



**DET KONGELIGE  
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT**

**Fiskeri- og kystminister Svein Ludvigsen**

**Årsmøte i Sogn og Fjordane Fiskarlag**

**Florø, 7. april 2005**

**En lønnsom kystflåte**

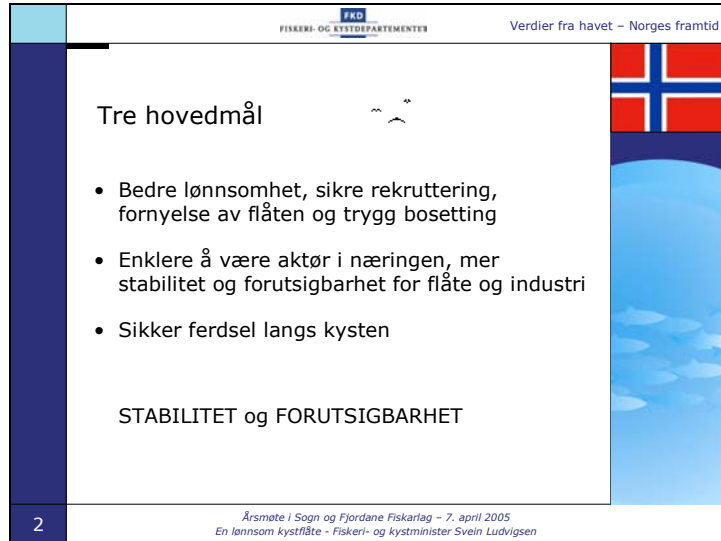
## Lysbilde 1



Dirigent, årsmøtorepresentanter og gjester - kjære forsamling.

Takk for invitasjonen.

## Lysbilde 2



Da jeg begynte som fiskeriminister var ambisjonen å snu pessimisme til optimisme. Jeg er glad vi nå ser mange positive resultater av de tre hovedmål jeg satte meg.

- Bedre lønnsomhet, i alle ledd fra fjord til bord for å sikre rekruttering, fornyelse av flåten og trygg bosetting i bygd og by
- Enklere å være aktør i næringen, mer stabilitet og forutsigbarhet for flåte og industri
- Sikker ferdsel langs kysten

Arbeidet som er lagt ned siden jeg begynte viser at jeg langt på vei har innfridd mine mål, ikke minst fordi Regjeringen har ført en konsekvent linje i fiskeripolitikken.

Lønnsomheten er forbedret, pessimismen er vendt til gryende optimisme i flåte, industri, i oppdrett og i kystsamfunnene. Ressursene er i god stand, vi har fått en mer forenklet forvaltning, kostnader til drift av fartøy er redusert osv. Ungdommen står frem med tro på en fremtid i fiskebåten. Det er mye å glede seg over. Da er det å undre seg over at SV's Åsa Elvik på Fiskebåts årsmøte i januar sier at den utviklingen må vi snu!

Om det blir enda enklere og enda mer lønnsomt å være aktør i fiskerinæringen i årene som kommer vil bare fremtiden vise. Valget i september avgjør det. Jeg er innstilt på å sørge for en politikk som ytterligere bedrer lønnsomheten. I fiskeripolitikken er det klare skiller mellom en H-KRF-V og en AP, SV, SP-regjering.

Jeg konstaterer nemlig at det rød-grønne regjeringsalternativet varsler omfordeling av fisk mellom flåtegruppene, og at regionaliseringen av fiskerettigheter de ønsker å innføre vil svekke det gamle prinsippet om en fiskereid flåte når kommunale ressurselskap skal få kvoter til kortsiktig utleie. Det vil også svekke lønnsomheten for dere som sliter på havet, for ikke bare skal kvotene kuttes med 15%, men dere skal få leie den tilbake ved å betale for det til Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Derfor er høstens valg viktigere enn som så, og valget står mellom en fiskeripolitikk med brei støtte i fiskernes organisasjoner, eller en AP/SV/SP-regjering som har varslet omfattende endringer i fiskeripolitikken, hvorav regionalisering av fiskeressurser og en svekket fiskereid flåte er det klareste skillet mellom de to regjeringsalternativene.

Jeg tilbyr dere STABILITET og FORUTSIGBARHET!  
Dere driver fisket, jeg sørger for rammebetingelsene.

### Lysbilde 3


Først som sist ...

- Stortingsmeldingen "Den blå åker"
- Det er rådende politikk at næringen skal få det nødvendige handlingsrom til å ta egne valg, og ta ansvar for egen utvikling.
- Skille butikk og politikk

3

Årsmøte i Sogn og Fjordane Fiskerilag - 7. april 2005  
En lønnsom kystflåte - Fiskeri- og kystminister Svein Ludvigsen

FISKE- OG KYSTDEPARTEMENTET  
Verdier fra havet - Norges framtid



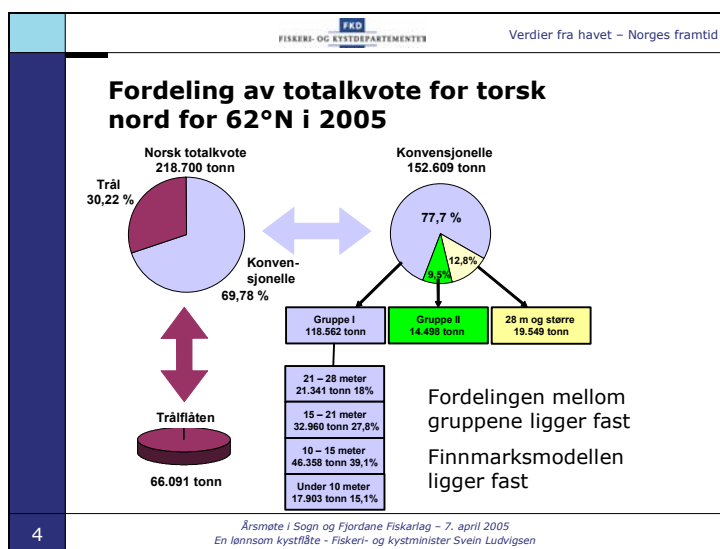
I St.meldingen "Den blå åker" som regjeringen la fram før påske har vi understreket at fiskerinæringen må fokusere langt mer på forbrukeren og markedet, og på lønnsomhet og kompetent og langsiktig kapital.

Et velfungerende politisk system og oppdaterte rammeverk er viktige forutsetninger for god kapitaltilgang til næringen. Det er derfor helt avgjørende at vår forvaltning utformes slik at den fremmer, og ikke hemmer, næringens utvikling.

Derfor må offentlige rammebetingelser være tilpasset den tiden vi lever i, de utfordringene som ligger foran oss og de naturgitte rammebetingelsene. Gode rammebetingelser er den beste form for næringsutvikling.

Men vi må samtidig skille butikk og politikk. Derfor er det ikke opp til en politiker å avgjøre om fisket har en fremtid. Fremtiden ligger i det enkelte rederis og fiskers evne til å drive lønnsom næringsvirksomhet. Det er rådende politikk at næringen skal få det nødvendige handlingsrom til å ta egne valg, og ta ansvar for egen utvikling.

#### Lysbilde 4



Noen forsøker å skape en myte om at jeg bare vil ha store båter. Det er feil, og faktisk har jeg mer enn noen av mine forgjengere i FKD sikret både sjarken og tråleren. Min påstand er at jet er sjarkens beste venn!

Jeg vil nok en gang understreke at kvotefordelingen mellom fartøygruppene og systemet med fartøykvoter ligger fast. "Finnmarksmodellen" virker etter hensikten, og Davids kamp mot Goliat er forbi. Tirsdag denne uken ble det foretatt refordeling av kvotene som bekrefter dette. Fartøy under 10 meter har grunnet strukturtiltakene nå større kvote enn fartøy i gruppen over. Skal tro hvor mange media som fortsatt vil feilinformere om at jeg gjør det motsatte.

Jeg har ikke til hensikt å endre på den vedtatte "Finnmarksmodellen", eller på stabiliteten og forutsigbarhet for investorer og arbeidsplasser. I kontrast til dette står AP's fiskeripolitikk og SV's forslag om å flytte fisk mellom gruppene. Jeg er ikke villig

til å flytte fisk mellom gruppene, men er derimot villig til å flytte fisk mellom kvoteårene.

Jeg vil åpne for mer fleksible løsninger gjennom adgang til å overføre en mindre andel av det enkelte fartøys kvote til neste kvoteår. Siden kystflåten i større grad enn den havgående flåten kan bli påvirket av dårlig vær og dårlig tilgjengelighet, og at kystflåten er mindre mobil enn den havgående flåten, vil endringene i første omgang bare gjelde kystflåten.

Størrelsen på andelen som skal tillates overført må utredes nærmere. Dette innebærer ikke flytting av kvoteåret, noe som er svært komplekst og vil berøre både kvoterådgivningsprosessen og Norges avtalepartnere – men en større fleksibilitet i forhold til kvoteåret.

Det faktum at Sogn og Fjordane er lokalisert sør for 62°N gjør at dere "faller utenfor" de mest omtalte reguleringene, såfremt dere ikke utøver fiske i området nord for 62°N. Det gjør nok at dere med rette føler dere noe forsømt hva angår oppmerksomhet. Men jeg forsøker i alle fall å ta de spesielle interesser dere har på alvor.

Prosessen med breiflabbreguleringen viser at jeg tar hensyn til lokale variasjoner langs kysten. Når garnfisket etter breiflabb ble regulert i egen forskrift i 2003 var reglene strengere enn de er i dag. Etter å ha gått flere runder med næringen har vi i dag et regelverk som jeg tror er til å leve med. Endringene hadde ikke kommet uten deres innspill. Igjen viser Fiskarlagets rolle og innflytelse seg helt nødvendig. Aktiv deltakelse fra dere er derfor nøkkelen til et enklere og mer praktikabelt regelverk.

I kjølvannet av arbeidet med å forbedre og forenkle regelverket for breiflabb ble det opprettet en arbeidsgruppe om "Forvaltningen av fiskeriene i Nordsjøen/Skagerrak"

Arbeidsgruppen skal - i vid forstand - gjennomgå reguleringer og gjennomføring av fiskeriene i Nordsjøen/Skagerrak - både innenfor bunnfisk, skalldyr, industrifisk og pelagisk sektor.

Arbeidsgruppen skal også, i den grad det finnes hensiktsmessig, fungere som rådgivende organ og støttegruppe for fiskeriforvaltningen i samarbeidet med EU om forvaltningen av fisket Nordsjøen/Skagerrak, både på regulerte og hittil uregulerte arter.

Arbeidsgruppen skal både ha et kortsiktig tidsperspektiv; med henblikk på å bidra med innspill foran de årlige reguleringene av fisket i Nordsjøen/Skagerrak, og et langsiktig perspektiv; m.h.t. å etablere forvaltningsplaner/permanente forvaltningsregimer m.v. for fiskeriene i Nordsjøen/Skagerrak.

Norges Fiskarlag er representert i denne gruppen, og jeg har tiltro til at denne arbeidsgruppen kan bidra til å bedre reguleringsopplegget for fisket sør for 62°N.

Et av fiskeriforvaltningens hovedutfordringer er overkapasitet i både kystflåten og havfiskeflåten. Det er for lite fisk i forhold til fangstkapasiteten. Når krybba er tom biter hestene. Vi er ikke ukjent med det ordtaket i fiskerinæringen.

Riksrevisjonens undersøkelser viser at i perioden 1990-2002 gikk antall fartøy ned med 24% i den delen av kystfiskeflåten som deltar i det adgangsregulerte fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N. Samtidig økte den tekniske kapasiteten med 30%. Undersøkelsen viser at antall fartøy i havfiskeflåten gikk ned med 29% i perioden 1988-2003, mens den tekniske kapasiteten økte med 72%.

Antall fiskere i Sogn og Fjordane er redusert med 40% i perioden 1990 til 2003. Antall fartøy med konsesjoner er redusert fra 13 til to. Antall konsesjoner i Norge er i samme periode redusert med 16%. Av totale landinger av fisk i Norge blir det landet ca 15% i Sogn og Fjordane og dere har 36 fiskeindustribygg med en tyngde innenfor pelagiske konsumanlegg og sildemel samt konvensjonelle hvitfiskanlegg.

Nye frivillige strukturtiltak i fiskeflåten, både for kystflåten og havfiskeflåten, er blitt innført i min tid som fiskeriminister.

Strukturpolitikken for fiskeflåten har vært behandlet en rekke ganger de siste 20 årene. Det har vært tverrpolitisk enighet blant skiftende regjeringer og Storting i perioden om at fangstkapasiteten må tilpasses tilgjengelig ressursgrunnlag, for å oppnå en bærekraftig utvikling i næringen.

Som kjent ble strukturkvoteordning innført for kystfiskeflåten i 2003, med kvotemessig virkning fra og med 2004. I vinter iverksatte vi også strukturtiltak i havfiskeflåten etter samme prinsipper som sjarkflåten og den øvrige kystflåten nå har hatt i godt over et år.

Dette har reist en underlig debatt om "evigvarende kvoter", og innebærer strukturkvoteordningene en privatisering av fellesskapets ressurser?

Mitt svar er nei. En strukturkvoteordning innebærer ikke at kvotene blir evigvarende. Det er ikke det som etablerer en verdi knyttet til adgangen til å delta i fiske. For den strukturkvoten man eventuelt får tildelt, står rettslig sett ikke i en særstilling. I så måte er sjarken og "Libas" likestilt.

For å utdype dette, vil jeg ta utgangspunkt i historien.

## Lysbilde 5



Det var ved lukkingen av det enkelte fiskeri at kvotene fikk egen verdi. Lukkingen av fiskeriene er først og fremst begrunnet i at dette har vært nødvendig for å ha kontroll med uttaket av ressursene. Men selvsagt, færre deltakere i fisket og kommunenes iver etter å kjøpe kvoter er nå prisdrivende for de som skal kjøpe eller selge.

Men Fiskeri- og kystdepartementet er ikke medvirkende i å prissette kvotene, der er det kjøper og selger som helt dem imellom som bestemmer. Derfor er det ingen ting i veien for at rike fiskere med store kvoter, enten de bor på Sommarøy eller Bulandet, kan gi kvotene gratis til flinke unge folk i bygda. Hvis de tar en høy pris kan de ikke legge skylda på meg!

Tilbake til lukkingen, og hvordan verdien av kvoter ble etablert. Dette er en prosess som har gått over lang tid, og skiftende regjeringer og fiskeriministre har alle sett nødvendigheten av lukking av flere og flere fiskerier for å sikre både lønnsomhet og bosetning.

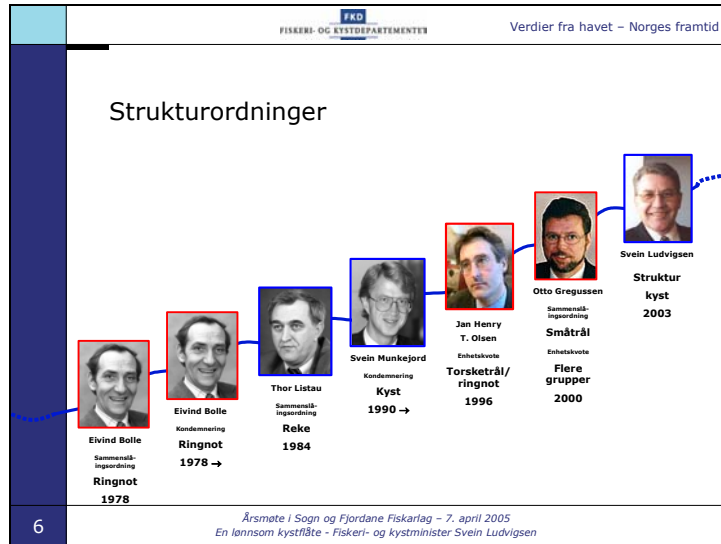
Allerede i 1939 under regjeringen Nygaardsvold ble trålfisket lukket ved innføring av en konsesjonsordning. Siden har det gått slag i slag, og i dag er praktisk talt alle økonomisk viktige bestander lukket gjennom ulike adgangsbegrensninger og konsesjoner.

Riktig nok har verdien av adgang til å kunne delta i en viss fartøygruppe, variert opp gjennom tidene. Kvotestørrelser og interessen for å delta i den enkelte gruppe har påvirket verdien. Men både praktisk og prinsipielt, var det ved lukkingen av en gruppe, at det ble lagt til rette for at selve adgangen blir tillagt en verdi når et fartøy blir solgt for fortsatt drift – for å bruke juristenes begrep.

Dersom vi leser "Fiskeribladet" tilbake på hele 90-tallet, vil vi finne annonser om båt med kvote til salgs. Dette er således ikke noe nytt fenomen som har oppstått de senere år, men noe som har pågått over lang tid. At heller ikke fiskeripressen har sett dette har overrasket langt flere enn meg. Når "Dagbladet" mener at årsaken til at fiskere på Bulandet kaller meg ruinminister, så er det fordi jeg i mine tre og et halvt år har tillatt fabrikkskip å ha fryseri om bord! Jeg håper Dagblad-journalisten ikke er

representativ for Oslo-pressens innsikt i fiskeripolitikk, for jeg foretrekker at hun ikke har hørt det på Bulandet.

## Lysbilde 6



Strukturordningene har først og fremst sin begrunnelse i å få ned overkapasitet i de allerede lukkede gruppene. Tidligere ble det brukt milliardbeløp av offentlige midler for å kondemnere fartøyer, for å styrke driftsgrunnlaget for de gjenværende. Ringnotflåten er et eksempel i så måte.

Dette er således begrunnelsen for at enhetskvoteordningen ble lansert på slutten av 80-tallet som det bærende strukturvirkemiddelet, og dermed overtok næringen selv stafettspinnen fra de statlig finansierte kondemneringsordningene. Jeg liker å kalle strukturkvoteordningen jeg iverksatte for kystflåten for en privatfinansiert kondemneringsordning, og jeg minner om Norges Fiskerilags vedtak om en fiskerifinansiert ordning.

Som bildet viser har ulike strukturvirkemidler blitt innført av skiftende fiskeriministere og regjeringer.

Strukturordningene bidrar til å konsentrere eierskap innenfor allerede lukkede fiskerier. Det påvirker selvsagt prisen på kvotene. Så for å rydde i begrepsbruken – hvis det har foregått en privatisering av retten til å høste av fiskeressursene, så kom den ved den nødvendige lukkingen av de ulike fiskeriene, ikke ved innføringen av strukturvirkemidlene.

I den grad kvotesystemet innebærer "privatiseringen av kvotene", så ble dette i så fall gjort under lukkingen av fiskeriene fra 1939 og fremover. Det er fortsatt loven som regulerer adgangen til å tildele og endre kvotene, og alle transaksjoner mellom private parter må ta høyde for dette: Fiskerinæringen er således blant de næringene som må leve med en viss politisk risiko.



Et eksempel i så måte kan være loddra. Her ble fiskerne fratatt fiskemuligheter som følge av kollaps i bestanden, og det bekrefter at verken såkalt privatisering eller evigvarighet var noe verdt. Fartøyene er tildelt adgang til å fiske lodde, men når kvoten er satt til null, kan de ikke fiske, selv om de juridisk sett er tildelt en adgang til å fiske, men i praksis gjelder det bare når det er grunnlag for det. Tildelingen gir derfor ikke fiskemuligheter til evig tid.

## Lysbilde 7

FND FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET				Verdier fra havet – Norges framtid
<b>Gjeldende strukturtiltak</b>				
Fartøy-gruppe	Drifts-ordning	Struktur-kvoteordning	Strukturfond	
21-28 m T/S/H	X	X		
15-21 m T/S/H	X	X		
10-15 m T/S/H	X		X	
< 10 m T/S/H	X		X	

7

Årsmøte i Sogn og Fjordane Fiskerilag – 7. april 2005  
En lønnsom kystflåte - Fiskeri- og kystminister Svein Ludvigsen

Godtfolk, la oss så se litt på strukturordninger for kystflåten. Jeg vil kort redegjøre for hvilke strukturordninger som per i dag gjelder for kystflåten, for så å komme inn på eventuelle framtidige endringer eller justeringer for disse.

Driftsordningen gjelder innenfor alle lengdegrupper i "Finnmarksmodellen", det vil si 0-10, 10-15, 15-21 og 21-28 meter.

Strukturkvoteordningen, det vil si kondemnering med og salg av kvoter med 20% avkorting, gjelder innenfor de to største lengdegruppene i "Finnmarksmodellen", altså for fartøy mellom 15 og 28 meter.

Strukturfondet, det vil si rein kondemnering med tilskudd fra strukturfondet, gjeldende for de to minste lengdegruppene, altså fartøy under 15 meter.

## Lysbilde 8



Nåværende strukturordning for kystflåten, det vil si driftsordning, strukturfinansiert kondemnering og salg med 20% avkorting, har vært gjeldende fra 1. januar 2004 og siste halvår 2003. Den har med andre ord virket i 15 måneder.

Jeg tør hevde at struktureringsprosessen har lagt til rette for bedret lønnsomhet i flåten. Dette kommer også mannskapet til gode i form av muligheter for økt lott, mer ordnet arbeidstid og helårig arbeidsplass, pluss at rederiene har spart driftskostnader med å holde ulønnsomt stål og trevirke flytende.

Vi har flere konkrete eksempler på at fiskere opplever bedre lønnsomhet, en enklere hverdag, større forutsigbarhet og et bedre arbeidsmiljø gjennom disse ordningene.

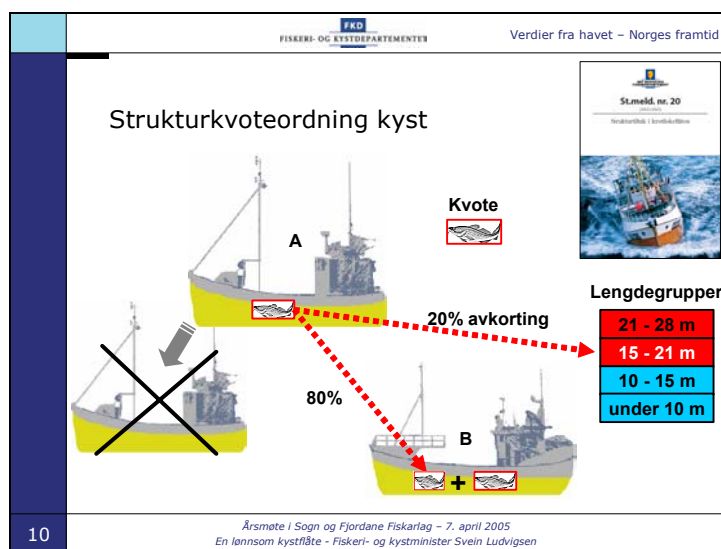
Flere artikler i ulike media, slik dette bildet er et eksempel på, viser en gryende optimisme på bakgrunn av mulighetene som nå er gitt dere som fiskere gjennom tilrettelegging for stabilitet og forutsigbarhet.

## Lysbilde 9



Fiskeriforskning har også dokumentert en betydelig bedring innen fiskeindustrien hvor det går fra pessimisme til optimisme, men jeg skal ikke gå nærmere inn på dette bortsett fra å nevne at her bidrar både den økonomiske politikken i form av rekordlav rente og gunstig kronkurs og fiskeripolitikken med fartøykvoter og økte totalkvoter.

## Lysbilde 10



### **Strukturkvoteordning for fartøy under 15 meter?**

Mange ønsket allerede ved innføringen at strukturkvoteordningen også skulle gjelde for fartøy i gruppen under 15 meter.

Det har videre vært ønske om at eier av flere fartøy med ulik hjemmelslengde skal kunne strukturere sine fartøy på tvers av lengdegrensene i "Finnmarksmodellen". Også det har jeg sans for fordi egentlig burde vi politikere gi en kvote, og så var det opp til dere å bestemme hvilket fartøy dere ville bruke.

170  
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET  
Verdier fra havet – Norges framtid

# Gjør klar til kjøpefest

Strømme: Det er trolig et overveldende flertall i Norges Fiskarlag for at båter under 15 meter skal få fiske flere kvoter på ett fartøy. Dermed kan også de minste båtene i Norge få fiske flere kvoter på ett fartøy for evig tid, men det kan bli et kapplop mot klokka for å få det vedtatt.

**Gull Bjørn Nilssen**  
gullbjorn@fiskaren.no

Da Stortinget 16. juni 2005 vedtok at kystflåten over 15 meter kunne slå sammen flere kvoter på ett fartøy, ble det også bestemt at båter under 15 meter ikke skulle få samme muligheten. Nevningingen av fangstkapasiteten for denne gruppen skulle ikke ved lovlig kvoteringsordning de staten kjøpte ut båter via en angitt alle fiskerier betales. Erfaringene så langt er at kvoteringsordningen skjer i gruppen under 15 meter, men båtene mellom 15 og 15 meter stort sett er like store.

**Tilsvarende minste**  
kystflåten over 15 meter kan fiske flere kvoter på ett fartøy.

**Storken FISALG.** Det er endelig stort flertall i Norge Fiskarlag for at sjøflåten med 15 kunne slå sammen fiskekvoter. **Arkivfoto**



Rasmussen tror at det kan være flertall i Finnmark for en slik ordning, men ser ikke i sjøen.

**Like ordninger**  
Tilsvarende minste kystflåten over 15 meter kan fiske flere kvoter på ett fartøy.

**Jeg nekter å tro at**

**at**

karlag i Nordland vil antakelig behandle saken når driftsordningen skal evalueres. Fiskarlaget Midt-Norge skal behandle saken 16. og 17. juni på et årsmøte.

Vest sier at saken skal behandles på årsmøtet 12. og 13. mai, men vil ikke spekulere.

**Oktober**  
7. april skal fiskeriminister Svein Ludvigsen uttale seg om saken. Derfor er det ikke sikkert at Fiskarlaget nekter å gå inn i de minste båtene skal få slå kvoter sammen for Svein Ludvigsen eventuelt muliggjør regjeringens kontorene. Spørsmålet er derfor om Norge Fiskarlag vil for-

11

Årsmøte i Sogn og Fjordane Fiskarlag – 7. april 2005  
En lønnsom kystflåte - Fiskeri- og kystminister Svein Ludvigsen

"Gjør klar til kjøpefest", sto det i «Fiskaren» 16. mars i år, med henvisning til at det trolig er et overveldende flertall i Norges Fiskarlag for at båter under 15 meter skal få fiske flere kvoter på ett fartøy.

Videre i artikkelen stod det sitat:

«7. april skal fiskeriminister Svein Ludvigsen uttale seg om saken på årsmøtet i Sogn og Fjordane Fiskarlag. «Innsidere» i bransjen spår at Ludvigsen på det møtet ikke vil komme med noen sterke signaler. Han vil trolig si at dersom flåtegruppen under 15 meter ønsker seg sammenslåingsordninger, så skal de få det.»

Nå har referanser til innsidere i «Fiskaren» aldri vært særlig treffsikre, men jeg gjentar gjerne hva jeg i skrift og tale har sagt om dette.

Jeg har fortsatt et mål om å opprettholde en kystflåte av både større og mindre fartøy. Ulike fartøystørrelser har ulike fortrinn, og for at kystflåten skal fylle sin samfunnsmessige og fiskerimessige funksjon må denne variasjonen opprettholdes.

Adgangen til å strukturere fartøy er begrenset til fartøy med hjemmelslengde mellom 15 og 28 meter, altså kun innenfor de to største lengdegruppene i "Finnmarksmodellen". Begrunnelsen for dette er målet om å opprettholde en kystflåte av både større og mindre fartøy. Strukturvirkemidlene må være tilpasset den enkelte gruppe, og ta hensyn til gruppens ulike funksjon i lokalsamfunn langs kysten.

Noen påstår at kombinasjonen av drifts- og strukturordninger for flåten over 15 meter gir en uheldig konkurransevridning for fartøyeiere i gruppen under 15 meter som ønsker å styrke sitt driftsgrunnlag, men som på individuelt nivå bare har tilgang til driftsordning. Det skal jeg komme tilbake til. Jeg forstår imidlertid ønsket om strukturering også for fartøy under 15 meter slik at også de fritt skal kunne velge mellom strukturvoteordning og driftsordning.

Jeg ser klart fordeler ved å imøtekomme behovet som er fremkommet, men dette er det ikke politisk mulig å gjøre før første evaluering av strukturvoteordningen

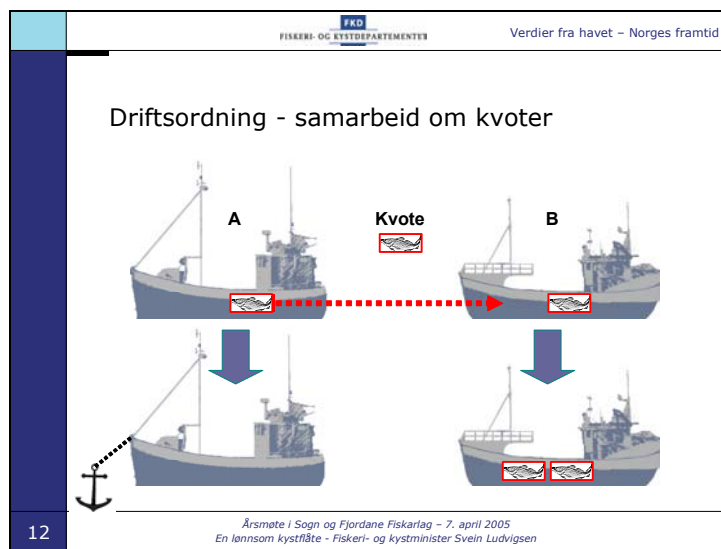
foreligger ila neste år. Og jeg må innom Stortinget før ordningen kan utvides også for gruppen under 15 meter. Jeg viser i denne forbindelse også til motstanden mot strukturordningene fra både politikere og fra deler av næringen.

På den annen side, ønsket om å utvide strukturkvoteordningen også til fartøy under 15 meter vil nødvendigvis måtte vurderes opp mot bruken av driftsordningen og utviklingen for strukturfondet. Som tidligere skissert kan det være aktuelt å vurdere strukturering innenfor ulike lengdegrupper innenfor samme rederi eller geografisk tilhørighet.

Konklusjonen blir da; ordningen vil bli videreført for fartøy over 15 meter, men det er usikkert om de under 15 meter vil slippe til. Men om det er opp til meg i 2006 alene å avgjøre det kan jeg med stor grad av sikkerhet si at også de under 15 meter skal inkluderes i strukturkvoteordningen.

En eventuell rød-grønn regjering vil ifølge det de sier oppheve både struktur og driftsordningene, men jeg akter å fullføre det 5-årige prosjektet jeg har igangsatt i nært samarbeid med Norges Fiskarlag og andre.

## Lysbilde 12



### **Driftsordning - et valg mellom drift eller struktur**

Som alle kjenner til ble driftsordningen for kystflåten innført som en prøveordning i 2004 i fylkene Finnmark, Troms og Sogn og Fjordane.

Det var sterk motstand i Stortinget mot både struktur- og driftsordningen, men etter at ordningen var innført og godt mottatt i næringen måtte opposisjonen i Stortinget (AP, SP og SV) be meg innføre driftsordningen for hele landet, slik jeg opprinnelig ønsket. Prøveordningen ble derfor utvidet til å omfatte hele landet fra 16. april i fjor.

Adgangen til å utveksle kvoter mellom fartøy er begrenset til utveksling innen samme størrelsesgruppe. Begrunnelsen for dette er målet om å opprettholde en kystflåte av både større og mindre fartøy. Ulike fartøystørrelser har ulike fortrinn, og for at

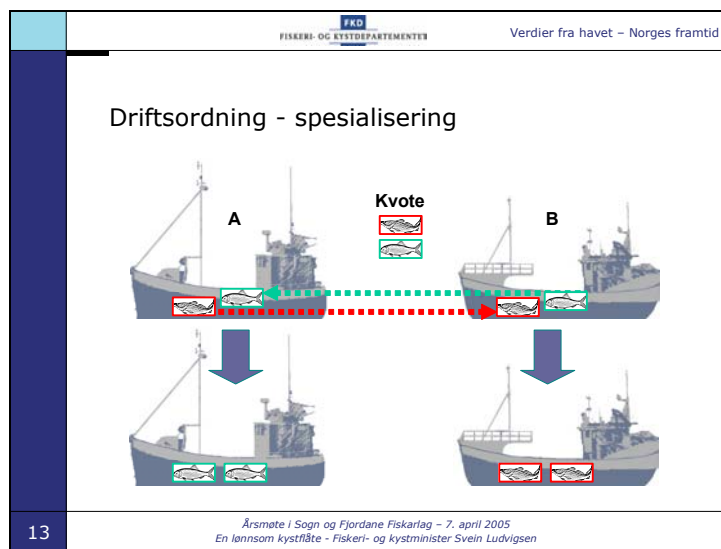
kystflåten skal fylle sin samfunnsmessige og fiskerimessige funksjon må denne variasjonen opprettholdes.

Foreløpige analyser viser at fartøyene som har valgt å leie inn ekstrakvoter bare i liten grad kan sies å ha spesialisert driften. En klar majoritet av fartøyene har kun sett på driftsordningen som en mulighet for å styrke driftsgrunnlaget i forhold til de kvoterettigheter de allerede disponerer. Dette innebærer at driftsordningen nyttes i direkte konkurranse med strukturkvoteordningen for fartøy over 15 meter.

Det er ingen overraskelse, og jeg forutsatte det ville skje allerede ved innføringen fordi ordningen også gir fiskerne en mulighet til å tenke seg om litt ekstra før de velger strukturering som er mer dramatisk.

Det ser ut til at driftsordningen bremser, eller i beste fall utsetter, den permanente struktureffekten som skulle oppnås gjennom strukturkvoteordningen, men det synes jeg er OK – folk får velge – utsette/avvente/tenke seg om – før avgjørelsen tas etter 2/3 år.

### Lysbilde 13



Fiskeri- og kystdepartementet legger stor vekt på å legge til rette for permanent struktureffekt. Overkapasitet er fangstleddets største utfordring og den største trusselen mot rekrutteringen til fiskebåten.

Jeg mener bestemt at driftsordningen kan nyttes på måter som er positive for utviklingen av kysten. Siden erfaringene i fjor så langt ikke ga grunnlag for å konkludere med at ordningen gir de ønskede fordeler med hensyn til fleksibilitet, besluttet jeg at driftsordningen skulle videreføres som en prøveordning også i 2005, for å skaffe tilstrekkelig erfaringsgrunnlag.

Dette ønsker jeg ikke å endre på nå. Prøveordningen vil gjelde ut året, så får en på bakgrunn av evalueringen av ordningen foreslå eventuelle endringer for neste år. Evalueringen som pågår nå skal være ferdig til sommeren.

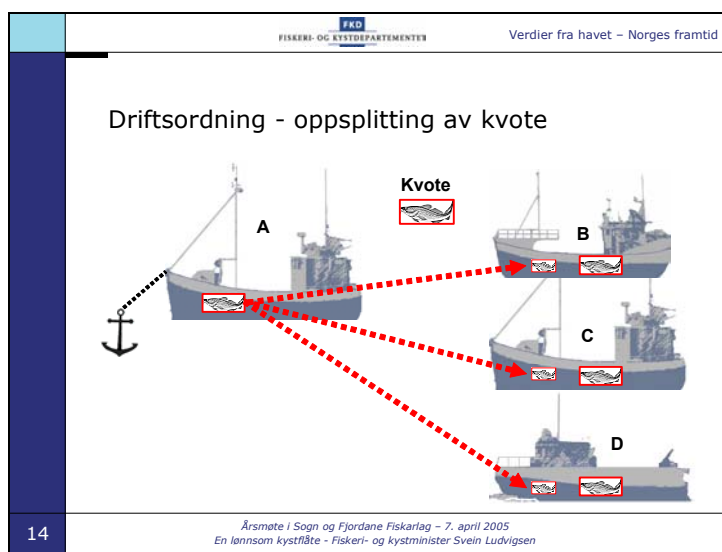
Både driftsordningene, strukturfondet og strukturkvoteordningen skal evalueres, og en skikkelig evaluering forutsetter at ordningene ligger fast gjennom evalueringsperioden.

Utfallet av evalueringen av driftsordningen er det for tidlig å si noe om, men jeg ser ikke, med de opplysninger og erfaringer vi har, grunn til å skape utrygghet for at den ikke skal videreføres og gjøres permanent. Med andre ord, hvis erfaringene er så positive som jeg tror de over litt tid vil vise seg å være, så ønsker jeg å gi dere et permanent tilbud om driftsordninger langs dagens mal.

Jeg har forståelse for bekymringen om å ikke kunne nytte driftsordningen med utleie av kvoter også etter utløpet av prøveordningen. Derfor understreker jeg at jeg har altså ikke til hensikt å gjøre endringer i driftsordningen, men kan imidlertid ikke garantere en videreføring i nåværende form.

Igjen, det røde/grønne regjeringsalternativet har sagt at de vil arbeide for å fjerne disse tilbudene til dere, enten de sitter i regjering eller ikke.

#### Lysbilde 14



Gjeldende regelverk for driftsordningen tilsier at utleie av kvote kun er tillatt i 2 sammenhengende år og totalt 3 av 5 år. Dette for å unngå at driftsordningen skal legge til rette for passive "kvoteforvaltere". Driftsordningen er ikke et tilbud om å bli kvotebaron på kaikanten! Samtidig er regelverket om begrenset antall år med på å redusere muligheten for å bruke ordningene på en måte som bryter med intensjonen bak dem. I tillegg må det tas hensyn til at deltakerloven krever at fartøyet som sådan nyttes til aktivt fiske, for at ervervstillatelsen skal opprettholdes.

Det kravet som følger av loven, stenger for at fartøyet ligger passivt i tre sammenhengende år, m.a.o. mer enn to år utleie uten drift av fartøy er ikke tillatt. Dersom man ikke har annet driftsgrunnlag, kan derfor ikke kvotene av torsk, hyse og sei utveksles gjennom driftsordningen i tre sammenhengende år. De tre årene man

kan utveksle kvoten, må altså spres i femårsperioden, for eksempel første, andre og fjerde år.

Jeg vil for ordens skyld også benytte anledningen til å påpeke at deltakerloven og reglene for deltakeradgang i gruppe I, krever at det er aktive fiskere registrert på blad B som både formelt og reelt eier slike fartøy, og har reell kontroll over virksomheten.

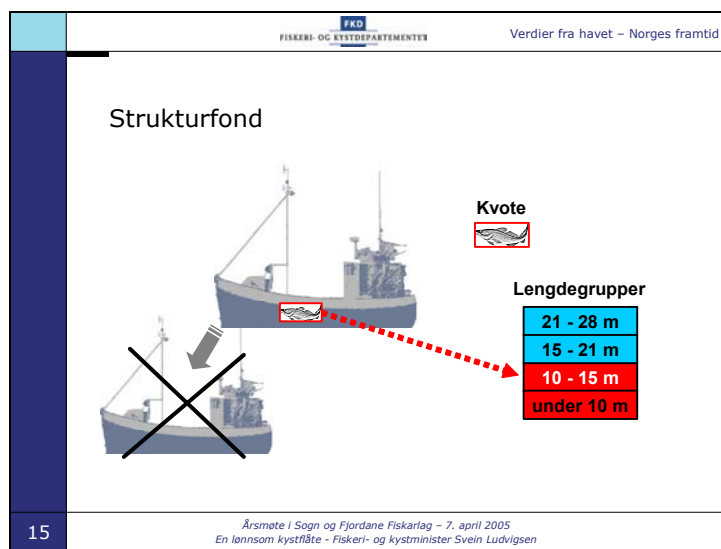
Fiskerimyndighetene har innskjerpet kontrollen av dette ved tildeling av ervervstillatelser ved at det bes om å få tilsendt kopi av eventuelle underliggende avtaler, eller bekreftelse for at underliggende avtaler ikke er inngått.

I enkelte tilfeller vil vi også be om opplysninger om hvordan selskapet er finansiert, for å forsikre oss om at de opplyste forhold er i samsvar med de økonomiske realitetene.

Dersom det gjøres endringer i form av interne avtaler innad i et selskap som eier fiskefartøy, eller i selskap som er medeier i selskap som eier fiskefartøy, og som medfører at kravet til eiersammensetning ikke lenger er oppfylt, skal fiskerimyndighetene ha beskjed umiddelbart.

Overtredelser kan straffes med inndragning av deltakeradgang. Og vi vil føre en streng praksis i så måte. Jeg vil ikke tillate at ordningene undergraves av jukseverkere!

## Lysbilde 15



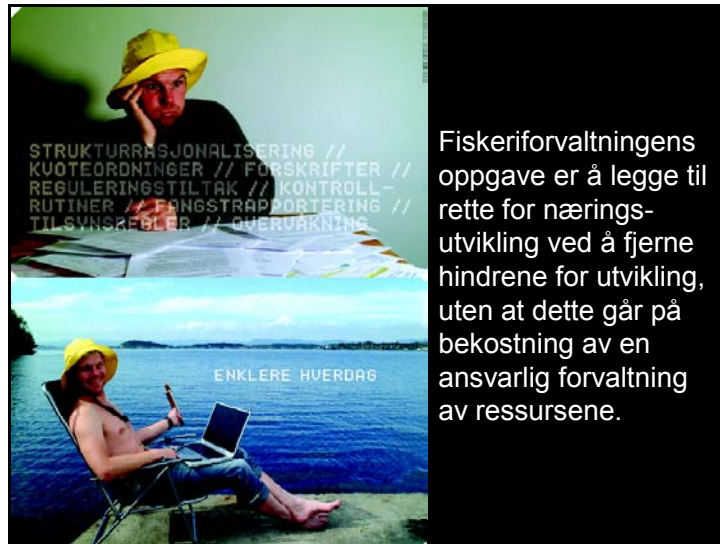
Strukturfondet har nå straks vart i to år og rundt 200 fartøy i lengdegruppen 10-15 og under 10 meter, er kondemnert så langt. Fondet skal evalueres etter tre år for å vurdere om det er hensiktsmessig å gjøre endringer eller justeringer. Fiskerne betaler inn 35 mill. og jeg har i statsbudsjettet lagt til 35 mill. – til sammen 70 mill.

Eventuelle endringer innenfor strukturfondet må ses opp mot de øvrige ordningene.



Godtfolk, jeg har nå snakket om hverdagen deres om bord i kystflåten. Jeg har nå signalisert mitt syn på framtiden, men bare fremtiden vil vise den fremtidige politikk og de valg som tas. Et aktivt Sogn og Fjordane Fiskarlag skal være med å forme rammebetingelsene også for kystflåten.

## Lysbilde 16



Helt til slutt. Som jeg var inne på tidligere så er et velfungerende politisk system og oppdaterte rammeverk viktige forutsetninger for god kapitaltilgang til næringen. Det er derfor helt avgjørende at vår forvaltning utformes slik at den fremmer, og ikke hemmer, næringens utvikling.

Derfor må offentlige rammebetingelser være tilpasset den tiden vi lever i, de utfordringene som ligger foran oss og de naturgitte rammebetingelsene. Gode rammebetingelser er den beste form for næringsutvikling.

Takk for oppmerksomheten.