

Høringsinnspill Kvotemelding

Næringsalliansen og Bergen Næringsråd representerer rundt 3.000 virksomheter med 150.000 ansatte på Vestlandet. Dette inkluderer en rekke bedrifter innen sjømatsektoren. Vestland fylke er den største sjømatregionen i Norge målt etter eksport (2022).

Næringsalliansen/Bergen Næringsråd har følgende innspill til kvotemeldingen

- **Reagerer sterkt på forslag om omfordeling av kvoter mellom grupper som gir større sesongsvingninger og mindre bearbeidingsmuligheter**
 - o **Åpen gruppe fra toppen**
 - o **Overføring fra tradisjonell havgående til liten kyst**

- **Kvotemeldingen opprettholder relativt ensidig fokus på torsk. Det er utfordrende å fullt ut vurdere konsekvensene for pelagisk sektor.**

- **Viktig med et kvotesystem med bred aksept, oppfordrer derfor til:**
 - o **Å legges stor vekt på kompromissforslagene fra Norges Fiskarlag og Fiskebåt**
 - o **Å tilstrebe et kompromiss som kan stå seg over lang tid**

- **Støtter grepet med ID-kvoter og sammenslåing for gruppen under 11m – vanskelig å forstå hvorfor tilsvarende mulighet ikke også gis pelagisk sektor**

- **Legger vekt på en mest mulig åpen og rettferdig omsetning, slik at industrien kan få reell mulighet til å skaffe råstoff**

- **Utvide perioden for leiefartøy ved kontrahering av nybygg**

Næringsalliansen/Bergen Næringsråd oppfordrer til at Stortingets behandling av kvotemeldingen må legge grunnlag for et bredt og langsiktig kompromiss. Tunge investeringer og en næring med store naturlige svingninger, gjør det nødvendig at politikken bidrar til å øke forutsigbarhet og reduserte svingninger. Derfor er dette en politikk som må og bør ligge fast over tid. Det betyr at noe av politikkenes behov for stadige endringer, må legges til side av hensyn til yrkesutøverne og næringens utviklingsmuligheter. Vi oppfordrer derfor til:

- **Å legges stor vekt på kompromissforslagene fra Norges Fiskarlag og Fiskebåt**
- **Å tilstrebe et kompromiss som kan stå seg over lang tid**

Norge har en ressursforvaltning som er anerkjent som en av de fremste i verden, som har sikret langsiktig høsting av naturens overskudd og en næring med en sunn økonomisk stilling. I tillegg er der

bred aksept for de overordnede elementene i regelverket. Det skal derfor være gode grunn for å endre på systemet «If it ain't broke, don't fix it».

Vi vil derfor advare sterkt mot endringer som flytter ressursgrunnlag mellom flåtegrupper. Den borgfreden som oppstod gjennom Finnmarksmodellen er av stor verdi for næringen.

Vi ber derfor komiteen/Stortinget om å fjerne forslagene om:

- **Å ta åpen gruppe fra toppen. Dette er en andel som kun kommer kystfiskere til gode, og med gjeninnføring av trålstigen og overføring fra konvensjonell hav bryter dette med prinsippet om 1/3 hav, 2/3 kyst**
- **Å overføre en andel kvote fra konvensjonell hav til liten kyst. Dette forslaget ser ut til å bygge på en feilaktig oppfatning av at der har skjedd en overføring fra kyst til hav. Dette stemmer ikke så langt vi kan ettergå, og er heller ikke avdekket i Riksrevisjonens gjennomgang av kvotesystemet. Reduksjonen i andel til den minste gruppen i kyst, kan etter vår vurdering ut til å være knyttet til en feil som ble gjort da noen fartøy med større faktisk lengde fikk lov til å ta med seg kvotegrunnlag til en større hjemmelslengde i kyst.**

Disse forslagene bidrar til å forsterke sesongsvingningene i landing av fisk. Landing av store mengder fersk fisk over kort tid (sesong) gjør det vanskelig å etablere en høy andel bearbeiding. Jfr. f.eks. Island som har en mye jevnere råstofftilgang og høyere bearbeidingsgrad. Dette er viktig for å sikre landindustriens rammevilkår.

Likeledes er det viktig at omsetningen foregår på en måte som gjør at industrien har reell mulighet til å konkurrere om råstoff.

Samfiskeordningen ble av Riksrevisjonen beskrevet som en skjult strukturering. Vi registrerer at en nå ønsker å innføre et ID-kvotesystem som i realiteten er en evigvarende strukturering uten avkorting eller tilbakefall under 11m. Slik samfiskeordningen har utviklet seg med en svært høy andel som samfisker med seg selv, mener vi dette er riktig og viktig for forutsigbarhet og utviklingsmuligheter i næringen. I tillegg er dette samfunnsøkonomisk og arbeidsmiljømessig fornuftig fordi det reduserer antall reelt passive fartøy og gjør det mulig å fiske fra sikrere fartøy. Det er imidlertid uforståelig hvorfor denne muligheten ikke også gis til pelagisk sektor. De samme utfordringene ligger her. Vi er av den oppfatning at for fartøy med flere tillatelser, vil dette medføre både urettferdighet og en kompliserende faktor. En vil kunne slå sammen for torsk hyse og sei, men ikke sild og makrell. Dersom en ikke tillater dette, vil en kunne oppleve uheldige utslag, der eiere av fartøy med en pelagisk, eller blandede typer kvoterettigheter, kommer mye dårligere ut av det enn andre.

Det kan se ut som om der er et noe ensidig fokus på torskesektoren nord for 62 breddegrad. Det gjør det vanskelig å overskue effektene for pelagisk sektor. Vi vil ta forbehold om at vi må komme tilbake ved nærmere gjennomlesning.

Avslutningsvis vil vi nevne at vi støtter kontroll med leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg, nybygg og at den videreføres. Vi viser i den forbindelse til Fiskeridirektoratets uttale (2020):

«Fiskeridirektoratet har svært gode erfaringer ved bruk av ordningen når det gjelder havfiskeflåten. Ordningen med bruk av leiefartøy ved kontrahering av nybygg har utvilsomt bidratt til en vesentlig fornyelse av havfiskeflåten - spesielt innenfor ringnotflåten, torsketrålflåten og den konvensjonelle havfiskeflåten - hvor det de siste årene har blitt bygget svært avanserte og moderne fiskefartøy.» Videre sier de: «Muligheten til å benytte leiefartøyordningen i påvente av levering av det kontraherte nybygget - med de driftsbesparelser

BERGEN NÆRINGSRÅD



dette innebærer - har igjen medført at det i dag bygges svært moderne og teknisk avanserte fiskefartøy som både effektiviserer fangstoperasjonen og som er mer miljøvennlige enn tidligere»

I en situasjon med betydelige ambisjoner for grønn omstilling, vil vi imidlertid peke på at tidsbegrensningen i ordningen er for rigid. Når det skal utvikles og bygges nye fartøy med ny teknologi, må der gis mer fleksibilitet i byggetid. Dagens ordning gir lite rom for den usikkerheten og reelle tid det tar å bygge et fartøy med ny teknologi. Konsekvensene av en for smal tidsperiode kan være at prosjektene ikke kan gjennomføres. Vi ber derfor om at det vurderes en noe lengre periode, feks 3 år mot dagens 2.

Med hilsen

Tom-Christer Nilsen
Næringspolitisk leder