

Strukturkvoteordning for kystflåten under 11 meter heimelslengd

høringsdokument

29.04.2014



Illustrasjonsfoto: Finnmark Dagblad

Innhald

1	Bakgrunn	3
1.1	Kort om strukturkvoteordninga	5
2	Kvotetildeling og flåtestruktur	7
3	Fartøygruppa under 11 meter	8
3.1	Fartøy og deltakarløyve	8
3.2	Fangst	13
3.3	Kvoteutnytting	15
3.4	Lønnsemd	17
3.4.1	Lønnsemdsundersøking	17
3.4.2	Nofimas rapport om lønnsemd	20
4	Tidlegare ordningar for flåten under 11 (13) meter	21
4.1	Kondemnering gjennom strukturfondet	21
4.2	Samfiske	21
5	Erfaringar frå fartøygruppa 11 (13)-15 meter	22
6	Oppsummering og forslag	23
6.1	Behovet for strukturverkemiddel i gruppa	23
6.2	Vurdering av verkemiddel	25
6.2.1	Kondemneringsordning	25
6.2.2	Strukturkvoteordning	26
6.2.3	Samfiske	26
6.3	Forslag	27
7	Konsekvensar	28
7.1	Økonomiske og administrative konsekvensar	28
7.2	Distrikts- og regionalpolitiske konsekvensar	29
7.3	Miljøkonsekvensar	30
7.4	Konsekvensar for det samiske folket og samisk kultur	30

1 Bakgrunn

Nærings- og fiskeridepartementet vil med dette høyringsnotatet leggje fram eit forslag om å innføre strukturvoteordning for fartøy under 11 meter heimelslengd i lukka fiskeri (under 13 meter i kystmakrellgruppa). Denne gruppa er den einaste store fartøygruppa som i dag ikkje har tilgang til ei strukturvoteordning.

Det har gjennom mange tiår vore brei tverrpolitisk semje om at fangstkapasiteten i fiskeflåten må tilpassast ressursgrunnlaget. Kapasitetstilpassing i fiskeflåten medverkar til ei berekraftig utnytting av dei marine ressursane. Ein berekraftig fiskeflåte legg grunnlaget for langsiktige arbeidsplassar, investeringar i flåten og levande kystsamfunn.

Mange mindre og større samfunn langs den norske kysten har blitt til på grunn av fiskeria og den verdiskapinga og sysselsettinga som denne næringa har skapt. Gjennom fleire generasjonar har fisket sikra livsopphald og lokal busetnad, og har med det vore ein viktig kulturberar. Framleis er fiskeria ein viktig hjørnestein i mange lokalsamfunn, der innbyggjarane har få alternative kjelder til inntekt og livsopphald. Men fiskerinæringa er ikkje ei statisk næring, og i heile etterkrigstida har fiskeria vore i kontinuerleg endring. Denne utviklinga er eit naturleg resultat av dei rammene som ligg rundt næringa, så som avgrensa fiskebestandar, den teknologiske utviklinga i fisket og den generelle produktivitets- og velstandsveksten i samfunnet elles.

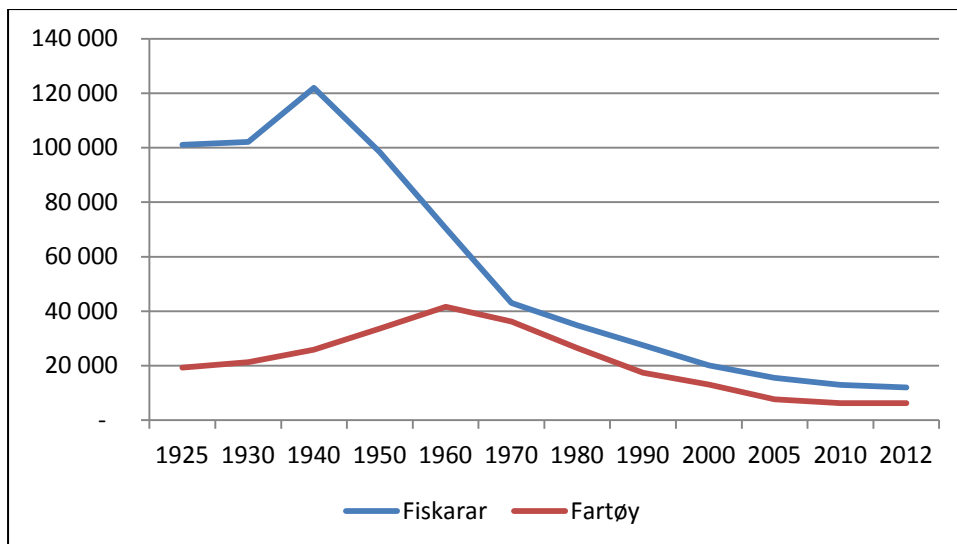
Fiskeressursane er ein avgrensa, men fornybar ressurs. Dette inneber at det med god forvaltning er mogleg å få til ei jamt høg avkastning av ressursen, men det vil alltid vere ei øvre grense for den mengd fisk som kan haustast i året. Samstundes føregår det ei kontinuerleg teknologisk utvikling som gjer fartøy og fiskarar stadig meir effektive. Det skjer ei kontinuerleg utvikling av fiskereiskapar og mekanisk, hydraulisk og teknisk utstyr som har mykje å seie for fangsteffektiviteten. Dette kjem alle fartøygrupper i flåten til gode, også dei mindre fartøya i kystflåten har hatt ei automatisering av drifta. Dette inneber at kvar enkelt fiskar kan operere med større reiskapsmengder og fiske større kvantum. I realiteten betyr denne utviklinga at arbeidsinnsats blir erstatta med kapitalinnsats, også i den mindre kystflåten.

Denne effektivitetsauken fører til at ressursane over tid kan fiskast med færre fartøy og færre fiskarar. I samfunnet sett under eitt er det også ei generell utvikling av teknologi som aukar produktiviteten i samfunnet. Denne produktivitsveksten er opphavet til velstandsauken vi har hatt. Auka produktivitet fører til at både arbeidskraft og kapital gjev ei høgre avkastning til samfunnet, og realinntektsnivået stig. For fiskeria betyr dette at når andre sektorar som opplever generell produktivitsvekst kan konkurrere

med fiskerinæringa om arbeidskraft og kapital, må også norske fiskeri auke produktiviteten om fisket skal gje ei tilstrekkeleg realinntekt. For sektorar som ikkje haustar av ein avgrensa ressurs kan produktivitsveksten auke den total produksjonen. For fiskeria er situasjonen annleis, fordi dei har ein avgrensa ressurs som øvre grense for produksjon. Når det ikkje er mogleg å bruke den teknologiske utviklinga til å auke den totale mengda av fisk som blir hausta, vil ein produktivitsvekst innebere ein redusert bruk av innsatsfaktorar i næringa medan den totale produksjonen er den same som før. Alternativet til ei slik effektivisering er enten å auke prisane på varene som blir selde, for å kunne lønne ein større arbeidsstyrke enn strengt tatt nødvendig, eller å redusere reallønna i næringa. For den enkelte er det i realiteten vanskeleg å oppnå høgare prisar som betyr noko, og lågare reallønn vil nødvendigvis svekke næringa si evne til å rekruttere, svekke reallønna til noverande fiskarar og svekke fiskeria si evne til å bere oppe lokalsamfunn.

Endringsprosessar er som sagt ikkje noko nytt i fiskerinæringa, men det er mange ulike omsyn å ta og balansere mot kvarandre når fiskeria er inne i desse prosessane. Det er ei eller anna form for avgrensing av retten til å delta i dei fleste fiskeria i Noreg. Dette sikrar at det ikkje blir nyetableringar i allereie fullt utnytta fiskeri og det hindrar at overkapasitet i flåten fører til rovdrift på bestandane. Med slike tiltak er det såleis mogleg å avgrense deltakinga i fisket, men ikkje nødvendigvis redusere deltakinga til økonomisk berekraftige nivå. På grunn av den særstillinga fiskeria har i mange kystsamfunn når det gjeld sysselsetting og verdiskaping, er det behov for å ha ei viss form for styring med den endringsprosessen som skal til for å tilpasse næringa til produktivitsveksten.

Reduksjonen i talet på fiskarar og fartøy er likevel ikkje ein prosess som blir utløyst av strukturordningar. Dette er ein prosess som kjem av dei underliggende mekanismane i økonomien og som har gått føre seg over lang tid, som vist i figur 1.1. Strukturordningar er eit verktøy for å gjennomføre desse endringane på ein styrt måte, og for å leggje til rette for dei fiskarane som ønskjer å satse på fiskerinæringa ved å nytte seg av dei moglegheitene som endringsprosessane gjev til å utvide verksemda.



Figur 1-1 Merkepliktige fartøy og manntallsførte fiskarar 1925-2012. Kjelde: Fiskeridirektoratet.

1.1 Kort om strukturkvoteordninga

Det har gjennom åra vore nytta ulike strukturverkemiddel for å tilpasse flåten.

Perioden fram til 1980-talet var prega av kondemneringsordningar.

Kondemneringsordningar skulle sikre at dei som ønskte å trekkje seg ut av fisket, skulle ha høve til det ved å få tilskot til å kondemnere fartøyet. Kvotar som på denne måten vart frigjorde, gjekk tilbake til den reguleringsgruppa som det kondemnerte fartøyet hadde tilhørt, og vart fordelte flatt til attverande fartøy. Den siste kondemneringsordninga vart nytta i perioden 2003-2008, og var då ei ordning for den minste kystflåten.

I den seinare tid har det i aukande grad vore nytta strukturkvoteordningar, og strukturkvotar er i dag den einaste kapasitetsreduserande ordninga i norske fiskeri.

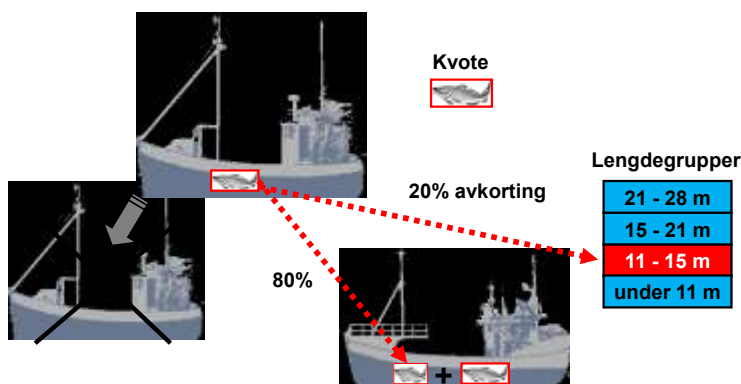
Det er ein føresetnad også for dagens strukturkvoteordningar at fartøya blir kondemnerte, på same måte som kondemneringsordningane gjorde.

Strukturkvoteordninga for kystflåten har heimel i havressurslova. Ordninga vart innført ved forskrift av 7. november 2003 om spesielle kvoteordningar for kystfiskeflåten, og er sidan endra fleire gonger, seinast ved forskrift 14. juni 2013.

Strukturkvoteordninga verkar innanfor dei ulike regulerings- og deltakargruppene i kystfiskeflåten, i fartøygruppene med heimelslengd for kvotetildeling over 11 meter (13 meter i kystmakrellgruppa). Hovudvilkåra for å få tildelt strukturkvote er at eit fartøy blir kondemnert, og alle deltakarløyve¹ og andre løyve knytt til dette fartøyet blir

¹ "Deltakarløyve" betyr eit fartøy sin rett til å delta i lukka gruppe i eit fiskeri i kystfartøygruppa eller den konvensjonelle havfiskeflåten. Det er ein føresetnad for deltakarløyve at fartøyet heile tida fyller vilkåra fastsett i årlege

oppgjeve. Når vilkåret er oppfylt, kan eit anna fartøy i same lengdegruppe få tildelt strukturkvote i dei aktuelle fiskeria. Det er også mogleg å fordele strukturkvoten på fleire fartøy. Strukturkvoten tilsvarar i størrelse kvoten til fartøyet som er tatt ut, avkorta med 20 prosent. Avkortninga går til reguleringsgruppa og har tradisjonelt blitt fordelt på alle attverande fartøy i gruppa. Strukturkvote blir tildelt for eitt år om gongen, og kan tildelast i opptil 20 år. Strukturkvotar som er tildelt første gong før 2007, kan tildelast i opptil 25 år rekna frå og med 2008. Døme på korleis strukturkvoteordninga verkar (her for fartøygruppe 11-15 meter (heimelslengd)) er vist i figur 1.2.



Figur 1-2 Strukturkvoteordning for kystflåten. Kjelde: Nærings- og fiskeridepartementet

Det er fastsett kvotetak innan dei ulike gruppene. Kvotetaket inneber ei avgrensing av kor mykje kvote som kan tildelast eitt fartøy, og er ulikt for dei ulike gruppene. Kvotetaket i strukturkvoteordninga for kystflåten er avhengig av mottaksfartøyet sin eigen kvote innan dei ulike fiskeria som fartøyet har rett til å delta i. I Noreg har vi i hovudsak to ulike fiskeria ein fiskar innan: torske- og pelagiske fiskeria. Torskefiske er fiske etter torsk, hys og sei og anna bunnfisk, medan pelagisk fiske er fiske etter sild og makrell og andre pelagiske artar (artar som lever i dei frie vannmassane).

I det lukka fisket etter torsk, hyse og sei for kystfartøy som nyttar konvensjonelle reiskapar nord for 62 ° N er det lagt inn ei fylkesbinding, som også gjeld i strukturkvoteordninga. Fylkesbindinga inneber at eit fartøy ikkje kan seljast frå eit fylke for å drivast vidare i eit anna fylke. Det kan gjerast unntak frå fylkesbindinga

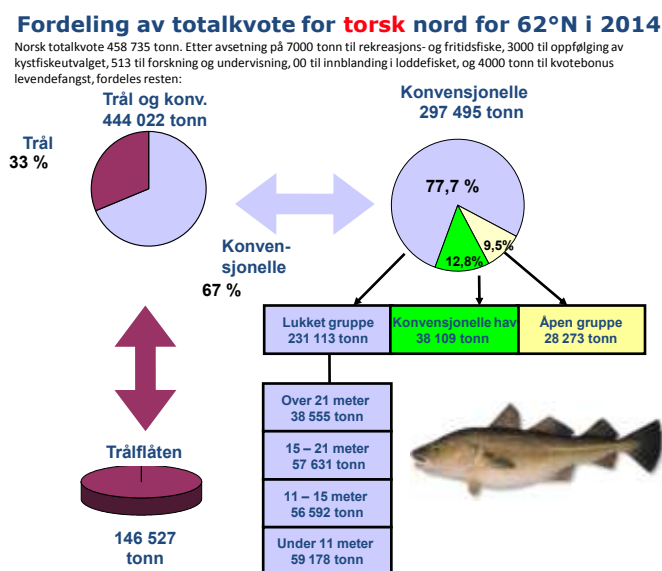
forskrifter i medhald av deltakarlova § 21. Deltakarløyve er såleis ikkje eit løyve i rettsleg forstand. Med "lukka gruppe" meiner ein fartøy med tidlegare deltaking i fiskeriet. Slike fartøy blir gjerne tildelt større kvote enn andre fartøy med rett til å delta i det aktuelle fiskeriet.

mellom anna når eit fartøy blir kjøpt frå eit anna fylke til Nord-Troms eller Finnmark, og ved sal mellom nabofylke der det er naturleg å sjå kjøpars og seljars distrikt som eitt område.

2 Kvotetildeling og flåtestruktur

Den årlege fordelinga av den norske totalkvoten mellom ulike fartøygrupper og innanfor den enkelte fartøygruppa skal vere stabil og føreseieleg. Fiskeressursar er prega av biologiske variasjonar, og stabilitet i fordelingssystemet har difor mykje å seie for at den enkelte aktør skal kunne ta langsiktige investeringsval. Det har også vore eit politisk ønskje om å halde oppe ein variert flåte i Noreg, der både større havfiskefartøy og mindre kystfartøy kan delta innanfor det same overordna systemet. Ei fast ressursfordeling medverkar til dette.

Fordelinga av totalkvoten mellom grupper varierer for kvart fiskeri. Eit døme er fordelinga av torsk nord for 62 ° N, der den norske totalkvoten først blir fordelt etter ein fordelingsnøkkel mellom hovudgruppene trål og konvensjonelle fartøy. Den konvensjonelle kvoten blir vidare fordelt på dei ulike reguleringsgruppene innanfor hovudgruppa konvensjonelle fartøy etter faste fordelingsnøklar, jf. figur 2.1.



Figur 2.1 Fordeling av totalkvote for torsk nord for 62 grader nord i 2014. Kjelde: Nærings og fiskeridepartementet

Når den norske totalkvoten blir fordelt er ei stabil relativ fordeling mellom lengdegruppene eit hovudomsyn. Dette medverkar til at fartøy frå den enkelte lengdegruppa frå år til år tar ein like stor del av totalkvotane. Innan den enkelte

reguleringsgruppa blir fartøya ut frå heimslengd tildelt kvotefaktorar som er med og avgjer kor stor del av gruppeknoten det enkelte fartøyet får som kvote. Talet på kvotefaktorar vil variere frå fartøy til fartøy og heng gjerne saman med fartøyet si historiske deltaking i fisket, tidlegare reguleringsendringar og eventuelle strukturkvotar som fartøyet har fått tildelt.

Enkelte fartøy med heimslengd under 11 meter kan ha ei faktisk lengd som er over 11 meter. Systemet med å nytte heimslengd som grunnlag for å fastsetje årlege kvotefaktorar, i staden for den faktiske lengda til fartøyet, medverkar til føreseielege forhold, samstundes som fartøyeigaren kan gjere tilpassingar og endringar på fartøyet. Ein fartøyeigar kan finne det tenleg å byte ut det noverande fartøyet med eit større fartøy eller å byggje om det eksisterande fartøyet for å få betre arbeids- og buforhold, betre sikkerheit eller andre forbetringar ved drifta. Dermed kan heimslengda vere annleis enn den faktiske lengda eit fartøy har på eit bestemt tidspunkt dersom fartøyet har blitt skifta ut eller bygd om sidan skjeringsdatoen (dato for fastsett heimslengd). Med ei kvotetildeling som er basert på heimslengda vil ei fysisk endring av fartøyet ikkje endre kvoten som blir tildelt fartøyet. Dermed førebyggjer ordninga reint kvotemotiverte endringar og hindrar at vala som ein fartøyeigar gjer påverkar storleiken på kvoten for andre. Dette betyr at det til dømes i gruppa fartøy under 11 meter kan vere eit fartøy som er større enn 11 meter i faktisk lengd, dersom det opphavlege fartøyet under 11 meter har blitt bytt ut med eit som er større.

3 Fartøygruppa under 11 meter

Fartøygruppa under 11 meter (13 meter for kystmakrell) er den største fartøygruppa målt i talet på fartøy. Samstundes er det ei svært samansett gruppe med mange ulike driftstilpassingar og varierende aktivitet. I dette kapitlet prøver vi å teikne eit bilde av fartøygruppa. Dei fleste fartøya i gruppa driv med fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62 ° N. Mykje av talmaterialet og diskusjonen i dette kapitlet vil difor vere avgrensa til fisket i denne gruppa.

3.1 Fartøy og deltakarløyve

Per november 2013 var det registrert 1430 fartøy med heimslengd under 11 (13) meter med deltakarløyve innan lukka fiskeri.

Tabell 3-1 Talet på fartøy i lukka fiskeri med heimslengd under 11 (13) meter, fordelt på driftskombinasjonar og fylke, per 21.11.2013. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Driftskombinasjonar	Botnfiskeri	Pelagisk	Botnfiskeri + pelagisk	Totalt
Finnmark	306	1	-	307
Troms	249	3	3	255
Nordland	405	18	22	445
Nord-Trøndelag	24	4	4	32
Sør-Trøndelag	48	9	6	63
Møre og Romsdal	55	25	25	105
Sogn og Fjordane	8	15	5	28
Hordaland	5	107	9	121
Rogaland	5	43	2	50
Agder	5	10	2	17
Andre fylke	1	4	2	7
Totalt	1 111	239	80	1 430

Fordi eit fartøy kan ha deltakarløyve innan ulike fiskeri, vil talet på deltakarløyve vere ulikt talet på fartøy. Tabell 3.1 viser at 83,3 prosent av fartøya med heimslengd under 11 (13) meter deltar i fisket etter torsk, hyse og sei (av dei 5,6 prosent som driv både innan torsk, hyse, sei og pelagisk). Dette fisket føregår hovudsakleg i den nordlege landsdelen, og dei tre nordlegaste fylka er heimstad for til saman 1 007 fartøy med heimslengd under 11 (13) meter med rett til å delta i lukka gruppe. Av desse var det 960 som berre hadde deltakarløyve innan botnfiskeria. I sør er det større vekt på pelagisk fiske, og 200 av dei 239 fartøya som berre har deltakarløyve innanfor pelagiske fiskeri høyrer heime i fylka frå Møre og Romsdal og sørover. 80 fartøy har ein eller fleire deltakarløyve innanfor både botnfiskeri og pelagisk fiskeri. Desse er noko jamnare spreidd langs kysten, men med ein konsentrasjon i Møre og Romsdal og i Nordland med 25 og 22 fartøy.

Tabell 3.2 viser deltakarløyve i dei ulike fartøygruppene med heimslengd under 11 (13) meter og faktisk lengd for dei viktigaste lukka gruppene i kystfiskeria. Fartøy med heimslengd under 11 (13) meter har totalt 1609 løyve innan dei lukka fiskeria. Fisket etter torsk nord for 62 ° N og fisket etter torsk sør for 62 ° N utgjer til saman 1197 løyve.

Tabell 3-2 Talet på deltakarløyve med heimslengd under 11 (13) meter i dei viktigaste lukka gruppene i kystfiskeria, fordelt på faktisk lengd. Kjelde: Fiskeridirektoratet

	Faktisk lengd				Totalt
	Under 11 (13) meter	11 (13) -14,9 meter	15-20,9 meter	21 meter og over	
a. Torsk, hyse og sei, nord	1021	136	12	4	1173
b. Torsk, sør	14	8		2	24
c. Makrell, not og garn/snøre	198	70	5	15	288
d. NVG-sild	57	18	2	3	80
e. Sild, sør	31	7	2	4	44
Totalt	1321	239	21	28	1609

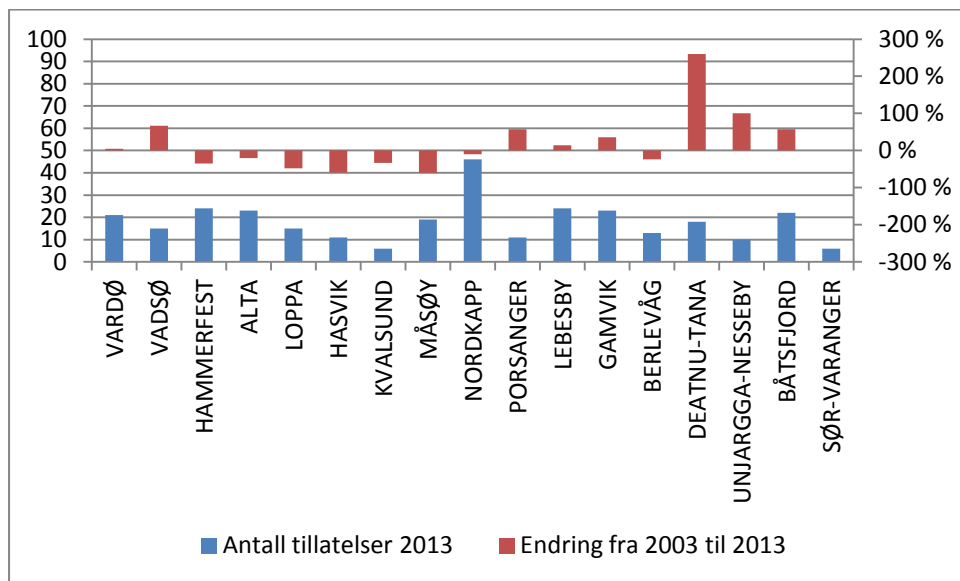
Tabell 3.2 viser også at det er 288 fartøy i gruppa under 11 (13) meter som har faktisk lengd over 11 meter, dette utgjør 17,9 prosent av fartøya. I fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 ° N, som utgjør den store majoriteten av fartøy under 11 meter, er det berre 13 prosent av fartøya som er over 11 meter.

Då dei tre nordlegaste fylka har 86 prosent av den samla fartøymassa i denne fartøygruppa er det interessant å sjå nærare på fordelinga på kommunenivå i desse fylka av deltakarløyve under 11 meter innan fisket etter torsk nord for 62 grader nord. Det er stor variasjon mellom kommunane i talet på deltakarløyve. For eksempel er det 95 deltakarløyve innan fisket etter torsk nord for 62 grader nord som er tildelt fartøy under 11 meter heimslengde som er heimehøyrande i Tromsø kommune, noko som gjer Tromsø til den kommunen med flest deltakarløyvar innanfor denne reguleringsgruppa. I Finnmark er det Nordkapp kommune som har flest med 51 tildelte deltakarløyve, og i Nordland Vågan kommune med 65 deltakarløyve. Av 76 kommunar i dei tre nordlegaste fylka som hadde registrert fartøy med deltakarløyve innan fisket etter torsk nord for 62 grader nord i 2003, er det berre 15 kommunar som har fått auka talet på deltakarløyve i same periode, og fem kommunar hadde ingen endring sidan 2003. Dei resterande har hatt ein reduksjon i talet på deltakarløyve.

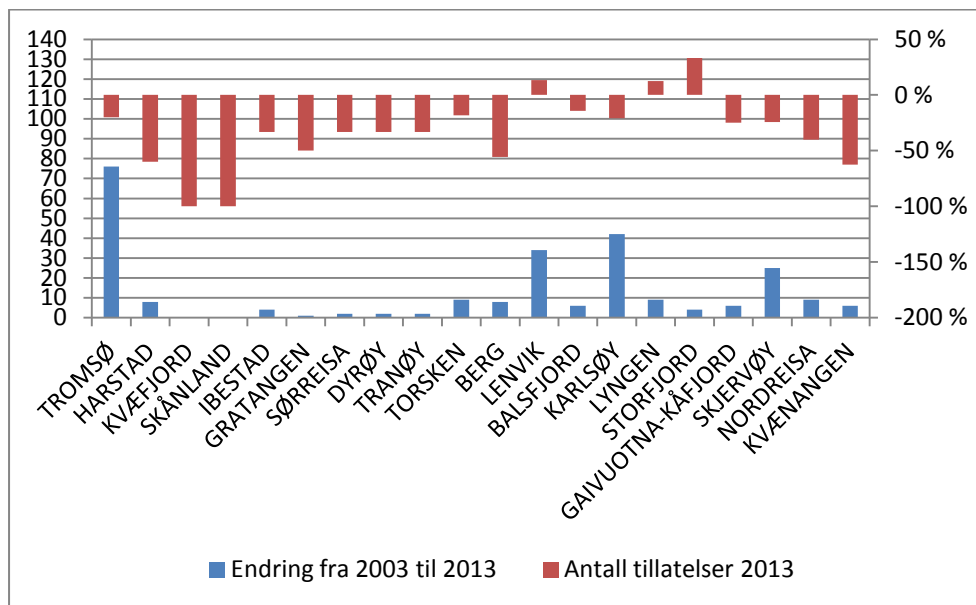
Det er viktig her å påpeike at reduksjon i talet på deltakarløyve og talet på fartøy i eit område ikkje naudsynt vil medføre tilsvarende reduksjon av kvotegrunnlaget.

Den største reduksjonen målt i talet på deltakarløyve har vore i kommunane Vågan og Måsøy som hadde 65 deltakarløyve i 2003, mot 37 deltakarløyve i 2013, og Måsøy som hadde 47 deltakarløyve i 2003, mot 19 deltakarløyve i 2013. Dette utgjorde nedgang på høvesvis 43 og 60 prosent.

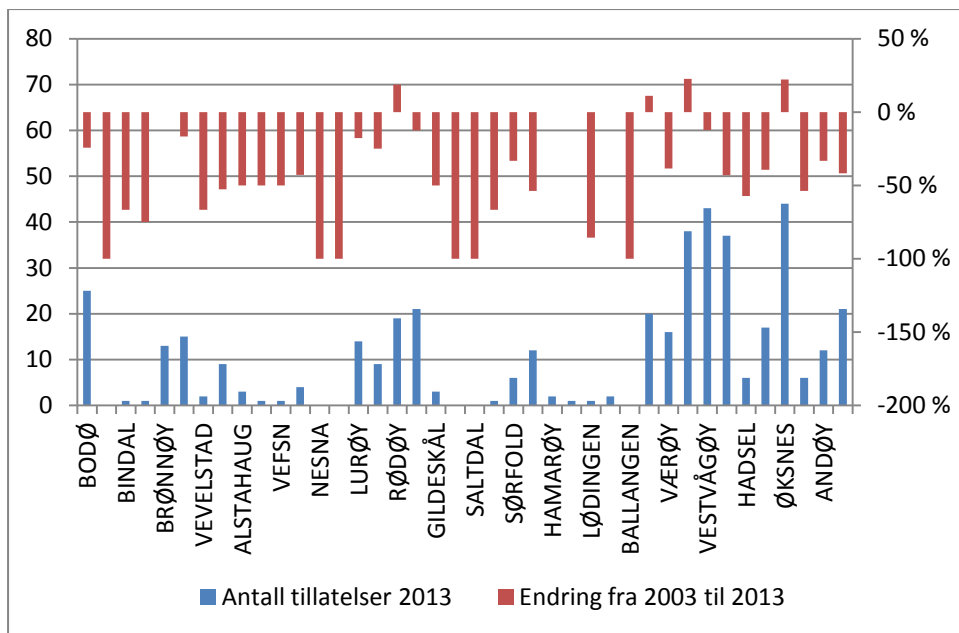
Figur 3.1 viser talet på deltakarløyve i de ulike kommunene i Finnmark fylke, og endringa i den enkelte kommune sin del av Finnmark deltakarløyvar. Figur 3.2 og figur 3.3 viser tilsvarende oversikt for Troms og Nordland.



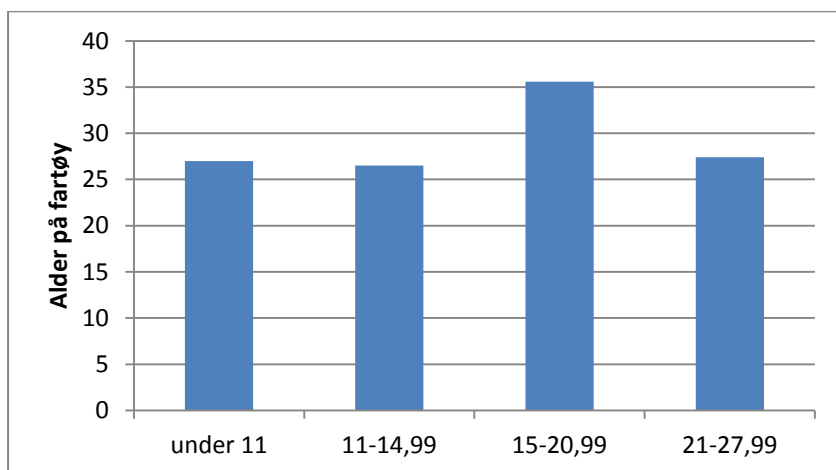
Figur 3-1 Kommunevis fordeling av deltakarløyve for torsk, nord med heimslengde under 11 meter 31.12.2003 og 21.11.2013 i Finnmark. Kjelde: Fiskeridirektoratet



Figur 3-2 Kommunevis fordeling av deltakarløyve for torsk, nord med heimslengde under 11 meter 31.12.2003 og 21.11.2013 i Troms. Kjelde: Fiskeridirektoratet



Figur 3-3 Kommunevis fordeling av deltakarløyve for torsk, nord med heimslengde under 11 meter 31.12.2003 og 21.11.2013 i Nordland. Kjelde: Fiskeridirektoratet



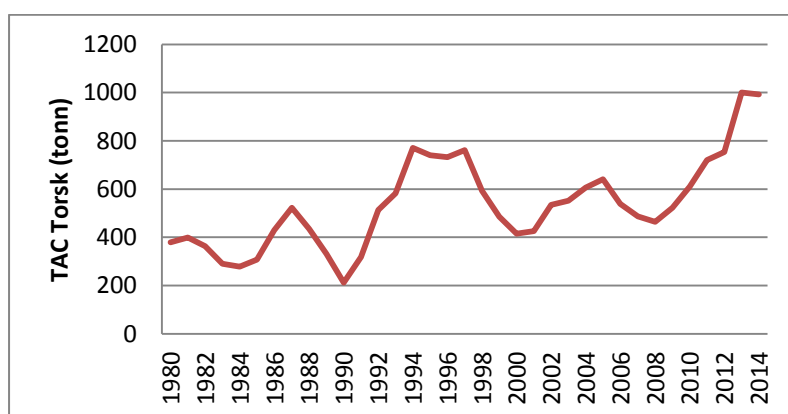
Figur 3-4 Gjennomsnittleg alder på fartøy i kystflåten. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Figur 3.4 viser gjennomsnittsalderen for dei ulike fartøygruppene i kystflåten. Fartøy med heimslengd under 11 meter har ein gjennomsnittleg alder på 27 år. Dette er så vidt over snittet for alle norske fiskefartøy.

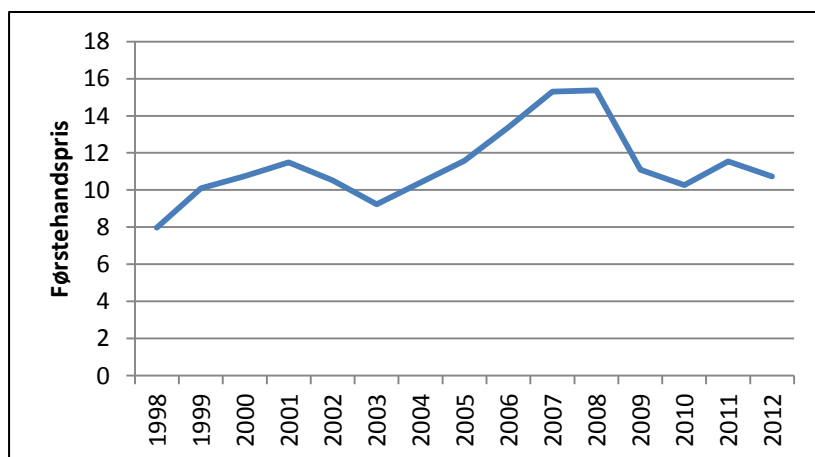
3.2 Fangst

Sjølvs om talet på fartøy og talet på deltakarløyve i det enkelte fylke gjev ein indikasjon på fiskeriaktiviteten, teiknar det ikkje nødvendigvis det heile og fulle bildet av kva omfang fisket har.

Medan talet på fartøy og deltakarløyve går nedover, vil storleiken på kvotane, fangstmengda og fangstverdien vere langt meir prega av variasjonar frå år til år. Tabellane 3.5 og 3.6 viser svingingar i totalkvoten (TAC) og førstehandsverdien for torsk. Dei to grafane følgjer kvarandre langt på veg, slik at auke i fangsten gjerne fører til lågare førstehandspris.



Figur 3-5 Utvikling i TAC på torsk 1980-2014. Kjelde: Nærings- og fiskeridepartementet

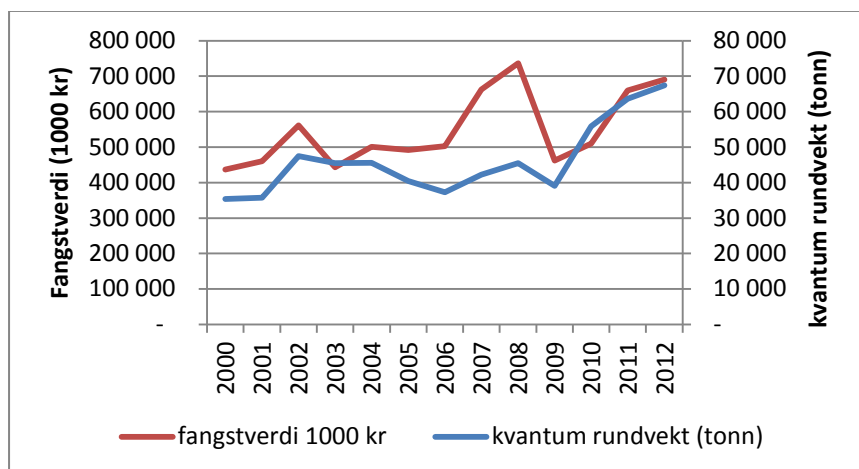


Figur 3-6 Gjennomsnittleg førstehandspris på torsk 1998-2012 (i 2012-kr). Kjelde: SSB

Særleg figur 3.5 viser kor avhengig fiskeriaktiviteten er av dei naturlege svingingane i fiskebestandane.

Svingingane kan variere endå meir på gruppenivå. Den minste kystflåten er den minst mobile og er meir avhengig av å fange kvoten sin i starten av året når fisken er tilgjengeleg nær land. I år med dårleg vêr og mottaksproblem i hovudsesongen, kan

den minste kystflåten få problem med å ta kvoten sin. Som figur 3.7 viser varierer fangst og fangstverdi frå år til år, til tider med store svingingar.



Figur 3-7 Landa kvantum og fangstverdi av torsk nord for 62° N frå fartøy under 11 meter heimslengd. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Ein annan indikasjon på fiskeriaktivitet er kvantum og verdi av fisk fanga av fartøy heimehøyrande i eit område, og kvantum og verdi av fisk som er ført i land i eit område.

Tabell 3.4 viser landa kvantum og fangstverdi av torsk nord for 62° N for fartøy under 11 meter for kvart enkelt fylke i 2012, og korleis dette har endra seg samanlikna med 2003.

Tabell 3-3 Fylkesvis fordeling av landa kvantum og fangstverdi for torsk nord for 62° N etter heimfylke. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Heimfylke	2003		2012		Endring frå 2003 til 2012	
	Kvantum, Tonn	Førstehandsverdi, 1000 kr	Kvantum, tonn	Førstehandsverdi, 1000 kr	Endring kvantum rundvekt	Endring førstehandsverdi
Finmark	7 597	71 845	11 660	117 737	53 %	64 %
Troms	7 218	68 500	11 289	114 344	56 %	67 %
Nordland	13 372	131 905	17 809	183 536	33 %	39 %
Nord-Trøndelag	685	6 686	1 226	12 585	79 %	88 %
Sør-Trøndelag	1 310	12 893	2 110	22 368	61 %	73 %
Møre og Romsdal	2 132	21 289	2 237	22 976	5 %	8 %
Sogn og Fjordane	207	2 111	279	3 021	35 %	43 %
Hordaland	181	1 804	307	3 179	70 %	76 %
Rogaland	42	423	44	430	4 %	2 %
Agder	104	1 068	144	1 572	38 %	47 %
Andre fylker	21	199	73	788	256 %	297 %
Totalt	32 868	318 722	47 177	482 538	44 %	51 %

Som tabell 3.3 viser har det i alle fylke vore ein betydeleg auke i fanga kvantum og verdi frå fartøy under 11 meter. Dette heng sjølvsagt saman med at det var ein kraftig auke i torskeknoten i perioden. Vi ser av tabellen at fartøy som høyrer heime i Nordland, Møre og Romsdal og Rogaland ikkje har hatt same auke som gjennomsnittet.

Ser vi på ilandføringsfylke, illustrert i tabell 3.4, skil Troms seg ut med ein auke på 107 prosent i kvantum og 122 prosent i førstehandsverdi frå 2003 til 2013.

Tabell 3-4 Fylkesvis fordeling av landa kvantum og fangstverdi etter ilandføringsfylke. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Ilandføringsfylke	2003		2012		Endring frå 2003 til 2012	
	Kvantum tonn	Førstehandsverdi, 1000 kr	Kvantum, tonn	Førstehandsverdi, 1000 kr	Endring kvantum rundvekt	Endring førstehandsverdi
Finmark	10 890	102 077	15 670	157 040	44 %	54 %
Troms	4 900	46 427	10 150	103 119	107 %	122 %
Nordland	14 789	147 460	20 139	210 193	36 %	43 %
Nord-Trøndelag	532	5 155	464	4 686	-13 %	-9 %
Sør-Trøndelag	178	1 476	44	376	-76 %	-75 %
Møre og Romsdal	1 262	12 816	666	6 601	-47 %	-48 %
Sogn og Fjordane	27	307	44	522	65 %	70 %
Uoppgitt i Noreg	289	3 004	0	0	-100 %	-100 %
Totalt	32 868	318 722	47 177	482 538	44 %	51 %

3.3 Kvoteutnytting

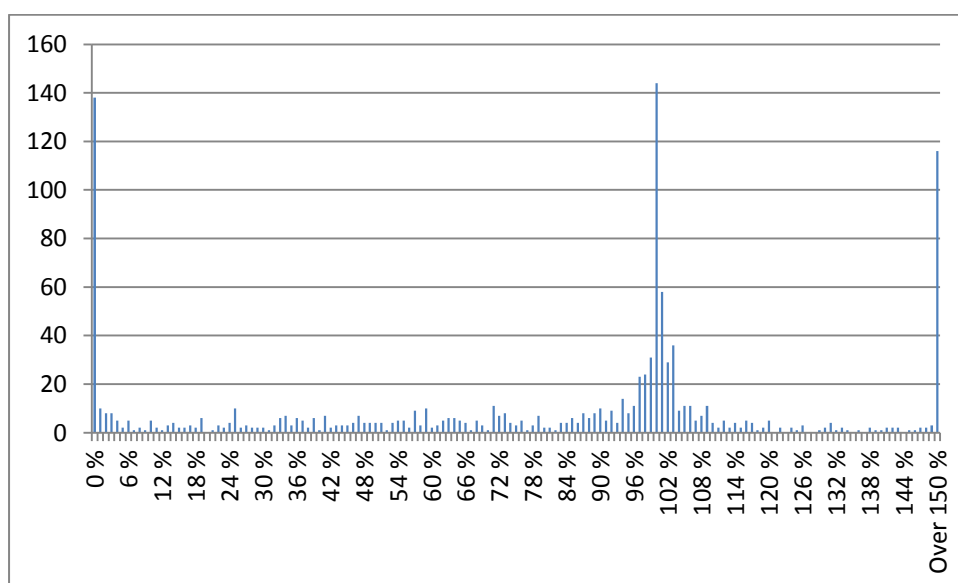
Gruppekvoten er det kvantum som fartøya i ei reguleringsgruppe til saman har rett til å fiske av eit visst fiskeslag. Dersom summen av fartøya sine kvotar utgjer gruppekvoten, blir det enkelte fartøyet sin kvote kalla fartøykvote.

Erfaringa fortel at det ikkje er alle som utnyttar den garanterte fartøykvoten fullt ut, difor kan det tildelast kvotar til fartøy slik at summen av fartøya sine kvotar er større enn gruppekvoten. Då blir det enkelte fartøyet sin kvote kalla maksimalkvote, og vi seier at gruppa er overregulert. Fartøya får ingen garanti om at dei får fiske heile den tildelte maksimalkvoten, fordi fisket kan stansast når gruppekvoten er fiska. Det er vanleg praksis at fartøyet framleis får fiske sin garanterte kvote dersom gruppekvoten er fiska opp. Med mangel på andre måtar å auke fartøykvoten på, baserer i dag dei mest aktive fartøya under 11 (13) meter mykje av inntekta si på overreguleringa.

Maksimalkvotane kan endrast gjennom året basert på utviklinga og deltakinga i fisket. Med slike justeringar utover i året prøver styresmaktene å gje fartøygruppa høve til å utnytte gruppekvoten utan at han blir overfiska.

Kvoteutnytting kan definerast som kvantum fiska som prosent av den opphavlege, garanterte fartøykvoten ved starten av året. Dersom fartøyet fiskar på maksimalkvotar kan det då fiske meir enn 100 prosent av sin opphavlege, garanterte fartøykvote. Fartøy med faktisk lengd over 11 (13) meter har generelt lågare overregulering enn fartøy med faktisk lengd under 11 (13) meter.

I 2012 fekk fartøygruppa med heimslengd under 11 meter ei overregulering på torsk på 35 prosent ved starten av året. Det var registrert til saman 1153 deltakarløyve innan fisket etter torsk nord for 62 ° N tildelt fartøy med heimslengd under 11 meter. 511 fartøy hadde ei kvoteutnytting mellom 85 og 115 prosent av deira opphavlege, garanterte fartøykvotar. Det vil seie at over 44 prosent av fartøya fiska eit kvantum som var tilnærma likt den opphavlege, garanterte fartøykvoten. 468 fartøy hadde ei kvoteutnytting under 85 prosent. Av desse var det 138 fartøy som ikkje fiska i det heile. Det var 35 fartøy som hadde ei kvoteutnytting på meir enn 115 prosent av sin opphavlege, garanterte fartøykvote. Figur 3.8 viser talet på fartøy fordelt etter kvoteutnytting. Sjølv om dei har høve til å fiske meir enn den opphavlege, garanterte fartøykvoten ved å bruke maksimalkvotar, viser figur 3.8 at det er mange fartøy som fiskar om lag det same som den tildelte fartøykvoten.



Figur 3-8 Kvoteutnytting av opphavlege, garanterte fartøykvotar blant fartøy under 11 meter heimslengd i fisket etter torsk nord for 62 grader nord i 2012. Kjelde: Fiskeridirektoratet

I 2013 fekk konvensjonelle kystfartøy med heimslengd under 11 meter ei overregulering på 40 prosent ved starten av året. I august vart overreguleringa auka til 300 prosent då det viste seg at fartøygruppa samla sett ikkje klarte å fiske gruppekvoten.

I 2014 starta reguleringsåret med at fartøy med rett til å delta og med største lengd under 11 meter kan fiske torsk utan kvoteavgrensing, men med ein garantert kvote for dei enkelte storleiksgruppene.

3.4 Lønnsemd

3.4.1 Lønnsemdsundersøking

Fiskeridirektoratet undersøker kvart år lønnsemda i fiskeflåten. Undersøkinga teiknar eit bilde av kva avkastning næringsutøvarane får av investert kapital og arbeidskraft.

Lønnsemdsundersøkinga kartlegg fartøy som har ei fangstinntekt over ei viss grense.² Undersøkinga kan såleis innehalde fartøy som ikkje er med i lukka gruppe, men som har levert fangst over fangstinntektskravet, og samstundes sjå bort frå fartøy i lukka gruppe som ikkje har levert nok fangst til å nå fangstinntektskravet. Dermed kan ikkje lønnsemdstala direkte samanliknast med statistikken som er presentert tidlegare i kapittel 3. Likevel kan tala gje eit godt bilde sidan det er fartøy som er med i lukka gruppe som har det beste høvet til auka driftstid og fangstinntekter, og dei vil såleis vere sterkt representert i utvalet til lønnsemdsundersøkinga.

Det er tidligere vist at pris og kvotar kan variere mykje frå år til år. Dette påverkar lønnsemda, og i tabellane under ser vi tydelege svingingar i tala.

To mykje brukte mål for lønnsemd i ei verksemd er driftsmargin³, som seier kor mykje verksemda får att av kvar omsett krone, og totalkapitalrentabilitet⁴ som seier kor stor avkastning ein får av den investerte kapitalen (eigenkapital og lån).

² Tidlegare var det krav til talet på driftsdøgn blant fartøy som var med i undersøkinga. Frå 2009 er det sett krav om fangstinntekt for fartøy som blir omfatta av lønnsemdsundersøkinga. For 2012 var fangstinntektskravet sett til 447 000 kr for fartøy under 10 meter, og 744 000 kr for fartøy mellom 10 og 11 meter.

³ Driftsmargin i % = (Driftsresultat x 100) / Sum driftsinntekter

⁴ Totalkapitalrentabilitet i % = (Driftsresultat + finansinntekter) x 100 / Gjennomsnittleg totalkapital

Tabell 3-5 Driftsmargin for utvalde fartøygrupper 2007-2012. Gjennomsnitt per fartøy. Kjelde: Fiskeridirektoratet.

	Fartøygrupper	Driftsmargin					
		prosent					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
001	Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter heimslengd	4,90	4,90	-0,10	-0,70	6,2	3,9
002	Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 meter heimslengd	10,9	6,8	6,0	7,80	6,6	9,8
003	Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 meter heimslengd	13,2	7,2	5,5	6,50	8,0	7,3
004	Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 meter heimslengd og over	9,7	8,5	15,4	3,50	10,1	5,3
009	Kystnotfartøy under 11 meter heimslengd	-3	2	16,8	-1,5	14,1	12,5
010	Kystnotfartøy 11-21,35 meter heimslengd	8,4	14	31,8	12,8	18,5	16,1
011	Kystnotfartøy inkl. ringnotsnurparar utan konsesjon (SUK-gruppa) 21,36 meter heimslengd og over	13,1	15,2	10,7	14,5	21,2	15,1

Tabellen 3.5 viser driftsmargin for utvalde fartøygrupper for åra 2007 til 2012.

Samanlikna med dei andre fartøygruppene i same fiskeri har fartøy under 11 meter heimslengd lågare driftsmargin enn fartøy over 11 meter i heile perioden. Ei årsak til at dei største fartøya har betre driftsmargin kan vere auka kvotegrnlag gjennom tilgang til strukturkvoteordning. Dei minste gruppene kan i tillegg vere spesielt sårbare på grunn av mindre mobilitet og at ein stor del av fisket er basert på torsk.

Dette var nok særleg tydeleg vintrane 2009 og 2010. Som ein følgje av finanskrisa i 2008 gjekk etterspørselen ned i viktige eksportmarknader, og 2009-sesongen starta med ein kraftig nedgang i minsteprisen på torsk, ein nedgang som fall saman med vintersesongen. Minsteprisen på torsk vart senka i fleire rundar dei første månadene i 2009, men framleis var det mange fiskekjøparar som stoppa eller avgrensa mottaket av fisk. Seinare i 2009 vart det mindre vanskeleg å levere torsk, og større fartøy fekk fiska sine attverande kvotar der torsken var tilgjengeleg, noko som var vanskeleg for dei mindre fartøya. Dette førde til at gruppa under 11 meter fekk fiska relativt mindre av dei store totalkvotane av torsk i 2009. Dette er nok også ein hovudgrunn til at fartøygruppa hadde negativ driftsmargin i 2009 og 2010.

Negativ driftsmargin i 2009 og 2010 må nødvendigvis gje negativ avkastning på totalkapitalrentabiliteten, som vist i tabell 3.6. Men dette var spesielt krevjande år for den minste kystflåten. Ser vi bort frå desse åra vil vi sjå at dei minste fartøygruppene har høgare totalkapitalrentabilitet enn dei største fartøygruppene.

Tabell 3-6 Totalkapitalrentabilitet for utvalde fartøygrupper 2007-2012. Gjennomsnitt per fartøy. Kjelde: Fiskeridirektoratet.

	Fartøygrupper	Totalkapitalrentabilitet					
		prosent					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
001	Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter heimslengd	6,1	6,3	0,3	-0,5	5,5	3,6
002	Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 meter heimslengd	11,7	6,8	4,7	4,9	4,7	6,8
003	Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 meter heimslengd	12,2	4,7	3,6	3,2	3,9	3,2
004	Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 meter heimslengd og over	5,3	4,0	9,9	2,9	4,0	2,5
009	Kystnotfartøy under 11 meter heimslengd	-3,4	2,1	15,8	-0,9	13,7	3,6
010	Kystnotfartøy 11-21,35 meter heimslengd	4,0	6,7	20,4	4,9	12,8	7,5
011	Kystnotfartøy inkl. ringnotsnurparar utan konsesjon (SUK-gruppa) 21,36 meter heimslengd og over	4,9	5,4	4,4	4,1	5,8	4,5

Auka strukturering kan også vere med på å forklare kvifor totalkapitalrentabiliteten blant dei største fartøya er lågare enn for dei minste fartøygruppene. Strukturering kan ha positiv innverknad på driftsinntektene og driftsmarginen for dei største fartøygruppene, men representerer samstundes ein vesentleg kostnad. Med høge finanskostnader får ein lågare vekst i totalkapitalrentabiliteten, trass i auka driftsresultat for dei same fartøygruppene. Dette er likevel som ein kan vente sidan enkeltfartøya har betalt struktureringa sjølve. Kjøp av strukturkvote er ein eingangskostnad som vil vere nedbetalt etter nokre år. Deretter kan ein rekne med at totalkapitalrentabiliteten blir høgare.

Tabell 3-7 Eigenkapital og gjeld for utvalde fartøygrupper 2011 og 2012. Gjennomsnitt per fartøy. Kjelde: Fiskeridirektoratet

	Fartøygrupper	Eigenkapital		Sum total gjeld		Eigenkapital-grad		Gjeldsgrad	
		kroner		kroner					
		2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
001	Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter heimslengd	543000	405900	738000	848900	0,42	0,32	1,36	2,09
002	Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 meter heimslengd	888800	1297000	3147400	3154700	0,22	0,29	3,54	2,43
003	Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 meter heimslengd	375100	1798400	11773500	14376200	0,03	0,11	31,39	7,99
004	Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 meter heimslengd og over	4444200	4844800	34244700	30909000	0,11	0,14	7,71	6,38
009	Kystnotfartøy under 11 meter heimslengd	180400	5353100	1297000	1189300	0,12	0,82	7,19	0,22
010	Kystnotfartøy 11-21,35 meter heimslengd	1554500	2743600	8187200	11733100	0,16	0,19	5,27	4,28
011	Kystnotfartøy inkl. ringnotsnurparar utan konsesjon (SUK-gruppa) 21,36 meter heimslengd og over	13550800	27436000	62386400	61125000	0,18	0,31	4,60	2,23

Tabell 3.7 viser forholdet mellom eigenkapital og gjeld for fartøygruppene i åra 2011 og 2012. Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter har ein låg eigenkapitalandel, men han er noko høgre enn gjennomsnittet for alle fartøygruppene. Gjeldsgraden viser kor stor gjelda er i høve til eigenkapitalen og er eit uttrykk for kor godt ei verksemd er rusta til å tole tap før det går utover pliktene til lånegjevare.

Gjeldsgraden til konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter er over 1 (fartøyet har meir gjeld enn eigenkapital), men likevel lågare enn hos dei andre gruppene. Dette kan igjen vere eit resultat av at større fartøygrupper har høgre lån fordi dei har strukturert.

3.4.2 Nofimas rapport om lønnsemd

På oppdrag frå Fiskeri- og kystdepartementet har Nofima utarbeidd ein rapport om lønnsemda for fartøy under 11 meter, avgrensa til lukka gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N⁵.

Rapporten frå Nofima beskriv generelle forhold i fartøygruppa og vurderer lønnsemda. Nofima vil seie noko om potensialet for avkastning for fartøy med høg aktivitet, og har difor i ein kvalitativ analyse kartlagt 17 av dei mest aktive fartøya mellom dei som er med i lønnsemdsundersøkinga. Desse fartøya har ei vesentleg høgre avkastning enn gjennomsnittet. Dette kan tyde på eit potensial i fangstgrunnlaget under visse føresetnader. Det viser også at ikkje alle fartøy har ei økonomisk optimal drift i dag eller utnyttar høvet til fangst fullt ut.

Rapporten peiker også på fleire forhold med den minste fartøygruppa som kan vere med på å forklare dei låge lønnsemdstala som går fram av analysen. Mellom anna kan eigarane vere i ein situasjon der dei ikkje har behov for å prioritere å gå med overskot, eller at dei ikkje har planlagt store nyinvesteringar som krev at ein byggjer opp eigenkapital (og dermed tar ut lønn i staden). Rapporten viser også til at det er stor usikkerheit bak tala; det er vanskeleg å vurdere korleis fartøyeigarar måler arbeidsmengd og arbeidsgodtgjersle. Kapitalmålet skaper også usikkerheit, då fleire fartøy har gjeve opp tilnærma null i bokførte verdiar. Dette kan komme av at det er nytta ein avskrivingsprofil som ikkje er teoretisk rett.

⁵ Nofima Rapport 13/2013: Lønnsomhet i fartøygruppen under 11 meter

4 Tidlegare ordningar for flåten under 11 (13) meter

4.1 Kondemnering gjennom strukturfondet

Fartøygruppa med heimslengd under 11 (13) meter hadde i perioden 2003-2008 tilgang til ei kondemneringsordning. Målet med kondemneringsordninga var å vere eit strukturingsalternativ for dei minste fartøya i kystflåten, og omfatta også fartøy med heimslengd mellom 11 og 15 meter (13-15 meter for kystmakrell) inntil denne gruppa fekk tilgang til strukturkvoteordning frå 2008. Det vart oppretta eit strukturfond for å sikre stabil tilgang på midlar til kondemnering. Strukturfondet vart finansiert delvis av ei strukturavgift på all førstehandsomsetning av fisk, og delvis av midlar over statsbudsjettet.

I 2009 evaluerte Fiskeri- og kystdepartementet kondemneringsordninga og strukturfondet. Evalueringa viste at kondemneringa hadde ført til betre lønnsemd, men auken var ikkje like stor som i grupper med tilgang til ei strukturkvoteordning. Evalueringa viste også at etterspørselen etter kondemneringsmidlar gjekk kraftig ned i løpet av perioden, og at det difor ikkje var grunnlag for å foreslå ein ny runde med offentleg finansiert kondemneringsordning.

4.2 Samfiske

Frå 2010 vart det sett i gang ei mellombels samfiskeordning for fartøy under 11 meter i fisket etter torsk nord for 62° N. Ordninga opnar for at det på bestemte vilkår kan gjevast løyve til at eit fartøy fiskar eit anna fartøy sin kvote i eitt år. Ordninga har blitt vidareført mellombels i alle følgjande år.

Samfiskeordninga inneber at eit fartøy kan fiske heile eller deler av ein kvote som er tildelt eit anna fartøy. Det andre fartøyet har ikkje rett til å drive fiske så lenge samfisket føregår. Det er berre fartøy i lukka gruppe med heimslengd under 11 meter som kan delta i samfiskeordninga, og fartøy som skal delta i eit samfiskelag, må melde dette til Fiskeridirektoratet.

Målet med ordninga har vore å få til ei sikrare gjennomføring av fisket for fartøya i den minste gruppa ved å auke kvotegrunnlaget for det enkelte fartøy og slik leggje til rette for auka bemanning. Dette skal gjere drifta av fartøyet sikrare, og auke lønnsmda for fiskar og fartøyeigar.

I tabellen nedanfor ser vi ei fylkesvis oversikt over fartøy som har nytta seg av samfiskeordninga for torsk, hyse og sei nord for 62° N i åra 2011-2013.

Tabell 4-1 Fylkesvis oversikt over bruken av samfiskeordninga 2011-2013. Kjelde: Fiskeridirektoratet

FYLKESNAMN	2011		2012				2013			
	Unike registreringsmerker	Deltakar-løyve totalt	Unike registrering smerker	Deltakar-løyve totalt	Endring i reg.merker frå 2011	Endring i deltakar-løyve frå 2011	Unike registreringsmerker	Deltakar-løyve totalt	Endring i reg.merker frå 2012	Endring i deltakar-løyve frå 2012
Finnmark	67	69	84	84	25,37 %	21,74 %	94	92	11,90 %	9,52 %
Troms	64	66	80	83	25,00 %	25,76 %	80	81	0,00 %	-2,41 %
Nordland	83	91	93	103	12,05 %	13,19 %	97	104	4,30 %	0,97 %
Nord-Trøndelag	4	4	4	4	0,00 %	0,00 %	7	7	75,00 %	75,00 %
Sør-Trøndelag	19	27	19	25	0,00 %	-7,41 %	11	13	-42,11 %	-48,00 %
Møre og Romsdal	3	6	4	7	33,33 %	16,67 %	3	5	-25,00 %	-28,57 %
Hordaland	2	4	1	1	-50,00 %	-75,00 %	2	4	100,00 %	300,00 %
Totalt	242	267	285	307	17,77 %	14,98 %	294	306	3,16 %	-0,33 %

Som tabellen viser, var det i 2011 242 fartøy som nytta seg av samfiskeordninga, det vil seie 121 samfiskelag. Talet stig noko fram mot 2013, men kan seiast å vere relativt stabilt. Dette tyder på at dei fartøya som ønskjer å nytte ordninga allereie gjer det.

5 Erfaringar frå fartøygruppa 11 (13)-15 meter

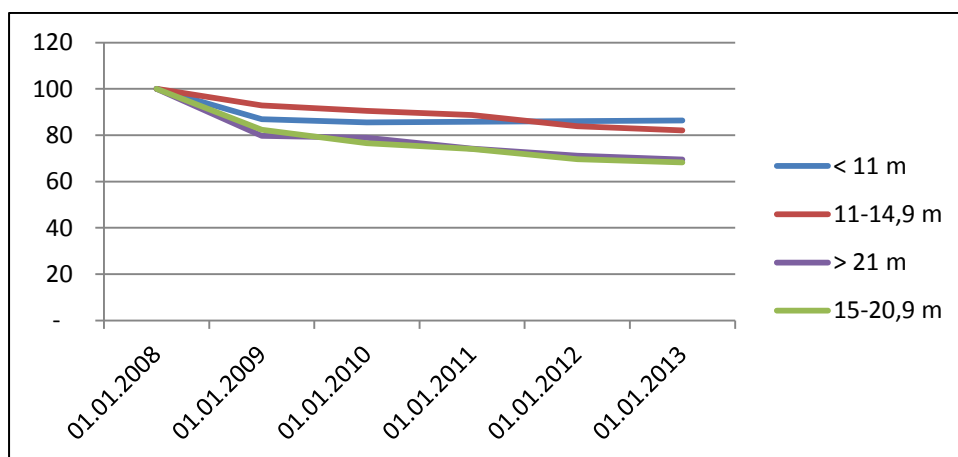
Fartøygruppa med heimslengd mellom 11 (13) og 15 meter fekk tilgang til strukturkvoteordning frå 1. januar 2008. Før dette var gruppa omfatta av kondemneringsordninga. Men kondemneringsordninga hadde liten verknad for denne gruppa då det berre var nokre få fartøy som vart tatt ut.

Tabell 5-1 Talet på deltakar-løyve og kvotegrunnlaget fordelt på ordinære kvotar og strukturkvotar for fartøy med heimslengd 11 (13)-15 meter, per 13. desember 2013. Kjelde: Fiskeridirektoratet

	Gyldige deltakaradg.	Ordinære kvotar	Strukturkvotar	Kvotegrunnlag	Struktureringsgrad
Torsk, nord	430	1 816,2	636,9	2 453,1	26 %
Torsk, sør	23	25,1	2,4	27,5	9 %
Makrell, not og garn/snøre	74	180,1	49,2	229,3	21 %
Norsk vårgytande sild	97	676,8	188,2	864,9	22 %
Sild, sør	19	141,0	22,4	163,4	14 %
Totalt	643	2 839	899	3 738	24 %

Tabell 5.1 gjev eit bilde av kor mykje strukturkvoteordningane er blitt nytta i fartøygruppa 11 (13)-15 meter. Tabellen viser at det i desember 2013 var 643 gyldige deltakar-løyve i gruppa. 430 av desse var i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 ° N. Ser vi nærare på denne gruppa finn vi at 168 av fartøya i gruppa har strukturert. Det utgjer 39 prosent, og av dei har 132 ein struktureringsgrad (kor stor del av kvotefaktorane som er tildelt som strukturkvotar) på under 50 prosent.

Figur 5.2 viser reduksjonen i talet på fartøy blant konvensjonelle kystfartøy i perioden då fartøy med heimslengd mellom 11 og 15 meter har hatt tilgang til strukturkvoteordning. Talet på fartøy har gått ned i perioden i alle grupper, også i gruppa som ikkje har tilgang til strukturkvoteordning, særleg på grunn av kondemneringsordninga som verka i første del av denne perioden. Størst relativ nedgang har det vore i gruppene med dei største fartøya. For fartøy med heimslengd under 11 meter har reduksjonen vore forholdsvis minst - 14 prosent. Fartøy med heimslengd 11-15 meter har hatt ein reduksjon på 18 prosent, eller 102 fartøy.



Figur 5-1 Indeksert utvikling i talet på fartøy med rett til å delta i konvensjonell kyst (desember 2007- desember 2012). Kjelde: Fiskeridirektoratet

6 Oppsummering og forslag

6.1 Behovet for strukturverkemiddel i gruppa

Majoriteten av fartøy under 11 meter har torsk som ein sentral del av driftsgrunnlaget sitt. Torskekvoten har stege kraftig dei siste åra, og dette har vore med og styrka fangstgrunnlaget for desse fartøya betrakteleg. Bli det innført ei strukturkvoteordning vil overreguleringa truleg måtte reduserast eller bli heilt fjerna, avhengig av kor raskt struktureringa faktisk kjem og kor kraftig ho blir. Redusert overregulering vil føre til at fartøy som ikkje går inn for strukturtiltak, blir negativt påverka som følgje av strukturordningane. Dette vert likevel noke kompensert gjennom avkortinga.

Det kan verke ulogisk å vurdere å innføre ei strukturkvoteordning for fartøy med heimslengd under 11 meter i eit år der dei aller fleste fartøya i gruppa kunne starte året utan kvoteavgrensingar fram til midten av mars. Men strukturkvoteordning er ei ordning med eit vidare tidsperspektiv. Ved å bruke strukturkvoterordninga kjem fartøyet i posisjon til årleg tildeling av høgre kvote, innanfor ordninga sine ytre rammer. Dette kan igjen gje fartøyeigaren betre grunnlag for å investere og satse i fiskeriet, enn det meir usikre grunnlaget som ligg i ei overregulering. Og som figur 3.2

viste: Storleiken på fiskebestandane og dermed storleiken på totalkvotane vil svinge; fritt fiske er ikkje eit reguleringsprinsipp, men ei praktisk ordning som kan veljast når tilhøva tillèt det.

Graden av strukturering innanfor dei lovlege kvotetaka blir normalt styrt av tilbod og etterspørsel, og etterspørselen vil igjen langt på veg vere styrt av pris- og marknadssituasjonen. Så lenge det er god lønnsemd i fiskeria vil ikkje så mange ønskje eller trenge ein måte å kome seg ut av næringa på. Men ulike former for strukturtiltak må gjennomførast i periodar eller vere eit ståande tilbod. Grunnen til det er at auka produktivitet på grunn av betre reiskapar, fartøy og kompetanse er ei vedvarande og ønskt utvikling for å sikre ei best mogleg utnytting av samfunnet sine ressursar.

Ifølgje lønnssemdundersøkinga til Fiskeridirektoratet er lønnssemda for dei konvensjonelle kystfartøya under 11 meter generelt svakare enn for dei andre fartøygruppene. Fartøygruppa er samstundes breidt samansett med mange ulike driftstilpassingar og varierende aktivitet. Dei gjennomsnittlege tala for lønnsemd gjev difor ikkje nødvendigvis eit fullgodt bilede av situasjonen. Nofima konkluderer i sin rapport om lønnsemd⁶ med at dagens fangstgrunnlag kan vere ein god basis for lønnsam drift, og at det truleg er mange fartøy i dag som ikkje drifrar økonomisk optimalt.

Fartøygruppa under 11 meter (13 meter for kystmakrell) er den desidert største gruppa når det gjeld talet på fartøy. Gruppa er difor viktig for busetting, aktivitet og arbeidsplassar langs kysten.

Som nemnt tidlegare er den minste fartøygruppa ekstra sårbar. Ved svikt i torskebestanden eller i torskeprisane har gruppa vanskar for å kompensere dette med auka innsats i andre fiskeri. Gruppa hadde difor store utfordringar som følgje av finansuroa i 2009 og 2010. Dette ser vi tydeleg i lønnssemdstala for den minste flåten for desse åra.

Andre viktige utfordringar knytt til lønnssemd er rekruttering og fornying. Dersom reallønna i fiskeria går ned får fiskerinæringa problem med å halde på og rekruttere arbeidskraft, spesielt i periodar der andre næringar treng arbeidskraft og kan betale meir for ho. God lønnssemd er også nødvendig for at investeringar i nye fartøy og i nytt utstyr skal kunne forsvarast.

⁶ Nofima Rapport 13/2013: Lønnsomhet i fartøygruppen under 11 meter

Om fartøygruppa får høve til å auke driftsgrunnlaget sitt vil det skape grunnlag for både fornying av fartøy og betre inntekt eigar og mannskap. Betre lønnsemd vil også gjere næringa meir attraktiv for unge fiskarar.

Departementet konkluderer etter dette med at det er grunn til å innføre eit strukturverkemiddel for gruppa.

6.2 Vurdering av verkemiddel

6.2.1 Kondemneringsordning

Felles for kondemneringsordninga og strukturvoteordninga er at begge medverkar til reell reduksjon i kapasiteten og til at lønnsenda kan auke for dei gruppene som ordningane gjeld for. Likevel er innretninga på dei to ordningane ulik i dag. Vi kan seie at kondemneringsordninga først og fremst er retta mot dei minst effektive fartøya som vil ut, medan strukturvoteordninga er retta mot dei mest effektive som ønskjer å satse.

I kondemneringsordninga har aktørar som kan auke produktiviteten ikkje høve til å gjere det gjennom oppkjøp. På grunn av effektivitetstapet som dette representerer er prisen lågare i eit fiske dersom ein nyttar kondemnering som strukturverkemiddel i staden for strukturvoteordning. I ei strukturvoteordning vil graden av strukturering bli styrt av tilbod og etterspørsel innanfor dei avgrensingar som måtte vere fastsett, som til dømes kvotetak, distriktsbindingar, tidsavgrensingar, osv., sjølv om desse avgrensingane kan føre til ein viss økonomisk ineffektivitet.

Med ei kondemneringsordning følgjer behov for anten å løyve statlege midlar som går ut over andre tiltak, eller på ny å innføre ei avgift for heile eller deler av fiskeflåten, alternativt ein kombinasjon av desse to.

Det var mot slutten av verketida til kondemneringsordninga låg etterspørsel etter kondemneringstilskot, og det stod att restmidlar etter ein siste ekstra utlysingsrunde i 2009. Dette tyder på at kondemneringsordninga hadde tatt ut den kapasiteten i flåten som ordninga hadde potensial til å klare. Det er ingen grunn til å tru at denne situasjonen har endra seg så kort tid etterpå, og kondemneringsordning kan difor ikkje seiast å vere eit reelt alternativ.

6.2.2 Strukturkvoteordning

Ei strukturkvoteordning er retta mot dei som ønskjer å satse på fisket, og vil treffe langt betre når det gjeld å auke kvotegrunnlaget til dei som treng det mest. I ei slik ordning vil graden av strukturering, som tidlegare nemnt, bli styrt av tilbod og etterspørsel innanfor dei avgrensingane som måtte gjelde.

Strukturkvoteordninga lever også opp til prinsippet “user pays user gains”, sidan kostnad og gevinst (bortsett frå avkortinga) blir tatt direkte av aktørane som nyttar seg av dette høvet til å auke kvoten, i motsetnad til ved kondemneringsordninga, der halvparten av midlane vart tilført over statsbudsjettet og den andre halvparten av ei strukturavgift som heile fiskeflåten var med på å betale.

Ei strukturkvoteordning er frivillig. Dersom ein vel å gå ut av fisket i lukka gruppe ved å selje, kan ein likevel etablere seg på nytt i open gruppe.

6.2.3 Samfiske

Samfiskeordninga vart innført for å betre lønnsmda og sikkerheita for dei minste fartøya, spesielt i ein sesong prega av reduserte prisar samanlikna med året før. Ordningar som tillèt at eit fartøy fiskar kvoten til eit anna fartøy vil truleg medverke til å auke lønnsmda, då det er mogleg å redusere kostnadene ved fangst av eit gitt kvantum ved å bruke færre fartøy. Det kan såleis tenkast at det er mogleg å innføre ei slik ordning permanent.

Likevel er det fleire grunnar som tilseier at ordningar som på denne måten tillèt at eit fartøy fiskar kvoten til eit anna fartøy ikkje utan vidare bør innførast permanent, og særleg ikkje før strukturen i gruppa er utvikla så langt at kvoteutnyttinga er rimeleg lik. I motsett fall vil det vere vanskeleg å unngå at enkelte går over til å hente inntekt ved å vere ein passiv ”kvoteutleigar”. For å unngå det, stiller samfiskeordninga eit aktivitetskrav til fartøy og eigarar som skal delta i eit samfiskelag. Men dette inneber faste kostnader for fartøyeigar og kostnader for forvaltninga som må undersøkje om fartøya oppfyller krava. Ei strukturordning vil løyse dette problemet ved permanent å tilføre fartøy eit større driftsgrunnlag og ved permanent å fjerne frå fisket fartøy som gjev frå seg kvotane. Kondemneringskravet for fartøy som blir tatt ut av fisket er også eit reelt bidrag til å få ned overkapasiteten i fiskeria. Ordningar som tillèt mellombels å utveksle kvotar har ingen permanent strukturverknad, og ein bør vere varsam med slike ordningar i grupper med strukturell overkapasitet.

Prinsipielt kan ei strukturkvoteordning og ei samfiskeordning (eller liknande ordningar for mellombels/periodisk utveksling av kvote) likevel eksistere side om side. Men konsekvensane av ordningane må avstemmast mot kvarandre.

6.3 Forslag

Vi foreslår å innføre ei strukturkvoteordning for fartøy med heimslengd under 11 meter (13 meter for kystmakrell). Fleire ulike kvotetak kan vere aktuelle.

Som illustrasjon kan ein trekke fram den nest minste kystfartøygruppa. Fartøygruppa med heimslengd mellom 11 og 15 meter kunne fram til juni 2013 tildelast strukturkvotar inntil to gonger fartøyet sin eigen kvote, anten i pelagisk sektor eller i torskesektoren (sokalla 2+1). Frå juni 2013 vart taket heva til tre gonger fartøyet sin grunnkvote innanfor ein av sektorane (3 + 1), eller to gonger fartøyet sin grunnkvote, både i torskesektoren og i pelagisk sektor (2 + 2).

- Til dømes vil eit kvotetak på 2+1 gi fartøyet moglegheit til å strukturere inntil to gonger fartøyet sin eigen grunnkvote, anten i pelagisk sektor eller i torskesektoren, og samstundes delta i den andre sektoren sjølv om det ikkje vert høve til å strukturere i denne.
- Eit kvotetak på 3+0 vil gi fartøyet moglegheit til å strukturere inntil tre gonger sin eigen kvote i ein av sektorane, altså ei spesialisering innan ein av sektorane, dersom fartøyet ikkje deltek i den andre sektoren.
- Eit kvotetak på 2+2 vil gi fartøyet moglegheit til å strukturere inntil to gonger fartøyet sin eigen grunnkvote, både i pelagisk sektor og i torskesektoren.
- Eit kvotetak på 3+1 vil gi fartøyet moglegheit til å strukturere inntil tre gonger fartøyet sin grunnkvote innan ein av sektorane og samstundes delta i den andre sektoren.

Ein kan også leggje opp til ein modell kor fartøya kan velje mellom ulike kvotetak, det vil seie til dømes anten mellom 2+1 eller 3+0, eller mellom 2+2 eller 3+1 .

Dei ulike alternativa kan ha ulike effektar. Høgare kvotetak vil kunne innebere ei raskare struktureringstakt. Struktureringstakta kan ha betyding for kor raskt fordeling mellom ulike geografisk områder kan verte endra, og for kor raskt effektivitetsgevinst kan tas ut. Valfridom mellom ulike alternativ kan gje auka fleksibilitet for fartøyeigarane.

Tabell 3.1 visar at dersom ein vel en 3+0 modell, vil det vere 80 fartøy som ikkje vil kunne strukturere utan at desse må tilpasse seg på førehand på eit eller anna vis fordi dei i dag deltek i begge sektorane.

Det er ikkje mogleg å sjå på førehand kor mange fartøy som vil gå ut av fisket på bakgrunn av val av kvotetak. Det er ikkje nødvendigvis eit ein til ein forhold mellom talet på fartøy som blir teken ut av fisket og kvotetaket. Ulike kvotegrunnlag på dei ulike fartøya i gruppa gjer at til dømes eit kvotetak på 3, vil føre til at det vil kunne bli tatt ut meir enn to fartøy, da kvotegrunnlaget på dei uttekne fartøya kan vere mindre enn kvotegrunnlaget på det gjenverande fartøyet. Denne effekten oppstår fordi kvotetaket er ein funksjon av kvotegrunnlaget på det gjenverande fartøyet. Avkortinga bidreg og til denne effekten.

Vi ber særleg om høyringsinstansane sitt syn på kva kvotetaket bør vere.

Ei strukturkvoteordning for fartøy med heimslengd under 11 (13 meter for kystmakrell) bør elles innehalde dei same vilkår og avgrensingar som strukturkvoteordninga for resten av kystfiskeflåten. Hovudvilkåra for å få tildelt strukturkvote er at eit fartøy blir kondemnert og alle løyve knytt til dette blir oppgjevne. Når vilkåret er oppfylt, kan eit anna fartøy i same lengdegruppe få tildelt strukturkvote i dei aktuelle fiskeria. Strukturkvoten tilsvarar kvoten til det fartøyet som er tatt ut, avkorta med 20 prosent. Avkortinga går tilbake til reguleringsgruppa og blir fordelt på alle attverande fartøy i denne gruppa. Strukturkvote blir tildelt for eitt år om gongen, og kan tildelast i inntil 20 år.

7 Konsekvensar

7.1 Økonomiske og administrative konsekvensar

I følge samfunnsøkonomisk teori vil strukturkvoteordningar føre til ei velferdsforbetring fordi dei som har høgst betalingsvilje får auka sin kvotetilgang. Føreset vi at dei som har høgst betalingsvilje er dei mest effektive aktørane, vil dette føre til effektivisering i flåten. Dermed vil den minst effektive delen av flåten bli kjøpt ut og den mest effektive delen vil bli igjen.

Avkortinga på 20 prosent betyr likevel at dei i gruppa som ikkje sjølv deltar i struktureringa, også nyt godt av ein viss struktureringsgevinst.

Det er vanskeleg å vurdere kor mange fartøy som vil gå ut av fisket gjennom strukturkvoteordninga. Struktureringstakten vil som sagt henge saman med tilbod og etterspørsel.

Kvotetaka påverkar både kor mange kvotar som kan samlast på eitt fartøy og kor mange fartøy som går ut av fisket som følgje av strukturkvoteordninga. Så vel avkortinga, det tilhøvet at uttak av eitt fartøy kan gje grunnlag for tildeling av strukturkvote til fleire som det tilhøvet at kvotetaket er ein funksjon av grunnkvoten til det fartøyet som blir tildelt strukturkvote, betyr at det ikkje er noko ein-til-ein forhold mellom kvotetaket og kor mange fartøy som går ut av fisket. Slik vil talet på tildelte strukturkvotar avvike frå talet på fartøy som går ut.

7.2 Distrikts- og regionalpolitiske konsekvensar

Sjølv om det er vanskelig å talfeste kor mange fartøy som vil bli tekne ut gjennom ei strukturkvoteordning, er det ikkje tvil om at ei strukturkvoteordning vil medverke til at det vert færre fartøy og færre fiskarar. Årsakene til dette er likevel ikkje ordninga i seg sjølv, men dei underliggende effektane som er auka effektivitet og produktivitet i samfunnet generelt. Fiskeflåten kan ikkje auke sin produksjon, og derfor må det bli færre fiskarar og fartøy, og denne reduksjonen må nødvendigvis skje i distrikta langs kysten der fisket pågår. Samtidig vil ei strukturkvoteordning bidra til å sikre framtidig lønnsemd i arbeidsplassane, noko som igjen vil bidra til busetting, sysselsetting og rekruttering.

På mange måtar er det torskefisket som er grunnstammen i kystfisket i Nordland, Troms og Finnmark. I avgrensinga av retten til å delta i torskefisket er det lagt inn ei sokalla fylkesbinding, som inneber at eit fartøy ikkje kan seljast med tanke på vidare drift frå eitt fylke til eit anna. Kravet er at kjøpar og seljar av fartøyet skal ha vore ført i fiskarmanntalet i same fylke dei siste 12 månadene før kjøpet skjer. Det kan gjerast unntak frå dette berre når fartøyet blir kjøpt frå eit anna fylke til Nord-Troms og Finnmark, og ved sal mellom nabofylke der det er naturleg å sjå kjøpar og seljar sine distrikt som eitt område. Formålet med desse reglane er å halde oppe den relative fordelinga av torskefartøya mellom fylka. Fylkesbindinga gjeld også i strukturkvoteordninga, men då slik at det er fartøyet (reiarlaget) si adresse som er avgjerande, ikkje bustaden til reiaren. Om vi ser bort frå at avkortinga på 20 prosent i strukturkvoteordninga går til reguleringsgruppa, skal strukturkvoteordninga på grunn av fylkesbindinga ikkje føre til endringar i den relative kvotefordelinga mellom fylka.

Sjølv om fylkesbindinga i strukturkvoteordninga fører til stabil kvotefordeling mellom fylka, hindrar fylkesbindinga ikkje at det skjer endringar i den relative fordelinga av

kvote og fartøy innanfor eit fylke. Det er difor verken overraskande eller uventa om fordelinga kommunane i mellom endrar seg noko over tid.

7.3 Miljøkonsekvensar

Strukturering i fiskeflåten vil føre til at fiskeressursane kan haustast med færre fartøy og færre samla driftsdøgn. Reduksjon i talet på fartøy vil venteleg innebære mindre utslepp av klima- og miljøgassar som CO₂ og NO_x. Auka lønnsemd for flåten vil også gje høve til ei fornying som kan føre til meir miljøvennleg utforming av skrog og meir effektivt framdriftsmaskineri.

7.4 Konsekvensar for det samiske folket og samisk kultur

Ei strukturkvoteordning for fartøy under 11 meter vil opne for strukturering av fartøy også i samiske strøk. Regjeringen ser det slik at dette vil styrke fisket i disse områdene, som i andre delar av landet. Sametinget har tidligare vært imot ei innføring av ei strukturkvoteordning for fartøygruppa under 11 (13) meter heimslengd.

Spørsmålet om samiske rettigheter til fiske har vore grundig utreda av Kystfiskeutvalget, som blei oppretta etter eit oppmodningsvedtak frå Stortinget.

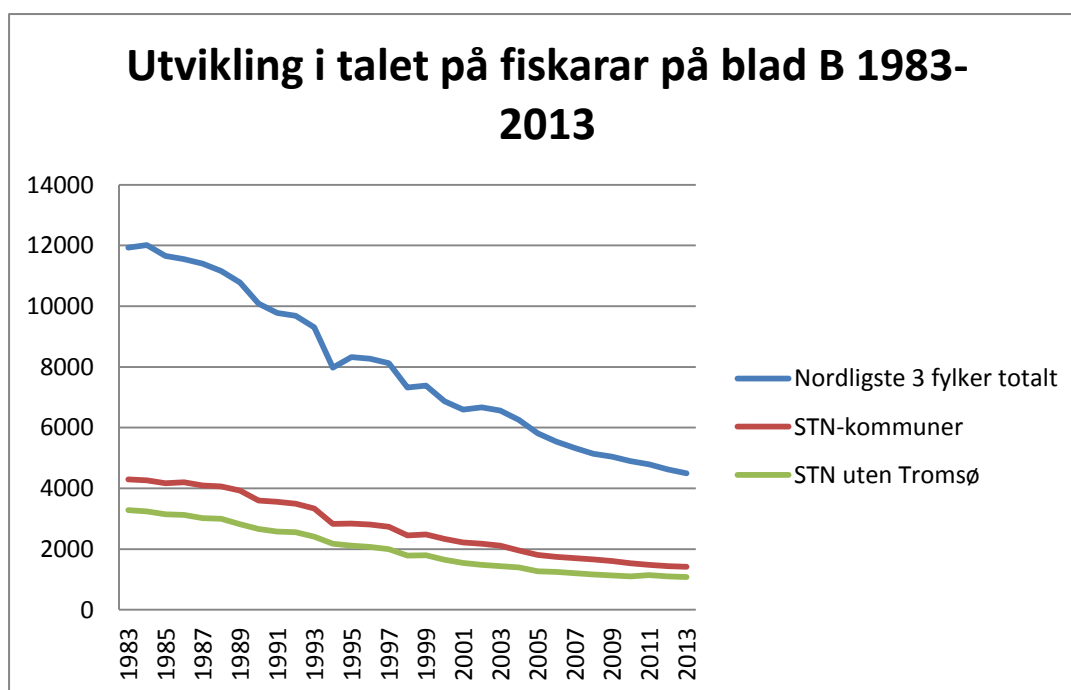
Kystfiskeutvalet for Finnmark la fram si innstilling ”Retten til fiske i havet utenfor Finnmark” (NOU 2008:5) i 2008. Utvalet konkluderer med at folk busette ved fjordane og langs kysten av Finnmark, på grunnlag av historisk bruk og folkeretten, har rett til å fiske i havet utanfor Finnmark til eige forbruk og som næring. Sametinget og Fiskeri- og kystdepartementet slutførte konsultasjonane om innstillinga i juni 2011. Partane var ueinige om tolkinga og forståinga av det rettslege grunnlaget, men vart likevel einige om eit sett tiltak i oppfølginga av Kystfiskeutvalet si innstilling. Tiltaka vart presentert i Prop. 70 L (2011-2012) Endringar i deltakerloven, havressurslova og finnmarksloven (kystfiskeutvalet). Eit av tiltaka er å lovfeste ein rett til fiske av torsk, hyse og sei for alle som bur i Finnmark, Nord-Troms og dei område med sjøsamisk innslag i resten av Troms og Nordland, som eig eit fartøy under 11 meter og er registrerte i fiskarmanntalet. Eit anna tiltak er ei avsetjing av eit tilleggskvantum torsk til open gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei i Finnmark, Nord-Troms og dei område i resten av Troms og Nordland med sjøsamisk innslag.

I det følgjande gjennomgåas utvalte tal for fiskeriaktivitet i sjøsamiske område.

Sidan det manglar ei samla registrering av den samiske befolkninga, er det vanskeleg å lage statistikk om samane som gruppe. Som utgangspunkt for statistikken nyttar vi

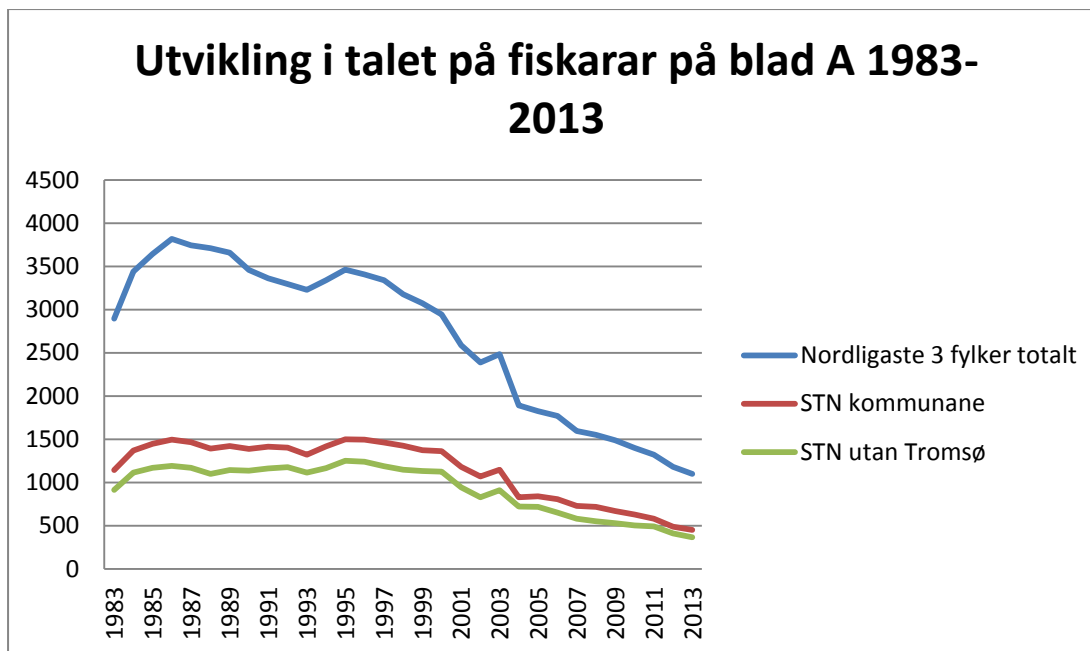
difor det geografiske verkeområdet for det som før heitte Samisk utviklingsfond for sentrale samiske busetjingsområder (SUF), og som frå og med 2009 vart erstatta med Sametinget sine tilskotsordningar til næringsutvikling (STN). Hovudargumentet for å velje dette verkeområdet er at det omfattar lokalsamfunn som Sametinget har definert som samiske, og som Sametinget disponerer særskilde utviklingsverkemidlar til. STN-området omfattar 32 kommunar nord for Saltfjellet, men i nokre kommunar er berre nokon grunnkretsar med. Dette gjeld til dømes Tromsø kommune. Tromsø kommune er derfor skilt ut av statistikken og presentert i tillegg til tal for STN-kommunane.

Figurane 7.1 og 7.2 visar utviklinga i talet på fiskarar frå 1983 til i dag for dei tre nordligaste fylka og STN-området.



Figur 7-1 Talet på fiskarar på blad B 1983-2013. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Som ein kan sjå av figuren, har talet på heiltidsfiskarar i STN-kommunane fylgt same utvikling som resten av Nord-Noreg, men nedgangen har vore svakare, særleg i dei seinaste åra.



Figur 7-2 Talet på fiskarar på blad A 1983-2013. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Også utviklinga i talet på deltidsfiskarar fylg same nedgåande trend som for heiltidsfiskarar, men har vore meir stabilt i STN-kommunane opp gjennom åra.

Figurane 3.1-3.3 viser utviklinga i talet på deltakarløyve i fisket etter torsk nord for 62 grader nord for fartøy under 11 meter frå 2003 til 2013. Dersom ein ser på STN-kommunane, har kommunane i Finnmark ein nedgang på 15 % mot 12 % i heile fylket, i Troms er nedgangen 24 % i STN-kommunane mot 25 % i heile fylket (STN-kommunane utan Tromsø har ein nedgang på 27 %). I Nordland er det ein nedgang på 25 % i STN-kommunane mot 27 % for heile fylket.

Tabell 7.1 under visar delen av merkeregistrerte fartøy under 11 meter i dei tre nordligaste fylka og STN-området for åra 2001-2013. Som tidligare nemnt er det i dei nordligaste fylka vi finn dei fleste fartøya under 11 meter.

Tabell 7-1 Del merkeregistrerte fartøy under 11 meter. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Fartøy under 11 meter	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Finnmark													
Del u/11 fylke	83 %	84 %	81 %	79 %	80 %	80 %	80 %	82 %	81 %	82 %	82 %	84 %	84 %
Del u/11 STN	88 %	88 %	86 %	84 %	85 %	85 %	85 %	86 %	85 %	85 %	86 %	88 %	89 %
Troms													
Del u/11 fylke	87 %	86 %	86 %	83 %	84 %	83 %	83 %	83 %	83 %	82 %	82 %	81 %	81 %
Del u/11 STN	88 %	88 %	88 %	85 %	86 %	85 %	85 %	86 %	86 %	85 %	85 %	84 %	83 %
Del u/11 STN u/Tromsø	89 %	89 %	89 %	86 %	86 %	85 %	86 %	87 %	87 %	87 %	87 %	86 %	84 %
Nordland													
Del u/11 fylke	81 %	78 %	76 %	74 %	74 %	73 %	72 %	74 %	73 %	74 %	74 %	74 %	75 %
Del u/11 STN	87 %	88 %	84 %	78 %	79 %	74 %	76 %	77 %	78 %	82 %	79 %	81 %	81 %

Som tabellen viser, er delen av fartøy som er under 11 meter vore stabilt høg, og noko høgare i STN-områda. Tabellen sir ikkje noko om kor mange fartøy som er i lukka eller open gruppe.

Tabell 7-2 Del av fiskarar over og under 60 år. Kjelde: Fiskeridirektoratet

Fiskarar på blad B		Nordland		Troms		Finnmark	
	Alder	1993	2013	1993	2013	1993	2013
Fylke totalt	U 60	88 %	71 %	92 %	73 %	89 %	74 %
	O 60	12 %	27 %	8 %	27 %	11 %	26 %
STN-kommunanene	U 60	96 %	55 %	93 %	71 %	90 %	76 %
	O 60	4 %	45 %	7 %	29 %	10 %	24 %
STN u/Tromsø	U 60			94 %	71 %		
	O 60			6 %	29 %		

I tabellen over visast delen av fiskarane på blad B som er over og under 60 år i 1993 og 2013. Som tabellen visar, er den delen av fiskarane som er under 60 år, mindre i 2013 enn i 1993. Utviklinga er den same for alle dei tre nordligaste fylka, og litt sterkare i STN-områda. Særleg i Nordland får endringar i STN-området store utslag, men her er det berre snakk om fire STN-kommunar med få fiskarar, så små endringar får store utslag i prosent. Tabellen sir ikkje noko om korleis utviklinga i alderen på fiskarar er i forhold til alderen hjå andre sysselsette i kommunane. Ein større del eldre fiskarar kan peike på behovet for rekruttering til fiskerinæringa.

Dei ulike tabellane over viser at utviklinga i talet på fiskarar, deltakarløyve, fartøysamansetning og alder på fiskarar fylg den same trenden i STN-områda som i dei tre nordligaste fylka elles, om enn noko sterkare.

Dei siste åra er det innført ulike tiltak for å byggje opp under fiskeriaktiviteten i sjøsamiske område. I store delar av Finnmark har modellen for kongekrabbefisket også gjeve gode resultat. Det er difor grunn til å tru at den samla fiskeriaktiviteten i desse områda vil bli mindre negativt påverka gjennom uttak av fartøy som følgje av strukturkvoteordninga enn i andre område, særleg på grunn av kongekrabbefisket og avsetjinga til et tilleggskvantum torsk til open gruppe i STN-området. Ved strukturering i lukka gruppe kan ein konsekvens vere at deltakinga av båtar i open gruppe vil kunne auke, og at dette kan føre til ein dårligare lønnsemd for einskilde i open gruppe. Bruk av strukturkvoteordninga er frivillig, og den bidrar ikkje til å stenge ute andre aktørar som deltar i fisket i lukka gruppe.

Dei positive verknadene av ordninga vil vere dei same i desse områda som i andre.