

Trafikklyssystemet 2026 – konsekvenser for kommunene

Dette notatet beskriver potensielle konsekvensene av ny fargelegging av Trafikklys-systemet i 2026, og hvilket handlingsrom departementet har ved fastsettelsen av lysene. Først gis en kort oppsummering av selve systemet og Havbruksfondet.

Bakgrunn – Trafikklyssystemet og Havbruksfondet

Vekstregulering av laksenæringen skjer gjennom det såkalte trafikklyssystemet, der departementet annet hvert år fargelegger de 13 produksjonsområdene («PO») med grønt, gult eller rødt trafikklys, basert på lusesituasjonen og påvirkning på ville bestander av laksefisk de to foregående årene. I grønne områder tilbys inntil 6% vekst i produksjon gjennom kjøp av tillatelser i en kombinasjon av fastpris og auksjon. I gule områder tilbys ikke vekst, og i røde områder trekker man inn 6% av tillatelsesvolumet. Informasjon om systemet kan leses på [Fiskeridirektoratets nettside](#).

I 2024-runden ble 6 av PO'ene fastsatt som grønne, basert på vurdering av luse-påvirkning i 2022 og 2023 (se vedlegg 1). I disse områdene ble det solgt ny kapasitet gjennom fastpris (1%) og auksjon (5%). Videre ble det solgt «unntaksvekst» for lokaliteter som hadde hatt særlig lave lusenivåer. Inntektene fra salg av ny kapasitet fordeles med 55% til Havbruksfondet, og 45% som går inn i statskassen på linje med statens øvrige inntekter. I tillegg til inntekter fra salg gjennom trafikklys-systemet tilføres Havbruksfondet 100% av inntektene fra produksjonsavgiften.

Fondet hadde i 2024 til sammen 4,9 mrd. kroner til fordeling mellom kommuner (7/8) og fylkeskommuner (1/8). Kildene til fondets midler er vist i tabellen til høyre. Av de samlede inntektene kom 73% fra trafikklyssystemet, og det aller meste av dette fra produksjonsområdene PO 9-12 som har de største volumene.

Havbruksfondet 2024	Inntekt (mill)	Andel %
PO1 Svenskegrensa til Jæren	122	3 %
PO9 Vestfjorden til Vesterålen	1 005	21 %
PO10 Andøya til Senja	617	13 %
PO11 Kvaløya til Loppa	520	11 %
PO12 Vest-Finnmark	834	18 %
PO13 Øst-Finnmark	72	2 %
Unntaksvekst	250	5 %
Sum fra trafikklyssystemet	3 421	73 %
Produksjonsavgiften	1 279	27 %
Sum	4 700	100 %

Midlene i Havbruksfondet fordeles ut til kommuner og fylkeskommuner som har sjøbasert lakseproduksjon. Fordelingen skjer på basis av godkjent lokalitetsbiomasse i den enkelte kommune, som andel av total lokalitetsbiomasse i Norge. Det er viktig å være klar over at hvor mye den enkelte kommune mottar fra Havbruksfondet ikke har noen direkte sammenheng med hvilke geografiske områder som får de ulike fargeleggingene. En kommune som har 1% av lokalitetsbiomassen i Norge får 1% av kommunesektorens andel av midlene fra

Havbruksfondet¹, uavhengig av om kommunen ligger i et område som er grønt, gult eller rødt. Hvor mye midler som blir tilgjengelig i fondet avhenger av hvor mange PO'er som er grønne, og hvor store disse PO'ene er mht produksjon (PO 1 og 13 er små og utgjør ganske lite volum selv om de blir grønne).

Status for trafikklyssystemet 2026

Departementets fargelegging er basert på faglige tilrådinger fra Styringsgruppen for vurdering av lakseluspåvirkning, som også har en underliggende ekspertgruppe. Styringsgruppen la fram sin siste [rapport](#) i desember 2025. I rapporten klassifiseres risikoen som henholdsvis lav, moderat og høy risiko for «lakselusindusert dødelighet» hos utvandrende vill laksesmolt i de ulike produksjonsområdene. Disse tre risikonivåene tilsvarer i prinsippet grønt, gult og rødt trafikklys. Det er imidlertid departementet som bestemmer fargeleggingen, med utgangspunkt i styringsgruppens råd.

Iht Styringsgruppens rapport har risikoen i 2024 og 2025 vært lav i PO 1/12/13, høy i PO3, og moderat i de 9 øvrige. For PO9, som dekker området Vestfjorden til Vesterålen, lå risikoen akkurat på grensen mellom lav og moderat (jf. grønt vs gult) i 2025, som tilsvarer at modellert dødelighet hos vill laksesmolt lå på akkurat 10% som utgjør grensen mellom de to risikokategoriene. I 2024 var risikoen modellert som moderat i PO9, og det er dermed en positiv endring over tid. Ekspertgruppens vurdering var at det ikke var mulig å si om risikoen var lav eller moderat i 2025, men Styringsgruppen vurderte at grensen skal tolkes slik at akkurat 10% betyr klassifisering som moderat risiko.

Endret fargelegging 2026

Tilrådingene fra Styringsgruppen innebærer at 3 av PO'ene som var grønne i 2024 (9/10/11) ligger an til å bli klassifisert som gule i 2026. Samlet utgjorde inntektene fra disse 3 områdene 46% av Havbruksfondets midler i 2024, og PO9 utgjorde alene 21%. Hvis disse områdene hadde vært gule i 2024 ville Havbruksfondets midler vært redusert med over 2,1 mrd. kroner. En slik situasjon ville vært dramatisk for mange kommuner langs kysten, og fått store konsekvenser for tjenestetilbud og økonomisk handlingsrom.

Det er fiskeriministeren som beslutter den endelige fargeleggingen i trafikklyssystemet, og departementet opplyste på et møte 22. januar at dette vil skje i løpet av første kvartal i år. I de aller fleste tilfeller følger fiskeriministeren rådet fra Styringsgruppen. Det følger imidlertid av stortingsmeldingen om forutsigbar og miljømessig bærekraftig vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett (Meld. St. 16 (2014-2015)) at *"dersom resultatet er sammenfallende begge årene vil utfallet være forutsigbart og det legges ikke opp til noen vurdering, men dersom overvåkingen viser en endring i påvirkning de to årene vil myndighetene måtte gjøre grundigere vurderinger ut ifra den samlede miljøtilstanden. (...) **I en helhetsvurdering vil det også kunne være naturlig å se hen til samfunns-økonomiske konsekvenser av ulike valg.**"*

¹ For «mellomårene» (oddetallsårene) mellom auksjonene som skjer i partallsår deles det ut en såkalt vekstbonus på inntil 5 mill. kroner til kommuner hvor det har vært økning i godkjent lokalitetsbiomasse de siste 2 årene. Den delen av pengene som ikke betales i form av vekstbonus disse årene fordeles på samme måte som i partallsårene.

Rammeverket åpner altså for at departementet gjør overordnede vurderinger av samfunnsøkonomiske hensyn, i tilfeller hvor det har vært en positiv utvikling. Fargeleggingen skal konkluderes i løpet av første kvartal, så det er forholdsvis kort tid tilgjengelig for å komme med innspill til ministerens vurdering.

Å sikre god kontroll på miljøforhold og lusepåvirkning i laksenæringen er svært viktig på kort og lang sikt, både for storsamfunnet, kommunene og ikke minst for oppdretts-selskapene selv. Muligheten for å legge vekt på samfunnsøkonomiske hensyn ved fargeleggingen må derfor ikke brukes ukritisk, men ta utgangspunkt i en faglig vurdering av miljøstatus og forventet videre utvikling.

Næringen opplevde i 2024 et særlig krevende år med hensyn til lusesmitte, særlig knyttet til ekstraordinært høye sjøtemperaturer som gav høy produksjon av luselarver langs kysten. Endringen fra tidligere år var så stor at mange av selskapene ikke klarte å tilpasse tiltak og kapasiteter raskt nok til å holde lusetallene nede. Det ble imidlertid igangsatt en rekke tiltak i næringen, både innenfor forebygging (luselaser, nedsenkede merder mv) og økt behandlingskapasitet (brønnbåter for avlusing mv).

Tiltakene gav klare positive resultater i 2025, selv om dette også ble et år med høye temperaturer. Lusepresset ble betydelig redusert gjennom forebyggende tiltak og behovet for avlusingsoperasjoner med brønnbåt eller andre tiltak falt dramatisk. I tillegg til positive effekter på lakselus medførte reduksjonen i antall avlusinger betydelig forbedret fiskevelferd.

Informasjon fra aktører i PO9 som utgjør i størrelsesorden 60% av produksjonen i området², viser at de i lys av situasjonen i 2024 gjennomførte store investeringer i forebygging og behandlingskapasitet. Deres vurdering er at de nå har en beredskap tilpasset en situasjon der høye sjøtemperaturer som i 2024 kan bli den nye «normalen», og ikke bare et avvikende unntaksår. Tiltakene som er gjennomført har hatt stor effekt i 2025, og erfaringseffekter og ytterligere nytt utstyr som leveres forventes å gi økt effekt over tid. Forbedringen i styringsgruppens risikovurdering av PO9 fra 2024 til 2025 illustrerer godt effekten av tiltakene som ble gjort.

Vurdering

Styringsgruppens risikovurdering betyr at inntektene til Havbruksfondet ligger an til å bli kraftig redusert i 2026 sammenlignet med 2024. Det er ikke mulig å si noe sikkert om hvilke priser som oppnås i auksjonene til sommeren, men volumreduksjonen er uansett så stor at inntektsreduksjonen må forventes å bli i milliardklassen. Det er også reell nedsiderisiko mht prising i auksjonen, siden Havbruksmeldingen i 2025 har skapt usikkerhet rundt det framtidige reguleringsregimet og verdien av tillatelsene som skal selges i auksjonen. Havbruksfondets inntekter fra produksjonsavgiften forventes å bli noe høyere i 2026³ enn i 2024 (1 563 mill. vs 1 279 mill. kroner), men dette vil bare i liten grad kompensere for bortfall av inntekter fra trafikklyssystemet.

² Cermaq Norway AS, Nordlaks AS og Ellingsen Seafood AS.

³ Tall hentet fra Statsbudsjettet for 2026.

Havbruksfondet har over tid blitt en svært viktig inntektskilde for mange kystkommuner, og har gitt muligheter til å opprettholde og utvikle et helt nødvendig tjenestetilbud i distriktene. Attraktive lokalsamfunn er også avgjørende for oppdrettsselskapene selv, for å kunne tiltrekke seg dyktige medarbeidere og utvikle virksomheten videre. En mulig reduksjon av utbetalingene fra fondet med bortimot 50% vil få dramatiske konsekvenser for kommunene. Styringsgruppens vurdering av trafikklys forelå først i desember, på et tidspunkt da kommunene i praksis ikke hadde mulighet for å gjøre større tilpasninger i sine budsjetter for 2026.

Fiskeriministeren kan vektlegge samfunnsøkonomiske hensyn ved fastsettelsen av trafikklysene, spesifikt for PO9 som i 2024 utgjorde rundt 21% av inntektsgrunnlaget for Havbruksfondet. Kommunesektoren har mulighet for å engasjere seg direkte i dette spørsmålet opp mot fiskeriministeren, for eksempel gjennom NFKK. Kommunene bør ikke ukritisk kreve at PO9 blir grønt, men komme med en klar oppfordring om å se på mulighetene innenfor det gjeldende rammeverket og i lys av den positive utviklingen som har skjedd fra 2024 til 2025.

Vedlegg 1 – Trafikklyssystemet fargelegging 2024

Merk: Dette er departementets fargelegging for tildelingsrunden i 2024. Denne fargeleggingen ble fastlagt i starten av mars 2024, basert på Styringsgruppens vurdering av luserelatert påvirkning på vill laksesmolt i årene 2022 og 2023. Styringsgruppens vurdering av lusesituasjonen for året 2024 er annerledes, og inngår nå i vurderings-grunnlaget for fastsetting av trafikklysene i 2026 som beskrevet i notatet ovenfor.

