



**DET KONGELIGE  
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT**

**Høringsnotat av 23. juni 2006**

**Leveringsplikt for fartøy med torsketrållatelse**

-

**endringsforslag etter evaluering av ordningen**

**Høringsfrist 22. september 2006**

## Innholdsfortegnelse

1 Innledning .....	3
2 Fiskeriforsknings evaluering .....	5
3 Leveringsplikten i et samfunnsøkonomisk perspektiv .....	8
3.1 Innledning .....	8
3.2 Sentrale økonomiske dimensjoner ved leveringsplikten .....	9
3.3 Leveringspliktens betydning for fartøyleddet .....	10
3.4 Leveringspliktens betydning for tilgodesett industri .....	11
3.5 Samlet vurdering .....	12
4 Strukturen i leveringsplikten – behovet for forenkling .....	13
5 Innskjerpning av leveringsplikten – fra tilbudsplikt til salgsplikt i visse tilfeller .....	16
6 Bearbeidingsplikt for råstoff.....	18
7 Leveringspliktens omfang .....	20
8 Rydding i leveringsvilkårene.....	22
9 Gjennomføring av leveringsplikten .....	24
10 Tilbakekall av tillatelser i enkelte situasjoner .....	26
11 Prisspørsmålet .....	29
12 Distriktsmessige hensyn, urbefolkningshensyn, næringsmessige og økonomiske og administrative konsekvenser for forvaltningen.....	31
13 Oppsummering av forslagene - forskriftsforslag.....	32
Vedlegg: Gjeldende forskrift av 12. september 2003 om leveringsplikt for fartøy med torsketråltillatelse .....	35

# 1 Innledning

Ved forskrift av 12. september 2003 om leveringsplikt for fartøy med torskestråltillatelse ble det for første gang gitt generelle regler om gjennomføringen av den såkalte leveringsplikten for torskestrålere, som for øvrig bygger på individuelt fastsatte leveringsvilkår for en del fartøy i torskestrålguppen. Formålet med forskriften er ”å sikre anlegg som bearbeider fisk stabil råstofftilførsel fra torskestrålfåten”, jf forskriftens § 1.

En kopi av forskriften følger som vedlegg til dette høringsnotat.

Ordningen med leveringsvilkår for torskestrålere bygget tidligere utelukkende på individuelle konsesjonsvilkår, fastsatt i forbindelse med kjøp av fartøy, godkjenning av eierendringer i foretak som eide fiskefartøy eller i lignende situasjoner, og har sitt utgangspunkt i utviklingen av filet- og fryseindustrien i Nord-Norge.

Myndighetenes satsing på fryseindustri i forbindelse med ”Utbyggingsprogrammet for Nord-Norge” (Stortingsmelding nr. 85 (1951)), var en viktig pådriver for utviklingen av strålfåten. Det var behov for stabile og tilstrekkelige råstoffleveranser for å støtte opp under utbyggingen av en moderne filetindustri i Nord-Norge, og videreutvikling av filétindustrien skulle derfor skje i tilknytning til en utvidelse av strålfåten. Havgående ferskfiskestrålere ble ansett som den mest anvendelige fartøygruppen for å sikre slike stabile og tilstrekkelige råstoffleveranser, og gjennom dispensasjonsordninger fikk industrien derfor adgang til å anskaffe og eie egne trålere.

I tillegg eide lokale trålrederier, dels sammen med kommuner og lokale banker, også torskestrålere. Tildeling av torskestrålkonsesjon skjedde da på grunnlag av lokal tilknytning, og myndighetene forutsatte at denne tilknytningen medførte leveranser av råstoff til vedkommende distrikt. Lokalt eierskap ble således i utgangspunktet ansett for tilstrekkelig til å sikre at trålfangstene gikk til de lokale bedriftene.

Etter hvert erfarte man at dette likevel ikke var tilstrekkelig. Det ble derfor ved enkeltvedtak knyttet leveringsvilkår til de enkelte torskestrålkonsesjonene, og det oppstod etter hvert to grupper av torskestrålere med leveringsvilkår; en gruppe som var eid av fiskeindustribedriftene selv og en gruppe som var eid av fiskere. Koblingen mellom industri og fartøy har på denne måten blitt videreført for deler av torskestrålfåten, etter disse to sporene.

Etter at leveringsplikten en periode var av begrenset interesse på grunn av tilgangen på råstoff fra russiske fartøy på 90-tallet, ble det mot slutten av tiåret igjen satt fokus på leveringsplikten da det skjedde endringer i de russiske trålnes leveringsmønster. Det regjeringsoppnevnte Eierskapsutvalget fikk blant annet i oppdrag å vurdere denne ordningen, og la frem en del forslag i NOU 2002:13. Disse ble viderebehandlet i et høringsnotat av 5. mai 2003 fra Fiskeri- og kystdepartementet, som ligger til grunn for forskriften av 12. september 2003.

Forskriften bygger på de individuelle vilkårene, men regulerer en del forhold som har vært problematiske i forholdet mellom fartøyeiere og landindustri ved gjennomføring av leveringsplikten. Dette gjelder omfanget av leveringsplikten, jf forskriftens § 4, fastsetting av pris, jf forskriftens § 5 og leveringssted for fangst omfattet av leveringsplikten og ansvaret for transportkostnader når lossing skjer på annet sted enn ved kjøpers anlegg, jf § 6.

Forskriften omfatter fartøy som eieren er tildelt torsketråltilatelse for og hvor det var stilt leveringsvilkår i et vedtak fra myndighetene. Den gjelder i tillegg torsketrålere som eies av fiskeindustribedrift på grunnlag av dispensasjon fra deltakerlovens bestemmelser om at bare aktive fiskere kan eie fiskefartøy, selv om det ikke er stilt slikt leveringsvilkår som en del av konsesjonsvilkårene, jf forskriftens § 2.

Disse fartøyene skal tilby fangsten til den bedriften eller til bedrifter på det stedet som er utpekt i de individuelle vilkår, jf forskriftens § 3 første ledd. Dersom den/de som får dette første tilbudet ikke ønsker å kjøpe råstoffet, skal det utbys til godkjente anlegg som driver bearbeiding av fisk innenfor en definert region, jf § 3 annet ledd. Dette omtales som en sekundær leveringsplikt. Først dersom ingen i regionen ønsker å kjøpe råstoffet, kan det omsettes fritt.

Denne sekundære leveringsplikten innebar en innstramming i forhold til tidligere, da fangsten kunne selges fritt dersom den/de primært tilgodesette ikke kjøpte råstoffet. Forskriften medførte således en styrking av det regionale aspektet ved leveringsplikten.

For å sikre at det er bedrifter som faktisk bearbeider hvitfisk som får fortrinnsrett til å kjøpe fangsten, praktiseres forskriftens § 3 slik at aktuelle anlegg må være godkjent for produksjon i henhold til minst en av følgende av Mattilsynets produksjonskoder:

- kode 2 filetering
- kode 3 frysing
- kode 4 videreforedling av frosne varer (panering/fritering)
- kode 5 røyking
- kode 6 tørrfisktilvirkning
- kode 7 saltfisketilvirkning
- kode 9 klippfisktilvirkning.

Anlegg som er godkjent bare for ferskfismpakking vil således falle utenfor.

Antallet fartøy som er omfattet av leveringsplikt for hele eller deler av sin kvote vil variere, på bakgrunn av utskiftninger, bruk av strukturordninger og rederikvoteordningen. I 2004 var det 36 fartøy med leveringsplikt for hele eller deler av sin kvote (bruk av strukturordninger eller rederikvoteordningen kan innebære at det blir pålagt leveringsplikt på en tilleggskvote, selv om det ikke er leveringsplikt for fartøyets grunnkvote).

Disse 36 fartøyene ble tildelt en kvote tilsvarende 48,88 kvotefaktorer, av totalt 90,698 kvotefaktorer i torsketrålgruppens fiske etter torsk nord for 62°N dette året. Leveringsplikten omfatter således i utgangspunktet noe over halvparten av torsketrålernes gruppekvote i torskefisket. Som en følge av at leveringsplikten i henhold til forskriftens § 4 fra og med 2004 ble redusert til 80% av torskefangsten for den enkelte, omfattet den reelle leveringsplikten likevel bare ca 43% av trålernes torskekvote dette året.

Etter at 2003-forskriften etablerte en del nye regler rundt leveringsplikten, har Fiskeridirektoratet som nevnt gjennomført kontroll av hvordan reglene ble etterlevd i 2004. Denne kontrollen resulterte i at det ble gitt advarsler til tre rederi. Tilsvarende kontroll gjennomføres også for 2005.

Denne kontrollen tar utgangspunkt i de formelle reglene, slik de følger av individuelle vilkår og forskriftens bestemmelser. Et annet spørsmål er hvordan reglene bør være utformet, for å sikre at man oppnår målsettingen om å sikre anlegg som bearbeider fisk stabil råstofftilførsel fra torsketrålflåten. For å skaffe grunnlag for å vurdere dette, har Fiskeriforskning gjennomført en evaluering av ordningen slik den virket i 2004.

## 2 Fiskeriforsknings evaluering

Etter en offentlig anbudskonkurranse ble Fiskeriforskning våren 2005 tildelt oppdraget å gjennomføre en evaluering av ordningen med leveringsplikt. Formålet med evalueringen var blant annet å styrke kunnskapsgrunnet i den videre forvaltningen av denne ordningen.

Evalueringsrapporten er tilgjengelig i elektronisk form på Fiskeriforsknings nettside [www.fiskeriforskning.no](http://www.fiskeriforskning.no). For den fullstendige rapporten vises til denne. Fiskeriforskning har i rapportens sammendrag påpekte følgende:

### Om råstoffets beskaffenhet:

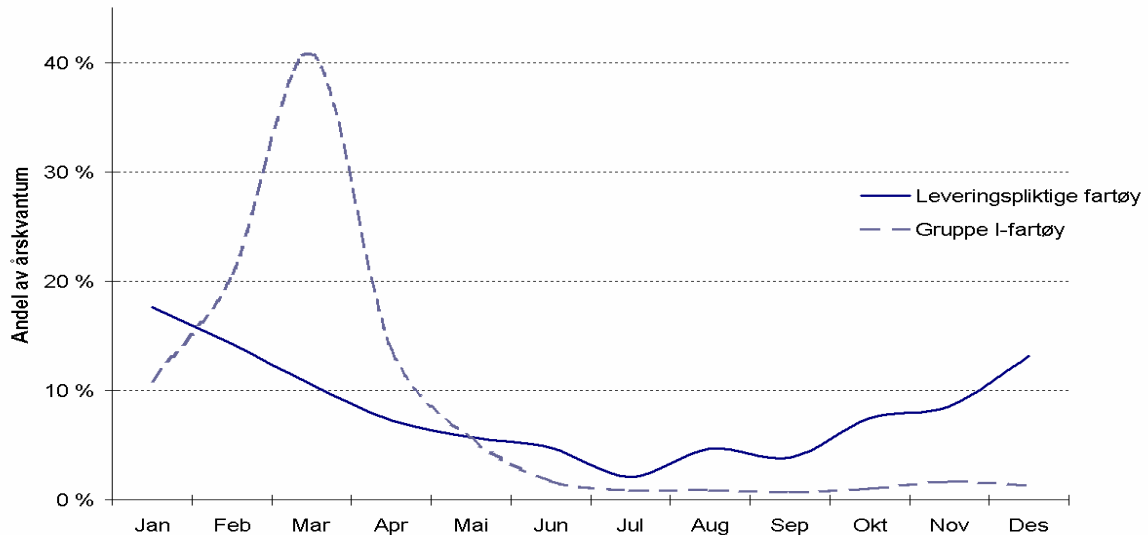
- halvparten av torsken fra trålere med leveringsplikt var ombordfrys i 2004
- jo yngre fartøy, desto mer ombordfrys råstoff
- ombordfrys råstoff oppnår gjennom auksjonsomsetning høyere pris enn ferskt
- andelen ombordfrys råstoff varierer svært mye fra rederi til rederi, også innenfor samme konsern.

Det kommenteres i denne sammenheng at de begünstigede anleggene på land ønsker størst mulig andel ferskt råstoff. De ulike trålerrederiene operer imidlertid med ulike strategier med tanke på ferskt versus frosset råstoff. En viktig forutsetning for å øke flyten av råstoff til de regioner og anlegg som er tilgodesett med leveringsvilkår, er at fangstene leveres fersk. Effektiv drift og merprisen som oppnås på frosset råstoff er imidlertid viktige drivkrefter for rederiene til å fryse råstoffet om bord.

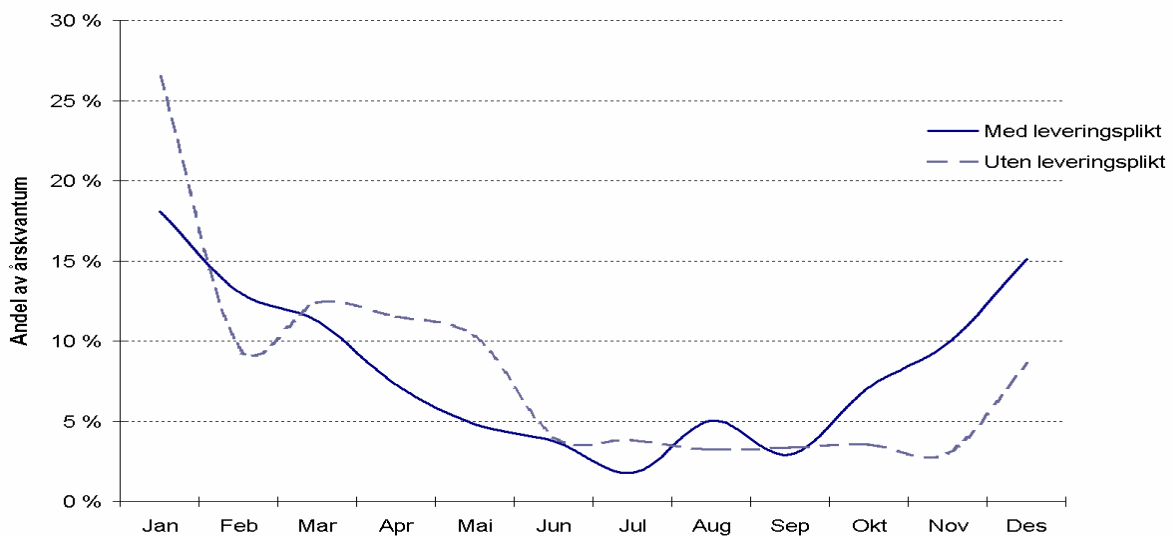
### Om leveringspliktige fartøys sesongprofil:

- råstoffstrømmen fra trålere med leveringsplikt bidrar i liten grad til å utjevne svingningene generert av kystflåten
- sesongprofilen på landingene varierer mye fra rederi til rederi
- gamle fartøy som leverer ferskt råstoff har jevnest sesongprofil
- trålere med og uten leveringsplikt har forskjellig fangstmønster.

Følgende figur fra Fiskeriforsknings evalueringsrapport (fig 14 side 42) viser forskjellen i sesongprofil på torskleveranser i Nord-Norge fra torsketrålere med leveringsplikt og den delen av kystflåten som har adgang til å delta i gruppe I i torskefisket:



Alle torsketrålere som leverer ubearbeidet fangst bidrar til å utjevne sesongprofilen i forhold til gruppe I-fartøyenes fangstmønster. Det er imidlertid forskjeller mellom torsketrålere med og uten leveringsplikt. Følgende figur fra Fiskeriforsknings evalueringsrapport (fig 15 side 43) viser forskjellen i sesongprofil for (ubearbeidet) fangst fra torsketrålere med og uten leveringsplikt:



Fiskeriforskning kommenterer i tillegg at de landanlegg som opplever størst problemer med å tilpasse produksjonsanleggets behov til fartøyenes leveringsmønster, er de bedriftene som er perifere til driften av rederiet og gjerne tilgodesett kun med små andeler av kvoten. Videre viser forskjellene mellom fartøy med og uten leveringsplikt at trålerne ville velge et annet driftsmønster, med større sesongsvingninger, dersom leveringsplikten ble opphevet.

#### Om lønnsomhet i fartøyleddet:

- god lønnsomhet i fartøyleddet er avhengig av at kvoten tas, at kvotegrunnet er størst mulig, at fangstkostnadene minimeres og at man oppnår høyest mulig pris for fangsten
- ombordfrys torsk er bedre betalt enn fersk torsk

- salt- og klippfiskproduksjon er den anvendelsen som forsvare høyest pris på ombordfrost torsk
- filétindustri i lavkostland vinner i konkurransen om liten og mellomstor ombordfrost torsk.

Det kommenteres videre at Fiskeriforsknings undersøkelser tyder på at trålere med leveringsplikt i stadig større grad utnytter mulighetene som auksjonsbasert omsetning av ombordfrost råstoff gir, for å oppnå høyest mulig pris. Det bidrar til en forskyvning mot produkter hvor stor fisk oppnår høyere pris i markedene. Disse produsentene har derfor en høyere betalingsvilje i råstoffmarkedet enn de tradisjonelle filétprodusentene. Ved at råstoffet fryses om bord og omsettes i et globalt råvaremarked, tvinges filétindustrien til konkurranse med industri i lavkostland, som med svært lave arbeidskraftkostnader kan forsvare en høyere pris for liten og mellomstor torsk i råstoffmarkedet.

Følgende tabell fra evalueringsrapporten (tabell 5 side 37) viser hvordan trålerlandingene i 2004 fordeler seg på ombordfrost og fersk torsk, samt hvilke gjennomsnittspriser som ble oppnådd for trålere med og uten leveringsplikt. Ombordfrost filet er holdt utenfor i tabellen:

	<i>Trålere med leveringsplikt</i>			<i>Trålere uten leveringsplikt</i>			<i>Totalt</i>		
	<i>Volum</i>	<i>Andel</i>	<i>Pris</i>	<i>Volum</i>	<i>Andel</i>	<i>Pris</i>	<i>Volum</i>	<i>Andel</i>	<i>Pris</i>
Fersk	17.034	47 %	kr 10,47	1.922	11 %	kr 11,89	18.956	35 %	kr 10,61
Frossen	19.523	53 %	kr 12,80	15.955	89 %	kr 13,37	35.478	65 %	kr 13,06
<i>Total</i>	<i>36.556</i>	<i>(67 %)</i>	<i>kr 11,72</i>	<i>17.877</i>	<i>(33 %)</i>	<i>kr 13,21</i>	<i>54.434</i>	<i>(100 %)</i>	<i>kr 12,21</i>

#### Om lønnsomhet i den tilgodesette fiskeindustrien:

- tilgodesette bedrifter er fremdeles i stor grad filétprodusenter
- disse bedriftene har høyere sysselsettingsgrad enn de bedriftene i Nord-Norge som ikke er tilgodesett gjennom leveringsplikten, og står for halvparten av sysselsettingen i nordnorsk hvitfiskindustri
- de har høyere gjeldsandel enn de øvrige bedriftene, men større finansielle ressurser
- de har lavere verdiskaping pr ansatt, og lavere lønnsomhet.

Fiskeriforskning påpeker at de tilgodesette bedriftene over tid har hatt lavere lønnsomhet enn bedrifter uten råstoff fra fartøy med leveringsplikt, og at forskjellen øker dersom man justerer for kryss-subsidiering fra leveringspliktige fartøys råstoffleveranser. Det fremheves også at begunstige anlegg har mindre årvisse variasjoner i lønnsomheten enn anlegg uten leveringspliktige råstoff. Dette kan skyldes at tilgodesette anlegg er større og dermed har mindre fluktusjon i regnskapstallene mellom år, noe som bidrar til en mer stabil økonomisk situasjon i denne gruppen bedrifter. Dette kan tyde på at ordningen bidrar til å stabilisere bedriftenes økonomiske situasjon, men kan også forklares på bakgrunn av størrelsesforskjellene mellom bedriftene i de to gruppene.

Følgende tabell fra evalueringsrapporten (tabell 6 side 49) gir en sammenligning mellom nøkkeltall for bedrifter i hvitfisksektoren i Nord-Norge (bedrifter med mer enn to ansatte) – de bedriftene som inngår i det Fiskeriforskning har definert som ”kjernen av begunstige bedrifter” og andre:

	Kjernen av "begunstigede" bedrifter					Øvrig hvitfiskindustri				
	2001	2002	2003	2004	Gj.sn	2001	2002	2003	2004	Gj.sn.
Antall	16	15	13	14		105	95	91	85	
Ansatte	81	76	71	62	73	19	16	15	16	16
Årsverk	66	62	57	56	60	15	13	12	12	13
Omsetning	117	108	95	110	108	42	34	29	34	35
Driftsresultat	-1.4 %	-3.0 %	-1.6 %	1.1 %	-1.2 %	1.3 %	-2.4 %	1.2 %	3.8 %	0.9 %
Ordinært resultat før skatt	-3.7 %	-5.2 %	-3.3 %	0.4 %	-3.0 %	-1.0 %	-4.9 %	-1.5 %	2.2 %	-1.4 %
Andel med positivt resultat	25 %	27 %	38 %	57 %	36 %	49 %	21 %	45 %	56 %	43 %
Verdiskaping per ansatt	247	245	278	371	278	306	241	322	381	310
Kapital/ansatt	905	1 052	1 100	1 166	1 041	1 030	1 040	1 098	1 098	1 062
Totalkapitalrentabilitet	-1.2 %	-2.5 %	0.1 %	3.2 %	-0.2 %	4.2 %	-3.0 %	3.1 %	8.8 %	3.2 %
Egenkapitalrentabilitet	-14 %	-21 %	-12 %	-1 %	-12 %	-10 %	-38 %	-16 %	14 %	-14 %
Arbeidskap. av omsetning	1.3 %	7.2 %	4.8 %	7.3 %	5.0 %	1.7 %	-3.7 %	-3.1 %	-1.2 %	-1.2 %
Egenkapitalandel	33 %	29 %	32 %	34 %	32 %	22 %	15 %	16 %	17 %	18 %
Positiv egenkapital	81 %	67 %	69 %	71 %		83 %	76 %	79 %	82 %	
Lønn/omsetning	16 %	17 %	19 %	17 %	17 %	11 %	12 %	13 %	12 %	12 %
Gjeld/omsetning	42 %	53 %	56 %	43 %	48 %	36 %	42 %	47 %	42 %	41 %

Fiskeriforskning fremhever også at ved å følge prissetting og råvareflyt, er det flere forhold som tyder på at de begünstigede bedriftene taper i en åpen konkurranse om ombordfryst råstoff i forhold til tradere og klipp- og saltfiskprodusenter.

Fiskeriforskning fremhever følgende som sentrale parameter i sin drøftelse av leveringsplikten:

- hvem skal eie, kontrollere og drive fartøy med leveringsplikt?
- hvilken fangst- og håndteringsteknologi skal tillates, og i hvilken tilstand leveres råstoffet?
- hvordan skal fangsten fordeles mellom begünstigede bedrifter?
- til hvilken pris skal fangsten leveres?
- hvilke områder skal tilgodesees av leveringspliktig fangst?

### 3 Leveringsplikten i et samfunnsøkonomisk perspektiv

#### 3.1 Innledning

I likhet med andre næringer som er basert på utnyttelse av knappe naturressurser, har fiskerinæringen et betydelig potensial for å tilføre samfunnet økonomiske verdier utover normal avkastning i andre næringer. Slik ekstra avkastning omtales gjerne som ressursrente, og denne kan genereres som følge av at en sentral innsatsfaktor i produksjonen i utgangspunktet er tildelt gratis fra naturen.

En utredning fra Samfunns- og næringslivsforskning AS (SNF-rapport 2006/05) viser at ressursrenten i fiskeriene i dag er om lag null, men at den potensielt kan utgjøre 7 mrd. kr.



Forskjellen mellom potensiell og realisert ressursrente utgjør et samfunnsøkonomisk effektivitetstap. Effektivitetstapet kan knyttes til ulike virkemidler for å ivareta fordelingsmessige hensyn, herunder regional og lokal fordeling av fiskeriaktiviteter og foredlingsvirksomhet. Leveringsplikten er et slikt virkemiddel.

### 3.2 Sentrale økonomiske dimensjoner ved leveringsplikten

Leveringsplikten innebærer at fartøyene som er underlagt leveringsvilkår er pålagt en vertikal binding til den tilgodesette fiskeindustrien. Dette virker begrensende på konkurransen om råstoffet og medfører et effektivitetstap fordi fartøyleddet indirekte subsidierer den tilgodesette fiskeindustrien og dermed bidrar til å opprettholde virksomhet som gir lavere avkastning på innsatte ressurser (inkludert råstoff) enn ved alternativ anvendelse.

Samtidig bør det nevnes at vertikal integrasjon ofte skjer som følge av rene bedriftsøkonomiske beslutninger med sikte på økt effektivitet og lønnsomhet. Gevinstene er først og fremst knyttet til at vertikale bindinger løser problemer knyttet til at kontraktpartene har ulik informasjon. Videre kan det være koordineringsgevinster knyttet til vertikal integrasjon, og det kan realiseres en gevinst gjennom reduserte transaksjonskostnader. Det kan i denne sammenhengen nevnes at den islandske fiskeindustrien kommer bedre ut enn den norske i en rapport om konkurransekraften, og det islandske fortrinnet blir bl.a. begrunnet med en større integrasjonsgrad<sup>1</sup>.

Selv om leveringsplikten har som formål å motvirke rene bedriftsøkonomiske tilpasninger, kan en ikke se bort fra at vertikal integrasjon som følge av leveringsplikt isolert sett kan gi visse effektivitetsgevinster. Slike elementer må også inngå i en vurdering av leveringsplikten.

Fiskeriforsknings undersøkelse viser at torsketrålere uten leveringsplikt oppnår en høyere pris på sitt råstoff enn fartøyene med leveringsplikt, uavhengig av råstoffets beskaffenhet. Den eller de fiskeindustribedrifter som kjøper dette råstoffet får således en gitt mengde råstoff til lavere pris enn om de skulle kjøpe fisken i et åpent marked. Slik sett er leveringsplikten en institusjonalisert markedssvikt. Samtidig er det å forvente en positiv effekt på totalproduksjon og lønnsomhet for bedrifter som får kjøpt råstoff til en pris som ligger under markedsprisen.

Prisfastsettelsen for leveringspliktig råstoff er, med unntak for integrerte virksomheter, koblet til markedsprisen for tilsvarende fisk. I henhold til § 5 i 2003-forskriften skal prisen for råstoffet fastsettes til gjennomsnittet av oppnådde priser for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller ved annen omsetning innenfor vedkommende region de siste to uker før salget finner sted, dersom det bare er en bedrift som er tilgodesett gjennom fastsatte vilkår. Dersom det er flere bedrifter som kan kjøpe fangsten i henhold til fastsatte vilkår, kan fangsten utbys på auksjon gjennom vedkommende salgslag til samtlige av disse med den samme referanseprisen som maksimal utbudspris. Det samme gjelder dersom fangsten utbys for salg i en hel region.

Selv om det er markedsprisen i et begrenset område som skal legges til grunn for prisfastsettelsen, er det altså likevel en prismekanisme i ordningen som tilsier at leveringsplikten i seg selv ikke nødvendigvis er eneste årsak til den observerte prisdifferansen, og dette diskuteres nærmere i et senere avsnitt. Den observerte prisdifferansen

---

<sup>1</sup> "The Fisheries Competitiveness Index 2004-2005 Iceland and Norway". Tilgjengelig på: [http://www.odin.dep.no/filarkiv/272735/FCI-final\\_report\\_2005.pdf](http://www.odin.dep.no/filarkiv/272735/FCI-final_report_2005.pdf)

kan også skyldes interne tilpasninger i de foretakene som direkte eller indirekte eier både fartøy og industribedrift.

### 3.3 Leveringspliktens betydning for fartøyleddet

Med utgangspunkt i pris og kvantumstall fra Fiskeriforsknings evaluering av leveringsplikten kan man anslå den økonomiske betydningen av leveringsplikten i 2004 for fartøyene underlagt leveringsvilkår. I det følgende blir det altså sett på fartøyleddet isolert, frigjort fra prisspørsmålets betydning for landindustrien. Pris er oppnådd gjennomsnittspris uavhengig av beskaffenhet. Beregningen omfatter kun torsk og blir som følger:

	Kvantum i tonn	Pris kr/kg	Verdi mill. kr
Fartøy med leveringsplikt	35 000	11,72	410,2
Fartøy uten leveringsplikt	30 700	13,21	405,4
Totalt	65 700	12,41	815,6

Fartøy med leveringsplikt hadde en samlet kvote på ca 35 000 tonn torsk i 2004. Det øvrige trålkvantumet av torsk antas å leveres til priser som oppnås av fartøy som ikke er underlagt leveringsvilkår. Dersom man antar at all trålfanget torsk ble levert etter prisene fartøy uten leveringsplikt oppnår, får man følgende regnestykke:

	Kvantum i tonn	Pris kr/kg	Verdi mill. kr
Fartøy med leveringsplikt	35 000	13,21	462,4
Fartøy uten leveringsplikt	30 700	13,21	405,4
Totalt	65 700	13,21	867,8

Differansen mellom disse to alternativene viser at dersom all torsk ble levert og betalt som råstoff fra trålere uten leveringsplikt, kunne torske trålerne sittet igjen med om lag 50 mill. kr i høyere inntekt fra sitt torskefiske i 2004. Dette tallet indikerer verdien av den kryssubsidieringen mellom flåte og industri som leveringsplikten representerte i 2004.

Dette anslaget kan være noe høyt, bl.a. fordi en del av torskekvantumet uansett ville blitt levert ferskt på grunn av fartøyenes utforming. I 2004 ble ferskt råstoff priset lavere enn frosset råstoff, både for trålere med og uten leveringsplikt, og det er dermed lite sannsynlig at alt trålerkvantumet ville oppnådd like høy pris som de fristilte trålerne, som i all hovedsak leverte frosset råstoff.

Det er likevel ikke til å komme bort fra at trålere uten leveringsplikt, uavhengig av råstoffets beskaffenhet, oppnådde en høyere pris enn hva trålere med leveringsplikt gjorde for tilsvarende råstoff. Dette kan ha flere årsaker. For det første er markedet for det leveringspliktige råstoffet begrenset, både geografisk og med tanke på antall potensielle kjøpere i første omgang, og dette påvirker prisdannelsen og kan bidra til en lavere råstoffpris.

En annen forklaring kan være prisfastsettelsen i vertikalt integrerte bedrifter. Mer enn halvparten av det leveringspliktige råstoffet var i 2004 allokert til fartøy eid av bedrifter som også eier fiskeindustri, og hvor det meste av råstoffet skal leveres til egne anlegg. Dermed har disse selskapenes interne prisstrategi stor betydning for den akkumulerte gjennomsnittsprisen for fartøy underlagt leveringsvilkår.

På den annen side er det imidlertid rimelig å anta at prisbildet er tilsvarende for hyse, og verdien av denne er ikke med i beregningene over. Fartøy med leveringsplikt hadde en samlet hysekvote på ca 14 400 tonn i 2004, mens fartøy uten leveringsplikt hadde omtrent 12 600 tonn. Gjennomsnittsprisen på hyse i 2004 var ca 6,20 kr pr kg. En mulig hypotese er å anta at dersom effekten av hyse ble veid opp mot de faktorene som gjorde beregningen for torsk noe høy, ville disse utjevnet hverandre.

I og med at den beregnede kryssubsidieringen på 50 mill. kr i 2004 også uttrykker bedriftsinterne tilpasninger, kan man altså likevel ikke se hele denne verdien som et effektivitetstap som følge av leveringsplikten. Tidligere var det nokså vanlig at leveringspliktig råstoff ble omsatt til minstepris, og den reelle kryssubsidieringen var trolig høyere før forskriften kom. Det må likevel legges til grunn at leveringsplikten har en effekt på hvilken råstoffpris fartøy underlagt ordningen oppnår, men hvor stor denne effekten er avhenger av øvrige markedsforhold og foretaksinterne tilpasninger, og vil følgelig variere.

### **3.4 Leveringspliktens betydning for tilgodesett industri**

Det er i stor grad filétprodusenter som er tilgodesett gjennom leveringspliktordningen. Selv om variasjonene er store er lønnsomheten gjennomgående lavere i denne sektoren enn hva som er tilfelle blant annet for klippfisk- og tørrfiskprodusenter. Fiskeriforsknings rapport om leveringsplikten peker i retning av at de begunstigede bedriftene er mindre lønnsomme enn den øvrige delen av hvitfiskindustrien. Samtidig har mange begunstigede bedrifter en viss kostnadmessig fordel gjennom lavere råstoffpris. Dersom denne prisrabatten bakes inn i de begunstigede bedriftenes kostnader, innebærer det at den faktiske lønnsomheten er lavere i denne gruppen bedrifter. Dette indikerer igjen at de reelle lønnsomhetsforskjellene mellom begunstigede bedrifter og den øvrige delen av industrien er større enn regnskapstallene antyder.

Det hefter en viss usikkerhet ved denne observasjonen, men hovedforklaringen til differansen er trolig at de begunstigede bedriftene i stor grad har produsert produkter som over tid har hatt de laveste pris-kost marginene (frosne filétprodukter). De siste årene har det vært en klar tendens at disse bedriftene dreier produksjonen over mot ferske produkter, og dette kan som følge av høyere markedspris bidra til at også lønnsomheten i de tilgodesette filétbedriftene bedrer seg. Her er det et viktig moment at satsing på fersk fisk krever stor grad av sikkerhet for leveranse, og at leveringsplikten kan bli et viktig element i den forbindelse.

Lavere lønnsomhet hos filétbedrifter som ikke har vært tilgodesett med råstoff underlagt leveringsvilkår, peker i retning av at leveringsplikten kan ha vært en "sovepute" for disse bedriftene. Disse funnene er imidlertid ikke ensartet. Blant filétprodusentene som har levert gode økonomiske resultat i en årrekke, finner vi både begunstigede bedrifter og bedrifter som ikke er tilgodesett gjennom ordningen med leveringsplikt<sup>2</sup>. Sysselsettingsgraden er imidlertid gjennomgående høyere i de tilgodesette bedriftene, noe som kan tyde på at ordningen på dette området fungerer i forhold til de politiske målsetningene.

---

<sup>2</sup> Isaksen, J.R., B. Dreyer og K. Grønhaug (2004) "Flere veier fører til Rom", Økonomisk Fiskeriforskning, 14(1), ss. 1-6.

### 3.5 Samlet vurdering

Forslagene i notatet bygger på en samlet politisk avveining av de fordelingsmessige og næringsmessige hensyn som ordningen skal ivareta og de samfunnsøkonomiske konsekvensene av ordningen.

Leveringsplikten har som formål å påvirke omfanget og den geografiske fordelingen av aktiviteten i norsk fiskeforedlingsindustri. Leveringsplikten innebærer en omfordeling fra bearbeiding i ett område til et annet, som vil representere et tap for det avgivende området. Ordningen vil medføre et samfunnsøkonomisk effektivitetstap i den grad den bidrar til å opprettholde virksomhet som gir lavere avkastning på innsatte ressurser (inkludert råstoff) enn ved alternativ anvendelse enten i konkurrerende fiskeindustri eller i andre sektorer.

Ordningen med leveringsplikt er innrettet for å sikre råstoff til fiskeindustrien i Nord-Norge, for derigjennom å ivareta sysselsettings- og bosettingshensyn. Formålet var – og er – også å legge til rette for sikker og styrt råstofftilgang, for å gi bedrifter mulighet til å opptre som sikre leverandører og derigjennom ha mulighet til å opparbeide relasjoner til kjøpere i neste ledd, og til å etablere merkevarer i sluttmarkedet. Langt på vei alle trålkonsesjonene som i dag er underlagt leveringsplikt ble opprinnelig tildelt på bakgrunn av slike hensyn, samt en politisk målsetting om industriell utvikling basert på fiskeressurser i Nord-Norge, og særlig Finnmark. Når ordningen skal vurderes er det vesentlig at også disse perspektivene blir ivaretatt.

Med tanke på ordningens innretning må også lønnsomhetsperspektivet være bredere enn at det enkelte fartøy skal optimalisere egen profitt. Dette henger sammen med at maksimering av lønnsomhet i flåteleddet ikke nødvendigvis medfører den effekt for landindustrien som leveringsplikten skal sørge for. En vurdering av leveringsplikten bør derfor legge an en helhetlig tilnærming til lønnsomheten i fiskerinæringen i Nord-Norge, og dette kan på sikt bedre forutsetningene for å øke den samlede verdiskapingen i landsdelen.

Både prinsipielt og i praksis handler leveringspliktordningen om hvorvidt deler av fiskeressursene skal benyttes til å sikre et råstoffgrunnlag for den nordnorske fiskeindustrien. Ordningen var politisk motivert i utgangspunkt, og leveringspliktens framtid er således først og fremst et politisk spørsmål.

Man må også ta i betraktning at industribedrifter er gitt adgang til å eie egne fiskefartøy på grunnlag av en dispensasjon fra deltakerlovens hovedregel om at bare aktive fiskere skal eie fiskefartøy. Dette er en politisk valgt hovedregel som fortsatt står fast. Vilkåret for å gi slik dispensasjon er at ”næringsmessige og regionale hensyn tilsier det”, jf. deltakerloven § 6 tredje ledd. For de industribedriftene som er gitt slik adgang til å eie fiskefartøy, er leveringsplikten – slik den til enhver tid måtte være utformet – prisen man må betale for å ha fått denne adgangen. Dersom man skulle se for seg muligheten for å fjerne leveringsplikten, eller endre den radikalt for å oppnå bedre rammebetingelser for fartøyleddet isolert sett, måtte man også foreta en grundig vurdering av om lovens vilkår for å gi dispensasjon fortsatt er til stede.

Det må arbeides langs flere akser for å legge til rette for stabil råstofftilførsel til industrien som en del av en samlet ferskfiskstrategi, og det er i dette lys departementet vil se også denne saken. Siktemålet er å finne fornuftige løsninger for hvordan den delen av fiskeressursene som skal være underlagt leveringsplikt, kan bidra til stabil sysselsetting i distriktene og dermed realisere en distriktpolitisk og samfunnsmessig gevinst selv om kortsiktige

markedsforhold innebærer at en annen anvendelse i øyeblikket synes mer lønnsom for fartøyleddet isolert sett.

De tiltakene som drøftes og foreslås i dette høringsnotatet, er i det alt vesentlige *fartøyrelatert*. Det skyldes at ordningen som sådan i det alt vesentlige retter seg mot fartøyleddet. Målsettingen med forslagene er imidlertid *industrirelatert*, idet formålet er å sikre at mer råstoff faktisk går til industribedrifter og der danner grunnlag for sysselsetting, produktutvikling og langsiktig markedsarbeid.

## 4 Strukturen i leveringsplikten – behovet for forenkling

Fiskeriforskning har i evalueringsrapportens kapittel 5 gått gjennom status for leveringsplikten, herunder eierskapsforhold til fartøyene og til hvilke steder de enkelte har leveringsplikt, jf tabell 3 på side 23 i evalueringsrapporten:

"Gruppe"	Rederi	Fartøy	Kvotefaktorer		
			Med leveringsplikt	Uten leveringsplikt	Totalt
De seks store	Lofoten trålerrederi	5	7		7
	Westfish-Aarsæther	5	10,15	0,7	10,85
	Hammerfest Industrifiske	4	6		6
	Nergård	4	5,58	0,7	6,28
	Mackzymal	4	5		5
	Havfisk	3	5		5
Små industrielle	Framnes/J.M. Nilsen	2	2		2
	Storbukt fiskeindustri	1	1		1
	Finnmark havfiske	1	0,58		0,58
	Mefjordbas	1	0,35		0,35
Fristilte	Myre havfiske	2	2,35	1,35	3,7
	Nordfjord havfiske	1	1		1
	Riston fiskeriselskap	1	1		1
	Arctic Swan KS	1	1		1
	Gjøvsund Fiskebåtrederi	1	0,87	0,12	0,99
<b>Totalt</b>		<b>36</b>	<b>48,88</b>	<b>2,87</b>	<b>51,75</b>

Siden 2004 har Aker Seafoods gjennom kjøp overtatt West Fish Aarsæther og Nordic Sea Holding, i tillegg til Lofoten Trålerrederi, Hammerfest Industrifiske og Havfisk. Den samlede trålerflåten til Aker Seafoods er nå organisert i to foretak, Nordland Havfiske og Finnmark Havfiske. Aker Seafoods driver selv foredlingsanlegg i Stamsund, på Melbu og i Hammerfest, Havøysund, Kjøllefjord, i Mehamn og i Båtsfjord, og har i tillegg leveringsplikt til Moskenes, Bø, Berlevåg, Vardø og Bugøynes.

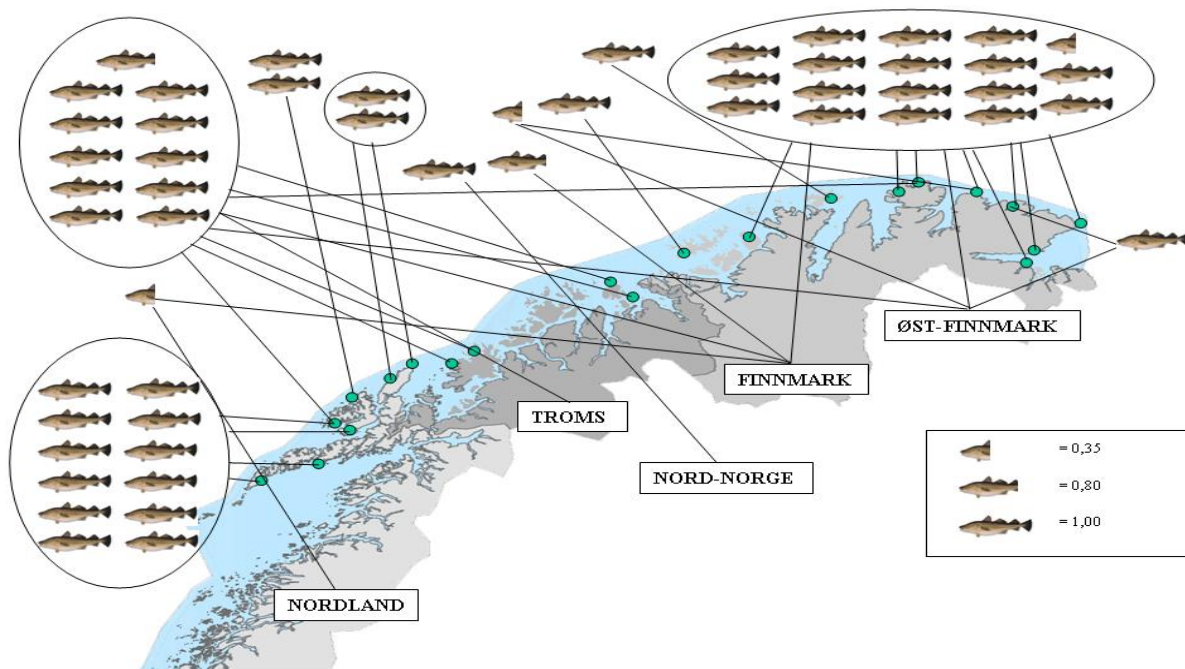
Videre har Nergård-gruppen kjøpt Mackzymal. Gruppen driver selv foredlingsanlegg i Senjahopen og Gryllefjord, og har i tillegg leveringsplikt til Bø, Skjervøy, Årviksand, Mehamn og "Troms eller Finnmark".

Disse to gruppene kontrollerer således nå til sammen 40 kvotefaktorer, av det totale antallet på 48,88 som var underlagt leveringsplikt i 2004. (Det er fartøy som tildeles kvoter, herunder strukturkvoter og rederikvoter. Som nevnt kan antall fartøy og hvilke fartøy det gjelder, variere over tid. For enkelthets skyld er det tatt utgangspunkt i samlet antall kvotefaktorer,

idet dette illustrerer det kvantum som det totalt sett handler om. Antallet kvotefaktorer totalt i torsketralgruppen har blitt noe redusert siden 2004, som følge av den avkortingen som har skjedd ved at enhetskvoter har blitt omgjort til strukturkvoter. Denne avkortingen har omfattet kvotefaktorer både med og uten leveringsplikt, hvilket innebærer at det totale bildet av leveringspliktens omfang ikke er forandret i særlig grad siden 2004.)

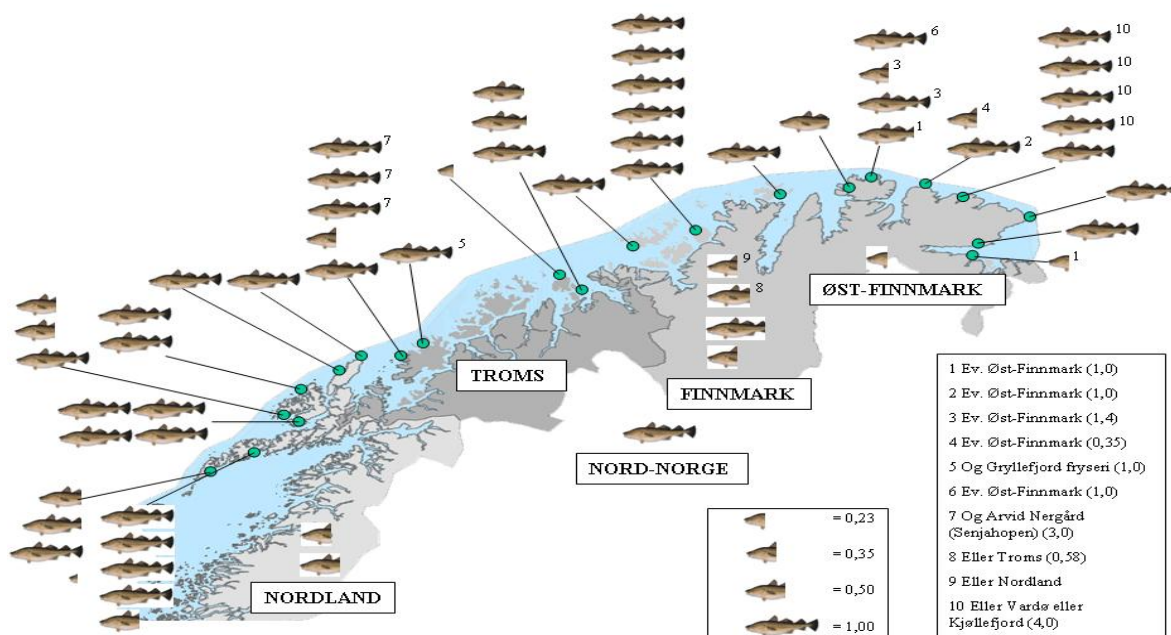
Øvrige kvotefaktorer med leveringsplikt er dels kontrollert av noen få andre hvitfiskbedrifter, og dels av aktive fiskere (i tabellen omtalt som "fristilte").

Dersom man tegner inn de fartøyeiende foretakene i et kart, med angivelse av hvor det enkelte har leveringsplikt, får man følgende bilde av situasjonen nå i 2006:



De to Aker Seafoods-eide rederiene Nordland Havfiske og Finnmark Havfiske er her fremstilt hver for seg (hhv lengst syd og lengst nord på kartet), selv om de har samme bakenforliggende eier, i og med at de to rederiene er eid av og på alle måter orientert mot bedrifter i hvert sitt fylke.

Som det fremgår, er det et komplisert bilde som må tegnes dersom man med utgangspunkt i fartøyene og kvotefaktorene skal gi en oversikt over leveringsplikten. Dersom man snur dette perspektivet fra fartøy til sted, får man følgende oversikt over hvor mange kvotefaktorer som er pålagt leveringsplikt til (bedrifter på) det enkelte sted:



Disse oversiktene illustrerer kompleksiteten i ordningen, og de kontrollutfordringene dagens situasjon byr på.

Slik det nå er, har enkelte leveringsplikt til en navngitt bedrift. I andre tilfeller gjelder leveringsplikten til et sted, en kommune, en del av et fylke eller flere fylker. I en del tilfeller driver fartøyeieren selv foredlingsvirksomhet, i andre tilfeller ikke. I en del tilfeller driver fartøyeieren selv foredlingsvirksomhet, men har også leveringsplikt til bedrifter eid av andre eller til steder hvor det er lokalisert bedrifter eid av andre. I en del tilfeller gjelder leveringsplikten bedrifter som har gått konkurs eller er nedlagt av andre årsaker, den kan gjelde bedrifter som faktisk ikke lenger driver foredlingsvirksomhet av de aktuelle fiskeslagene, og den kan være pålagt fartøy som leverer frosset råstoff mens aktuell bedrift bare vil eller kan ta i mot ferskt råstoff. I en del tilfeller har leveringsplikten begunstiget steder hvor det i perioder ikke har vært drevet foredlingsindustri.

Disse forholdene er skapt av en lang utvikling. Om man startet med blanke ark, kunne man tenke seg at situasjonen så annerledes ut. Når man skal vurdere endringer i ordningen, må man imidlertid ta utgangspunkt i situasjonen som den er, og man må også forholde seg til at endringer vil innebære konsekvenser, enten umiddelbare eller potensielle.

Leveringsplikten er videre i løpet av et kalenderår ikke nødvendigvis knyttet bare til ett fartøy, men kan gjennom utskiftninger suksessivt være pålagt to, eller for så vidt også flere, fartøy. Ett fartøy kan gjennom salg også være pålagt ulike leveringsplikter i løpet av ett kalenderår. Dette innebærer en ytterligere komplikasjon ved kontroll.

Departementets utgangspunkt er således blant annet at det bør gjøres endringer som effektiviserer ordningen når det gjelder samfunnsøkonomiske konsekvenser, og at endringene bør gjøre ordningen mer gjennomsiiktig og oversiiktig for offentligheten.

## 5 Innskjerping av leveringsplikten – fra tilbudsplikt til salgsplikt i visse tilfeller

Gjennom reglene i 2003-forskriften ble det indirekte slått fast at leveringsplikten innebærer en plikt til å tilby råstoffet i samsvar med de individuelle vilkårene og reglene i forskriften, men ikke en plikt til å se til at alt råstoff underlagt leveringsplikt faktisk blir overført til den eller de begunstigede bedriftene.

Dette var situasjonen også tidligere for så vidt gjaldt de tilfellene hvor det ikke er sammenfallende eierskap til fartøy og landanlegg. I denne situasjonen sier det seg selv at fartøyeieren ikke kan stå ansvarlig for å ha brutt leveringsplikten, dersom bedriften på land faktisk ikke kan eller vil kjøpe råstoffet. I denne situasjonen kunne fartøyeieren tidligere selge råstoffet fritt, mens man i henhold til 2003-forskriftens regler må tilby dette innenfor regionen, jf forskriftens § 3 annet og tredje ledd.

I de tilfellene hvor det er sammenfallende eierskap til fartøy og landanlegg, direkte eller gjennom ulike selskapsledd til samme bakenforliggende eier, beror plikten til å overta råstoffet til eget anlegg på en tolkning av de individuelle vilkårene. Forskriften som sådan krever imidlertid ikke at så skjer.

Forskriften krever heller ikke, i noen av de to tilfellene, at råstoffet faktisk bearbeides på den fiskeindustribedriften som kjøper råstoffet. Dette diskuteres videre nedenfor, men nevnes her fordi de to problemstillingene delvis henger sammen.

Som et utgangspunkt kan det hevdes at leveringsplikten bør innebære en salgsplikt. Leveringsplikten innebærer en begrensning på muligheten for å optimalisere driften av fartøyet og omsetningen av fangsten, og medfører en suboptimal tilpasning dersom man ser på fartøyleddet isolert sett. Begrunnelsen for en slik begrensning må ligge i de verdier som oppnås gjennom virksomheten i de bedriftene som tilgodeses. Den næringspolitiske utfordringen er å etablere fornuftige løsninger for hvordan fiskeressursene kan bidra til stabil sysselsetting i distriktene og dermed realisere en distriktspolitisk og samfunnsmessig gevinst, selv om kortsiktige markedsforhold innebærer at en annen anvendelse i øyeblikket synes mer lønnsom for fartøyleddet isolert sett.

En slik salgsplikt innebærer risiko for mindre effektiv drift på landsiden i og med at man ikke vil ha det incentiv til effektivisering som vil være til stede dersom man må konkurrere om råstoffet i et åpent marked. Fiskeriforskning antyder i evalueringsrapporten (side 51 første avsnitt) at historiske tall tyder på at mange av de bedriftene som opp gjennom årene har vært tilgodesett gjennom leveringsvilkår, har hatt dårligere effektivitet enn andre filétbedrifter. På fartøysiden innebærer det risiko for at fangsten kan bli omsatt til en lavere pris enn på et åpent marked. Denne type argument går imidlertid på spørsmålet om hvorvidt man i det hele tatt skal ha en ordning med leveringsplikt for en del av totalkvoten, og ikke på spørsmålet om hvordan ordningen skal utformes når man først har den. Det vises således til den generelle samfunnsøkonomiske drøftingen foran.

Det må derimot tas i betraktning at fiskeindustribedrifter er gitt tillatelse til å eie disse fiskefartøyene på tvers av hovedregelen i lov av 26. mars 1999 nr 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven). Hovedregelen i lovens § 6 første ledd er at slik tillatelse bare kan gis til aktive fiskere, mens tillatelsen i disse tilfellene er gitt i medhold av en



dispensasjonsbestemmelse i § 6 tredje ledd. Vilkåret for å gi slik dispensasjon er at ”næringsmessige og regionale hensyn” tilsier at dette blir gjort. Dersom den fangstvirksomheten som drives i kraft av dispensasjonen ikke innebærer at man understøtter de aktuelle næringsmessige og regionale hensyn, faller selve grunnlaget for dispensasjonen i realiteten bort. Det er med andre ord det å skaffe råstoff til egen bedrift og de positive effekter man kan oppnå gjennom slike leveranser, som er selve grunnlaget for at vedkommende er gitt tillatelse til selv å eie og drive fiskefartøyet, i stedet for å være henvist til å kjøpe råstoff fra fiskefartøy eid av aktive fiskere.

Dette tilsier at leveringsplikten i slike tilfeller skal være en salgspflicht til egen bedrift.

Dersom situasjonen derimot er at man har leveringsplikt til en eller flere bedrifter som man selv ikke eier, stiller situasjonen seg annerledes. I praksis gjelder dette fiskereide fartøy, og det gjelder også industrieide fartøy som helt eller delvis har leveringsplikt til andres bedrifter eller til steder hvor man selv ikke har bedrifter.

I disse tilfellene vil fartøyeier i utgangspunktet ikke kunne bære ansvaret dersom man har tilbudt råstoffet og dette likevel ikke kjøpes. På den annen side er det et spørsmål i hvilken grad fartøyeier har lagt til rette for at kjøpet kan gjennomføres, eller tvert i mot har opptrådt på måte som vanskeliggjør situasjonen for kjøper. Det kan for eksempel tenkes at tilbud om å kjøpe ferskt råstoff er fremsatt på kort varsel, med kort akseptfrist. Det kan også tenkes at man tilbyr størrelsessortiment som kjøper ikke har interesse av i de tilfellene hvor man har leveringsplikt for deler av fartøyets fangst, eller det kan være at man tilbyr fangst til tider av året hvor bedriften ikke har behov for råstoffet eller muligheter for å nyttiggjøre seg dette.

Fiskeriforskning påpeker i sin evalueringsrapport nettopp dette: De landanlegg som opplever størst problemer med å tilpasse landanleggets behov til fartøyenes leveringsmønster, er de bedriftene som er perifere i forhold til driften av rederiet og gjerne tilgodesett kun med små andeler av kvoten.

Denne typen praktiske problemstillinger ville til en viss grad kunne avhjelpes gjennom formelle regler i forskriften. Slike regler ville imidlertid vanskelig kunne tilpasses enhver situasjon som oppstår i praksis, og ville kunne føre til en ytterligere suboptimalisering av tilpasningen for fartøyeieren. Det ville også kunne føre til ytterligere friksjon i forholdet mellom fartøyeier og industribedriften, mens gode resultater av ordningen med leveringsplikt i realiteten er avhengig av et godt fungerende forhold mellom disse to partene.

Det er på denne bakgrunn vanskelig å se for seg en leveringsplikt som fullt ut innebærer en salgspflicht, til den eller de bedriftene som er begunstiget i de individuelle vilkårene eller gjennom sekundær leveringsplikt til regionen. Salgspflikten må være begrenset til å gjelde de tilfellene hvor det er samme eier både til fartøyet og landbedriften, men da uansett om eierskapet til fartøyet ligger i det foretaket som også driver industrivirksomheten eller om dette er organisert som atskilte foretak med samme bakenforliggende eier (person eller foretak).

Departementet vil foreslå at det gjennom forskriftsbestemmelse blir innført en salgspflicht i disse tilfellene.

Når det gjelder de tilfellene hvor det ikke er samme eier til fartøyet og til begunstiget bedrift, vil departementet foreslå nye, obligatoriske rutiner for samarbeid og for rapportering til fiskerimyndighetene, jf kapittel 9 Gjennomføring av leveringsplikten.

## 6 Bearbeidingsplikt for råstoff

Som det er tatt utgangspunkt i tidligere, innebærer leveringsplikten en suboptimal tilpasning sett fra fartøyeierens side. Dette gjelder i og for seg også om fartøyeier og eier av begunstiget anlegg er den samme – leveringsplikten innebærer at råstoffet overføres fra fartøyet til landanlegget til en lavere pris enn den som ellers kunne vært oppnådd.

I enkelte tilfeller kan en tolkning av de individuelle vilkår tilsi at man har en plikt til å bearbeide det råstoffet som overføres fra egne fartøy. Den hovedregel som følger av forskriften er imidlertid at kjøper ikke har bearbeidingsplikt for råstoffet. Innenfor rammen av reglene er det således adgang til å videreselge det råstoffet som kjøpes fra et fartøy med leveringsplikt, uten at dette er bearbeidet. I de tilfellene hvor en bedrift kjøper råstoff og umiddelbart videreselger dette til en høyere pris på det åpne markedet, innebærer leveringsplikten med andre ord en ren overføring av verdi fra fartøyet til bedriftens eier, uten at dette bidrar på annen måte til bedriften enn som en styrking av dens finansielle posisjon.

Når ordningen brukes på denne måten, bidrar den ikke til å oppfylle den uttalte målsettingen. Forskriftens formål er å sikre anlegg som bearbeider fisk stabil råstofftilførsel fra torsketrålflåten. Derved skal ordningen bidra til å opprettholde aktiviteten og sikre arbeidsplassene i bedriften, og bosettingen i distriktet.

Dette kan stille seg noe annerledes dersom det kjøpes råstoff som ikke er tilpasset bedriftens produksjon, for eksempel på grunn av stor tilførsel av råstoff fra kystflåten på samme tid eller for så vidt gjelder størrelsessortiment. I slike tilfeller ville det imidlertid være mer naturlig at mellomlegget mellom den pris som følger av forskriftens prisbestemmelser og den pris som nettopp da kan oppnås i markedet, tilfaller fartøyet og dermed fordeles mellom mannskap og fartøyeier.

Departementet kan på denne bakgrunn vanskelig se argumenter mot å innføre en bearbeidingsplikt for råstoff som kjøpes gjennom leveringspliktordningen. En slik bearbeidingsplikt er et naturlig motstykke til den fordel bedriften oppnår på ”bekostning” av fartøyeieren, og nødvendig for å sikre den sysselsettingseffekten som ønskes oppnådd og som er selve begrunnelsen for ordningen.

Det kan likevel være grunn til å vurdere særskilt om det bør være bearbeidingsplikt også for hyse, eller bare for torsk. Vi ber høringsinstansene kommentere dette spesielt, særlig i forhold til forslaget nedenfor om å utvide leveringspliktens omfang til 100% av hysefangsten.

En bearbeidingsplikt vil by på kontrollproblemer. Det vil derfor måtte kreves at den bedriften som ønsker å oppnå fordelene som ligger i tilgang på råstoff fra leveringsplikten, legger til rette for den nødvendige kontroll gjennom sporing av råstoffet gjennom produksjonsprosessen. Den naturlige sanksjonen mot brudd på en slik bearbeidingsplikt, vil være at bedriften ikke lenger får krav på å bli tilbudt råstoff i henhold til reglene for ordningen, verken i kraft av individuelle vilkår eller den sekundære regionale leveringsplikten.

Dersom det dreier seg om en industribedrift som selv er eier av det eller de aktuelle fartøyene, enten direkte eller ved at det er samme bakenforliggende eier, oppstår spørsmålet om brudd på bearbeidingsplikten også skal få konsekvenser for eierskapet til fartøyet. Dette er en problemstilling som drøftes videre nedenfor sammen med spørsmålet om tilbakekall av tillatelser i noen andre tilfeller.

Som det fremgår av Fiskeriforsknings evalueringsrapport, er flertallet av begunstigede bedrifter fortsatt filétprodusenter. Det finnes likevel eksempler på andre typer produksjon, også i bedrifter som eier egne fartøy med leveringsplikt.

Filétproduksjon har vært den tradisjonelle virkeområdet for leveringsplikten. Det legges til grunn at dette fortsatt er den produkttypen som gir høyest sysselsettingsgevinst, og det kan derfor argumenteres for at det burde være denne produkttypen som ble prioritert i forhold til leveringspliktig råstoff, gitt siktemålet om å bidra til sysselsetting i distriktene. På den annen side kan det diskuteres hvorvidt offentlige myndigheter skal begrense bedriftens muligheter for å velge den tilpasning som gir det beste resultatet, og det finnes eksempler på bedrifter som kombinerer filétproduksjon med andre produkter. Det vises her til oversikten i figur 17 i Fiskeriforsknings evalueringsrapport.

Så lenge målsettingen om aktivitet på land blir realisert, taler de beste grunner etter departementets oppfatning for at det bør være opp til bedriften selv å velge den produksjonsform man ønsker, innenfor rammen av de produksjonsformene som hittil har vært lagt til grunn. Dette gir bedriftene mulighet for fleksibilitet, og dermed til å kunne velge ulike produksjonsformer i ulike perioder og å kombinere ulike produkttyper, avhengig av markedssituasjonen til enhver tid og avhengig av den enkelte produsents muligheter for markedsutvikling og merkevarebygging.

Som nevnt tidligere praktiseres forskriftens § 3 slik at aktuelle anlegg må være godkjent for produksjon i henhold til minst en av følgende av Mattilsynets produksjonskoder:

- kode 2 filetering
- kode 3 frysing
- kode 4 videreforedling av frosne varer (panering/fritering)
- kode 5 røyking
- kode 6 tørrfisktilvirkning
- kode 7 saltfisketilvirkning
- kode 9 klippfisktilvirkning.

Ren ferskfismpakking faller således utenfor.

Produksjonskode 3 frysing innebærer at man har adgang til innfrysing av produserte varer, til forskjell fra de rene frysehotellene som er godkjent med kode 12 kjøle- og fryselager for fiskeprodukter og tar mot ferdig emballerte og innfrosne varer. Produksjonskode 3 frysing synes likevel ikke å ha noen selvstendig betydning som kriterium for bearbeidning, og departementet foreslår derfor at denne nå fjernes fra listen over produksjonskoder som aksepteres som dokumentasjon for at det dreier seg om anlegg som driver bearbeidning. De produksjonsformene som aksepteres som oppfyllelse av bearbeidingsplikten vil således være

- kode 2 filetering
- kode 4 videreføring av frosne varer (panering/fritering)
- kode 5 røyking
- kode 6 tørrfisktilvirkning
- kode 7 saltfisketilvirkning
- kode 9 klippfisktilvirkning.

## 7 Leveringspliktens omfang

Som tidligere nevnt bygget ordningen med leveringsvilkår for torsketrålere tidligere utelukkende på individuelle konsesjonsvilkår, fastsatt i forbindelse med kjøp av fartøy, godkjenning av eierendringer i foretak som eide fiskefartøy eller i lignende situasjoner. Disse vilkårene har variert en del i sin ordlyd når det gjelder spørsmålet om leveringspliktens omfang. I all hovedsak har imidlertid hele fangsten vært omfattet, også når det er brukt uttrykk som for eksempel "torskefangsten".

I NOU 2002:13 påpekte Eierskapsutvalget at et slikt krav "i en del tilfelle" vil være "for strengt og lite hensiktsmessig". Utvalget fremholdt i den forbindelse at "det vil være vanskelig å håndheve vilkår som er for strengt formulert", at det å utelukke sei "vil innebære en tilpasning til dagens praksis" og at "det forhold at også bifangster omfattes av leveringsplikten, kan skape problemer". På denne bakgrunn foreslo utvalget at 80% av torskefangsten og 60% av hysefangsten nord for 62°N, skulle være omfattet av fartøyets leveringsvilkår.

Departementet videreførte dette forslaget i høringsnotat av 5. mai 2003, hvor forskriften om leveringsplikt for fartøy med torsketråltillatelse ble foreslått. Forslaget ble gjennomført i § 4 i forskriften. Leveringsplikten er således nå begrenset til 80% av fartøyets fangst av torsk og 60% av fartøyets fangst av hyse, for begge fiskeslag på årsbasis og nord for 62°N. Som begrunnelse ble det særlig fremhevet at dette gir rom for fleksibilitet for fartøyene når det gjelder avsetning av mindre partier også av torsk og hyse, og man anså dette for en balansert løsning mellom industriens og fartøyenes interesser. (Dersom de individuelle vilkår som er fastsatt i det enkelte tilfellet innebærer leveringsplikt for en mindre andel av fartøyets fangst, går slike individuelle vilkår likevel foran denne generelle bestemmelsen.)

Begrensningen av leveringspliktens omfang innebærer at også fartøy med leveringsforpliktelser etter gjeldende regler vil ha en del "fri fangst" (sei, bifangst særlig av uer og blåkveite, samt de resterende delene av torsk- og hysekvotene). Det forhold at man har en del av torsk- og hysekvotene som ikke er underlagt leveringsplikt, har for eksempel lagt til rette for en praktisk avhending av torsk fanget som bifangst under seifiske lenger sør i landet, for eksempel på Mørekysten og de nærmeste områdene nord for dette.

Departementet anser nå at man likevel bør legge større vekt på hensynet til å få tilbudt et størst mulig kvantum råstoff til de aktuelle anleggene, og vil foreslå at leveringspliktens omfang igjen økes til 100% av torsk- og hysefangstene. Sammen med forslagene om salgspunkt når det er sammenfallende eierskap til fartøy og anlegg, og forslaget om bearbeidingsplikt for råstoff kjøpt gjennom ordningen, vil det bidra til å sikre aktivitet og sysselsetting på de aktuelle anleggene.

Det vises til at fartøy som er omfattet av ordningen, blir tildelt en torskekvote på rundt regnet ca 35.000 tonn. De 20% av fangsten som ikke er omfattet av leveringsplikten, utgjør således ca 7.000 tonn torsk rund vekt. De langt fleste fartøyene som er omfattet av ordningen, er eid av industribedrifter eller har samme eier som industribedriften. I disse tilfellene er det eierskapet til industribedriften som er begrunnelsen for at vedkommende er gitt adgang til å eie fiskefartøyet, etter dispensasjon fra deltakerlovens hovedregel om at bare aktive fiskere kan eie fiskefartøy. Departementet anser nå at det derfor er liten grunn til å begrense leveringsplikten for så vidt gjelder de fiskeslagene som inngår i den tradisjonelle produksjonen, for de bedriftene som er gitt adgang til å eie fiskefartøy nettopp med det formål at fartøyene skal sikre råstoff til eierbedriften.

Dette tilsier imidlertid at sei fortsatt holdes utenfor leveringspliktig fangst.

Departementet er oppmerksom på at det kan oppstå en praktisk problemstilling knyttet til bifangst av torsk i seifisket. Når det fiskes sei nord for 62°N, skal fangst av torsk inngå i fartøyets torskekvote nord for 62°N og dermed også inngå i den fangsten som er underlagt leveringsplikt. Det kan etter omstendigheten være både upraktisk og kostnadskrevenende å få levert denne torsken i samsvar med leveringsplikten, når fisket foregår langt sør i reguleringsområdet. Departementet ber derfor om høringsinstansenes vurdering av hvor stort dette praktiske problemet vil være, og om det tilsier at man finner en særlig løsning som kan unnta slik bifangst av torsk fra leveringsplikten uten at det uthuler ordningen.

Det er særlig vurdert om man skulle videreføre begrensningen til 80% av torsk og 60% av hyse for fiskereide fartøy med leveringsplikt. Departementet anser imidlertid at dette vil være en lite hensiktsmessig ordning. Et slikt skille ville ytterligere komplisere en ordning som allerede er vanskelig å kontrollere og følge opp. Det er videre slik at et fartøy som i dag er eid av en industribedrift, kan bli kjøpt for fortsatt drift av en aktiv fisker. Dersom dette skulle innebære en redusert leveringsplikt, ville regelverket i realiteten kunne tilskynde til at det blir etablert eierkonstellasjoner mellom den industrielle eieren og aktive fiskere som utelukkende har som formål å redusere leveringsplikten. I slike tilfeller vil det kunne være svært vanskelig å kontrollere hva som er reelle overdragelser og hva som er proforma, og det er lite ønskelig å lage et regelverk som har en slik effekt.

Leveringsplikten har i henhold til gjeldende regler i 2003-forskriften vært en plikt til å tilby fangsten til visse kjøpere. Faktiske kjøp kan derfor være mindre enn omfanget av leveringsplikt. Dette var tilfelle for 2004, da faktiske kjøp av torsk ser ut til å være knapt 83% av det kvantum som omfattes av plikten. Denne differansen omfatter både eventuelle mislighold av leveringsplikten, og frie salg etter at både den primære og den sekundære plikten til å tilby råstoffet er overholdt. Faktiske kjøp utgjør dermed ca 2/3 av den torskekvoten de aktuelle fartøyene ble tildelt.

Fiskeriforsknings evalueringsrapport inneholder i tabell 4 en nærmere oversikt over hvor mye som ble kjøpt av bedriftene på de ulike stedene, av dette kvantumet.

Disse tallene kan bli forbedret gjennom forslaget om salgspunkt når det er sammenfallende eierskap til fartøy og anlegg, men et visst "bortfall" vil det fortsatt kunne være. Departementet anser likevel at det er riktig at leveringsplikten blir øket til 100% av fangstene av torsk og hyse. Selve begrunnelsen for leveringsplikten – å sikre anlegg som bearbeider fisk stabil råstofftilførsel fra torsketralflåten – tilsier at plikten omfatter all fangst av torsk og hyse, og de

aktuelle konsesjonene er tildelt nettopp for dette formålet. Hvorvidt bedriftene i de tilfellene hvor salgsplikten ikke slår inn, til enhver tid ønsker å kjøpe det råstoffet som tilbys, vil måtte være en vurdering som foretas av bedriften selv. Det forhold at tallene for 2004 viser at faktiske kjøp ble lavere enn det som totalt skal være tilbudt, kan skyldes en rekke ulike forhold og kan ikke uten videre tas til inntekt for at det ikke er behov for en leveringsplikt som omfatter de aktuelle fartøyenes totale fangst av torsk og hyse.

Det er særlig vurdert om hensynet til mannskapene på de aktuelle trålerne kunne tilsi at leveringsplikten fortsatt ble begrenset til 80% av torskefangsten og 60% av hysefangsten. I de tilfellene hvor mannskapet avlønnes gjennom lottsystemet, er inntektene direkte avhengig av fangstinntektene på fartøyet. Dersom det gjennomgående blir betalt lavere pris for fangst som er omfattet av leveringsplikt enn for annen fangst, vil det bety gjennomgående lavere lott for mannskapet på slike fartøy.

Departementet har imidlertid kommet til at dette hensynet ikke kan stå i veien for at leveringsplikten igjen blir gjort gjeldende for all fangst av torsk og hyse. Det er lite som tyder på at begrensningen i leveringspliktens omfang, alene kan rette opp en eventuell ulikhet i lottene mellom fartøy med og uten leveringsplikt. De samfunnshensyn som tilsier at leveringsplikten blir innskjerpet, er også langt viktigere enn dette hensynet.

Endringsforslaget innebærer en skjerpelse av leveringsplikten i forhold til situasjonen slik den har vært siden 2003-forskriften ble satt i kraft. Den enkelte konsesjonshaver er imidlertid ikke beskyttet mot ny lovgivning som innebærer endrede rammebetingelser for driften i medhold av en tildelt konsesjon. En konsesjonshaver må derfor finne seg i at det ved forskrift fastsatt i medhold av lov, blir gitt nye regler som skjerper en pålagt plikt og i og for seg begrenser hans handlefrihet. Det vil dermed være adgang til å endre forskriften som foreslått her, selv om dette vil kunne innebære en endring til skade for den enkelte.

I dette tilfellet innebærer skjerpelsen for øvrig ikke mer enn at leveringspliktens omfang justeres tilbake til det som gjaldt før 2003-forskriften, for så vidt gjelder torsk og hyse.

## **8 Rydding i leveringsvilkårene**

Som nevnt tidligere, har leveringspliktordningen vokst frem og blitt utviklet gjennom bruk av konkrete konsesjonsvilkår, gjennom flere ti-år. Dette har medført en del ulikheter og mindre praktiske løsninger i de individuelle tilfellene, som departementet vil se det som ønskelig å rydde opp i.

*For det første* vil departementet foreslå å ta bort det som kan omtales som en alternativ leveringsplikt i de individuelle vilkårene. Dette dreier seg om noen tilfeller først og fremst i Finnmark, hvor det er fastsatt leveringsplikt til et bestemt sted og deretter lagt til for eksempel ”eventuelt Øst-Finnmark”. Dette tillegget er unødvendig etter innføringen av en sekundær regional leveringsplikt gjennom forskriften av 2003, og departementet vil foreslå at dette fjernes i de individuelle vilkårene.

*For det andre* vil det bli foretatt noen mindre justeringer i de individuelle vilkårene, for å harmonisere utformingen av disse. Dette gjelder for eksempel noen tilfeller hvor leveringsvilkåret går ut på at man ”hovedsakelig” skal levere fangsten til bedrifter i en viss

kommune samt de tilfellene hvor det fremgår at ”all fangst” skal leveres. Ettersom 2003-forskriften nå som nevnt regulerer omfanget av leveringsplikten, og forskriften går foran de individuelle vilkårene, vil et slikt vilkår nå først og fremst være egnet til å forvirre. Spørsmålet om leveringspliktens omfang bør i de individuelle vilkårene som hovedregel kunne erstattes av en henvisning til forskriften.

*For det tredje* vil departementet gå gjennom leveringsvilkårene med sikte på å identifisere tilfeller hvor leveringsplikten er rettet mot steder eller kommuner hvor det ikke lenger finnes bedrifter som driver bearbeidingsvirksomhet som oppfyller de kravene som er drøftet ovenfor i kapittel 6 Bearbeidingsplikt for råstoff. Samtidig tas det også sikte på å identifisere tilfeller hvor navngitte bedrifter er begunstiget, og hvor aktiviteten er nedlagt eller man ikke lenger driver bearbeidning som oppfyller kravene i kapittel 6.

En opprettholdelse av leveringsvilkåret i slike tilfeller innebærer at den formelle primære leveringsplikten på sett og vis blir holdt i beredskap, og at aktuelle fartøy i mellomtiden må tilby fangsten i henhold til 2003-forskriftens subsidiære leveringsplikt. Råstoffet vil dermed forbeholdes foredlingsbedrifter i regionen, for eksempel Øst-Finnmark, men samtidig være tilgjengelig dersom noen ønsker å starte opp virksomhet på det aktuelle stedet.

Ulempen med en slik videreføring er først og fremst knyttet til manglende forutberegnelighet for fartøyeieren, og at det reduserer effekten av leveringsvilkåret. Disse tilfellene er også med å komplisere ordningen, og gjør det vanskeligere å se hvordan den fungerer.

Departementet anser det i utgangspunktet og som hovedregel for ønskelig å endre leveringsvilkårene i slike tilfeller. Begrunnelsen er hovedsakelig at når man først har underlagt en viss andel av råstoffet leveringsvilkår, så bør man se til at ordningen blir utformet slik at den i størst mulig grad dirigerer råstoff til aktive bearbeidingsbedrifter. Det blir for snevert å se det slik at hvert sted eller hver kommune som i dag er tilgodesett gjennom leveringsvilkår, skal ha et krav på å få opprettholde denne situasjonen uansett hvordan utviklingen i kommunen har vært og som en fremtidig ”reserve” for det tilfelle at det blir startet ny foredlingsvirksomhet. Fokus bør hele tiden være hvordan ordningen kan gi størst mulig sysselsettingsmessig effekt, her og nå.

Det er også et moment at slike endringer medvirker til å rydde opp i og forenkle ordningen. Dette vil blant annet gjøre det mindre ressurskrevende å kontrollere hvorvidt leveringsvilkårene blir etterlevd.

Departementet vil foreslå følgende retningslinjer for endring av disse leveringsvilkårene:

- dersom det dreier seg om fartøyeiere som har egne fiskeforedlingsbedrifter innenfor samme region, slik regionene er definert i 2003-forskriftens § 3, vil leveringsplikten bli flyttet til denne bedriften. Dette på bakgrunn av at leveringspliktens positive effekter lettest oppnås i de tilfellene hvor fartøyeier og bedriftseier er den samme,
- dersom dette ikke er tilfelle, vil leveringsplikten bli endret til å gjelde kommunen hvis det finnes andre steder i kommunen med aktive bedrifter, eller bli flyttet til nærmeste kommune i regionen hvor det finnes aktuelle fiskeforedlingsbedrifter som ikke har egne fartøy med leveringsplikt og heller ikke er tilgodesett ved leveringsplikt pålagt andres fartøy,

- dersom det dreier seg om flere konsesjoner med leveringsplikt, bør departementet vurdere nærmere hvordan leveringsplikten kan om-arrangeres for å gi et best mulig distriktpolitisk og samfunnsmessig resultat.

Det vil være naturlig med et samarbeid mellom fartøyeieren, vedkommende kommune og fylkeskommune og departementet i disse tilfellene, særlig i situasjonen omhandlet i siste strekpunkt.

Det understrekes likevel at det ikke behøver være en automatikk i slike endringer, og at det i enkelte tilfeller kan være formålstjenelig å se an situasjonen før det blir gjort endringer. Dette bør derfor vurderes konkret, ut fra omstendighetene i det enkelte tilfellet.

De endringene som er foreslått i dette kapittelet, vil bli gjennomført ved endringer i de individuelle leveringsvilkårene. Dette vil bli fulgt opp i forhold til den enkelte konsesjon og det enkelte rederiet. Departementet anser at disse endringene vil kunne gjennomføres i form av enkeltvedtak innenfor rammen av den alminnelige forvaltningsrettslige adgangen til omgjøring av tidligere vedtak, når omgjøringen ikke er til skade for den som vedtaket retter seg mot. Den som vedtaket retter seg mot er i disse tilfellene det rederiet som er tildelt konsesjonen. Dersom man etter en konkret vurdering skulle komme til at det ikke er forvaltningsrettslig adgang til omgjøring i enkelttilfeller, vil dette eller disse eventuelt bli fulgt opp når det skal utstedes ny konsesjon på grunn av utskifting av fartøyet eller salg av fartøyet for fortsatt drift.

## 9 Gjennomføring av leveringsplikten

I kapittel 5 ble det foreslått å endre leveringsplikten fra en tilbudsplikt til en salgsplikt, i de tilfellene hvor det er samme eier til fartøyet og til den eller de bedriftene som begunstiget gjennom leveringsvilkåret. De tilfellene som faller utenfor dette, er dels fiskereide fartøy og dels fartøy eid av industribedrifter, men hvor man av historiske årsaker har leveringsplikt til andres bedrifter.

Det er et mindre antall fiskereide fartøy med leveringsplikt for hele eller deler av kvotene av torsk og hyse nord for 62°N. Bakgrunnen for at disse har leveringsvilkår, varierer noe. For de fleste gjelder at de har kjøpt et fartøy for fortsatt drift eller med sikte på strukturering, og det har allerede vært knyttet leveringsvilkår til den aktuelle konsesjonen. I disse tilfellene har leveringsvilkåret som regel blitt videreført. I struktureringssituasjonen fremgår dette uttrykkelig av § 8 siste ledd i forskrift av 4. mars 2005 om strukturkvoteordning mv for havfiskeflåten, som var en videreføring av tilsvarende bestemmelse i de tidligere reglene i torsketralgruppens enhetskvoteordning. I noen tilfeller på slutten av 1990-tallet ble imidlertid leveringsvilkåret opphevet for fartøy som var kjøpt for fortsatt drift av aktive fiskere.

Grunnen til at industrieide fartøy med leveringsvilkår har blitt solgt for fortsatt drift fra industribedrifter til aktive fiskere, har i flere tilfeller vært at bedriften har ønsket å selge av økonomiske grunner. For bedriften kan mye kapital ha vært bundet i fartøy og konsesjonsverdi, og situasjonen kan ha vært slik at bedriften ikke har sett seg tjent med dette eller har vært tvunget til å frigjøre denne kapitalen. For fiskeren kan situasjonen ha vært slik at en konsesjon med leveringsvilkår som regel har blitt lavere priset enn konsesjoner uten leveringsvilkår, og således fremstått som attraktiv.



Bakgrunnen for at industribedrifter eier fartøy med leveringsplikt til andre enn seg selv, vil som regel skyldes sammenslåinger, kjøp av aksjeposter på grunnlag av forkjøpsrett eller rene oppkjøp i ulike situasjoner gjennom årene.

De fiskereide fartøy med leveringsplikt og de industrieide med leveringsplikt til andre enn eierens egen bedrift, representerer på mange måter den situasjonen hvor problemene knyttet til leveringsplikten fremstår tydeligst:

For det første kan det vises til at Fiskeriforskning i sin evalueringsrapport har påpekt at de landanlegg som opplever størst problemer med å tilpasse produksjonsanleggets behov til fartøyenes landingsmønster, er de bedriftene som er perifere til driften av rederiet. Dette vil typisk være situasjonen her. De bedriftene som er begunstiget gjennom vilkår knyttet til fartøy eid av en annen industribedrift, vil også kunne stå i en umiddelbar konkurransesituasjon til fartøyeieren.

For det andre kan det vises til at Fiskeriforskning påpeker at bedrifter som er tilgodesett kun med små andeler av kvoten, også er blant de som har størst problemer med å tilpasse produksjonsanleggets behov til fartøyenes landingsmønster. Dette vil være typisk blant annet for de bedriftene som er begunstiget ved vilkår knyttet til en strukturkvote, og hvor det ikke er leveringsvilkår for grunnkvoten eller det er leveringsvilkår for grunnkvoten til et annet sted/en annen bedrift.

For det tredje kan det vises til at uenighet om pris og leveringssted, som har vært en uenighet som stadig har satt leveringsplikten under press, regelmessig vil være stor i disse tilfellene hvor fiskereide fartøy har leveringsplikt. Riktig nok kan dette avbøtes til en viss grad gjennom regler i forskriften, men dette vil vanskelig kunne fjerne all friksjon i forholdet mellom fartøyeier og bedrift.

God lønnsomhet på fartøysiden er blant annet avhengig av at fangstkostnadene minimeres og at man oppnår høyest mulig pris på fangsten. Dette kan for eksempel tilsi at man fisker kvoten når fisken er lettest tilgjengelig, og fryser fangsten om bord. For det tilgodesette landanlegget kan behovet være råstoff utenfor de typiske sesongene, levert ferskt.

Så lenge det ikke er andre bånd mellom fartøyeier og landanlegg enn nettopp leveringsvilkåret, illustrerer dette enkle eksempelet at denne konstellasjonen står i en helt annen posisjon for så vidt gjelder muligheten til å effektivisere samhandlingen mellom fangstledd og produksjonsledd enn hva situasjonen vil være der hvor det er samme eier både i fangst- og produksjonsledd. Det vises her til diskusjonen foran om de fordelene som ligger i vertikal integrasjon. Disse fordelene vil ikke kunne oppnås her.

Departementet anser på denne bakgrunn at man i disse tilfellene bør innføre rutiner for å øke kontakten og samhandlingen mellom fartøyeieren og begunstiget bedrift, for å forbedre effekten av leveringsplikten i disse tilfellene.

Departementet foreslår derfor at alle fartøyeiere med leveringsplikt skal sette opp en plan for drift og levering for et halvt år av gangen. Av denne planen skal det fremgå når man tar sikte på å fiske og til hvem man tar sikte på å selge fangsten, og det skal fremgå at planen er satt opp i samråd med den eller de bedrifter som er begunstiget gjennom leveringsvilkåret.

Dersom fartøyeieren og bedriften ikke er overens om planen, skal også dette fremgå. I slike tilfeller vil fiskerimyndighetene, representert ved Fiskeridirektoratets regionkontor, kunne innkalle partene og den aktuelle kommunen til et drøftingsmøte, for å se hvorvidt det kan gjøres endringer i planen som er akseptable både for fartøyeieren og bedriften.

Slike planer vil bli krevd innsendt til Fiskeridirektoratets regionkontor i den regionen hvor den begunstigede bedriften er lokalisert, innen utløpet av november for første halvår i påfølgende år og innen utløpet av mai for annet halvår.

For de tilfellene hvor leveringsplikten gjelder hele fylker ("Finnmark"), flere fylker ("Nordland eller Finnmark") samt det ene tilfellet hvor leveringsplikten gjelder "Nord-Norge", vil det vanskelig kunne kreves at fartøyeieren har satt opp en slik drifts- og leveringsplan i samråd med begunstiget bedrift. I disse tilfellene må det også kunne antas at leveringsplikten har hatt liten reell betydning for bedriftene i det området som omfattes av leveringsvilkåret i det enkelte tilfellet, idet antallet bedrifter blir så stort at det for den enkelte bedrift ikke vil ha særlig betydning at det finnes fartøy med et slikt leveringsvilkår.

For likevel å styrke leveringspliktens effekt, vil departementet vurdere om de individuelle leveringsvilkårene i disse tilfellene skal endres til å omfatte leveringsplikt kun til filéindustrien, som tradisjonelt har vært hovedvirkeområdet for ordningen. Slike endringer vil i tilfelle måtte gjennomføres i henhold til det som skisseres i siste avsnitt under kapittel 8 ovenfor. Dette vil i tilfelle innebære at det blir etablert en mindre gruppe fartøy med strengere vilkår for så vidt gjelder hvilke bedrifter som den primære leveringsplikten er rettet mot, idet kjøpere vil måtte være godkjent for filéproduksjon for at den primære leveringsplikten skal anses overholdt.

I de tilfellene hvor leveringsplikten gjelder én bedrift, og denne bedriften ikke kan nyttiggjøre seg fryst råstoff, vil det også bli vurdert å stille vilkår om levering av ferskt råstoff i forbindelse med fremtidige utskiftninger av fartøyet.

## **10 Tilbakekall av tillatelser i enkelte situasjoner**

I henhold til deltakerloven av 26. mars 1999 er hovedregelen at bare aktive fiskere kan gis tillatelser til å eie og drive fiskefartøy. Loven gir imidlertid hjemmel for å gjøre unntak i enkelttilfeller, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det. Bestemmelsen i deltakerloven § 6 første til tredje ledd lyder som følger:

*Ervervstillatelse kan bare gis til den som har drevet ervervmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy i minst tre av de siste fem årene og fortsatt er knyttet til fiske- og fangststyrket.*

*For selskap eller sammenslutning kan ervervstillatelse bare gis dersom personer som oppfyller kravet i første ledd innehar mer enn 50 pst. av eierinteressene og faktisk har tilsvarende kontroll over virksomheten.*

*Departementet kan i særlig tilfelle, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det, ved enkeltvedtak gjøre unntak fra kravet i første og annet ledd om tidligere*

*aktivitet i fiske eller fangst. Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om tidligere aktivitet, herunder for fartøy under en viss størrelse.*

Det er altså unntaksbestemmelsen i tredje ledd første punktum som er grunnlaget for ervervstillatelsen og torsketrålkonsesjonen for de industrieide fartøyene med leveringsplikt, og det er det å skaffe råstoff til egen bedrift og de positive effektene man kan oppnå gjennom slike leveranser som er grunnlaget for at vedkommende er gitt tillatelse til selv å eie og drive fartøyet i stedet for å være henvist til å kjøpe råstoff fra fiskefartøy eid av aktive fiskere.

Med dette som utgangspunkt, er det åpenbart at dersom man legger ned den landbaserte driften så faller også grunnlaget for dispensasjonen bort. Konsekvensen av det bør være at tillatelsene kalles tilbake i medhold av deltakerloven § 11 annet ledd bokstav c, jf § 18 annet ledd, som gir hjemmel for slikt tilbakekall når ”forutsetningene som tillatelsen bygger på er vesentlig endret”.

Dette utgangspunktet er gyldig først og fremst for de tilfellene hvor det er samme eier både til fartøyet og landbedriften, og leveringsplikten gjelder den ene bedriften. Da vil utgangspunktet være gyldig, uansett om eierskapet til fartøyet ligger i samme foretak som også driver industrivirksomheten eller om dette er organisert som atskilte foretak med samme bakenforliggende eier (person eller foretak).

En del eiere er gitt tillatelser for flere fartøy, men fortsatt basert på at fartøyene skal skaffe råstoff til eget anlegg, eventuelt flere anlegg tilhørende samme bakenforliggende eier. I slike tilfeller vil det oppstå vanskelige spørsmål dersom man legger ned ett eller noen av anleggene, men fortsetter driften på ett eller flere andre. Tilsvarende spørsmål vil oppstå dersom man ikke legger ned driften, men innskrenker omfanget eller endrer driftsformen på måter som innebærer reduserte ringvirkninger for lokalsamfunnet rundt bedriften for eksempel i form av færre arbeidsplasser. Problemstillingen blir ytterligere komplisert ved at industrielle eiere, som følge av tidligere nedleggelse av landindustri, oppkjøp av andre industrieide trållerederi eller sammenslåinger, i dag sitter med fartøy som har leveringsplikt til flere steder eller bedrifter, til industribedrifter man selv ikke eier eller til steder hvor man selv ikke har bedrifter.

Disse eksemplene viser at det ikke vil la seg stille opp enkle, generelle retningslinjer for tilbakekall av tillatelser, idet man må forholde seg til at det i praksis er gitt tillatelser hvor de faktiske forhold har vært av ulik karakter.

Det har vært en målsetting at det enkelte fartøy med leveringsplikt gjennom selskapsstrukturen blir knyttet til den industribedriften som leveringsplikten retter seg mot, og bare denne. Dette har vært tilstrebet i de senere år i de konkrete tillatelsene som er gitt i medhold av deltakerloven, men av ulike grunner ikke fullt ut latt seg gjennomføre. På sikt vil dette likevel skape en enklere og mer oversiktlig situasjon, hvor sammenhengen mellom på den ene siden eierskapet til og driften av det enkelte fartøyet og på den andre siden den enkelte landbedriften og dens eierskap og kontroll over fartøyet, vil tre klarere frem. Dette gjør det nå videre enklere å føre en strengere praksis med hensyn til tilbakekall av tillatelser, i de tilfellene hvor eieren reduserer aktiviteten på land.

Begrunnelsen for slike tilbakekall vil være at forutsetningene som tillatelsen bygger på, ikke lenger er til stede.

På bakgrunn av de ulike faktiske forhold som vil kunne ligge til grunn for en slik sak, vil det likevel måtte foretas en skjønnsmessig vurdering i det enkelte tilfellet om tillatelser skal trekkes tilbake eller ikke. En annen mulighet vil kunne være å endre fastsettelsen av hvilken bedrift eller hvilket sted det skal leveres til, for å sikre at råstoff faktisk kommer en aktiv og igangværende bearbeidingsbedrift til gode. Dette vil være spesielt aktuelt i de tilfellene hvor det ikke er samme eier som står bak fartøyet og landbedriften, og landbedriften legges ned, reduserer omfanget av eller på andre måter endrer aktiviteten i en slik grad at det ikke er naturlig at leveringsplikten opprettholdes. I slike tilfeller vil det ikke være naturlig å kalle tillatelsene tilbake, med de konsekvenser det får for fartøyeieren, men det vil likevel være naturlig å endre leveringsplikten på en slik måte som skissert her, jf også foran i kapittel 8. Begrunnelsen for å endre leveringsplikten vil være at man bare ved en slik endring kan sikre fortsatt oppnåelse av de positive effektene av leveringsplikten.

Det vil således ikke kunne stilles opp enkle og firkantede retningslinjer for hva som skal bli utfallet i det enkelte tilfellet. Tilbakekallsbestemmelsen i deltakerloven, som er en såkalt ”kan-bestemmelse”, gir den nødvendige hjemmel for å utøve skjønn i det enkelte tilfellet.

Tilbakekall vil være aktuelt også i et annet typetilfelle, som følge av forslaget foran om å innføre en generell bearbeidingsplikt for råstoff som kjøpes i kraft av reglene for leveringsplikten og en salgspunkt i de tilfellene hvor det er sammenfallende eierskap – direkte eller indirekte – på fartøy- og landsiden. Som nevnt foran vil den naturlige sanksjonen mot brudd på en slik bearbeidingsplikt være at bedriften ikke lenger får krav på å bli tilbudt råstoff i henhold til reglene for ordningen, verken i kraft av individuelle vilkår eller den sekundære regionale leveringsplikten. Dersom det er samme eier både til fartøyet og landbedriften, uansett om eierskapet til fartøyet ligger i samme foretak som også driver industrivirksomheten eller om dette er organisert som atskilte foretak med samme bakenforliggende eier (person eller foretak), bør det i tillegg være aktuelt å kalle tilbake tillatelsene som er gitt for fartøyet.

Som nevnt er begrunnelsen for at en slik eier er gitt ervervstillatelse og torsketrålkonsesjon de positive effektene som kan oppnås gjennom å ha kontroll over råstoffleveransen til egen bedrift. Dersom imidlertid råstoffleveransene fra de industrieide fartøyene ikke danner grunnlag for aktivitet og sysselsetting på land ved at råstoffet faktisk blir bearbeidet i bedriften, så blir ikke dette formålet oppnådd. Videre bør det også tas i betraktning at konsekvensen av konsesjonstildelingen til industribedriften også er at aktive fiskere, som i henhold til deltakerloven skal ha førsteretten til å eie og drive fiskefartøy, må dele gruppekvoten med industrieide fartøy samt at prisdannelsen også blir påvirket av det forhold at det finnes råstoffkjøpere som også er fartøyeiere.

På denne bakgrunn er det vanskelig å se noen gode grunner til å behandle denne situasjonen annerledes enn den situasjonen som foreligger dersom landbedriften blir lagt ned. I realiteten, og i forhold til formålet med konsesjonstildelingen, er disse to situasjonene faktisk parallelle. Om manglende aktivitet og sysselsettingen på land på grunnlag av trålråstoffet skyldes at bedriften blir lagt ned eller at råstoffet videreselges uten å bli bearbeidet, bør derfor medføre de samme konsekvenser i forhold til adgangen til å drive fartøyene videre. I de tilfellene hvor det er samme eier både til fartøy og til landbedriften, bør brudd på salgspunkt og/eller brudd på bearbeidingsplikten altså som hovedregel medføre tilbakekall av tillatelser til å eie og drive fartøy i medhold av deltakerloven § 11 annet ledd bokstav c, jf § 18.

Departementet er oppmerksom på at en mer aktiv bruk av muligheten for å kalle tilbake tillatelser, vil kunne ha betydning for finansieringen av virksomhetene. Det ligger en

betydelig verdi i trålkonsesjonene, som vil være tatt i betraktning i verdivurderingen både hos en investor og en kredittgiver. Muligheten for å finansiere ny industrivirksomhet kan derfor tale mot at man legger en streng praksis til grunn i de typetilfellene som er skissert foran.

På den annen side anser departementet det for grunnleggende viktig at forutsetningene blir gjort klare, både for investor og for kredittgiver, slik at disse ligger til grunn for verdivurderingen. Sett fra samfunnets side dreier dette seg om at en del av fiskeressursene stilles til disposisjon, med et definert formål. Dersom man opptrer på en slik måte at dette formålet ikke lenger realiseres, er det ikke nødvendigvis lenger grunn til at denne eieren fortsatt skal være den som får slik tilgang til ressursene. Siktemålet med drøftelsen foran er derfor å klargjøre at det å skaffe seg kontroll over landbedrifter som eier fiskefartøy, også medfører forpliktelser som kontinuerlig må oppfylles hvis verdiene skal bestå. Hvis man ikke opptrer på den måten som kreves i henhold til leveringsvilkårene og regelverket for disse, vil det være mer formålstjenelig – sett fra samfunnets side – at disse ressursene disponeres på andre måter.

## 11 Prisspørsmålet

Spørsmål om hvilken pris som skal betales har gjennom årene vært blant de spørsmålene som har skapt uro og gnisninger i forholdet mellom fartøyeiere med leveringsplikt og begunstigede bedrifter.

I 2003-forskriften ble det for først gang gitt regler om dette, jf forskriftens § 5. Reglene her innebærer at prisen for råstoffet skal fastsettes til gjennomsnittet av oppnådde priser for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller ved annen omsetning innenfor vedkommende region de siste to ukene før salget finner sted, når det bare er én bedrift som er tilgodesett gjennom fastsatte vilkår. (Dette gjelder likevel ikke dersom fangsten leveres til fartøyeierens eget anlegg.) Regelen virker her altså til gunst for fartøyeieren, som i henhold til regelen ikke behøver akseptere at råstoffet overtas til minstepris eller annen pris diktert av kjøperen.

Dersom det er flere kjøpere som kan kjøpe fangsten i henhold til fastsatte vilkår, eller dersom fangsten utbys for salg i regionen i henhold til den subsidiære leveringsplikten, vil denne samme gjennomsnittsprisen være maksimums utbudspris i en slik auksjon, jf § 5 annet ledd. Her virker regelen altså som en begrensning for fartøyeieren, som blir avskåret fra å sette en utbudspris som er så høy at ingen bedrifter ser seg tjent med å kjøpe råstoffet, hvilket i tilfelle ville hatt det til følge at fartøyeieren deretter kunne selge fangsten fritt.

Så langt departementet har erfart, har denne prismekanismen fungert etter intensjonen i den forstand at den har fjernet grunnlaget for uenighet mellom fartøyeier og kjøpere. Derimot har det i enkelte tilfeller oppstått problemer med regelen fordi man ikke har hatt omsetning av aktuell vare i vedkommende region i en slik periode. Departementet har gitt særlige retningslinjer til Norges Råfisklag om hvordan man skal forholde seg for å komme frem til en referansepris i disse tilfellene:

- først utvides tidshorizonten for omsetning innenfor regionen, uke for uke inntil man kommer til de siste seks ukers omsetning, inntil man når opp i et kvantum på

minimum 10 tonn av aktuell vare. Bakgrunnen for dette kvantumskravet er at mindre kvanta ofte ikke vil gi et korrekt bilde av markedspris,

- dersom man ikke kommer opp i minimum 10 tonn innenfor denne tidshorisonen, utvides det geografiske området til alle regioner slik disse er definert i forskriften, først innenfor de to ukene som følger av forskriften og deretter om nødvendig med utvidelse uke for uke inntil de siste seks ukers omsetning,
- dersom man ikke heller på denne måten når opp til minimumskvantumet på 10 tonn, utvides det geografiske området til å gjelde all omsetning innenfor Råfisklagets distrikt.

Departementet anser at erfaringene med en forskriftsfestet prismekanisme totalt sett er gode, og vil videreføre dette. Det foreslås likevel at begrensningen til omsetning innenfor regionen blir fjernet.

Som begrunnelse vises til at ordningen med leveringsplikt ikke først og fremst skal ha som funksjon at bedriftene tilføres råstoff til redusert pris, på bekostning av fartøyleddet. Formålet med ordningen er at de aktuelle bedriftene skal ha førsteretten til å kjøpe råstoffet, til en pris og på andre vilkår som er forutsigbare og innenfor rammer definert av andre enn fartøyeier. Dette krever ikke at man opererer med en prismekanisme som i enkelte tilfeller kan innebære en vesentlig lavere pris til fartøyeieren enn den som ville følge dersom man tok i betraktning all omsetning av trålfanget fisk (med fortsatt skilt mellom fersk og fryst) i de tre fylkene hvor ordningen virker.

Begrensningen til regionen har også i visse tilfeller medført at det ikke har kunnet fastsettes en referansepris, jf ovenfor.

Det foreslås på denne bakgrunn at prisen for råstoffet heretter skal fastsettes til gjennomsnittet av oppnådde priser for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller ved annen omsetning i Finnmark, Troms og Nordland de siste to ukene før salget finner sted, når det bare er én bedrift som faktisk er tilgodesett gjennom fastsatte vilkår (med mindre fangsten leveres til fartøyeierens eget anlegg). Den samme prisen skal fortsatt også være maksimum utbudspris dersom fangsten utbys på auksjon innenfor rammen av den primære eller sekundære leveringsplikten.

Departementet anser dette som et forslag som delvis kan avbøte en åpenbar negativ konsekvens av ordningen med leveringsvilkår – lavere pris til fartøyeieren enn den som kunne oppnås ved fritt salg – uten at man berører kjernen i ordningen sett fra de begunstigede bedriftenes side.

## 12 Distriktsmessige hensyn, urbefolkningshensyn, næringsmessige og økonomiske og administrative konsekvenser for forvaltningen

### *Distriktsmessige hensyn*

Ordningen med leveringsplikt for enkelte torsketralere har som formål å legge til rette for tilførsel av råstoff til begunstigede bedrifter, til bedrifter i en begunstiget kommune eller definert større område, eller – gjennom den subsidiære leveringsplikten – til de definerte regionene hvis fangsten ikke omsettes gjennom den primære leveringsplikten. Slik tilførsel av råstoff skal skape aktivitet, sysselsetting og verdiskaping i de omfattede distriktene.

Gjennom de endringsforslag som er fremmet i dette høringsnotatet, anser departementet at ordningen blir spisset og bedre tilrettelagt for å oppfylle dette formålet. Siktemålet har vært å finne fornuftige løsninger for hvordan den delen av fiskeressursene som skal være underlagt leveringsplikt, kan bidra til stabil sysselsetting i distriktene og dermed realisere en distriktpolitisk og samfunnsmessig gevinst selv om kortsiktige markedsforhold innebærer at en annen anvendelse i øyeblikket synes mer lønnsom for fartøyleddet isolert sett.

De endringsforslag som foreslås i dette høringsnotatet, er i det alt vesentlige innrettet mot å sikre at man oppnår denne distriktpolitiske og samfunnsmessige gevinsten. Dette gjelder særlig forslaget om å endre leveringsplikten fra en tilbudsplikt til en salgspunkt i visse tilfeller, forslaget om bearbeidingsplikt for råstoff og forslaget om å utvide leveringsplikten omfang til å omfatte 100% av fangsten av torsk og hyse nord for 62°N.

### *Urbefolkningshensyn*

Departementet har vurdert om det gjør seg gjeldende særlig urbefolkningshensyn i saken, men har kommet til at så ikke er tilfelle.

### *Næringsmessige konsekvenser*

Noen av forslagene i høringsnotatet vil kunne få negative næringsmessige konsekvenser, dersom man ser på fartøyleddet isolert sett. Dette gjelder forslaget om å endre leveringsplikten fra en tilbudsplikt til en salgspunkt i visse tilfeller, og forslaget om å utvide leveringsplikten omfang til å omfatte 100% av fangsten av torsk og hyse nord for 62°N. Derimot vil forslaget om å innføre en bearbeidingsplikt for råstoff som kjøpes gjennom ordningen i visse situasjoner være positivt for fartøyleddet, idet begunstiget bedrift ikke vil kunne kjøpe råstoffet med sikte på direkte videresalg. Den gevinsten som kan oppnås ved slikt direkte videresalg, vil heretter tilfalle fartøyleddet. Den foreslåtte endringen i prismekanismen vil også kunne være til gunst for fartøyleddet.

For landindustrien vil forslagene i det alt vesentlige være positive, idet man vil få bedret tilgang til råstoff gjennom de endringsforslag som fremmes. Landindustrien vil imidlertid bli fratatt muligheten for å kjøpe råstoff med sikte på umiddelbart videresalg, og vil dermed ikke kunne hente en gevinst utelukkende ved trading av råstoff.

Det vises til den samlede diskusjonen av dette i kapittelet om leveringsplikten i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

### *Økonomiske og administrative forvaltningsmessige konsekvenser*

De strukturelle endringene som har skjedd siden det ble gjennomført kontroll med etterlevelsen av ordningen i 2004, har allerede bidratt til å forenkle kontrollen med ordningen. De endringene som foreslås her, vil bidra til ytterligere å forenkle de kontrollmessige utfordringene.

Samtidig vil det kreve administrative ressurser å følge opp forslagene om tilbakekall av tillatelser i enkelte situasjoner. Det vil også kreve noe administrative ressurser å følge opp forslagene som er skissert i kapittelet om rydding i leveringsvilkårene, og å kontrollere hvorvidt råstoff faktisk blir bearbeidet i de bedriftene som kjøper råstoff i henhold til leveringsplikten.

Det er vanskelig å anslå hvor omfattende dette måtte bli, idet dette vil være avhengig av aktørenes opptreden og av utviklingen i næringen. Departementet anser dette likevel som nødvendig, for å legge til rette for å oppnå god effekt av ordningen.

## **13 Oppsummering av forslagene - forskriftsforslag**

Departementet har i dette høringsnotatet foreslått følgende:

- 1) Leveringsplikten endres fra en tilbudsplikt til en salgspunkt, i de tilfellene hvor det er samme eier både til fartøyet og landbedriften, uansett om eierskapet til fartøyet ligger i det foretaket som også driver industrivirksomheten eller om dette er organisert som atskilte foretak med samme bakenforliggende eier (person eller foretak), jf kapittel 5.
- 2) Landbedriften pålegges en bearbeidingsplikt for råstoff som kjøpes gjennom leveringspliktordningen og plikt til å legge til rette for sporing av råstoffet gjennom produksjonsprosessen. Sanksjonen mot brudd på en slik bearbeidingsplikt vil være at bedriften ikke lenger får krav på å bli tilbudt råstoff i henhold til reglene for ordningen, verken i kraft av individuelle vilkår eller den sekundære regionale leveringsplikten, jf kapittel 6.
- 3) Leveringsplikten utvides til å gjelde 100% av fangsten av torsk og hyse nord for 62°N, jf kapittel 7.
- 4) Det foretas en rydding i ordningen, jf kapittel 8, ved at
  - alternativ leveringsplikt i de individuelle vilkårene blir tatt bort ("Båtsfjord, evt. Øst-Finnmark"), idet dette er dekket av den sekundære leveringsplikten
  - formuleringene i individuelle vilkår harmoniseres også for så vidt leveringspliktens omfang
  - det åpnes for endringer i vilkårene i de tilfellene hvor leveringsplikten er rettet mot steder eller kommuner hvor det ikke lenger finnes bedrifter som oppfyller bearbeidingskravet, i samsvar med retningslinjer skissert i notatet
- 5) Det stilles krav om en halvårlig plan for drift og levering, hvor det skal fremgå at planen er satt opp i samråd med den eller de begunstigede bedriftene og om partene er overens



om planen, jf kapittel 9.

- 6) Ervervstillatelser og torsketrålkonsesjoner skal kalles tilbake når forutsetningene som tillatelsene bygger på, ikke lenger er til stede, herunder ved nedleggelse eller nedbygging av landindustrien og ved brudd på bearbeidingsplikten, jf kapittel 10.
- 7) Grunnlaget for referanseprisen endres til gjennomsnittet av oppnådde priser for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller ved annen omsetning i Finnmark, Troms og Nordland de siste to ukene før salget finner sted, jf kapittel 11.

En del av forslagene foran vil bli fulgt opp gjennom enkeltvedtak nå eller fremover. En del av forslagene krever imidlertid endringer i forskriften av 12. september 2003 om leveringsplikt for fartøy med torsketråltillatelse, jf vedlagte kopi av forskriften. Departementet foreslår følgende endringer:

#### § 3 første ledd, med endringer i kursiv:

Eier av fartøy som nevnt i § 2 skal *tilby* fartøyets fangst, jf. § 4, i overensstemmelse med de vilkår som er fastsatt i konsesjonen for fartøyet eller ved godkjenning av eiersammensetning, eller som er fastsatt i selskapsvedtekter godkjent av fiskerimyndighetene. *Dersom det er samme eier, direkte eller indirekte, til fartøyet og vedkommende fiskeindustribedrift, skal fangsten alltid selges til bedriften.*

#### § 3 nytt annet ledd:

*Fartøyeieren skal innen utgangen av november og innen utgangen av mai legge frem en plan for drift og levering i neste halvår. Det skal fremgå blant annet når man tar sikte på å fiske og til hvem man tar sikte på å selge fangsten. Det skal også fremgå at planen er satt opp i samråd med den eller de bedriftene som er tilgodesett gjennom leveringsvilkår og om fartøyeieren og bedriften er overens om planen, med mindre leveringsplikten gjelder ett eller flere fylker.*

#### § 3 nytt siste ledd:

*Uansett om fangsten kjøpes i henhold til den primære leveringsplikten i første ledd eller den sekundære leveringsplikten i annet ledd, skal vedkommende fiskeindustribedrift alltid foreta bearbeiding av råstoffet før videresalg.*

#### § 4 med endringer i kursiv:

Leveringsplikten i henhold til § 3 omfatter *100%* av fartøyets fangst av torsk og *100%* av fartøyets fangst av hyse, for begge *fiskeslag nord* for 62°N. Dersom de vilkår som er fastsatt i konsesjonen for fartøyet eller ved godkjenning av eiersammensetning innebærer leveringsplikt for en mindre andel av fartøyets fangst, går slike individuelle vilkår foran bestemmelsen i første punktum.

§ 5 første og annet ledd, med endringer i kursiv:

Dersom det bare er en bedrift som er tilgodesett gjennom fastsatte vilkår, skal prisen for råstoffet fastsettes til gjennomsnittet av oppnådde priser for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller ved annen omsetning de siste to uker før salget finner sted *i Finnmark, Troms og Nordland*.

Dersom det er flere bedrifter som kan kjøpe fangsten i henhold til fastsatte vilkår, *kan* fangsten utbys på auksjon gjennom vedkommende salgslag til samtlige av disse. Det samme gjelder dersom fangsten utbys for salg i en hel region i henhold til § 3 annet til fjerde ledd. Den prisen som fremkommer etter reglene i første ledd skal være maksimums utbudspris i slik auksjon.

§ 8 siste ledd, med tillegg i kursiv:

Fiskeridirektoratet kan gi nærmere bestemmelser om kontroll med bestemmelsene i denne forskriften, herunder bestemmelser om hvilke opplysninger fartøyeiere og andre skal gi for å sikre kontroll av forskriftens bestemmelser *og bestemmelser om hvordan fiskeindustribedrifter skal legge til rette for at bearbeidingsplikten i § 3 kan kontrolleres*.

## **Vedlegg: Gjeldende forskrift av 12. september 2003 om leveringsplikt for fartøy med torskestråltillatelse**

Fastsatt ved kgl.res. 12. september 2003 med hjemmel i lov av 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) § 12 og § 19 og lov av 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske m.v. § 4 annet ledd. Fremmet av Fiskeridepartementet.

### **§ 1. Formål**

Formålet med denne forskrift er å sikre anlegg som bearbeider fisk stabil råstofftilførsel fra torskestrålfåten.

### **§ 2. Forskriftens virkeområde**

Forskriften gjelder levering av fangst fra fartøy som eieren er tildelt torskestråltillatelse for, og som eies helt eller delvis av fiskeindustribedrifter på grunnlag av dispensasjon i medhold av deltakerloven § 6 tredje ledd.

Forskriften gjelder også for levering av fangst fra andre fartøy som eieren er tildelt torskestråltillatelse for, og hvor det ved forskriftens ikrafttredelse er stilt vilkår om levering av hele eller deler av fangsten til visse fiskeindustribedrifter, til visse kommuner eller til større geografiske områder.

### **§ 3. Leveringsplikten**

Eier av fartøy som nevnt i § 2 skal levere fartøyets fangst, jf. § 4, i overensstemmelse med de vilkår som er fastsatt i konsesjonen for fartøyet eller ved godkjenning av eiersammensetning, eller som er fastsatt i selskapsvedtekter godkjent av fiskerimyndighetene.

Dersom den eller de fiskeindustribedrifter som er tilgodesett i vilkår som nevnt i første ledd, ikke kjøper fangsten, skal fartøyets fangst leveres innenfor den region som vedkommende fiskeindustribedrift, sted eller større geografiske område ligger i.

Med region menes i denne forskrift følgende områder:

- a) Region I Øst-Finnmark, med kommunene Lebesby, Gamvik, Tana, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø, Nesseby og Sør-Varanger.
- b) Region II Vest-Finnmark og Nord-Troms, med kommunene Porsanger, Nordkapp, Måsøy, Loppa, Alta, Kvalsund, Hasvik, Hammerfest, Kvænangen, Skjervøy, Storfjord, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa og Karlsøy.
- c) Region III Nordland og øvrige kommuner i Troms.

Fangsten skal leveres til anlegg som driver bearbeiding av fisk i regionen. Vedkommende anlegg må være registrert i Fiskebruksregisteret og i Kjøperregisteret.

### **§ 4. Leveringspliktig fangst**

Leveringsplikten i henhold til § 3 omfatter 80% av fartøyets fangst av torsk og 60% av fartøyets fangst av hyse, for begge fiskeslag på årsbasis og nord for 62 ° N. Dersom de vilkår som er fastsatt i konsesjonen for fartøyet eller ved godkjenning av eiersammensetning innebærer leveringsplikt for en mindre andel av fartøyets fangst, går slike individuelle vilkår foran bestemmelsen i første punktum.

### **§ 5. Fastsetting av pris**

Dersom det bare er en bedrift som er tilgodesett gjennom fastsatte vilkår, skal prisen for råstoffet fastsettes til gjennomsnittet av oppnådde priser for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller ved annen omsetning de siste to uker før salget finner sted.

Dersom det er flere bedrifter som kan kjøpe fangsten i henhold til fastsatte vilkår, skal fangsten utbys på auksjon gjennom vedkommende salgslag til samtlige av disse. Det samme gjelder dersom fangsten utbys for salg i en hel region i henhold til § 3 annet til fjerde ledd. Den prisen som fremkommer etter reglene i første ledd skal være maksimums utbudspris i slik auksjon.

Bestemmelsene i første og annet ledd gjelder ikke dersom fangsten leveres til fartøyeierens eget anlegg.

Hvis ingen bedrift i regionen kjøper fangsten, kan råstoffet tilbys på det åpne markedet. Fangster som av denne grunn blir solgt utenfor regionen, skal regnes med ved beregningen av om leveringsplikten i henhold til § 4 er oppfylt.

#### **§ 6. Leveringssted for fangst omfattet av leveringsplikten**

Leveringsplikten innebærer at fangstene kan losses ved eller på annen måte kan transporteres til den fiskeindustribedriften som har fått tilslag. Dersom lossing skjer innenfor den region som kjøperen er lokalisert i, skal kjøperen selv stå for og bekoste transport til eget anlegg. Dersom lossing skjer utenfor denne regionen, skal fartøyeieren stå for og bekoste transport til kjøperens anlegg.

#### **§ 7. Straff og andre sanksjoner ved brudd på leveringsplikten**

Overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne forskriften straffes etter deltakerloven § 29 og saltvannsfiskeloven § 53.

Overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne forskriften kan også medføre tilbakekall av ervervstillatelse eller torsketrållatelse i medhold av deltakerloven § 11 og § 18.

#### **§ 8. Ikrafttredelse, kontroll**

Denne forskrift trer i kraft straks.

Fiskeridirektoratet kan gi nærmere bestemmelser om kontroll med bestemmelsene i denne forskriften, herunder bestemmelser om hvilke opplysninger fartøyeiere og andre skal gi for å sikre kontroll av forskriftens bestemmelser.