STORTINGET

Representantforslag 32 S

(2026–2027)

fra stortingsrepresentantene Bård Ludvig Thorheim, Anne Kristine Linnestad, Ove Trellevik og Erna Solberg

Dokument 8:32 S (2026–2027)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Ludvig Thorheim, Anne Kristine Linnestad, Ove Trellevik og Erna Solberg om en mer fremtidsrettet havbruksnæring

Til Stortinget

Bakgrunn

Havbruksnæringen er en av Norges største eksportnæringer og en bærebjelke for verdiskaping, sysselsetting og bosetting langs kysten. Litt over 10 000 personer er direkte sysselsatt i akvakulturnæringen, og i 2024 ble den samlede sysselsettingen beregnet til rundt 70 000 personer. Havbruket vil måtte bære en større del av norsk verdiskaping i fremtiden. Som en stor havnasjon har Norge samtidig et forvalteransvar for både havmiljøet og matressursene, og fremtidig regulering må være kunnskapsbasert og bygge på faktisk miljøpåvirkning. Skal potensialet i næringen kunne realiseres innenfor bærekraftige rammer, kreves forutsigbare og konkurransedyktige rammevilkår, tilgang på egnede lokaliteter og en fleksibel forvaltning som understøtter både miljøforbedring og vekst. Det er ikke tilfellet i dag. Forslagsstillerne mener at havbruksforliket fra 2025 ga en ramme, men det haster å fylle denne rammen med innhold. Den lange utredningsperioden og det eksisterende forvaltningsregimet skaper utfordringer for næringen og setter videre vekst og utvikling på vent.

Én ansvarlig akvakulturmyndighet

Havbruksnæringen må i dag forholde seg til en rekke departementer og direktorater, i tillegg til særlovgivning, forvaltningsnivåer og tilsynsorganer med til dels overlappende oppgaver og med vetorett for sine ansvarsområder. Forslagsstillerne mener dette må forenkles og forbedres. Det er mulig å regulere en av Norges viktigste næringer på en mer hensiktsmessig måte gjennom å få på plass et helhetlig og samordnet enhetlig system for å realisere ønsket om størst mulig verdiskaping innenfor bærekraftige rammer. Dette oppnås best gjennom en samlet akvakulturmyndighet i Fiskeridirektoratet, omgjort til et fiskeri- og havbruksdirektorat, med et overordnet samordningsansvar overfor øvrige sektormyndigheter.

Erfaringsgrunnlaget for en slik reform finnes allerede. I forsøket med den såkalte Trøndelagsmodellen fikk Fiskeridirektoratet vedtakskompetanse etter flere sektorlover. Evalueringen viste redusert saksbehandlingstid, et høyt faglig nivå, en mer enhetlig og brukervennlig stat og sparte personellressurser. Andre havnæringer har en samlet ressursforvaltning. Sokkeldirektoratet og Havindustritilsynet som eksempel ivaretar helheten i ressursforvaltningen på norsk sokkel.

Forslagsstillerne understreker at en slik reform ikke endrer kommunenes rolle. Kommunene vil fortsatt være planmyndighet i kystsonen, og vertskommuner, vertsfylker og lokalsamfunn vil fortsatt sikres stabile og forutsigbare inntekter gjennom Havbruksfondet. Berørte sektormyndigheter ivaretas som høringsinstanser i klarerings- og tildelingssaker, og tilsynet med næringen samordnes i én felles tilsynsplan. Målet er å samle fagmiljøer som i dag sitter spredt, tydelige miljø- og velferdsreguleringer, én dør inn, raskere avklaringer og et

tydelig plassert ansvar. Dette er også for å kunne utvikle en lokalitetsstruktur som reduserer smittepress, styrker fiskehelsen og bedrer fiskevelferden.

Trafikklyssystemet og produksjonsnedtrekket på Vestlandet

Regjeringen besluttet 19. juni 2026 fargeleggingen av produksjonsområdene for 2026. Tre områder fikk grønt lys, ni områder fikk gult lys, og ett område, produksjonsområde 3 (Karmøy til Sotra), fikk rødt lys med seks prosent reduksjon i produksjonskapasiteten. Ifølge departementets pressemelding er reduksjonen «anslagsvis 5 300 tonn produksjonskapasitet». Dette er tredje gang produksjonskapasiteten i produksjonsområde 3 reduseres, etter nedtrekkene i 2022 og 2024.

Forslagsstillerne mener nedtrekket ikke bør gjennomføres. For det første pålegger ikke trafikklyssystemet nedtrekk ved rødt lys. Produksjonsområdeforskriften sier at departementet ved uakseptabel miljøpåvirkning «kan» nedjustere produksjonskapasiteten, og pålegger samtidig departementet annethvert år å «gjøre en vurdering av om produksjonskapasiteten skal justeres».

Forskriftens formål er å fremme akvakulturnæringens lønnsomhet og konkurransekraft innenfor rammene av en miljømessig bærekraftig utvikling og bidra til verdiskaping på kysten. Rødt lys utløser med andre ord en vurdering, og i den vurderingen skal også lønnsomhet, konkurransekraft og verdiskaping på kysten telle. Departementet erkjenner dette selv i høringsnotatet: «I en helhetsvurdering kan det også ses hen til samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike valg. Styringsgruppen foretar ingen slik helhetsvurdering når den gir råd til departementet, den gir kun et faglig råd om miljøtilstanden.»

Høringsnotatet regjeringen sendte på høring, har ingen vurdering av hva et tredje nedtrekk i produksjonsområde 3 betyr for jobbskaping, verdiskaping, kommunale inntekter eller verdikjeden på Vestlandet, og selve fargeleggingen er holdt utenfor høringen.

Nofima har beregnet at nedtrekkene som allerede er gjennomført i produksjonsområdene 3, 4 og 5, har redusert den årlige verdiskapingen med 2,9 mrd. kroner og sysselsettingen med om lag 2 000 personer når ringvirkninger regnes med, og at et nytt nedtrekk i produksjonsområde 3, som anslås til «anslagsvis 5 300 tonn produksjonskapasitet» før unntaksvekst, vil koste ytterligere 684 mill. kroner i årlig verdiskaping og 476 arbeidsplasser (Nofima rapport 25/2026).

Omstillingen som skal redusere lusepåvirkningen, med større smolt og kortere sjøfase, nedsenket og skjermet drift, bedre brakkleggingsrutiner og tettere områdesamarbeid, er allerede i gang i området og krever kapital og flere produksjonssykluser før effekten kan dokumenteres. Et tredje nedtrekk tar bort inntektene som skal finansiere den.

For det andre bør ytterligere nedjusteringer av produksjonskapasitet i trafikklyssystemet være basert på håndfast kunnskap, noe det ikke er, inntil et styrket og mer helhetlig kunnskapsgrunnlag om havbruksnæringens faktiske og relative påvirkning på villaksbestandene er etablert, i samsvar med Stortingets vedtak nr. 1041, jf. Innst. 525 S (2024–2025). Det vil ikke være første gang et slikt grep blir tatt. Både i 2017 og i 2018 valgte daværende regjeringen å ikke gjennomføre nedtrekket.

Forslagsstillerne mener på denne bakgrunn at nedtrekket i produksjonsområde 3 for 2026 ikke bør gjennomføres, og at det ikke bør gjennomføres nedjustering av produksjonskapasitet i trafikklyssystemet generelt inntil et sterkere kunnskapsgrunnlag foreligger eller den utvidede miljøfleksibilitetsordningen er etablert.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

1. Stortinget ber regjeringen innen utgangen av 2027 ha fulgt opp vedtak 1045 (2024–2025) om å vurdere å samle det overordnede ansvaret for koordinering av havbruksforvaltningen i et fiskeri- og havbruksdirektorat.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at nedjusteringen av produksjonskapasiteten i produksjonsområde 3 (Karmøy til Sotra) etter fargeleggingen i trafikklyssystemet i 2026 ikke gjennomføres, og at forskriften om kapasitetsjusteringer for 2026 fastsettes eller endres i samsvar med dette.

22. oktober 2026

Bård Ludvig Thorheim **Anne Kristine Linnestad** **Ove Trellevik** **Erna Solberg**

Svanemerketrykksak, 2041 0654 Trykk og layout: Stortingets administrasjon