



JIM/

22. april 2015

Nærings- og fiskeridepartementet

**NOU 2014:16 - Sjømatindustriutvalget - høring**

Fiskebåt viser til høring av NOU 2014:16 om sjømatindustriens rammevilkår (Sjømatindustriutvalget). Rapporten inneholder en utredning av sjømatindustriens rammevilkår, herunder sentrale rammebetingelser i Norge og i det globale sjømatmarkedet. Rapporten peker på tiltak som møter fremtidens utfordringer, og som skal bidra til at fiskeressursene anvendes på en måte som gir høyest mulig verdiskaping gjennom hele verdikjeden. Rapporten gir også en omtale av økonomiske og administrative konsekvenser av utvalgets forslag.

Fiskebåt behandlet Sjømatindustriutvalgets innstilling på årsmøtet i februar, og årsmøtevedtaket er tidligere oversendt Nærings- og fiskeridepartementet. Denne høringsuttalelsen bygger på dette vedtaket, og kommenterer også en del andre forhold enn de som er omtalt i vedtaket.

Fiskebåt mener Sjømatindustriutvalgets rapport og delutredningene gir en god oversikt over ulike rammebetingelser og utfordringer i fiskerinæringen. Utvalget legger til grunn at det er mulig å utnytte både arbeidskraften og realkapitalen i fiskerinæringen langt mer effektivt enn det som er tilfelle i dag, og foreslår tiltak for sjømatindustrien som kan bidra til at fiskeressursene anvendes på en måte som sikrer høyest mulig verdiskaping gjennom hele verdikjeden. Utvalget viser til at andre næringer enn oljerelatert aktivitet må ta et større ansvar for å opprettholde velferdsstaten i fremtiden, og at fiskerinæringen i et slikt perspektiv ikke kan opprettholde ineffektive strukturer. Utvalget understreker at fiskerinæringen bare kan styrke konkurransevnen gjennom innovasjoner som øker verdien eller senker kostnadene. Fiskebåt er enig i denne situasjonsbeskrivelsen.

Fiskebåt vil kommentere følgende temaer i høringsuttalelsen. Vi starter med kommentarer til utvalgets behandling av villfiskrelaterte rammebetingelser i kapittel 15 i den rekkefølgen de er behandlet i NOU-rapportene, og avslutter med en del kommentarer til mer generelle spørsmål som er behandlet i kapitlene 11, 12, 13 og 14. Innledningsvis kommenteres behovet for stabile rammebetingelser.

- Stabilitet i rammebetingelser
- Kunnskap om bestandsdynamikk og bestandsstørrelse
- Aktivitetskravet i Deltakerloven
- Fartøyutforming og fiskeredskap
- Strukturvoteordningene
- Leverings-, aktivitets- og bearbeidingsplikt
- Høstingsstrategi – demping av års- og sesongvariasjoner
- Førstehåndsmarkedet for fisk
- Koordinering av tilsynsmyndigheter
- Regelverksharmonisering
- Kontroll med ressursuttaket
- Innovasjonsevne og innovasjonspolitik
- Markedsføring av norsk sjømat
- Internasjonal markedsadgang og konkurransevilkår
- Kapital og arbeidsmarkedet

## 1. Stabilitet i rammebetingelser

Utvalgets viktigste forslag er fri adgang til strukturering og fritt redskapsvalg i fiskeflåten, og økt innovasjon i alle ledd. Dette vil kreve betydelige investeringer i fiskeflåten. Fiskebåt vil understreke at dersom aktørene skal være villige til å gjøre store investeringer, og finansinstitusjonene skal være villige til å yte lån, må det være tillit til stabilitet i sentrale rammebetingelser. I første rekke handler dette om at strukturordningene ikke blir endret i disfavør av aktørene, eller at kvotefordelingen mellom fartøygrupper eller innad fartøygrupper blir endret. Fiskebåt viser til at Stortinget ved gjentatte anledninger har understreket at det er viktig med stabilitet i kvotefordelingen, ikke minst for å legge til rette for strukturering og økt lønnsomhet i fiskeflåten. Nåværende og tidligere regjeringer har også lagt dette til grunn.

Nærings- og fiskeridepartementet mener likevel at myndighetene står relativt fritt til å endre kvotefordelingen, og/eller tildele nye deltakeradganger i adgangsbegrensede fiskerier. Dette ble senest kommentert i departementets høring om forslag til endringer i deltakerloven – tildeling av konsesjoner, deltakeradganger mv. med høringsfrist 23. desember 2014. Her heter det blant annet:

*«Deltakerloven setter ingen begrensninger på myndighetenes adgang til å tildele nye deltakeradganger i adgangsbegrensede fiskerier. Deltakerloven gir også fiskerimyndighetene stort handlingsrom til å gjøre endringer i eksisterende konsesjonsgrupper og i eksisterende lukkede fartøygrupper i kystfiskeriene.*

*Det følger av deltakerloven § 19 at kongen kan tilbakekalle alle konsesjoner i en gruppe, eller gruppen kan begrenses til å gjelde et snevrere geografisk område eller til et mindre omfang av typer fiske eller fangst enn konsesjonene omfatter. Videre følger det av §§ 12 og 14 at kongen kan opprette nye konsesjonsgrupper og utvide eksisterende. Det er heller ingen begrensninger i departementets adgang til ved årsskiftet å oppheve, endre eller opprette lukkede fartøygrupper i kystfiskeriene ut over det som følger av deltakerloven § 21.»*

Departementet peker samtidig på at både konsesjonsgruppene og de lukkede kystfartøygruppene i flere år vært preget av stabilitet, og at antall konsesjoner og deltakeradganger i de enkelte fiskeriene stort sett har ligget fast etter lukkingen og blitt redusert gjennom strukturordninger. Departementet skriver også at stabilitet i antall deltakere i de lukkede fiskeriene ofte vil være nødvendig for å opprettholde lønnsomhet, og dessuten er en sentral forutsetning for at strukturkvoteordningene skal kunne fungere slik de gjør i dag. Samtidig viser departementet til at det undertiden skjer økninger i antall konsesjoner eller deltakeradganger. Det vises blant annet til at det ble utlyst tre rekruttkonsesjoner i 2013, og at det i de adgangsbegrensede fiskeriene årlig siden 2009 har vært lyst ut minst 10 deltakeradganger i rekrutteringsøyemed til unge fiskere i etableringsfasen.

Fiskebåt mener at dette er en usikkerhet som fiskerinæringen bør slippe å leve med, og er kritisk til at utvalget ikke har diskutert dette i tilknytning til enkelte av forslagene som fremmes. Fiskebåt mener at aktørene i fiskerinæringen har et sterkere vern enn det departementet legger til grunn, men ser et klart behov for å gi næringsutøverne enda større sikkerhet for investeringer som gjøres i flåteleddet. Det er i stor grad fiskerne som har sikret Norges andel av fiskeressursene, blant annet gjennom det fiske som fant sted før 200 milesone ble opprettet. Fiskerne har hevd på å kunne utøve sin næring. Fiskebåt mener at fiskernes rett til å høste fiskeressursene derfor bør avklares. Dette er en avklaring som bør skje uavhengig av om forslagene til Sjømatindustriutvalget blir gjennomført, men utvalgets forslag aktualiserer behovet for en slik avklaring.

## 2. Kunnskap om bestandsdynamikk og bestandsstørrelse (kap 15.1)

For den villfiskbaserte verdikjeden er kunnskapen om fiskebestander som grunnlag for fiskekvoter vesentlig for både flåte og sjømatindustri. Utvalget anbefaler en styrking av kunnskapsgrunnlaget om fiskebestander gjennom tilstrekkelig finansiering og effektiv bruk av ressurser i datainnsamling og bestandsestimering.

Fiskebåt har arbeidet kontinuerlig i flere år for å øke ressursforskningen, og spesielt den tradisjonelle bestandsovervåkingen og ressursrådgivingen. Fiskebåt har også vært initiativtaker til at fiskerinæringen har bidratt finansielt for å få viktige forskningsoppgaver gjennomført. Det gjelder ikke minst merkeforsøk på makrell, nytt makrelltokt og måling av gyteinnsiget for norsk vårgytende sild i 2015.

Fiskebåt mener prinsipielt at innsamling av de viktigste dataene som inngår i bestandsberegningen for fiskebestandene må sikres finansiering over statsbudsjettet, i likhet med annen grunnforskning. Fiskebåt mener at Nærings- og fiskeridepartementet bør prioritere den tradisjonelle ressursforskningen høyere, og tror dette er en god investering både for fiskerinæringen og Norge. Fiskebåt er samtidig positiv til å diskutere hvordan næringen kan bidra sterkere i innsamlingen av viktige forskningsdata til bestandsberegningene.

Fiskebåt tok i fjor initiativ til at Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF) satte i gang et forprosjekt for å synliggjøre næringens prioriteringer innen forskning knyttet til forvaltning av villlevende marine ressurser. Sluttrapporten ble for en tid tilbake oversendt departementet, og gir en god oversikt over forskningsoppgaver som en samlet fiskerinæring ønsker skal prioriteres, både på kort og lang sikt. Det vises samtidig til Fiskebåt sitt innspill til masterplanen for marin forskning, som fiskeriministeren har tatt initiativ til, der målsettingen er å få på plass en klarere prioritering av forskningsmidler. Dette er et positivt initiativ, og Fiskebåt håper at dette vil bidra til økt ressursforskning og bedre prioritering av ressursene.

## 3. Aktivitetskravet i Deltakerloven (kap 15.2.1)

Flertallet i utvalget mener det er et klart behov for at aktørene i sjømatnæringen, ut fra hensynet til konkurranseevne og lønnsomhet, bør kunne velge former for organisering som tilfredsstiller ulike behov for vertikal koordinering. Det vises til at man allerede har denne muligheten i laksenæringen. Flertallet i utvalget foreslår at deltakerlovens § 6 justeres slik at det åpnes for at sjømatindustribedrifter kan eie fiskefartøy og kvoter. Utvalget legger til grunn at det stilles krav om reell økonomisk forbindelse til norske kystsamfunn, og understreker at dette ikke må bli en skjønnsbasert dispensasjonsadgang, men en tilleggsregel slik at alle aktørene får like, forutsigbare rammevilkår. Utvalget forutsetter at dette forslaget ikke røkkes ved gjeldende norske restriksjoner på utenlandske statsborgeres rett til å eie fiskefartøyer og fiskekvoter, slik det fastslås i et eget vedlegg til EØS-avtalen.

Utvalgsmedlemmet Møgster er i hovedtrekk enig med flertallet, men sier i en tilleggsbemerkning at muligheten til eierskap av fiskefartøy ikke utelukkende bør gis til sjømatindustrien, men også at andre aktører bør kunne eie fiskefartøy.

Utvalgsmedlemmet Berfjord har som primærstandpunkt at aktivitetskravet i deltakerloven opprettholdes etter dagens modell. Dersom deltakerloven likevel skal endres, ønsker utvalgsmedlem Berfjord å advare sterkt mot modellen flertallet i utvalget har valgt. Det vil være svært uhenksommessig at retten til ervervstillatelse til fartøy og kvoter, og dermed anledningen til

kommersiell høsting av nasjonens ressurser, skal utvides bare til sjømatindustrien, uten at også andre aktører får slippe til. Dette kan være leverandørindustri, regionale og kommunale investeringsselskap, arvinger til fiskebåtrederi m.fl. Skal aktivitetskravet i sin nåværende form endres må alle slippe til for å unngå uheldige konkurransesituasjoner når en tar bort fiskernes enerett til å eie fiskebåter. Det vil være lite fremtidsrettet å slippe inn en ny særgruppe.

Utvalgsmedlemmet Myrvang viser til at den norske fiskeflåten fremstår i dag som verdensledende med høy innovasjonsgrad og effektivitet, samtidig som eierskapet i hovedsak ivaretas av aktive fiskere og redere som er lokalisert i kystsamfunnene. Betydningen av denne nærheten må veies opp mot de antatt samfunnsøkonomiske gevinstene man har ved å løse opp på Deltakerloven. Myrvang mener at de positive sidene ved å sikre det lokale og nasjonale eierskapet er langt viktigere enn de høyst usikre gevinstene ved å endre deltakerloven. Myrvang mener hovedregelen i deltakerloven om en fiskereid flåte må bestå. Dette er den beste og sannsynligvis eneste garanti for et fremtidig nasjonalt eierskap av norske fiskeressurser.

Fiskebåt mener at aktivitetskravet i Deltakerloven må videreføres, slik at fiskefartøyene etter hovedregelen må ha eiere som er aktive fiskere eller aktive i driften på land. Dette er viktig for å sikre lokal tilknytning til driften av fiskefartøyene, og nasjonalt eierskap til fiskeressursene. Fiskebåt mener det vil svekke norsk fiskerinæring å fjerne aktivitetskravet i Deltakerloven, og spesielt uheldig vil det være å åpne opp for at kun sjømatindustribedrifter i tillegg får adgang til å eie fiskefartøyer. Det vises her til særmerknaden fra utvalgsmedlemmet Berfjord.

Fiskebåt mener at det vil være et blindspor å åpne opp for at sjømatindustribedrifter kan eie fiskefartøy og kvoter. En slik adgang vil kunne låse råstoffet til bestemte bedrifter og dermed hindre nødvendig omstilling i næringen. Dette vil være parallelt med hvordan ordningen med leveringsplikt fungerte i mange år, der råstoffet ble låst til bedrifter som i liten grad var i stand til å drive lønnsomt.

En generell åpning for at sjømatindustribedrifter får eie fiskefartøyer vil også kunne medføre at bedrifter som i utgangspunktet ikke ser seg tjent med å investere i fiskefartøyer, blir tvunget til å investere for å sikre tilgangen på råstoff. Det vil føre til at svært mye av bedriftenes kapital vil bli brukt til å sikre kvoterettigheter, og dette vil sterkt ramme bedriftenes evner til innovasjon på andre områder, for eksempel når det gjelder effektivisering, produktutvikling og markedsføring.

Fiskebåt mener at en generell adgang til sjømatindustribedrifter å eie fiskefartøyer også kan medføre et økt press for å etablere ordninger der bedrifter kan leie ut kvoter til fiskerne. Dette har vi sett tidligere eksempler på, blant annet i høringsforslag fra departementet. Fiskebåt er imot slike kvoteleieordninger, og det finnes mange dårlige eksempler på slike ordninger i andre land.

Fiskebåt etterlyser en presisering fra utvalget når det gjelder hvilke krav som settes til sjømatindustribedrifter som skal eie fiskefartøyer. Skal det være et krav om at sjømatindustribedriften bearbeider råstoff fra fartøyene de eier, skal det være et krav til antall ansatte, til omsetning m.m. Dette burde vært klarlagt når det foreslås at adgangen til å eie fiskefartøyer kun skal utvides for sjømatindustribedrifter.

Fiskebåt forutsetter at eventuelle endringer av aktivitetskravet i Deltakerloven ikke rokker med gjeldende norske restriksjoner på utenlandske statsborgeres rett til å eie fiskefartøyer og fiskekvoter, slik det fastslås i et eget vedlegg til EØS-avtalen. Fiskebåt er kjent med konklusjonen til professor Finn Arnesen om at en endring av aktivitetskravet i deltakerloven § 6, slik at sjømatindustribedrifter kan inneha tillatelse til fartøy og kvoter der bedriftene har reell økonomisk forbindelse til norske kystsamfunn, ikke rokker ved adgangen til å opprettholde gjeldende norske restriksjoner på utenlandske statsborgeres og utenlandske foretaks adgang til å eie fiskefartøyer.

Fiskebåt tar dette til orientering, men viser samtidig til at mye av rettspraksis som disse konklusjonene bygger på er omstridte i EU. Fiskebåt mener dessuten at Arnesen også burde sett på konsekvensene av en generell adgang for alle til å eie fiskefartøyer.

Fiskebåt registrerer at mange familierederier har betydelige utfordringer når det gjelder å videreføre driften ved generasjonsskifter. Fiskebåt mener at det er behov for å utvide hvor mange som kan oppfattes som likestilt med aktiv fisker gjennom arbeid i rederiet på land. Fiskebåt behandlet dette spørsmålet i høringsuttalelsen av 17. januar 2014 til instruks om administrerende reder. Her heter det:

*«Fiskebåt viser til Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat av 18. november 2013 vedrørende instruks om administrerende reder. Departementet presiserer at det med administrerende reder siktes til fiskebåtrederer som oppfyller aktivitetskravet i deltakerloven uten å arbeide om bord i et fiskefartøy.*

*Fiskeri- og kystdepartementet har oppsummert de sentrale punktene i forslaget innledningsvis, og disse er:*

- *Det stilles krav om at administrerende reder har en ledende stilling i rederiet, som daglig leder, disponent, styreleder eller tilsvarende. Det er en forutsetning at vedkommende rent faktisk utøver funksjoner som naturlig ligger til stillingen.*
- *Det stilles krav til eierandel i fiskefartøyet på 10 prosent.*
- *Det godtas kun én reder pr. rederi (selskap), men det vil være mulig med flere administrerende redere i et konsern dersom driften av fartøyene deles mellom flere selskaper. Flere fartøy pr. administrerende reder kan godtas.*
- *Det legges opp til en videreføring av kravet om at drift av fiskebåtrederi må være en hovedaktivitet for administrerende reder, men kravet skal praktiseres fleksibelt. For eksempel skal det ikke stilles krav om at fiskeriaktiviteten utgjør størstedelen av den totale virksomheten.*
- *Det skal kunne ses hen til relevant utdanning for administrerende reder ved søknad om dispensasjon fra kravet til tidligere aktivitet i deltakerloven § 6 tredje ledd.*

*Fiskebåt er positiv til at departementet har sendt instruks på høring, og at departementet har fulgt opp tidligere innspill fra Fiskebåt.*

*Fiskebåt mener at det er viktig å praktisere regelverket om administrerende reder slik at det faktisk bidrar til å sikre den fiskeripolitiske målsettingen om en fiskereid fiskeflåte. Fiskebåt mener at forslaget til instruks er et skritt i riktig retning, men den går ikke langt nok. Fiskebåt mener spesielt at det ikke bør settes begrensninger på hvor mange administrerende redere det kan være pr fartøy, under forutsetning at konkrete vilkår er oppfylt. Det må uansett tillates flere administrerende redere enn én pr fartøy. Det bør heller ikke være et krav at administrerende reder er daglig leder eller styreleder.*

*Fiskebåt mener at personer som tilfredsstillter følgende krav må kunne betraktes som administrerende redere, og dermed oppfylle aktivitetskravet i deltakerloven:*

- *Vedkommende har nærhet til den daglige driften av fartøyet og utøvelsen av fisket*

- Vedkommende innehar en ledende stilling i rederiet, herunder styreleder, daglig leder, økonomisjef, personalansvarlig og teknisk sjef.
- Vedkommende har minimum 10 prosent eierandel i fartøyet
- Vedkommende har drift av fartøyet som en hovedaktivitet

*Fiskebåt er enig med departementet i at kravet om at driften av fartøyet må være en hovedaktivitet skal praktiseres fleksibelt, slik at det ikke skal være et krav at fiskeriaktiviteten utgjør størstedelen av den totale virksomheten, men at den er en sentral del av virksomheten. Dette sikrer at en administrerende reder kan starte opp annen næring på siden av fiskerivirksomheten, for eksempel innenfor havbruk og offshore slik det er flere eksempler på.*

*Fiskebåt mener at en person som er godkjent som administrerende reder for ett fartøy automatisk må godkjennes som administrerende reder for et annet fartøy. Dette vil være i samsvar med dagens regel om at en fisker som arbeider om bord på et fiskefartøy, vil kunne bidra til å oppfylle aktivitetskravet til alle fartøy vedkommende har eierandel i. Fiskebåt viser blant annet til at vi har enkelte eksempler på at flere rederier går sammen om å sikre lokalt eierskap til et fiskefartøy som kommer for salg, enten for å drive fartøyet videre, eller for å posisjonere seg for senere strukturering. For å gjennomføre slike investeringer vil det ofte være nødvendig at personer som er godkjent som administrerende redere for et fartøy, automatisk blir godkjent som administrerende reder for et annet fartøy. Fiskebåt legger til grunn at kravet til eierandel på minst 10% vil gjelde.*

*Fiskebåt viser til at departementet ønsker å videreføre praksisen med å godkjenne relevant utdanning som tidligere aktivitet. En relevant utdanning for administrerende reder bør derfor etter departementets vurdering kunne godskrives for like mange år i forhold til kravet om tidligere aktivitet, som en relevant utdanning for arbeid om bord i fiskebåt. Fiskebåt er enig i dette, og mener at det er nødvendig å legge en liberal praksis til grunn for hva som er relevant utdanning ved drift av fiskefartøyer.»*

Disse synspunktene er fortsatt Fiskebåt sin mening om dette.

#### 4. Fartøyutforming og fiskeredskap (kap 15.2.2)

Utvalget mener at for å øke verdiskapingen i hele den norske verdikjeden for villfanget fisk, må myndighetene tilrettelegge for effektive og fleksible fangstoperasjoner. Til det trengs en oppmyking av dagens begrensninger i hvilke teknologier som er tillatt å benytte. Når det gjelder redskap har man de siste årene fjernet mange av begrensningene, men fortsatt står noen igjen. Utvalgets forslag om fri fartøyutforming innebærer også at det gis større muligheter for å drive foredling av fisk om bord i fartøy. Dette kan øke foredlingsgraden i norske fiskerier. Begrensninger som ivaretar ressurs hensyn bør fortsatt videreføres.

Fiskebåt er stort sett på linje med forslagene fra utvalget om friere redskapsvalg og fartøyutforming, i alle fall når det gjelder havfiskeflåten. Fiskebåt mener at det på generelt grunnlag bør åpnes for fritt redskapsvalg i pelagisk sektor, med mindre biologiske hensyn gjør det nødvendig med begrensninger. Dette er allerede langt på vei gjennomført i dag. Når det gjelder hvitfiske sektoren, mener Fiskebåt at det også bør åpnes for friere redskapsvalg, men at det her vil være nødvendig med en nærmere gjennomgang av de biologiske konsekvensene av en slik

liberalisering. Fiskebåt mener likevel at det allerede nå bør åpnes opp for at alle konvensjonelle havfiskefartøyer kan benytte snurrevad i fisket etter torsk og hyse. I tillegg bør det være adgang til å fiske seinotkvotene med trål.

Fiskebåt er enig med utvalget i at det enkelte fartøy på fritt grunnlag må vurdere om det skal drives foredling av fisk om bord i fartøyet. Ombordproduksjon kan i enkelte tilfeller være det eneste alternativet for videreforedling av norsk fisk med norske hender, og har også kvalitetsmessige fordeler. Fabrikkskipene har samtidig vært en av de viktigste rekrutteringskildene for maritime næringer, og en teknologisk spydspiss. Norske fiskerimyndigheter sin motstand mot ombordproduksjon har ikke vært saklig begrunnet.

### 5. Strukturvoteordningene (kap 15.2.3)

Flertallet i utvalget mener at dagens strukturvoteordning begrenser flåteleddets innovasjonsevne, samt muligheten for effektiv kapasitetsutnyttelse og høyere lønnsomhet. Utvalget anbefaler at dagens begrensninger i kvotetak per fartøy oppheves, og mener at dette representerer den største positive økonomiske effekten for verdikjeden som helhet. Utvalget ønsker også å gi rederiene større adgang til spesialisering.

Fiskebåt vil understreke at fiskeflåten er avhengig av gode strukturordninger, og strukturtiltakene har vært viktige for å sikre en positiv utvikling i norsk fiskerinæring.

Fiskebåt viser til at kvotetakene i strukturvoteordningen er et kontroversielt spørsmål i fiskeflåten, og det er mange hensyn som skal ivaretas ved fastsettelsen av kvotetakene. Fiskebåt har generelt vært opptatt av at kvotetakene i strukturvoteordningene tilpasses den økonomiske situasjonen rederiene står overfor, blant annet når det gjelder lønnsomhet, evne til fornying og rekruttering av kvalifisert arbeidskraft. Strukturering (økte kvotetak) har også vært nødvendig for å møte de krav fiskeflåten blir stilt overfor med hensyn til reduksjon i utslippene av skadelige miljøgasser. Fiskebåt har samtidig vektlagt ønsket om å opprettholde livskraftige fiskerimiljøer, og unngå for store kvoteforskjeller mellom fiskefartøyene i en gruppe. Det er ikke aktuelt for Fiskebåt å anbefale en oppheving av kvotetakene i strukturvoteordningene. Fiskebåt viser til at det har vært et godt samarbeid mellom fiskerimyndighetene og næringen når det gjelder kvotetakene i strukturvoteordningene, og Fiskebåt mener at dagens ordning der kvotetakene vurderes med ujevne mellomrom i en større sammenheng fungerer godt.

Fiskebåt vil samtidig understreke at det er andre forhold enn kvotetakene som er viktige i en diskusjon om strukturvoteordningene, og som utvalget i liten grad har berørt. Dette gjelder blant annet varighet på ordningen, avkortning, kondemneringskravet og geografiske restriksjoner. Fiskebåt mener at også disse bestemmelsene bør gjennomgås, og forsøkes fastlagt i et bredt politisk kompromiss. Fiskerinæringen er ikke tjent med stadig uro rundt viktige rammebetingelser. Fiskebåt vil komme tilbake til disse spørsmålene i en egen henvendelse senere i år.

Fiskebåt er enig i at det i større grad bør være mulig å spesialisere seg innenfor enkelte fiskerier. Det vises i denne forbindelse til at dette spørsmålet ble diskutert i tilknytning til en høring om en fleksibel kvoteordning for industrieide torsketrålere i 2013. I høringsuttalelsen av 18. oktober 2013 heter det:

*«Fiskebåt viser til Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat om en ordning med fleksibel kvoteutnyttelse for industrieide torsketrålere. Bakgrunnen for forslaget er departementets ønske om å legge til rette for en utvikling av fiskerinæringen basert på vårt fortrinn ved tilgang på ferskt råstoff av høy kvalitet. Det foreslås derfor endringer i*

*bestemmelsene om tildeling av kvote til enkelte torsketrålere, for derved å legge til rette for at fiskeindustrien får økt tilgang til råstoff som kan produseres med lønnsomhet.*

*Fiskeri- og kystdepartementet oppsummerer sitt forslag slik:*

- *det etableres en ordning for fleksibel kvoteutnyttelse for torsketrålere,*
- *ordningen skal bare gjelde for torsketrålere som eies av foredlingsbedrifter,*
- *ordningen innebærer at fartøyeieren etter søknad kan omfordele kvotene av torsk, hyse og sei nord for 62N mellom egne fartøy,*
- *det kreves ikke at noe fartøy tas helt ut av fiske,*
- *det kreves at omfordelingen medfører at det leveres mer fersk torsk fra fartøyene samlet,*
- *for å kunne få innvilget senere søknader, kreves det at eierens foredlingsbedrifter har økt sin produksjon (absolutt eller relativt) av fersk torskfilet gjennom bruk av ordningen,*
- *det må søkes om tillatelse til slik omfordeling, innen utgangen av november det foregående året og*
- *ordningen innebærer ingen endringer i fastsatte leveringsvilkår, ut over det som følger av at leveringspliktig kvantum kan bli levert av et annet fartøy.*

*Fiskebåt er positiv til ordninger som gir en mer fleksibel kvoteutnyttelse for torsketrålere. Fiskebåt er også positiv til at myndighetene ønsker å legge til rette for at fiskeindustrien får økt tilgang til råstoff som kan produseres med lønnsomhet. Fiskebåt mener imidlertid at slike ordninger må gjelde for hele torsketrålerflåten, og ikke være knyttet til levering og produksjon av ett bestemt råstoff (fersk). Norge har også en fiskeindustri som baserer sin produksjon på fryst råstoff, og vi har fortsatt noen trålere som satser på videreforedling av fersk råstoff ombord på fartøyene. Skal slike fleksible kvoteordninger være fremtidsrettede må de derfor omfatte alle torsketrålere.*

*Fiskebåt mener at den foreslåtte ordningen ikke gir tilstrekkelig fleksibilitet for næringen. Fokuset for myndighetene bør være å få økt lønnsom verdiskaping i Norge, og overlate til aktørene å vurdere hvilken foredling som gir høyest lønnsomhet. Hvilket råstoff som gir konkurransefortrinn vil variere over tid. Fiskebåt mener dessuten at en ytterligere detaljregulering fra myndighetenes side av hvordan bedriftene skal drives, og hva de skal produsere, ikke er fremtiden for norsk sjømatnæring. Alle tidligere forsøk på politisk detaljstyring av fiskerinæringen når det gjelder anvendelse av råstoffet har vært mislykket.*

*Fiskeri- og kystdepartementet skriver innledningsvis i høringsnotatet at det først og fremst er de private aktørenes ansvar å tilpasse sin produksjon med sikte på å oppnå høyest mulig verdiskaping fra de norske fiskeressursene. Departementet skriver videre at det er myndighetenes ansvar å se til at regelverket ikke inneholder reguleringstiltak som motvirker dette, med mindre slike tiltak har en tilstrekkelig begrunnelse i andre hensyn. Dette er Fiskebåt enig i, men konstaterer samtidig at departementet gjennom sitt forslag forlater dette utgangspunktet. Det er utfordrende i dag å bestemme hvordan fiskerinæringen skal se ut i fremtiden, og hvilke produkter det bør satses på. Kanskje er det fersk fisk, kanskje er det frossen fisk, og kanskje er det ombordproduserte produkter. Fiskebåt mener at det beste myndighetene kan gjøre er å gi alle aktørene en lik mulighet, og la alle stille likt på startstreken.*

*Fiskebåt kan ikke akseptere at det utelukkende er økt produksjon av fersk filet som skal være inngangsbilletten til å bruke den fleksible kvoteordningen. Fiskebåt vil også bemerke at departementets påstand om at eksportprisen for fersk torskfilet ligger vesentlig over*



*prisen på fryst filet, mangler dokumentasjon. Det er ikke tilstrekkelig å sammenligne eksportstatistikken for fersk og fryst filet, fordi fersk filet ofte er konsentrert om torskeloins, mens eksport av fryst filet i større grad omfatter hel filet. Fiskebåt mener uansett at det ikke kan legges større vekt på dette, og forutsetter at næringen vil tilpasse seg den markedssituasjonen som gir størst lønnsomhet.*

*Fiskebåt mener at en søknadsfrist innen utgangen av november året i forveien for kvoteomfordeling ikke gir tilstrekkelig fleksibilitet for rederiene. Fisket utvikler seg ikke alltid som forventet, og ikke minst kan tilgjengeligheten av ulike typer fisk endre seg fra et år til det neste. Det er derfor nødvendig at rederiene kan tilpasse seg slike endringer. Fiskebåt vil også vise til at det ikke er alle størrelser av fisken som egner seg til produksjon av filet, og det er vanskelig å forutsi i år hvordan størrelsessammensetningen blir i fangstene neste år. Hvilke størrelser av torsk det kan fiskes på, kan også være avhengig av hvor mye hyse fartøyene disponerer (som bifangst).*

*Fiskebåt er derfor uenig i at adgangen til å bruke den fleksible kvoteordningen påfølgende år skal være avhengig av at det leveres en større andel fersk torsk fra eierens torsketrålere samlet enn uten slik omfordeling, og at tilsvarende omfordeling tidligere år har medført at eierens foredlingsbedrift eller foredlingsbedrifter har økt sin produksjon av fersk filet. Slike forutsetninger, som det er vanskelig å ha kontroll over, kan føre til at rederiet blir utestengt fra å benytte ordningen et senere år når det er behov for å benytte ordningen. Det kan ikke være slik at næringen skal «tvinges» til ulønnsom produksjon for å komme i posisjon til å benytte ordningen neste år.*

*Fiskebåt mener som nevnt at den foreslåtte fleksible kvoteordningen for torsketrålere er for detaljregulert og byråkratisk. Departementet bør derfor også vurdere andre alternativer. Fiskeri- og kystdepartementet viser i høringsnotatet til at departementet tidligere har fått flere henvendelser fra næringen og dens organisasjoner vedrørende en ordning med fleksibel kvoteutnyttelse for torsketrålere. Fiskebåt antar at departementet her blant annet sikter til Fiskebåt sitt forslag av 14. mars 2006 om etablering av en fleksibel kvoteordning for torsketrålere. Fiskebåt foreslo da en fleksibel kvoteordning som bygde på følgende forutsetninger:*

- *at den i første omgang etableres som en prøveordning for torsketrålere*
- *at samarbeidende enbåtsrederier får like god tilgang til ordningen som flerbåtsrederier*
- *at ordningen kun gjelder torsk, hyse og sei nord om 62°N*
- *at det fortsatt er en klar kobling mellom fartøyet og kvotene*
- *at ordningen forholder seg til kvotetaket i strukturkvoteordningen*
- *at ordningen ikke bidrar til å øke kapasiteten i andre fiskerier*
- *at slumpfiskeordningen videreføres*

*Konkret foreslo Fiskebåt at følgende bestemmelse ble tatt inn i forskriften om strukturkvoteordning for havfiskeflåten.*

*”Rederier som eier flere torsketrålere, eller rederier som inngår avtale om samarbeid, står fritt til å fordele kvotene av torsk, hyse og sei nord for 62°N på ”rederiets” fartøyer, dog med den begrensning at minst 25% av hver av torske-, hyse- og seikvotene nord for 62°N må fiskes av det fartøyet som har kvoterettighetene. Frysetrålere som også innehar tillatelse til å fiske reker må minst fiske et samlet kvantum av torsk, hyse og sei nord om 62°N som fartøyet er tildelt av disse fiskeslagene i det samme området per 1. januar. Det samme gjelder*

*fartøyer som ønsker å delta i trålfisket etter sei i Nordsjøen. Det enkelte fartøy må forholde seg til et kvotetak som tilsvarer 6,6 torskreekvivalenter, der en kvotefaktor av torsk er vektet med 1, en kvotefaktor av hyse med 0,8, og en kvotefaktor av sei med 0,4.”*

*Fiskeri- og kystdepartementet sendte forslaget fra Fiskebåt om en fleksibel kvoteordning til Fiskeridirektoratet for en vurdering, og direktoratets vurdering forelå kort tid etter. Den 12. mai 2006 sendte departementet saken over til Strukturutvalget for utredning og vurdering. Av ulike årsaker unnlot Strukturutvalget å behandle forslaget til en fleksibel kvoteordning. Departementet valgte å ikke følge opp forslaget, men gav uttrykk for at de ville komme tilbake til saken.*

*Fiskebåt mener at et modifisert forslag til det som ble fremmet i 2006 kan være et godt alternativ til departementets høringsforslag om en fleksibel kvoteordning for torsketrålere, men konstaterer at også dette forslaget kan være for detaljert og byråkratisk.*

*Fiskebåt mener et tredje alternativ kan være å bygge videre på adgangen som flerbåtsrederier har i dag til å omfordele strukturkvoter mellom fartøyene i rederiet, kombinert med en forbedret slumpfiskeordning. En slik tilnærming vil gi næringen den nødvendige fleksibiliteten, samtidig som en unngår etableringen av en ny komplisert ordning.*

*I dag kan flerbåtsrederier før reguleringsåret starter som nevnt omfordele strukturkvoter mellom rederiets fartøyer. Fiskebåt mener at denne adgangen også må utvides til å omfatte samarbeidende enbåtsrederier, og viser til tidligere korrespondanse om dette. Fiskebåt mener dessuten at det bør åpnes opp for at strukturkvotene kan justeres mellom rederiets fartøyer (og samarbeidende fartøyer) en gang i løpet av reguleringsåret, når en ser hvordan fisket og markedet utvikler seg. Det kan settes en siste frist for når en slik omfordeling kan gjøres, for eksempel 1. juli.*

*Når det gjelder slumpfiskeordningen viser Fiskebåt til den politiske plattformen for Solberg-regjeringen (Sundvolden-erklæringen). Her sier Regjeringen at den vil forbedre slumpfiskeordningen for havfiskeflåten. Fiskebåt antar at dette i første rekke dreier seg om å tillate at en større andel av fartøyets kvoter kan slumpes. Dette vil styrke fleksibiliteten til havfiskeflåten.*

### Oppsummering

*Fiskebåt er positiv til fleksible kvoteordninger for torsketrålerflåten som kan sikre økt lønnsomhet og verdiskaping både på sjø og land. Slike ordninger må gjelde alle torsketrålere, og ikke være knyttet til produksjonen av ett bestemt produkt.*

*Fiskebåt ønsker ikke en ytterligere detaljregulering fra myndighetenes side av hvordan næringen skal drives, og hva som skal produseres. Dette er ikke fremtiden for norsk sjømatindustri.*

*Fiskebåt mener at den beste løsningen vil være å utvide adgangen til å justere strukturkvotene mellom fartøyer i et flerbåtsrederi eller samarbeidende enbåtsrederier, og forbedre slumpfiskeordningen. Fiskebåt forutsetter at ferskfiskbonusordningen for havfiskeflåten avvikles.»*

Det ble ikke gjennomført endringer i regelverket etter høringen om etablering av en fleksibel kvoteordning for industrieide torsketrålere. Departementet har imidlertid fulgt opp forslaget om å utvide adgangen til å omfordele strukturkvoter mellom to fiskefartøyer til også å omfatte enbåtsrederier, og ikke bare for flerbåtsrederier. Et lovforslag om dette er nå til behandling i Stortinget. Fiskebåt støtter dette forslaget.

#### 6. Leverings-, aktivitets- og bearbeidingsplikt (kap 15.2.4)

Flertallet i utvalget vurderer systemet med leverings-, bearbeidings- og aktivitetsplikt som lite hensiktsmessig, både økonomisk og relatert til de opprinnelige intensjonene med pliktssystemet. Utvalget viser til at ordningen omfatter få aktører i foredlingsindustrien, er administrasjonskrevende, og hemmer innovasjonsevnen til de berørte bedriftene. Utvalget mener at ordningen med leverings-/tilbudsplikt trolig har relativt liten betydning for aktørenes handlingsrom og økonomi, og trolig også liten betydning for sysselsettingen de aktuelle stedene. Utvalget peker på at det er aktivitetsplikten som representerer de største implikasjonene for bedriftene, både samfunnsmessig og økonomisk. Utvalget mener at bortfall av denne vil tillate bedriften å utnytte ressursene betraktelig mer effektivt, og gi grunnlag for betydelig forbedring av økonomien. Samtidig er det klart at kapasitetstilpasningen vil medføre nedlegging av aktiviteten på enkelte steder, hvilket vil kunne ha stor betydning for sysselsettingen i noen lokalsamfunn.

Utvalget er svært opptatt av at en avvikling av pliktssystemet gjøres på en akseptabel måte sett opp mot de krav som ble stilt da ordningene ble innført. De juridiske og økonomiske problemstillingene er antakelig omfattende, og utvalget foreslår derfor at det nedsettes en kommisjon med juridisk og økonomisk kompetanse som får som oppgave å komme fram til en samfunnsmessig forsvarlig løsning på saken som hensyntar alle parter, eksempelvis gjennom en økonomisk kompensasjon.

Fiskebåt har behandlet leveringsplikten en rekke ganger, men i mindre grad bearbeidingsplikten og aktivitetsplikten. I en høringsuttalelse fra 2003 heter det blant annet:

*”Fiskebåtredernes Forbund konstaterer at leveringsplikten har vært en stor økonomisk belastning for enkelte rederier og fiskere. Det gjelder i første rekke i de tilfeller der det er blitt betalt en pris under markedspris for råstoffet. For andre rederier igjen er leveringsplikten av mindre betydning. De største konfliktene oppstår gjerne i tilfeller der eierne av trålere med leveringsforpliktelse må levere til bedrifter der de selv ikke står som eiere, eller hvor eierstrukturen i landbedriftene som er tilgodesett gjennom leveringsplikten er annerledes enn for fartøyet.*

*Fiskebåtredernes Forbund mener prinsipielt at leveringsplikten slik vi kjenner den i dag har utspilt sin rolle, og derfor burde avvikles. Leveringsplikten er ikke forenlig med vyene og målsettingen om å øke verdiskapingen i fiskerinæringen, og ordningen bidrar til å låse fast råstoffet til bestemte regioner og bedrifter, som igjen fører til at andre bedrifter som har bedre forutsetninger for lønnsom drift ikke får tak i råstoff. Forbundet vil understreke at det uansett ikke blir større tilgang på råstoff totalt gjennom ordningen.*

*Fiskebåtredernes Forbund mener at politikerne ikke både kan argumentere med at fiskerinæringen skal bli framtidens næring, og en av de viktigste bidragsyterne til fellesskapet, samtidig som det gjøres politiske vedtak som hindrer eller begrenser en nødvendig strukturering og effektivisering i næringen. Forbundet konstaterer samtidig at det kan eksistere en konflikt mellom politikernes ønske om å styre utviklingen i næringen, og ønsket om å innføre en ressursrente i næringen. Fiskebåtredernes Forbund mener at bare en lønnsom fiskerinæring vil være i stand til å utnytte og utvikle det potensialet som*

*finnes i næringen, og en streng praktisering av ordninger som leveringsplikten innebærer etter forbundets mening en trussel mot en sunn økonomisk utvikling i fiskerinæringen.*

*Fiskebåtrederne vil samtidig uttrykke forståelse for at myndighetene i enkelte tilfeller ønsker å prioritere bestemte regioner når det gjelder tilgangen på råstoff. Forbundet mener imidlertid at dette primært bør gjøres gjennom bruk av positive virkemidler, for eksempel skatte- og avgiftslettelser, og ikke gjennom tvangstiltak som leveringsplikten.”*

Fiskebåt har lyktes med å få til forbedringer i ordningen med leveringsplikt, for eksempel gjennom innføringen av en prisbestemmelse som har redusert inntektstapet for de rederiene som er pålagt leveringsplikt, og innføring av tilbudsplikt i stedet for leveringsplikt. Uttalelsen fra 2003 gjengir samtidig Fiskebåt sitt prinsipielle syn på ordninger som leveringsplikt, bearbeidingsplikt og aktivitetsplikt. Fiskebåt er enig i utvalgets forslag om å avvikle disse ordningene, og er enig i at det kan være fornuftig å oppnevne en kommisjon for å se på hvordan dette best kan gjøres. Dersom det er politisk flertall for å gjennomføre en slik avvikling av pliktssystemene, mener Fiskebåt at det er viktig at kommisjonen raskt kommer i gang med arbeidet.

#### 7. Høstingsstrategi – demping av års- og sesongvariasjoner (kap. 15.2.5 og 15.2.6)

Utvalget mener de etablerte stabilitetsbetingelsene i dagens forvaltningsregler for hvitfiskartene torsk, hyse og sei er fornuftige ut fra et markedsperspektiv. Implikasjonene for flere andre forhold er imidlertid så usikre at utvalget ikke har tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å konkludere på dette. Utvalget anerkjenner at dagens sesongmønster i fiskeriene medfører utfordringer for sjømatindustrien. Samtidig er det lite som tilsier at aktørenes tilpasning innenfor kvoteåret ikke gir det beste økonomiske utbyttet for verdikjeden som helhet, gitt de øvrige reguleringer som fiskerinæringen er underlagt og som påvirker fangststrategier og investeringer i fartøy og redskap. Endring av fangstmønsteret gjennom ulike virkemidler kan bedre økonomien for foredlingsbedriftene generelt, men dette må ha basis i at kostnadene som påføres flåten ikke overstiger gevinstene for sjømatindustrien.

Myndighetene har mulighet til å påvirke fangstadferd knyttet til den risiko for tapt inntekt som oppstår ved utløp av kvoteåret. Denne kan føre til at aktørene i mindre grad planlegger for fiske mot slutten av året. Utvalget anbefaler at myndighetene innfører ordninger som reduserer denne risiko, eksempelvis gjennom de foreslåtte kvotefleksibilitetsreglene. Utvalget mener at en endring av kvoteåret i torskefiskeriene vil kunne gi en viss økning i høstfisket, og slik en viss utjevning av sesongfisket. Utvalget peker samtidig på at deler av denne effekten i all hovedsak også vil kunne oppnås gjennom fleksibilitetsreglene. Utvalget mener at bonusordningen for levendefangst bare kan forsvares som et midlertidig virkemiddel for innovasjon på dette området. Denne ordningen må evalueres ut fra i hvilken grad den stimulerer til innovasjoner som faktisk kan gi bedriftsøkonomisk lønnsomme strategier for levendefangst. Sesongmønsteret i fiskeriene må også ses i sammenheng med øvrige tiltak som utvalget foreslår.

Når det gjelder stabilitetsbestemmelsene i forvaltningsreglene i kvitfisksektoren, vises det til at fiskerinæringen i samarbeid med Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet har gitt et innspill til dette i tilknytning til at Norge og Russland skal evaluere forvaltningsstrategiene for fellesbestander i Barentshavet i 2015. Fiskebåt mener generelt at fiskebestandene skal høstes med utgangspunkt i bestandenes tilstand, og ikke i forhold til forventede markedsituasjoner. Det kan være argumenter for å ha strenge stabilitetsbestemmelser i forvaltningsstrategiene, men markedshensyn er ikke det viktigste.

Fiskebåt sitt syn på spørsmålet om sesongutjevning i torskefiskeriene er i hovedsak sammenfallende med utvalget. Det vises i denne forbindelse til Fiskebåt sitt innspill til Nærings- og fiskeridepartementet av 6. mai 2014 om tiltak som kan jevne ut sesongmønsteret i torskefiskeriene. Her heter det:

*«Nærings- og fiskeridepartementet vurderer for tiden om en endring av kvoteåret kan være et fornuftig tiltak for å endre landingsmønsteret i torskefiskeriene. Fiskebåt antar at problemstillingen i første rekke gjelder fisket etter nordøstarktisk torsk, og i mindre grad fisket etter nordøstarktisk hyse og nordøstarktisk sei, som har et jevnere landingsmønster. Fiskebåt konstaterer imidlertid at fisket på disse fiskeslagene henger nært i hop, slik at en eventuell endring av kvoteåret sannsynligvis mest praktisk bør omfatte alle artene.*

*Fiskebåt viser til at dagens landingsmønster i torskefiskeriene i hovedsak er et resultat av fiskens tilgjengelighet og fangstkostnader. Prisen som oppnås utenom høysesongen har ikke vært god nok til at det etablerte landingsmønsteret har blitt påvirket i særlig grad. I tillegg har reguleringsopplegget for torsk i kystflåten med sterk overregulering, fritt fiske og forventninger til refordelinger og bifangstordninger bidratt til at de fleste velger å fiske kvoten i første halvår. Manglende mulighet til å overføre ufisket kvote til neste reguleringsår bidrar også til dette.*

*Fiskebåt ser at det vil være fordeler for enkelte deler av landindustrien med en større spredning av torskelandingene, ikke minst for å kunne betjene ferskfiskmarkedet. Samtidig er produktmiksen og kapasiteten i landindustrien i stor grad tilpasset det etablerte landingsmønsteret, og det er vanskelig å konkludere med at et annet landingsmønster vil gi økt verdiskaping for fiskerinæringen. Det vil avhenge av en rekke forhold.*

*Fiskebåt antar at det har relativt liten biologisk betydning for bestandene av nordøst arktisk torsk, hyse og sei om landingsmønsteret endres. Det kan selvsagt være en fordel om fisken får gyte før den blir fisket, men dette betyr mindre i en situasjon med store gytebestander. Samtidig kan et endret landingsmønster gi et dårligere beskatningsmønster, ved at det blir fisket på yngre årsklasser. Den biologiske effekten av et endret landingsmønster vil derfor være usikker, og avhenge av en lang rekke forhold som varierer fra år til år. Fiskebåt mener derfor at dette argumentet ikke kan tillegges særlig vekt i denne diskusjonen.*

*Økt uttak av torsk om høsten vil imidlertid gi større innblanding av kysttorsk i fangstene, og spesielt i fangstene nær kysten. I en situasjon med en usikker og bekymringsfull bestandssituasjon for kysttorsk, kan det være vanskelig å forsvare tiltak som aktivt bidrar til større uttak av kysttorsk. Dette vil ikke minst kunne være en utfordring i forhold til MSC-sertifiseringen av fisket etter nordøstarktisk torsk, og må tillegges vekt i denne vurderingen.*

*Det er mer miljøvennlig å fiske kvotene når det er god tilgjengelighet, og fangstratene er gode. For store deler av fiskeflåten er fangstratene størst på sen vinteren og våren når det meste av torsken landes. En endring av dagens landingsmønster vil sannsynligvis innebære økt bunkersforbruk og økte utslipp av skadelige miljøgasser. En endring av landingsmønsteret for torsk vil dermed innebære at fiskeflåten kan få problemer med å oppfylle målsettingen om å redusere klimagassutslippene.*

*Norge forhandler med en rekke land om fiskeriavtaler, og i de fleste av disse avtalene er torskefiskeriene i nord involvert. En endring av kvoteåret i Norge vil innebære en betydelig utfordring i forhold til avtaleprosessen med andre land, og Fiskebåt er i tvil om*

*dette er praktisk håndterbart. En endring av kvoteåret kan også skape utfordringer for de landene som har kvoterettigheter i Svalbardsonen.*

*Dersom konklusjonen blir at det skal iverksettes tiltak for å endre landingsmønsteret i torskefiskeriene, mener Fiskebåt at det finnes bedre virkemidler enn å endre kvoteåret. Dette kan være en endring av reguleringsopplegget, bruk av sesongbaserte omregningsfaktorer og kvotefleksibilitet. Fiskebåt mener dessuten at fiskeindustrien har et betydelig ansvar for å bidra til et annet landingsmønster, ved å tilby fiskerne en bedre pris utenom hovedsesongene, som kompenserer for dårligere fangstrater og større fangstkostnader.*

*Fiskebåt mener et stort hinder for et mer balansert landingsmønster i kystflåtens fiske etter torsk er forventningene om kvotetillegg og bifangstordninger om høsten. Dette fører til at de enkelte aktørene er opptatt av å fiske opp de tildelte kvotene på et tidlig tidspunkt, for dermed å være i posisjon til å delta på kvotetillegg og bifangstordninger. Dersom en større del av kystflåten blir regulert med fartøykvoter som havfiskeflåten, vil sannsynligvis flere av disse fartøyene velge å sette igjen mer torskekvote til høsten, ikke minst for å kunne drive et effektivt fiske etter sei og hyse om høsten med torsk som innblanding. Sannsynligvis vil en utvikling i retning av større og mer effektive kystfartøyer være nødvendig for å få dette til.*

*Fiskebåt mener at det bør gis adgang til kvotefleksibilitet over årsskiftet for fartøyer som er regulert med fartøykvoter i fisket etter torsk og hyse. Dette vil bidra til at risikoen for å sette igjen kvote til høsten blir mindre, og det vil kunne bidra til et mer rasjonelt fiske. Fiskebåt har i tilknytning til kvoteforhandlingene med Russland i flere år foreslått at det etableres en ordning med adgang til å overføre inntil 10% av fartøykvoten av nordøstarktisk torsk og hyse til neste år, og tilsvarende at en andel av neste års kvote kan fiskes på forskudd. Den forrige regjeringen varslet en slik ordning i den siste stortingsmeldingen om fiskerinæringen, og det er viktig at dette følges opp.*

*Fiskebåt vil også vise til at omregningsfaktorene kan brukes aktivt for å endre landingsmønsteret. Dagens omregningsfaktor er et gunstig gjennomsnitt, og den reelle omregningsfaktoren for sløyd torsk er vesentlig lavere om høsten enn i vintersesongen. Dersom det innføres sesongbaserte omregningsfaktorer som i større grad gjenspeiler de reelle faktorene, vil dette kunne bidra til et annet landingsmønster for torsk. Fiskebåt vil konkret foreslå at det innføres en omregningsfaktor for første halvår, og en lavere omregningsfaktor for andre halvår. Dette spørsmålet må drøftes med Russland i kvoteforhandlingene. Mer riktige omregningsfaktorer kan også være et viktig bidrag for å redusere omgørelser av regelverket ved landing av rund fisk.*

*Fiskebåt viser til at regjeringen har valgt å satse på levendelagring av torsk for å få økt tilgang på torsk utenom hovedsesongen. Fiskebåt er positiv til levendelagring av torsk dersom aktørene finner dette regningsssvarende, men mener at dagens bonusordning for å stimulere til slik levendefangst ikke er akseptabel eller levedyktig på lengre sikt. Skal levendelagring ha noe for seg må det være fordi det er lønnsomt og gir økt verdiskaping i næringen. Det er ikke tilfelle i dag.»*

Innholdet i dette brevet er fortsatt dekkende for Fiskebåt sitt syn i disse spørsmålene.

## 8. Førstehåndsmarkedet for fisk

Utvalget vurderer det som viktig for en bærekraftig forvaltning av de villevende ressursene i havet at fiskesalgslagslovens bestemmelser om obligatorisk omsetning opprettholdes. Utvalget mener at systemet også er viktig for å få til gode markedsplasser med ryddige forhold, best mulig råstofflyt, høy verdiskaping og like konkurransevilkår for aktørene i dette råvaremarkedet. Utvalget er opptatt av at salgslagene utøver sitt mandat på en slik måte at Norge fremstår som verdensledende innen organisering av råvaremarkedsplasser for fisk m.v. Slike markedsplasser må ha tillit fra aktørene i markedet, og de må legge til rette for økonomisk effektiv vertikal koordinering gjennom ulike omsetningsmåter som auksjon, spotsalg og kontrakter.

Utvalget mener videre at markedsplassene må ha gode incentiver for å innovere med omsetningsformer som ivaretar kontroll, kontinuitet og kvalitet bedre enn i dagens system. Dette innebærer en proaktiv tilrettelegging for å hente ut gevinstene fra markedsbasert omsetning, hvor aktørene beskyttes mot utilbørlig utnyttelse av markedsrett. I tillegg må salgslagene være effektive i sin drift, og ivareta og videreutvikle de gode rutinene fra dagens salgslag m.h.t. transaksjonene mellom selger og kjøper.

Utvalgets flertall mener at ambisjonene best løses gjennom nøytralt eierskap til salgslagene med styrer sammensatt med kompetanse til å utvikle markedsplassene i tråd med ambisjonene om mer verdiskapende førstehåndsomsetning. Siden ny fiskesalgslagslov nettopp er trådt i kraft gjennom et enstemmig stortingsvedtak, ser flertallet at det kan være vanskelig å gjøre slike endringer nå uten at loven har fått virke en stund. Flertallet peker samtidig på at mandatet til det utvalget som vurderte og foreslo ny fiskesalgslagslov var svært begrenset. Flertallet vil derfor anbefale at det allerede nå innføres en oppmannsordning (voldgift) som kan tre inn ved uenighet rundt fastsettelse av salgsvilkår, inkl. minstepriser.

Utvalgets mindretall viser til at nåværende fiskesalgslagslov ble enstemmig vedtatt av Stortinget i 2013, og har hatt virkning fra 1. januar 2014. Loven har dermed nettopp trådt i kraft og har ikke virket gjennom et år. Mindretallet viser til at utvalgets analyse konkluderer med at loven, som den fremstår i dag, ikke synes å ha negativ betydning for verken verdiskaping, industriens lønnsomhet eller mulighetene for vertikal koordinering i verdikjeden. Mindretallet mener derfor at loven må få virke en stund før den evalueres, og før en eventuelt vurderer endringer.

Fiskebåt viser til at nåværende fiskesalgslagslov ble enstemmig vedtatt av Stortinget i 2013, og har ikke virket i mer enn vel ett år. Fiskebåt viser også til utvalgets analyse som konkluderer med at loven ikke synes å ha negativ betydning for verken verdiskaping, industriens lønnsomhet eller mulighetene for vertikal koordinering i verdikjeden. Fiskebåt mener at en fri og åpen markedsplass der all fisk blir auksjonert gir størst lønnsomhet og verdiskaping. Fiskebåt støtter fullt ut mindretallet i utvalget som mener at loven må få virke en stund før en eventuelt vurderer endringer.

#### 9. Koordinering av tilsynsmyndigheter (kap 15.3)

Utvalget mener at de endringer som har skjedd med tanke på tilsynsmyndighetene overfor sjømatindustrien, fra Fiskeridirektoratets kontrollverk til en fragmentering med Mattilsyn, salgslag, direktorat og andre, er vanskelig å reversere. Utvalget mener samtidig at tilsynsmyndighetenes kontrollinnsats ovenfor industrien kan tilrettelegges bedre gjennom samordning. Det er også viktig at reglene praktiseres likt i ulike deler av landet. Utvalget mener at sammenslåing av regioner i Mattilsynet kan bidra til en mer enhetlig kontrollpraksis.

Fiskebåt har ingen innvendinger til utvalgets forslag.

#### 10. Regelverksharmonisering (kap 15.4)

Utvalget mener spørsmålet om regelverksharmonisering for veiing av fisk internasjonalt bør til-  
ligge våre myndigheter. Det er viktig, både for å sikre lik konkurranse om råstoffet i land som  
høster av samme ressurs, og for å sørge for riktige fangstdata til de biologiske parametrene i  
beregning av fiskebestander.

Fiskebåt har generelt vært opptatt av regelverksharmonisering med andre nasjoner som beskatter  
fellesbestander. Dette gjelder innveiing av pelagisk fisk ved landing, omregningsfaktorer,  
vanntrekk m.m. Fiskebåt mener også at det er viktig å sikre regelverksharmonisering i Norge  
mellom ulike fartøygrupper og anvendelser.

#### 11. Kontroll med ressursuttaket (kap 15.5)

Utvalget mener det er svært viktig at fangst- og landingsopplysningene er korrekte. Feil  
informasjon kan ha negativ betydning for flere forhold. I første rekke gir dette overbeskatning av  
ressursen, som er uheldig miljømessig og på lengre sikt gir økonomiske tap. Underrapportering  
kan også resultere i feilaktige bestandsanslag som fører til uhensiktsmessig forvaltning av  
bestandene. At aktører gis muligheten til underrapportering av fangst gir en uheldig  
konkurransesvridning som i mindre grad stimulerer til å innovere på lovlige arenaer. Utvalget  
mener at dette hemmer den langsiktige verdiskapingen i foredlingsleddet så vel som totalt i  
verdikjeden.

Utvalget anbefaler at myndighetene gjennomgår kontroll- og sanksjonsregimet for å øke  
regeletterlevelsen knyttet til fangstrapportering. Utvalget mener at det er viktig å øke kontrollen  
med landingene, eller at det alternativt etableres andre kontrollmekanismer som har samme effekt.  
Spesielt bør man undersøke mulighetene som moderne informasjons- og overvåkingsteknologi  
gir. Utvalget viser til at sanksjonsformen i mange av straffesakene på dette området som regel er  
relativt små bøter, og mener at straffenivået bør skjerpes for slike overtredelser. Utvalget mener at  
det er naturlig at næringsaktørene selv bidrar til å finansiere en utvidet kontrollvirksomhet, for  
eksempel der en tredjepart får ansvaret for å kontrollere landingene av fisk.

Fiskebåt har generelt vært positiv til økt ressurskontroll, ikke minst for å sikre at den ansvarlige  
fisker ikke blir tapende i forhold til aktører som omgår reglene. Fiskebåt har blant annet arbeidet i  
mange år for at alle fiskefartøyer skal melde inn fangst før de lander fangsten, og dette er ett av de  
viktigste kontrollpunktene for å avdekke omgåelser av regelverket.

Fiskebåt er uenig med utvalget i at det er nødvendig å skjerpe straffenivået for overtredelser av  
regelverket. Sanksjonssystemet er mer enn godt nok utviklet, og straffene er strenge. Det er langt  
viktigere å sikre gode kontrollpunkter for hele fiskeflåten.

#### 12. Innovasjonsevne og innovasjonspolitik (kap 11)

Utvalget understreker at en sjømatindustri lokalisert i et globalt kostnadsledende land er avhengig  
av innovasjon for å overleve og vokse. Utvalget mener at det må legges til rette for at norsk  
sjømatindustri blir en innovasjonsleder, slik at den norske industrien blir den første til å  
implementere nye automatiserte prosesser i full skala og med tilstrekkelig økonomisk  
kapasitetsutnyttelse. Utvalget viser til at dette forutsetter en vesentlig styrking av norske  
foredlingsbedrifter sammenlignet med dagens situasjon, herunder organisering, menneskelige og  
finansielle ressurser.



Utvalget peker på at ulike former for markedssvikt knyttet til høy risiko, stor skala og manglende private finansieringsmuligheter leder til underinvesteringer i innovasjon. For å kompensere for dette er det nødvendig med en kombinasjon av offentlig finansiering og fellesfinansiering av sjømatindustrien selv gjennom FHF, og offentlig finansiering gjennom Norges Forskningsråd (NFR) og Innovasjon Norge (IN). Det er også nødvendig med tilstrekkelig infrastruktur knyttet til FoU i regi av NFR, IN og FHF.

Fiskebåt er enig med utvalget i at norsk sjømatindustri må være innovasjonsledende dersom vi skal hevde oss i konkurransen med lavkostland. Fiskebåt er samtidig opptatt av at det legges bedre til rette for innovasjon også i fiskeflåten. Dette gjelder blant annet redskapsutvikling. I dag kan det for eksempel ta flere år før en ide om forbedringer i et fiskeredskap kan tas i bruk i fiskeflåten. Dette skyldes et detaljert regelverk om redskapsutformingen, og tungvinte og langvarige offentlige undersøkelser av eventuelle forbedringer. Dersom det er en målsetting om at norsk fiskeflåte skal være innovasjonsledende, må veien fra ide til uttesting av nytt utstyr gjøres langt kortere, og aktørene selv må innenfor kontrollerte former få langt større adgang til å prøve ut nyvinninger.

Fiskebåt vil gjenta vår tidligere bemerkning om at dersom det åpnes opp for at sjømatindustrien får adgang til å eie fiskefartøyer, så vil det sannsynligvis medføre at sjømatindustriens finansielle evne til å satse på nødvendig innovasjon vil være tapt i lang tid fremover.

### 13. Markedsføring av norsk sjømat (kap 12)

Utvalget mener at fiskerinæringen kan øke sin inntjening gjennom økt markedsføring mot konsumenter. Utvalget viser samtidig til at norsk sjømatnærings bedriftskunder investerer lite i markedsføring av sjømat mot konsumenter. Dersom man anser det som lønnsomt for norsk sjømatnæring å heve markedsføringsinnsatsen, må derfor næringen selv bidra med investeringer i markedsføringstiltak. Utvalget mener at det er grunn til å forvente at norske sjømatselskaper vil styrke sin markedsføringskompetanse og distribusjon av halvfabrikata og ferdige konsumprodukter til dagligvare- og HoReCa-bedrifter. Det kan forventes at det vil skje en ytterligere konsolidering av norsk sjømatindustri i større selskap, men betydelige deler av sjømatindustrien vil fortsatt bestå av små og mellomstore selskap med svake incentiver og muligheter til å investere i markedsføring mot konsumenter. Utvalget mener derfor at det også i fremtiden vil være strukturelle forhold knyttet til råstoff, næringens økonomiske organisering, kunder og produkter som betyr at det er nødvendig med generisk markedsføring med pålagt avgift. Utfordringen blir å finne den rette balansen mellom selskapenes egen markedsføring og sjømatnærings generiske markedsføring, som omfatter både budsjetter og valg av type virkemidler. Denne balansen må forventes å være ulik i verdikjedene for laks, pelagisk og hvitfisk. De stadige endringene i næringen og markedene tilsier etter utvalgets oppfatning at det må være hyppige evalueringer av omfanget og effekten av den generiske markedsføringen, valg av virkemidler, markeder etc. innenfor forsvarlige ressursrammer. Evalueringene bør være forankret i internasjonalt etablerte metoder dokumentert i vitenskapelige journaler.

Fiskebåt er i stor grad på line med Sjømatindustriutvalget i disse spørsmålene. Fiskebåt behandlet nylig høringen om å justere eksportavgiften for blant annet laks og pelagisk fisk, og her heter det blant annet:

*«Fiskebåt viser til Nærings- og fiskeridepartementet høringsnotat om endringer i forskrift om regulering av eksporten av fisk og fiskevarer (fiskeeksportforskriften) og forskrift om samordnet innkreving av avgift på fiskeeksport, med høringsfrist 8. april 2015.*

*I høringsnotatet legger departementet frem endringsforslag knyttet til 1) markedsavgiften som ilegges eksporten av sjømat og til 2) styrevalgprosessen for Sjømatrådet. FoU-avgiften er ikke tema i høringsnotatet.*

### *1. Markedsavgiften på eksport av sjømat differensieres*

*Sjømatrådet er finansiert av næringen gjennom lovpålagt årsavgift på 15.000 kroner for alle eksportører og en avgift på eksport, markedsavgiften. Etter forskrift om samordnet innkreving av avgift på sjømateksport betales en eksportavgift bestående av markedsavgiften på 0,75% av fob-verdien av fisk og fiskevarer (unntatt videreforedlete produkter, kap. 1604 i tolltariffen, som svarer en markedsavgift på 0,2%), og en FoU-avgift på 0,3%.*

*Markedsavgiften forvaltes av Norges sjømatråd, mens Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF) forvalter FoU-avgiften. Avgiften innkreves av Toll- og avgiftsdirektoratet, og fordeles til Sjømatrådet og FHF i fellesskap etter en fordelingsmodell godkjent av departementet. Sjømatrådet mottar ikke regulære direktebevilgninger over statsbudsjettet.*

*I 2010 ble det vedtatt å styrke den felles markedsføringen av sjømat gjennom å øke markedsavgiften for enkelte kategorier. Markedsavgiften hadde til da variert mellom de enkelte fiskeslag. Laksenæringen og konvensjonell sektor hadde høyest avgiftssats på 0,75% av eksportverdien, mens avgiftssatsen for fiskeslag som fersk og fryst hvitfisk, pelagisk fisk og reker var på 0,3%. Det ble vedtatt å sette markedsavgiften til 0,75% for alle fiskeslag og produkter, med unntak av produkter under kap. 1604 i tolltariffen som ble holdt uforandret på 0,2%. Hensikten med harmoniseringen av avgiften var å styrke det langsiktige markedsføringsarbeidet for de artene som hadde en lavere markedsavgift, det vil si hvitfisk (unntatt konvensjonell sektor), pelagiske arter, reker og skalldyr. Harmoniseringen skulle også forenkle regelverket, og fjerne eventuell tvil om hvilke produkter som faller innenfor hvilke avgiftskategorier.*

*Inntektene fra markedsavgiften har steget fra 377 millioner kroner i 2012 til rundt 500 millioner kroner i 2014. Sjømatrådet handler etter et fordelingsprinsipp for kostnader og inntekter som tar hensyn til hvor mye av inntektene fra markedsavgiften som genereres fra de ulike bransjene i sjømatnæringen. Avgiftsinntekter fra eksport av hvitfisk benyttes eksempelvis til markedsføring av hvitfisk, og ikke laks eller pelagisk fisk. Dette prinsippet er innført av styret, blant annet for å sikre legitimitet i næringen. Hver bransje opererer med individuelle budsjett. Alle felles investeringer og utgifter finansieres som et spleiselag mellom bransjene, hvor de bidrar etter sin relative størrelse av totalbudsjettet (årlig nøkkel). Samme fordelingsnøkkel benyttes til å fordele fellesinntektene som består av årsavgift og netto finansinntekter.*

*Nærings- og fiskeridepartementet legger til grunn at det fortsatt bør være en felles finansieringsordning, basert på en obligatorisk avgift. Dette synspunktet støtter Fiskebåt. Samtidig foreslår departementet en modell med differensierte satser for de ulike sektorene, og at markedsavgiften for varer som omfattes av tolltariffens kap. 16.04 (fisk – tilberedt el konservert) fjernes. Fiskebåt er enig med departementet i at det er naturlig at bedriftene selv markedsfører videreforedlete fiskeprodukter under sine merkevarer, og at avgiften for denne varegruppen bør fjernes.*

*Departementet legger videre til grunn at aktiviteten innen beredskap og markedsinformasjon ikke skal svekkes. Videre skal Sjømatrådet fortsatt drive med generisk*

markedsføring, men markedsføringsinnsatsen i sektorene laks, ørret og pelagisk fisk foreslås redusert. Reduserte inntekter må håndteres gjennom en reduksjon i markedsinvesteringer/generisk markedsføring i de respektive sektorene, og en reduksjon i operasjonelle lønnskostnader og administrasjon. Departementet foreslår at markedsavgiften for laks, ørret og pelagisk fisk settes til 0,4%, alternativt 0,5%, og at satsen for de øvrige fiskeslagene opprettholdes på 0,75%.

Fiskebåt er i likhet med departementet opptatt av å opprettholde aktiviteten innen beredskap og markedsinformasjon. Fiskebåt viser samtidig til at hovedmålet for avgiftsendringen i 2010 var at markedsavgiften skulle harmoniseres og styrke det langsiktige markedsføringsarbeidet for de artene som da hadde lavere markedsavgift. En harmonisering av markedsavgiften skulle også forenkle regelverket, og fjerne eventuell tvil om hvilke produkter som faller innenfor hvilke avgiftskategorier. Økt markedsinnsats på et stabilt høyt nivå skulle bidra positivt til omsetning og eksport av norsk sjømat. Fiskebåt mener at dette fortsatt bør være et mål, og vi fraråde en modell med ulike avgiftssatser.

Fiskebåt mener at dersom avgiften skal reduseres, må den reduseres for alle grupper, også for hvitfisk, herunder også konvensjonell sektor, reker og skalldyr. Det er flere argumenter for å redusere avgiften, blant annet at det samlede avgiftstrykket på næringen allerede er for stort. I tillegg har vi ikke lenger de ekstraordinære markedsutfordringene som næringen sto overfor etter finanskrisen. Fiskebåt mener samtidig at en reduksjon av avgiften til 0,4% innebærer en for stor endring i en omgang. En reduksjon til 0,5% for samtlige grupper vil være mest fornuftig. Dette vil føre til at Sjømatrådet får nødvendig stabilitet og fortsatt kan bidra positivt til omsetningen av norsk sjømat i utlandet.

Dersom departementet velger en modell med differensiert markedsavgift mener Fiskebåt at det må være en forutsetning at felleskostnader fordeles etter en nøkkel som tar utgangspunkt i de enkelte gruppenes omsetning ved lik avgift, slik at for eksempel hvitfisk blir belastet ut i fra omsetningen fra 0,5% avgift. Inntekten utover 0,5%, dvs. 0,25% må i så fall gå direkte inn på markedsføringsbudsjettet til den aktuelle gruppen. Det kan ikke være slik at hvitfisk må ta en større del av felleskostnadene fordi laks og pelagisk får en lavere avgift.

.....

Fiskebåt er positiv til at Sjømatrådet har blitt evaluert og mener at det bør gjøres en grundig evaluering av Sjømatrådet hvert femte år. Også i NOU 2014:16 om sjømatindustriens rammevilkår (Sjømatindustriutvalget) påpekes det at stadige endringer i næringen og markedene tilsier at det må være hyppige evalueringer av omfanget og effekten av Sjømatrådets generiske markedsføring, valg av virkemidler, markeder etc. innenfor forsvarlige ressursrammer. Evalueringene bør være forankret i internasjonalt etablerte metoder dokumentert i vitenskapelige journaler.»

#### 14. Internasjonal markedsadgang og konkurransevilkår (kap 13)

Norsk sjømatindustri er avhengig av å selge en svært stor andel av produksjonen i utlandet. Markedsadgangsrelaterte forhold som toll og ikke-tariffære handelshindringer reduserer generelt konkurranseevnen i landene og markedene som omfattes av disse, og dermed lønnsomheten og verdiskapingen fra norsk sjømatindustri.

Utvalget mener at myndighetene må prioritere arbeidet for størst mulig grad av frihandel og færrest mulig tekniske handelshindre. Utvalget erkjenner at de norske importtollsatsene på landbruksprodukter kan representere problemer i dette arbeidet. Opprettholdelse av det norske velferdsnivået vil i fremtiden, med en mindre oljedrevet økonomi, avhenge av at vi utnytter ressursene mer effektivt. Sjømatnæringen har i dette perspektivet potensial for å gi et betydelig større bidrag til verdiskapingen enn landbrukssektoren. Generelt mener derfor utvalget at sjømatinteressene bør prioriteres der disse må avveies mot hverandre i forhandlingene.

Fiskebåt er enig i at myndighetene må prioritere arbeidet for størst mulig grad av frihandel med sjømatprodukter, og færrest mulig tekniske handelshindre. Fiskebåt viser til at næringen har etablert Sjømatalliansen som skal arbeide for å ivareta interessene til fiskerinæringen i saker der interessene til ulike sektorer settes opp mot hverandre.

#### 15. Kapital og arbeidsmarkedet (kap 14)

Utvalget advarer mot offentlige kapitalbidrag til investeringer i realkapital, uten krav til rimelig avkastning. Utvalget mener at det er en risiko for at denne type offentlig kapital kan være konkurransevridende, hindre nødvendig omstilling av industrien og bidra til å opprettholde overkapasitet. Utvalget påpeker samtidig at det er viktig med offentlig finansiering som bidrar til innovasjon i sjømatnæringen.

Utvalget erkjenner at mange bedrifter i dag har sterke incentiver til å benytte seg av mulighetene for å redusere arbeidskostnadene, og ikke minst å skaffe seg den nødvendige arbeidskraften. Utvalget ønsker ikke at bedriftene konkurrerer på lønns- og arbeidsvilkår, da dette vil virke negativt på langsiktig produktivitetsframgang og innovasjon. Omfattende rekruttering av ufaglært utenlandsk arbeidskraft, hvor noen har omdiskuterte lønns- og arbeidsvilkår, kan etter utvalgets oppfatning også bidra til å gi sjømatindustrien et dårligere omdømme blant norske arbeidstagere, og dermed svekke dens attraktivitet og mulighet til kompetent norsk arbeidskraft.

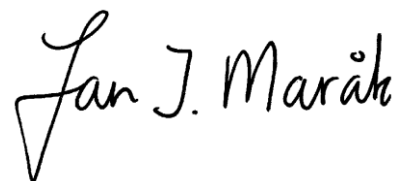
Utvalget er kjent med at Tariffnemnda har vedtatt forslag om delvis allmenngjøring av overenskomsten mellom fiskeindustribedrifter og LO. Utvalget anser forslaget som godt. Det representerer en god avveining mellom hensynene til å unngå potensielle uakseptable lønns- og arbeidsvilkår, og norske bedrifters behov for sesongarbeidskraft og incentiver til innovasjon.

Fiskebåt har ingen innvendinger til utvalgets forslag.

Vennlig hilsen  
**FISKEBÅT**



Audun Maråk



Jan Ivar Maråk