

Oslo 31.01.2022

## **Innspill til høring av utkast til forskrift om kapasitetsjusteringer for tillatelser til akvakultur med matfisk i sjø av laks, ørret og regnbueørret i 2022**

Naturvernforbundet, Sabima, WWF Verdens naturfond, Reddvillaksen, Norges Jeger og Fiskerforbund, Natur og Ungdom og Norske Lakseelver takker for muligheten til å gi innspill til høring av utkast til forskrift om kapasitetsjusteringer for tillatelser til akvakultur med matfisk i sjø av laks, ørret og regnbueørret i 2022.

Forskriftens formål (§ 1) er å fremme akvakulturnæringens lønnsomhet og konkurransekraft innenfor rammene av en miljømessig bærekraftig utvikling og bidra til verdiskaping på kysten.

Formålet med forskriften er godt, men rammevilkårene i systemet for kapasitetsjustering, omtalt som trafikklyssystemet, er ikke forenelig med miljømessig bærekraftig utvikling. Til det styrer trafikklyssystemet etter regler som tillater for høy dødelighet på vill laksesmolt, samtidig som det er en driver for negative effekter på fiskevelferd og miljø (det ble gjennomført 2983 uker med avlusninger og 52 mill. oppdrettslaks døde i 2020<sup>1</sup>).

Selve utkastet til forskrift skiller seg ikke vesentlig fra den forrige tildelingsforskriften (FOR-2020-02-04-105), og våre organisasjoner har kun noen små bemerkninger til selve utkastet. Høringsnotatet diskuterer imidlertid trafikklyssystemet (kapittel 1), fargeleggingen av produksjonsområder (kapittel 2), systemet for unntaksvekst (kapittel 3), samt økonomiske, administrative og miljømessige konsekvenser av forslaget (kapittel 5). Til disse kapitlene ønsker vi å gi våre kommentarer.

---

<sup>1</sup> Fiskehelse rapporten 2020. Veterinærinstituttet rapportserie nr 41a/2021

Vårt hørings svar er todelt, der vi først kommenterer høringsnotatet og trafikklyssystemet som regulatorisk system. I andre del gir vi innspill til forskriftsutkastet.

### Våre konklusjoner til denne høringen

- Våre organisasjoner mener dagens trafikklyssystem ikke bidrar til å løse miljøutfordringene slik det var ment, og må forbedres i tråd med våre forslag nedenfor.
- Våre organisasjoner mener at tildeling av unntaksvekst i gule og røde POer undergraver hensikten med trafikklyssystemet, og at ordningen på sikt må avvikles. I denne høringsrunden ber vi departementet endre §15 slik at økt tillatelseskapasitet i gule og røde områder ikke kan benyttes på lokaliteter som bidrar til økt lakseluspåvirkning på vill laksefisk.

### Trafikklyssystemet som regulerende system for vekst

Hensikten med innføring av trafikklyssystemet som ble satt i forskrift i 2015 og innført høsten 2017, er å sørge for forutsigbar og bærekraftig vekst i havbruksnæringen<sup>2</sup>. Systemet har vært i drift i fire år, der de to første årene var en prøveperiode. Systemet har ført til store uenigheter mellom forvaltningsmyndighetene, forskerne og oppdretts selskapene. Våre organisasjoner mener at Trafikklyssystemet ikke har blitt et godt system for noen parter, inkludert oppdrettere, vill laksefisk og økosystemene i lakseelver og -fjorder.

Vitenskapelig råd for lakseforvaltning (VRL) har vurdert lakselus som påvirkningsfaktor på norske villaksbestander i alle årene (ref VRL-rapport 8-16) siden trafikklyssystemet ble satt i forskrift. Utviklingen til lakselus som påvirkningsfaktor har gått i gal retning disse årene, og ifølge VRL var lus en enda mer alvorlig påvirkningsfaktor og bestandstrussel for villaks i 2021 enn i 2015. Lakselus utgjør også en indirekte, men alvorlig, trussel mot det helhetlige økosystemet i anadrome vassdrag, siden villaksen har en nøkkelrolle i økosystemet i elvene.

Trafikklyssystemet er det eneste vekstregulerende systemet innenfor oppdrettsindustrien (bortsett fra særtillatelser som utviklingskonsesjoner, visningskonsesjoner osv.). Beslutningene som skal tas om vekst/ikke vekst i produksjonsområdene har derfor ekstremt stor betydning for utviklingen til norske laksebestander, for atlantisk laks som art, og for økosystemet i lakseelver og kystvann i sin helhet.

Våre organisasjoner ønsker å påpeke noen konkrete svakheter ved trafikklyssystemet, med tanke på at det har som hensikt å regulere vekst innenfor rammene av en miljømessig bærekraftig utvikling. Vi håper departementet vil ta med disse punktene i sin vurdering av den videre bruken av systemet.

- For en gitt laksebestand kan ikke den samlede menneskeskapt påvirkningen redusere det høstbare overskuddet med mer enn 20% for at bestanden skal kunne oppnå minstekravet om god status i kongelig resolusjon om Kvalitetsnorm for villaks. Når lakselus alene desimerer 30% av bestanden (gule POer), uten at det foretas endringer i produksjonsvolum eller metoder, strider trafikklyssystemets grenseverdier mot kvalitetsnormen. Da trafikklyssystemet ble vedtatt, ga Stortinget klar tilbakemelding til Regjeringen om at de fem bærekraftsmålene fra 2009 fremdeles skulle ligge til grunn for havbruksforvaltningen i Norge. Det mest sentrale målet var at sykdom (inkl. lakselus) ikke skulle ha bestandsregulerende effekt på ville bestander av laksefisk. Dagens grenseverdier for

<sup>2</sup> <https://www.fiskeridir.no/Akvakultur/Tildeling-og-tillatelser/Kapasitetsjustering-trafikklyssystemet>

lusepåført dødelighet på vill laksesmolt bryter dermed både med Stortingets føringer og Kvalitetsnormen.

- Lakseluspåvirkning på vill laksesmolt er den eneste indikatoren i Trafikklyssystemet. Med reglene om å tilby 6 % vekst i grønne produksjonsområder følger det ingen krav om at det totale antallet voksne hunnlus i området skal holdes konstant. Dermed øker smittepresset for hver ny tildeling av 6 % vekst, og trafikklysordningen vil drive grønne områder over i gult lys. Hvis tildelingen av biomasse skal være bærekraftig kan ikke grenseverdien på 0,5 voksne hunnlus per fisk holdes konstant når antall oppdrettslaks økes. Grenseverdien må senkes i takt med veksten slik at antallet lus holder seg på samme nivå. For villaksen og sjøørreten er det totalantallet luselarver i fjordene som har betydning, og ikke et gjennomsnittlig antall hunnlus per oppdrettsfisk. Uten reduserte lusegrenser, er det kun et tidsspørsmål om når dette vil skje. Gult lys er en tap-tap-situasjon fordi veksten i akvakultur er stoppet, samtidig som påvirkningen på vill laksefisk er svært stor (opptil 30 %).
- Det står til enhver tid ca. 420 mill. oppdrettslaks i åpne merder<sup>3</sup>. Med lusegrense på 0,5 (0,2) voksne hunnlus per fisk, skapes det et svært stort smittepress fra lakselus mot vill laksefisk. En fersk studie fra Sandvik mfl. (2021) viser at selv om alle anleggene holder seg på 0,2 voksne hunnlus per fisk, ville smittepresset på villfisken blitt altfor høyt til å nå målet om grønt lys i trafikklyssystemet. I en tenkt situasjon måtte lusegrensen vært så lav som 0,03 voksne hunnlus per fisk for at alle POer skulle fått grønt lys (Sandvik mfl. 2021). Dette viser at reguleringene gjennom trafikklyssystemet ikke er egnet til å gjøre oppdrettsindustrien miljømessig bærekraftig.
- Ordningen for unntaksvekst<sup>4</sup> er med på å undergrave miljømålene som trafikklyssystemet skal bidra til å sikre. Dødelighetsgrensene som gir gult og rødt lys, ble satt svært høye da trafikklyssystemet ble utformet. Ifølge VRL er lakseluspåvirkning hovedårsaken til at flere laksebestander ikke når målet om et høstbart overskudd<sup>5</sup>. Unntaksvekst gir til oppdrettere i gule og røde områder hvis de oppfyller visse krav i forskriften, som bl.a. <0,1 voksne hunnlus per fisk ved alle tellinger i perioden 1. april til 30. september. Unntaksveksten bidrar til at det blir flere oppdrettslaks i åpne merder i gule og røde områder, og dette øker risikoen for økt smittepress mot villfisken. Det stilles nemlig ingen krav til at oppdrettere som får unntaksvekst skal opprettholde tilsvarende lave lusetall (<0,1) etter at veksten er etablert.
- Systemet for unntaksvekst stimulerer også til økt avlusningsinnsats siden ordningen bl.a. stiller krav om < 0,1 lakselus per fisk over en lang tidsperiode. Skader etter avlusning blir sett på som en viktig årsak til redusert fiskevelferd, og avlusninger bidrar til høye dødelighetstall<sup>6</sup>. Dermed gir systemet for unntaksvekst incentiver til dårlig fiskevelferd og høy dødelighet. PO4 er et av områdene med rødt lys pga. høy påvirkning fra lakselus på vill laksefisk. Dette området hadde høyest dødelighet av samtlige POer i 2020 med 27,2%<sup>7</sup>. Dette kan umulig regnes som miljømessig bærekraftig, og siden ordningene innenfor trafikksystemet, og systemet for unntaksvekst spesielt, er en direkte årsak til høy dødelighet, kan systemet ikke sies å bidra til miljømessig bærekraftig utvikling.

---

<sup>3</sup> <https://www.ssb.no/jord-skog-jakt-og-fiskeri/statistikker/fiskeoppdrett>

<sup>4</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2020-02-04-105/kap2#kap2>

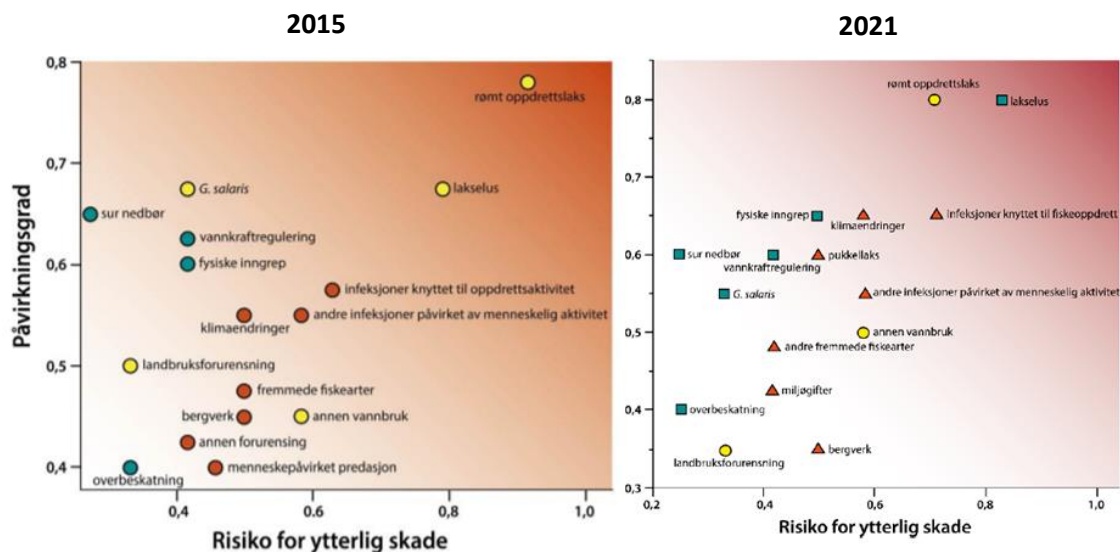
<sup>5</sup> Vitenskapelig råd for lakseforvaltning (2021). Status for norske laksebestander i 2021. Rapport fra Vitenskapelig råd for lakseforvaltning nr 16, 227s.

<sup>6</sup> Fiskehelse rapporten 2020. Veterinærinstituttet rapportserie nr 41a/2021

<sup>7</sup> Fiskehelse rapporten 2020. Veterinærinstituttet rapportserie nr 41a/2021

- I Hurdalsplattformen er det et mål om å videreutvikle trafikklyssystemet med flere miljøindikatorer. I rapporten fra Styringsgruppa 2021 anbefales det at «*det snarest utarbeides kriterier for å inkludere sjøørret og sjørøye i Trafikklyssystemet.*» Anbefalingen støttes av våre organisasjoner. Vi viser til at Ekspertgruppa for lakseluspåvirkning allerede har gjennomført en utredning av sjøørret som indikator, og at gruppa konkluderer med at tapt marint leveområde er den beste miljøindikatoren for ørret med dagens kunnskap<sup>8</sup>.
- Et varmere klima gir en signifikant økning i smittepresset fra lakselus fra akvakultur mot vill laksefisk. Sandvik mfl. (2021)<sup>9</sup> estimerer at en temperaturøkning på 2°C, fra 9°C til 11°C, vil føre til en dobling av smittepresset. Dette er ny kunnskap som ikke var tilgjengelig da Trafikklyssystemet ble satt i forskrift. VRL påpeker også at klimaendringer forsterker effekten av truslene mot de ville laksebestandene, og anbefaler at dette må få betydning for hvordan forvaltningen håndterer truslene<sup>10</sup>. Hvis trafikklyssystemet skal regulere vekst på en miljømessig bærekraftig måte, må ny og oppdatert kunnskap tas hensyn til.

Til tross for to runder med fargelegging (siden 2017), har ikke lusesituasjonen blitt bedre. Lakselus er en enda mer alvorlig påvirkningsfaktor og bestandstrussel for villaks i dag enn da trafikklyssystemet ble satt i forskrift i 2015 (Figur 1). Lakselus er fortsatt en ustabilisert trusselfaktor, og vurderes nå som den aller største risikofaktoren for å gjøre ytterligere skade (Figur 1).



Figur 1. Vurdering av påvirkningsfaktorer og bestandstrusler for norske laksebestander. Figuren er laget basert på VRLs rapporter fra 2015 og 2021, Status for norske laksebestander i 2015 (rapport nr. 8) og Status for norske laksebestander i 2021 (rapport nr. 16). Bakgrunnsfargen illustrerer alvorlighetsgrad (mørk farge mest alvorlig). Fargene på punktene symboliserer god kunnskap og lav usikkerhet om utvikling (grønn), moderat kunnskap og moderat usikkerhet om utvikling (gul), og dårlig kunnskap og stor usikkerhet om utvikling (rød).

<sup>8</sup> Nilsen mfl. (2019). Vurdering av kunnskapsgrunnlaget for å implementere lakselus på sjøørret som en bærekraftsindikator i «produksjonsområdeforskriften». Rapport fra ekspertgruppe for vurdering av lusepåvirkning. ISBN 978-82-7744-200-6

<sup>9</sup> Sandvik mfl. (2021). The effect of a warmer climate on the salmon lice infection pressure from Norwegian aquaculture. ICES Journal of Marine Science, Volume 78, Issue 5, August 2021, Pages 1849–1859, <https://doi.org/10.1093/icesjms/fsab069>

<sup>10</sup> Vitenskapelig råd for lakseforvaltning (2021). Status for norske laksebestander i 2021. Rapport fra Vitenskapelig råd for lakseforvaltning nr 16, 227s.

Årsaken til at påvirkningen fra lakselus på vill laksesmolt blir stadig større er *ikke* at oppdrettselskapene har ignorert luseproblemet i perioden 2015-2021. Tvert imot har oppdretterne lagt ned en stor og økende innsats for å bekjempe lus. I perioden 2015-2020 økte antall uker med behandlinger fra ca 200 til nesten 3000 (Sommerseth pers medd. presentasjon av fiskehelse rapporten 2020)! I tillegg har antall rensfisk som tilføres merdene ligget på ca. 40-50 millioner individer de siste årene<sup>11</sup>. Utviklingen som VRL beskriver for lakselus blir enda mer alvorlig sett i sammenheng med denne enorme behandlingsinnsatsen. Dette viser at lakseoppdrett har utviklet seg langt forbi et bærekraftig nivå.

Basert på punktene over, og utviklingen til lakselus som påvirkningsfaktor de siste årene, mener vi det er grunn til å gjøre en grundig evaluering av trafikklyssystemet. Våre organisasjoner har ved flere anledninger, både i innspillmøtet, dialogmøter og høringer, støttet departementets pågående arbeid med å rydde opp i det kompliserte forholdet med svært mange særtillatelser. Vårt konkrete forslag er at departementet utreder en virkemiddelpolitikk som legger til rette for vekst innenfor fiskeoppdrett, og som samtidig reduserer miljøavtrykket på den eksisterende produksjonen. Konklusjonene i en rapport fra Menon Economics<sup>12</sup> om å tilby vekst mot konvertering av åpne merder til nye produksjonsformer uten lus og med oppsamling av avfall, støttes av våre organisasjoner. I motsetning til veksten som tildeles gjennom trafikklyssystemet, vil en slik ordning legge til rette for miljømessig bærekraftig vekst.

### **Fargelegging av POer for neste periode**

Vi er oppmerksomme på departementets presisering om at denne høringen ikke inneholder informasjon om selve fargeleggingen av produksjonsområdene. Premisser for fargelegging gjennomgås imidlertid i høringsbrevet, og vi tillater oss derfor å gi noen kommentarer til den kommende prosessen som vil få svært stor betydning for vill laksefisk.

Ved tidligere fargelegginger har biologiske råd blitt satt til side, blant annet til fordel for samfunnsøkonomiske hensyn. I kapittel 5 i høringsnotatet nevner departementet miljøet og villaksen. Det synes vi er svært positivt. Viktigheten av å bevare arts mangfold og intakte økosystemer blir tydeligere med økt kunnskap, og naturkrise vurderes nå til å være like alvorlig som klimakrise<sup>13</sup>. Den 24. november 2021 ble den atlantiske laksen tatt inn på rødlista som nært truet<sup>14</sup>. Dette er et tydelig signal om at villaksen trenger bedre beskyttelse. Vi ber departementet ta med dette i betraktningen og derfor følge til de biologiske anbefalingene ved fargeleggingen av produksjonsområdene for neste periode.

Den siste tiden har det vært mye diskusjon rundt en rapport fra en internasjonale komité som fikk i oppdrag av Forskningsrådet å evaluere det vitenskapelige grunnlaget for trafikklysordningen. Vi har registrert at oppdrettsaktørene og forskningsmiljøene tolker rapporten svært ulikt. Vår oppfatning er den samme som Havforskningsinstituttets, nemlig at rapporten anerkjenner det vitenskapelige grunnlaget for trafikklyssystemet<sup>15</sup>. Komiteen presenterer flere forslag til forbedringer, som forventet når en forskningskomité evaluerer vitenskapelig arbeid. Den finner derimot ingen feil ved det vitenskapelige grunnlaget som skulle tilsi at anbefalingene fra Ekspertgruppa for

---

<sup>11</sup> Fiskehelse rapporten 2020. Veterinærinstituttet rapportserie nr 41a/2021

<sup>12</sup> Grønvik & Grünfeld (2021). Havbruk: Nye virkemidler for vern av miljø, bedre fiskevelferd og økt verdiskapning. Menon-publikasjon Nr. 79/2021.

<sup>13</sup> Pörtner mfl. (2021). [IPBES-IPCC co-sponsored workshop report on biodiversity and climate change; IPBES and IPCC. DOI:10.5281/zenodo.4782538.](https://www.ipbes.org/global-voices/ipbes-ipcc-co-sponsored-workshop-report-on-biodiversity-and-climate-change/)

<sup>14</sup> <https://artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/8149>

<sup>15</sup> <https://www.hi.no/hi/nyheter/2022/januar/evaluering-trafikklyssystemet>

trafikklyssystemet bør betviles. Det er betryggende at kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for forskernes anbefalinger er solid. Det gir departementet all grunn til å følge de biologiske rådene fra Styringsgruppa for trafikklyssystemet.

## **Endring i tilstanden i et produksjonsområde fra et år til et annet**

I høringsnotatet nevnes ulike vurderinger som myndighetene må gjøre hvis et PO har forskjellig vurdering fra ett år til et annet:

*«Det vil her være viktig å ta inn ulike forklaringsvariabler, og sannsynlighet for å komme over i en annen kategori, jf. tabell 8.1–8.3 i havbruksmeldingen. Her kan for eksempel parametere som temperatur og salinitet gjøre seg gjeldende. En annen vurdering vil være å se på om datagrunnlaget viser en trend i den ene eller andre retningen. I en helhetsvurdering vil det også kunne være naturlig å se hen til samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike valg.»*

Til dette vil vi påpeke at Styringsgruppa i sin rapport for 2021<sup>16</sup> understreker at endringer innenfor toårsperioden ikke kan brukes som en trendutvikling i POer der vurderingen er ulik fra ett år til et annet: *«I enkelte POer er det klare tegn til toårige mønster i vurderingene (spesielt PO2, PO4 og PO7), og ekspertgruppen står fremdeles ved konklusjonen fra i fjor som var: «Det er derfor ikke mulig å trekke en konklusjon om tilstanden i et PO har forbedret seg eller forverret seg hvis man kun ser på endringer i tilstand fra et år til et annet.»*

Ved forrige trafikklysvurdering brukte Nærings- og fiskeridepartementet nettopp en slik positiv/negativ utvikling fra 2018 til 2019 som begrunnelse for trafikklysfargene i fire POer. Her er et utdrag fra vurderingene som ble gjort:

- «• Ryfylke og Nord-Trøndelag med Bindal får grønt lys: – Her har utviklingen vært positiv i måleperioden og gått fra moderat til lav påvirkning fra lakselus. Det er også positivt at de nasjonale laksevassdragene er relativt lite påvirket av lakselus, skriver departementet.*
- Området fra Karmøy til Sotra får gult lys: – Også dette området har hatt en positiv utvikling fra høy påvirkning fra lakselus i 2018 til moderat i 2019. Det er også positivt at smittepresset er lavt utenfor det nasjonale laksevassdraget Etne, heter det i pressemeldingen.*
- Området fra Andøy til Senja får også gult lys – Her har det vært en negativ utvikling fra lav påvirkning fra lakselus i 2018 til moderat i 2019. Dette er bekymringsfullt så langt nord i landet, mener departementet.*
- Produksjonsområdene fra Nordhordland til Stadt og fra Stadt til Hustadvika får rødt lys: – Områdene har hatt en negativ utvikling fra moderat påvirkning fra lakselus i 2018 til høy påvirkning i 2019, skriver departementet.»*

I høringsnotatet nevnes det at 10 produksjonsområder har lik vurdering i 2020 og 2021. Det betyr at tre POer har ulik vurdering. Vi ber NFD merke seg Styringsgruppas presisering slik at samme feil som i 2019 ikke gjøres ved den kommende fargeleggingen.

Styringsgruppa uttaler også at det i enkelte POer er klare tegn til toårige mønster i vurderingene (spesielt PO2, PO4 og PO7). I slike tilfeller, og der høy og moderat belastning forekommer regelmessig, blir villaksbestandene jevnlig belastet med uakseptabel høy dødelighet på utvandrende

---

<sup>16</sup> Biering mfl. (2021). Styringsgruppens oppsummering og vurdering av lakseluspåvirkning på ville laksefisk 2021. Styringsgruppen for vurdering av lakseluspåvirkning.

smolt. For flere bestander er dette ikke forenlig med å nå målet om god eller svært god status i Kvalitetsnormen for villaks. Sjøørreten har også kraftig negativ belastning i slike POer (ref den nye sjøørretrappen). Vi ber departementet om å være oppmerksomme på dette ved årets fargelegging av de POene dette gjelder.

Høringsnotatet nevner at temperatur og salinitet kan gjøre seg gjeldende som forklaringsvariabler for sannsynligheten til å komme over i en annen kategori. Vi vil påpeke at det er oppdrettselskapene (ene og alene) gjennom mange år med økning i antall oppdrettslaks i åpne merder som har skapt det store smittepresset fra lakselus. Det er ikke klimaet og abiotiske faktorer som er årsaken til at risikoen for miljøpåvirkning har blitt svært stor i flere områder. Høy temperatur og høy salinitet vil trolig bli regelen, og ikke unntaket i årene som kommer. Departementet må derfor bruke virkemidler som man har kontroll over for å redusere risikoen for uakseptable miljøpåvirkninger. Det betyr å redusere antall oppdrettslaks i områder der miljøpåvirkningen er for høy, og der risikoen for at dette skal gjenta seg er stor. Vi viser igjen til Sandvik mfl. (2021)<sup>17</sup> som estimerer en dobling i smittepress fra lakselus med en økning på 2°C, fra 9°C til 11°C, og til VRL som påpeker at klimaendringer forsterker effekten av truslene mot laksebestandene<sup>18</sup>

### **Økonomiske, administrative og miljømessige konsekvenser av forslaget**

Det er gledelig å se at høringsnotatet fremhever at et større høstbart overskudd for villaks og sjøørret vil gi positiv effekt for sysselsetting og bosetting i distriktene.

I notatet fremkommer det også at gevinsten for elveiere og lakse- og ørretturismen i kroner og øre blir liten sammenlignet med oppdrettsnæringens kostnader ved å redusere biomassen. Bærekraftige villfiskbestander og sjøørrestammer med høstbart overskudd har imidlertid svært stor betydning for mange lokalsamfunn. Som eksempel kan det nevnes at det årlig er ca 75 000 som fisker etter laks i norske elver<sup>19</sup>. Verdiskapningen ble beregnet til kr 1,26 mrd. i 2018<sup>20</sup>. I tillegg fisker svært mange i sjøen, særlig etter sjøørret. Dette fisket har et stort potensial for verdiskapning. Økt verdiskapning rundt fisket etter sjøørret er avhengig av bedre vern av denne arten i sjøen. Det legges ned en svært stor innsats for å bedre forholdene for sjøørreten i elver og bekker. Hvis dette arbeidet skal bære frukter, må påvirkningen fra lakselus i sjøen reduseres. Derfor må lusepåvirkning på sjøørret inn som indikator i trafikklyssystemet.

Vi støtter departementets syn på at justering av kapasiteten i områder som har en uakseptabel miljøpåvirkning kan være positivt for næringens eksistens på lengre sikt, Vi har imidlertid påpekt at vekst gjennom trafikklysordningen har flere svakheter i forhold til at systemet skal forvalte produksjonskapasiteten i norsk lakse- og ørretoppdrett i tråd med miljøets tåleevne. Vi mener at trafikklysordningen må gjennom vesentlige endringer for at vekstreguleringene skal ivareta vill

---

<sup>17</sup> Sandvik mfl. (2021). The effect of a warmer climate on the salmon lice infection pressure from Norwegian aquaculture. ICES Journal of Marine Science, Volume 78, Issue 5, August 2021, Pages 1849–1859,

<sup>18</sup> Vitenskapelig råd for lakseforvaltning (2021). Status for norske laksebestander i 2021. Rapport fra Vitenskapelig råd for lakseforvaltning nr 16, 227s

<sup>19</sup> Andersen & Dervo (2019). Jegernes og fiskernes forbruk av varer og tjenester i Norge i 2018. NINA Rapport 1605. Norsk institutt for naturforskning.

<sup>20</sup> Andersen & Dervo (2019). Jegernes og fiskernes forbruk av varer og tjenester i Norge i 2018. NINA Rapport 1605. Norsk institutt for naturforskning.

laksefisk på en tilstrekkelig god måte. Systemet gir få eller ingen insentiver til oppdretterne for å løse problemene som systemet er laget for å begrense.

## Kommentarer til forskriften

*Til § 15. Tilbud om økt tillatelseskapasitet uavhengig av miljøstatus i produksjonsområdet*

Innehaver av tillatelse som har mottatt et positivt vedtak fra Mattilsynet om at en eller flere lokaliteter knyttet til tillatelsen har oppfylt kriteriene for unntak etter produksjonsområdeforskriften § 12, kan søke om

- a. fastsettelse av tillatelseskapasitet som skal unntas fra nedjustering i produksjonsområder som har uakseptabel miljøtilstand.
- b. økning i kapasitet på eksisterende tillatelser.

Gjennom denne paragrafen legges det opp til vekst på tillatelsesnivå, til tross for at det er miljøpåvirkning på lokalitetsnivå som legges til grunn for tildelingen. Til tross for at tilbudet om vekst beregnes på bakgrunn av produksjonen ved den omsøkte lokaliteten, blir veksten gitt for hele tillatelsen, og kan dermed benyttes fritt ved alle lokalitetene tilknyttet tillatelsen. Dette kan i praksis føre til en økning i biomasse i anlegg som ikke tilfredsstillter kravene om unntaksvekst. Ordningen stimulerer til en mekanisme som undergraver miljømålene som trafikklyssystemet skal ivareta ved at lusepåvirkningen blir høyere i røde og gule POer. Vi ber departementet endre denne paragrafen slik at økt tillatelseskapasitet i gule og røde områder ikke kan benyttes på lokaliteter som bidrar til økt lakseluspåvirkning på vill laksefisk.

*Til § 4. Utnyttelse og justering av utnyttelse av tillatelseskapasitet.*

Departementet har vurdert om det bør fremgå av tabellen at et produksjonsområde blir tilbakestillt fra 94 % til 100 %, men mener det er like pedagogisk at dette reguleres gjennom annet ledd, hvor det fremgår at med mindre det følger noe annet av første ledd eller enkeltvedtak (tredje ledd), gjelder at tillatelsene kan utnyttes med 100 prosent.

Vi ber om at forskriften tydeliggjør om POer som har rødt lys og utnytter 94% skal tildeles 6% hvis de får endret status til grønt, og dermed kan utnytte 99,64%, eller om de skal tilbakestilltes til 100% (nivå før nedtrekket). Dette bør presiseres fordi problemstillingen blir enda mer aktuell for POer som har fått rødt lys to ganger på rad og utnytter 88,36%. Skal disse områdene tilbakestilltes til 100%, eller skal de tilbys 6% vekst, og dermed kunne utnytte 93,66% av opprinnelig MTB hvis de får grønt lys?

Vennlig hilsen

Naturvernforbundet, Arnodd Håpnes  
Sabima, Christian Steel  
Reddvillaksen, Jens Olav Flekke  
WWF Verdens naturfond, Fredrik Myhre  
Natur og Ungdom, Morten Hansen  
Norges Jeger og Fiskerforbund, Siri Parmann  
Norske Lakselver, Torfinn Evensen