



**DET KONGELIGE  
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT**

**Høringsnotat av 6. november 2012**

**Leveringsplikt for fartøy med torskeetrålløyve**

–

**forslag til endring av forskrift av 12. september 2003**

**nr 1131, om leveringsplikt for fartøy med**

**torskeetrållatelse**

**Høringsfrist 15. februar 2013**

## **Forslag til endring av forskrift av 12. september 2003 nr 1131, om leveringsplikt for fartøy med torsketrållatelse.**

### **1. Innleiing**

Leveringsplikt er eit vilkår knytt til torsketrållatelsen til enkelte fartøy. Forskrift av 12. september 2003 nr 1131 om leveringsplikt for fartøy med torsketrållatelse regulerer korleis leveringsplikta skal gjennomførast.

Innhaldet i leveringsplikta er definert gjennom individuelle vilkår og sidan 2003 gjennom forskrift av 12. september 2003 om leveringsplikt for fartøy med torsketrållatelse. Dei individuelle vilkåra fastset kva bedrift eller kva geografisk område som er tilgodesett, medan forskrift om leveringsplikt regulerer korleis leveringsplikta skal gjennomførast. Formålet med forskrifta er ”å sikre anlegg som bearbeider fisk stabil råstofftilførsel fra torsketrållåten”, jf. § 1 i forskrifta.

Leveringsvilkår for torsketrållarar blir fastsett når det blir gitt ervervsløyve for eit fartøy eller ved godkjenning av eigarendringar i føretak som eig fiskefartøy.

Det historiske utgangspunktet for leveringsplikta er utviklinga av filet- og fryseindustrien i Nord-Noreg etter krigen. Det var behov for stabile og tilstrekkelege råstoffleveransar for å støtte opp under utbygginga av ein moderne filetindustri i Nord-Noreg, og vidareutvikling av filetindustrien skulle derfor skje i tilknytning til ei utviding av trållåten<sup>1</sup>. Havgåande ferskfisktrållarar vart sett på som den mest høvelege fartøygruppa for å sikre slike stabile og tilstrekkelege råstoffleveransar, og gjennom dispensasjon frå regelen om at berre aktive fiskarar kan eige fiskefartøy fekk industrien derfor høve til å skaffe seg trållarar og eige desse.

I tillegg vart lokale trållreiarlag tildelte torsketrållatelsjonar, dels saman med kommunar og lokale bankar, og styresmaktene gjekk ut frå at denne tilknytninga førte til leveransar av råstoff til vedkomande distrikt. Lokalt eigarskap vart såleis i utgangspunktet sett på som tilstrekkeleg til å sikre at trållfangstane gjekk til dei lokale bedriftene.

Denne gjensidige forpliktinga mellom fangstledd og landindustri fungerte på 1950-, 60- og 70-talet. Etter kvart viste det seg at dette likevel ikkje var tilstrekkeleg. Det vart derfor ved enkeltvedtak knytt leveringsvilkår til dei enkelte torsketrållatelsjonane.

Etter at det ein periode var avgrensa interesse for leveringsplikta på grunn av tilgangen på råstoff frå russiske fartøy på 1990-talet, vart det mot slutten av tiåret igjen sett søkjelys på leveringsplikta fordi det skjedde endringar i leveringsmønsteret til dei

---

<sup>1</sup> Sjø blant anna artikkel av Finstad, Henriksen og Holm i Økonomisk fiskeriforskning nr 1-2012, <http://www.nofima.no/filearchive/hele-heftet-2012-1.pdf>

russiske trålarane. Det resulterte i forskrift om leveringsplikt 12. september 2003 nr 1131.

Forskrifta byggjer på dei individuelle vilkåra, og regulerer mellom anna omfanget av leveringsplikta, jf. § 4, fastsetting av pris, jf. § 5 og leveringsstad og transportkostnader for fangst omfatta av leveringsplikta, jf. § 6.

Fartøy som eigaren er tildelt torskeetrålløyve for og der det er stilt leveringsvilkår i eit vedtak frå styresmaktene, skal tilby fangst til anlegg på den staden som går fram av dei individuelle vilkåra. Ønskjer ikkje anlegget/anlegga å ta imot fangst, skal ein tilby fangsten til anlegg i ein nærare bestemt region. Dette blir omtalt som den sekundære leveringsplikta. Først når ingen i regionen vil kjøpe råstoffet, kan det omsettast fritt. Dette er regulert i § 3 i forskrifta.

Etter ei evaluering i 2005 vart forskrifta endra i 2006 ved at det kom krav om at anlegg som kjøper leveringspliktig fangst skal bearbeide 70 % av torskefangsten, jf. § 3 siste ledd. Denne endringa vart vedteken for å sikre at bedrifter som var tilgodesett med leveringspliktig råstoff og som kjøpte dette, også produserte råstoffet. Det var også nytt at fartøyeigar skal leggje fram ein drifts- og leveringsplan for tilgodesette anlegg, jf. § 3 andre ledd. Pålegg om drifts- og leveringsplan vart vedteke for å sikre betre kontakt mellom fartøyeigar og bedrift for at leveringsplikta skal få den verknaden som er tenkt. Det finst ei meir detaljert utgreiing av ordninga med leveringsplikt i høyringsnotatet frå Fiskeri- og kystdepartementet av 26. juni 2006<sup>2</sup>, og i evalueringsrapporten frå Fiskeriforsking frå 2006<sup>3</sup>.

## **2. Fartøy med torskeetrålkonsesjon**

Talet på fartøy som er omfatta av leveringsplikt for heile eller deler av kvotane sine vil variere på bakgrunn av utskiftingar og bruk av strukturordningar. Per 2. januar 2012 var det 40 attverande torskeetrålkonsesjonar. 23 fartøy hadde leveringsplikt for heile eller deler av sin kvote (bruk av strukturordningar kan innebere at det blir pålagt leveringsplikt på ein strukturkvote, sjølv om det ikkje er leveringsplikt for grunnkvoten til fartøyet).

Leveringsplikta omfattar ein kvote tilsvarande 46,5282 kvotefaktorar, av totalt 87,9265 kvotefaktorar i torskeetrållgruppa sitt fiske etter torsk nord for 62°N dette året. Leveringsplikta omfattar såleis i utgangspunktet noko over halvparten av gruppekvoten til torskeetrålarane i torskefisket. Ettersom leveringsplikta etter forskrifta § 4 berre gjeld 80 % av torskefangsten for den enkelte, omfattar den reelle leveringsplikta rundt 42 % av gruppekvoten av torsk for torskeetrålarane. I tillegg gjeld leveringsplikta 60 % av hysefangstane frå dei leveringspliktige kvotefaktorane.

---

<sup>2</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2006/horing-leveringsplikt-for-fartoy-med-tor.html?id=98338>

<sup>3</sup> <http://www.nofima.no/filearchive/Rapport%2001-2006%20Evaluering%20av%20leveringsplikten.pdf>

Fiskeridirektoratet gjennomfører kontroll med korleis reglane blir etterlevde kvart år. Kontrollen har resultert i at det er gitt åtvaringar og at ervervsløyvet i nokre høve har vorte inndrege for ein kortare periode.

### **3. Struktura i leveringsplikta**

Det er to grupper av torsketrålarar med leveringsplikt. Ei gruppe er eigd av fiskeindustribedriftene sjølv og ei gruppe er eigd av fiskarar. Fiskeindustribedriftene har fått løyve til å eige fiskefartøy etter dispensasjonsregelen i deltakarlova § 6 tredje ledd fordi industribedriftene ikkje fyller kravet i deltakarlova om aktivitet som fiskar.

Det er per i dag to føretak som har fått ervervsløyve for torsketrålarar etter dispensasjonsregelen i deltakarlova § 6 tredje ledd. Dette er Aker Seafoods ASA og Nergård AS.

I motsetnad til tidlegare, har dei fleste torsketrålarar med leveringsplikt som er eigd av fiskeindustrien i dag leveringsplikt til eigaren sitt eige anlegg. Men begge konserna eig også trålarar med leveringsvilkår som tilgodeser andre enn eigne anlegg. Det er ingen av dei fiskareigde fartøya med leveringsplikt som eig anlegga som dei har leveringsplikt til.

Aker Seafoods ASA eig til saman 11 torsketrålarar og blir tildelt kvote etter 29,6074 kvotefaktorar gjennom sine reiarlag Hammerfest Industrifiske AS, Finnmark Havfiske AS og Nordland Havfiske AS. Hammerfest Industrifiske AS har seks kvotefaktorar fordelt på to trålarar, Finnmark Havfiske AS 11,5274 kvotefaktorar på fire fartøy og Nordland Havfiske AS 12,08 kvotefaktorar på fem fartøy. I kvotefaktorane til Finnmark Havfiske AS inngår ein kvotefaktor på 0,7 utan leveringsvilkår og for Nordland Havfiske AS inngår ein kvotefaktor på 0,23 utan leveringsvilkår. Aker Seafoods ASA sine trålarar blir tildelt i underkant av 11 % av den norske torskekvoten og 61,6 % av den delen av torsketrålkvoten som er underlagt leveringsplikt.

Aker Seafoods ASA har anlegg i Stamsund, Melbu, Honningsvåg, Hammerfest, Båtsfjord, Mehann og i Kjøllefjord. Alle anlegga er omfatta av leveringsvilkår.

Aker Seafoods ASA eig anlegga og produksjonsmidlane på desse stadene. Eit anna selskap, Norway Seafoods AS, står for den faktiske drifta av foredlingsverksemda, bortsett frå Storbukt Hvitfiskanlegg i Honningsvåg, og leiger anlegg og produksjonsutstyr frå Aker Seafoods ASA.

Til Aker Seafoods sine løyve til å eige torsketrålarar er det også knytt såkalla industrivilkår. Vilkåra fastset at fartøya skal vere knytt til bestemt industriverksemd og ikkje vil bli tilletne skilt frå denne verksemda, og at industriverksemda visse stadar må haldast oppe på eit visst nivå. Industrivilkåret inneber blant anna at ved ei eventuell

nedbygging, nedlegging eller reduksjon av industriverksemdene desse stadane vil løyva til å eige fiskefartøya kunne bli dregne tilbake. Vilkaoret er stilt, med noko ulik ordlyd, overfor alle dei tre trålarreiarlaga som Aker Seafoods ASA eig; Hammerfest Industrifiske AS, Finnmark Havfiske AS og Nordland Havfiske AS.

Aker Seafoods ASA har ansvaret for at det finst industriverksemd og ber risikoen knytt til tildelte løyve til å eige og drive fiskefartøy dersom industriverksemda som i dag blir drifta av Norway Seafoods AS, opphøyrer.

Nergård AS er tildelt 13,0863 kvotefaktorar fordelt på fem trålarar, av dei er 12,3863 underlagt leveringsvilkår. Den totale kvotefaktoren tildelt Nergård AS utgjer nærare 5 % av den norske torskekvoten. Nergård AS har fire dotterselskap som foredlar fisk, med anlegg i Breivikbotn, Bø, Værøy, Gryllefjord, Senjahopen og Grunnfarnes. Som for Aker Seafoods ASA er det knytt industrivilkår til visse stader til Nergård AS sine ervervsløyve. Det er nedfelt leveringsvilkår til torsketrålkonsesjonane tildelt Nergård Havfiske AS. Leveringsplikta tilgodeser også andre enn eigne anlegg.

Fartøya til Aker Seafoods ASA og Nergård AS er til saman tildelt 42,6934 kvotefaktorar, av dei har 41,0637 leveringsvilkår.

I tillegg er det fem fiskareigde reiarlag med til saman fire fartøy (og eitt inaktivt) som har leveringsvilkår knytt til torsketrålkonsesjonen. For desse konsesjonane er det knytt leveringsvilkår til 5,4645 kvotefaktorar.

#### **4. Leveransar frå fartøy med leveringsvilkår**

I dette kapitlet vil vi gå gjennom i kor stor grad fartøy med leveringsvilkår har levert i det fylket leveringsplikta gjeld.

Dette er ikkje det same som ein gjennomgang av om dei rettslege pliktene som følgjer av dei individuelle vilkåra og forskrifta er oppfylt av kvart enkelt reiarlag. Dette både fordi kravet er at ein fastsett del av fangsten frå fartøyet skal tilbydast det eller dei anlegga som er tilgodesett, og fordi leveringsvilkår i mange høve gjeld eitt anlegg eller anlegg på ein bestemt stad, ikkje anlegg i heile fylket. Det har likevel vore mykje merksemd omkring spørsmålet om kor mykje som blir landa i fylket, særleg i Finnmark. Det kan derfor vere av interesse å sjå nærare på nettopp dette.

Ti fartøy hadde per 31.12.2011 leveringsvilkår berre til Finnmark, seks av desse er trålarar eigd av Aker Seafoods ASA . I tillegg hadde to fartøy leveringsvilkår delt mellom Finnmark og Troms, eitt fartøy hadde leveringsvilkår delt mellom Finnmark og Nordland og eitt fartøy leveringsplikt til Nord-Noreg. At leveringsvilkåret er delt mellom to/tre fylke, betyr at ein må tilby fangsten i minst eitt av fylka. Ingen av desse fartøya er eigd av Aker Seafoods.

Tabell 1 gir oversikt over situasjonen for alle dei tre aktuelle fylka:

Tabell 1. Oversikt over fangst av torsk frå fartøy med leveringsvilkår til Nordland, Troms og Finnmark, kor mykje av fangsten som er tilbodspliktig, kor mykje fangst som faktisk er landa i dei enkelte fylka og kor stor del dette utgjer av det tilbodspliktige kvantumet

Alle	Total fangst	Tilbodspliktig kvantum	Kor mykje som er landa i fylket	Kor stor del av tilbodspliktig kvantum	Kor stor del av total fangst
Fartøy med leveringsplikt berre til Nordland	16 987 268	13 307 080	14 145 712	106,3 %	83,3 %
Fartøy med leveringsplikt berre til Troms	5 474 993	3 669 295	5 294 422	144,3 %	96,7 %
Fartøy med leveringsplikt berre til Finnmark	28 150 777	18 085 042	11 557 512	63,9 %	41,1 %
Fartøy med leveringsplikt til to/tre fylke	13 574 313	9 528 542	11 536 002	121,1 %	85,0 %
Sum	64 187 351	44 589 959	42 533 648	95,4 %	66,3 %

Oversikta viser at fartøy med leveringsvilkår landar meir enn tilbodspliktig fangst i Nordland og Troms. Det gjeld også dei fartøya som har leveringsvilkår til fleire fylke. Ei forklaring på kvifor Finnmark skil seg ut, kan vere at det det siste året ikkje har vore fryseleringskapasitet i Finnmark, slik at fryst råstoff i mindre grad er levert her. Konvensjonelle bedrifter, som det er fleire av i Nordland og Troms enn i Finnmark, brukar dessutan meir fryst råstoff.

I tabell 2, 3 og 4 nedanfor ser vi nærare på situasjonen i kvart enkelt av dei tre fylka som er aktuelle.

**Tabell 2 - Nordland**

<b>Nordland</b>	Total fangst	Tilbodspiktig kvantum	Kor mykje som er landa i fylket	Kor stor del av tilbodspiktig kvantum	Kor stor del av total fangst
Aker Seafoods-fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Nordland	14 584 872	11 385 480	12 730 199	111,8 %	87,3 %
Nergård-fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Nordland	2 172 749	1 297 080	0	0,0 %	0,0 %
Sum industriregde fartøy	16 757 621	12 682 560	12 730 199	100,4 %	76,0 %
Andre fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Nordland	5 779 684	3 218 680	2 745 368	85,3 %	47,5 %
Sum	22 537 305	15 901 240	15 475 567	97,3 %	68,7 %

**Tabell 3 - Troms**

<b>Troms</b>	Total fangst	Tilbodspiktig kvantum	Kor mykje som er landa i fylket	Kor stor del av tilbodspiktig kvantum	Kor stor del av total fangst
Aker Seafoods-fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Troms	0	0			
Nergård-fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Troms	15 672 018	9 642 877	15 121 960	156,8 %	96,5 %
Sum industriregde fartøy	15 672 018	9 642 877	15 121 960	156,8 %	96,5 %
Andre fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Troms	1 203 086	960 800	378 609	39,4 %	31,5 %
Sum	16 875 104	10 603 677	15 500 569	146,2 %	91,9 %

**Tabell 4 - Finnmark**

<b>Finnmark</b>	Total fangst	Tilbodspiktig kvantum	Kor mykje som er landa i fylket	Kor stor del av tilbodspiktig kvantum	Kor stor del av total fangst
Aker Seafoods-fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Finnmark	20 984 955	16 167 766	11 557 512	71,5 %	55,1 %
Nergård-fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Finnmark	8 024 276	1 409 782	0	0,0 %	0,0 %
Sum industrieigde fartøy	29 009 231	17 577 548	11 557 512	65,8 %	39,8 %
Andre fartøy med leveringsplikt heilt eller delvis til Finnmark	10 543 110	3 214 356	0	0,0 %	0,0 %
Sum	39 552 341	20 791 904	11 557 512	55,6 %	29,2 %

(I alle tabellane er total fangst henta frå sluttseteldata, og viser fartøya sin fangst av torsk nord for 62° N i 2011. Tilbodspiktig kvantum er utrekna på grunnlag av kvotar tildelt fartøya sine torsketråløyve og/eller strukturkvotar underlagt leveringsplikt i 2011. Tala for kor mykje som er landa i fylket/fylka, baserer seg på opplysningar om landingsmottak i sluttsetelopplysningane. For fartøy som har leveringsplikt som kan oppfyllast ved at fangst blir tilbydd til eitt eller fleire fylke, er opplysningar om fangst, tilbodspiktig kvantum og landa fangst teke med under kvart av dei aktuelle fylka. Av tabellane går fartøya sin totale fangst fram og kor mykje som er landa i dei ulike fylka. Kvantum landa fisk er ikkje nødvendigvis det same kvantum som tilgodesette bedrifter har kjøpt. Det kvantumet som er landa kan også omfatte fisk som er kjøpt utanom leveringsplikta.)

Som det går fram av tabell 4, syner reviderte tal at fartøy tilhøyrande Aker Seafoods ASA dette året landa 71,5 % av tilbodspiktig torskefangst i Finnmark, medan dei andre fartøya med leveringsvilkår til dette fylket, og det gjeld både fiskareigde og industrieigde, ikkje landar nokon fangst. All leveringspliktig fangst som er landa i Finnmark i 2011, kjem altså frå Aker Seafoods sine trålarar.

Sett under eitt, syner desse oversiktene at tilhøva i Finnmark skil seg frå dei to andre fylka. Tala i seg sjølv gir likevel ikkje grunnlag for ein konklusjon om at reglane for leveringsplikt i seg sjølv verkar annleis i Nordland og Troms, enn i Finnmark. Sidan industristrukturen er ulik i dei tre fylka, kan det også vere ein medverkande faktor.



## 5. Overordna om høyringsforslaga

Filetindustrien har lenge slite med svak lønnsemd. Den svake lønnsemda og ein vanskeleg konkurransesituasjon har bidrege til at talet på filetbedrifter har vorte betydeleg færre dei siste tiåra. Samtidig har også produksjonsvolumet falle. NOFIMA skriv følgjande i Driftsundersøkelsen i fiskeindustrien for driftsåret 2010:

*”Produksjonen av ferske filetprodukter, og spesielt loin har det siste tiåret vært det som har båret lønnsomheten i norske filetbedrifter. I produksjonen fryste filetprodukter har industrien svært sterk konkurranse fra utenlandsk industri med et helt annet kostnadsnivå, ikke minst kinesisk og vietnamesisk industri, som nå forsyner EU med 50 % av all filet av hvitfisk som EU importerer. Filetindustrien har samtidig betydelige utfordringer med å sikre tilstrekkelig råstofftilgang i lange perioder av året. Det innebærer at mange filetbedrifter i perioder må stanse sin produksjon. I en situasjon der andre konkurrenter i dag har produksjon hver dag året rundt, kan dette være en enda større ulempe enn tidligere. Gårsdagens norske filetindustri som hadde produksjon av fryst filet som produktstrategi kunne bruke 6-10 dagers gammelt trålråstoff i sin produksjon. De kunne således anvende hele trålfangsten til sin primære produksjon. For produksjon av ferske filetprodukter er 6-10 dagers trålråstoff mindre egnet og filetindustrien er dermed avhengig av råstofftilførsler fra kystflåten, som gjerne lander fangstene samme døgnet som fisken er fanget. En naturlig konsekvens av dette er separasjonen av strategier vi har sett skje i vertikalt integrerte selskaper som tidligere hadde egne ferskfisktrålere som viktigste råstoffleverandør. Resultatet er at i de integrerte selskapene blir fangst og foredeling separate forretningsområder i stedet for en vertikalt integrert verdikjede.*

*Svak lønnsomhet og en vanskelig konkurransesituasjon har bidradd til at antall filetbedrifter har blitt betydelig færre de siste tiårene. Produksjonsvolumet har også falt. Det betyr at de gjenværende filetindustribedriftene ikke er blitt større selv om de er blitt færre. Økte kvoter på torsk har dermed ikke bidradd til økt produksjon, slik tilfellet har vært i øvrige deler av hvitfiskindustrien de siste årene.”*

Filetindustrien samla sett hadde i 2010 eit negativt resultat. Store underskot i tre av bedriftene bidrog til dette. Resultatet viser at sju av ti filetbedrifter hadde overskot dette året.

Den store utfordringa i fiskeindustrien er altså at ein ikkje klarer å oppnå tilstrekkeleg lønnsemd innan filetproduksjon.

Samtidig er det også retta søkjelys mot permitteringar ved filetanlegg på grunn av manglande råstoff, fordi dette skjer samtidig som fangst frå torsketralarar med leveringsplikt ikkje er levert eller nytta i produksjonen i anlegga som var tilgodesett med leveringsvilkår. Det har resultert i spørsmål om funksjonaliteten til leveringspliktordninga. Problema i fiskeindustrien har likevel mange og samansette årsaker, og som vist over, har desse langt frå berre samanheng med om leveringsplikta fungerer godt eller dårleg.

Fiskeri- og kystdepartementet meiner likevel at det er riktig å sjå nærare på ordninga med leveringsplikt og om det er mogleg å gjere ordninga betre. I samband med dette har departementet vurdert ulike tiltak.

I høyringsnotat om endring i forskrift om leveringsplikt frå 2006 vart det fremma forslag om salsplikt for fartøy tildelt torsketrålkonsesjon med leveringsvilkår. Under høyringa fekk dette forslaget ikkje tilslutning og vart derfor ikkje vedteke. Utviklinga etter 2006 har vist seg å bli så utfordrande at det er grunn til igjen å vurdere endringar.

Det har for det første vore vurdert å oppheve forskrifta av 2003 og dermed gå tilbake til situasjonen som han var då ordninga med leveringsplikt berre var regulert gjennom dei individuelle vilkåra, slik enkelte har teke til orde for i den offentlege debatten omkring denne ordninga.

Dette ville føre med seg at føresegnene om prisfastsetting og kven som skal dekke transportkostnader når fangsten blir lossa ein annan stad enn ved kjøpars anlegg, også ville falle bort. Desse tilhøva skapte tidlegare ein god del problem i praktiseringa av ordninga. Det ville også føre til at den sekundære leveringsplikta til ein region fell bort.

Vidare ville dette heller ikkje sikre at all leveringspliktig fangst faktisk blir kjøpt av tilgodesett anlegg, då eit slik rettsleg krav heller ikkje var ein del av dei tidlegare vilkåra. Det ville også føre med seg ei plikt til å tilby heile fangsten på fartøyet etter leveringsvilkåret, og på ny reise spørsmålet om leveringsplikta også skal omfatte fiskeslag som aktuelle anlegg uansett ikkje driv produksjon av.

Departementet ber om høyringsinstansane sitt syn på spørsmålet om å oppheve forskrifta av 2003 og dermed gå tilbake til situasjonen som han var då ordninga med leveringsplikt berre var regulert gjennom dei individuelle vilkåra.

Ei anna løysing er å halde fast ved hovudtrekka slik dei går fram av forskrifta i dag, i tillegg til å vurdere endringar i tilbodsplikta, bearbeidingsplikta og legge til ei ordning med førehandsvarel om levering saman med nokre andre justeringar. Dette alternativet vert drøfta vidare i punkt 6 i dette høyringsnotatet.

Ei tredje løysing kan vere å innføre ei ordning med kjøpsplikt. Ei kjøpsplikt kan innførast utan å gjere andre endringar i reglane som dei er i dag, eller kombinerast med dei endringane som vert drøfta i punkt 6. Ei slik kjøpsplikt vert drøfta vidare i punkt 7.

I punkt 8 vert det drøfta om det skal opnast for fleksibilitet for bearbeiding mellom anlegg som er eigd av same konsern. I punkt 9 vert det drøfta om salslaga skal få mynde til å fordele fangsten på grunnlag av kva for produkt ulike kjøparar vil produsere, og i punkt 10 om det skal innførast ei ordning for meir gunstig kvoteavrekning ved levering av fersk fisk.

## **6. Oppretthalde forskrift om leveringsplikt med endring i tilbodsplikt, bearbeidingsplikt, leveringsstad og ei ny ordning med førehandsvarsel om levering**

### **6.1. Tilbodsplikt**

Forskrift om leveringsplikt for fartøy med torsketrålkonsesjon stiller i §§ 3 og 4 eit krav om at 80 % av fartøyet sin fangst av torsk og 60 % av fartøyet sin fangst av hyse, for begge fiskeslag nord for 62° N, skal tilbydast tilgodesette bedrifter. I tabellane under kapittel 4 går det fram at alle fartøy som har leveringsvilkår som berre tilgodeser anlegg i Nordland og Troms, landar meir enn det tilbodspliktige kvantum av torsk når ein ser fylket under eitt. I Finnmark blir langt mindre av total fangst landa. Dette heng saman med kva produksjon som er i dei ulike fylka, høve til å nytte både fersk og fryst råstoff, fryselagerkapasitet med meir.

For departementet er det eit mål at foredlingsanlegga skal ha tilgang til så mykje råstoff som mogleg og at det er anlegga som skal bestemme kva dei kan ta imot, når og kor mykje. Tabellane viser også at det ikkje vil vere noko stort problem for fartøya å måtte tilby meir enn det som i dag følgjer av forskrifta, ettersom dei allereie landar meir fisk enn tilbodsplikta i fylket.

På denne bakgrunn kan det vere grunn til at tilbodsplikta for torsk blir auka frå 80 % til 100 %, og frå 60 % til 100 % for hyse.

Vi ber høyringsinstansane om synspunkt på om tilbodsplikta bør endrast, og kva for nivå den i tilfelle bør endrast til. Vi ber også om synspunkt på om den heretter bør vere lik for torsk og hyse.

### **6.2. Bearbeidingsplikt**

Leveringspliktforskrifta fastset i § 3 siste ledd at uansett om fangsten blir kjøpt etter den primære leveringsplikta eller den sekundære leveringsplikta, skal den fiskeindustribedrifta som kjøper slik fangst alltid bearbeide 70 % av torskefangstane som er omfatta av leveringsplikta før vidareasal.

Trålarar er pålagde leveringsvilkår primært for å sikre fiskeindustribedrifter jamn råstofftilgang gjennom året. Det er då logisk at dei foredlingsanlegga som er tilgodesett med råstoff, også bearbeider det for å oppretthalde sysselsetjing på landanlegga. Det kan vere grunn til å minne om at det til sist er det å skape arbeidsplassar og aktivitet som er grunngevinga for at desse selskapa er gitt høve til å eige fiskefartøy og dermed delta i det som i dag er ei lukrativ økonomisk verksemd på havet.

Ei plikt til å bearbeide 70 % av motteken fangst, kan føre til at bedrifta ikkje utnyttar alt råstoffet i produksjon. Fiskeri- og kystdepartementet reiser derfor spørsmål om dette kravet bør skjerpast, sjølv om det kan vere utfordrande når det gjeld hyse. Når

departementet likevel meiner dette kan vere riktig, er det mellom anna fordi hysekvota til neste år vil bli 37 % lågare enn i år og at det vil redusere eventuelle avsetningsvanskar for bearbeidde produkt av hyse.

På denne bakgrunn kan det vere grunn til at bearbeidingsplikta vert auka til 90 %, og at ho også skal gjelde for hyse. Vi ber høyringsinstansane om synspunkt på om bearbeidingsplikta bør endrast, og kva for nivå den i tilfelle bør endrast til. Vi ber også om synspunkt på om den heretter bør gjelde også for hyse, og om den bør vere lik for torsk og hyse.

### **6.3. Leveringsstad for fangst omfatta av leveringsplikta**

Leveringspliktig fangst kan etter reglane i dag lossast ved eller på annan måte transporterast til den fiskeindustribedrifta som har fått tilslag, jf. forskrift om leveringsplikt § 6. Føresegna regulerer også kven som skal betale transporten dersom lossing skjer på ein annan stad enn ved kjøparen sitt anlegg.

Det er tråleigar som etter reglane er gitt retten til å bestemme kvar fangsten skal lossast, uavhengig av kvar den tilgodesette fiskeindustriverksemda måtte liggje. Tilbodspliktig fangst blir enkelte gonger, av ulike grunnar, ikkje landa ved det tilgodesette industrianlegget. Fangsten blir lossa ein stad og transportert derfrå vidare med bil eller fraktefartøy. Dette kan vere tenleg av mange grunnar, mellom anna dersom det er fleire anlegg som kjøper ulike deler av same fangst.

Det gir likevel meir aktivitet ved eit anlegg når ein trålar lossar fangsten ved anlegget, enn når fisken kjem med trailer. Det kan derfor vere eit spørsmål om regelen bør endrast slik at fangsten alltid skal leverast av fartøyet direkte til det anlegget som kjøper, eventuelt berre i dei tilfella det vert innført ei kjøpsplikt, jf. nedanfor i punkt 7.

Er der andre kjøparar til den overskytande delen av fangsten, vil dei i slike tilfelle måtte kjøpe delfangsten frå kai ved dette anlegget og sørgje for og betale transport av fangsten til eige anlegg.

### **6.4. Førehandsinnmelding av leveringspliktig fangst**

God samhandling mellom fartøy og anlegg er ein føresetnad for at leveringspliktig fangst kan kjøpast for produksjon. Etter leveringspliktforskrifta § 3 andre ledd skal fartøyeigar i dag leggje fram ein drifts- og leveringsplan for tilgodesette anlegg ein gong kvart halvår. Dersom det i løpet av perioden skjer uventa ting, skal det takast ny kontakt.

Råstofftilførsel er ein kritisk faktor for filetindustrien og det er derfor viktig at bedriftene veit når fangst kan ventast og når planlagt levering nærmar seg. Førehandsinnmelding av fangst, som kjem i tillegg til drifts- og leveringsplanane, kan vere eit verktøy som kan bidra til betre samhandling.

Fiskeri- og kystdepartementet er merksam på at Norges Råfisklag har interne rutinar for melding av fangst frå torsketrålarar. Rutinane er ulike for fersk og fryst fangst.

Når det gjeld fryst fangst skal eit fartøy seinast 24 timar før lossing melde fangst og lossing inn til Norges Råfisklag og oppgi lossestad og lossedato og klokkeslett, jf. Norges Råfisklags rundskriv nr 1/2012.

Etter gjeldande praksis skal landingssetel overførast (frå fryselager) til Norges Råfisklag, og andre salslag, når fangsten er lossa. Undervegs har salslaget kontakt med reiarlaget om dette ønskjer at leveringspliktig fangst skal omsetjast no. Norges Råfisklag klargjer auksjonen og sender utbodet dagen før tilbodet må akseptrast til aktuelle kjøparar ut frå informasjonen frå reiarlaget. Utbodet blir sendt samtidig til andre kjøparar i heile regionen sjølv om desse ikkje kan by før den primære tilbodsplikta er gjennomført. På dette tidspunkt får altså tilgodesette anlegg informasjon om fangsten. Den primære tilbodsplikta blir gjennomført med svarfrist mellom 12 og 24 timar.

Departementet vil foreslå at dette no blir regulert i forskrifta, med følgjande krav:

- Fartøy med leveringsplikt skal melde landing av fangst til salslaget minst 48 timar før forventta landing.
- Salslaget tilbyr fangsten til primært tilgodesett anlegg, med svarfrist minst 24 timar før forventta landing.
- Fangst som ikkje blir kjøpt av primært tilgodesett anlegg, blir deretter tilbode til sekundært tilgodesette anlegg.

Fartøyet vil som regel ikkje vere ferdig med fisket 48 timar før landing, slik at kvantum mv. vanskeleg kan vere eksakt kjent på dette tidspunktet. Det vil derfor måtte kunne takast atterhald frå fartøyeigaren om at det kan bli meir eller mindre både torsk og hyse til slutt i den fangsten ein kjem til land med, og at størrelsessamansetjinga kan bli endra. Særleg dersom tilbodsplikta blir endra til 100 %, er dette likevel mindre viktig.

Denne framgangsmåten vil også sikre at fartøyet utan unødig opphald kan gå direkte til anlegget og losse fangsten der. Dei som måtte kjøpe deler av fangsten under den subsidiære tilbodsplikta får likeeins tid til å førebu transport av fangsten frå kaia til den primære kjøparen.

For fersk fisk nyttar ein i dag ei rutine som inneber at fisken blir tilbydd før fisket startar, ved at reiarlaget sender ei tilbodsliste til Norges Råfisklag over kva ein ventar vil bli tilbydd etter leveringsplikta for fartøyet og når fangsten skal leverast. Råfisklaget lagar eit utbod etter tilbodslista frå reiarlaget. Det vil alltid måtte vere noko usikkert korleis fangsten til fartøyet til slutt vil sjå ut og når landing vil skje, fordi det vil avhenge av fangstforholda. Utbodet blir likevel sendt til tilgodesette bedrifter, og til dei andre kjøparane i regionen med påskrift om at dersom ikkje dei primært tilgodesette anlegga kjøper fangsten, kan andre produsentar i regionen by på han. Desse rutinane skal sikre

at fangstar av fersk fisk er kjøpt i det trålarer kjem til kai, slik at lossing kan skje umiddelbart og fisken ikkje blir forringa.

Aktuelle kjøparar får i slike høve informasjon frå ein til seks dagar før fangsten blir levert. Denne rutinen vil ein kunne halde fram med, bortsett frå at meldinga til salslaget vil måtte sendast minst 48 timar før venta landing av fangst.

Fiskeri- og kystdepartementet har også vurdert om det bør bli endringar i kor ofte det skal leggjast fram drifts- og leveringsplanar for tilgodesette bedrifter. Departementet har kome til at eit slikt forslag vil ha marginal verdi. Når det er samanfallande eigarskap mellom bedrift og fartøy, legg departementet til grunn at bedrifter som har behov for nærare opplysningar, tek kontakt med reiarlaget og får den informasjonen dei ber om. Det er neppe fleire drifts- og leveringsplanar som vil vere avgjerande for om bedrifta kan ta imot fangst når det er utbod.

## **7. Kjøpsplikt for tilgodesett anlegg ved samanfallande eigarskap til fartøy og anlegg**

### **7.1. Grunnlaget for kjøpsplikt**

Fiskeri- og kystdepartementet er merksam på at verken det å gå tilbake til den gamle ordninga der tilhøva rundt leveringsplikt berre var regulert i det individuelle vilkåret eller det å gjere slike endringar som drøfta i punkt 6, i seg sjølv vil tvinge foredlingsanlegga til å ta mot og bearbeide meir fisk.

Derfor vil departementet også drøfte ei innføring av kjøpsplikt som eit tredje alternativ.

I høyringsnotat av 23. juni 2006 vart det foreslått å innføre ei salsplikt for fartøy når fartøyet og industriverksemda hadde felles eigarskap.

Bakgrunnen for vilkåret om felles eigarskap heng saman med at fiskeindustribedrifter er gitt løyve til å eige fiskefartøy på tvers av hovudregelen i lov av 26. mars 1999 nr 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven). Hovudregelen i § 6 første ledd i lova er at slikt løyve berre kan giast til aktive fiskarar, medan løyvet i desse høva er gitt etter ei dispensasjonsføresegn i § 6 tredje ledd. Vilkåret for å gi slik dispensasjon er at "næringsmessige og regionale hensyn" tilseier at dette blir gjort. Dersom den fangstverksemda som blir driven i kraft av dispensasjonen ikkje inneber at ein står opp under dei aktuelle næringsmessige og regionale omsyna, fell sjølve grunnlaget for dispensasjonen i realiteten bort. Det er med andre ord det å skaffe råstoff til eigen bedrift og dei positive verknadene ein kan oppnå gjennom slike leveransar, som er sjølve grunnlaget for at vedkomande er gitt løyve til sjølv å eige og drive fiskefartøyet, i staden for å måtte kjøpe råstoff frå fiskefartøy eigd av aktive fiskarar.

Det er med andre ord den samanfallande eigarskapen til fartøy og filetanlegg som er grunnlaget for at Aker Seafoods ASA og Nergård AS har fått ervervsløyve for trålarar.

Grunnen til forslaget i 2006 var den gong som no, å skape ei ordning som kan bidra til at meir råstoff blir levert til og faktisk produsert ved tilgodesette bedrifter. Derfor tek departementet opp igjen forslaget, men i dette høyringsnotatet i form av ei kjøpsplikt.

Ei salsplikt er ei plikt som er pålagt fartøyeigaren. Ei kjøpsplikt fell på det tilgodesette anlegget. Realiteten i forslaget er likevel den same, nemleg at leveringspliktig råstoff skal overførast frå fartøyet til den tilgodesette bedrifta. Ein føresetnad for å gjennomføre ei kjøpsplikt er at det er samanfallande eigarskap i anlegg og fartøy. Men ein må vere merksam på at det kan vere ein annan enn eigaren av fartøyet og industrianlegget som driftar industriverksemda, og at det såleis ikkje treng å vere samanfallande eigarskap mellom seljar og kjøpar av fangst.

Dette gjeld Aker Seafoods ASA som ikkje lenger driv fiskeforedlingsverksemda ved anlegga det er knytt industrivilkår til. Dei blir drivne av Norway Seafoods AS som leiger anlegga og produksjonsutstyret av Aker Seafoods ASA. Det er likevel Aker Seafoods ASA som har ansvaret for at det finst industriverksemd, og selskapet ber risikoen når det gjeld tildelte løyve til å eige og drive fiskefartøy dersom Norway Seafoods AS reduserer eller legg ned si drift ved anlegga.

Det er altså framleis eit samanfallande eigarskap mellom fartøy og anlegg i Aker Seafoods ASA. Og dette eigarskapet, og industrivilkåra pålagt Aker Seafoods ASA, inneber at kjøpsplikta for Aker Seafoods ASA i dette tilfellet må gjennomførast av (driftsansvarleg ved anlegga) Norway Seafoods AS. Det er like fullt Aker Seafoods ASA som hefter for at kjøpsplikta blir oppfylt.

Ei kjøpsplikt vil vere med på å sikre at grunnlaget for dispensasjon frå aktivitetskravet i deltakarlova framleis står ved lag, også i eit slikt høve.

Der det er same eigar både til fartøyet og landbedrifta, vil kjøpsplikta etter forslaget gjelde uansett om eigarskapet til fartøyet ligg i det føretaket som også driv industriverksemda eller om dette er organisert som skilde føretak med same bakanforliggande eigar (person eller føretak).

Når det ikkje er samanfallande eigarskap til fartøy og anlegg, er det mindre naturleg at bedrifter som er tilgodesette med leveringspliktig råstoff skal ha kjøpsplikt. Den grunnleggjande plikta til eigarane av fartøy og anlegg til å sørgje for råstoff og til å kjøpe og bearbeide råstoffet som trålararane leverer, er ikkje til stades på same måte. I praksis gjeld det kjøp frå fiskareigde fartøy, og det gjeld også kjøp frå industrieigde fartøy som heilt eller delvis har leveringsplikt til andre bedrifter eller til stader der fartøyeigar sjølv ikkje har bedrifter.

Trålarar eigde av Aker Seafoods ASA har leveringsvilkår som tilgodeser eit geografisk område, til dømes Mehamn og Båtsfjord der både Aker Seafoods og andre eig anlegg. Etter gjeldande retningslinjer kan Aker Seafoods i dette tilfellet tilby fangsten til eige anlegg eller til alle anlegga på staden. Blir det innføra ein ny kjøpsplikt, og eige anlegg får tilbod om fangsten, trer kjøpsplikta i kraft. Får alle anlegga i Mehamn tilbod om fangsten, og andre anlegg ønskjer å kjøpe fangsten, reiser spørsmålet seg om Aker Seafoods sitt eige anlegg, på grunn av kjøpsplikt, må kjøpe fangsten. Og må eventuelt Aker Seafoods sitt eige anlegg kjøpe sjølv om konkurrentane vil by ein høgre pris?

Departementet meiner at løysinga her må vere å sjå på grunnlaget for at Aker Seafoods er tildelt torsketrålkonsesjonar, nemleg for å sikre råstoff til dei anlegga konsernet eig. Såleis vil kjøpsplikta for eige anlegg slå igjennom i dette tilfellet og andre anlegg får ikkje høve til å by på anna enn det som fell utanfor kjøpsplikta, dersom ikkje eige anlegg kjøper den delen av fangsten også.

## **7.2. Omfanget av kjøpsplikt**

Ei plikt for tilgodesette anlegg til å kjøpe fangst som blir tilbydd, vil bidra til å oppfylle målet med ordninga med leveringsvilkår. Dette framlegget er derfor eit klart alternativ til dei andre alternativa som er drøfta tidlegare i dette notatet.

Leveringsplikta omfattar i dag eit krav om å tilby 80 % av fartøyet sin fangst av torsk og 60 % av fartøyet sin fangst av hyse, for begge fiskeslag nord for 62°N, og det er bearbeidingsplikt for 70 % av den torsken som faktisk vert kjøpt under leveringsplikt, både primær og sekundær leveringsplikt.

Ein kunne tenke seg å innføre ei kjøpsplikt som tilsvarar tilbodsplikta når det er samanfallande eigarskap til fartøy og landanlegg. Det ville bety at ein fekk kjøpsplikt for 80 % av torsken og 60 % av hysa. Av dette ville følgje ei plikt til å bearbeide 56 % av fartøyet sin fangst av torsk, men ikkje bearbeidingsplikt for hyse.

Ein kunne også tenke seg at det vart innført kjøpsplikt berre for en mindre del av det tilbodspliktige kvantumet, til dømes 70 %. Ei kjøpsplikt på 70 %, ville når ein ser det i samanheng med dagens tilbodsplikt og bearbeidingsplikt for torsk, innebære at ein får bearbeidingsplikt for 39,2 % av torskefangsten (80 % x 70 % x 70 %). Dersom ein tilsvarande innfører bearbeidingsplikt for hyse, kan det gjerast slike reknestykke også for hysfangsten.

Eit pålegg om å kjøpe råstoff som ikkje kan nyttast i produksjonen bidreg ikkje til å fremme næringsmessige og regionale omsyn. Det er heller ikkje sikkert at fangsten kan seljast med fortjeneste. Og er det ikkje mogleg å selje fangsten, må bedrifta gi fangsten frå seg.

Det er derfor viktig at industrien har ein viss fridom til å disponere råstoffet på ein måte som sikrar lønnsmda og arbeidsplassane. Det kan derfor vere eit alternativ å foreslå ei kjøpsplikt på 70 % av den fangsten av torsk som blir tilbydd den tilgodesette bedrifta.

Filetproduksjon av hyse kan som følgje av konsistensen til fisken til tider vere meir utfordrande enn filetproduksjon av torsk. Fisken er også langt mindre eigna til



produksjon av tørrfisk og saltfisk enn torsk. Dette fører til at ein stor del av hysa blir eksportert ubearbeidd, i 2011 ca. 80 %.

Som følgje av at hysa er lite eigna til konvensjonell bruk, blant anna på grunn av låg utbytteprosent, har konvensjonelle bedrifter til tider store utfordringar med omsyn til å finne lønnsam bruk av hysefangstane. Mange konvensjonelle bedrifter som tek i mot fangst frå kystflåten leverer eller vidaresele hysefangstane til filetindustrien. Dersom filetindustrien blir pålagt kjøpsplikt for trålfanga hyse, vil dette kunne avgrense dei konvensjonelle bedriftene sin sjanse til å få selt hysefangstane til filetindustrien. Det kan føre til at fleire konvensjonelle bedrifter ikkje vil kunne ta imot hyse frå kystflåten.

Departementet meiner ut frå dette at det kan vere eit alternativ at kjøpsplikt for hyse også bør avgrensast til 70 % av leveringspliktig fangst frå trålarar med same eigar som landanlegget. Det opnar for kjøp av hyse frå andre konvensjonelle bedrifter og frå kystflåten.

Ein kan likevel også sjå framlegget om kjøpsplikt og diskusjonen om kor stor denne plikta skal vere, i samanheng med dei ulike framlegga i punkt 6 om endring av omfanget av tilbodsplikt og bearbeidingsplikt. Det gir fleire faktorar å sjå på, når ein ser omfanget av tilbodsplikt, kjøpsplikt og bearbeidingsplikt i samanheng. Dersom ein til dømes ser ei kjøpsplikt på 70 % i samanheng med ei auka tilbodsplikt på 100 % og bearbeidingsplikt på 90 % av det som vert kjøpt, vil det gje bearbeidingsplikt på 63 % av totalfangsten ( $100 \% \times 70 \% \times 90 \%$ ), mot 39,2 % i dømet på sida framom.

Vi ber høyringsinstansane om synspunkt på om det bør innførast ei slik kjøpsplikt, og kva for nivå den i tilfelle bør vere på. Vi ber også om synspunkt på om den bør vere lik for torsk og hyse.

## **8. Fleksibilitet i produksjonen mellom anlegg med same eigar**

Dei forslaga som ligg i punkt 6 og 7 siktar i stor grad mot at den fangsten som er underlagt leveringsplikt og med eit serskilt anlegg som er tilgodesett, skal kjøpast og bearbeidast på dette anlegget.

Avhengig av kva for omfang ein vel på tilbodsplikt, eventuell kjøpsplikt og bearbeidingsplikt, vil dette føre til at ein i fleire situasjonar vert sitjande med plikt til å bearbeide fangst på eit anlegg der dette vil vere mindre hensiktsmessig. Vi tenkjer her på spørsmål som størrelsessamansetjing av fangsten, kvalitet, tid på året, tilgang på råstoff til dømes frå kystflåten mv.

Det bør derfor kunne opnast for at det med godkjenning frå styresmaktene vert gjennomført ei viss utveksling av råstoff mellom anlegg innanfor same fylket som har same eigar. Ei slik opning vil gi rom både for at ein får utnytta meir av råstoffet, og for spesialisering av ulike anlegg til ulike typar produksjon.

Føresetnaden for eit slikt samtykke må vere at eigaren på kvart tilgodesett anlegg, kan syne at ein opprettheld minimum eit slikt omfang på aktiviteten som den fangsten anlegget er tilgodesett med gjennom leveringsvilkår, ville gitt grunnlag for.

Det må leggjast til at dette vil by på nokre utfordringar når det gjeld kontroll.

Vi ber høyringsinstansane om synspunkt på om det bør opnast for ein slik fleksibilitet.

## **9. Fordeling av fangst på grunnlag av produkt**

Hovudregelen etter deltakarlova er at berre aktive fiskarar kan eige fiskefartøy. Lova gir likevel heimel for å gjere unntak ”i særleg tilfelle, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det”. Det er omsynet til sysselsetjing og aktivitet på landanlegget som er grunnlaget for at eigarane av slik fiskeforedlingsverksemd gjennom fleire ti-år er gitt høve til å eige egne trålfartøy. Det same gjeld, med visse nyansar, for dei trålfartøy med leveringsplikt som er eigd av fiskarar. Også for desse har det vore særlege ”næringsmessige og regionale hensyn” som har lege til grunn for ei opphavleg konsesjonstildeling.

Det kan derfor argumenterast for at leveringspliktig fangst bør gå til den mest arbeidsintensive produksjonen, så langt det er mogleg ut frå kva for anlegg som er tilgodesett i leveringsvilkåret i det enkelte høvet. Når det er fleire foredlingsanlegg i det geografiske området der ein trålar skal tilby fangsten og fleire byr på same fangst, bør salslaget kunne fordele fangsten først til filetproduksjon, deretter til produksjon av konvensjonelle produkt og til sist anna bearbeiding som oppfyller bearbeidingsplikta.

Departementet ber derfor om synspunkt frå høyringsinstansane på å innføre ei ordning for fordeling av leveringspliktig fangst som inneber at dersom det er fleire interesserte kjøparar til ein fangst, skal salslaget kunne prioritere på grunnlag av kva for produkt kjøparen vil nytte råvara til slik at den mest arbeidsintensive produksjonen først blir tilgodesett.

Gjeldande lov gir ikkje heimel for ei slik ordning. Departementet vil derfor sjå nærare på i kva for lov og på kva måte dette kan få heimel.

## **10. Innføring av ny avrekningsfaktor for landing av ferskt råstoff**

Det er eit stort fortrinn for norsk filetindustri at ein har tilgang til ferskt råstoff av høg kvalitet. For filetindustrien vil det derfor vere uheldig dersom stadig større delar av fangstane blir fryst om bord i fiskefartøya.

Ei løysing kunne vere å stille krav om at industrieigde fartøy må levere fangsten i ein tilstand som tilgodesett anlegg alltid kan nyttiggjere seg, altså fersk eller fryst etter landanlegget sitt val.

Ei anna løysing kunne vere å stimulere til landing av meir ferskt råstoff gjennom positive verkemiddel, slik bifangst- og kvotebonusordningane i reguleringsopplegget elles har som mål.

Departementet ønskjer derfor å få høyringsinstansane sitt syn på ei ordning som inneber at trålarar som landar leveringspliktig fangst fersk, skal få ein lågare avregningsfaktor i høve til kvote, slik det har vore gjort for å stimulere til fangst for levandelagring. Vi ber særskilt om synspunkt på kor stort bonuselementet bør vere for at ein skal få effekt av ei slik ordning. Departementet ser for seg at lågare avregningsfaktor kan vere aktuelt både for torsk og hyse.

Dersom ei slik ordning vert innført, vil det vere gjennom reglar i den årlege reguleringsforskrifta for fiske etter torsk, hyse og sei, innanfor gruppekvoten for torsketrålarar.

## **11. Oppsummering, administrative og økonomiske konsekvensar**

Departementet har i dette høyringsnotatet gjort framlegg om alternative endringar i reglane for leveringsplikt, jf. forskrift av 12. september 2003 nr 1131 om leveringsplikt for fartøy med torsketråltillatelse, og drøfta nokre endringar som inneber nye reglar i forskrifta.

Ein mogleg modell som tek opp i seg dei maksimale endringane som her har vore drøfta, vil gje ei slik samla endring:

- Tilbodsplikta etter § 4 blir auka frå 80 % av torsk og 60 % av hyse, til 100 % av fartøyet sin fangst av torsk og hyse, for begge fiskeslag nord for 62° N.
- Det blir innført kjøpsplikt for 70 % av tilbodspiktig torsk og hyse, når det er samanfallande eigarskap til fartøy med leveringsplikt og tilgodesett landanlegg. Ei slik kjøpsplikt vil vere eit nytt element i ordninga med leveringsplikt.
- Bearbeidingsplikta etter § 3 siste ledd blir auka frå 70 % til 90 % av torsken som blir kjøpt av primært eller sekundært tilgodesett anlegg, og utvida til også å omfatte hyse med same prosentsats.
- Reglane i forskrifta § 6 om leveringsstad for fangst omfatta av leveringsplikt blir endra slik at når tilgodesett anlegg har kjøpsplikt, skal fangsten lossast frå leveringspliktig fartøy direkte til anlegget.

- Det blir innført ein ny regel om at fartøy med leveringsplikt skal melde fangsten til salslaget minst 48 timar før landing, og primært tilgodesett anlegg får ein svarfrist 24 timar før forventa landing.
- Det blir opna for at det med godkjenning frå styresmaktene kan skje ei viss utveksling av råstoff mellom anlegg innanfor same fylket som har same eigar. Føresetnaden for eit slikt samtykke må vere at eigaren på kvart tilgodesett anlegg, kan syne at ein opprettheld minimum eit slikt omfang på aktiviteten som den fangsten anlegget er tilgodesett med gjennom leveringsvilkår, ville gitt grunnlag for.
- Det blir innført ein ny regel om at når det er fleire interesserte kjøparar til ein fangst, skal salslaget kunne prioritere på grunnlag av kva for produkt kjøparen vil nytte råvara til slik at den mest arbeidsintensive produksjonen først blir tilgodesett.
- Det blir innført ein ny regel i reguleringsforskrifta for fiske etter torsk, hyse og sei om at trålarar som landar leveringspliktig fangst fersk, skal få ein lågare avrekningsfaktor i høve til kvote for å stimulere til slik levering.

Departementet har under dei ulike tema framom bedt om synspunkt på kvart enkelt tiltak. Vi vil og be om synspunkt på ei slik samla endring.

Desse forslaga inneber ei skjerping av vilkåra for dei fiskeindustriverksemdene som er tilgodesett med leveringspliktig råstoff og som eig trålarar med leveringsvilkår. Fiskeri- og kystdepartementet vil med forslaga sikre at trålarar med leveringsplikt landar råstoffet til anlegga når det er samanfallande eigarskap, og at desse bedriftene faktisk vidareforedlar fisken.

Ei bearbeidingsplikt for hyse kan tidvis gje dårleg lønnsemd. Alt i alt vil ei kjøps- og produksjonsplikt for dette fiskeslaget kunne bidra til å oppretthalde produksjonen og på den måten sikre at foredlingsanlegga ikkje permitterer dei tilsette i periodar der det kan vere vanskeleg å få tilstrekkeleg tilførsel av anna fisk.

Meldeplikt om komande landing av fangst til tilgodesette anlegg, vil ikkje ha nemnande konsekvensar for fartøya då slik melding allereie blir send til Norges Råfisklag i dag. Salslaga si plikt til å gi utbod med frist for aksept 24 timar før fangsten blir landa frå fartøya, vil bidra til at tilgodesette bedrifter, også dei etter den subsidiære tilbodsrunderen, vil få god tid til å vurdere kjøp. Dessutan vil det gi fartøyeigar ein fordel ved at båten kan gå direkte til den som har fått tilslaget på fangsten.

Fiskeridirektoratet skal kontrollere årleg korleis leveringsplikta blir gjennomført. Ei innføring av kjøpsplikt inneber at Fiskeridirektoratet også skal kontrollere at denne plikta er oppfylt. Det vil påføre Fiskeridirektoratet nokre auka administrative og økonomiske konsekvensar. Det vil også måtte settast av meir ressursar for å kontrollere om bearbeidingsplikta er oppfylt, og fleksibilitet i produksjonen mellom

anlegg som har same eigar vil også gjere kontrollen meir komplisert. Det vil også bidra til å auke dei administrative og økonomiske konsekvensane for direktoratet.