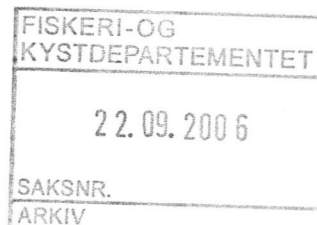




Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep.
0032 OSLO



Deres ref.
200600063/VL

Deres brev
23.06.2006

Vår ref.
2006/00421/RF/FNH
20060086-1/OB/Spbf

Dato
22.09.2006

Høringsuttalelse - Leveringsvilkår for fartøy med torsketråttillatelse

Det vises til departementets brev 23.06.06 vedlagt høringsnotat med forslag til endring i ordningen med leveringsvilkår. Sparebankforeningen og Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH) avgir med dette felles høringsuttalelse.

Overordnet vurdering

Fiskerinæringen opererer i et globalt marked der det stilles økte krav til kvalitet, pris, mengde og leveringsdyktighet. Næringens rammevilkår må derfor være konkurransedyktige, forutsigbare og legge til rette for stabil og god lønnsomhet. Dette er ikke minst viktig for de banker som har valgt å satse på fiskerinæringen.

Leveringsvilkårene ble senest endret i 2003. Endringsforslagene bidro den gang til økt fleksibilitet i ordningen, samtidig som forslagene etter vår vurdering opprettholdt målsetningene med ordningen. Tiltakene som foreslås i denne høringen er etter bankenes vurdering samlet sett med på å redusere lønnsomheten i næringen. Leveringsvilkår setter begrensninger på fartøyenes mulighet til å få en best mulig pris på fangsten. I høringen foreslås det også tiltak som begrenser landindustriens muligheter til optimal drift og lønnsomhet. Tilgodesette anlegg gis en kostnadmessig fordel vis a vis konkurrenter i inn- og utland. Ordningen er følgelig også diskriminerende og konkurransehemmende. Ordningen bidrar også til å opprettholde en urasjonell kapasitet og lokalisering av fiskeindustribedriftene.

For banker som kredittgivere både for fartøysiden og landbasert industri, er det viktig med gode og stabile rammebetingelser for fiskerinæringen. Stadige endringer i ordninger som i utgangspunktet bidrar til lavere lønnsomhet for en aktør bidrar ikke til slik stabilitet. Tvert imot, det skaper økt usikkerhet. Økt usikkerhet og hyppige endringer i rammevilkårene vil nødvendigvis få innvirkning på de kredittvurderinger som løpende må foretas i forbindelse med låneengasjementene på dette området, fordi risikoen øker. Særlig alvorlig ser vi på at departementet varsler en mer aktiv bruk av muligheten for å kalle tilbake tillatelser dersom det skjer brudd på bestemmelsene om leveringsplikt/bearbeidingsplikt, jf. senere omtale under.



Endringene som foreslås i høringen er selvsagt ikke bare til ulempe for bankene, men i høy grad også for fiskebåtrederne og deres interesser som låntakere. Etter vårt syn er slike endringer og tiltak ikke bare en trussel mot framtidig konkurranseevne og lønnsomhet i næringen, men også på sikt en trussel mot distriktene og bosetting. Uten en effektiv fiskerinæring som sikrer nødvendig avkastning og lønnsevne, vil fiskeriarbeidsplasser falle bort. Det vil være svært uheldig for hele kyst-Norge og også for de finansinstitusjoner som har valgt å satse på denne næringen.

Endringsforslagene som fremmes av departementet tar utgangspunkt i en evalueringsrapport som Fiskeriforskning har gjort av ordningen (Rapport 1/2006). Rapporten viser at ordningen med leveringsplikt ikke fungerer etter hensikten. Hovedmålet med ordningen – å sikre trygge arbeidsplasser i fiskeindustrien langs kysten av Nord-Norge – har i liten grad lyktes. Rapporten peker også på en rekke effektivitetstap av ordningen med leveringsvilkår både for landsiden og fartøysiden.

Sparebankforeningen og FNH tar til etterretning at departementet, til tross for disse konklusjonene, ønsker å videreføre ordningen med leveringsvilkår. Under vil vi gi våre kommentarer til enkelte av forslagene.

Innskjerping av leveringsplikten – fra tilbudsplikt til salgsplikt i visse tilfeller

Departementet foreslår at leveringsplikten endres fra en *tilbudsplikt* til en *salgsplikt* i de tilfeller det er samme eier av fartøy og tilgodesett anlegg på land.

En endring fra tilbudsplikt til salgsplikt begrenser fartøyets mulighet til å tilby fangsten til andre tilgodesette anlegg slik 2003-forskriften muliggjør. Selv om det er samme eier av fartøy og landbasert industri kan det være forhold på landsiden som gjør at de ikke vil kjøpe eller by på fangst fra "eget" fartøy. Hvis det landbaserte anlegget ikke kan nytte seg fangsten på regningsvarende måte, og når det heller ikke kan videreselge fangsten slik det foreslås annet sted i høringen, vil en salgsplikt være suboptimalt både for fartøy og tilgodesett anlegg.

Vi mener således at dagens ordning med tilbudsplikt bør opprettholdes også i de tilfeller der det er samme eier av fartøy og tilgodesett anlegg.

Bearbeidingsplikt for råstoff

Hovedregelen i forskriften fra 2003 er at tilgodesett anlegg ikke har bearbeidingsplikt for råstoffet. Departementet foreslår nå at anlegg som kjøper fisk underlagt leveringsplikt faktisk bearbeider råstoffet som blir levert på grunnlag av leveringsplikten.

Tilgodesett anlegget bør etter vårt syn stå fritt til å nytte råstoffet man har kjøpt på mest mulig regningsvarende måte. Det vil for den landbaserte industrien kunne være lønnsomt å videreselge råstoff uten bearbeiding. Dette vil kunne bidra til å styrke bedriftens finansielle posisjon. Det kan også være andre legitime grunner til at tilgodesett anlegg videreselger råstoffet uten at det bearbeides. Dette kan for eksempel være mangel på arbeidskraft, høyt sykefravær, ferieavvikling mv.



I mange tilfeller har leveringspliktig fartøy og tilgodesett anlegg samme eier. Leveringsplikten innebærer isolert sett en uoptimal tilpasning for fartøyet. Dersom det landbaserte anlegget heller ikke kan tilpasse seg optimalt blir eieren presset på lønnsomhet i begge ledd. Med en bearbeidingsplikt må tilgodesett anlegg kunne dokumentere at deres bearbeiding av råstoff står i forhold til de fangstene som er levert fra trålere med leveringsplikt. Dette vil gi økt ressursinnsats og økte produksjonskostnader. Ved at departementet foreslår å fjerne kode 3 frysing som et kriterium for at bearbeidingsplikten er oppfylt, begrenses mulighetene ytterligere for den tilgodesett bedriften til å velge den tilpassningen som gir best resultater.

Vi mener således det ikke bør pålegges noen absolutt plikt for mottakeren til bearbeiding. Tilgodesett anlegg bør i det minste kunne fryse fangsten hvis det er mest regningssvarene for lønnsomheten og styring av driften ellers.

Leveringspliktens omfang

Eierskapsutvalget (NOU 2002:13) foretok en vurdering av hvor stor del av fangsten som burde være omfattet av leveringsplikten. Utvalget pekte på en del problemer knyttet til at *hele* fangsten var omfattet. På denne bakgrunn foreslo utvalget at 80 % av torskefangsten og 60 % av hysefangsten nord for 62°N, skulle være omfattet av fartøyets leveringsvilkår. Utvalgets anbefaling ble fulgt opp av departementet i forskriften fra 2003.

Departementet foreslår nå å fjerne denne fleksibiliteten for fartøysiden ved at en går tilbake til at 100 % av fangsten av begge fiskesorter skal omfattes av leveringsplikten.

Vi kan ikke støtte en slik innskrenkning i fartøyenes fleksibilitet for avsetning av råstoff, som i ytterligere grad vil presse lønnsomheten til fartøyleddet. Fartøyene er svært kapitalintensive og markedssituasjonen svinger betydelig noe som ikke bare er en utfordring for redere og fiskere, men også for bankene som skal finansiere flåten. For bankene vil ytterligere press på marginene få betydning for flåten gjennom at risikopremien på finansiering nødvendigvis øker.

Vi mener således at hensynet til en balansering av fartøyeiernes og landindustriens interesser i det minste bør tilsi at dagens grenser opprettholdes slik Eierskapsutvalget foreslo.

Rydding i leveringsvilkårene

Vi ser at det kan være fornuftig å rydde opp i og forenkle ordningen ved å gå inn i de ulike individuelle ordningene med tanke på harmonisering etc. Departementet anser at endringer kan gjennomføres i form av enkeltvedtak. Departementet anser at dette er greit når endringen ikke medfører skade for den som vedtaket retter seg mot. Dette bør etter vårt syn presiseres i de retningslinjene som legges til grunn for endring av de individuelle leveringsvilkårene, jf. punktliste i høringsnotatet side 23-24.

Gjennomføring av leveringsplikten

Departementet viser i høringsnotatet til at problemene med leveringsplikten er tydeligst i de tilfeller der fiskereide fartøy og de industrieide fartøy har leveringsplikt til andre enn eierens egen bedrift. Fiskeriforsknings evalueringsrapport viser blant annet at det er i disse tilfellene at tilgodesett industri opplever størst problemer med å tilpasse produksjonsanleggenes behov



til fartøyenes landingsmønster. Departementet foreslår å bøte på dette ved å kreve at alle fartøyeiere med leveringsplikt skal sette opp en plan for drift og levering for et halvt år av gangen. I 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.

Vi vil vise til at slike planer et halvt år frem i tid vil være lite hensiktsmessige sett fra fartøyeiers ståsted, samtidig som vi stiller spørsmål ved nyttegraden for landsiden. Slike planer vil være ressurskrevende og kostnaddrivende å utarbeide, særlig hvis det oppstår konflikt mellom partene om planens innhold. Selv om slike planer utarbeides vil det være en rekke forhold som kan medføre at planen ikke lar seg gjennomføre. Det kan være sviktende ressursgrunnlag, værforhold, mannskapsforhold, tekniske forhold med mer. Det kan være forhold både på fartøysiden og landsiden som gjør at planen ikke kan følges.

Vi stiller også spørsmålsteget ved hvordan slike planer skal følges opp og eventuelt sanksjoneres. Forslaget er derfor etter vårt syn et bidrag til ytterligere byråkratisering og ikke en forenkling av regelverk som er målsetningen for myndighetene innenfor alle andre næringsområder.

Tilbakekall av tillatelser i enkelte situasjoner

Departementet varsler i høringsnotatet en mer aktiv bruk av muligheten for å kalle tilbake tillatelser dersom det skjer brudd på bestemmelsene om leveringsplikt/bearbeidingsplikt. Det foreslås ingen endringer i dagens forskrift da denne muligheten ligger der i dag.

Vi har forståelse for at det må være sanksjonsmuligheter ved brudd på bestemmelsene. For banker som kredittytter for fartøynæringen skaper imidlertid sanksjonsbestemmelsen betydelig økt usikkerhet om sikkerheten for engasjementet. Et fartøy som blir fratatt tillatelser har, som departementet kjenner til, begrenset verdi. Det er pant i fartøyet med *tilhørende tillatelser* som gir kredittgiver sikkerhet for lånet. Uten tillatelse vil inntektsgrunnlaget for fartøyeier falle bort.

Det vil være svært krevende – for ikke å si en umulig oppgave – for kredittytter å sikre seg at fartøyeier, alternativt tilgodesett anlegg, oppfyller sine forpliktelser. En eventuell løpende kontroll fra kredittgivers side vil også være ressurskrevende og medføre kostnader som i siste instans nødvendigvis må reflekteres i lånevilkårene.

Departementet bør etter vårt syn derfor vurdere andre sanksjonsformer enn tilbakekall. Tilbakekall vil ha en dramatisk konsekvens ikke bare for fartøyeier, men også for tredjepart, herunder banker. Vi mener det må være en forholdsmessighet mellom brudd og sanksjon. Bøter som står i forhold til omsetning bør vurderes som et alternativ. Vi legger uansett til grunn at praksisen med tilbakekall praktiseres strengt.

Prisspørsmålet

I dagens forskrift er det fastsatt at prisen for råstoffet fastsettes til gjennomsnittet av oppnådde priser siste to uker for tilsvarende fisk innenfor en definert region, når det bare er én bedrift som er tilgodesett. Den samme prisen vil også være maksimumspris dersom fangsten utbys på



auksjon når det er flere kjøpere som er tilgodesett. Reglene gjelder ikke dersom fangsten leveres til fartøyeierens eget anlegg.

Departementet ønsker å videreføre denne forskriftsmessige prismekanismen. Departementet viser imidlertid til at det har oppstått problemer i de tilfeller der det ikke har vært omsatt fisk i de definerte regionene i perioden. Departementet foreslår derfor å utvide det geografiske området for beregning av gjennomsnittspris til å omfatte alle de tre nordligste fylkene.

I likhet med departementet anser vi at utvidelse av det geografiske området delvis vil avbøte den negative konsekvensen av ordningen med leveringsvilkår ved at prisfastsettelsen trolig vil ligge nærmere markedsprisen.

Avsluttende merknader

Stadige endringer i fiskerinæringens rammevilkår, som virker begrensende på aktørenes mulighet til optimal og lønnsom drift, skaper betydelig usikkerhet for de banker som har valgt å satse på fiskerinæringen. Dette vil nødvendigvis få innvirkning på de kredittvurderinger som løpende må foretas i forbindelse med låneengasjementene på dette området. Etter vårt syn er slike endringer og tiltak ikke bare en trussel mot fremtidig konkurranseevne og lønnsomhet i næringen, men også på sikt en trussel mot distriktene og bosetting.

Vi kan ikke se at de forslag til endringer departementet her foreslår vil være et bidrag til effektivisering, lønnsomhet, strukturering og lønnsevne i fiskerinæringen og derigjennom bidra til varig sysselsetting og bosetting slik formålet med ordningen er.

Med vennlig hilsen
for SPAREBANKFORENINGEN
I NORGE

Kalle Seip
Ass. Direktør

for FINANSNÆRINGENS
HOVEDORGANISASJON

Rune Fjørtoft
Fagsjef