

Nærings- og Fiskeridepartementet  
Att: Wormstrand Christian  
Postboks 8090 Dep  
0032 OSLO

**Ikke offentlig**  
**Offl. § 15 andre ledd**

## Svar på bestilling - vurdering av mulige eierkonsentrasjonsregler i kystfiskeflåten

Vi viser til Nærings- og fiskeridepartementets brev av 5. oktober 2020 hvor Fiskeridirektoratet blir bedt om å foreta en vurdering av om det bør innføres eierkonsentrasjonsbegrensninger eller andre tiltak for å begrense eierkonsentrasjonen i kystfiskeflåten. Det blir bedt om at det skisseres alternative former for eierskapsbegrensninger, og konsekvensene av alle de skisserte alternativene må vurderes. Det bes videre om en vurdering av hvordan en skal gruppere fartøyene når en skal måle eierkonsentrasjon. I den sammenheng skal det tas høyde for at Stortinget har sluttet seg til kvotemeldingens forslag om justeringer i gruppeinndelingen i kystfiskeflåten, og dessuten forslaget om å erstatte dagens konsesjoner og deltageradganger med felles fiskeritillatelser.

Opprinnelig frist var fastsatt til 18. desember 2020. Fristen er senere forlenget til 15. januar 2021.

Bakgrunnen for bestillingen er at Riksrevisjonen i sin rapport av 28. april 2020 om undersøkelse av kvotesystemet i kyst- og havfisket, har anbefalt at det bør vurderes «å innføre eierkonsentrasjonsbestemmelser for kystflåten og/eller andre tiltak for å begrense eierkonsentrasjonen». Etter Riksrevisjonens vurdering har eierkonsentrasjonen i kystflåten økt betydelig siden spørsmålet om eierkonsentrasjon sist ble vurdert av departementet, jf. høringsnotat av 25. oktober 2007. Riksrevisjonen vurderer at dersom eierkonsentrasjonen i kystflåten fortsetter å øke vil dette ha negative konsekvenser for fiskerienes bidrag til aktivitet og sysselsetting langs hele kysten.

## 1. Innledning

Det følger av § 1 i lov av 26. mars 1999 om retten til å delta i fiske og fangst at lovens formål er:

- Å tilpasse fiskeflåten fangstkapasitet til ressursgrunnlaget for å sikre en rasjonell og bærekraftig utnyttelse av de marine ressursene.
- Å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosettingen i kystdistriktene.
- Å legge til rette for at høstingen av de marine ressursene fortsatt skal komme kystbefolkningen til gode.

For å sikre at disse hensynene ivaretas har det vært en målsetting å utarbeide regelverk som hindrer en uønsket sentralisering av fartøy og eiere. En lokalt forankret fiskeflåte, med en variert eierskapsstruktur er ment å legge til rette for at høstingen av de marine ressurser kommer kystbefolkningen til gode. Konsentrasjon av eierskap på få hender og oppsamling av eierskap på få steder vil kunne motvirke dette. Konsentrasjon av eierskap kan videre medføre redusert konkurranse og høyere etableringsbarrierer i næringen.

Retningslinjer/instruks for behandling av søknader som innebærer konsentrasjon av eierskap i fiskeflåten, senere erstattet av regelverk om eierkonsentrasjon, ble innført for deler av havfiskeflåten etter at fiskerimyndighetene over tid hadde sett en tendens til konsentrasjon av eierskap i fiskeflåten til enkelte eiere og enkelte grupperinger av eiere. Å ha styring med ressursfordelingen ble ansett som et hovedvirkemiddel for å opprettholde en differensiert flåtestruktur, både med hensyn til lokalisering og eierskap. Eierkonsentrasjonsbegrensninger ble først fastsatt for eierskap i torsketrålflåten, men over år har også de fleste andre grupper i havfiskeflåten fått fastsatt bestemmelser om eierkonsentrasjon.

Det er i dag fastsatt begrensninger på eiers andel av den totale kvoten for grupper i havfiskeflåten i medhold av forskrift av 13. oktober 2006 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskriften) og forskrift av 16. desember 2020 om kystfartøygruppens fiske og enkelte andre fiskerier for 2021 (deltakerforskriften). Begrensningene er fastsatt enten som et totalt antall kvotefaktorer, en prosentandel av summen av kvotefaktorene i fiskeriet eller som en maksimal prosentandel av gruppekvoten. For fartøy med torsketråltillatelse gjelder at en eier ikke kan inneha torsketråltillatelse for flere fartøy enn det antall fartøy som til sammen vil bli tildelt inntil 12 kvotefaktorer. Siden kvotetaket for fartøy med torsketråltillatelse er 4 kvotefaktorer innebærer dette at den enkelte eier kan inneha 3 fullstrukturerte torsketrålere. For fartøy med ringnottillatelse er grensen for den enkelte eier satt til 6,5 % av summen av kvotefaktorene for fartøyene i det enkelte fiskeri. Summen av kvotefaktorer i ringnotfisket er på ca. 41 480. 6,5 % utgjør 2696,2 kvotefaktorer og med et kvotetak på 850 for det enkelte fartøy gir dette i overkant av 3 fullstrukturerte fartøy. For konvensjonelle havfiskefartøy er grensen for eier av fartøy satt til 15 % av



gruppekvoten for det enkelte fiskeslag. Som eier regnes foretak eller personer som direkte eller indirekte eier merkeregistrerte fiskefartøy.

For alle grupper av havfiskefartøy som er omfattet av bestemmelser om eierkonsentrasjon gjelder det regler for tilordning av kvote fra fartøy eieren har eierandel i. Etter § 1-6 i konsesjonsforskriften skal kvoten tilordnes fullt ut når eierandelen av fartøyet er over 50 %. Når eierandelen er mellom 20 og 50 % tilordnes eieren en forholdsmessig andel av fartøyets kvote, og når eierandelen er under 20 % så tilordnes ikke eieren noe av fartøyets kvote. En slik tilordning medfører at det ved vurderingen av om en eiersammensetning er innenfor grensen for eierkonsentrasjon, ikke vil være faktisk eierskap som legges til grunn i de tilfelle eierandelene er under 20 % eller over 50 %.

Departementet har også tidligere vurdert å innføre bestemmelser om eierkonsentrasjon. I høringsnotat av 25. oktober 2007 foreslo departementet en generell eierbegrensning på 5 % av gruppekvoten i den enkelte reguleringsgruppe i kystfiskeflåten med unntak for noen fartøygrupper. Det ble lagt til grunn at graden av eierskapskonsentrasjon foreløpig var liten i alle reguleringsgrupper, men departementet ønsket likevel å være «føre-var». Departementet foreslo videre at fiskeindustribedrifter med eierandeler i kystfiskefartøy og eiere i havfiskeflåten som også hadde eierskap i kystfiskefartøy ble underlagt eierskapsbegrensningen på 5 % av gruppekvoten. Fiskeridirektoratet anbefalte i sitt hørings svar at det for kystfiskeflåten fortrinnsvis burde innføres eierskapsbegrensning ved å sette et tak på eierandeler tilvarende et visst antall fartøy. En slik løsning ville etter Fiskeridirektoratets vurdering sikre et fortsatt spredt eierskap og ville også være mulig å kontrollere via Fiskeridirektoratets registre. Forslaget om innføring av bestemmelser om eierkonsentrasjon for kystflåten ble imidlertid ikke gjennomført. Departementet vurderte at dette ikke var nødvendig da ingen enkeltaktører hadde store nok eierandeler på dette tidspunktet.

Når vi skal vurdere behovet for innføring av bestemmelser om eierkonsentrasjon for kystfiskeflåten på nytt finner vi det riktig å gjøre følgende avgrensninger:

- Det vil ikke bli foretatt vurderinger av eiersituasjonen i tradisjonelle åpne grupper i det enkelte fiskeri. I den anledning viser vi til at eierkonsentrasjon i åpen gruppe er ivarettatt av bestemmelsene i § 6 i deltakerforskriften om hvem som kan delta i åpen gruppe i det enkelte fiskeri, både i forhold til eierskap mellom lukket gruppe/åpen gruppe og eierskap åpen gruppe/åpen gruppe. Unntaket er kongekrabbe i åpen gruppe. Selv om dette er en åpen gruppe har reguleringen av deltakelsen karakter av en deltageradgang. Det må søkes om deltakelse og det fastsettes en kvotefaktor hvis vilkårene for deltakelse er oppfylt. Vi synes derfor det var riktig å ta den med i oversikten.
- Det vil ikke bli foretatt en egen kartlegging av utenlandsk eierskap i kystflåten. Årsaken til dette er at Fiskeridirektoratet pr. nå ikke på en sikker nok måte kan fastslå hvor stor andel av kvoten som tilhører fartøy der utenlandske aktører er inne på eiersiden. Utenlandske eiere som har fartøy med deltageradgang i kystflåten vil uansett omfattes av eventuelle begrensninger i eierskap.



- Det er flere rederi som har utskiftningstillatelser for fartøy med deltageradgang i kystflåten som innebærer at det er kvotesett som til enhver tid ikke er tilknyttet et fartøy. Oversikten over eierskap avgrenses derfor til eierskap knyttet til fartøy som er registrert i Merkeregisteret og som har gyldige deltageradganger.

Nedenfor vil vi foreta en kartlegging av eierskapet i kystfiskeflåten i lukkede grupper samt kongekrabbe åpen gruppe og se på utviklingen i tidsperioden 2006 – 2020 pr. 31. desember det enkelte år med unntak av 2020 hvor tallene er låst medio desember. Alle tabeller og figurer er utarbeidet av Fiskeridirektoratet. Årsaken til at første år for kartleggingen er satt til 2006 er at vi da kan se utviklingen siden spørsmålet om eierkonsentrasjon ble vurdert forrige gang i høringsnotat av 25. oktober 2007. Etter kartleggingen vil det bli foretatt en vurdering av om det bør innføres bestemmelser om eierkonsentrasjon eller andre tiltak for å hindre eierkonsentrasjon, og i så fall hvilket alternativ som egner seg best og samtidig er forholdsvis enkelt å håndtere både for forvaltning og næring.

## 2. Kartlegging av eierskapet i kystfiskeflåten

Kystfiskeflåten er en lite homogen gruppe både mht. fartøystørrelse, driftsgrunnlag og eierskap. I perioden 2006 – dd har det skjedd en betydelig nedbygging av flåten, spesielt for de gruppene som har tilgang til strukturkvoteordningen. Strukturtiltak i kystflåten har vært med på å legge til rette for en mer lønnsom fiskerinæring, bidratt til bedre mulighet for å fornye flåten og bidratt til å skape attraktive arbeidsplasser. Strukturkvoteordningen er ansett som et godt virkemiddel for å nå målet om lønnsomme og helårige arbeidsplasser og ordningen regnes også for å ha vært en viktig forutsetning for at flåten i stor grad har greid å tilpasse seg kostnadsveksten. Et av virkemidlene i strukturordningene har vært å sette et kvotetak for tildeling av kvoter for det enkelte fartøy. Kvotetak og øvrige restriksjoner i strukturkvoteordningene er satt for å kunne ha politisk styring på strukturutviklingen, og derved unngå en ukontrollert nedbygging med uønskede distrikts- og fordelingsmessige konsekvenser som resultat. Kvotetaken begrenser imidlertid bare hvor stor andel kvote den enkelte eier kan ha på hvert fartøy. For å kunne sikre at eiere ikke får for store andeler av gruppekvoten i det enkelte fiskeri er det også viktig å følge med på utviklingen av den samlede andelen av gruppekvoten for den enkelte eier, basert på alle fartøy denne har eierandel i.

Eierskap til fartøy kan bestå av flere eierledd og nivåer avhengig av hvilken organisasjonsform og struktur som velges for eierskapet. For de minste fartøygruppene er det mest vanlig med enkeltpersonforetak eller selskap med få medeiere, mens det for de største fartøyene er en mer variert eierstruktur. Når vi skal kartlegge eierskapet for de ulike fartøygruppene nedenfor ser vi på eierskap i første ledd som vil være det foretak eller den person som står som direkte eier av fartøy med deltageradgang i Merkeregisteret. Vi ser videre på eierskap i siste ledd, som alltid vil være enkeltpersoner, med unntak for rederi med børsnoterte eiere på eiersiden hvor det ikke er praktisk mulig å registrere eierskapet ned til personnivå.



Vi har først sett på eierskap i kystflåten under ett. Nedenfor i tabell 1 gis en oversikt som viser antall personer med eierskap i fartøy med deltageradgang lukket gruppe i kystflåten samt kongekrabbe åpen gruppe, gruppert etter størrelse på eierandelen.

*Tabell 1 Eierskap i kystflåten lukket gruppe fordelt på eierandeler i siste ledd*

|                     | År                 |               |                    |               |
|---------------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|
|                     | 2006               |               | 2020               |               |
| Eierandel           | Antall unike eiere | Antall fartøy | Antall unike eiere | Antall fartøy |
| 10 prosent og under | 236                | 144           | 334                | 243           |
| 10,1-20 prosent     | 164                | 105           | 199                | 180           |
| 20,1-30 prosent     | 190                | 113           | 214                | 182           |
| 30,1-40 prosent     | 205                | 141           | 193                | 189           |
| 40,1-50 prosent     | 484                | 401           | 359                | 406           |
| 50,1-60 prosent     | 242                | 287           | 296                | 431           |
| 60,1-70 prosent     | 34                 | 41            | 30                 | 43            |
| 70,1-80 prosent     | 13                 | 15            | 26                 | 40            |
| 80,1-90 prosent     | 12                 | 13            | 23                 | 34            |
| 90,1-100 prosent    | 1708               | 1822          | 1578               | 1936          |
| 11. Uoppgitt        | 0                  | 4             | 0                  | 4             |
| <b>Totalsum</b>     | <b>3288</b>        | <b>3086</b>   | <b>3252</b>        | <b>3688</b>   |

Oversikten viser at flest personer har en eierandel i gruppen mellom 90,1 % og 100 %. De aller fleste av disse er eneeiere. En forholdsvis stor gruppe personer har også eierandeler i gruppen 40,1 % - 50 % og i gruppen 50,1 % - 60 %. Ser vi på hvor mange som har majoritetseierskap, dvs. fra 50,1 % og høyere, er det i 2006 2009 av 3288 (61,1 %) unike eiere som har majoritetsandeler i fartøy. I 2020 er det 1953 av 3252 (60 %) unike eiere som har majoritetsandeler i fartøy. Antall eiere med majoritetseierskap har derfor holdt seg stabilt på samme nivå.

Antallet personer og selskap som kontrollerer flere fartøy er et sentralt element når en skal vurdere innføring av eierskapsbegrensninger. Tabell 2 nedenfor gir en oversikt over antall fartøy pr. eier i første ledd. Oversikten viser at hovedandelen av eierne i første ledd eier ett fartøy. Oversikten viser videre en betydelig økning fra 2006 til 2020 av eiere i første ledd som eier 2-5 fartøy. Den viser videre at det er eiere i første ledd i 2020 som eier 6 og 7 fartøy.



Tabell 2 Antall fartøy pr. eier i første ledd

| År   | Antall fartøy pr. eier |     |    |    |    |   |   |
|------|------------------------|-----|----|----|----|---|---|
|      | 1                      | 2   | 3  | 4  | 5  | 6 | 7 |
| 2006 | 2151                   | 147 | 13 | 5  | 1  |   |   |
| 2020 | 1817                   | 273 | 77 | 25 | 10 | 4 | 2 |

Tabell 3 under viser antall fartøy pr. eier i siste ledd. Oversikten viser at hovedtyngden av eierne også i siste ledd har eierandeler i 1 fartøy. Vi ser imidlertid en økende tendens til å ha eierandeler i flere fartøy, spesielt skjer det en betydelig økning i personer som eier andeler i 2-5 fartøy. Samtidig er det også nå 17 personer som har eierandeler i 10 fartøy.

Tabell 3 Antall fartøy pr. eier i siste ledd

| År   | Antall fartøy pr. eier |     |     |    |    |    |    |   |   |    |
|------|------------------------|-----|-----|----|----|----|----|---|---|----|
|      | 1                      | 2   | 3   | 4  | 5  | 6  | 7  | 8 | 9 | 10 |
| 2006 | 2652                   | 367 | 56  | 37 | 7  | 13 |    |   | 8 |    |
| 2020 | 2071                   | 506 | 210 | 84 | 33 | 12 | 39 | 1 | 3 | 17 |

Nedenfor i tabell 4 vises antall eiere i første ledd innenfor de ulike fartøygruppene. Oversikten viser at fartøygruppen for konvensjonelle kystfiskfartøy torsk nord har flest eiere mens gruppene for rognkjeks, SUK-gruppen, konvensjonelle kystfiskefartøy torsk sør og seinot sør har færrest eiere. Dette er også grupper som består av få fartøy. For alle lukkede grupper skjer det en reduksjon i antall eiere i perioden 2006 – 2020. For kongekrabbe åpen gruppe vises en betydelig økning fra 2008 til idag.

Tabell 4 Antall eiere fartøygrupper første ledd

| Summer av Antall eiere               | År   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| Fartøygruppe                         | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |  |
| Brosme og lange, kystfartøy          |      |      |      |      |      | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | 3    | 4    | 4    | 4    | 4    |  |
| Kongekrabbe, lukket gruppe           | 260  | 243  | 218  | 202  | 188  | 176  | 174  | 167  | 157  | 144  | 132  | 126  | 120  | 111  | 106  |  |
| Kongekrabbe, åpen gruppe             |      |      | 258  | 272  | 299  | 297  | 348  | 385  | 377  | 440  | 474  | 538  | 575  | 615  | 653  |  |
| Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord | 1867 | 1769 | 1767 | 1728 | 1681 | 1640 | 1617 | 1601 | 1535 | 1457 | 1375 | 1324 | 1284 | 1270 | 1249 |  |
| Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør  | 56   | 57   | 55   | 55   | 56   | 50   | 50   | 50   | 50   | 49   | 47   | 45   | 44   | 38   | 36   |  |
| Kystmakrell, garn/snøre              | 191  | 179  | 222  | 219  | 208  | 201  | 193  | 189  | 174  | 168  | 160  | 150  | 145  | 146  | 128  |  |
| Kystmakrell, not                     | 178  | 172  | 184  | 180  | 178  | 166  | 173  | 171  | 170  | 164  | 162  | 165  | 156  | 156  | 160  |  |
| Kystreke                             | 149  | 147  | 143  | 142  | 135  | 135  | 128  | 121  | 116  | 114  | 108  | 102  | 95   | 92   | 88   |  |
| Leppefisk                            |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 296  | 279  | 270  |  |
| Nordsjøsild, kyst                    | 79   | 80   | 80   | 78   | 74   | 70   | 72   | 71   | 69   | 66   | 66   | 62   | 62   | 62   | 64   |  |
| NVG-kyst                             | 314  | 324  | 344  | 323  | 301  | 277  | 254  | 244  | 233  | 226  | 214  | 199  | 195  | 193  | 187  |  |
| Ringnot uten konsesjon (SUK)         | 18   | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 16   | 15   | 15   | 16   | 16   | 14   | 14   | 16   | 15   |  |
| Rognkjeks, kyst                      | 11   | 11   | 10   | 9    | 8    | 8    | 9    | 9    | 8    | 7    | 6    | 5    | 5    | 5    | 5    |  |
| Seinot, nord                         | 142  | 143  | 148  | 141  | 137  | 132  | 118  | 114  | 109  | 98   | 92   | 86   | 84   | 86   | 83   |  |
| Seinot, sør                          | 57   | 51   | 54   | 54   | 52   | 51   | 49   | 48   | 47   | 45   | 42   | 43   | 44   | 45   | 44   |  |



I tabell 5 nedenfor vises antall eiere for den enkelte fartøygruppe i siste ledd. Oversikten viser at antall eiere i siste ledd har gått ned i alle grupper med unntak av konvensjonelle kystfiskefartøy sør.

*Tabell 5 – antall eiere fartøygrupper siste ledd*

| Fartøygruppe                                | År          |             |
|---------------------------------------------|-------------|-------------|
|                                             | 2006        | 2020        |
| <b>Brosme og lange, kystfartøy</b>          |             | 17          |
| <b>Kongekrabbe, lukket gruppe</b>           | 300         | 126         |
| <b>Kongekrabbe, åpen gruppe</b>             |             | 718         |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord</b> | 2513        | 1781        |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør</b>  | 85          | 121         |
| <b>Kystmakrell, garn/snøre</b>              | 240         | 237         |
| <b>Kystmakrell, not</b>                     | 334         | 328         |
| <b>Kystreke</b>                             | 267         | 213         |
| <b>Leppefisk</b>                            |             | 392         |
| <b>Nordsjøsild, kyst</b>                    | 159         | 162         |
| <b>NVG-kyst</b>                             | 683         | 405         |
| <b>Ringnot uten konsesjon (SUK)</b>         | 54          | 41          |
| <b>Rognkjeks, kyst</b>                      | 14          | 7           |
| <b>Seinot, nord</b>                         | 397         | 221         |
| <b>Seinot, sør</b>                          | 169         | 152         |
| <b>Totalsum</b>                             | <b>5215</b> | <b>4921</b> |

Antall eiere og den eierandel de innehar i det enkelte fartøy i lukket gruppe sier lite om hvilken andel den enkelte eier innehar av gruppekvoten for det enkelte fiskeri. Det er den enkeltes kvoteandeler og begrensninger på tildeling av denne gjennom kvotetak på det enkelte fartøy som er den begrensende faktoren for deltakelse i de enkelte fiskeriene. Det er derfor hensiktsmessig å se på fordelingen av kvoteandeler i kystfiskeflåten for den enkelte fartøygruppe. For å kunne si noe om nivået på eierkonsentrasjonen og utviklingen av nivå vil vi først se på hvilken andel største eier i første og siste ledd innehar i den enkelte fartøygruppe.

Tabell 6 under viser største eier i første ledd i den enkelte fartøygruppe. For konvensjonelle kystfiskefartøy nord ser vi at største eiers andel har økt fra ca 0,46 % i 2006 til 1,03 % i 2020. Videre viser tabellen at største eier i denne gruppen har hatt eierandeler i 5 fartøy i 2006 og 4 fartøy i 2020. Nedgangen i antall fartøy kan ha sammenheng med at kvotetaket ble økt i 2013 og 2017 og at det derved har vært ønskelig å fordele kvotegrunnlaget på færre fartøy. Til tross for at største eier i første ledd har eierandeler i 4 fartøy er likevel eierkonsentrasjonen liten. Videre ser vi at i grupper med få fartøy som ringnot uten konsesjon (SUK) hvor største eier har en andel på ca. 14,29 % av gruppekvoten, og konvensjonelle kystfiskefartøy torsk sør hvor største eier har en andel på ca. 13.65 % av gruppekvoten, har en betydelig større andel av den totale gruppekvoten enn for grupper med mange fartøy. Største eier innenfor disse



fartøygruppene har likevel bare eierandel i 1 fartøy. Siden det er få eiere og få fartøy i disse fartøygruppene er også eierkonsentrasjonen høyere.

Tabell 6 – største eier – første ledd

| Fartøygruppe                         |             | År    |        |       |        |
|--------------------------------------|-------------|-------|--------|-------|--------|
|                                      |             | 2006  |        | 2020  |        |
|                                      |             | Andel | Fartøy | Andel | Fartøy |
| Kongekrabbe, lukket gruppe           | Kongekrabbe | 0,66  | 1      | 0,96  | 1      |
| Kongekrabbe, åpen gruppe             | Kongekrabbe |       |        | 0,36  | 2      |
| Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord | Hyse, nord  | 0,45  | 5      | 1,04  | 4      |
|                                      | Sei, nord   | 0,45  | 5      | 1,00  | 4      |
|                                      | Torsk, nord | 0,46  | 5      | 1,03  | 4      |
| Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør  | Torsk, sør  | 8,48  | 1      | 13,65 | 1      |
| Kystmakrell, garn/snøre              | Makrell     | 1,68  | 2      | 3,27  | 1      |
| Kystmakrell, not                     | Makrell     | 3,42  | 2      | 6,34  | 1      |
| Kystreke                             | Reke, sør   | 1,79  | 3      | 3,97  | 1      |
| Nordsjøsild, kyst                    | Nordsjøsild | 4,42  | 1      | 8,05  | 1      |
| NVG-kyst                             | NVG-sild    | 1,31  | 2      | 2,61  | 2      |
| Ringnot uten konsesjon (SUK)         | Makrell     | 9,57  | 1      | 14,29 | 1      |
|                                      | Nordsjøsild | 15,25 | 1      | 14,29 | 1      |
| Seinot, nord                         | Sei, nord   | 2,05  | 1      | 4,24  | 2      |
| Seinot, sør                          | Sei, sør    | 4,49  | 3      | 5,28  | 2      |

Tabell 7 nedenfor viser største eier i den enkelte fartøygruppe i siste ledd. Oversikten viser at for gruppen konvensjonelle kystfiskefartøy torsk nord har største eier i siste ledd en noe høyere andel av gruppekvoten enn for største eier i første ledd. Største eier i siste ledd i denne gruppen har også andeler i dobbelt så mange fartøy som største eier i første ledd; 8 fartøy. Oversikten viser videre at for SUK-erne og konvensjonelle kystfiskefartøy torsk sør så går andelen av gruppekvoten ned når vi ser på største eier i siste ledd i forhold til største eier i første ledd.

Tabell 7 – største eier – siste ledd

| Fartøygruppe                         |             | År    |        |       |        |
|--------------------------------------|-------------|-------|--------|-------|--------|
|                                      |             | 2006  |        | 2020  |        |
|                                      |             | Andel | Fartøy | Andel | Fartøy |
| Kongekrabbe, lukket gruppe           | Kongekrabbe | 0,82  | 2      | 0,97  | 2      |
| Kongekrabbe, åpen gruppe             | Kongekrabbe |       |        | 0,39  | 3      |
| Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord | Hyse, nord  | 0,45  | 5      | 1,15  | 8      |
|                                      | Sei, nord   | 0,45  | 5      | 1,06  | 8      |
|                                      | Torsk, nord | 0,46  | 5      | 1,08  | 8      |
| Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør  | Torsk, sør  | 8,48  | 1      | 9,45  | 1      |
| Kystmakrell, garn/snøre              | Makrell     | 1,15  | 1      | 1,88  | 1      |
| Kystmakrell, not                     | Makrell     | 2,20  | 1      | 5,58  | 1      |
| Kystreke                             | Reke, sør   | 1,22  | 2      | 3,05  | 1      |
| Nordsjøsild, kyst                    | Nordsjøsild | 4,42  | 1      | 8,05  | 1      |
| NVG-kyst                             | NVG-sild    | 1,20  | 1      | 3,29  | 3      |
| Ringnot uten konsesjon (SUK)         | Makrell     | 5,32  | 1      | 11,43 | 1      |



|                     |             |      |   |       |   |
|---------------------|-------------|------|---|-------|---|
|                     | Nordsjøsild | 6,78 | 1 | 11,43 | 1 |
| <b>Seinot, nord</b> | Sei, nord   | 1,85 | 1 | 2,78  | 3 |
| <b>Seinot, sør</b>  | Sei, sør    | 2,26 | 2 | 3,78  | 1 |

For å vurdere om eierskapet er konsentrert til noen få eiere har vi også sett på de 10 største eierne i hver fartøygruppe. Tabell 8 viser andel for de 10 største eierne i første ledd i den enkelte fartøygruppe. Oversikten viser at det har skjedd en betydelig økning i den andel de 10 største eierne besitter i de fleste fiskerier. For konvensjonelle kystfiskefartøy torsk nord hadde de 10 største eierne i 2006 en samlet andel av gruppekvoten i denne gruppen på 3,90 % mens de i 2020 har 8,19 %.

*Tabell 8 – andel 10 største eiere – første ledd*

| Fartøygruppe                                |             | År    |       |
|---------------------------------------------|-------------|-------|-------|
|                                             |             | 2006  | 2020  |
| <b>Brosme og lange, kystfartøy</b>          |             |       | -     |
| <b>Kongekrabbe, lukket gruppe</b>           | Kongekrabbe | 6,58  | 9,61  |
| <b>Kongekrabbe, åpen gruppe</b>             | Kongekrabbe |       | 1,97  |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord</b> | Hyse, nord  | 3,26  | 7,21  |
|                                             | Sei, nord   | 3,82  | 7,97  |
|                                             | Torsk, nord | 3,90  | 8,19  |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør</b>  | Torsk, sør  | 45,81 | 63,25 |
| <b>Kystmakrell, garn/snøre</b>              | Makrell     | 8,75  | 26,21 |
| <b>Kystmakrell, not</b>                     | Makrell     | 27,21 | 39,49 |
| <b>Kystreke</b>                             | Reke, sør   | 13,35 | 27,95 |
| <b>Leppefisk</b>                            | Leppefisk   |       | -     |
| <b>Nordsjøsild, kyst</b>                    | Nordsjøsild | 34,73 | 50,77 |
| <b>NVG-kyst</b>                             | NVG-sild    | 12,08 | 18,93 |
| <b>Ringnot uten konsesjon (SUK)</b>         | Makrell     | 57,45 | 72,53 |
|                                             | Nordsjøsild | 91,53 | 72,53 |
| <b>Rognkjeks, kyst</b>                      | Rognkjeks   | -     | -     |
| <b>Seinot, nord</b>                         | Sei, nord   | 16,96 | 29,82 |
| <b>Seinot, sør</b>                          | Sei, sør    | 29,64 | 35,35 |

I tabell 9 nedenfor vises 10 største eiere i siste ledd i den enkelte fartøygruppe. Også her er det skjedd en betydelig økning i mange grupper.



Tabell 9 – andel 10 største eiere – siste ledd

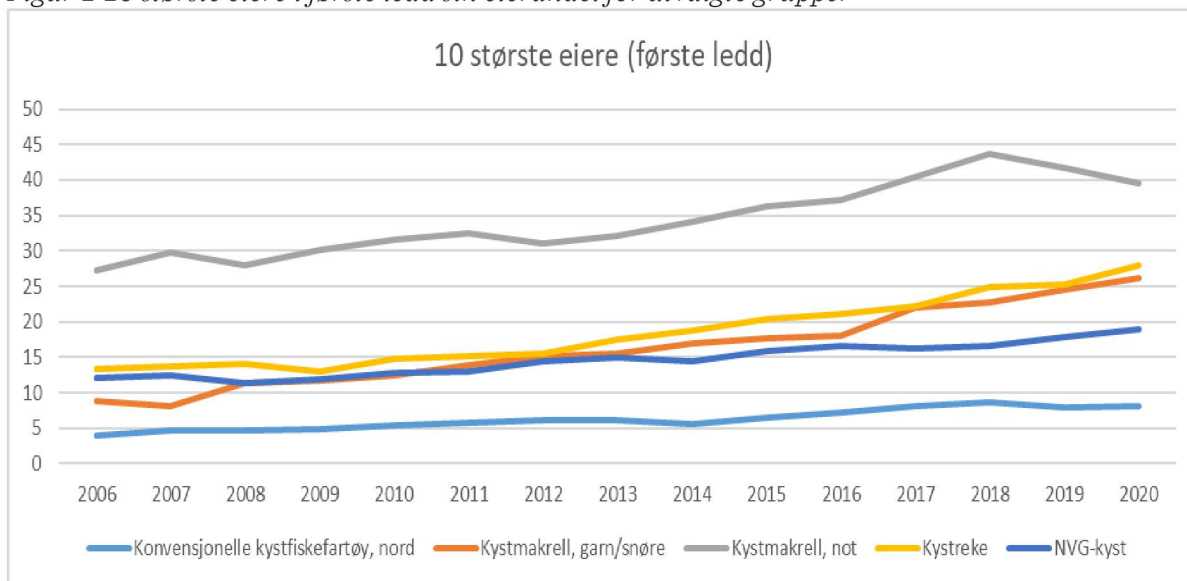
| Fartøygruppe                                |             | År    |       |
|---------------------------------------------|-------------|-------|-------|
|                                             |             | 2006  | 2020  |
| <b>Brosme og lange, kystfartøy</b>          |             |       | -     |
| <b>Kongekrabbe, lukket gruppe</b>           | Kongekrabbe | 6,74  | 9,61  |
| <b>Kongekrabbe, åpen gruppe</b>             | Kongekrabbe |       | 2,76  |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord</b> | Hyse, nord  | 3,27  | 7,19  |
|                                             | Sei, nord   | 3,62  | 7,37  |
|                                             | Torsk, nord | 3,71  | 7,51  |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør</b>  | Torsk, sør  | 40,19 | 44,76 |
| <b>Kystmakrell, garn/snøre</b>              | Makrell     | 7,50  | 15,88 |
| <b>Kystmakrell, not</b>                     | Makrell     | 15,76 | 21,66 |
| <b>Kystreke</b>                             | Reke, sør   | 9,19  | 21,24 |
| <b>Leppefisk</b>                            | Leppefisk   |       | -     |
| <b>Nordsjøsild, kyst</b>                    | Nordsjøsild | 21,95 | 25,80 |
| <b>NVG-kyst</b>                             | NVG-sild    | 9,32  | 15,99 |
| <b>Ringnot uten konsesjon (SUK)</b>         | Makrell     | 35,72 | 51,19 |
|                                             | Nordsjøsild | 47,24 | 51,19 |
| <b>Rognkjeks, kyst</b>                      | Rognkjeks   | -     | -     |
| <b>Seinot, nord</b>                         | Sei, nord   | 13,44 | 21,80 |
| <b>Seinot, sør</b>                          | Sei, sør    | 16,93 | 23,93 |

Nedenfor følger en grafisk fremstilling av eierandel for de 10 største eierne i første og siste ledd for utvalgte grupper.

Figur 1 under viser utvikling i andelen de 10 største eiere i første ledd har av gruppekvoten for utvalgte grupper. Figuren viser at det har skjedd en økning i den andel de 10 største eierne har i alle disse gruppene. Størst økning ser vi i kystmakrell not, kystmakrell garn/snøre og kystreke.



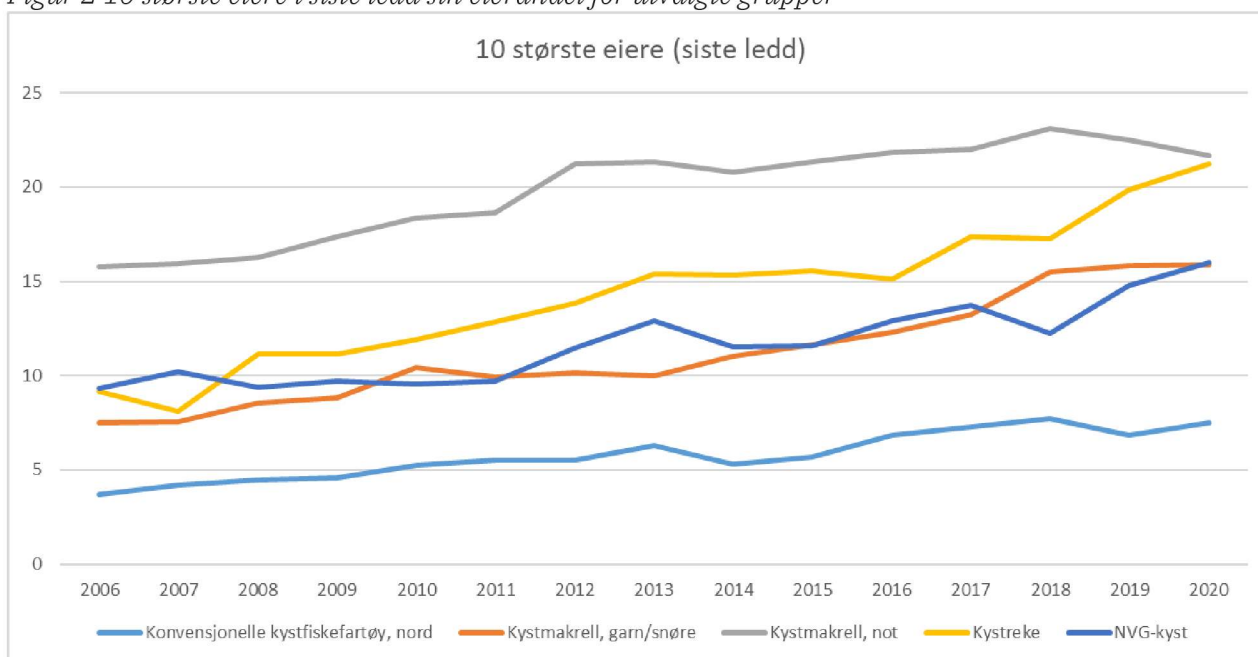
Figur 1 10 største eiere i første ledd sin eierandel for utvalgte grupper



Note: Konvensjonelle kystfiskefartøy nord viser bare torsk, ikke hyse og sei

Figur 2 nedenfor som viser utvikling i andel for 10 største eiere i siste ledd for utvalgte grupper, viser også en økende utvikling.

Figur 2 10 største eiere i siste ledd sin eierandel for utvalgte grupper



Note: Konvensjonelle kystfiskefartøy nord viser bare torsk, ikke hyse og sei

I tillegg til å undersøke de 10 største eieres andel av gruppekvaliteten er det også interessant å se på hvordan eierskapet er konsentrert blant den halvdelen av fartøyeierne som innehar de største andelene av gruppekvaliteten. Tabell 10 og tabell 11 nedenfor gir en oversikt over dette.

Tabell 10 nedenfor viser de 50 % største eierne i første ledd sin totale andel i kystflåten målt i prosent av gruppekvaliteten. Oversikten viser at for flere fartøygrupper er



eierandelen for de 50 % største eierne i første ledd i dag over 80 %; i gruppen konvensjonelle kystfiskefartøy torsk nord utgjør disse 84,36 %, for kystmakrell not 87,6 %, for nordsjøsild kyst 85,25 %, for NVG kyst 87,79 % og for seinot nord 80,32 %.

Tabell 10 50 prosent største eiere – første ledd

| Fartøygruppe                                |             | År    |       |
|---------------------------------------------|-------------|-------|-------|
|                                             |             | 2006  | 2020  |
| <b>Brosme og lange, kystfartøy</b>          |             |       | -     |
| <b>Kongekrabbe, lukket gruppe</b>           | Kongekrabbe | 57,24 | 50,91 |
| <b>Kongekrabbe, åpen gruppe</b>             | Kongekrabbe |       | 58,44 |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord</b> | Hyse, nord  | 76,25 | 83,76 |
|                                             | Sei, nord   | 76,31 | 83,84 |
|                                             | Torsk, nord | 76,22 | 84,36 |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør</b>  | Torsk, sør  | 67,02 | 76,38 |
| <b>Kystmakrell, garn/snøre</b>              | Makrell     | 55,10 | 74,94 |
| <b>Kystmakrell, not</b>                     | Makrell     | 87,43 | 87,60 |
| <b>Kystreke</b>                             | Reke, sør   | 55,30 | 70,86 |
| <b>Leppefisk</b>                            | Leppefisk   |       | -     |
| <b>Nordsjøsild, kyst</b>                    | Nordsjøsild | 80,72 | 85,25 |
| <b>NVG-kyst</b>                             | NVG-sild    | 84,72 | 87,79 |
| <b>Ringnot uten konsesjon (SUK)</b>         | Makrell     | 52,13 | 56,04 |
|                                             | Nordsjøsild | 49,15 | 56,04 |
| <b>Rognkjeks, kyst</b>                      | Rognkjeks   | -     | -     |
| <b>Seinot, nord</b>                         | Sei, nord   | 70,19 | 80,32 |
| <b>Seinot, sør</b>                          | Sei, sør    | 56,59 | 58,49 |

Tabell 11 nedenfor viser de 50 % største eierne i siste ledd sin totale andel i kystflåten, målt i prosent av gruppekvotene. Tabellen viser at for flere grupper er andelen for de 50 % største eierne enda høyere enn i første ledd. For eksempel har disse i gruppen konvensjonelle kystfartøy sør en total andel på 89,28 %.

Tabell 11 50 prosent største eier – siste ledd

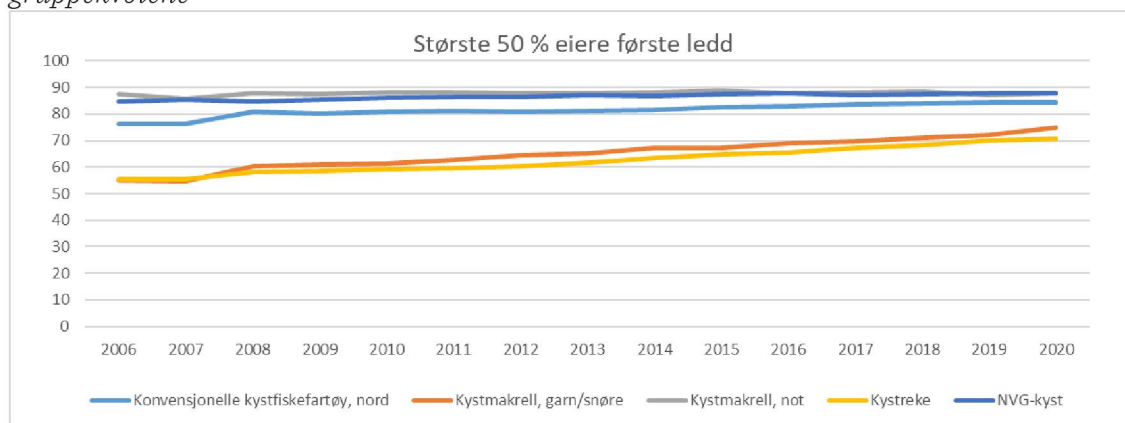
| Fartøygruppe                                |             | År    |       |
|---------------------------------------------|-------------|-------|-------|
|                                             |             | 2006  | 2020  |
| <b>Brosme og lange, kystfartøy</b>          |             |       | -     |
| <b>Kongekrabbe, lukket gruppe</b>           | Kongekrabbe | 64,14 | 60,53 |
| <b>Kongekrabbe, åpen gruppe</b>             | Kongekrabbe |       | 66,05 |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, nord</b> | Hyse, nord  | 73,98 | 83,57 |
|                                             | Sei, nord   | 73,94 | 83,64 |
|                                             | Torsk, nord | 74,10 | 84,05 |
| <b>Konvensjonelle kystfiskefartøy, sør</b>  | Torsk, sør  | 77,88 | 89,28 |
| <b>Kystmakrell, garn/snøre</b>              | Makrell     | 65,47 | 80,16 |
| <b>Kystmakrell, not</b>                     | Makrell     | 83,99 | 87,75 |
| <b>Kystreke</b>                             | Reke, sør   | 72,86 | 82,26 |
| <b>Leppefisk</b>                            | Leppefisk   |       | -     |



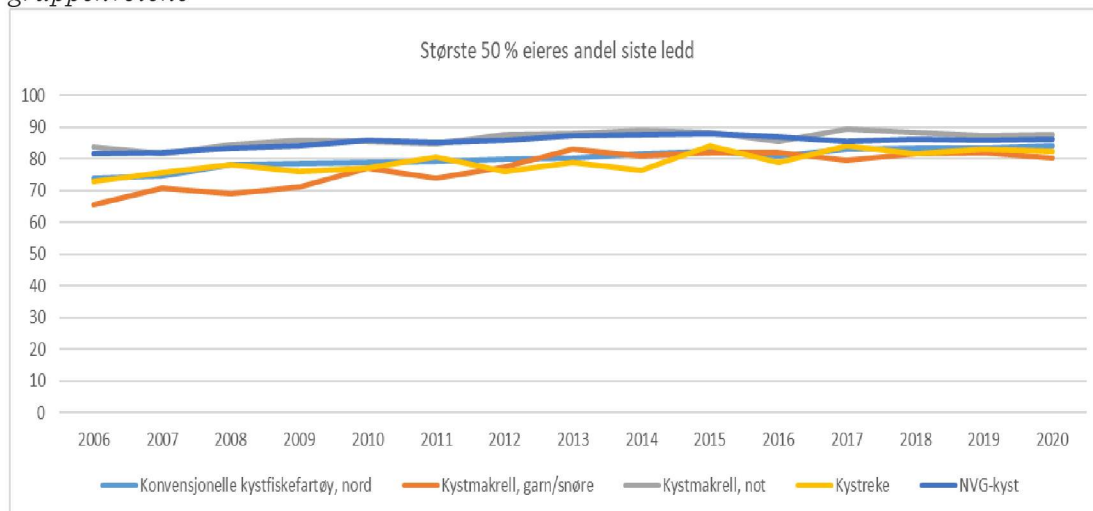
|                                     |             |       |       |
|-------------------------------------|-------------|-------|-------|
| <b>Nordsjøsild, kyst</b>            | Nordsjøsild | 76,86 | 84,71 |
| <b>NVG-kyst</b>                     | NVG-sild    | 81,75 | 86,21 |
| <b>Ringnot uten konsesjon (SUK)</b> | Makrell     | 74,56 | 74,97 |
|                                     | Nordsjøsild | 75,78 | 74,97 |
| <b>Rognkjeks, kyst</b>              | Rognkjeks   | -     | -     |
| <b>Seinot, nord</b>                 | Sei, nord   | 80,28 | 86,25 |
| <b>Seinot, sør</b>                  | Sei, sør    | 75,41 | 82,85 |

Figur 3 og Figur 4 nedenfor viser hvor mye av eierskapet som er konsentrert blant den halvdelen av fartøyeierne som tildeles de største andelene for utvalgte grupper.

*Figur 3 De 50 prosent største eierne i første ledd sin totale andel i kystflåten, målt i prosent av gruppekvote*



*Figur 4 De 50 prosent største eierne i siste ledd sin totale andel i kystflåten, målt i prosent av gruppekvote*



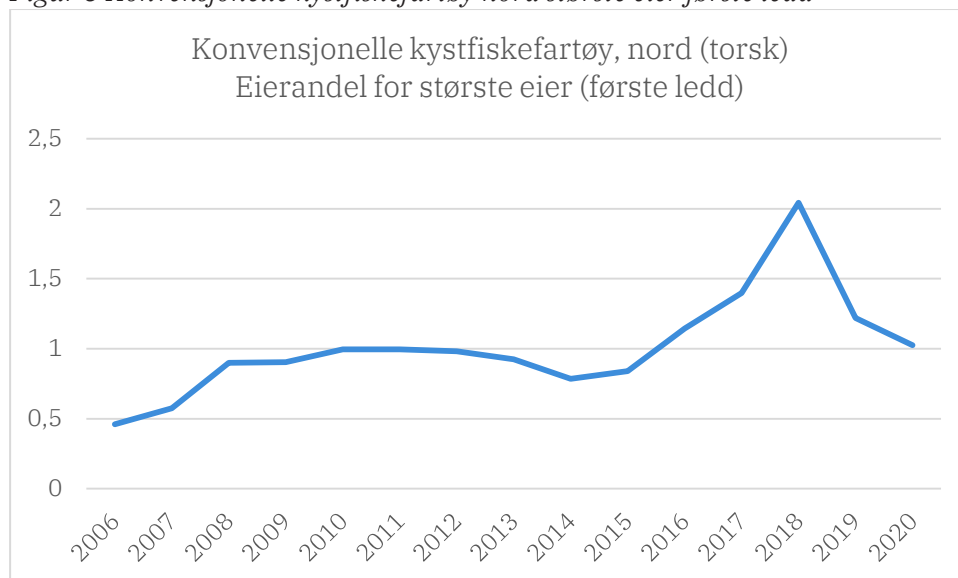
### 3. Utvikling av eierskap i enkelte grupper i kystfiskeflåten i perioden 2006-2020 for gruppene som helhet og basert på inndeling etter hjemmelslengde og største lengde

Vi har funnet det hensiktsmessig å se nærmere på to sentrale fiskerier; eierskap i fartøy med deltakeradgang torsk konvensjonell kyst nord og eierskap i NVG kystgruppen. Det vil først bli vist oversikter over eierskap i disse fartøygruppene totalt. I sammenheng med at Stortinget har vedtatt endring i gruppeinndeling fra hjemmelslengde til faktisk lengde (største lengde) har vi også funnet det hensiktsmessig å utarbeide en oversikt som viser konsentrasjon av eierskap innenfor de enkelte størrelsesgrupper etter hjemmelslengde og faktisk lengde (største lengde). Dette blir også vist nedenfor.

Nedenfor i figur 5 og figur 6 følger oversikt over utviklingen av eierskap for største eier i første og siste ledd for fartøy med deltageradgang i fisket etter torsk, hyse og sei for fartøy som har mindre enn 500m<sup>3</sup> lasteromsvolum som fisker med konvensjonelle redskap nord for 62°N.

Figur 5 nedenfor som viser eierandel for største eier i første ledd, viser at det i perioden 2016- 2018 er en markant økning i eierskapet med en topp i 2018 på vel 2 % før det igjen går bratt nedover til 1 % i dag. Årsaken til økningen i årene 2016 – 2018 kan ha sammenheng med at det ble fastsatt økning av kvotetaket i kystfiskeflåten den 21.06.2017 (høringsnotat fra november 2015), noe som kan ha medført økt oppkjøp i forbindelse med planlagt strukturering. Figur 5 viser imidlertid en minimal eierkonsentrasjon sett denne fartøygruppen under ett.

*Figur 5 Konvensjonelle kystfiskefartøy nord største eier første ledd*



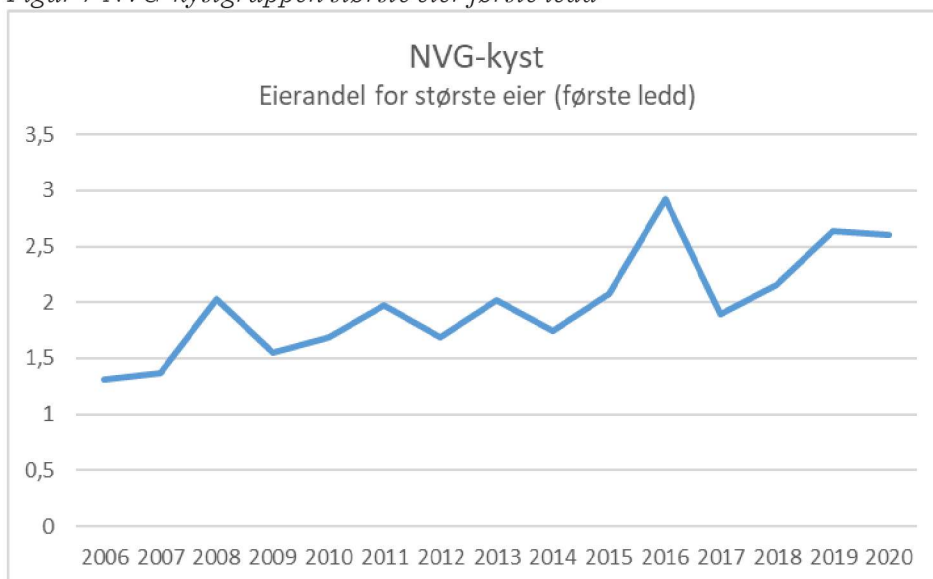
Figur 6 nedenfor som viser en oversikt over eierandel for største eier i siste ledd viser også en minimal eierkonsentrasjon.

Figur 6 Konvensjonelle kystfiskefartøy nord største eier siste ledd



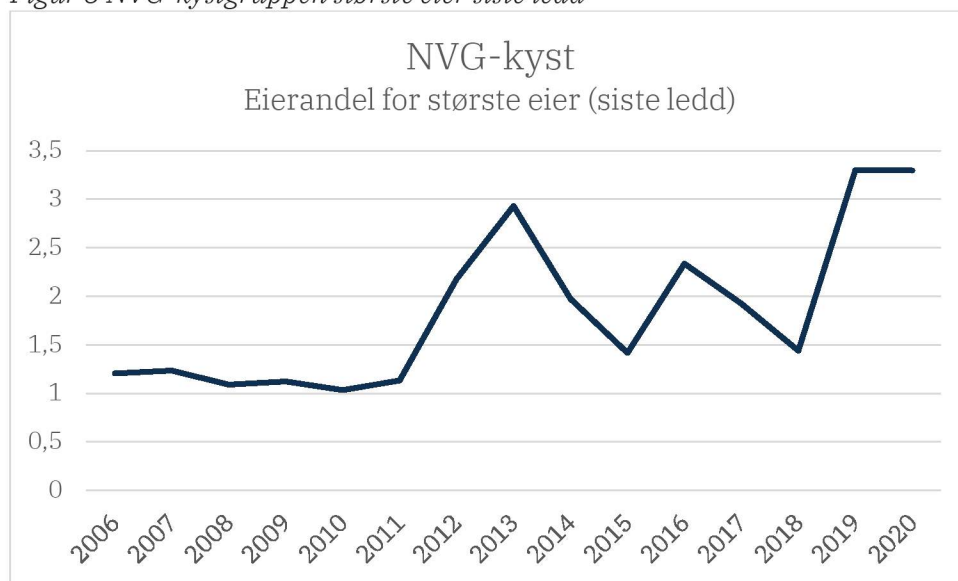
Figur 7 nedenfor viser eierandel for største eier i første ledd i NVG kystgruppen. Det fremgår av denne at det er en økning i dennes andel av gruppekvoten på NVG-sild fra 2006 til 2020 med en topp i 2016. Dette kan ha sammenheng med kjennskap til at kvotetaket skulle øke, jf. høringsnotat fra november 2015.

Figur 7 NVG-kystgruppen største eier første ledd



Figur 8 nedenfor viser andel av gruppekvoten for største eier i siste ledd. Figuren viser en økning av andelen fra 2006 til 2020.

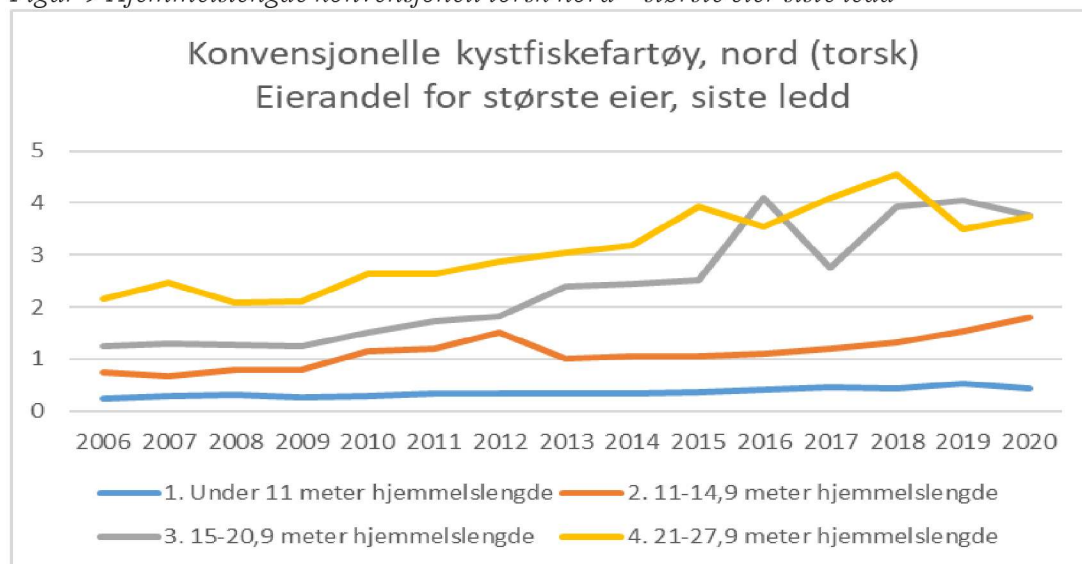
Figur 8 NVG-kystgruppen største eier siste ledd



Vi har også laget en oversikt som viser konsentrasjon av eierskap innenfor de enkelte størrelsesgrupper etter hjemmelslengde og faktisk lengde (største lengde). Nedenfor følger en oversikt over utviklingen i eierskapet ved gruppering etter hjemmelslengde for konvensjonelle kystfiskefartøy torsk nord og NVG-sild kystgruppen.

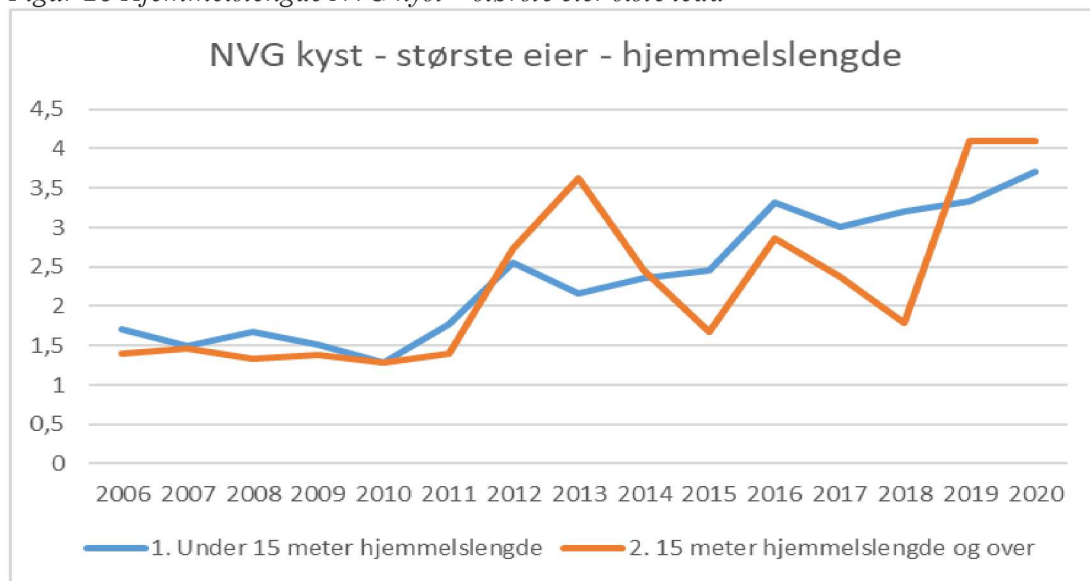
Figur 9 under viser at det for konvensjonelle kystfiskefartøy torsk nord har vært størst økning i eierkonsentrasjon for de to største hjemmelslengdegruppene.

Figur 9 Hjemmelslengde konvensjonell torsk nord – største eier siste ledd



Figur 10 under viser for at det for NVG-kystgruppen har vært stor variasjon i eierkonsentrasjon for begge lengdegrupper i perioden og at det har skjedd en markert økning fra 2006 til 2020.

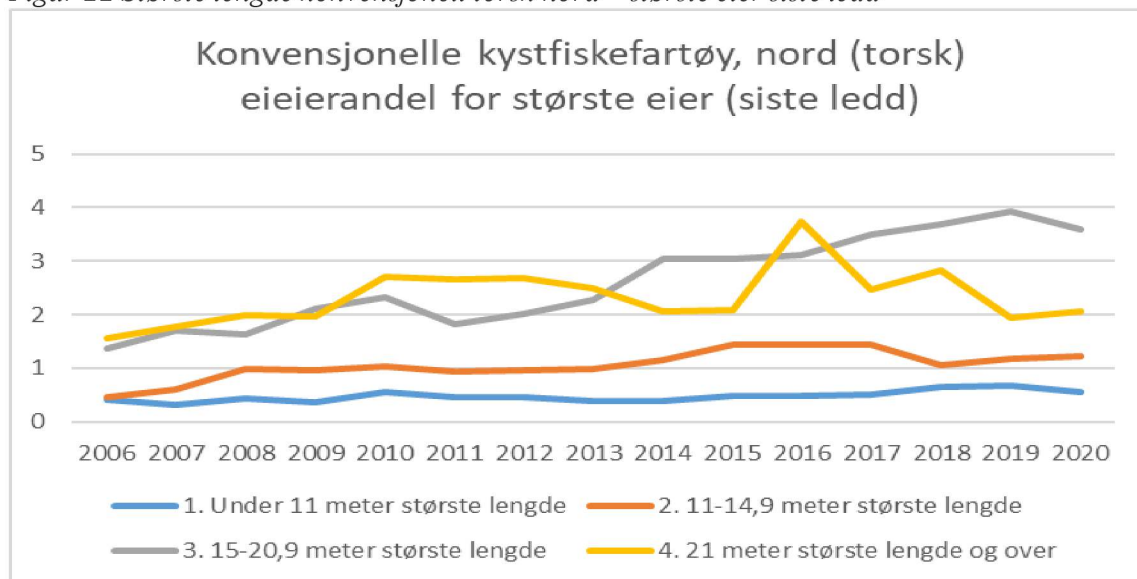
Figur 10 Hjemmelslengde NVG kyst – største eier siste ledd



Vi har også laget en oversikt som viser konsentrasjon av eierskap etter fartøyets faktiske lengde (største lengde) for begge grupper. Etter Stortingets behandling av kvotemeldingen er fartøyeiere gitt anledning til å bringe fartøyets faktiske lengde i tråd med hjemmelslengden. For å benytte overgangsordningen må det søkes om dette. Overgangsordningen skal gjelde i 3 år, slik at tiltaket må være gjennomført innen 1. januar 2024. Overgangsperioden betyr at man i dag ikke vil kunne forutsi hva fartøyeier velger. En inndeling av eierskap etter faktisk lengde baserer seg derfor på dagens situasjon.

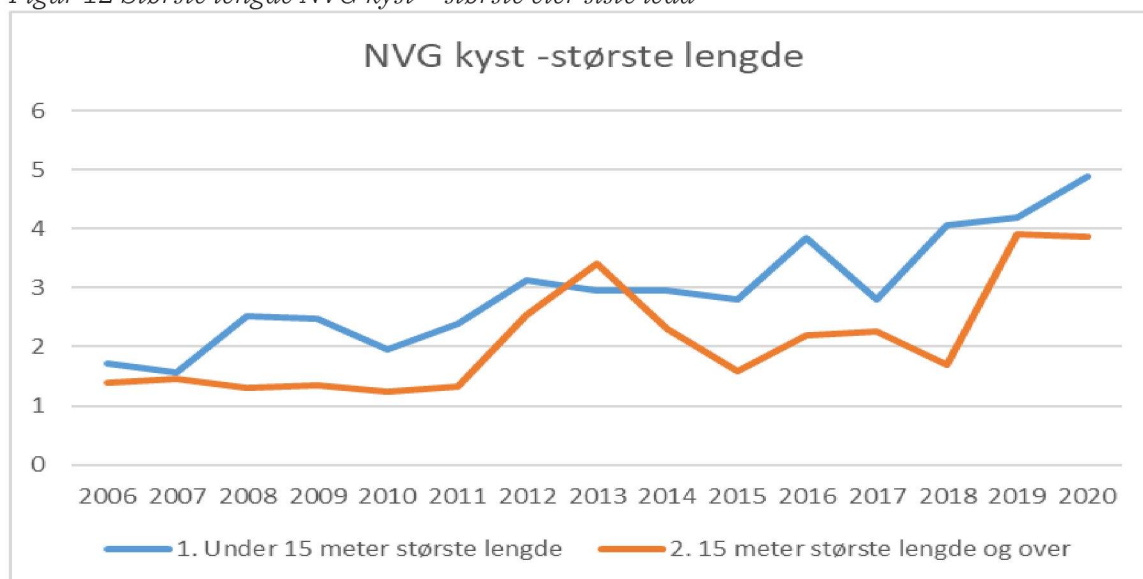
I figur 11 nedenfor vises utviklingen i eierandel for største eier i siste ledd fordelt på grupper største lengde i perioden 2006 – 2020 for konvensjonelle kystfartøy torsk nord. Oversikten viser at i de to minste lengdegruppene har andelen vært relativt stabil, mens i de to største gruppene er det større variasjon over år. Spesielt i lengdegruppen 15-20,9 meter største lengde ser vi at eierandelen for største eier har økt.

Figur 11 Største lengde konvensjonell torsk nord – største eier siste ledd



I figur 12 nedenfor vises eierandeler for NVG-sild kystgruppen. For begge lengdegrupper, under 15 meter største lengde og 15 meter største lengde og over, ser vi en betydelig økning i eierskapskonsentrasjon fra 2006 til 2020. For begge grupper er likevel eierkonsentrasjonen forholdsvis lav, under 5 %.

Figur 12 Største lengde NVG kyst – største eier siste ledd



#### 4. Utvikling av eierkonsentrasjon i fisket etter leppefisk

Fisket etter leppefisk ble lukket i 2018 og det er i dag 379 fartøy som er tildelt deltageradgang i fisket etter leppefisk. Totalkvoten er fastsatt med ulike kvoter for 3 geografiske områder; Sørlandet, Vestlandet og nord for 62°N. Hvert fartøy har lik kvote og det er ikke begrensninger på hvor de kan fiske. Når vi skal kartlegge utvikling av eierkonsentrasjon i fisket etter leppefisk har vi for enkelhets skyld fastsatt kvotefaktor til 1. Nedenfor i tabell 12 vises eierkonsentrasjon i første og siste ledd for største eier. Oversikten viser en økning i eierkonsentrasjon fra 2018 til 2020.

*Tabell 12 Største eierandel av totale kvotefaktorer første og siste ledd*

|                    | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------|------|------|------|
| Eier i første ledd | 1,58 | 1,85 | 1,85 |
| Eier i siste ledd  | 0,81 | 0,92 | 1,12 |

Nedenfor i tabell 13 vises eierkonsentrasjon i første og siste ledd for de 10 største eierne. Oversikten viser en økning i eierkonsentrasjon fra 2018 til 2020.

*Tabell 13 10 største eierandel av totale kvotefaktorer første og siste ledd*

|                    | 2018  | 2019  | 2020  |
|--------------------|-------|-------|-------|
| Eier i første ledd | 10,55 | 12,93 | 12,66 |
| Eier i siste ledd  | 7,62  | 8,46  | 8,71  |

#### 5. Sjømatindustriens eierskap i kystfiskeflåten

Sjømatindustrien har i dag adgang til å erverve minoritetsandeler i fiskefartøy i kystflåten så lenge den «faktiske kontrollen» fremdeles ligger hos de aktive fiskerne, jf. § 6 annet ledd i deltakerloven. Det er i dag sjømatindustri som er inne på eiersiden med minoritetsandeler i flere fartøy i kystfiskeflåten. Dette er ikke bare hvitfiskindustri, men også selskap innen pelagisk fiskeindustri og innen havbruk. Ofte er dette industri som også har betydelige eierinteresser i fartøy i havfiskeflåten. Når slike selskap er inne på eiersiden i fiskefartøy, enten de eier majoritetsandeler eller minoritetsandeler eier de ofte flere fartøy, gjerne innenfor samme flåtegruppe, men noen selskap eier også innenfor ulike flåtegrupper.

Det vil være svært arbeidskrevende å utarbeide en fullstendig oversikt over sjømatindustriens eierskap i fiskeflåten. Vi vil da måtte knytte godkjente aktører i Kjøperregisteret opp mot registrerte eiere i fartøyregisteret. Dette vil kreve en del manuelt arbeid. Inntrykket per i dag er imidlertid at slikt eierskap ikke er særlig utbredt. På steder med lite mobil fiskeflåte og få mottaksanlegg vil vi anta at begge parter vil være relativt gjensidig avhengig av hverandre. I slike tilfeller vil det derfor ikke være like formålstjenlig for mottaksanlegget å gå inn på eiersiden. De har gjerne andre samarbeidsformer som passer bedre. I de tilfeller mottaksanlegget konkurrerer med flere nærliggende anlegg og for den del av fiskeflåten som er mer mobil, vil vi anta at det



vil være et større ønske om å gå inn på eiersiden for å kunne ha bedre kontroll på leveringene.

## **6. Fiskeridirektoratets vurdering av behovet for innføring av bestemmelser om eierkonsentrasjon i kystfiskeflåten**

Gjennomgangen ovenfor under kapittel 2 og 3 viser at det fremdeles er spredning og variasjon i eierskapet i kystflåten for fartøy med deltageradgang. Vi ser imidlertid at konsentrasjonen av eierskapet er økende. Både største enkelteier og de største eierne samlet innehar en stadig større andel av den totale gruppeknoten i de ulike fiskeri. Ut fra et «føre var»-perspektiv vil det derfor være fornuftig å fastsette begrensninger på eierkonsentrasjon. Spørsmålet er imidlertid om det bør settes eierkonsentrasjonsbegrensninger for alle grupper fiskeri.

Gjennomgangen viser at det er stor variasjon i eierkonsentrasjonen mellom de ulike fiskeriene. I kystfisket etter torsk med konvensjonelle redskap nord for 62°N ser vi at den største enkelteieren i siste ledd innehar bare litt over 1 % av gruppeknoten og at de 10 største eierne i denne gruppen i dag innehar 8,19 % hvis vi ser på eierkonsentrasjon i første ledd og 7,51 % hvis vi ser på eierkonsentrasjon i siste ledd. I motsatt ende finner vi konvensjonelle kystfiskefartøy torsk sør hvor største eier innehar 13,65 % av gruppeknoten i første ledd, og SUK-gruppen hvor største eier innehar 14,29 % i første ledd. For disse to gruppene innehar de 10 største eierne samlet henholdsvis 63,25 % og 72,53 % av gruppeknoten i første ledd. Ser vi på de 50 % største eierne ser vi at innenfor alle grupper unntatt kongekrabbe, så innehar disse en samlet eierandel fra ca. 75 % og over, noen grupper nærmer seg 90 %.

For konvensjonelle kystfiskefartøy torsk nord tilsier den lave eierkonsentrasjonen i denne gruppen at det ikke haster med umiddelbare tiltak som begrenser eierkonsentrasjonen. Dette er imidlertid en gruppe med mange fartøy og som har stor betydning for aktivitet langs kysten. Vi finner derfor at det ut fra en «føre-var»-betraktning bør settes eierbegrensninger også for denne gruppen.

Spørsmålet blir da hvordan en skal måle eierkonsentrasjonen. Begrensningene på eierkonsentrasjon er for havfiskeflåten fastsatt enten som et totalt antall kvotefaktorer, en prosentandel av summen av kvotefaktorene i fiskeriet eller som en maksimal prosentandel av gruppeknoten. En annen mulighet er å sette begrensningen på antall fartøy en kan være medeier i. Vi vurderer det nå slik at dette ikke er en god løsning. Kystfiskeflåten er en lite homogen gruppe med små og store fartøy og stor variasjon i driftsgrunnlag. Antall fartøy gir derfor ikke en god oversikt over kvoteandel i det enkelte fiskeri. Det kan for eksempel være slik at en person som eier flere små fartøy kan inneha en lavere kvoteandel enn en eier som har ett større fartøy. Med en slik ordning måtte en derfor også ha differensiert på lengdegrupper, noe som ville vært kompliserende.

Vi finner det heller ikke hensiktsmessig å basere seg på et totalt antall kvotefaktorer på eiernivå, siden maksimal kvote det enkelte fartøy har mulighet til å oppnå vil være så ulike. Den enkleste løsningen etter vår vurdering er å basere seg på prosentandel av



gruppekvoten, slik en også har løst det for konvensjonelle havfiskefartøy. Det vil gi et mer riktig bilde av ressursfordelingen i forhold til den enkelte eier.

Spørsmålet blir da på hvilket nivå man skal legge seg. Når variasjonen i eierkonsentrasjonen er så stor mellom gruppene vil det etter vår vurdering være lite hensiktsmessig med en felles grense for eierkonsentrasjon. Grensen bør derfor differensieres avhengig av fartøygruppe. Det kan også være hensiktsmessig å vurdere om det er grunnlag for å se flere grupper i sammenheng.

Departementet har bedt om at det i vurderingen tas høyde for at Stortinget har sluttet seg til kvotemeldingens forslag om justeringer i gruppeinndelingen i kystfiskeflåten. Vi finner det ikke hensiktsmessig at grensen for eierkonsentrasjon skal finmaskes så grundig at man har ulik grense på lengdegruppenivå. Det vil både for forvaltning og næring være krevende å forholde seg til. Departementet ber videre om at det tas hensyn til forslaget om å erstatte dagens konsesjoner og deltageradganger med felles fisketillatelser. Siden det ennå ikke er fastsatt i forskrift hvordan de nye fisketillatelsene blir, for eksempel om flere av dagens tillatelser slås sammen til en, finner vi det vanskelig å ta hensyn til dette. Våre forslag vil derfor basere seg på någjeldende inndeling av deltageradganger.

Spørsmålet blir da om hvordan man skal sette grensen og om det kan være hensiktsmessig å slå sammen grupper.

Vi finner det naturlig å foreslå en grense for eierkonsentrasjon som gjør at dagens eiere faller innenfor og slipper å selge seg ned.

Enkelte fartøygrupper har et lavt antall fartøy og høyere eierkonsentrasjon. Dette gjelder særlig gruppene konvensjonelle kystfartøy torsk sør, SUK og nordsjøsild kyst. Et rimelig tak for disse sett på bakgrunn av nåværende eierkonsentrasjon, og med en viss mulighet til å øke litt, vil kunne være henholdsvis 20 %, 15 % og 10 % av gruppekvoten. Dette er for øvrig samme nivå som ble foreslått forrige gang av departementet.

I gruppen konvensjonelle kystfiskefartøy torsk nord hvor det er mange deltakere og svært lav eierkonsentrasjon, i overkant av 1 %, vil vi foreslå en begrensning på 2 %. Da åpner en opp for en viss økning, for eksempel i forbindelse med ønske om å inngå strukturkvoteordning for å øke kvotegrunnlaget ytterligere. Det er i denne gruppen av kystfiskeflåten fremdeles rom for økning i kvotegrunnlaget for de fleste fartøyene.

For øvrige grupper i kystfiskeflåten som reguleres med gruppekvote vil vi ut fra dagens eierkonsentrasjon foreslå en begrensning i intervallet 5 % -10 %. Det bør vurderes også å innføre en begrensning på eierkonsentrasjon for fiske etter leppefisk på sikt. I dag har største eier i første ledd 7 av 379 «kvotefaktorer». Dette utgjør ca. 1,85 %.

Neste spørsmål blir hvordan kvoten skal tilordnes den enkelte eier. I gjeldende ordning for havfiskeflåten tilordnes den enkelte eier fartøyets kvoteandel fullt ut dersom man har en eierandel i et fartøy på mer enn 50 %, en forholdsmessig andel (faktisk andel)



dersom man har en eierandel på mellom 20 % og 50 %, mens man ikke tilordnes noe dersom eierandelen er mindre enn 20 %.

Fiskeridirektoratet vil foreslå at man ikke har tilsvarende regelverk for tilordning av kvote i kystfiskeflåten. En slik beregningsmåte viser ikke den faktiske eierkonsentrasjonen og vil gi et feil bilde. Det er også en stor forskjell i eierstrukturen for kystfiskeflåten i forhold til i havfiskeflåten. I havfiskeflåten har man i mange tilfelle en betydelig mer komplisert eiersammensetning og struktur med mange bakenforliggende eiere i mange ledd og med mange aktører. Det har derfor vært hensiktsmessig med gjeldende beregningsmetode for tilordning. For eierskap i kystfiskeflåten er det i de fleste tilfelle relativt enkle eierstrukturer og mange er eneeiere eller selskapet består bare av et fåtall eiere og få bakenforliggende eierledd. Det skal derfor være relativt enkelt å beregne andel av kvote basert på faktisk eierandel både for forvaltning og næring.

Vi foreslår videre at reglene om eierkonsentrasjon skal gjelde ikke bare der det er samme eier eller foretak som er direkte eier av fartøyet, men den reelle bakenforliggende eier uansett hvordan man har valgt å organisere eierskapet. Dette vil være tilsvarende som for havfiskeflåten.

Forslagene ovenfor antas på kort sikt ikke å medføre noen vesentlige konsekvenser for næringsaktørene eller forvaltningen. Dette skyldes at de foreslåtte eierskapbegrensningene først vil tre inn ved en ytterligere konsentrasjon i eierskapet. Forslagene vil også medføre at man har kontroll på eierkonsentrasjonen i fartøygruppene. Det vil være naturlig med en ny vurdering innen 3-5 år.

## **7. Annet**

Forrige gang spørsmålet om eierkonsentrasjon i kystfiskeflåten ble vurdert så man også på kryss-eierskap mellom havfiskeflåten og kystfiskeflåten. Vi har i denne omgang ikke vurdert om det er behov for å fastsette egne særskilte regler for eierbegrensning for eiere i havfiskeflåten i forhold til eierskap i kystfiskeflåten.

## **8. Kostnader**

Innføring av regler om eierkonsentrasjon i kystfiskeflåten vil ha betydning for en stor gruppe fartøy og eiere. For næringen kan et nytt regelverk bety noe økt saksbehandlingstid før de får svar på sine søknader. For forvaltningen vil saksbehandlingen bli litt mer omfattende, noe som vil kunne kreve noe lengre saksbehandlingstid. Det vil være viktig at et nytt fartøy- og kvoteregister i Fiskeridirektoratet er tilrettelagt for visning av samtlige eierledd. Saksbehandler og næringen selv vil da på en enkel måte kunne avgjøre om et rederi vil komme i konflikt



med et eventuelt nytt regelverk for eierkonsentrasjon i forbindelse med en søknad.

Med hilsen

Truls Konow  
seksjonssjef

Kristin Skurtveit  
seniorrådgiver

*Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.*



**Mottakerliste:**

Nærings- og Fiskeridepartementet    Postboks 8090 Dep    0032    OSLO

