet som er "passivt" i driftssamarbeidet, må være aktivt i et annet fiskeri.

2009 ble kalt et kriseår, og for våre kystfiskere vil lønnsomheten naturlig nok også i 2010 stå sentralt. Etter at Høyre i mai 2008 fremmet forslag om å bedre kvotefleksibiliteten for havfiskeflåten, besluttet regjeringen å endre slumpfiskordningen. Endringene ble positivt mottatt. Forslagsstillerne mener nå at tiden er inne for å rette et større fokus på rammevilkårene til våre kystfiskere. Spesielt er likviditetssituasjonen bekymringsfull. I 2009 ble en rekke såkalte krisepakker vedtatt av Stortinget, og for fiskerinæringen ble tiltakene rettet mot å holde aktiviteten i gang til salget, og lønnsomheten tar seg opp igjen. For eksempel ble det innført en garantiordning for førstehåndsomsetningen gjennom fiskesalgslagene og Innovasjon Norge, ekstra midler til markedsføring og en ny likviditetslånordning. Imidlertid er tilbakemeldingene at disse tiltakene delvis ikke "treffer" sin målgruppe, og ikke i tilstrekkelig grad bidrar til lønnsomheten i næringen. Dette er alvorlig, i en situasjon der råstoffprisene er på et nivå man ikke har sett på tiår.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke sikkerheten og lønnsomheten for kystflåten, samt å redusere miljøkostnadene; herunder gjennom å innføre en samfiskeordning for kystflåten og å foreslå mulige tiltak for å bedre likviditetssituasjonen.

9. februar 2010