

Landbruks- og matdepartementet  
Postboks 8007 Dep  
0030 OSLO

Vår dato: 17.10.2023  
Vår referanse: 23/40932 - 5  
Deres dato:  
Deres referanse:

## Høring av ny forskrift om satser for frakttilskudd til transport av kraftfôr

### 1. Innledning

Landbruksdirektoratet sender med dette forslag til ny forskrift om satser for frakttilskudd til transport av kraftfôr på høring.

I medhold av forskrift 19. desember 2008 nr. 1490 om pristilskudd i landbrukssektoren § 7 tredje ledd kan det gis frakttilskudd til husdyrprodusent for transport av kraftfôr.

Tilskuddet beregnes med grunnlag i satser fastsatt i eller i medhold av jordbruksavtalen, jf. forskrift om pristilskudd i landbrukssektoren § 8. Det er bestemt i jordbruksavtalen, pkt. 6.7, at Landbruksdirektoratet skal fastsette satser for tilskudd til frakt av kraftfôr<sup>1</sup>.

Fra 1. januar 2013 ble det innført ny modell for beregning av tilskudd til frakt av kraftfôr, og prinsippene for denne modellen har i hovedsak vært uendret ved senere beregning av nye satser fram til denne høringen. Prinsippene er de samme, men det er innført basishavner i de tre nordligste fylkene som en erstatning for Felleskjøpet Agris (FKA) kraftfôranlegget i Balsfjord. Detaljene er forklart i dette høringsbrevet.

Landbruksdirektoratet tar sikte på at den nye forskriften skal tre i kraft fra og med 1. januar 2024. Dette forslaget til ny forskrift sendes på høring til berørte parter<sup>2</sup> med 6 ukers høringsfrist. Høringsfristen er godkjent av øverste leder i Landbruksdirektoratet.

Dersom det er innvendinger mot høringsfristen, ber vi om at det framkommer i høringssvaret.

Vi ber derfor om at høringsuttalelser sendes Landbruksdirektoratet **innen 28. november 2023**.

### 2. Bakgrunn

#### 2.1 Informasjon til aktørene

I et fellesmøte for bransjen 22. juni 2023 ble aktørene informert om at det ville bli justeringer

som grunnlag for satsene i 2024. Foruten økningen i jordbruksavtalen av tilskudd til frakt av kraftfôr og oppdatering av parametrene, vil det bli innført basishavner som erstatning for FKAs produksjonsanlegg for kraftfôr i Balsfjord.

Det ble sendt ut brev 6. juni 2023 til høringsinstansene med invitasjon til å gi innspill til aktuelle basishavner for beregning av nye satser til frakt av kraftfôr gjeldende fra 1. januar 2024, med frist 1. juli 2023. Landbruksdirektoratet mottok innspill fra FKA og Fiskå Mølle AS. Alle forslagene til basishavner er tatt med i vurderingen av valg av basishavner. Det ble også gitt mulighet for å komme med innspill til utgangshavn.

## **2.2. Beskrivelse av prosessen**

Landbruksdirektoratet har justert parametrene etter de prinsippene som ble lagt til grunn under utarbeidelsen av ordningen, med de justeringer som går fram av fastsettelsesbrev av 20. januar 2017 og 25. januar 2018.

Enkelte parametre er senere oppdatert på bakgrunn av innrapporterte data. Dette gjelder ordrestørrelsene, som differensierer satsene mellom dyreslagene, samt mengde solgt kraftfôr som inngår i beregningen av egenandelen.

Kostnadsparametrene for transport er justert i samsvar med Statistisk sentralbyrås indekser for transport. Nærmere beskrivelse framgår under.

Grunnet nedleggelsen av kraftfôrproduksjonen ved FKAs anlegg i Balsfjord går anlegget ut som basisanlegg fom. 1. januar 2024, og samtidig blir det innført basishavner i Nord-Norge. Prinsippene for dette er beskrevet i avsnitt 3.

## **2.3. Hovedtrekk ved modellen**

Modellen er et resultat av «Gjennomgang av fraktordningene for korn og kraftfôr», rapport 14/2012. En ytterligere detaljert beskrivelse av modellen finnes i høringsnotat av 16. november 2012, der bakgrunnen for någjeldende forskrift beskrives. Justeringer som ble gjort da satsene for 2017 og 2018 ble beregnet framgår av høringsdokumentene fra fastsettelsen i 2017 og i 2018.

Øvrige parametere er i uendret.

Foruten innføring av basishavner og oppdatering av parametre, er det innarbeidet ny kommune- og fylkesstruktur ved satsberegningen for 2024. Dette påvirker ikke satsene siden fylkesdelinger kun forekommer innad i regionene, se tabell regionale transportkostnader under avsnitt 4.

På kommunenivå er det kun Ålesund kommune som splittes i Haram og Ålesund. Siden ordrestørrelser er beregnet ut ifra området som inngår i Ålesund kommune fram til 31. desember 2023, og det ikke er noen fergeforbindelser mellom basisanlegg og kommunesenteret i Haram, så har Haram for 2024 fått identiske satser med Ålesund kommune.

# **3. Prinsipper for innføring av basishavner**

## **3.1 Bakgrunn for innføring av basishavner**

Innføring av basishavner er et grep for å sikre en så korrekt fordeling av tilskuddet til frakt av kraftfôr som mulig, etter at kraftfôrproduksjonen til FKA i Balsfjord legges ned. I jordbruksavtalen (2023-2024) punkt 6.7.3 står det følgende: «*Landbruksdirektoratet fastsetter hvilke steder som skal defineres som basissteder og basishavner.*»

### **3.2 Satsberegning med utgangspunkt i basishavner**

Ved innføring av basishavner vil den tekniske satsberegningen foregå på samme måte som med utgangspunkt i basisanleggene, men det vil bli lagt til en sats for sjøfrakt fra Trondheim til den aktuelle basishavnen. Dette er tilsvarende slik satsberegningen har vært for kraftfôr til svin og fjørfe som har hatt Balsfjord som basisanlegg.

Trondheim er valgt som utgangshavn da den, etter Landbruksdirektoratets vurdering, er den mest konkurransenøytrale utgangsdestinasjonen for alle aktørene.

### **3.3 Prosess**

Følgende steder var spilt inn som aktuelle basishavner: Fiskå AS: Steigen, Stamsund, Risøyhamn og Balsfjord. FKA: Harstad, Balsfjord og Smalfjord, i tillegg ønske om en ikke geografisk spesifisert havn nord i Nordland.

Følgende innspill er motatt på utgangshavner: FKA har spilt inn Steinkjer. Fiskå AS har bedt Landbruksdirektoratet om å velge den utgangshavnen som er mest konkurransenøytral.

På bakgrunn av lavt forventet salg i kommunene rundt Risøyhamn, har Landbruksdirektoratet besluttet å utelate denne som basishavn. Testberegning viser at kostnaden med å ta inn 10 000 tonn for så å frakte kvantumet med bil ut til aktuelle mottakere er høyere enn å ta inn kraftfôret ved en annen basishavn, for deretter å frakte det med bil derfra. Årsaken er at det blir lange avstander med bil før 10 000 tonn er fordelt, og kostnadene med båtfrakt øker per tonn når kvantumet til basishavnene reduseres.

Basishavner er med dette lagt til følgende lokasjoner: Steigen (Steigen kommune), Stamsund (Vestvågøy kommune), Harstad (Harstad kommune), Balsfjord (Balsfjord kommune) og Smalfjord (Tana kommune).

I likhet med basisstedene har Nibio hentet ut veidata som inneholder avstand, bomkostnader og ferge mellom basishavnene og alle landets kommuner. Kommunene blir deretter tilordnet et basissted eller basishavn avhengig av hvor det er lavest fraktkostnad.

Landbruksdirektoratet har søkt råd hos Kystverket, og på bakgrunn av det utviklet en beregningsmodell for kostnader per tonn per havn. Dette vil utgjøre fraktsatsen for alle forslag i det som blir egenfraktsonen rundt basishavnene.

### **3.4 Beregningsmodell frakt til basishavner**

Beregning av avstand til havn

Avstandene er hentet fra «Distanser i nautiske mil på norskekysten» (Rikstabell).

<https://www.xn--sulen-xua.no/wp-content/uploads/2014/03/Avstander-i-S%C3%B8r-og-Nord-Norge.pdf>

Fra Trondheim	Kilometer
Steigen (Bodø)	636
Stamsund	654
Harstad	772
Balsfjord (Tromsø)	983
Smalfjord (Berlevåg)	1449

Følgende tilpasninger er gjort:

1 nautisk mil = 1,852 km

Siden Rørvik er den sørligste havnen i avstandstabellen over Nord-Norge så er distansen på sjø Trondheim – Rørvik, anslått til 232 km, lagt til avstanden fra Rørvik til den aktuelle basishavnen.

Dersom basishavn ikke fremgår av tabellen er nærmeste havn i tabellen brukt (står i parantes). Avstand som er lagt til tilsvarer anslått avstand på sjø.

- Smalfjord: 80 km er lagt til fra Berlevåg til Smalfjord
- Steigen: 80 km er lagt til fra Bodø til Steigen
- Balsfjord: 70 km er lagt til fra Tromsø til Balsfjord

#### Beregning av solgt kraftfôr

Det er tatt utgangspunkt i Landbruksdirektoratets offisielle kraftfôrstatistikker for andre halvår av 2022 og første halvår av 2023. Troms og Finnmark har et salg på ca 50 000 tonn og Nordland på ca. 100 000 tonn. Av salget i Nordland er det forutsatt at 50 000 tonn transporteres med bil fra Trøndelag, altså ikke båtfrakt, så samlet båtfrakt utgjør etter dette 100 000 tonn. Fordelingen av kraftfôr til basishavnene er satt opp som følger:

Basishavn	Kraftfôr skipet, tonn
Steigen	20 000
Stamsund	10 000
Harstad	20 000
Balsfjord	35 000
Smalfjord	15 000
<b>Totalt</b>	<b>100 000</b>

<b>Basishavn</b>	<b>tonn/anløp</b>
Steigen	833
Stamsund	833
Harstad	833
Balsfjord	972
Smalfjord	625

### Kostnadsberegning

Det er lagt til grunn sjøfrakt definert som: Break bulk lolo, 3 200 dwt, med 1 311 tonn lasteevne, som tilsvarer det minst volumiøse godset.

- Break bulk cargo betyr at godset ikke fraktes i containere.
- LoLo står for LIFT-ON/LIFT-OFF og beskriver gods fraktet med skip utstyrt med kran til å laste og losse godset.
- Dwt, betyr dødvekt, og er en måleenhet for hvor mye vekt et skip kan bære.

I følge Kystverket er alle de aktuelle basishavnene utformet slik at skip med 3 200 dwt kan legge til kai og lastes/losses. Denne størrelsen på skip er valgt på bakgrunn av at det er denne typen skip som i hovdsak brukes til å frakte fiskefôr langs kysten, og dermed er den frakten det er mest naturlig å sammenligne med.

Frakt av fiskefôr har et større omfang enn det vi forventer på kraftfôr. Ovennevnte sjøfrakt er likevel lagt til grunn ut fra best mulig sammenligning og at frakt av kraftfôr vil kunne skje effektivt når det koordineres med den frakten av fiskefôr som allerede foregår.

Det er brukt følgende kostnader i beregningsmodellen:

- 109 kr/tonn som lastes eller losses, samlet 218 kr/tonn
- 42 kr/km i distansekostnad
- 967 kr/time i tidskostnad
- 23 km/t i gjennomsnittlig kjørehastighet

Siden frakten foregår til flere havner og det er relativt små kvanta som fraktes, har beregnet fraktsats fått et tillegg på 15 prosent for å kompensere for dette. Kostnadsberegningen er skjematisk framstilt i tabelle under:

<b>Kostnadsparametre</b>	
<b>Shipmentkostnad sjø</b>	Antall årlige sendinger x 87 kr/sending
<b>Distansekostnad</b>	Antall årlige sendinger x Distanse i km x 42 kr/km
<b>Tidskostnad</b>	Antall årlige sendinger x tidsforbruk/sending x 967 kr/time
<b>Lastekostnad</b>	Årlige tonn x 109 kr/tonn
<b>Lossekostnad</b>	Årlige tonn x 109 kr/tonn
<b>Små kvantum</b>	15% økning på beregnet kostnad

Det er forutsatt 24 anløp per havn per år, med unntak av Stamsund og Balsfjord der antall anløp er satt til henholdsvis 12 og 36.

Med disse forutsetningen er følgende satser beregnet for båtfrakt av kraftfôr til de aktuelle basishavnene:

<b>Basishavn</b>	<b>kr/tonn</b>
<b>Steigen</b>	324
<b>Stamsund</b>	326
<b>Harstad</b>	340
<b>Balsfjord</b>	315
<b>Smalfjord</b>	362

Den relativt lavere kostnaden i Balsfjord målt ut fra avstanden i kilometer er et resultat av at forventet fraktet kvantum er større hit, og dermed bedre utnyttelse av båtens kapasitet.

#### 4. Gjennomgang av enkeltparametre

##### Regionale transportkostnader

Regionkostnadene er indeksjustert etter Statistisk sentralbyrås kostnadsindeksindeks for vare- og lastebiltransport med utgangspunkt i endringen fra 3. kvartal 2022 til 2. kvartal 2023, en nedgang på 1,2 prosent.

<b>Kostnadselement 2024</b>	<b>Enhet</b>	<b>Østlandet</b>	<b>Rogaland/ Agder</b>	<b>Vestlandet</b>	<b>Trøndelag</b>	<b>Nord-Norge 1</b>	<b>Nord-Norge 2</b>
Kostnader sjåfør og faste kostnader bil	Kr/km	32,7	35,9	43,2	38,4	28,9	35,8
Kostnader sjåfør og faste kostnader bil	Kr/time	675,4	677,8	772,9	642,4	577,9	736,9
Variable kostnader, bil	Kr/km	13,3	14,3	15,7	15,7	13,6	14,2

Nord-Norge 1 er Nordland og Finnmark

Nord-Norge 2 er Troms

##### Parametre som er uendert

- Avstand mellom kunder i losserunden
- Kjørehastighet basisanlegg - kommunesenter
- Gjennomsnittlig kjørehastighet i losserunden
- Lasstørrelse
- Tidsforbruk ved rigging hos produsent
- Tidsforbruk ved lossing hos produsent

#### 5. Ordrestørrelse

Parameteren som differensierer satsene mellom dyreslag innad i en kommune er ordrestørrelse. Aktørene har rapportert inn ordrestørrelse samtidig med øvrig innrapportering av grunnlag for tilskudd. Prinsippet for beregning av ordrestørrelse er uendret fra 2018. Det betyr lik ordrestørrelse per forslag innen sammen fylke. Det er benyttet ordrestørrelser for perioden 01.07.2022-

30.06.2023. Det er kun mindre endringer i ordrestørrelsen sammenlignet med beregningen fra i fjor, jf. tabellen under.

Fylke	Ordrestørrelse i tonn		
	Drøv	Svin	Fjørfe
VIKEN	7,6 (7,0)	12,1 (12,0)	13,6 (14,5)
INNLANDET	7,1 (6,8)	11,3 (11,0)	13,2 (13,3)
VESTFOLD OG TELEMAR	6,7 (6,5)	9,5 (10,2)	12,0 (12,3)
AGDER	5,9 (5,6)	9,4 (9,3)	17,5 (17,2)
ROGALAND	5,8 (5,8)	10,7 (10,6)	18,0 (17,8)
VESTLAND	6,1 (5,9)	9,9 (9,4)	13,7 (12,6)
MØRE OG ROMSDAL	7,14 (6,9)	13,4 (11,2)	11,0 (11,2)
TRØNDELAG	7,5 (7,2)	14,9 (14,9)	16,8 (17,5)
NORDLAND	6,4 (6,2)	10,9 (10,8)	11,7 (12,0)
TROMS OG FINNMARK	5,9 (5,5)	9,8 (9,8)	15,7 (15,7)
OSLO	10,0 (7,3)	7,8 (1,0)	1,0 (3,9)

## 6. Fordeling av budsjettert tilskudd

Av Jordbruksavtale 2023-2024 s.19 framgår det at tilskudd til frakt av kraftfôr utgjør 196 500 000 kroner. Dette er en økning på 18,3 mill. kroner fra 2023. Tilskuddet er en overslagsbevilgning som betyr at forbruket over ordningene kan endres i samsvar med endringer i tilskuddsberettiget kvantum. For å fordele budsjettert tilskudd er det tatt utgangspunkt i faktisk forbruk av kraftfôr per dyreslag per kommune.

Fraktsatsene er basert på salg av kraftfôr siste fire kvartal (3. og 4. kvartal 2022 pluss 1. og 2. kvartal 2023). Totalt salg utgjør etter dette 1,961 mill. tonn.

Med de forutsetningene som ligger til grunn for dette forslaget, er egenfraktkostnaden beregnet til kr 231,18 per tonn kraftfôr, som er en nedgang fra dagens kr 308,49 per tonn kraftfôr.

Reduksjonen skyldes en økning i bevilgningen i Jordbruksavtalen, en reduksjon i SSB sine kostandsindekser for transport, samt en rimeligere fraktløsning ved bruk av båt til basishavnene. Satsberegningen for de kommunene som nå beregnes ut ifra basishavner og ikke Balsfjord som basisanlegg, medfører for flere en betydelig reduksjon i kostandsberegningen siden frakten ikke lenger beregnes med bil fra Balsfjord, men med båtfrakt pluss bilfrakt fra den enkelte basishavn.

Konsekvensen blir en mindre egenfraktsone, og dermed blir tilskuddet fordelt på flere produsenter.

Vedlagt følger utkast til ny forskrift om satser for frakttilskudd til transport av kraftfôr.

Med hilsen  
for Landbruksdirektoratet

Nina Strømnes Rodem  
seksjonssjef

Hege Heiberg  
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger derfor ingen signatur.

Mottakere:

Felleskjøpet Agri SA - Lillestrøm	Depotgata 22	2000	LILLESTRØM
Felleskjøpet Agri SA avd næringspolitikk og markedsregul	Postboks 9237 Grønland	0134	OSLO
Felleskjøpet Rogaland Agder	PB 208 Sentrum	4001	STAVANGER
Fiskå Mølle AS	Fiskåveien 1010	4120	TAU
Hundseth Mølle AS		7750	NAMDALSEID
Høringsinstansene			
Landbruks- og matdepartementet	Postboks 8007 Dep	0030	OSLO
Løten Mølle AS		2341	LØTEN
Mysen Kornsilos og Mølle SA	Folkenborgveien	1850	MYSEN
Mørk Engebretsen Invest AS	Pb 101	1806	SKIPTVET
Norges Bondelag	Postboks 9354 Grønland	0135	OSLO
Norgesfôr AS	Pb 8728 Youngstorget	0028	OSLO
Norgesfôr Orkla A/L Orkla kornsilos og Mølle		7320	FANNREM
Norgesfôr Vestfold - Vestfoldmøllene AS	Andebuveien 674	3158	ANDEBU
Norsk Bonde- og Småbrukarlag	Akersgata 41	0158	OSLO
Næringslivets Hovedorganisasjon	Postboks 5250 Majorstuen	0303	OSLO
Ottadalen Mølle SA	Bergomsvegen 49	2686	LOM
Røv Mølle AS		6655	VINDØLA
Råde Mølle	Stasjonsveien	1640	RÅDE
Skiptvedt Mølle SA			
Steinkjer Kornsilos BA	Havnegt 23	7714	Steinkjer
Strand Unikorn AS	Pb 103	2391	MOELV
Vinstra Bruks Mølle AS		2640	VINSTRAS
Østmøllene AS	Haldenveien 71	1870	ØRJE