

Felleskjøpet Agri SA - Lillestrøm
Depotgata 22
2000 LILLESTRØM

Vår dato: 19.12.2023
Vår referanse: 23/40932 - 12
Deres dato:
Deres referanse:

Vedtaksbrev - Satser for tilskudd til frakt av kraftfôr gjeldende fra 1. januar 2024

Vi viser til vårt høringsbrev av 17. oktober 2023. Landbruksdirektoratet har i dag fastsatt forskrift om satser for tilskudd til frakt av kraftfôr. Høringsfristen var satt til 28. november 2023.

1 Høringen

Landbruksdirektoratet sendte 17. oktober 2023 på høring forslag til ny forskrift om satser for tilskudd for frakt av kraftfôr, som skal erstatte gjeldende forskrift 2022-12-16 nr. 2425 om satser for frakttilskudd til transport av kraftfôr.

Landbruksdirektoratet har myndighet til å fastsette slik satsforskrift i medhold av forskrift 2008-12-19 nr. 1490 om pristilskudd i landbrukssektoren, se særlig §§ 7 og 8. Fastsettelse og forvaltningen av tilskuddene til frakt av kraftfôr er et ledd i landbruksforvaltningens gjennomføring av jordbruksavtalen, se nevnte forskrift om pristilskudd i landbrukssektoren § 1.

Grunnlaget for endringene fremgår av høringsbrevet av 17. oktober 2023. Det vises til dette brevet.

Høringsbrevet ble sendt til 23 høringsinstanser. Ved fristens utløp har Landbruksdirektoratet mottatt høringsuttalelser fra Felleskjøpet Agri og Fiskå Mølle AS.

Begge aktørene spilte inn at de gjerne kunne bli med på et møte der de gikk nærmere inn på betraktningene i høringene.

Det ble avholdt Teamsmøter 5. og 7. desember 2023, med henholdsvis FKA og Fiskå AS, der punktene i høringsinnspillene ble presentert nærmere.

2 Høringsinnspillene

Vi vil i det følgende gjengi høringsinnspillene.

2.1 Felleskjøpet Agri

2.1.1 Kostnadsberegninger

FKA mener at kostnadene til båtfrakt er lavere enn de faktiske kostnadene for båtfrakt. Differansen til faktiske kostnader kan være knyttet til beregningen av tillegget for bunkers, som har utgjort ca. 40-50 % av tonnpris. Felleskjøpet Agri ber om at det gjøres nye beregninger for båtfrakt.

2.1.2 Basishavner

I høringsnotatet er det nevnt at FKA skal ha spilt inn mulig basishavn nord i Nordland. FKA mener det må bero på en misforståelse.

Landbruksdirektoratet forutsetter et minste volum på 10.000 tonn som kriterium for utvelgelse av basishavner. Landbruksdirektoratet har videre lagt til grunn et volum over Smalfjord på 15.000 tonn og 10.000 tonn over Stamsund. Det er tatt utgangspunkt i at hele volumet i Finnmark leveres fra Smalfjord. FKA viser til at det er billigere og kortere distanse å levere til Alta, Kautokeino og deler av Porsanger fra Bergneset. Vårt anlegg i Smalfjord vil dessuten ikke kunne ha kapasitet til å levere til hele Finnmark. Felleskjøpet Agri har beregnet volumet til å være 7.500 tonn over Smalfjord og 5.100 tonn over Stamsund i totalmarkedet. For Steigen er et volum på 20.000 tonn lagt til grunn i modellen, mens beregnet volum er på 14.000 tonn. FKA mener derfor Stamsund og Smalfjord må tas ut som basishavner, basert på kriteriet som er lagt til grunn for valg av basishavner.

2.1.3 Fordeling av fraktstøtte mellom sør og nord

Egenfraktkostnaden er redusert fra 308,49 til 231,18 kr. per tonn. Konsekvensen er at mange kommuner i sør vil få økt tilskudd til frakt av korn på bekostning av kommuner i nord. Å ta ut Smalfjord og Stamsund som basishavner vil bidra til riktigere og vesentlig høyere satser i nord. FKA vil påpeke viktigheten av å beholde samme fordeling av fraktstøtten mellom nord og sør som før omlegging av fraktmodell i nord.

2.1.4 Annet

Landbruksdirektoratet legger til grunn at Troms og Finnmark har et salg på ca. 50 000 tonn og Nordland på ca. 100 000 tonn, i perioden andre halvår av 2022 og første halvår av 2023. FKA vil påpeke at totalmarkedet i Troms og Finnmark i perioden er 40.800 tonn og ikke 50.000 tonn.

2.2 Fiskå Mølle AS

2.2.1 Bakgrunn for satsene til frakt av kraftfôr

Endringene i gjeldende forskrift baseres på den gjennomgangen av fraktordningen i 2012. Denne gjennomgangen behandlet ikke etablering av basishavner. Etablering av basishavner besluttet i jordbruksavtalen fra sommeren 2023 og er begrunnet i nedlegging av FKA sin fabrikk i Balsfjord. Fiskå Mølle AS har allerede i mange år benyttet seg av båtfrakt til distribusjon av storsekk til lager for videre distribusjon i bulk ut til kraftfôrkunder i Nord-Norge. Fiskå Mølle støtter forslaget vedr. etablering av basishavner.

2.2.2 Prinsipper for innføring av utgangshavn og basishavner

Fiskå Mølle har ingen kommentar til beslutningen om å etablere Trondheim som utgangshavn eller til de fem steder som er utpekt som basishavner. De har heller ingen kommentar til de distanser som er foreslått benyttet mellom utgangshavn og basishavn.

2.2.3 Beregning av solgt mengde kraftfôr

Det er forutsatt et salg av 50.000 tonn kraftfôr i Troms og Finnmark og 100.000 tonn i Nordland. Dette er for høye anslag. Det forutsettes videre at 50.000 tonn av volumet i Nordland tilføres med bil fra Trøndelag. At kun 50 % blir tilført med bil fra Trøndelag høres lavt ut gitt det store volumet som selges sør for Saltfjellet.

Det er viktig at volumet av kraftfôr som selges i det aktuelle området for basishavner er mest mulig korrekt da kvantumet har betydning for fraktsatsene.

2.2.4 Kostnadselementer frakt

Det blir i høringsnotatet lagt til grunn at for å få til en mest mulig effektiv frakt skal transport av kraftfôr bør kraftfôrtransporten koordineres med frakt av fiskefor. Fiskå Mølle mener at dette ikke stemmer, og viser til ulike årsaker for dette.

FM hevder videre at kostnadene som framkommer for frakt fra Trondheim til basishavn ikke dekker de kostnader som denne logistikken vil kreve.

Videre virker ikke ordningen med bruk av båter som brukes innenfor fiskefôrtransport og samlaste mellom de to aktørene som i dag opererer i dette markedet realistisk.

FM påpeker videre at kostnaden til emballering av kraftfôret som skal sendes med båt blir lagt til. Emballeringen har en betydelig kostnad, kostnaden gjelder både emballasjen i seg selv, utstyr for å pakke produktet og personell til å drifte emballering. Denne emballeringskostnaden mener FM bør inkluderes i kalkylen for frakt til basishavn.

I oversikten over tonn pr anløp til de ulike basishavner er årskvantum til de ulike basishavner fordelt på et antall anløp. Så langt vi kan se må antallet anløp være beregnet ut fra at de to aktørene, Felleskjøpet og Fiskå Mølle, samlaste til de ulike basishavner. Dette har en ingen garanti for vil skje.

3 Landbruksdirektoratets kommentarer og vurderinger

3.1 Felleskjøpet Agri og Fiskå Mølle AS

3.1.1 Kostnadsberegninger

I høringsinnspillene og i det påfølgende møtet hevder begge aktørene at kostnadsberegningen for båtfrakt var satt for lavt. Det ble blant annet pekt på et påslag knyttet opp mot drivstoff/bunkers. Begge aktørene brukte Egil Ulvan Redri AS til båtfrakt og oppfordret Landbruksdirektoratet til å be om et møte med disse for å høre nærmere om kostnadene.

I løpet av møtene kom det fram at frakten av fiskefôr, som var utgangspunktet for kostnadsberegningen, var mer strømlinjeformet og effektiv enn frakt av storekker i mindre partier som dette dreier seg om, samt at det er prisforskjell mellom å leie en hel båt og leie seg inn på linjefart/fast fraktrute. Det siste anser også Kystverket som en sannsynlig forklaring på prisdifferansen. Kystverket bekrefter videre at kostnader til drivstoff ligger inne i deres kalkyler.

Landbruksdirektoratet har på bakgrunn av innspillene og gjennomgangen av kostnadselementene for sjøfraktaktøren, besluttet å øke kostnadselementene Shipmentkostnad sjø og distansekostnad med 45%.

3.1.2 Beregning av solgt mengde kraftfôr

I høringsinnspillene og i det påfølgende møtet hevder begge aktørene at kvantumet for solgt kraftfôr i Troms og Finnmark er satt for høyt, samt at kvantumet med kraftfôr kjørt med bil fra Trøndelag er høyere enn 50 000 tonn som er anslått.

I Landbruksdirektoratet sin statistikk over solgt kraftfôr for 2022 framgår det at det er solgt 43 416 tonn kraftfôr i Troms og Finnmark og 98 367 tonn i Nordland. Ved satsberegningen som var grunnlag for høringen ble dette salget satt til henholdsvis 50 000 og 100 000 tonn. På bakgrunn av innspill og en forventning om reduksjon i kraftførsalget, er salget som legges til grunn for båtfrakt i Troms og Finnmark redusert til 43 000 tonn, og for Nordland til 98 000 tonn.

Statistikkgrunnlaget til Landbruksdirektoratet er ikke delt inn i fylker, og salget som framkommer av leveranserapportene i fagsystemet frakt av kraftfôr er ikke fullstendige, der framgår kun tilskuddsberettiget kraftfôr, avviste leveranser framkommer ikke. Landbruksdirektoratet velger likevel å imøtekomme innspillet og øker mengden med kraftfôr kjørt på bil fra anlegg sør for Nordland til 58 000 tonn, og dermed reduseres båtfrakten i Nordland til 40 000 tonn. Samlet båtfrakt blir etter dette 83 000 tonn.

Som en konsekvens av denne reduksjonen tas Stamsund ut som basishavn med samme argumentasjon som at Risøyhavn ikke ble tatt med i første omgang. Mengden kraftfôr som omsettes fra denne havnen blir såpass lavt at kostnadene med anløp og utkjøring, overstiger kostanden med å kjøre ut kraftfôret fra en av de andre basishavnene.

Det siste punktet er kun spilt inn av FKA, men siden det blir en konsekvens av det reduserte kvantumet, er det kommentert under dette avsnittet.

Ved den nye beregningen er som det framgår ovenfor følgende verdier lagt til grunn:

Basishavn	Kraftfôr skipet,		Tonn/anløp	Kr/tonn
	tonn	Antall anløp		
Steigen	20 000	48	417	432
Harstad	20 000	48	417	471
Balsfjord	35 000	48	729	410
Smalfjord	8 000	24	768	768
Totalt	83 000			

3.2 Felleskjøpet Agri

3.2.1 Basishavner

Basishavn nord i Nordland

FKA hevder at de ikke har spilt inn et ønske om basishavn nord i Nordland og at dette må bero på en misforståelse. Landbruksdirektoratet tar kommentaren til orientering og legger til at dette ikke har påvirket kostnadsberegningen på noen måte.

Smalsund tas ut som basishavn

Mengden kraftfôr som fraktes med båt til Smalsund er redusert til 8 000 tonn. Da dette er mer korrekt i hht FKA sitt innspill. Smalsund opprettholdes dermed som basishavn da det er logisk at det legges en basishavn øst for Nordkapp for å bidra til båtfrakt langs hele kysten, som er en mer effektivt og miljøvennlig transport enn bilfrakt fra Balsfjord.

3.2.2 Fordeling av fraktstøtte mellom sør og nord

Fordelingen av tilskuddet til frakt av kraftfôr mellom de ulike landsdelene er ingen parameter i beregningen av satser. Målet er å oppnå en så lik kraftfôrpris i hele landet som mulig. Det er derfor et mål å tilstrebe en så korrekt kostnadsberegning som mulig, og som de endringene som framkommer i dette vedtaksbrevet har til hensikt å gjøre.

3.3 Fiskå Mølle AS

3.3.1 Kostnaden til emballering av kraftfôret som skal sendes med båt blir lagt til i beregningen av båtfrakt.

Siden kraftfôret i alle hovedsak blir fraktet i storesekk på mellom 800 og 1000 kg er det en betydelig mengde sekker som fraktes. En mindre andel av kraftfôret fraktes som småsekk på paller. Disse sprettes ikke, men selges enten enkeltvis eller som hele paller.

En stor andel av storesekkene sprettes og kjøres ut med bulkbil. Disse sekkene er da ødelagte og må kastes. Men det er også en del leveranser direkte til kunde av storesekk, slik at Landbruksdirektoratet per i dag ikke har noen eksakt oversikt over andelen sekker som sprettes og kastes.

Landbruksdirektoratet ser at sekker som sprettes og kastes er en kostnad, men har likevel valgt å ikke innføre en ny kostandsparameter for emballering.

Storesekkene er heller ikke er en direkte fraktkostnad, men en konsekvens av hvordan frakten gjennomføres, samt at det per dags dato ikke foreligger noen fordeling mellom kvantum som sprettes og kvantum som ikke sprettes eller leveres i småsekk.

3.4 Øvrige kommentarer fra Landbruksdirektoratet

Det tillegges vekt at forskriften bør fastsettes nå, da det er et uttalt ønske fra aktørene at de nye satsene skal være fastsatt slik at det er tid til å få lagt de inn i fakturasystemene før årsskiftet. Videre er det av stor betydning at den økte tildelingen i årets jordbruksavtale skal bli virkende fra 1. januar som avtalt.

Effekten av innføring av basishavner i beregningsmodellen vil enten ved neste satsberegning eller senest innen 2 år bli gjenstand for en evaluering.

3.5 Oppsummering og konklusjon

På bakgrunn av ovenfornevnte vurderinger har Landbruksdirektoratet utført endringene det er redegjort for i dette dokumentet. Satsene fastsettes slik de framgår av vedlagte satsforskrift.

Ny egenandel blir: 244,25

4 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2024.