



**Statens landbruksforvaltning**  
*Norwegian Agricultural Authority*

Rapport-nr.: 14/2012  
16.03.2012

# Gjennomgang av fraktordningene for korn og kraftfôr

Rapport fra arbeidsgruppe til jordbruksavtalepartene







**Statens landbruksforvaltning**  
*Norwegian Agricultural Authority*

Rapport:	Gjennomgang av fraktordningene for korn og kraftfôr
Avdeling:	Sekretariatsansvar Statens landbruksforvaltning
Dato:	16.03.2012
Ansvarlig:	Landbruks- og matdepartementet
Bidragstere:	Norske Felleskjøp, Norges Bondelag, Norsk Bonde og Småbrukarlag, NHO Mat og Landbruk, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet, Finansdepartementet.
Rapport-nr.:	14/2012

# Innholdsfortegnelse

<b>Innholdsfortegnelse .....</b>	<b>2</b>
Sammendrag .....	5
<b>1 Innledning.....</b>	<b>9</b>
1.1 Korn- og kraftfôrpolitikken som virkemiddel i landbrukspolitikken .....	9
1.2 Mandat.....	9
1.3 Gruppens sammensetning .....	9
<b>2 Fraktordningen for korn og kraftfôr.....</b>	<b>11</b>
2.1 Grunnlaget for etablering av ny markedsordning for korn fra 1. juli 2001 .....	11
2.1.1 Tidligere utredninger av frakttilskudd for korn og kraftfôr .....	11
2.2 Endringer og budsjетtrammer i fraktordningene under ny markedsordning.....	13
2.3 Vareflyt korn og kraftfôr. Konsekvenser av den regionale produksjonsfordelingen.....	15
2.4 Regelverk for fraktordningene.....	15
2.5 Formål og innretning .....	16
2.5.1 Tilskudd til frakt av økologisk korn fra kornprodusent til mottaksanlegg.....	16
2.5.2 Tilskudd til frakt av korn fra kornprodusent eller mottaksanlegg i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden .....	17
2.5.3 Tilskudd til frakt av matkorn innen overskuddsområdet fra kornprodusent eller mottaksanlegg til produksjonsanlegg for matmel .....	18
2.5.4 Tilskudd til frakt av korn fra over- til underskuddsområdet .....	18
2.5.5 Tilskudd til frakt av kraftfôrråvarer til Bergneset i Balsfjord .....	19
2.5.6 Tilskudd til frakt av importert fôrkorn .....	19
2.5.7 Tilskudd til frakt av kraftfôr (stedfrakttilskudd) .....	20
2.6 Anleggstruktur og vareflyt for korn og kraftfôrråvarer under ny markedsordning .....	20
2.6.1 Aktører i korn-, kraftfôr- og matmelmarkedet .....	20
2.6.2 Kornproduksjon og salg av kraftfôr .....	23

2.6.3	Anleggsstruktur for kornmottak og for produksjonsanlegg for matmel og kraftfôr.....	24
2.6.4	Vareflyt for mat- og fôrkorn fra overskuddsområdet til underskuddsområdet .....	26
2.6.5	Vareflyt for soya og kli .....	28
2.6.6	Vareflyt for matkorn innenfor overskuddsområdet.....	29
2.6.7	Vareflyt for kraftfôr og fôrkorn innenfor overskuddsområdet.....	29
2.6.8	Vareflyt for importkorn.....	30
<b>3</b>	<b>Fraktkostnader for korn og kraftfôr .....</b>	<b>32</b>
3.1	Kostnadsdekning for frakt av korn.....	32
3.2	Kostnadsdekning for frakt av kraftfôr.....	39
<b>4</b>	<b>Fraktordninger i andre sektorer i landbruket.....</b>	<b>45</b>
<b>5</b>	<b>Målsettinger i landbrukspolitikken.....</b>	<b>46</b>
5.1	Aktivt landbruk i heile landet .....	46
5.2	Miljø .....	47
5.2.1	Transport og miljøutfordringer.....	47
5.2.2	Fraktilskudd, industristruktur og miljøeffekter .....	48
5.3	Forenkling og forvaltning .....	49
<b>6</b>	<b>Alternative endringer for fraktilskudd korn og kraftfôr.....</b>	<b>50</b>
6.1	Fraktilskudd korn.....	50
6.1.1	Sonefraktilskuddet.....	51
6.1.2	Fraktilskudd for kli som kraftfôrråvare.....	54
6.1.3	Fraktilskudd for soyamel som kraftfôrråvare.....	56
6.1.4	Fraktilskudd på matkorn innenfor overskuddsområdet.....	57
6.1.5	Nivået på tilskuddsatsene for frakt av korn.....	57
6.1.6	Forholdet mellom fraktordningen for korn og fraktordningen for kraftfôr.....	59
6.2	Fraktilskudd for kraftfôr .....	60
6.2.1	Nivået på tilskuddsatsene for frakt av kraftfôr.....	60

6.2.2	Modell for beregning av satser for frakttilskudd kraftfôr.....	61
6.2.3	Fastsetting av basissteder .....	63
6.2.4	Fastsetting av sats for egenfraktkostnad.....	64
6.2.5	Alternativ ordning for frakttilskudd for kraftfôr med basis i forutsetningene omtalt i det foregående .....	64
6.2.6	Øvrige betraktninger vedrørende fraktordningen for kraftfôr .....	66
6.3	Særmerknader .....	67
<b>7</b>	<b>Anbefalte løsninger.....</b>	<b>69</b>
7.1	Frakttilskuddsordningene for korn.....	69
7.1.1	Sonefrakttilskudd, jf. kap. 6.1.1 .....	69
7.1.2	Frakttilskudd for kli som kraftfôrråvare. Jf. kap. 6.1.2 .....	70
7.1.3	Frakttilskudd for soyamel som kraftfôrråvare. Jf. kap. 6.1.3 .....	70
7.1.4	Frakttilskudd på matkorn innenfor overskuddsområdet, jf. kap. 6.1.4.....	70
7.1.5	Nivået på tilskuddsatsene for frakt av korn, jf. kap. 6.1.5.....	70
7.1.6	Forholdet mellom fraktordningen for korn og fraktordningen for kraftfôr, jf. kap. 6.1.6..	71
7.2	Frakttilskuddsordningen for kraftfôr .....	71
	Vedlegg 1: Fraktordningen for slakt.....	73
	Vedlegg 2: Grunnlagsdata som inngår i testmodellen for beregning av frakttilskudd for kraftfôr....	76
	Vedlegg 3: Kart over alle kraftfôrprodusenter med plassering i forhold til dagens .....	77
	nullsone (Avstand i luftlinje).....	77
	Vedlegg 4: Oversikt alle kornmottak og kraftfôrprodusenter.....	78

## Sammendrag

### Bakgrunn

I jordbruksoppgjøret 2011 ble det vedtatt å nedsette en arbeidsgruppe med mandat å gå gjennom frakttilskuddsordningene for korn og kraftfôr. I sluttprotokollen fra jordbruksforhandlingene heter det: ”Partene er enige om å nedsette en partssammensatt arbeidsgruppe med mandat til å gå gjennom frakttilskuddsordningene for korn og kraftfôr”.

Arbeidsgruppen har presisert mandatet nærmere: ”Utgangspunktet for vurderingen skal være behovet for utjevning av fraktkostnader vurdert opp mot målene i landbrukspolitikken og formålene med ordningene. I lys av innsamlede data over faktiske fraktkostnader, kornstrømmer og anleggstruktur, vil arbeidsgruppen vurdere utforming og innretning av frakttilskuddene for korn og kraftfôr. Arbeidsgruppens utredning skal også omfatte miljømessige sider ved tilskuddene og vurdere hvorvidt fraktordningene virker etter hensikten. Mulige forenklinger av ordningene skal også være en del av arbeidsgruppens utredning.”

Den nye markedsordningen for korn ble gjennomgått og evaluert forut for jordbruksforhandlingene 2002.

Grunnet at differanse i kornpris til produsent mellom innland og kyst i overskuddsområdet var større enn ønskelig, ble det innført økte fraktsatser for transport av korn fra innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden. For de øvrige ordningene er det siden ny markedsordning ble innført, bare foretatt justeringer av tilskuddssatsene i samsvar med endringer i budsjettene.

Kanaliseringspolitikken har medvirket til at hovedtyngden av kornproduksjonen skjer på Østlandet, mens hovedtyngden av den grovfôrbaserte husdyrproduksjonen skjer i resten av landet. Østlandsfylkene har etter dette et overskudd av norsk fôrkorn, mens det er underskudd i resten av landet. Produksjonsanleggene for kraftfôr ligger spredt over hele landet, og medfører behov for transport av korn fra overskuddsområdet til resten av landet.

Fire aktører dominerer korn- og kraftfôrmarkedet. Felleskjøpet Agri (FKA), Fiskå Mølle, Felleskjøpet Rogaland Agder (FKRA) og Norgesfôr, herunder Strand Unikorn. FKA er landsdekkende både med hensyn til kornmottak og kraftfôrsalg og er eier av det eneste produksjonsanlegget i Nord-Norge som ligger i Balsfjord. De fleste bedriftene med tilknytning til Fiskå Mølle og Norgesfôr (via Norkorn), samt FKNR og FKRA, er medlemmer i NHO Mat og Landbruk.

SLF har på vegne av gruppen henvendt seg til de største aktørene i korn og kraftfôrbransjen, og innhentet tall for blant annet kostnader knyttet til frakt av korn og kraftfôr.

### Fraktordningene for korn

Tilskudd til frakt av økologisk korn fra kornprodusent til mottaksanlegg: Frakttilskudd kan gis for frakt av økologisk korn fra kornprodusent til nærmeste mottaksanlegg som kan ta imot den aktuelle arten. Det foreligger ingen forslag til endringer.

Tilskudd til frakt av korn fra kornprodusent eller mottaksanlegg i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden (Sonefrakt): Frakttilskudd kan gis for frakt av korn fra kornprodusent eller mottaksanlegg i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden for korn som videresendes fra overskudds- til underskuddsområdet. Ordningen påvirker markedet ulikt i overskuddsområdet. I hedmarkregionen er konkurransen mellom aktørene så stor at det er vanskelig å skille effekten av ordningen fra effekten av

konkurransen. I det øvrige overskuddsområdet har ordningen en utjevne effekt og bidrar til mer lik produsentpris for kornet i innlandet og ved kyst.

I henhold til gjeldende forskrifter, rundskriv og praksis er dette en ordning for å utjevne fraktkostnadene. Det kan derfor synes som om det er et behov for en tydeliggjøring av hvordan disse midlene skal benyttes. Arbeidsgruppen flertall som utgjør representantene fra LMD, FAD og FIN anbefaler at ordningen med sonefrakttilskudd avvikles.

Arbeidsgruppens representanter fra NFK, NBL og NBS anbefaler at ordningen forblir uendret og ber om at formålet med ordningen klargjøres i forskrifter og rundskriv i tråd med beskrivelsen i St.prp.nr. 65 (2001-2002). I tillegg til å utjevne produsentprisen på korn stimulerer sonefrakttilskuddet til en rasjonell korntransport. I dag fraktes om lag 30 % av alt korn som skal videre til underskuddsområdet direkte fra produsent til kyst.

Arbeidsgruppens representant fra NHO Mat og Landbruk mener at spørsmålet om eventuell fjerning av sonefrakt er for dårlig utredet, og at arbeidsgrupperapporten ikke gir grunnlag for å ta stilling til spørsmålet om eventuell fjerning av sonefrakt.

Tilskudd til frakt av matkorn innen overskuddsområdet fra kornprodusent eller mottaksanlegg til produksjonsanlegg for matmel: Det kan innen overskuddsområdet gis frakttilskudd for frakt av matkorn fra kornprodusent eller mottaksanlegg til produksjonsanlegg for matmel. Arbeidsgruppens representanter anbefaler at ordningen med frakttilskudd for matkorn innen overskuddsområdet avvikles.

Tilskudd til frakt av korn fra over- til underskuddsområdet: Frakttilskudd kan gis for frakt av korn fra over- til underskuddsområdet når kornet enten fraktes fra transittanlegg til havner med produksjonsanlegg i underskuddsområdet, eller når kornet transporteres direkte fra kornprodusent eller mottaksanlegg i overskuddsområdet til produksjonsanlegg i underskuddsområdet. Tilskuddet beregnes ut fra kostnader ved båtfrakt. Arbeidsgruppens representanter anbefaler følgende endringer: (1) Justere frakttilskuddssatsene for frakt av korn fra transittanlegg ved Oslofjorden til produksjonssted i underskuddsområdet slik at nettokostnaden beregningsmessig blir lik uavhengig av destinasjon. (2) Se ”Tilskudd til frakt av importert førkorn” (3) Egenkostnad ved direkte frakt fra overskuddsområdet til produksjonsanlegg for kraftfôr utenfor basissted i underskuddsområdet avvikles.

Tilskudd til frakt av andre kraftfôrråvarer til Balsfjord: Det kan gis frakttilskudd for frakt av kli og soyamel til kraftfôrproduksjon på Bergneset i Balsfjord.

(1) Frakttilskudd for kli som kraftfôrråvare : Kli er en bearbeidet karbohydratråvare som bransjen enten kan kjøpe fra norsk matmelindustri eller importere. Det er i dag ikke fraktstøtte til norsk kli (med unntak av kli til Bergneset), mens det er støtte til frakt av importert kli nord for Stavanger. Arbeidsgruppens representanter fra LMD, FIN, FAD og NHO Mat og Landbruk anbefaler å fjerne hele ordningen med frakttilskudd for norskprodusert kli til Bergneset slik at alle forbrukere av kli får samme vilkår m.h.t. frakttilskudd, samt fjerne ordningen med frakttilskudd for importert kli. Arbeidsgruppens representanter fra NFK, NBL, og NBS anbefaler å opprettholde ordningen med fraktstøtte for kli til Balsfjord med den begrunnelse at den er viktig for å sikre kraftfôrproduksjonen i Nord-Norge og som virkemiddel for å utjevne råvarekostnader mellom Nord-Norge og andre regioner.

(2) Frakttilskudd for soyamel som kraftfôrråvare: Soyamel er en bearbeidet proteinråvare som bransjen enten kan kjøpe fra Denofa AS eller importere, og som er vanskelig å erstatte i kraftfôret. Fraktordningen for soya er en særordning for Balsfjord. Arbeidsgruppens representanter fra LMD, NFK, NBL og NBS anbefaler at tilskudd for frakt av norskprodusert og importert soyamel til Bergneset gis etter sats tilsvarende differansen mellom satsen gjeldende fra Stavanger til Bergneset og



fra Stavanger til Steinkjer. Arbeidsgruppens representanter fra FIN, FAD og NHO Mat og Landbruk anbefaler å fjerne hele ordningen med frakttilskudd for soyamel til Bergneset slik at alle forbrukere av soya får samme vilkår m.h.t. frakttilskudd.

Tilskudd til frakt av importert fôrkorn: Det kan gis frakttilskudd til importert fôrkorn (ekskl. proteinfôr og oljefrø) og til importert durra (sorghum), mais og kli for sjøverts frakt av slike varer fra Stavanger og nordover i underskuddsområdet. Arbeidsgruppens representanter er samstemte om å anbefale følgende endringer: Justere frakttilskuddssatsene for frakt av importert korn til destinasjoner nord for Stavanger, slik at nettokostnadene beregningsmessig blir like, uavhengig av destinasjon.

#### Fraktordningen for kraftfôr:

Tilskuddsordningen er utformet med utgangspunkt i 14 definerte basissteder omkring i landet. I ordningen er det omkring hvert basissted en nullsone med fastsatt egenfrakt der det ikke betales frakttilskudd. Frakttilskuddet i den enkelte kommune fastsettes på grunnlag av beregninger av kostnader for frakt med tankbil fra nærmeste basissted til sentrum av kommunen der husdyrprodusenten har sin produksjon. SLF fastsetter hvilke steder som skal defineres som basissteder, størrelsen på egenfraktsoner, egenfrakt og fraktgrunnlag for beregning av frakttilskudd. Gjennomgangen viser at det er store variasjoner i faktiske kostnader for frakt av kraftfôr både mellom null- og tilskuddsonen og innad i null- og tilskuddsonen.

Fraktkostnader for frakt av kraftfôr påvirkes i stor grad av kjøreavstand fra fabrikk til kunde, størrelsen på lass som leveres og avstand mellom kundene. Med bakgrunn i innfraktsordningen for slakt er det utarbeidet en ny modell for beregning av kostnader og tilskudd til frakt av kraftfôr, som i tillegg til å utjevne fraktkostnadene knyttet til avstand, også tar hensyn til ordrestørrelse og kjøring mellom kunder.

Arbeidsgruppens flertall har konkludert med at prinsippene i ordningen vil bidra til bedre utjevning av fraktkostnader for frakt av kraftfôr.

Arbeidsgruppens representanter fra LMD, NFK, NBL og NBS ser at det er behov for å gjennomgå og justere satsgrunnlaget i gjeldende ordning. Disse går inn for en ny modell for beregning av sats med tanke på gjennomføring fra og med 01.01 i 2013. En har valgt å trekke paralleller til frakttilskuddsordningen for slakt. I ny modell erstattes egenfraktsonen i kilometer med en egenfraktkostnad i kroner. Dette gjør at en får en direkte og sammenhengende overgang mellom egenfrakt- og tilskuddsone. Modellen differensierer tilskuddet til fôr til ulike dyreslag, og tar derfor høyde for de systematiske kostnadsforskjellene det er ved utkjøring av ulike kraftfôrslag. Det forutsettes at det i modellen for beregning av satsene benyttes grunnlagsdata fra hele bransjen. Forutsetningene for beregning av satsene vil være mer transparente siden kostnadskalkylen som ligger til grunn vil kunne offentliggjøres.

Arbeidsgruppens representanter fra FAD, FIN og NHO Mat og Landbruk anbefaler prinsipielt at det arbeides videre for å utvikle virkemidler som øker konkurransen i kraftfôrproduksjonen og at en i stedet for fraktstøtte utvikler virkemidler som i mindre grad vrir ressursbruken. Arbeidsgruppens representanter fra FAD og FIN vil for øvrig vil påpeke usikkerhetene knyttet til å benytte en modell hvor kostnader på kjøpsstedet inngår. Modellen er ikke treffsikker som strukturvirkemiddel fordi den ikke utjevner i forhold til brukerne, men til et gjennomsnitt i den aktuelle tilskuddsone. I den grad en rår over "rene" strukturvirkemidler i andre ordninger vil det være bedre å benytte disse og i stedet bare bruke avstandskostnader i fraktutjevningen. NHO Mat og Landbruk mener det er betydelig usikkerhet knyttet til hvordan kostnadsmodellen vil fungere, og at den kan gi flere negative konsekvenser.

Ordning som innebærer at frakttilskudd for svin-, fjørfe- og hestefôr i dette området skal beregnes med utgangspunkt i Steinkjer og ikke i Balsfjord, grunnet at dette ikke produseres i Balsfjord, er ikke foreslått endret.

Det vises for øvrig til diverse særmerknader fra arbeidsgruppens representanter i kap. 6.

# 1 Innledning

## 1.1 Korn- og kraftfôrpolitikken som virkemiddel i landbrukspolitikken

Et av hovedmålene med landbrukspolitikken er å opprettholde et levende landbruk over hele landet. Næringen sysselsetter mange i distrikts-Norge og bidrar derfor til verdiskapning og bosetting i store deler av landet. Korn- og kraftfôrpolitikken er sentral i den geografiske produksjonsfordelingen i norsk jordbruk. Dette innebærer bl.a. at det vesentligste av kornproduksjonen er lokalisert til de beste jordbruksområdene, mens den grovfôrbaserte husdyrproduksjonen i hovedsak foregår i distriktene. Produksjonsfordelingen sikres ved å legge til rette for lønnsomhet i kornproduksjonen i de beste jordbruksområdene. Viktige virkemidler er importvernet og tilskudd som fastsettes gjennom jordbruksoppgjøret. Videre sikres produksjonsfordelingen gjennom et pris/lønnsomhetsforhold mellom korn- og husdyrproduksjon som ikke bidrar til vesentlig omlegging fra kornproduksjon til grovfôrbaserte husdyrproduksjoner i disse områdene. Sentralt i korn- og kraftfôrpolitikken er det å bidra til å jevne ut førkostnader i husdyrproduksjonen i ulike deler av landet, og å utligne noen av ulempene ved at korn og kraftfôr må transporteres over lange avstander. Ulempene ved lange transportavstander dempes gjennom frakttilskudd på kraftfôr, kraftfôrråvarer og matkorn som råvare til matmelindustrien. (St. meld. nr. 19 (1999-2000)).

## 1.2 Mandat

I jordbruksoppgjøret 2011 ble det vedtatt å nedsette en arbeidsgruppe med mandat å gå gjennom frakttilskuddsordningene for korn og kraftfôr jf. Prop. 126 S (2010-2011) kap. 7.6.2. I sluttprotokollen fra jordbruksforhandlingene heter det: "Partene er enige om å nedsette en partssammensatt arbeidsgruppe med mandat til å gå gjennom frakttilskuddsordningene for korn og kraftfôr". Arbeidsgruppen har sett det som hensiktsmessig å presisere mandatet nærmere.

Den partssammensatte arbeidsgruppen skal gå gjennom og vurdere frakttilskuddsordningene for korn og kraftfôr i forkant av jordbruksforhandlingene 2012. Utgangspunktet for vurderingen skal være behovet for utjevning av fraktkostnader vurdert opp mot målene i landbrukspolitikken og formålene med ordningene. I lys av innsamlede data over faktiske fraktkostnader, kornstrømmer og anleggstruktur, vil arbeidsgruppen vurdere utforming og innretning av frakttilskuddene for korn og kraftfôr. Arbeidsgruppens utredning skal også omfatte miljømessige sider ved tilskuddene og vurdere hvorvidt fraktordningene virker etter hensikten. Mulige forenklinger av ordningene skal også være en del av arbeidsgruppens utredning.

## 1.3 Gruppens sammensetning

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

1. Torgeir Gjølberg (leder), Landbruks- og matdepartementet (LMD)
2. Nils Øyvind Bergset, Landbruks- og matdepartementet (LMD)
3. Anders Thomas Knutsen, Finansdepartementet (FIN)
4. Helge Aske, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet (FAD)

5. Einar Frogner, Norges Bondelag (NBL)
6. Olaf Godli, Norsk Bonde- og Småbrukarlag (NBS)
7. Lars Fredrik Stuve, Norske Felleskjøp (NFK)
8. Frode Toven, NHO Mat og Landbruk

Sekretariatsarbeidet har vært utført av Statens landbruksforvaltning ved Øyvind Breen, Kjetil Tysdal og Hege Heiberg. Det har vært vesentlige innspill fra deltakende organisasjoner og bedrifter. André Monsrud fra NHO Mat og Landbruk og Ole Nikolai Skulberg fra Norske Felleskjøp har vært deltakere i enkelte møter sammen med sine representanter i arbeidsgruppen.

Miljøverndepartementet var invitert til å delta, men valgte å avstå. De har spilt inn synspunkter som er tatt hensyn til i rapporten.

Arbeidsgruppen har hatt 6 møter.

## 2 Fraktordningen for korn og kraftfôr.

### 2.1 Grunnlaget for etablering av ny markedsordning for korn fra 1. juli 2001

Av protokoll fra møte mellom avtalepartene 6. februar 2001 om ny markedsordning for korn går det bl.a. fram:

”Partene viser til St.prp. nr 82 (1999-2000), Stortingets behandling av den (Innst. S 219 (1999-2000) og innstilling fra partssammensatt arbeidsgruppe avgitt 15.11.2000. Partene er på dette grunnlag enige om å innføre ny markedsordning for korn fra 1. juli 2001.”

”Pris- og markedsreguleringsansvaret legges til Norske Felleskjøp. Det legges til grunn at dette suppleres med tiltak for å bidra til konkurranse i kornhandelen, og at en betydelig del av førstehåndsomsetning og foredling av korn håndteres utenom Felleskjøpsystemet. Det skal legges til rette for konkurranse på likeverdige vilkår. De landbrukspolitiske og konkurransepolitiske rammevilkår, herunder markedsregulators mottaks- og forsyningsplikt, vil bli utformet ut fra dette.”

#### 2.1.1 Tidligere utredninger av frakttilskudd for korn og kraftfôr

Frakttilskuddsordningene for korn og kraftfôr er blitt utredet flere ganger i perioden 1995 til 2002.

- Forslag til ny markedsordning for korn, Avgitt av Statens Kornforretning 30. mars 1995

Statens Kornforretning hadde fram til 1. juli 2001 kjøpeplikt på korn fra produsent. Før 1. juli 1995 var Kornforretningen også eier av kornbeholdningene. All frakt av korn skjedde i regi av Statens Kornforretning. Fra 1. juli 1995 var det et regimeskifte, men statens kjøpeplikt ble videreført. Kornforretningen kjøpte som tidligere korn fra produsent, men videresolgte det umiddelbart til kornkjøperne som enten brukte kornet i egen produksjon eller omsatte det videre i andrehåndsmarkedet. Kornkjøperne fikk selv ansvaret for logistikken. For å nå målsettingene for landbrukspolitikken, gjennom bidrag fra korn- og kraftfôrpolitikken, ble det innført en ordning med frakttilskudd for korn. Ordningen inneholdt enkelte tilleggselementer i forhold til dagens ordning. Det ble bl.a. i en overgangsperiode gitt frakttilskudd for tilførsel av korn til produksjonsanlegg med underskudd i overskuddsområdet. Videre ble det også som en overgangsordning innen underskuddsområdet gitt frakttilskudd for tilførsel av korn fra anlegg med overskudd til anlegg med underskudd. Det ble gitt egne tilskudd til transittgodtgjørelse for korn som ble levert til transittanlegg og transportert videre med båt.

Ved omleggingen av markedsordningen i 1995 ble fraktordningen for kraftfôr gjennomgått. Hovedprinsippene i ordningen ble videreført.

- Markedsordningen for korn. Utredning av partssammensatt arbeidsgruppe, 17. april 1998.

Basis for dagens ordning, som ble iverksatt 1. juli 2001, var innstillingen fra partssammensatt gruppe av 17. april 1998 der det bl.a. ble utredet en markedsordning for norsk korn uten statlig kjøpeplikt. Dette forutsatte bl.a. målpris på korn, samt fastsatte importkvoter på karbohydratråvarer og matkorn. Under jordbruksoppgjøret i 2000 ble det vedtatt å nedsette en partssammensatt gruppe med mandat til å utrede ny markedsordning for korn. Innstilling ble avgitt 15. november 2000.

I rapporten ble det foreslått visse endringer for å forbedre fraktordningen for korn. Dette gjaldt bl.a. nivået på satsene for mellomfrakt (frakt fra innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden) som etter gruppens konklusjoner ga 100 prosent dekning av kornfrakten. I disse satsene var det ikke lagt inn noen egenfrakt. Fra 1. juli 1998 ble satsene endret og det ble innført egenfrakt. En ordning med frakttilskudd for importert førkorn ble innført fra samme dato. De øvrige forslagene til endringer i utredningen ble lagt inn i St.prp. nr. 67 (1997-1998). Statens Kornforretning ble av Landbruks- og matdepartementet bedt om å utarbeide et notat om enkelte av punktene om frakt som ble tatt opp i proposisjonen.

- Evaluering av ny markedsordning for korn 1. juli 2001. Avgitt februar 2002.

I protokoll fra forhandlingsmøte mellom avtalepartene 22. august 2001 fremgår følgende:

”Virkningene av den nye markedsordningen og de ulike virkemidlene på kornsektoren, herunder fraktordningen, vil bli gjennomgått og vurdert av partene forut for forhandlingene 2002. Partene er enige om at det er viktig å gjennomføre tilpasninger i markedsordningen for korn basert på de erfaringer en høster, med sikte på å effektivisere markedssystemet for korn og bidra til kostnadsreduksjoner. Partene er enige om at endringene må gjennomføres slik at alle aktører får klare insitamenter til å gjennomføre kostnadsbesparende tilpasninger og at eventuell overkompensasjon i fraktordningene skal fjernes.” Av Landbruks- og matdepartementets tildelingsbrev av 22. januar 2002 til SLF går det frem at dette arbeidet legges til SLF. Oppdraget ble definert i en rekke punkter deriblant følgende:

”Fraktordningene vurderes særlig opp mot faktiske fraktkostnader i markedet. Videre vurderes et forslag fra et par markedsaktører om å utvide mellomfraktordningen for korn til også å omfatte ”korndelen” i ferdigprodusert kraftfôr.”

Rapporten viser at tilskuddene for sjøverts frakt i enkelte tilfeller resulterer i en viss overkompensasjon. SLF foreslo derfor en nedjustering av tilskuddsatsene. Samtlige satser ble redusert med kr 10 pr. tonn.

I utgangspunktet er det ønske om konkurranse i korn- og kraftfôrmarkedet. I denne sammenheng presiseres det i rapporten at det er uheldig at det på Nordvestlandet og i nordre deler av Nordland, Troms og Finmark i realiteten bare finnes en kraftfôrprodusent. For å øke konkurransen i disse landsdelene, har et par aktører foreslått å utvide mellomfraktordningen til også å omfatte ”korndelen” i kraftfôret. SLF konkluderer i rapporten med å ikke kunne anbefale en slik omlegging av mellomfraktordningen til også å gjelde ”korndelen” i ferdigprodusert kraftfôr.

Rapporten inneholder ikke gjennomgang av fraktordningen for kraftfôr.

- Transportstøtteordningene i landbruket. Virkemåte og forslag til endringer. Avgitt februar 2002

Dette var en del av et hovedprosjekt, finansiert av Landbruks- og matdepartementet med fokus på forenklinger i de økonomiske virkemidlene i landbrukspolitikken. NILF var ansvarlig for gjennomføringen. I dette arbeidet inngikk også gjennomgang av fraktordningene for korn og kraftfôr. En av målsettingene med prosjektet var å foreslå endringer i dagens fraktordninger for at de bedre skal

kunne oppfylle målsettingene. I rapporten konkluderes det med at fraktordningene i hovedsak virker etter målsettingen og ingen konkrete endringer ble foreslått.

## 2.2 Endringer og budsjetttrimmer i fraktordningene under ny markedsordning

Forslag til endringer i budsjettene til fraktordningene for korn og kraftfôr fastsettes årlig i jordbruksoppgjøret. Ordningene budsjetteres på kap. 1050, post 73 som er en overslagsbevilgning. For frakttilskudd for korn fastsettes de ulike satsene i jordbruksoppgjøret. For frakttilskudd for kraftfôr fastsetter SLF satsene innenfor rammen av bevilget beløp. Bortsett fra mindre endringer gjeldende fra 1. juli 2002, er det ikke foretatt noen prinsipielle endringer etter at ny markedsordning ble iverksatt.

### Jordbruksoppgjøret 2001. Budsjett 2002:

Avtaleåret 2001/2002 var første året med ny markedsordning. I fraktordningene ble det i forhold til tidligere ordning foretatt diverse omlegginger og bortfall av enkelte elementer i tilskuddsordningen, men den totale rammen var uendret i forhold til 2000/2001. I motsetning til tidligere, ble det nå i hovedsak bare gitt frakttilskudd til korn som ble fraktet ut av overskuddsområdet. Det ble bl.a. innført endringer i sonefrakten ved transport av korn fra innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden. Sonefrakt for frakt av korn fra innlandet til kysten ble endret til sone 0 med 0-50 km og sats 0 kr pr. tonn, sone 1 med 51-150 km og sats 25 kr pr. tonn og sone 2 over 150 km der satsene fastsettes individuelt. Produsenter mottar frakttilskudd på lik linje med kornkjøperne. Endringene resulterte i frigitte midler tilsvarende ca. 18 mill. kroner. Av disse ble ca. 8 mill. kroner lagt til sjøfraktene gjennom satsøkning. Videre ble ca. 10 mill. kroner lagt til fraktordningen for kraftfôr. Tillegget ble innbakt i regulativet ved at egenfrakten ble redusert med kr 10 pr. tonn til kr 135 pr. tonn. Satsene ble deretter hevet med 10 prosent.

### Jordbruksoppgjøret 2002. Budsjett 2003:

Etter et år med ny markedsordning ble partene i jordbruksavtalen 2002 enige om at differensen i kornpris til produsent mellom innland og kyst i overskuddsområdet, omtalt som stedskorrigeringsene, var større enn ønskelig.

For å korrigere for dette ble det innført økte fraktsatser for transport av korn fra innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden. Endringen ble gjennomført ved å gjeninnføre soneinndeling og satser fra avtaleåret 2000/2001. Denne soneinndelingen og satsene som ble innført fra 1. juli 2002 gjelder også i dag og går fram av tabell 3.

Endringene medførte økning i samlet frakttilskudd for landdelen på ca. 6 mill. kroner. Dette resulterte i reduserte stedskorrigeringer i kornprisen som også var hensikten med endringen. Tilskuddet kom kornprodusentene til gode gjennom økte kornpriser i innlandet. Samtidig ble fraktsatsene for skipning av korn fra overskuddsområdet til underskuddsområdet redusert med til sammen ca. 6 mill. kroner.

For frakttilskudd for kraftfôr ble satsene hevet ca. 12 prosent.

Fra og med avtaleåret 2002/2003 er det bare foretatt justeringen av tilskuddsatsene i samsvar med endringer i budsjettene. For frakt av korn for perioden 2002 til 2012 er budsjettet redusert fra 100,8 mill. kroner til 98,8 mill. kroner. For fraktordningen for kraftfôr er for samme periode budsjettet økt fra 56,0 mill. kroner til 81,0 mill. kroner som tilsvarer en økning på 45 prosent.

Tabellene viser oversikt over de budsjettmessige endringene som er foretatt.

**Tabell 1: Budsjett med endringer for frakttilskudd korn og kraftfôr, mill. kroner**

<b>Budsjettår</b>	<b>Endringer i frakttilskuddene</b>	<b>Frakttilskudd, korn</b>	<b>Frakttilskudd, kraftfôr</b>
(Avtaleår)	Endringer	Budsjett	Endringer
2001 (2000)	Gammel ordning	110,8	
2002 (2001)	+ 8 til sjøfrakt, - 8 til landfrakt	100,8	+ 10
2003 (2002)	- 6, sjøfrakt + 6, landfrakt	100,8	+ 6
2004 (2003)		100,8	
2005 (2004)	-7, sjøfrakt	93,8	
2006 (2005)		93,8	
2007 (2006)		93,8	
2008 (2007)		93,8	
2009 (2008)	+ 5, sjøfrakt	98,8	+ 4
2010 (2009)		98,8	+ 8
2011 (2010)		98,8	+ 8
2012 (2011)		98,8	+ 5

Tabellene viser konsekvensene som budsjettendringene har hatt på de ulike tilskuddsatsene for frakt av korn.

**Tabell 2: Tilskuddsatter for frakt av korn fra Oslofjorden til underskuddsområdet. Gjelder også ved frakt av kli og soya til Bergneset i Balsfjord, kr pr. tonn**

<b>Destinasjoner</b>	<b>2000/01</b>	<b>2001/02</b>	<b>2002/03</b>	<b>2005</b>	<b>2009</b>
Kristiansand	124	136	126	111	120
Stavanger/Fiskå	130	143	133	118	127
Vaksdal	139	153	143	128	138
Florø	146	161	151	136	147
Vestnes	152	167	157	142	153
Buvika/Trondheim	157	173	163	148	159
Steinkjer	162	178	168	153	165
Bergneset/Balsfjord	188	207	197	182	196



**Tabell 3: Soner med tilskuddsatser for frakt av korn fra mottaksanlegg og produsent i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden**

		2000/01	2001/02	2002/03
Sone	Avstand i km	Sats, kr pr. tonn	Sats, kr pr. tonn	Sats, kr pr. tonn
0	0-20	0		0
1	21-50	19		19
2	51-150	42		42
3	>150	Beregnes individuelt		Beregnes individuelt
<hr/>				
0	0-50		0	
1	51-150		25	
2	>150		Beregnes individuelt	

### 2.3 Vareflyt korn og kraftfôr. Konsekvenser av den regionale produksjonsfordelingen

Den regionale produksjonsfordelingen har medvirket til at hovedtyngden (80-85 prosent) av den totale kornproduksjonen skjer i Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark mens hovedtyngden av den grovfôrbaserte husdyrproduksjonen skjer utenfor dette området.

Østlandsfylkene har etter dette et overskudd av norsk fôrkorn, mens det er underskudd i resten av landet. Produksjonsanleggene for kraftfôr ligger spredt over hele landet, og medfører derfor behov for transport fra overskuddsområdet til resten av landet. Siden to av de 4 produksjonsanleggene for matmel ligger i henholdsvis Vaksdal og i Trondheim, der det er ubetydelig produksjon av matkorn, får også disse tilført korn fra overskuddsområdet. Hovedtyngden av korntransporten fra overskuddsområdet skjer med bil fra innlandet til et transittanlegg ved Oslofjorden og videre med båt langs kysten til destinasjoner der det er produksjonsanlegg for kraftfôr og/eller matmel.

Transittanleggene tar imot korn direkte fra produsent og fra andre mottaksanlegg. Ved Oslofjorden ligger det transittanlegg i Halden, Sarpsborg, Moss, Kambo, Oslo, Drammen, Holmestrand, Larvik og i Melsomvik.

Husdyrprodusentene er fordelt over hele landet, med flest i underskuddsområdet. Mange steder må kraftfôret transporteres lange avstander fra produksjonsanlegget og ut til husdyrprodusent. Med forankring i gjeldende korn- og kraftfôrpolitikk, skal ulempene ved de lange transportavstandene utjevnes gjennom fraktordningen for kraftfôr. Ordningen er bygd opp med frakttilskudd fra utvalgte steder med produksjonsanlegg (basissteder) til hver enkelt kommune der husdyrprodusenten har sin virksomhet. Gjeldende basissteder pr. 1. januar 2012 er Oslo, Moss/Kambo, Kirkenær, Gran på Hadeland, Stange, Larvik, Kristiansand, Stavanger/Fiskå, Vaksdal, Florø, Vestnes, Trondheim, Steinkjer og Bergneset i Balsfjord.

### 2.4 Regelverk for fraktordningene

*Forskrift 2001-05-23 nr. 584, om frakttilskuddsordninger for korn og kraftfôr under markedsordningen for korn*, ble gjort gjeldende fra 1. juli 2001. I jordbruksoppgjøret 2002 ble det enighet om enkelte mindre endringer i ordningen. Disse går fram av St.prp. nr. 65 (2001-2002), under "Opplaget for kornsesongen 2002-2003". Fraktforskriften ble endret i samsvar med dette. Gjeldende fra 19. desember 2008 ble alle pristilskudd i jordbruket, inklusiv frakttilskudd for korn og kraftfôr, samlet i en felles forskrift, *forskrift 2008-12-19 nr. 1490 om pristilskudd i landbrukssektoren* (pristilskuddsforskriften). Videre ble regelverket for kornkjøpernes og kraftfôrprodusentenes

(omsetningsleddenes) rolle som formidlere av frakttilskudd for korn og kraftfôr til tilskuddsmottakere (korn- og husdyrprodusenter) på vegne av staten, nedfelt i *forskrift 2008-12-19 nr. 1491 om formidling av pristilskudd i landbrukssektoren* (formidlingsforskriften).

Videre gir rundskriv 23/11 datert 1. juli 2011 en oversikt over nærmere retningslinjer for frakttilskudd for korn og kraftfôr slik de fremkommer av både forskriftene og jordbruksavtalen. Rundskrivet ajourføres etter behov som normalt er etter jordbruksforhandlingene. Rundskriv 01/09 datert 3. april 2009 beskriver de generelle bestemmelsene i pristilskuddsforskriften og formidlingsforskriften.

## 2.5 Formål og innretning

St. meld. Nr. 19 (1999-2000) gir føringer for formålet med frakttilskuddene.

Formålet med tilskudd til innfrakt av økologisk korn er å bidra til å utjevne forskjeller i oppgjørspisen til kornprodusent som skyldes lokalisering i forhold til mottakssted. Formålet med de øvrige frakttilskuddene for korn er å utjevne regionale råvareprisforskjeller til mel- og kraftfôrindustrien, ved å gi tilskudd til frakt og håndtering fram til forbruksstedene.

Formålet med tilskudd til frakt av kraftfôr er å utjevne fraktkostnader ved omsetning av kraftfôr til husdyrproduksjon.

Innenfor rammen av å utjevne transportkostnader, skal ordningen i sum virke til et mest mulig effektivt fraktsystem for omsetning av korn og kraftfôr.

Frakttilskudd for korn utbetales i sin helhet til eierne av kornet som fraktes. Tilskudd som gis for frakt av korn fra produsent til mottaksanlegg for økologisk korn og til transittanlegg ved Oslofjorden for alt korn, skal videreformidles til den enkelte kornprodusent. Frakttilskudd for kraftfôr utbetales til foretak for produksjon eller import av kraftfôr. Disse videreformidler tilskuddet i sin helhet til husdyrprodusentene, jf. nærmere omtale under kapittel 3.2

### 2.5.1 Tilskudd til frakt av økologisk korn fra kornprodusent til mottaksanlegg

Frakttilskudd kan gis for frakt av økologisk korn fra kornprodusent til nærmeste mottaksanlegg som kan ta imot den aktuelle arten. Dette er den eneste delordningen i fraktordningen for korn der det gis tilskudd til *innfrakt* av korn. Det er ca. 15 mottaksanlegg som tar imot økologisk korn. Av denne grunn kan det ofte bli lange avstander fra produsent til mottakssted. Ordningen bidrar til å støtte opp om den nasjonale satsingen på økologisk kornproduksjon. Frakttilskuddet gis med soneberegning etter følgende tabell:

**Tabell 4: Soner med tilskuddsatser for frakt av økologisk korn fra produsent til mottaksanlegg**

Sone	0	1	2	3	4	5	6	7
Avstand, km	0-20	21-40	41-60	61-80	81-100	101-120	121-140	Over 140
Sats, kr pr. tonn	0	13	25	37	48	59	70	81

## 2.5.2 Tilskudd til frakt av korn fra kornprodusent eller mottaksanlegg i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden

Frakttilskudd kan gis for frakt av korn fra kornprodusent eller mottaksanlegg i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden for korn som videresendes fra overskudds- til underskuddsområdet. For båttransporten vises det til kap. 2.5.4. Frakttilskuddet for biltransporten til transittanlegget gis med soneberegning i forhold til nærmeste transittanlegg ved Oslofjorden etter følgende satser:

*Tabell 5: Soner med tilskuddsatser for frakt av korn fra mottaksanlegg og produsent i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden*

Sone	Avstand, km	Sats, kr pr. tonn
0	0-20	0
1	21-50	19
2	51-150	42
3	Over 150	Fastsettes individuelt

Ved beregning av sats i sone 3 benyttes avstand (A) fra nærmeste transittanlegg til kommunesenteret i kommunen der produsenten har sin kornproduksjon og sats og øvre kilometergrense i sone 2. Satsen for sone 3 beregnes etter følgende formel:  $(42 \text{ kr pr. tonn}/150 \text{ km}) \times A \text{ km}$ .

Det gis ikke frakttilskudd for korn som fraktes til produksjonsanlegg for kraftfôr ved Oslofjorden og forbrukes der, men bare for vare som transporteres videre ut av overskuddsområdet. To av transittanleggene ved Oslofjorden, Felleskjøpet Agri Kambo og Larvik er kombinerte anlegg med både kraftfôrproduksjon og transittfunksjoner. Av regelverket går det fram at for frakt av korn til slike anlegg kan kornkjøper fastsette reduserte frakttilskuddssatser i samsvar med den avkorting som følger av at slike anlegg bruker korn i egen produksjon av kraftfôr. For frakt av korn til disse to anleggene har Felleskjøpet Agri valgt å betale uavkortet tilskudd for alt korn som leveres. Argumentasjonen er at disse anleggene ville tape i konkurransen om kornet mot andre mottaksanlegg dersom det ble gitt reduserte tilskudd. Siden SLF bare betaler tilskudd for kornet som går i transitt, må aktøren selv betale tilskuddet tilsvarende kvantumet som går inn i kraftfôrproduksjonen. Gjennomføringen av ordningen skjer ved at det løpende sendes inn krav til SLF som betaler tilskudd for hele kornkvantumet som mottas ved anlegget. Etter årets slutt mottar SLF oppgave med kvantumsfordeling over korn som er skipet til underskuddsområdet og korn forbrukt i egen kraftfôrproduksjon og korrigerer tilskuddsutbetalingen i samsvar med dette. I korrigeringen inngår ikke renteberegning.

For frakt fra kornprodusent eller mottaksanlegg til produksjonsanlegg utenom basissted i distrikter med kornunderskudd i overskuddsområdet, kan det gis frakttilskudd til frakt av korn når fraktkostnadene overstiger egenfrakten i frakttilskuddet for kraftfôr, jf. kap. 2.5.7. Med dagens anleggsstruktur er det bare produksjonsanlegget i Lom som oppfyller disse betingelsene og følgelig er berettiget tilskudd etter denne bestemmelsen. Siden det ikke er tilstrekkelig med kornproduksjon i regionen til å dekke råvarebehovet i kraftfôrproduksjonen, er anlegget avhengig av å få tilført korn fra områder med overskudd av korn. Til denne transporten ytes det frakttilskudd. Gjeldende sats er beregnet til kr 21 pr. tonn.

### 2.5.3 Tilskudd til frakt av matkorn innen overskuddsområdet fra kornprodusent eller mottaksanlegg til produksjonsanlegg for matmel

Det kan innen overskuddsområdet gis frakttilskudd for frakt av matkorn fra kornprodusent eller mottaksanlegg til produksjonsanlegg for matmel. Frakttilskuddet gis med soneberegning i forhold til nærmeste transittanlegg ved Oslofjorden i samsvar med tabell 5. Det er tre produksjonsanlegg for matmel og havregryn m.m, Lantmännen Cerealia AS i Oslo og i Moss (havregryn og lignende produkter) og Norgesmøllene i Skien, som oppfyller disse betingelsene. Ved anlegget i Oslo tas det imot mindre kvantum direkte fra produsent, ellers tar disse anleggene bare imot korn fra andre mottaksanlegg.

### 2.5.4 Tilskudd til frakt av korn fra over- til underskuddsområdet

Frakttilskudd kan gis for frakt av korn fra over- til underskuddsområdet når kornet enten fraktes fra transittanlegg sjøverts til havner med produksjonsanlegg i underskuddsområdet, eller når kornet transporteres direkte landverts fra kornprodusent eller mottaksanlegg i overskuddsområdet til produksjonsanlegg i underskuddsområdet. De aktuelle produksjonsanleggene med havner samsvarer med basisstedene i fraktordningen for kraftfôr, jf. kap. 2.5.7. Tilskudd til båttransport ytes etter følgende satser:

*Tabell 6: Tilskuddsatser for frakt av korn fra Oslofjorden til underskuddsområdet. Gjelder også ved frakt av kli og soya til Bergneset i Balsfjord*

<b>Destinasjoner</b>	<b>Sats, kr pr. tonn</b>
Kristiansand	120
Stavanger/Fiskå	127
Vaksdal	138
Florø	147
Vestnes	153
Buvika/Trondheim	159
Steinkjer	165
Bergneset i Balsfjord	196

Totalt frakttilskudd for korn som fraktes fra overskudds- til underskuddsområdet vil følgelig være summen av landverts frakt med tilskudd etter ordningen beskrevet i kap. 2.5.2 med soner og tilskuddsatser etter tabell 5 og sjøverts frakt med tilskuddsatser etter tabellen ovenfor.

I de tilfeller korn fraktes direkte landverts fra over- til underskuddsområdet, gis det frakttilskudd med tilsvarende satser som for frakt fra kornprodusent eller mottaksanlegg til nærmeste transittanlegg med tillegg av tilskudd tilsvarende satser for frakt fra Oslofjorden til basissteder i underskuddsområdet. Slik direkte frakt er med hensyn til tilskudd følgelig likestilt med frakt til transittanlegg og viderefrakt sjøverts langs kysten. Det presiseres at satsene i tabellen ovenfor inkluderer tilskudd til kostnader som påløper ved transittanlegget (transittkostnader). Ved direkte transport med bil til underskuddsområdet påløper ikke transittkostnader. Det er likevel besluttet å benytte de samme tilskuddsatser som ved sjøverts transport. Det kan tilføyes at det opprinnelige grunnlaget for beregning av transittkostnadene besto av følgende kostnadselementer ved transittanlegget: Mottak fra bil, svinn, lasting til båt og vareavgift.

For direkte frakt til produksjonsanlegg utenfor basissted, kan det etter regelverket trekkes en egenfrakt fastsatt av SLF. Egenfrakten skal utjevne for den fordelen anlegg med kraftfôrproduksjon utenfor basissted har ved levering av kraftfôr i områder som er berettiget frakttilskudd for kraftfôr.

Egenfrakten beregnes som hovedregel etter totalt utbetalt frakttilskudd i foregående år dividert med totalt kraftfôrsalg samme år. Produksjonsanleggene som i dag oppfyller disse betingelsene er lokalisert i Orkanger, Meldal, Lundamo, Spongdal, Rissa, Opphaug på Fosenhalvøya, i Verdal, i Namdalseid og Skogmo i Namdal som alle ligger i Trøndelag, samt i Surnadal i Møre og Romsdal.

### 2.5.5 Tilskudd til frakt av kraftfôrråvarer til Bergneset i Balsfjord

Det kan gis frakttilskudd for frakt av kli og soya til kraftfôrproduksjon på Bergneset i Balsfjord. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er lokaliseringen av matmøllene (kliproduksjonen) og av anlegg for produksjon av soyamel i forhold til produksjonsanlegget for kraftfôr i Balsfjord. Ingen av matmøllene ligger nord for Trondheim og eneste produksjonsanlegg for soyamel i Norge er Denofa AS i Fredrikstad. Bergneset i Balsfjord ligger følgelig med betydelig lengre transportavstand for de aktuelle råvarene enn samtlige andre produksjonsanlegg som ligger i Sør-Norge inkludert Trøndelagsfylkene.

Tre av matmøllene, Norgesmøllene i Skien, og Lanmânnen Cerealia i Oslo og i Moss samt Denofa AS i Fredrikstad ligger i overskuddsområdet. Aktuelle satser for frakttilskuddet fra disse til produksjonsanlegget i Balsfjord går fram av tabell 6.

To av matmøllene, Norgesmøllene i Vaksdal og i Trondheim ligger i underskuddsområdet. Statens landbruksforvaltning kan fastsette særskilte satser for frakttilskudd ved frakt av kli til produksjonsanlegget i Balsfjord fra møllesteder utenfor overskuddsområdet.

### 2.5.6 Tilskudd til frakt av importert fôrkorn

Det kan gis frakttilskudd til importert fôrkorn (ekskl. proteinfôr og oljefrø) og til importert durra (sorghum), mais og kli for sjøverts frakt av slike varer fra Stavanger og nordover i underskuddsområdet.

Kun frakt av korn fra utlandet direkte til underskuddsområdet for tilvirkning av kraftfôr kvalifiserer for tilskudd.

*Tabell 7: Tilskuddsatser for frakt av importert fôrkorn inklusiv durra, mais og kli*

<b>Destinasjoner</b>	<b>Sats, kr pr. tonn</b>
Vaksdal	11
Florø	20
Vestnes	26
Buvika/Trondheim	32
Steinkjer	38
Bergneset i Balsfjord	69

Tilskuddsatsene er beregnet med grunnlag i satsene i tabell 6 som differensene mellom satsene til de ulike destinasjonene nord for Stavanger og satsen for Stavanger.

## **2.5.7 Tilskudd til frakt av kraftfôr (stedfrakttilskudd)**

Tilskuddsordningen er utformet med utgangspunkt i 14 definerte basissteder omkring i landet. I samtlige basissteder er det produksjonsanlegg for kraftfôr. Pr. 1. januar 2012 er Oslo, Moss/Kambo, Kirkenær, Gran på Hadeland, Stange, Larvik, Kristiansand, Stavanger/Fiskå, Vaksdal, Florø, Vestnes, Trondheim, Steinkjer, og Bergneset i Balsfjord fastsatt som basissteder. Tilskuddsordningen gjelder for frakt av kraftfôr til husdyr fra nærmeste basissted til husdyrprodusent.

I ordningen er det omkring hvert basissted en nullsone med fastsatt egenfrakt der det ikke betales frakttilskudd. Det kan bare gis frakttilskudd til husdyrprodusent for frakt av kraftfôr når fraktsats fra nærmeste basissted til husdyrprodusent overstiger den fastsatte egenfrakten. Det gis ikke tilskudd til frakt av kraftfôr fra underskuddsområdet tilbake til overskuddsområdet.

Frakttilskuddet i den enkelte kommune fastsettes på grunnlag av beregninger av kostnader for frakt fra nærmeste basissted til sentrum av kommunen der husdyrprodusenten har sin produksjon. Dersom kommunen er stor i geografisk utstrekning, eller andre særlige forhold gjør seg gjeldende, kan det fastsettes flere tilskuddsatser innenfor samme kommune.

SLF fastsetter hvilke steder som skal defineres som basissteder, størrelsen på egenfraktsone, egenfrakt og fraktgrunnlag for beregning av frakttilskudd. SLF fastsetter fraktsatser fordelt etter kommuner. Gjeldende egenfraktsone er 100 km tilsvarende 135 kr pr. tonn.

I forbindelse med etableringen av kraftfôrproduksjonen ved Bergneset i Balsfjord i 1987 ble Balsfjord fastsatt som basissted. Kapasiteten ved anlegget skulle utbygges etappevis og en ville starte med produksjon av drøvtyggerfôr. Det ble derfor åpnet for en foreløpig ordning som innebar at frakttilskudd for svin-, fjørfe- og hestefôr i dette området skulle beregnes med utgangspunkt i Steinkjer og ikke i Bergneset. Det ble av denne grunn, fastsatt et tilskudd i tillegg til det ordinære frakttilskuddet med Bergneset i Balsfjord som basissted. Tilskuddet skulle beløpsmessig tilsvare fraktkostnadene for kraftfôr på strekningen Steinkjer – Balsfjord. Ordningen ble i 1999 gjennomgått og drøftet med eierne av produksjonsanlegget i Balsfjord. Det kom da fram informasjon om at det fortsatt ikke ville være aktuelt å produsere annet enn drøvtyggerfôr ved anlegget. Ordningen ble derfor videreført. Den aktuelle tilleggsatsen er justert i samsvar med justeringer som er foretatt i de øvrige satsene for frakttilskudd for kraftfôr. Pr. 1. januar 2012 er satsen kr 143 pr. tonn. Ordningen forutsetter at det kun produseres drøvtyggerfôr ved Bergneset i Balsfjord.

## **2.6 Anleggstruktur og vareflyt for korn og kraftfôrråvarer under ny markedsordning**

### **2.6.1 Aktører i korn-, kraftfôr- og matmelmarkedet**

I korn- og kraftfôrmarkedet er det fire aktører som dominerer markedet, se vedlegg 4. Dette er Felleskjøpet Agri (FKA), Fiskå Mølle, Felleskjøpet Rogaland Agder (FKRA) og Norgesfôr. FKA er landsdekkende både med hensyn til kornmottak og kraftfôrsalg. FKA har en rekke egne mottaksanlegg for korn og har videre samarbeidsavtaler om kjøp av korn fra andre. Eneste produksjonsanlegget i Nord-Norge som ligger i Balsfjord eies av FKA. FKA eier videre sammen med Felleskjøpet Nordmøre og Romsdal (FKNR) produksjonsanlegget for kraftfôr i Vestnes i Møre og Romsdal. Fiskå Mølle har enkelte mottaksanlegg på Østlandet og i Rogaland og har også avtaler om kjøp av korn fra andre mottaksanlegg. Med sin produksjon ved to anlegg på Østlandet selger foretaket kraftfôr i dette området. Hovedtyngden av kraftfôrproduksjonen har Fiskå Mølle på Tau i Rogaland. Videre har foretaket også produksjon i Sør-Trøndelag. Kraftfôret selges i hele underskuddsområdet, inklusivt Nordland og Troms. FKRA har enkelte mindre mottaksanlegg i underskuddsområdet. Foretaket har lite eget korn og kjøper korn fra andre aktører. Hovedtyngden av produksjonen foregår i Stavanger,

men FKRA har også kraftfôrproduksjon i Kristiansand. Bedriften omsetter i hovedsak kraftfôr på Sør- og Vestlandet. Norgesfôr er en sammenslutning av 15 lokale bedrifter av ulik størrelse på Østlandet og i Midt-Norge som omsetter korn og produserer kraftfôr. Strand Unikorn er den desidert største Norgesfôrbedriften og har som et resultat av fusjonen med Unikorn i 2009, avtaler om å ta imot korn og levere kraftfôrråvarer til de andre Norgesfôrbedriftene. Bedriften har også kornavtale med FKRA. Salgsområdene for kraftfôr er i hovedsak nærområdene til produksjonsanleggene, men de større anleggene dekker også videre områder. De fleste bedriftene med tilknytning til Fiskå Mølle og Norgesfôr (via Norkorn), samt FKNR og FKRA, er medlemmer i NHO Mat og Landbruk.

*Tabell 8: Aktører i korn- kraftfôr- og matmelmarkedet med markedsandeler i 2010, prosent.*

	<b>Produsentkorn</b>	<b>Kraftfôr</b>	<b>Matmel</b>
Felleskjøpet Agri med samarbeidende anlegg	59	48	
Fiskå Mølle med samarbeidende anlegg	12	14	
Felleskjøpet Rogaland Agder	2	19	
Norgesfôr	27	19	
Lantmännen Cerealia			40
Norgesmøllene			60

Med hensyn til frakttilskudd for korn er det vareeier som får utbetalt tilskuddet. Det er derfor bare et begrenset antall aktører som mottar tilskudd. Siden mange av kraftfôrprodusentene bare omsetter kraftfôr innenfor nullsonen er det også for frakttilskudd for kraftfôr bare et begrenset antall aktører som får utbetalt slikt tilskudd.

Tabell 9: Aktører som mottok frakttilskudd for korn og for kraftfôr i 2010

Aktører	Frakttilskudd korn, kr	Frakttilskudd kraftfôr, kr	Plassering av anlegg i fht. frakttilskudd kraftfôr
Felleskjøpet Agri, Oslo	54 433 666	44 482 864	I basissted
Felleskjøpet Rogaland Agder, Stavanger		3 221 852	I basissted
Felleskjøpet Nordmøre og Romsdal, Molde	285 124	1 390 993	I basissted
Fiskå Mølle, Tau		8 303 678	I basissted
Fiskå Mølle Etne, Etne		743 569	Innenfor nullsonen
Fiskå Mølle Moss	8 682 763		
Fiskå Mølle Rissa, Rissa	18 518	248 575	Innenfor nullsonen
Norgesfôr Strand Unikorn, Moelv	13 189 531	1 202 246	Innenfor nullsonen
Norgesfôr Vestfold, Andebu	67 535	5 633	Innenfor nullsonen
Norgesfôr Hadeland		142 010	Innenfor nullsonen
Norgesfôr Vinstra, Vinstra		676 362	Utenfor nullsonen
Norgesfôr Ottadalen, Lom		3 233 466	Utenfor nullsonen
Norgesfôr Røv, Vindøla		529 029	Utenfor nullsonen
Norgesfôr Hundseth, Namdalseid		1 075 562	Innenfor nullsonen
Norgesfôr Orkla, Fanrem		305 880	Innenfor nullsonen
Norgesfôr Dalebakken, Opphaug		356 714	Utenfor nullsonen
Follebu Bruk		5 101	Innenfor nullsonen
Østfoldkorn BA Halden	182 634		
Volda Elektriske Mylne AS, Volda	8 903		
Norgrain AS, Oslo	192 406		
ANS Møre og Romsdal Kornsilø, Vestnes	111 913		
Sum	77 172 992 <sup>1</sup>	65923 538	

Av beskrivelsen av regelverket i kap. 2.5, går det fram at fraktordningen for korn består av ulike delordninger. Kostnader og kvantum for disse går fram av følgende tabell:

Tabell 10: Frakttilskudd for korn. Kostnader og kvantum for de ulike ordningene for 2010.

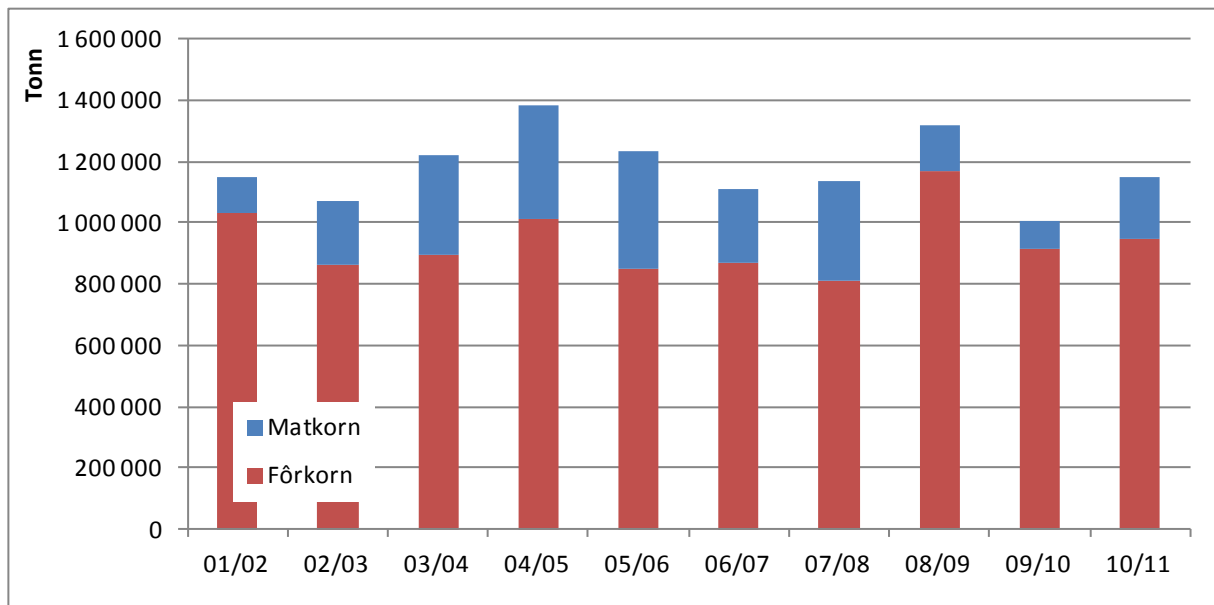
Delordning	Kroner	Tonn
Frakt fra innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden	11 005 264	326 600
Skipning av korn fra overskudds- til underskuddsdområdet	58 979 050	438 403
Direktetransport fra overskuddsområdet til produksjonsanlegg i basissted	956 367	5 073
Direktetransport fra overskuddsområdet til produksjonsanlegg utenfor basissted	3 758 407	21 725
Frakt til underskuddsanlegg i overskuddsområdet og av matkorn i overskuddsområdet	939 959	28 647
Frakt av importkorn	1 533 945	49 112
Sum	77 172 992	869 560

<sup>1</sup> Avviket på 22 millioner i forhold til tabell 1 er at tilskuddet betales ut på bakgrunn av faktisk dokumentert kraftfôrsalg



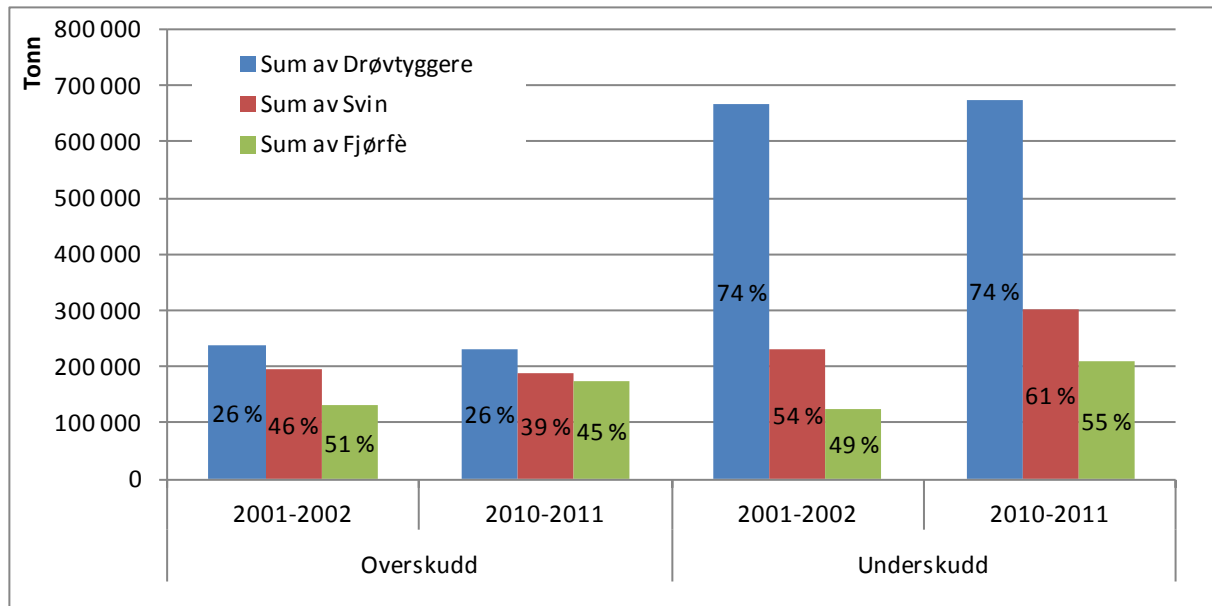
## 2.6.2 Kornproduksjon og salg av kraftfôr

Fordelingen mellom mat- og fôrkorn varierer fra år til år avhengig av vær- og vekstforhold. De siste ti sesongene har matkornet i gjennomsnitt utgjort i overkant av 20 prosent av de totale kornleveransene, eller vel 241 000 tonn per sesong. Gjennomsnittlig totale kornleveranser var i samme periode i underkant av 1,2 mill. tonn.



**Figur 1: Totale kornleveranser hele landet pr sesong, fordelt på mat- og fôrkorn**

Innen overskuddsområdet produseres det kraftfôr ved 24 enkeltanlegg. Disse skaffer seg korn ved kjøp direkte fra produsent eller fra andre anlegg. Mens den totale kraftfôromsetningen i landet viser en økning på 12 prosent i perioden 2001/2002 til 2010/2011, er tilsvarende økning i overskuddsområdet bare 4 prosent.



**Figur 2: Kraftfôromsetning fordelt på dyreslag i over- og underskuddsområdet i sesongen 2001/2002 og 2010/2011 og andel av totalomsetningen i landet**

Salget av drøvtyggerfôr har vært relativt konstant eller svakt synkende i hele landet fra sesongen 2001/2002 til 2010/2011, mens salget av svine- og fjørfe fôr har økt. I overskuddsområdet har en økning i salget av fjørfe fôr sikret omsetningsvekst totalt i perioden, mens salget av både fjørfe- og svinefôr har økt i underskuddsområdet.

### 2.6.3 Anleggsstruktur for kornmottak og for produksjonsanlegg for matmel og kraftfôr

Mottaksanleggene for korn er fordelt over hele landet der det er kornproduksjon.

Produksjonsanleggene for kraftfôr er lokalisert i de samme områdene, men også i fylker der det ikke nevneverdig kornproduksjon.

**Tabell 11: Antall mottaksanlegg for korn og produksjonsanlegg for kraftfôr og matmel**

	2002			2011		
	I overskudds-området	I underskudds-området	Landet	I overskudds-området	I underskudds-området	Landet
Kornmottak	89	38	127	76	31	107
Kraftfôr	42	29	71	24	20	44
Matmel/havregryn	3	5	8	3	4	7

I fylkene som utgjør overskuddsområdet produseres ca. 80 prosent av alt fôrkornet og ca. 99 prosent av matkornet. Samlet utgjør dette ca. 85 prosent av alt det norske kornet.

## Kart: Mottaksanlegg, Produksjonsanlegg

Tabell 12: Antall mottaksanlegg for korn og produksjonsanlegg for matmel og kraftfôr fordelt på fylker i 2011

Fylker	Kornmottak	Kraftfôr	Matmel/havregryn o.l. *
Østfold	17	8	1
Akershus og Oslo	11	1	1
Hedmark	15	5	
Oppland	12	5	
Buskerud	8	0	
Vestfold	11	5	
Telemark	2	0	1
<b>Sum overskuddsområdet</b>	<b>76</b>	<b>24</b>	<b>3</b>
Aust Agder	0	0	0
Vest Agder	2	1	
Rogaland	4	2	1
Hordaland	1	2	2
Sogn og Fjordane	1	1	
Møre og Romsdal	2	2	
Sør-Trøndelag	10	7	1
Nord-Trøndelag	10	4	
Nordland	1		
Troms	0	1	
Finmark	0		
<b>Sum underskuddsområdet</b>	<b>31</b>	<b>20</b>	<b>4</b>

\* Lantmännen Cerealia (Østfold), Stangeland Mølle (Rogaland) og Tøsse Mølle (Hordaland) produserer bare havregryn og lignende produkter.

I løpet av perioden 2002 til 2011 har det skjedd en strukturrasjonalisering i kornbransjen. Dette har skjedd ved at mindre og urasjonelle anlegg er blitt lagt ned. Enkelte av de mindre gjenværende anleggene har videre bare åpnet for mottak i kornsesongen om høsten. Noen anlegg (råkornanlegg) tørker ikke kornet, men frakter det videre til et større anlegg for tørking og lagring. Antall mottaksanlegg for korn er siden 2002 redusert fra 127 til 107. Reduksjonen er størst i underskuddsområdet. Siden anleggstettheten har vært stor, har utviklingen i antall anlegg ikke medført nevneverdige ulemper for kornprodusentene. I den aktuelle perioden har også kornkjøperne i stadig større grad blitt tilbudt inntransport i containere som utplasseres hos den enkelte produsent. Dette er en praktisk ordning for produsentene.

På tilsvarende måte har det også foregått en strukturrasjonalisering innen kraftfôrbransjen. Antall produksjonsanlegg er redusert fra 71 til 44 anlegg, tilsvarende en nedgang på ca. 40 %. Denne reduksjonen skyldes sterkere konkurranse i markedet kombinert med at eierne ikke har funnet det lønnsomt å investere i nytt produksjonsutstyr. Strengere kvalitets- og sikkerhetskrav til produksjon av kraftfôr fra det offentlige, samt krav til næringsinnhold og pellets kvalitet fra husdyrprodusentene selv, har resultert i behov for avansert og kostbart utstyr. Resultatet er økt produksjon ved de gjenværende anleggene. For å oppnå en rasjonell kraftfôrproduksjon, er det i en del sammenhenger etablert selskaper der flere enkeltanlegg har gått sammen. I slike tilfeller er ofte produksjonen av ulike fôrslag differensiert på de ulike produksjonsanleggene.

Av samtlige produksjonsanlegg for kraftfôr i landet er det bare ved anlegget i Vaksdal, Florø, Steinkjer og Balsfjord det ikke er eget kornmottak.

I Nord-Norge er det en kornsilo (A/S Balsfjord Kornsilo) og et produksjonsanlegg for kraftfôr, begge lokalisert på Bergneset i Balsfjord. Siloen var klar til bruk i 1984. Eiere av siloen var Statens Kornforretning (40 prosent), Stormøllen (20 prosent) og Felleskjøpet Trondheim (40 prosent). Allerede fra starten av var det i forståelse med Landbruks- og matdepartementet planlagt å bygge produksjonsanlegg for kraftfôr i tilknytning til siloen. Produksjonsanlegget ble med Stormøllen og Felleskjøpet Trondheim som eiere satt i drift i 1987. Silo og produksjonsanlegg ble bygd for å styrke beredskapen av kraftfôr i landsdelen. I dag eies siloen av Cermaq og produksjonsanlegget av Felleskjøpet Agri.

For produksjonsanleggene for matmel har det kun skjedd mindre endringer. I den aktuelle perioden er anlegget i Kristiansand lagt ned.

Under det videre arbeid legger arbeidsgruppens flertall til grunn at formålet ved fraktordningene må være styrende og at det tas utgangspunkt i dagens anleggsstruktur.

#### 2.6.4 Vareflyt for mat- og fôrkorn fra overskuddsområdet til underskuddsområdet

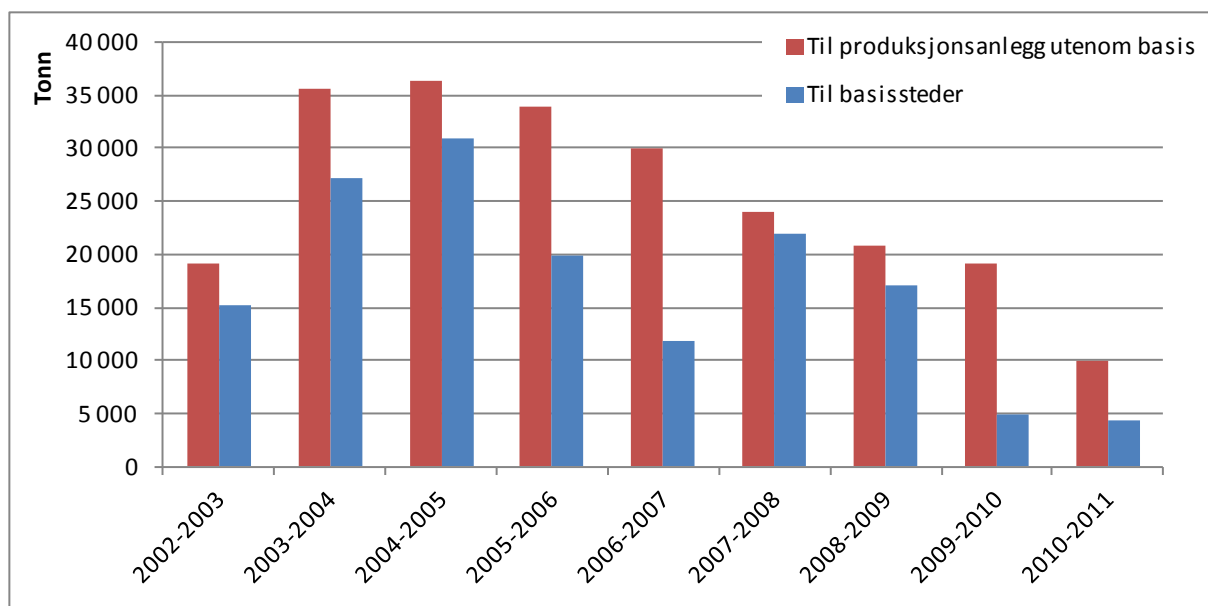
For å opprettholde den regionale produksjonsfordelingen er det avgjørende med hensiktsmessig styring av korn- og kraftfôrpolicyen. Vareflyten for korn- og kraftfôr som i hovedtrekk er beskrevet tidligere er en konsekvens av gjeldende landbrukspolitikk og konkurranseforhold.

Tabell 13: Oversikt vareflyt korn, tonn

		<b>Gj. sn. siste 5 sesonger</b>
Kornleveranser	Hele landet	1 160 500
(tonn)	Overskuddsområdet	968 621
	<i>Andel av landet</i>	<i>83 %</i>
Direkteleveranser til mottak ved Oslofjorden		294 501
	<i>Andel av leveranser i overskuddsområdet</i>	<i>30 %</i>
Fraktet fra over- til underskuddsområdet		496 601
(tonn)	<i>Andel av leveranser i overskuddsområdet</i>	<i>51 %</i>
	Av dette skipninger	449 965
	Av dette med bil	46 636
	Av dette matkorn	85 016
	Av dette fôrkorn	411 585
Gjenværende korntilgang i overskuddsområdet		472 020
(tonn)	<i>Andel av landets korntilgang</i>	<i>41 %</i>
	Av dette matkorn	141 567
	Av dette fôrkorn	330 453
Kraftfôrsalg	Totalt hele landet	1 785 243
(tonn)	Overskuddsområdet	613 092
	<i>Andel av landet</i>	<i>34 %</i>

Vareflyten for korn og kraftfôr er illustrert i Tabell 13. Kornet fraktes først fra kornprodusent til kornmottak. Mange kornmottak har egen kraftfôrproduksjon og benytter mottatt korn som råvare. Overskuddskorn ved slike anlegg og korn fra mottak uten kraftfôrproduksjon, fraktes til andre kraftfôrprodusenter som har underskudd av korn. Alt fôrkorn som ikke går inn i kraftfôrproduksjonen i overskuddsområdet fraktes over til produksjonsanlegg i underskuddsområdet. Som råvarer til kraftfôr både i overskuddsområdet og i underskuddsområdet, benyttes både norske og importerte varer. Importert råvare er nødvendig for å levere kraftfôr som tilfredsstillende kravene til kvalitet og næringsinnhold som dagens husdyrproduksjon krever.

Hver sesong fraktes mer enn halvparten av det norske kornet i overskuddsområdet til produksjonsanlegg for kraftfôr og til matmellemøller i underskuddsområdet. Siden sesongen 2006/2007 har i gjennomsnitt 497 000 tonn korn blitt fraktet fra overskuddsområdet pr. sesong, hvorav 91 prosent av kornfrakten foregikk med skipninger fra Oslofjorden. Kvantumet som forflyttes fra overskuddsområdet til underskuddsområdet varierer med tilgangen på norsk korn og importkvoter. Oppgaver over produsentmottak ved Oslofjorden og ved Oslo-anleggene spesielt, korrigert for variasjoner i totalavling i landet, viser at det ikke er nevneverdige endringer i denne kornstrømmen i løpet av perioden 2002 til 2010. Dette gjelder både for kvantum totalt og for korn med frakttilskudd.

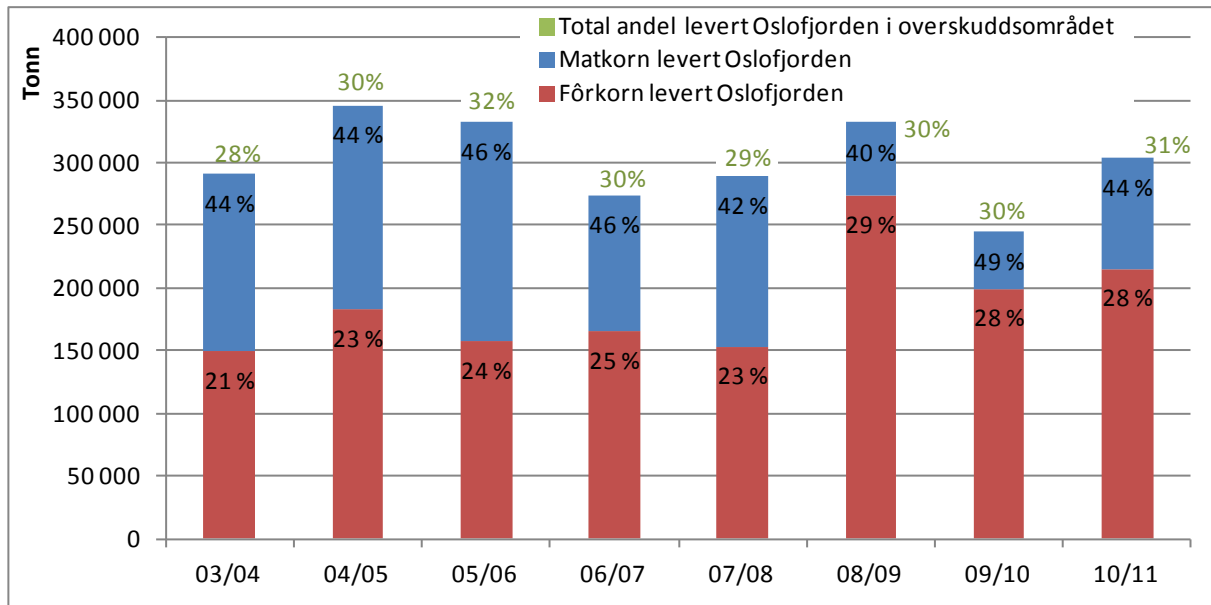


**Figur 3: Frakt av korn med bil fra overskuddsområdet til underskuddsområdet. Kvantum som har mottatt frakttilskudd.**

Det har i lengre tid vært en nedadgående trend i kvantumet korn som er fraktet med bil fra overskudds- til underskuddsområdet. I sesongen 2009/2010 utgjorde slik frakt av korn med bil i underkant av 24 000 tonn, tilsvarende 5 prosent av totalt fraktet kvantum. Til sammenligning var tilsvarende tall i sesongen 2004/2005 vel 67 000 tonn og 11 prosent. Hovedtyngden av korn fraktet med bil fra overskuddsområdet blir kjørt til produksjonsanlegg utenfor basissted i Møre og Romsdal og Trøndelag.

Innad i overskuddsområdet leveres rundt 30 prosent av kornet direkte fra produsent til mottaksanleggene ved Oslofjorden. Dette forholdet har vært stabilt over tid, jf. Figur 4. Figuren viser

også hvor mye av hhv. matkornet og fôrkornet i overskuddsfylkene som leveres direkte fra produsent til anleggene ved Oslofjorden. Fordelingen mellom mat og fôr på leveringene til anleggene rundt Oslofjorden vil variere etter størrelse og kvalitet på avlingene. Over tid har rundt 44 prosent av matkornet og 25 prosent av fôrkornet i overskuddsområdet blitt levert direkte til anleggene ved Oslofjorden. Den relativt konstante andelen på 30 prosent av kornet som leveres direkte til disse anleggene, tyder på at leveringsmønsteret til produsentene er relativt faste i de nærliggende områdene.



**Figur 4: Leveranser av korn direkte fra produsent til anleggene ved Oslofjorden fordelt på mat og fôrkorn.**

### 2.6.5 Vareflyt for soya og kli

Soya er en viktig råvare som proteinkilde til kraftfôr. Denofa AS i Fredrikstad er eneste produsent av soyamel i Norge. Denofa importerer soyabønner. Oljen ekstraheres og pressresten, soyamel, selges som proteinråvare til kraftfôrindustrien.

Hovedregelen i forvaltningen av importvernet er at alle råvarer som skal anvendes i kraftfôr tollbelegges, mens de samme råvarene til andre bruksområder ikke tollbelegges med mindre de er i konkurranse med norske landbruksvarer. Det skal derfor betales toll for andelen soyabønner som selges som soyamel til dyrefôr i Norge. Ved innførsel er det imidlertid usikkerhet knyttet til hvilke kvantum som selges av hvilke produkter, og i hvilke markeder. Siden den tollfrie anvendelsen utgjør majoriteten av produksjonsverdien er Denofa innvilget tollfritak ved import av soyabønner. Samtidig skal det betales prisutjevningsbeløp for de produkter som selges for bruk i norsk husdyrfôr.

Både tollsats og prisutjevningsbeløpet fastsettes som differansen mellom referanseprisen på soyamel, som fremkommer av Jordbruksavtalen, og verdensmarkedsprisen på genmodifisert soyamel tillagt en GMO-kostnad. Denofas faktiske kostnader for sitt GMO-program legges til grunn for GMO-kostnaden ved fastsettes av prisutjevningsbeløp. Modellen innebærer en kompensasjon for Denofas GMO-frie program, noe som anses som et viktig bidrag til å opprettholde Norge som et GMO-fritt område.

For soyamelet fra Denofa AS stilles det spesielt høye krav med hensyn til GMO-fri vare. Risikoen for salmonella i fôret er lav ved bruk av dette soyamelet. Av denne grunn er det vurdert som hensiktsmessig å opprettholde norsk produksjon av soyamel. Alternativt til soyamel fra Denofa AS er direkte import av mel. Ved slik import kan tryggheten for salmonellafri og GMO-fri vare være mindre enn for mel fra Denofa AS. Det gis ikke frakttilskudd på importert soyamel. I 2010 var forbruket av soyamel ca. 215 000 tonn hvorav ca. 58 000 tonn ble importert som soyamel.

Soyamelet fra Denofa fraktes med bil eller båt til produksjonsanleggene for kraftfôr.

De fleste produksjonsanlegg for kraftfôr benytter kli som råvare. Kli produseres som et biprodukt ved fremstilling av matmel. Kli må derfor hentes enten i Oslo, Skien, Vaksdal eller i Buvika ved Trondheim.

Regelverket for frakttilskudd for soya og kli er beskrevet i kap. 2.5.5. I 2010 ble det til Bergneset i Balsfjord transportert ca. 6 100 tonn soyamel og 5 700 tonn kli fra henholdsvis Denofa i Fredrikstad og Norgesmøllene i Skien. Tilsvarende ble det utbetalt frakttilskudd på henholdsvis ca. kr 1 200 000 og ca. kr 1 100 000.

### **2.6.6 Vareflyt for matkorn innenfor overskuddsområdet**

Med unntak av et mindre kvantum som tas imot direkte fra produsent (ved Lantmännen Cerealia i Oslo), får matmel møllene i overskuddsområdet tilført norsk korn fra mottaksanlegg i samme området. Det gis tilskudd til slik frakt av korn, jf. kap. 2.5.3. Forbruk av norsk korn i matmelet varierer fra år til år avhengig av tilgangen på norsk vare. I gjennomsnitt er det de siste 5 årene benyttet ca 142 000 tonn norsk matkorn i produksjon av matmel i overskuddsområdet. I 2011 ble det til slik frakt av matkorn utbetalt ca. kr 790 000. Ved det aktuelle fraktmønsteret var det bare frakt av korn til Cerealia Lantmännen i Oslo (ca. 21 000 tonn) som var berettiget tilskudd. Norsk korn til Norgesmøllene i Skien ble følgelig hentet innen nullsonen.

Det ferdige matmelet pakkes i sekker/poser eller kjøres direkte ut til kundene (bakerier, næringsmiddelindustri m.fl.) som bulkvare. Frakt av mel er ikke berettiget frakttilskudd.

### **2.6.7 Vareflyt for kraftfôr og fôrkorn innenfor overskuddsområdet**

Tabell 14 viser at det har vært en økning i omsatt kraftfôr i Østfold, Hedmark og Vestfold, mens det i resten av overskuddsområdet har vært nedgang. Det har videre vært en økning i Rogaland og Trøndelag.

Tabell 14: Salg av kraftfôr sesongen 2010-2011, samt endringer i forhold til 2001-2002 sesongen, tonn.

Fylke	Drøvtygger -fôr	Diff.	Svine- fôr	Diff.	Fjørfe- fôr	Diff.	Totalt	Diff.
Østfold	14 267	-968	35 676	-1 114	61 926	17 730	114 457	16 211
Akershus	14 606	-1 987	20 357	-2 703	13 784	-1 055	51 532	-11 804
Hedmark	49 310	176	50 881	2 015	57 195	18 494	159 342	20 954
Oppland	113 538	-506	30 755	-7 608	9 830	2 858	156 273	-5 015
Buskerud	21 893	-1 687	7 768	-2 509	7 146	1 601	38 473	-3 679
Vestfold	9 041	334	34 930	3 521	18 073	3 163	63 465	6 011
Telemark	9 865	253	9 098	1 831	6 104	-88	26 139	1 681
<b>Totalt overskuddsområdet</b>	<b>232 520</b>	<b>-4 385</b>	<b>189 465</b>	<b>-6 567</b>	<b>174 058</b>	<b>42 703</b>	<b>609 681</b>	<b>24 359</b>
Aust-Agder	6 970	-748	3 800	727	3 547	177	14 677	-50
Vest-Agder	18 982	-899	4 092	-641	2 980	-2 084	26 573	-3 697
Rogaland	165 913	10 729	155 914	55 581	84 952	26 132	411 373	92 630
Hordaland	47 552	-5 396	8 417	-245	7 167	-1 189	64 941	-6 782
Sogn og Fjordane	67 582	-2 310	7 272	1 180	3 566	179	78 783	-1 581
Møre og Romsdal	83 085	-3 842	8 772	869	5 201	1 030	97 838	-1 727
Sør-Trøndelag	80 680	540	10 983	167	40 964	23 097	136 016	25 063
Nord-Trøndelag	95 701	7 266	72 852	5 345	55 116	35 372	226 175	49 824
Nordland	69 428	-56	23 814	9 427	4 012	848	99 092	11 461
Troms	25 079	-691	3 534	-958	1 390	-483	32 493	-191
Finnmark	10 936	456	427	-735	381	170	12 207	191
<b>Totalt underskuddsområdet</b>	<b>671 908</b>	<b>5 049</b>	<b>299 877</b>	<b>70 717</b>	<b>209 276</b>	<b>83 249</b>	<b>1 200 168</b>	<b>165 141</b>

I Hedmark og Akershus har det skjedd en litt spesiell utvikling med hensyn til anleggsstruktur og produksjonskvantum av kraftfôr. I Hedmark fylke er det 5 produksjons anlegg for kraftfôr. Av disse ligger Fiskå Mølle i Solør og de øvrige i hedmarkregionen som består av kommunene øst for Mjøsa. I denne regionen har det i hele perioden f.o.m. 2001, vært de samme fire produksjonsanleggene for kraftfôr. Dette er Felleskjøpet Agri Stange, Strand Unikorn i Moelv, Løten Mølle i Løten og Arnkværn Mølle i Furnes.

I Akershus var det tidligere flere produksjonsanlegg for kraftfôr, men i 2011 er det bare et slikt anlegg igjen, Østmøllene i Hemnes.

Endringene i strukturen på produksjonsanleggene i disse regionene har bl.a. ført til at kraftfôrproduksjonen på de gjenværende anleggene og spesielt i hedmarkregionen har økt vesentlig på få år. Av dette følger at behovet for fôrkorn relativt sett har økt tilsvarende. Kornproduksjonen i de nærliggende kommunene, er etter hvert blitt for liten til å dekke kornbehovet i denne regionen, og produsentkornet må derfor hentes lenger unna produksjonsanleggene enn tidligere. Mangel på fôrkorn har videre i følge aktørene bl.a. resultert i stor konkurranse om kornet i området og da spesielt utenom høstsesongen.

Med hensyn til vareflyt for kraftfôr vises det for øvrig til kap. 2.5.7, 2.6.1 og 2.6.3.

## 2.6.8 Vareflyt for importkorn

Korn som importeres kommer primært med båt. Både mat- og fôrkorn skipes til de ulike destinasjonene langs kysten der det er produksjonsanlegg for matmel eller kraftfôr. I perioden 2001 til



2010 er det i gjennomsnitt pr. år importert 269 000 tonn fôrkorn og 140 000 tonn matkorn. Tabellen viser fordelingen i kvoteauksjonene de siste tre kvoteårene.

*Tabell 15: Fordeling i kvoteauksjonene siste tre avtaleår (2011-2012 er t.o.m. auksjonsrunde pr nov 2011). Andeler i prosent.*

		2009-2010	2010-2011	2011-2012
Mat	Norgesmøllene	56	63	62
	Lantmännen Cerealia	42	36	36
	Andre	2	1	2
Fôr	Felleskjøpet Agri (inkl. FKNMR)	38	30	40
	Felleskjøpet Rogaland Agder	28	32	28
	Fiskå Mølle	14	15	14
	Strand Unikorn	8	20	17
	Norgrain	9	1	0
	Andre	3	2	1

Det ytes frakttilskudd for direkteimport til kraftfôrprodusenter nord for Stavanger. I perioden 2001 til 2010 er det under denne ordningen i gjennomsnitt fraktet ca. 50 000 tonn pr. år med et gjennomsnittlig årlig frakttilskudd på ca. kr 1 500 000.

### 3 Fraktkostnader for korn og kraftfôr

SLF har på vegne av gruppen henvendt seg til de største aktørene i korn og kraftfôrbransjen, og innhentet tall for blant annet kostnader knyttet til frakt av korn og kraftfôr. Resultatene av datainnsamlingen er presentert i dette avsnittet.

#### 3.1 Kostnadsdekning for frakt av korn

SLF har mottatt informasjon om aktørenes totale kostnader til frakt av korn i månedene september og oktober 2011. Dette er to måneder i starten av kornsesongen med betydelig korntrafikk.

Det ble sendt ut standardiserte skjemaer og et stort flertall av aktørene herunder de store har benyttet disse. Da kostnader til frakt av korn antas å være forholdsvis enkelt å hente ut av bedriftenes regnskap, så vurderer vi at det er få feilkilder i det mottatte tallmaterialet .

Med grunnlag i innrapporterte data er dekningsgradene for frakttilskudd korn beregnet. Det er i beregningen tatt utgangspunkt i gjennomsnittlige fraktkostnader for de større kornhandlerne.

#### Frakt av korn til transittanlegg ved Oslofjorden

Det vises til kap. 2.5.2 vedrørende sonefrakt til transittanlegg ved Oslofjorden.

Resultatene fra datainnsamlingen fra bransjen vises i tabellen under.

*Tabell 16: Gjennomsnittlige fraktkostnader for frakt av korn fra mottaksanlegg til transittanlegg, kr pr. tonn*

	Gjennomsnittlig fraktkostnad	Tilskudd	Netto fraktkostnad
Sone 0 (0-20 km)	70	0	70
Sone 1 (21-50 km)	77	19	58
Sone 2 (51-150 km)	108	42	66
Sone 3 (over 150 km)	114	Fastsettes individuelt	

Gjennomsnittlig netto kostnad for frakt av korn fra de to tilskuddsonene er ifølge de innsamlede data lavere enn den gjennomsnittlige fraktkostnaden i hele nullsonen. Fraktkostnadene må sees i sammenheng med forskjellene i produsentpriser innenfor overskuddsområdet. Gjennomsnittlige stedskorrigeringer i de to sonene med fast tilskuddsats vises i tabellen nedenfor.

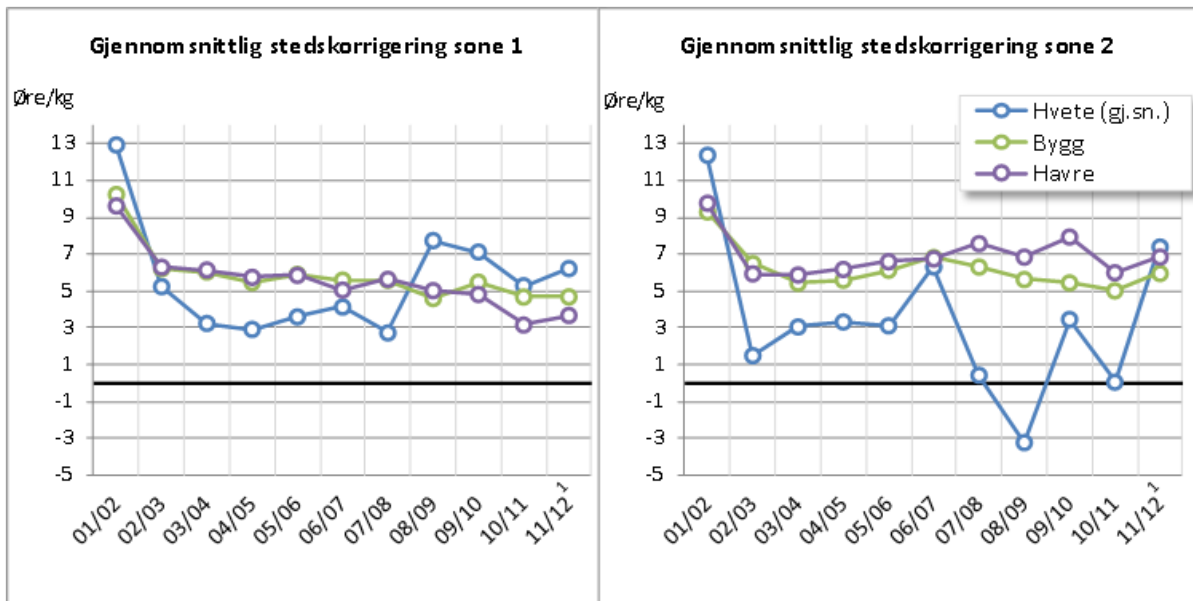
Tabell 17: Gjennomsnittlige priser og stedskorrigeringer 2010/2011 og hittil i 2011/2012, øre pr. kg.

		2010/2011	Stedskorrigering	2011/2012	Stedskorrigering
Mathvete	Oslofjorden	243		262	
	Sone 1	242	1	259	3
	Sone 2	244	-1	261	1
Fôrhvete	Oslofjorden	216		233	
	Sone 1	211	5	229	4
	Sone 2	215	1	228	5
Bygg	Oslofjorden	212		224	
	Sone 1	208	4	219	5
	Sone 2	195	7	218	6
Havre	Oslofjorden	192		200	
	Sone 1	189	3	197	3
	Sone 2	207	5	194	6

Frem til 1. juli 2001 da statens kjøpeplikt for korn ble opphevet og målprissystemet etablert, ble kornprisene fastsatt i jordbruksoppkjøret som garanterte priser. Det var like priser over hele landet. Ordningen med innfrakttilskudd fra kornprodusent til nærmeste mottaksanlegg bidro til mest mulig like kornpriser for alle produsenter. Etter regimeskiftet 1. juli 1995 da staten ikke lenger sto som eier eller var ansvarlig for logistikken av kornet, jf. kap 2.1.1, ble prinsippene for dagens ordning med frakttilskudd for korn fra overskudds- til underskuddsområdet etablert. Ordningen inkluderte som i dag frakt av korn fra innlandet, både fra kornprodusent og fra mottaksanlegg til transittanlegg ved Oslofjorden. Innfraktordningen fra produsent til nærmeste anlegg ble videreført, men avvirket 1. juli 2001 som følge av innføringen av målprissystemet. Ved beregning av målprisen, ble i prinsippet kostnadselementene som påløper fra innlandet til kysten lagt til den garanterte kornprisen. I denne beregningen inngikk en egenfrakt som var innberegnet i tilskuddet for frakt fra innlandet til transittanlegg. Av dette følger at differensen mellom pris ved Oslofjorden og innlandspris, stedskorrigeringen, påvirkes bl.a. direkte av dette frakttilskuddet, jf. kap. 2.2, Jordbruksoppkjøret 2002, der stedskorrigeringen ble justert ned ved å heve frakttilskuddet.

Ved omleggingen av tilskuddet i 2002-2003 ser man en klar reduksjon i stedskorrigeringene i begge tilskuddsonene. Generelt har stedskorrigeringene for de dominerende førkornartene bygg og havre vært relativt stabile i gjennomsnitt i perioden. Figur 5 viser stedskorrigeringen som gjennomsnitt for både mat og fôrhvete. Variasjonen avhenger således av den relative tilgangen på mat og fôrhvete, selv om stedskorrigeringene for fôrhvete isolert har en høyere variasjon enn andre førkornslag som bygg og havre.

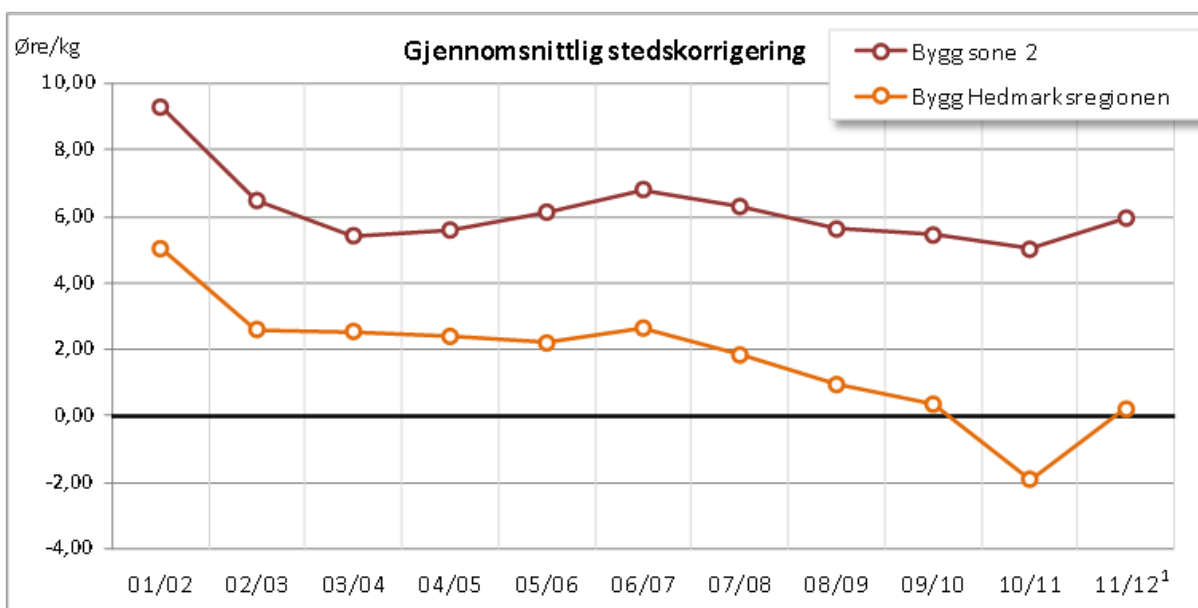
Generelt har gjennomsnittlig stedskorrigering for matkorn ligget lavere enn for førkorn de siste årene. Særlig gjelder dette sone 2 hvor gjennomsnittlig pris på matkorn har ligget høyere enn gjennomsnittet ved anleggene ved Oslofjorden de siste tre sesongene. Historiske stedskorrigeringer i snitt for de to sonene er vist i figuren under.



**Figur 5: Historiske stedskorrigeringer sone 1 og sone 2.**

<sup>1</sup>Avregnet per 07.02.2012

I tillegg til frakttilskuddet vil også konkurransen i markedet være en viktig faktor som påvirker prisforholdet på korn mellom kyst- og innlandsanlegg og da spesielt i vinterhalvåret, jf. kap. 2.6.7. Det er derfor i Figur 5 vist lokale avvik fra gjennomsnittet. Under vises gjennomsnittlig stedskorrigering for bygg i hedmarksregionen og i tilskuddsone 2 som helhet. Bygg er valgt for å vise effektene av økt lokal etterspørsel etter råvarer til kraftfôr i regionen, uten å få med eventuelle effekter av høyt innhold av mykotoksiner i de siste års havreavlinger. Figur 6 viser hvordan de lokale konkurranseforholdene har ført til økte priser i regionen. I 2010-2011 var produsentprisene for bygg i hedmarksregionen i snitt høyere enn ved mottaksanleggene ved Oslofjorden.



**Figur 6: Gjennomsnittlige stedskorrigeringer for hedmarksregionen og sone 2.**

<sup>1</sup>Avregnet per 07.02.2012

Skipninger

Tilskuddet skal etter formålet dekke både skipnings- og transittkostnader ved transittanlegget. Gjennomsnittlig transittkostnad ligger rundt 65 kr pr. tonn. Tabellen nedenfor viser gjennomsnittlig fraktkostnad, tilskuddsats og netto fraktkostnad (egenfraktkostnad) for skipninger.

*Tabell 18: Faktiske fraktkostnader, tilskuddsats og netto fraktkostnad for skipninger fra overskudds- til underskuddsområdet, høsten 2011, kr pr. tonn.*

Destinasjoner	Gj. sn. fraktkostnad inkl.		
	transittkostnader	Frakttilskudd	Netto fraktkostnad
Stavanger/Fiskå	139	127	12
Vaksdal	165	138	27
Florø	175	147	28
Vestnes	169	153	16
Buvika/Trondheim	172	159	13
Steinkjer	186	165	21
Bergneset	208	196	12

Direktefrakt med bil

Ved frakt av korn med bil fra overskuddsområdet til produksjonsanlegg i underskuddsområdet ytes det tilsvarende frakttilskudd som ved frakt til kysten og videre ved skipninger. Siden tallgrunnlaget for september og oktober 2011 er lite for slik frakt, er det samlet inn data for hele 2011. Dataene representerer ca. 70 prosent av fraktet kornkvantum til anlegg utenfor basissted og gjennomsnittlig fraktkostnad til disse utgjør på kr 244 pr. tonn. Som omtalt i kap. 2.5.4 trekkes det en egenkostnad fra tilskuddene ved frakt til produksjonsanlegg utenfor basissted. Inkludert dette fradraget viser de innsamlede dataene en gjennomsnittlig netto fraktkostnad på kr 73 pr. tonn. Uten dette fradraget er tilsvarende tall kr 62 pr. tonn. Nivået på netto fraktkostnad er følgelig betydelig høyere enn ved skipninger.

Frakt av importkorn nord for Stavanger

Datamaterialet for kostnader knyttet til importkorn som er fraktet med båt til destinasjoner nord for Stavanger er marginalt og vanskelig å trekke konklusjoner fra. Fraktsatsene som er gjengitt her er derfor innhentet separat fra en skipsmegler via råvaremegler Chr. Holtermann ANS.

Det er først tatt utgangspunkt i en båt på 3000 mt med mais fra French Bay. Dette er samme avsenderhavn og båtstørrelse som benyttes i tollfastsettelsen. SLF fastsetter tollsatter som utligner prisene på norsk- og importkorn levert Stavanger. Forskjellen i råvarepris på importkorn for kraftfôrindustrien ved ulike destinasjoner nord for Stavanger tilsvarer følgelig differensene i fraktratene.

**Tabell 19: Totale fraktkostnader og netto fraktkostnader for frakt av importert fôrkorn fra Stavanger og nordover, kr pr. tonn.**

	<b>Fraktkostnader<sup>1</sup></b>	<b>Differanse til Stavanger</b>	<b>Tilskudd</b>	<b>Netto fraktkostnad</b>	<b>Differanse til Stavanger</b>
Stavanger/Fiskå	130		0	130	
Vaksdal	146	16	11	135	5
Florø	153	23	20	133	3
Vestnes	153	23	26	127	-3
Buvika/Trondheim	176	46	32	144	14
Steinkjer	192	62	38	154	24
Bergneset	222	92	69	153	23

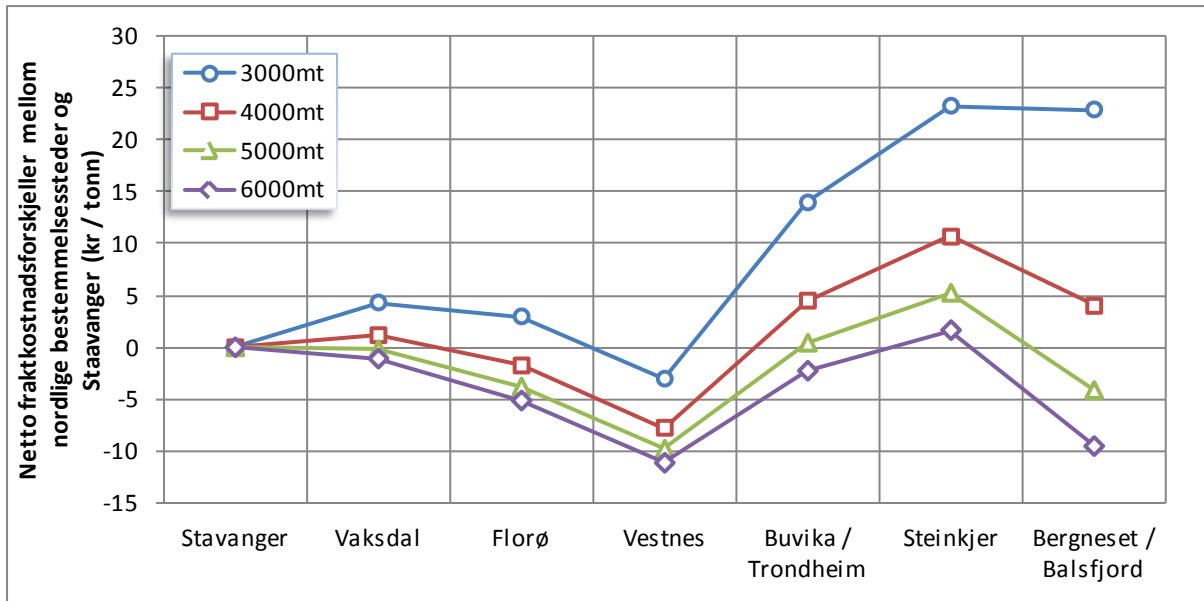
<sup>1</sup>Gjelder frakt av mais fra French Bay, 3000mt. Omregnet til norske kroner med EUR/NOK=7,66

Med utgangspunkt i en liten båtstørrelse, vil importkornet fra French Bay ankomme Vestnes til 3 kr pr. tonn lavere pris enn til Stavanger med dagens tilskuddsatser. Størst forskjell i råvarepris vil det være for de to nordligste destinasjonene hvor importkornet blir kr 23 og kr 24 pr. tonn dyrere enn i Stavanger.

Tar man utgangspunkt i andre avsenderhavner og fôrkornslag, endres ikke nødvendigvis utjevningen vist i Tabell 19. Ulike fraktkostnader skyldes i hovedsak forskjeller i antall dager frakten tar. Utgangspunktet for utjevning i frakttilskuddene er Stavanger, og tiden det tar med båt fra Stavanger til nordligere havner er konstant under normale værforhold.

Fraktes større partier i større båter, endres imidlertid utjevningsstrukturen i tilskuddene. Dette er illustrert i figuren nedenfor. Her er det vist forskjellene i netto fraktkostnad for skipninger av importkorn til nordligere havner og fraktkostnaden for samme importkornet levert Stavanger for ulike båtstørrelser.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Det er i beregningen antatt følgende dagrater etter samtale med råvaremegler: 3000mt: 8 500 eur; 4000mt: 9 000 eur; 5000mt: 10 000 eur og 6000mt 11 000 eur. Valutakurs for beregningen er 7,66 norske kroner per euro.



Figur 7: Forskjeller i netto kostnader for frakt av importkorn til Stavanger og destinasjoner nord for Stavanger med ulike båtstørrelser.

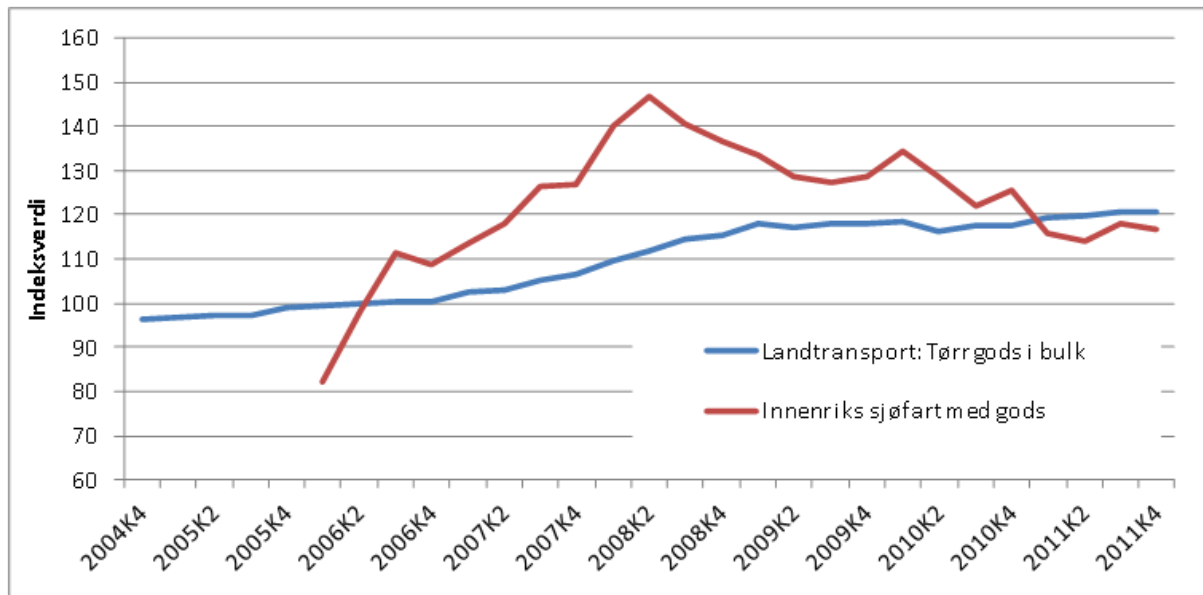
#### Utvikling i fraktkostnader over tid

Aktørene sekretariatet har avholdt møter med har alle meldt om økte kostnader for både landveis- og sjøveis frakt av korn de senere årene. Kostnadene for sjøfrakten varierer langt mer enn kostnadene for frakt på land.

Felleskjøpet oppgir blant annet en kostnadsøkning på frakt av korn med bil fra mottaksanleggene i innlandet til kystanleggene, i størrelsesorden 25-30 prosent siden 2007. I tilsvarende vurdering av dekningsgraden i kornfrakten fra 2002 fant SLF en høyere dekningsgrad enn dagens gjennomgang viser.

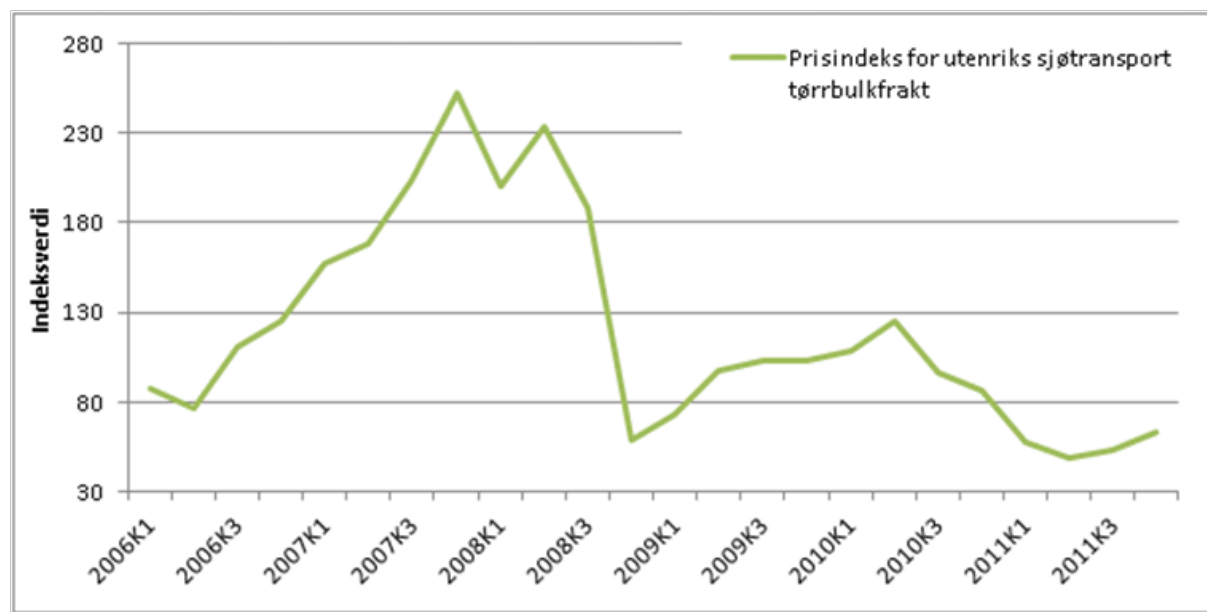
Det oppgis samtidig en kraftig økning i kostnaden for skipninger fra 2007, men at de har gått noe tilbake i ettertid, men likevel holdt seg på et høyt nivå. Dette kan tyde på at det har vært en overkompensasjon i tilskuddsatsene tidligere, som i dagens kostnadsbilde er redusert eller borte. Som årsaker til kostnadsøkningen oppgis blant annet økte bunkerspriser og færre tilgjengelige skip.

SSBs prisindekser for transportkostnader av henholdsvis landbasert tørrgodstransport i bulk og innenriks sjøtransport med gods viser stort sett det samme bildet, jf. Figur 8.



**Figur 8: Utvikling transportkostnader. Landtransport av tørrgods i bulk og innenriks sjøfart med gods. SSB**

Da det russiske eksportforbudet av korn opphørte sommeren 2011, økte eksporten fra russiske havner kraftig. Denne økningen i korneksport førte til at dagsratene for bulkfrakt i mindre båter økte ganske kraftig i Europa høsten 2011 da mye tonnasje ble kontrahert til å frakte russisk korn. Ifølge råvaremeglere sekretariatet har vært i kontakt med, er dagsratene i Europa nå tilbake til nivået fra før høsten 2011. I 2012 forventes det lave dagsrater for bulkfrakt. SSBs indeks for kostnader av sjøtransport av tørrbulkogods utenriks viser en økning fra 49 i 2. kvartal 2011 til 64 i 4. kvartal 2011. Sammenliknet med 2007 er imidlertid indeksverdien lav. Sjøtransporten utenriks varierer mer i pris enn innenriks sjøtransport.



**Figur 9: Utvikling i fraktkostnader utenriks sjøtransport tørrbulk. SSB**



### 3.2 Kostnadsdekning for frakt av kraftfôr

Av en total kraftfôromsetning i 2010 på 1 811 000 tonn ble det for vel 500 000 tonn utbetalt ca. 66 mill. kr i frakttilskudd. Mange aktører selger bare kraftfôr i nullsonen og mottar derfor ikke tilskudd. Jf. tabell 9 og kart vedlegg 3, der nullsonene er tegnet inn.

SLF har henvendt seg til bransjen og innhentet kostnadsdata for frakt av kraftfôr i bulk pr. kommune i månedene september og oktober 2011. Det er i innmeldte datasett spesifisert kvantum fraktet og faktiske fraktkostnader per tonn. Antall km til kunde, ordrestørrelse og andre kostnadsvariabler er ikke spesifisert i datamaterialet. Variabler som forklarer kostnader ved frakt av kraftfôr er beskrevet nærmere i 6.2.2.

Totalt har 12 aktører meldt inn data til SLF. Datamaterialet omfatter totalt 397 kommuner spredt over alle landets fylker. 186 av disse kommunene ligger i nullsonen, mens 211 ligger i en tilskuddsone. Tallmaterialet omfatter frakt av totalt 222 538 tonn kraftfôr i bulk. SLF ba aktørene dele kostnadsdataene inn i ulike tilskuddssoner der hvor kommunene er inndelt i slike i dagens ordning. To aktører har ikke foretatt en slik inndeling på grunn av at deres regnskapsdata er inndelt på postnummer og ikke tilskuddssone. Disse aktørene har derfor levert totaltall for hele kommunen. Totalt er datamaterialet inndelt i 222 av 234 tilskuddsområder, men dataene omfatter trolig alle tilskuddsområdene på grunn av de to aktørene som har oppgitt samlet fraktkostnader pr. kommune.

For å få en oversikt over den interne kostnadsutjevningen, har SLF i tillegg henvendt seg til aktørene og innhentet opplysninger om hvilke fraktsatser som aktørene fakturerer sine kunder. Disse omtales senere.

Tabellen nedenfor viser resultatene av datainnsamlingen av fraktkostnadene fordelt på fylke og inndelt i tilskudd (T)- og egenfraktkostnad (nullsone N), samt gjennomsnitt for hele fylket (Begge). Med kostnader menes kostnadene som bransjen har ved frakt av kraftfôr i bulk fra produksjonssted til kunde. Netto kostnader er fraktkostnadene fratrukket tilskuddssats.

Tabell 20: Resultater av undersøkelsen. Gjennomsnittlige tall, vektet etter omsatt kvantum kraftfôr, kr pr. tonn.

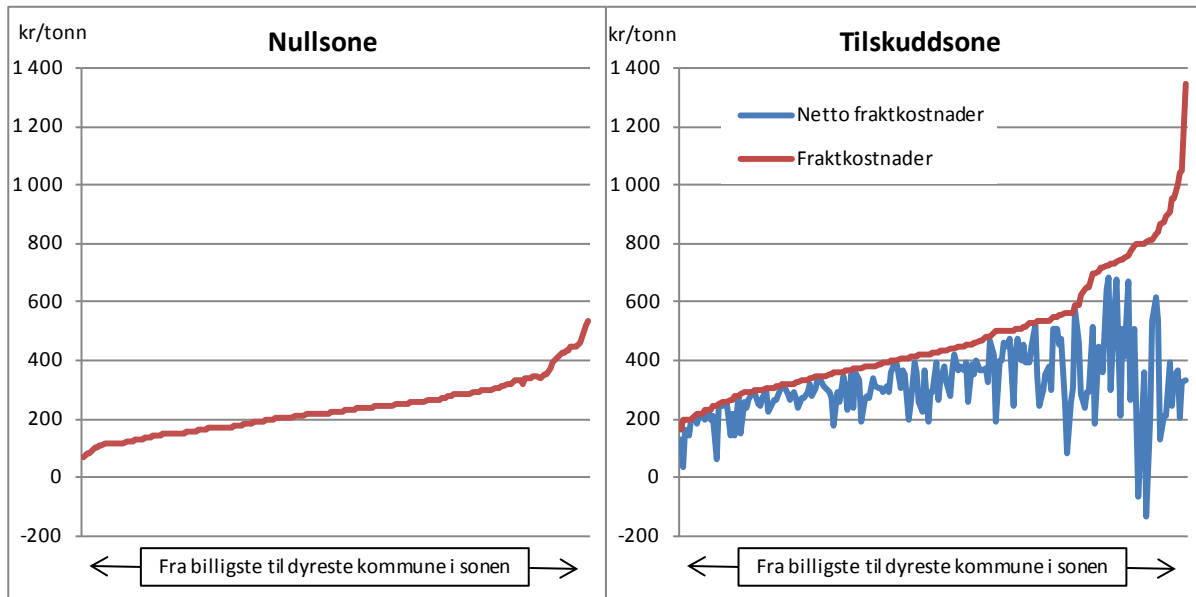
Fylke	Sone	Kostnad	Netto kostnad	Antall observasjoner	Fraktkostnad (per kommune)		Netto fraktkostnad (pr. kommune)	
					Lavest	Høyest	Lavest	Høyest
Østfold	N	143	143	37	87	253	87	253
Akershus og Oslo								
	N	175	175	41	83	220	83	220
Hedmark								
	T	415	269	10	338	439	253	282
	N	200	200	37	145	447	145	447
	Begge	230	209	47	145	447	145	447
Oppland								
	T	295	200	47	195	450	33	368
	N	202	202	27	130	285	130	285
	Begge	248	201	74	130	450	33	368
Buskerud								
	T	446	376	13	213	531	212	525
	N	254	254	26	170	416	170	416
	Begge	319	295	39	170	531	170	525
Vestfold	N	136	136	23	116	189	116	189

Telemark								
T	428	394	8	300	508	294	474	
N	272	272	19	170	451	170	451	
Begge	290	286	27	170	508	170	474	
Aust-Agder								
T	330	318	7	305	435	299	379	
N	276	276	11	245	345	245	345	
Begge	290	286	18	245	435	245	379	
Vest-Agder								
T	304	276	6	232	410	201	354	
N	240	240	11	190	303	190	303	
Begge	262	252	17	190	410	190	354	
Rogaland								
T	315	268	24	221	800	217	361	
N	148	148	19	115	500	115	500	
Begge	156	154	43	115	800	115	500	
Hordaland								
T	458	396	20	300	725	244	684	
N	298	298	14	182	445	182	445	
Begge	366	340	34	182	725	182	684	
Sogn og Fjordane								
T	370	297	34	308	533	224	423	
N	241	241	3	182	260	182	260	
Begge	357	291	37	182	533	182	423	
Møre og Romsdal								
T	379	335	21	261	510	259	470	
N	281	281	10	216	309	216	309	
Begge	356	322	31	216	510	216	470	
Sør-Trøndelag								
T	258	208	20	162	331	131	275	
N	149	149	25	69	249	69	249	
Begge	177	164	45	69	331	69	275	
Nord-Trøndelag								
T	334	238	18	198	418	194	291	
N	197	197	28	158	331	158	331	
Begge	211	201	46	158	418	158	331	
Nordland	T	586	271	44	371	1002	80	642
Troms								
T	536	405	12	417	757	308	680	
N	371	371	11	283	535	283	535	
Begge	439	385	23	283	757	283	680	
Finnmark	T	897	252	9	648	1343	-133	346

Det er store variasjoner i kostnadsbilde for frakt av kraftfôr både mellom egenfraktsonen og tilskuddsonen og innad i null- og tilskuddsonen.

Det er totalt 234 kommuner som er tilskuddberettiget i dagens system. Av disse ligger 37 på Østlandet, 9 på Sørlandet, 52 på Vestlandet, 43 i Trøndelagsfylkene og 84 i Nord-Norge. Figur 10

viser en rangering av gjennomsnittlig fraktkostnad pr. kommune, fordelt på nullsone og tilskuddsone, fra kommunen med høyest fraktkostnader til den med lavest. For kommunene i tilskuddsonene er det også vist netto fraktkostnaden når tilskuddsatsene er tatt med. I kommuner med flere tilskuddsoner, er det beregnet en gjennomsnittlig sats for kommunen. Figuren er dermed ikke nøyaktig.



**Figur 10: Rangering av kommunene i nullsonen og tilskuddsone etter gjennomsnittlige kostnader for frakt av kraftfôr**

Figuren viser at dagens satser fører til en viss utjevning i fraktkostnadene. Særlig gjelder dette i kommunene med de høyeste fraktkostnadene. Stor variasjon i netto kostnadene (egenfraktkostnadene) viser at dekningsgraden er svært varierende. Videre illustrerer figuren at det er flere steder i nullsonen hvor kostnadene forbundet med frakt av kraftfôr er større enn i mange tilskuddberettigede kommuner. Forskjellen mellom den dyreste kommunen og den billigste kommunen innad i nullsonen er kr 467 pr. tonn, mens forskjellen mellom kommunene med den høyeste og den laveste netto fraktkostnaden i tilskuddsone er i dette eksempelet kr 817 pr. tonn.

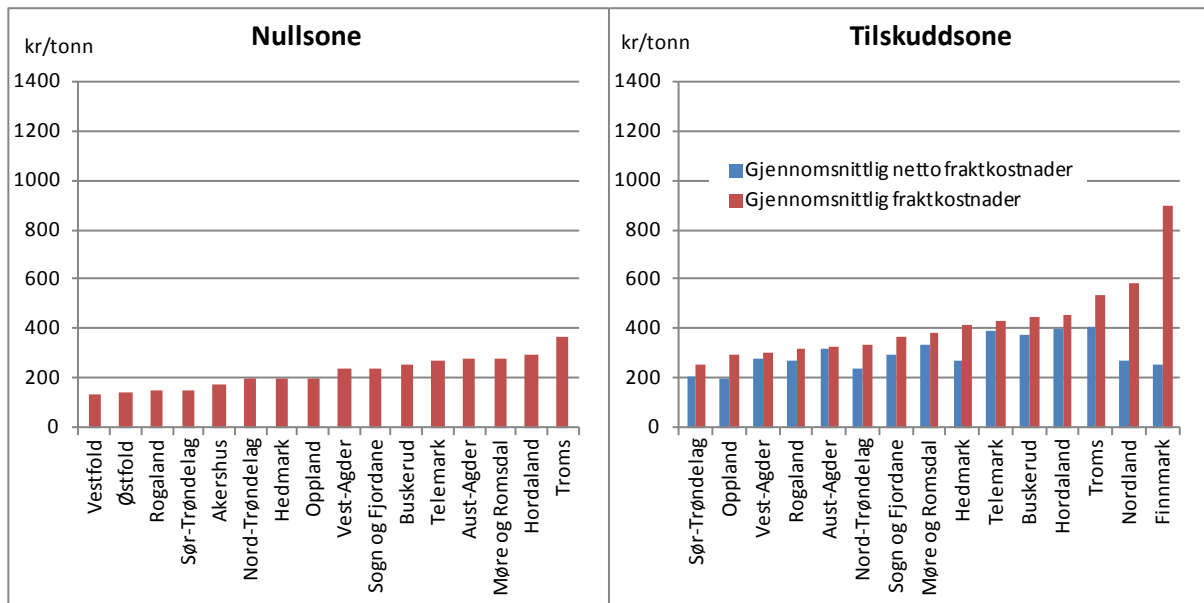
Det er to kommuner, Vadsø og Nesseby i Finmark, der frakttilskuddene dekker mer enn kostnadene for frakt av kraftfôr i bulk, slik at gjennomsnittlig netto fraktkostnad blir negativ. Det er imidlertid bare små mengder kraftfôr som selges i disse kommunene. En stor andel av dette salget er også kraftfôr i sekk.

Det er videre verdt å merke seg forholdet mellom de dyreste kommunene i nullsonen og de billigste kommunene i tilskuddsone i Figur 10. Mange av disse kommunene er kommuner som typisk ligger akkurat innenfor eller akkurat utenfor nullsone.

I Figur 11 er gjennomsnittlige faktiske fraktkostnader og netto fraktkostnader per fylke rangert på tilsvarende måte som i Figur 10. Bakgrunnstallene for figuren er vist i Tabell 20.

Av Figur 10 går det fram at differensen mellom satsen for kostnaden ytterst i nullsonen og netto kostnad innerst i tilskuddsone er ca. kr 330 pr. tonn. Ved full fraktutjevning burde denne differensen vært nær null. På delelinjen mellom nullsone og tilskuddsone, der egenfraktsatsen ”slår inn”, skal i teorien satsen være lik egenfrakten dersom ordningen skal gi fullstendig utjevning.

Fraktkostnadene for kraftfôr har økt de senere årene. Isolert sett er effekten av dette at satsen for egenfrakt øker. For å bidra til mindre økning i egenfrakten er det i jordbruksoppkjørene i flere år satt av økte midler til frakttilskudd for kraftfôr. Økningen er som hovedregel lagt på tilskuddsatsene som et prosentpåslag. Med et slikt prinsipp har de økte bevilgningene medført reduksjon i egenfrakten i tilskuddsonen, mens kostnadene i nullsonen har steget pga. økte fraktkostnader. For nullsonens øvre grense mot tilskuddsonen vil følgelig fraktkostnadene ligge høyere enn netto fraktkostnader i nedre del av tilskuddsonen. Tallene i Figur 10 bekrefter dette forholdet.



Figur 11: Rangering av gjennomsnittlig fraktkostnad pr. fylke fordelt på nullsone og tilskuddsone.

### Utvikling i fraktkostnadene over tid

På samme måte som for kornfrakten, oppgir aktørene at fraktkostnadene for kraftfôr har økt. Økte dieselpriiser oppgis som en av de største kostnadsdriverne.

### Regionale prisforskjeller kraftfôr

På bakgrunn av prislister fra et utvalg aktører, er det beregnet gjennomsnittlige kraftfôrpriser i landsdelene. Prisene til hver aktør er vektet sammen med aktørens kraftførsalg i landsdelen. Det er tatt utgangspunkt i mest mulig sammenlignbare fôrslag, men kvalitetsmessige forskjeller vil trolig forekomme mellom aktørene. For å utjevne mye av kvalitetsforskjellene på fôret er det for fôr til drøvtyggere og svin sammenlignet priser per fôrenhet, mens det er vist priser per kg for fjørfefôr da man ikke opererer med fôrenheter på denne typen fôr. Prisen på drøvtyggerfôr er et gjennomsnitt av høyt og moderat energinivå for hver aktør, mens prisene på svine- og fjørfefôr viser pris på fôr til slaktegris og verpehøns. For å få med eventuelle rabattordninger er det tatt utgangspunkt i en bestilling gjort en uke før levering, med følgende størrelser: 5 tonn drøvtyggerfôr, 9 tonn svinefôr og 12 tonn fjørfefôr. Eventuelle årsrabatter er ikke med i regnestykket.

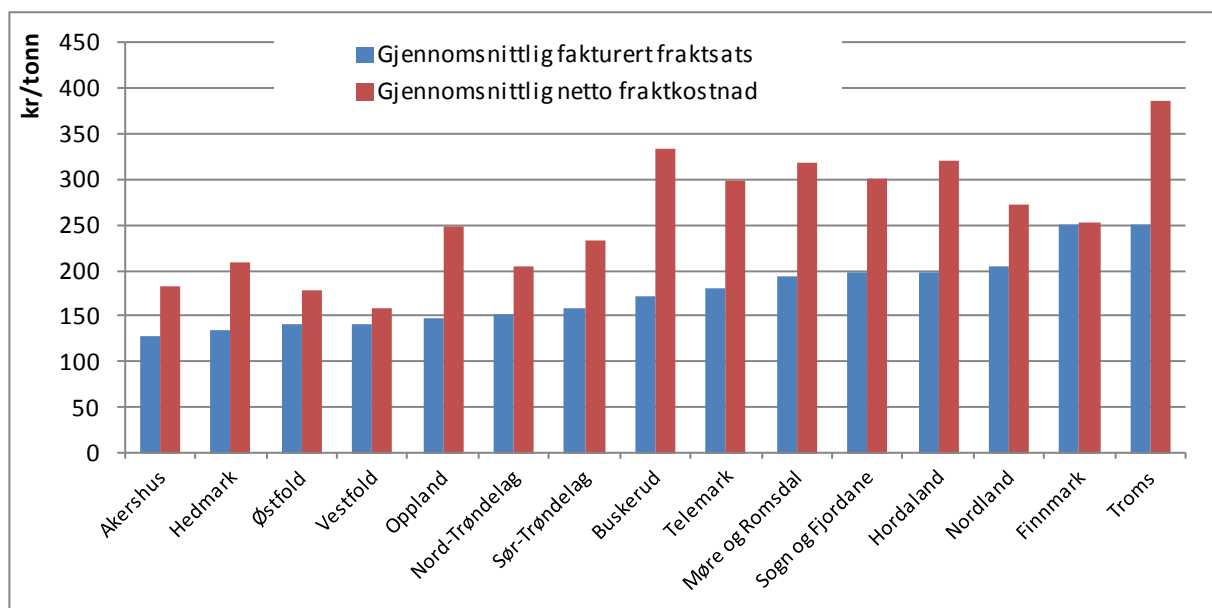
Tabell 21: Regionale prisforskjeller på kraftfôr, ekskl. fraktkostnader. September og oktober 2011.

Landsdel	Drøvtyggerfôr (kr/FEM)	Svinefôr (kr/FEn)	Fjørfe fôr (kr/kg)
Østlandet	3,15	2,97	3,17
Sørlandet	3,19	2,84	3,15
Vestlandet	3,18	2,87	3,16
Trøndelag	3,17	3,01	3,20
Nord-Norge	3,15	3,00	3,21
Høyest-Lavest	0,05 kr/FEM 1 %	0,17 kr/FEn 6 %	0,06 kr/kg 2 %

Det er generelt lav variasjon i pris pr. landsdel, men noe høyere pr. aktør. Største prisdifferansen mellom aktørene er 12 prosent for svinefôr, 5 prosent for drøvtyggerfôr og 4 prosent for fjørfe fôr. Lav prisvariasjon mellom aktører som samarbeider om fôrutvikling tyder imidlertid på at kvalitetsforskjeller forklarer mye av prisvariasjonen mellom aktørene for svinefôr.

#### Utjevning i markedet

Mange aktører jevner ut en del av variasjonene i netto fraktkostnader ved salg av kraftfôr. Det er derfor til dels store avvik mellom faktiske netto fraktkostnader, og de fraktsatsene som husdyrprodusentene faktureres ved kjøp av kraftfôr.



Figur 12: Sammenligning mellom netto fraktkostnader aktørene har og de fraktsatsene husdyrbøndene faktureres for frakt av kraftfôr i bulk. (Gjennomsnitt pr fylke.)

Ifølge mottatte tall fra bransjen er differansen mellom kommunene hvor bonden i gjennomsnitt blir fakturert den høyeste (283 kr/tonn) og den laveste fraktsatsen (108 kr/tonn) rundt kr 175 pr. tonn. Sammenlignet med variasjonen i netto fraktkostnad i kommunene, jf. Figur 10, eksisterer således en

betydelig utjevning i fraktsatsene finansiert av bransjen utover tilskuddene. Dess større kvantum en aktør omsetter i områder uten konkurranse, dess større mulighet har denne for å kryssubsidiere dersom ordningen ikke er konkurransenøytral.

#### Tallfesting av internutjevningen

Budsjettnemda for jordbruket beregner hvert år fraktkostnadene i jordbruket knyttet til frakt av kraftfôr. Ifølge NILF kostet kraftfôrfrakten norske husdyrbønder totalt 351 mill. kroner i 2011. Gjennomsnittlig fraktsats var 195 kroner pr. tonn. Dette ligger høyere enn gjennomsnittlig fakturert fraktsats i vårt datasett som er 164 kr pr. tonn, jf. Figur 12. Årsaken til differansen kan være at det kun er tatt utgangspunkt i frakt av kraftfôr i bulk, mens Budsjettnemda sin beregning også inkluderer frakt i sekk. Det er av den grunn ikke tatt utgangspunkt i Budsjettnemda sine tall i det følgende.

Fraktkostnadsdataene er innhentet for september og oktober 2011. I disse to månedene er totale fraktkostnader for frakt av kraftfôr i bulk oppgitt til 53 mill. kroner for alle aktørene sammenlagt. Datasettet inkluderer ikke alle aktørene og kun 222 000 tonn. I 4. kvartal 2011 ble det totalt solgt 498 000 tonn kraftfôr i Norge. Kostnadsdataene er derfor blåst opp med en faktor pr. fylke for at mengdene i september og oktober skal tilsvare gjennomsnittlig solgt mengde pr. måned i 4. kvartal 2011. Dette gir en beregnet totalkostnad for frakt av kraftfôr på 82 mill. kroner totalt i de to månedene, under forutsetningen av at alt ble fraktet i bulk. Annualisert tilsvarende dette en fraktkostnad på 492 mill. kroner.

Datagrunnlaget for fakturerte fraktsatser inkluderer ikke alle landets fylker. I de manglende fylkene er det derfor tatt utgangspunkt i at hele netto fraktkostnaden blir fakturert bonden. Estimatet av internutjevningen blir således å regne som et minimumsanslag. Med utgangspunkt i dette, er den fakturerte fraktkostnaden totalt beregnet til 55 mill. kroner i september og oktober 2011. Annualisert tilsvarende dette en kostnad på 327 mill. kroner.

Ifølge regnskapstall fra SLF ble det utbetalt totalt 14 mill. kroner i tilskudd til frakt av kraftfôr i september og oktober 2011. Dette tilsier at om lag 13 mill. kroner av fraktkostnaden ikke ble dekket i de to referansemånedene, noe som tilsvarende om lag 4 øre pr. kg kraftfôr solgt i de to månedene.

**Tabell 22: Intern utjevning av fraktkostnader, september og oktober 2011.**

Beregnet totalsalg kraftfôr september og oktober 2011	332 320 tonn
Totale fraktkostnader beregnet med utgangspunkt i innsamlede kostnadstall	82 011 935 kr
Beregnet fraktkostnad fakturert husdyrbønder	54 551 913 kr
Utbetalt frakttilskudd 2010	14 191 778 kr
Kostnad ikke dekket med tilskudd eller fakturert bonde	13 268 243 kr
	(4 øre/kg)

#### Videreformidling av frakttilskuddet

Frakttilskuddet for kraftfôr viderefremidles til husdyrprodusentene. Av formidlingsforskriften som ligger til grunn for ordningen går det fram at aktøren må ”tydelig synliggjøre tilskuddsrelaterte forhold i avregningen til produsent”. Bestemmelsen er videre presisert i Rundskriv 23/11 datert 1. juli 2011 som er omtalt tidligere. Forholdet inngår i den stedlige kontroll av fraktordningen for kraftfôr. Dersom synliggjøring av tilskuddet ikke framgår av kraftfôrfakturaene, blir dette påpekt i rapportene og fulgt opp ved senere kontroll.

## 4 Fraktordninger i andre sektorer i landbruket

Det eksisterer fraktordninger med frakttilskudd i flere sektorer i landbruket. Det var nærliggende å se nærmere på om det var prinsipper i noen av disse ordningene som kunne være relevante for frakttilskudd korn og kraftfôr. Fraktordningen for korn har mange ulike delordninger og er relativt komplisert og spesiell. En har ikke funnet andre ordningen i landbruket som har likhetstegn med denne. For frakttilskudd for kraftfôr fant en derimot ordningen med innfrakttilskudd på slakt interessant. Siden forholdet mellom slakteristruktur og husdyrprodusenter har mye til felles med strukturen i kraftfôrbransjen har en valgt å se nærmere på ordningen med innfrakttilskudd for slakt.

Produksjonsanleggene for kraftfôr ligger spredt omkring i landet på tilsvarende måte som slakteriene. Om det er henting av slakt eller levering av kraftfôr er det i hovedsak de samme produsentene som skal betjenes. Etter å ha fått en innføring i innfraktordningen for slakt (denne administreres av SLF), har arbeidsgruppens flertall konkludert med at prinsippene i ordningen sannsynligvis i stor grad også vil være relevante for fraktordningen for kraftfôr. Innfraktordningen for slakt er derfor relativt grundig beskrevet i vedlegg.

## 5 Målsettinger i landbrukspolitikken

På bakgrunn av det som nå er skrevet vil vi her prøve å samle trådene og se fraktordningene som virkemiddel for måloppnåelse. Gruppen startet opp arbeidet før St. meld. nr. 9 (2011-2012) var offentliggjort og forholdt seg derfor til St. meld. nr. 19 (1999-2000) i startfasen. Etter at ny landbruksmelding var offentliggjort har gruppen også hensynstatt føringene fra denne.

Som nevnt står korn- og kraftfôrpolitikken sentralt i norsk landbrukspolitik. I første rekke fordi den er viktig for den geografiske produksjonsfordelingen, og avgjørende for prisforholdet mellom grovfôr og kraftfôr. Korn står dessuten i en særstilling som jordbruksprodukt ut fra at det både er sluttprodukt (matkorn) og mellomprodukt for andre jordbruksproduksjoner (kraftfôr).

Hovedmålene med korn og kraftfôrpolitikken kan oppsummeres i følgende to punkter:

- Sikre avsetning for norskprodusert korn og oljefrø til de priser som blir fastsatt i jordbruksoppgjøret.
- Bidra til å opprettholde den regionale produksjonsfordelingen i norsk jordbruk.

Øvrige målsettinger som står sentralt i korn- og kraftfôrpolitikken er følgende:

- Bidra til å jevne ut fôrkostnader i husdyrproduksjonen i ulike deler av landet ved å dempe fortrinnene ved å bruke eget korn til fôr.
- Utlikne noen av ulempene ved at korn og kraftfôr må transporteres over lange avstander.
- Bidra til en mest mulig effektiv omsetning av korn og kraftfôrråvarer.

I St.meld. 19 (1999-2000) står det følgende ”.. at markedsordningen for korn ikke er utformet slik at den best mulig ivaretar målsettingene”... ”I forbindelse med utforming av et framtidig virkemiddelsystem på korn- og kraftfôrsektoren vektlegger departementet at virkemidlene er utformet slik at målsettingene i korn- og kraftfôrpolitikken ivaretas.”

### 5.1 Aktivt landbruk i heile landet

Regjeringen har som mål at heile landet skal takast i bruk for å auke verdiskapinga og styrkje lokalsamfunna.

Følgende tre sitater fra St.mld 9 (2011/2012) underbygger denne målsettingen:

- *Landbruk over hele landet er et overordnet mål for norsk landbruks- og matpolitikk og skal bidra til at landbrukets rolle i distriktene skal videreføres og videreutvikles. For å øke produksjonen av mat fra norsk landbruk må ressursene tas i bruk der de finnes, gjennom landbruk over hele landet.*
- *Forutsetningene for jordbruksdrift varierer både mellom og innenfor regioner. Utdrøiningene og mulighetene varierer sterkt fra sted til sted og fra produksjon til produksjon.*
- *For å bidra til mulighet for lønnsom produksjon og inntektsutjevning og aktivt landbruk i alle deler av landet er flere av de økonomisk viktige tilskuddsordningene differensiert geografisk, etter bruksstørrelse, eller begge deler.*
- *Nasjonal kornproduksjoner av stor betydning for norsk selvforsyning. Landbruks- og matpolitikken har bidratt vesentlig til geografisk produksjonsfordeling, dvs. å spre norsk jordbruksproduksjon over hele landet, og til at man får utnytte knappe nasjonale kornarealer. Det er derfor viktig å videreføre denne politikken.*



- *Regjeringen vil utnytte landbrukets ressurser og potensiale for landbruksproduksjon i alle deler av landet.*
- *Variasjon i produksjonsvilkår i jordbruket følger ikke nødvendigvis geografiske inndelinger av kommunene i sentrum/periferidimensjonen basert på demografiske eller andre kriterier. Motivasjonen og effekten er likevel den samme; gjennom aktiv bruk av virkemidler å bidra til sysselsetting, økonomisk aktivitet i alle deler av landet.*

Dette er en videreføring av målsettinger fra St. meld. Nr. 19 (1999-2000) der der fraktordningene framheves som et bidrag til måloppnåelse.

Videre refereres følgende fra Stortinget sin Innst. 364 S (2009-2010): Flertallet i næringskomiteen (alle unntatt Frp) uttalte: *”Flertallet viser til at det er viktig å unngå for stor variasjon i kraftfôrprisen for å kunne ha konkurranse på like vilkår, og et sterkt landbruk i hele landet. Frakttilskuddsordningene til korn og kraftfôr er et viktig virkemiddel for å bidra til å utjevne regionale prisforskjeller i kraftfôrprisen. Flertallet er glad for at partene i årets oppgjør er enig om å øke bevilgningen til stedsfrakttilskuddet for kraftfôr med 8 mill kroner, og mener dette er viktig å videreutvikle som et distriktspolitisk virkemiddel.”*

## 5.2 Miljø

Landbruket si viktigste oppgave er å produsere trygg og ren mat for Norges befolkning.

### 5.2.1 Transport og miljøutfordringer

Transport på sjø og land bidrar til økte CO<sub>2</sub> utslipp. Varetransport med bil medfører støy, luftforurensing, økt biltetthet med mer . Det er derfor ønskelig å ikke transportere mer enn nødvendig.

Klimagassutslippene fra veitrafikken i Norge utgjør 19 prosent av de totale klimautslippene. Utslippene fra veitrafikken har økt med 30 prosent, mens utslippene fra den landbaserte industrien er redusert med 37 prosent siden 1990.<sup>3</sup>

Transporten må imidlertid settes inn i en større klima- og miljøsammenheng. Maten produseres i distriktene, mens de fleste forbrukerne bor i sentrale strøk. Det er den totale klima- og miljøbelastningen av en produksjon som er det mest interessante å vurdere opp mot. Ny teknologi som sparer energi og utslipp er gjerne kostbar, og det lønner seg kun å installere dette i større og mer spesialiserte anlegg. Dette vil gi mer transport, men i de fleste tilfellene vil likevel den totale miljøeffekten være positiv.

Et aktivt og levende landbruk i hele landet er et omforent mål for den nasjonale landbrukspolitikken. Landbruk i hele landet sikrer viktige miljøgoder som åpent kulturlandskap, biologisk mangfold, god mattrygghet og god plante- og dyrehelse.

I Stortingsmelding nr 39 (2008-2009) ”Klimautfordringene – Landbruket en del av løsningen” står det blant annet følgende om transport:

*”Foredlingsindustrien, grossistene, dagligvareledet og forbrukeren må sørge for at*

<sup>3</sup> Kilde: SSB: <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/> - hentet 10.01.2012

*råvarene foredles, anvendes og transporteres på en effektiv måte slik at miljøbelastningen i verdikjeden reduseres.”*

*”Både fly, lastebiler og skip bruker fossilt brennstoff, noe som fører til klimagassutslipp. Et funksjonelt, helhetlig og effektivt transportsystem er en forutsetning for verdiskaping, høy sysselsetting og et konkurransedyktig næringsliv. I Norge er det store avstander innenlands, samtidig som vi ligger langt fra de store markedene i Europa. Et godt transportsystem bidrar til å redusere avstandsulempene, og til å gi bedre muligheter for næringsutvikling og mobilitet i hele landet. Landbruks og matdepartementet er opptatt av at all transport av landbruksprodukter og matvarer blir så miljø- og klimavennlig som mulig. Departementet mener det er et betydelig potensial for reduserte utslipp innenfor transport gjennom en mer effektiv logistikk, der transport og lager ses i sammenheng.*

*Beregninger utført av Statens forurensningstilsyn viser at det er viktigere å bremse veksten i transporten enn å finne nye tekniske løsninger. Bærekraftig transport og logistikk handler derfor ikke bare om å utvikle ny teknologi for drivstoff og kjøretøy, men vel så mye om å organisere transporten på en slik måte at den blir energieffektiv. Tall fra den europeiske bransjeorganisasjonen for logistikkbrukere, ELUPEG, viser at dagens kapasitetsutnyttelse av lastebiler er på kun 20 prosent. Europeiske lastebiler kjører hvert år 85 milliarder kilometer uten last. Samarbeid både på langs og på tvers av distribusjonskjedene er derfor viktig for å øke kapasitetsutnyttelsen. Landbruks- og matdepartementet forventer at aktørene i matverdikjeden finner fram til gode transportløsninger som bidrar til energieffektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i distribusjon av matvarene.”*

St.mld. 9 (2011/2012) sier følgende om klima og miljø: *”Norsk landbruk er selv en kilde til forurensning, både til luft, jord og vann. Derfor må det, samtidig som det videreføres sterke virkemidler for et levende landbruk over hele landet og en økt matproduksjon, legges miljøbegrunnede begrensninger på sektoren.*

*Med utgangspunkt i produksjonsforhold og klimatiske betingelser i ulike deler av landet, er jordbrukspolitikken innrettet slik at den stimulerer til forskjellig produksjon i de ulike landsdeler. Denne politikken bidrar bl.a. til å spre norsk jordbruksproduksjon over hele landet, noe som er nødvendig for å sikre skjøtsel av beitearealer og marginale jordbruksarealer, som igjen er en viktig del av kulturlandskapet og forutsetning for bevaring av naturmangfold som er avhengig av beite/slått.”*

Landbruksproduksjon i Norge er transportkrevende. Det innebærer et velfungerende logistikksystem for frakt av korn-, kraftfôr, melk, slaktedyr mv som dekker hele landet. Det har vært bred enighet om at transportstøtte har vært målrettede virkemidler for å utjevne avstandsulempene i dette systemet selv om det isolert sett gir økte utslipp.

## **5.2.2 Fraktilskudd, industristruktur og miljøeffekter**

Tilskuddsordningene for frakt av korn til transittanlegg i overskuddsområdet til produksjonsanlegg i underskuddsområdet har bidratt til sterk utjevning råvareprisene til kraftfôrproduksjon. Tilskuddet har på denne måten bidratt til å opprettholde anleggsstrukturen i underskuddsområdet.

Tilskuddsordningen for frakt av kraftfôr fra produksjonsanlegg til husdyrprodusenter har lavere utjevningsgrad enn tilskuddsordningen for frakt av korn. Siden egenfrakten i fraktordningen for

kraftfôr er relativt høy i de fleste kommuner, er det vanskelig å se at ordningen i seg selv bidrar til økt transport.

*Arbeidsgruppens representant FAD viser til at frakttilskudd til kraftfôr til bruk i produksjoner som ikke benytter grovfôr, med tilhørende fraktstøtte på slakt, bidrar til målsettingen om å ha produksjon i hele landet. Samtidig utnytter disse produksjonene i liten grad arealressurser på stedet. Fraktordningene bidrar derfor til at disse produksjonene blir mer fraktkrevende enn om frakttilskuddene ikke ble gitt, og produksjonen lokalisert i større samsvar med den underliggende kostnadsstruktur.*

FINs representant viser til sin generelle merknad i kap. 6

### 5.3 Forenkling og forvaltning

Målretting og resultatoppfølging av økonomiske og juridiske verkemiddel, og avklaring av roller og oppgaver i departementet i samspel med andre offentlige og private aktører er òg vesentleg. I samband med dette er tiltak som minkar rapporteringsbyrda og sikrar betre kontroll med verkemidla og høgare servicenivå for dei næringsdrivande i sektoren viktige.

I den nye stortingsmeldinga er temaet viet et eget kapittel. Følgende punkter gjengir noen vesentlige punkter derfra:

- *Mål- og resultatstyring skal videreutvikles som et grunnleggende prinsipp for departementets styring, oppfølging og kontroll av landbruks- og matforvaltningen.*
- *Landbruks- og matdepartementet vil arbeide for at digitale tjenester som forvaltningen tilbyr skal være moderne og framtidsrettet og tilpasset brukerne og offentlig sektor.*
- *Etter Riksrevisjonens vurdering er det fortsatt behov for forenkling av virkemiddelsystemet. Dette er en vurdering som departementet er enig i. Arbeidet med videre forenklinger vil derfor bli gitt prioritet.*
- *Videreutvikling av elektroniske løsninger i landbruks- og matforvaltningen står sentralt i arbeidet med å tilby moderne og framtidsrettede tjenester. Elektronisk saksbehandling og utveksling av data mellom forvaltningens systemer reduserer rapporteringsbyrden for de næringsdrivende, sikrer bedre kontroll og høyere servicenivå, og gjør at brukere kan henvende seg til forvaltningen når de selv ønsker.*

Med forankring i disse føringene er det viktig at fraktordningene er utformet slik at det er mulig å skalere måloppnåelsen, kontrollere bruken av virkemidlene, forenkle forvaltningen og utvikle elektroniske løsninger.

## 6 Alternative endringer for frakttilskudd korn og kraftfôr

I dette kapittelet er det lagt til grunn at målsettingene med ordningene står fast. Det tas videre utgangspunkt i dagens anleggsstruktur og at gjeldende budsjetttrammer for frakttilskuddene for korn og kraftfôr legges til grunn. Av St.prp. nr 65 (2001-2002) går det fram at et av formålene med markedsordningen for korn (fra 1. juli 2001) var å øke konkurransen i kornmarkedet. Vedtaket om å gi Norske Felleskjøp markedsreguleringsansvaret ble gjort bla. under forutsetning av at en betydelig del av førstehåndsomsetningen og foredling av korn håndteres utenom Felleskjøpsystemet. Av proposisjonen går det videre fram, "Det er få aktører i det norske kornmarkedet. I en slik situasjon er det en utfordring å få til fungerende konkurranse." Av dette signaliseres det at det er ønskelig med flere aktører i markedet. I løpet av de 10 årene markedsordningen for korn har vært gjeldende, har det blitt flere (4) større aktører i korn- og kraftfôrmarkedet. Dette har medført økt konkurranse i store deler av landet og differensiert struktur slik en har i kornområdene i dag.

### 6.1 Frakttilskudd korn

Med innføring av ny markedsordning for korn 01.07.2001 ble det gjennomført endringer i frakttilskuddsordningen for korn. Ved utforming av ordningen ble det bl.a. lagt til grunn at ordningen skulle bidra til en mest mulig rasjonell kornstrøm og at soneinndelingen skulle være grov (ref. høringsbrev av 28.02.2001). Se også avsnitt 2.2. I jordbruksoppgjøret i 2002 ble sonefrakttilskuddet økt, og tilskuddsgrensene endret. Avtalepartenes begrunnelse var at tilskuddsøkningen ville redusere prisforskjellene for korn på Østlandet, jf. St.prp. nr 65 (2001-2002). I Stortingsproposisjonen heter det «*For å bidra til å redusere prisforskjellene på korn på Østlandet økes frakttilskuddet fra kornprodusent eller mottaksanlegg i innlandet med 6 mill. kroner.*»

Avtalepartenes begrunnelse er imidlertid ikke reflektert i forvaltningsregelverket for ordningen (jfr. frakttilskuddsforskriften , som ble endret etter jordbruksoppgjøret og rundskriv 23/11 fra SLF).

Etter jordbruksoppgjøret i 2002 ble gjeldende forskrift 2001-05-23 nr. 548 om frakttilskuddsordninger for korn og kraftfôr under markedsordningen for korn endret i samsvar med økt tilskudd til sonefrakt. Fraktordningenes formål, å utjevne regionale råvareprisforskjeller til mel- og kraftfôrindustrien ble ikke endret.

Landbruks- og matdepartementet så etter hvert behov for en omfattende revisjon av regelverket for pristilskuddene i landbrukssektoren. Dette arbeidet resulterte i pristilskuddsforskriften og formidlingsforskriften, jf. kap 2.4 som til sammen erstattet flere tidligere forskrifter, deriblant forskriften om frakttilskudd for korn og kraftfôr. Forskriftsutkastene ble sendt på høring til bl.a. samtlige departementer/organisasjoner som er representert i arbeidsgruppen. Det var ikke innspill som tok opp endringen som skjedde i jordbruksoppgjøret i 2002, med anvendelse av frakttilskudd som et pristilskudd. Derimot påpekte Norges Bondelag: "En sammenslåing forutsetter imidlertid at formålet med tilskuddene ikke blir uklart. Norges Bondelag vil påpeke at forsøket på samordning i dette tilfellet trolig har gått for langt. Forskrift for frakttilskudd og forskrift for pristilskudd har per i dag to helt klare, ulike formål. Norges Bondelag mener at ved å slå sammen disse to forskriftene, vil det bli vanskelig å etterprøve om det er det ene eller det andre virkemiddelet som oppfyller formålet. Norges Bondelag mener derfor at de to tilskuddene bør ha hver sin forskrift." Under Landbruks- og matdepartementets vurdering i fastsettelsesbrev av 19.12.2008 heter det: " Departementet merker seg også Norges Bondelags bekymring for at et generelt overordnet formål skal skape problemer for etterprøving av måloppnåelsen. Bekymringen knytter seg særlig til at Norges Bondelag mener at

*frakttilskuddene har et helt annet formål enn de øvrige pristilskuddene. Departementet vil fremheve at flere av pris-tilskuddsordningene i dag har separate formål, og at det dermed ikke kun er frakttilskuddene som har et formål som kan skille seg fra de øvrige pristilskuddene. Departementet viser til at også utarbeidningen av én felles forskrift om produksjonstilskudd i jordbruket innebar at en rekke ulike ordninger med til dels store avvik i formålene ble samlet under ett formål i samme forskrift. Så langt departementet har kunnet registrere, har forvaltningen av ordningene etter denne sammenslåingen ikke medført problemer av betydning.”* Forskriften ble vedtatt som foreslått på aktuelle områder.

### 6.1.1 Sonefrakttilskuddet

#### Konkurransforholdet i kornmarkedet på Østlandet

Tidligere er anleggsstruktur og vareflyt i overskuddsområdet beskrevet. Stor konkurranse om produsentkornet i Hedmark fylke presser produsentprisene oppover i dette området.

Det hevdes at denne prisstigningen påvirkes av kornstrømmen mot Oslofjorden, fordi frakttilskuddet og noteringsprisen ved kysten gjør det attraktivt å levere dit. I følge Norgesfôr blir en del korn av denne grunn fraktet nordfra til Oslofjorden, mens det logistikkmessig ville vært mest rasjonelt å frakte det til hedmarkregionen, Oppland og Midt-Norge. Forholdet har i følge samme aktør resultert i at underskuddet dekkes av korn som må hentes relativt langt unna. Det optimale ville vært at nordre deler av Solør bidro til å forsyne hedmarkregionen med korn.

Siden Fiskå Mølle er medeier i anlegget på Flisa og har kornavtale med anlegget på Braskereidfoss, blir overskuddskorn herfra fraktet til Oslofjorden (med frakttilskudd) og skipet videre til Fiskå Mølle Tau.

Da satsene for frakt av korn fra produsent eller mottaksanlegg i innlandet til transittanlegg ved Oslofjorden ble økt fra 1. juli 2002, ble stedskorrigeringsene i produsentprisene på korn redusert i hele markedet. De siste fire sesongene har stedskorrigeringsene i hedmarkregionen spesielt, blitt ytterligere redusert som følge av økt lokal konkurranse om det norske kornet, jf. 3.1.

Det viser seg at det særlig er for lagringskornet utover i sesongen at stedskorrigeringsene i hedmarkregionen er lave og negative. I praksis er det ingen stedskorrigerings for lagringskorn. Prisdata viser for eksempel at i produsentprisene på fôrkorn ved mottaksanleggene i hedmarkregionen<sup>4</sup> for bygg lå på vel 2 øre pr. kg lavere enn ved kysten i perioden august til november 2010, mens produsentprisene i resten av sesongen var høyere enn prisen på kystanleggene. Dette er i tråd med signalene som er gitt fra aktørene i bransjen.

I følge tall gjengitt i kap 2.6.4 har direkteleveranser av korn til Oslofjorden, både med tilskudd og totalt vært relativt stabilt i en rekke år. Det leveres årlig anslagsvis 150 000 tonn korn med sonetilskudd.

I praksis er sonefrakttilskuddet for korn et virkemiddel for å utjevne produsentprisene på korn innad i overskuddsområdet mer enn det er et virkemiddel for å påvirke kornstrømmen fra overskudds- til underskuddsområdet.

<sup>4</sup> Her medberegnet kommunene Stange, Løten, Ringsaker og Hamar.

Ut ifra det som nå er vurdert og med dagens konkurranseforhold som forutsetning, er følgende to mekanismer på beskrivende på hvorledes ordningen påvirker markedet i overskuddsområdet:

*Hedmarkregionen:* Her er konkurransen mellom aktørene så stor at det er vanskelig å skille effekten av ordningen fra effekten av konkurransen. Men konkurransen aktørene i mellom er mest sannsynlig en sterkere prisdriver enn ordningen, siden det er dette forholdet som er mest karakteristisk for regionen.

*Det øvrige overskuddsområdet:* Her fungerer ordningen som en buffer for å sikre lik produsentpris for kornet i innlandet og ved kyst.

### To hensikter

Sonefrakten er som beskrevet over en delordning av fraktordningene for korn, men har vist seg å være krevende å få et fullgodt bilde av.

Den største utfordringen når man skal drøfte denne ordningen er at den er ment å ha to effekter. Den ene beskrevet i gjeldende forskrift/RS m.m., den andre iverksatt under jordbruksforhandlingene i 2002. Umiddelbart kan det synes som om hensiktene kan sies å ha en "både/og" sammenheng, men dersom man tar for seg disse prosessene nærmere kommer det tydelig fram at de to effektene ordningen er tiltenkt å ha er nærmest uforenelige med hverandre. Det kan derfor synes som om det er et behov for en tydeliggjøring av hvordan disse midlene skal benyttes; til utjevning av kornpris mellom kyst og innland i overskuddsområdet, eller til utjevning av fraktkostnader for norsk korn som må fraktes fra overskudds- til underskuddsområdet.

### Ulike alternativer

I henhold til gjeldende forskrifter, rundskriv og praksis er dette en ordning for å utjevne fraktkostnadene, som siden jordbruksoppjøret i 2002 også har blitt brukt til å utjevne kornprisene mellom kyst og innland.

Delordningen har vært utfordrende både for sekretariatet og arbeidsgruppen å håndtere. En vesentlig årsak til det er avviket mellom ordningen sin opprinnelige hensikt og faktiske funksjon.

På bakgrunn av det som har vært drøftet rundt dette er det etter SLF sin oppfatning et behov for at ordningens hensikt tydeliggjøres.

Følgende alternativer kan være aktuelle løsninger:

### Alternativ 1: Fjerne fraktilskuddet på landfrakt helt eller delvis

Denne løsningen medfører at tilskuddet i sin helhet går til utjevning av fraktkostnader av råvarer fra overskudds- til underskuddsområdet, slik formålet tilsier.

Videre vil den konkurransevridende og trolig kostnadsdrivende effekten av dagens fraktilskudd spesielt rundt Hamarregionen bli tatt bort. Derimot er det mer usikkert hvilken effekt dette gir på kornprisen andre steder i overskuddsområdet. En må forvente noe større prisforskjeller på korn til bonde. Dersom dette ønskes jevnet ut, kan en diskusjon om oppretting av målprisanlegg være et alternativ som synes mer ryddig ut fra formålet med fraktordningen.

Som en overgangsløsning er det mulig å redusere andelen av tilskuddet til prisutjevning mellom kyst og innland gjennom frakttilskuddsordningen ved å først endre matrisen, med siktemål om å fjerne tilskuddet helt i løpet for eksempel av 3 sesonger. Det anbefales i så fall at det kun opprettes en sone og at 0 sonen økes til 75 km. Det forutsettes en egenandel på båtfrakt tilsvarende 10.-/tonn i snitt.

Det vil med denne løsningen være mulig å se hvordan markedet reagerer og gjøre tilpasninger i forhold til det, samtidig som markedet får mulighet til å tilpasse seg de nye rammebetingelsene.

Tabell 19 viser at egenandelen på båtfrakt utgjør i snitt 18.-/tonn. Når vi i tillegg vet at det fraktes ca. 500 000 tonn med båt og bil etter denne ordningen (Tabell 13), betyr det at dersom dagens nivå på sonefrakten overføres båtfrakt vil denne tilnærmet gi full kostnadsdekning på båtfrakten med dagens priser.

#### Alternativ 2: Beholde ordningen uendret

Velges denne løsningen vil det være nødvendig å endre forskriften hvor formålet med ordningen omtales slik at det kommer klart fram at målsettingen er å utjevne pris mellom innland og kyst i overskuddsområdet. Dagens bruk av sonefrakttilskuddet der over 90 % brukes til å sikre utjevning av kornprisene mellom kyst og innland i overskuddsområdet kan dermed videreføres uendret.

Ved å legge avtalepartenes argumentasjon til grunn, synes det riktig å presisere målsettingen for ordningen slik:

*”Formålet med de øvrige frakttilskuddene til korn er å utjevne regionale råvareprisforskjeller til mel- og kraftfôrindustrien, ved å gi tilskudd til frakt og håndtering fram til forbrugsstedene. Sonefraktordningen skal dessuten bidra til å redusere prisforskjellene på korn mellom innland og kyst i overskuddsområdet.*

*Innenfor rammen av å utjevne transportkostnader, skal ordningene, inklusiv fraktordningen for kraftfôr i sum virke til et mest mulig effektivt logistikk-system for omsetning av korn og kraftfôr”*

#### Særmerknad fra representantene fra NFK, NBL, NBS

Da markedsordningen for korn ble omlagt med virkning fra 2001, var det enighet om å utforme prisbestemmelser og frakttilskuddsordninger slik at en:

1. utjevnet regionale råvareprisforskjeller til mel- og kraftfôrindustri
2. bidro til mest mulig effektiv logistikk for korn og kraftfôr

I forbindelse med jordbruksoppjøret i 2002 konstaterte avtalepartene at den nye markedsordningen for korn hadde skapt for store forskjeller i kornprisen på Østlandet mellom korn levert direkte til målprisanlegg og korn levert til mottaksanlegg i innlandet. I jordbruksavtalen for 2002-2003 ble derfor sonefraktsordningen for korn styrket og regelverket endret for å:

3. redusere prisforskjellene på korn på Østlandet

Dette målet er nedfelt i St.prp.nr. 65 (2001-2002); «*For å bidra til å redusere prisforskjellene på korn på Østlandet, økes frakttilskuddet fra kornprodusent eller mottaksanlegg i innlandet til transittanlegg med 6 millioner kroner.*»

Disse representantene mener en må legge vekt på alle disse tre formålene når en skal evaluere sonefrakttilskuddet for korn.

Endringen av sonefraktordningen for korn i 2002 førte til at aktørenes stedskorrigeringer ble redusert, og forskjellene i kornprisen på Østlandet ble redusert. Denne effekten har vedvart, og har i området øst for Mjøsa i Hedemark fylke blitt forsterket av lokal konkurranse om kornet. Til tross for dette har en registrert en uheldig tilbakegang i korndyrkingen i indre områder på Østlandet det siste ti-året.

Dersom en fjerner sonefraktsordningen for korn, mener disse representantene at effekten vil bli økte forskjeller i kornprisen i overskuddsområdet, med negative konsekvenser for kornøkonomi og produksjonsvolum. Den negative utviklingen i norsk kornproduksjon vil etter disse representantenes oppfatning forsterkes ved å avvikle sonefrakttilskuddet.

Ytterligere svekkelse av kornproduksjonen i de marginale kornområdene vil være i strid med gjeldene landbrukspolitikk, og i strid med målene i Meld.St.nr 9 (2011-2012):

- Hovedformålene med korn og kraftfôrpolitikken er blant annet å bidra til å opprettholde den regionale produksjonsfordelingen i norsk jordbruk.
- Landbruk over hele landet er et overordnet mål for norsk landbruks- og matpolitikk og skal bidra til at landbrukets rolle i distriktene skal videreføres og videreutvikles. For å øke produksjonen av mat fra norsk landbruk må ressursene tas i bruk der de finnes, gjennom landbruk over hele landet.

Dersom en fjerner sonefrakttilskuddet for korn, og dette mot formodning ikke skulle føre til at stedskorrigeringen igjen blir økt, vil også dette ha negative konsekvenser. Om lag 150 000 tonn produsentkorn blir i dag levert til kystanlegg med tilskudd. Størstedelen av dette kvantumet blir produsert i områder med lokale mottaksanlegg. Dersom lønnsomheten ved levering til kystanlegg svekkes p.g.a. bortfallet av sonefrakttilskuddet til korn som skal fraktes videre til underskuddsområdet, vil kornet i stedet kunne bli levert til mottaksanlegg i innlandet. En slik tilpassing bidrar både til unødvendige merkostnader og urasjonell transport.

Disse representantene mener at sonefrakttilskuddet for korn bør opprettholdes med nåværende regler og tilskuddsbeløp. Forskriften for fraktordningen må presiseres og gis følgende innhold:

*”Formålet med de øvrige frakttilskuddene til korn er å utjevne regionale råvareprisforskjeller til mel- og kraftfôrindustrien, ved å gi tilskudd til frakt og håndtering fram til forbruksstedene. Sonefraktordningen skal dessuten bidra til å redusere prisforskjellene på korn mellom innlandet og kyst i overskuddsområdet. Innenfor rammen av å utjevne transportkostnader, skal ordningene, inklusiv fraktordningen for kraftfôr i sum virke til et mest mulig effektivt logistikksystem for omsetning av korn og kraftfôr.”*

## **6.1.2 Frakttilskudd for kli som kraftfôrråvare**

Ved produksjon av kraftfôr med lavt energiinnhold er kli en ideell råvare. Erstattes kliet med korn blir energiinnholdet for høyt. Kli har videre en gunstigere pris enn kornet og bidrar derfor til å redusere prisen på kraftfôret. De fleste produksjonsanlegg benytter kli i kraftfôrproduksjonen.

Kli er en bearbeidet karbohydratråvare som bransjen enten kan kjøpe fra norsk matmelindustri eller importere. Ved import kan varen tas inn gjennom importkvoter, til en pris som er tilnærmet lik prisen på norskprodusert kli. I 2003 kjøpte Felleskjøpet Agri Norgesmøllene. I følge opplysninger arbeidsgruppa har mottatt, resulterte dette i at markedssituasjonen og varestrømmen for norsk kli



endret seg. Kli fra Norgesmøllenes anlegg (Skien, Vaksdal og Buvika ved Trondheim) selges i hovedsak til Felleskjøpet Agri. De øvrige aktørene kan kjøpt norsk kli hos Lantmännen Cerealia, alternativt på verdensmarkedet. Det er i dag ikke fraktstøtte til norsk kli (med unntak av kli til Bergneset), mens det er støtte til frakt av importert kli nord for Stavanger.

Det vises til regelverket i kap. 2.5.5, der det går frem at det for kli bare gis tilskudd for frakt til produksjonsanlegget i Bergneset i Balsfjord. Ordningen er en særordning som er innført siden det ikke er noe produksjonsanlegg for matmel i Nord-Norge, og at det er ønskelig med produksjon av kraftfôr i Nord-Norge.

Det gis tilskudd til frakt av kli til Bergneset fra produksjonsanlegg både i overskudds- og i underskuddsområdet, jf. kap. 2.5.5. I regelverket heter det *”at Statens landbruksforvaltning kan fastsette særskilte satser for frakttilskudd ved frakt av kli til Bergneset fra møllesteder utenfor overskuddsområdet.* Denne bestemmelsen har enda ikke kommet til anvendelse fordi ingen av aktørene har søkt om tilskudd til slik frakt av kli. All kli er fraktet fra overskuddsområdet (Oslofjorden). I 2010 ble det til Bergneset fraktet ca. 5 700 tonn kli fra Norgesmøllene i Skien.

I samsvar med skipningsavstandene fra Trondheim til Bergneset og fra Oslo til Trondheim, vil kostnadene ved frakt av kli fra Trondheim til Bergneset ikke være høyere enn ved skipninger fra Oslo til Trondheim. Siden det produseres kli både ved Oslofjorden, i Vaksdal og ved Trondheim, bør kliomsetningen med få unntak kunne skje uten store forskjeller mellom fraktkostnadene til de ulike aktørene selv om det ikke ytes frakttilskudd til Bergneset. Med et slikt resonnement kan det være aktuelt å avvikle ordningen. Siden det også gis frakttilskudd på importert kli, kan det, for at ikke importert kli skal utkonkurrere norskprodusert kli, være aktuelt også å avvikle frakttilskudd for slik vare.

Det kan også være et alternativ og fortsatt yte frakttilskudd på kli. Det kan ytes frakttilskudd etter tilskuddsats for skipning langs kysten. Satsen kan beregnes som differensen mellom satsen gjeldende fra Stavanger til Bergneset og fra Stavanger til Steinkjer (siden dette er nordligste basissted utenom Bergneset), jf. tabell 6. Etter dagens satser vil en slik beregnet sats bli kr 31 pr. tonn. Med fraktet kvantum i 2010 på ca. 5 700 tonn vil tilskuddet etter denne satsen beløpe seg til ca. kr 176 000. Hjemmelen for å gjennomføre et slikt alternativ følger av dagens regelverk.

Følgende alternativer følger av vurderingen ovenfor:

1. Fjerne hele ordningen med frakttilskudd for norskprodusert kli til Bergneset slik at alle forbrukere av kli får samme vilkår m.h.t. frakttilskudd. Fjerne ordningen med frakttilskudd for importert kli.
2. Tilskudd for frakt av norskprodusert og importert kli til Bergneset gis etter sats tilsvarende differansen mellom satsen gjeldende fra Stavanger til Bergneset og fra Stavanger til Steinkjer.

#### Særmerknad fra representantene fra NBL, NBS og NFK

Kraftfôrproduksjon i Nord-Norge ble startet opp i 1987 i Balsfjord med en klar hensikt fra myndighetene om økt beredskap for sikker kraftfôrforsyning i Nord-Norge. Felleskjøpet Trondheim stod som eier og driftet anlegget. I dag eies kornsiloanlegget av Cermaq og produksjonsanlegget for kraftfôr av Felleskjøpet Agri.

Frakt av kraftfôrråvarer til Bergneset i Balsfjord er kostnadskrevenne p.g.a. store sjøverts transportavstander. Det har fra etableringen av anlegget i 1984 vært egne fraktordninger til Bergneset fordi anlegget har klart større transportavstander sammenliknet med alle andre kraftfôranlegg i Norge.

For å sikre kraftfôrproduksjon i Nord-Norge er det helt nødvendig med frakttilskudd for råvarer til kraftfôrproduksjonen på Bergneset.

Anlegget på Bergneset produserer i dag kun drøvtyggerfôr. Ved å redusere tilskuddet til frakt av kli til Bergneset betydelig vil konsekvensene av dette være en betydelig økning i kraftfôrpris for drøvtyggerprodusenter i Nord-Norge som følge av at råvareprisene inn i kraftfôrproduksjonen på Bergneset øker.

Disse representantene mener at fraktstøtte for kli til Bergneset er viktig for å sikre kraftfôrproduksjonen i Nord-Norge og som virkemiddel for å utjevne råvarekostnader mellom Nord-Norge og andre regioner.

Disse representantene mener at fraktordningen for kli til Bergneset skal gis etter sats tilsvarende differansen mellom Stavanger til Bergneset og Stavanger til Trondheim.

### **6.1.3 Frakttilskudd for soyamel som kraftfôrråvare**

Det gis frakttilskudd for soyamel fra Denofa AS i Fredrikstad til Bergneset, jf. kap. 2.5.5. Som tidligere nevnt er det et ønske å ha produksjon av soyamel ved Denofa AS og også å opprettholde produksjon av kraftfôr i Bergneset. Bakgrunnen for ordningen med frakttilskudd på soyamel er tilsvarende den som er omtalt for kli ovenfor. Det er betydelig lengre transportavstand fra Fredrikstad til Bergneset enn til andre produksjonsanlegg for kraftfôr siden disse ligger i Sør-Norge inkludert Trøndelag.

Soyamel fra Denofa AS er en mye brukt proteinråvare i kraftfôret. En rekke produksjonsanlegg har, selv om transportavstanden fra Fredrikstad er kortere enn til Balsfjord, likevel en betydelig avstand å frakte soyamelet. Lengst transportavstand for disse blir til trøndelagsområdet. Siden fraktordningen for soya er en særordning for frakt til Bergneset på lik linje som for kli, kan det være aktuelt å avvikle frakttilskudd for slik vare.

Det kan være et alternativ å fortsatt yte frakttilskudd for soya. Det kan ytes frakttilskudd etter tilskuddsats for skipning langs kysten. Satsen kan beregnes som differansen mellom satsen gjeldende fra Stavanger til Bergneset og fra Stavanger til Steinkjer (siden dette er nordligste basissted utenom Bergneset), jf. tabell 6. Etter dagens satser vil en slik beregnet sats bli kr 31 pr. tonn. Med fraktet kvantum i 2010 på ca. 6 100 tonn vil tilskuddet etter denne satsen beløpe seg til ca. kr 189 000. Siden det også blir importert soyamel, og dette ikke skal ha en konkurranseulempe i forhold til soyamel fra Denofa, bør det gis frakttilskudd for importert vare på tilsvarende måte som for soyamel fra Denofa (norskprodusert soyamel).

Følgende alternativer følger av vurderingen ovenfor:

1. Fjerne hele ordningen med frakttilskudd for soyamel til Bergneset slik at alle forbrukere av soya får samme vilkår m.h.t. frakttilskudd.
2. Tilskudd for frakt av norskprodusert og importert soyamel til Bergneset gis etter sats tilsvarende differansen mellom satsen gjeldende fra Stavanger til Bergneset og fra Stavanger til Steinkjer.

### 6.1.4 Frakttilskudd på matkorn innenfor overskuddsområdet

Dagens ordning med å gi frakttilskudd til frakt av matkorn til produksjonsanlegg i overskuddsområdet, jf. kap. 2.5.3 og 2.6.6, ble innført fra 1. juli 2002 (St. prp. nr. 65 (2001-2002)). Bakgrunnen for dette var at produksjonsanleggene for matmel i underskuddsområdet mottok frakttilskudd for kornet ved frakt til Oslofjorden og videre med båt, mens anleggene i overskuddsområdet ikke mottok frakttilskudd. Dagens ordning med å gi tilskudd til frakt av matkorn til produksjonsanlegg i overskuddsområdet ble innført for å likestille produksjonsanleggene for matmel mht. frakttilskudd.

Siden det ikke gis frakttilskudd for korn til produksjonsanlegg for kraftfôr i overskuddsområdet, bør samme praksis følges for matkornet. Ved frakt fra overskudds- til underskuddsområdet er både matkorn og fôrkorn likestilt mht. tilskudd. Av dette følger forslag om at ordningen med frakttilskudd for matkorn innen overskuddsområdet avvikes.

Under utredningen av denne ordningen har partene drøftet at en konsekvens av å fjerne dette tilskuddet kan være et bidrag til at mel- og bakebransjen får ytterligere svekket sin konkurransekraft i forhold til importerte produkter. Siden formålet med tilskuddet er å likestille produksjonsanleggene for matmel mht. frakttilskudd og ikke styrke bransjen i forhold til importerte varer, er ikke dette et argument for å opprettholde tilskuddet.

### 6.1.5 Nivået på tilskuddsatsene for frakt av korn

#### Skipninger av norsk korn

Av kap. 3.1, *Skipninger* og tabell 18 går det frem at netto fraktkostnad for de ulike destinasjonene er varierende. Gjennomsnittlig netto fraktkostnad er beregnet til kr 18 pr. tonn for alle havnene unntatt Kristiansand hvor det ikke har vært noen registrerte skipninger i referanseperioden. I Tabell 23 er tilskuddsats for frakt av korn med båt fra transittanlegg i overskuddsområdet til produksjonssted i underskuddsområdet beregnet slik at netto fraktkostnad blir utjevnet, gitt dagens fraktkostnader.

*Tabell 23: Beregnet nye tilskuddsats for frakt av korn med båt fra transittanlegg ved Oslofjorden til produksjonssted i underskuddsområde, kr pr. tonn.*

Destinasjon	Gj. sn. fraktkostnad inkl. transitt	Frakttilskudd	Netto fraktkostnad	Gj.sn. netto fraktkostnad alle	Nytt frakttilskudd
Kristiansand	132	120	12	18	114
Stavanger/Fiskå	139	127	12	18	121
Vaksdal	165	138	27	18	147
Florø	175	147	28	18	157
Vestnes	169	153	16	18	151
Buvika/Trondheim	172	159	13	18	154
Steinkjer	186	165	21	18	168
Bergneset	208	196	12	18	190

For Kristiansand, hvor det ikke er mottatt noen fraktkostnadsdata, er det beregnet en fraktkostnadssats på kr 132 pr. tonn, slik at fraktkostnaden som legges til grunn er kr 7 pr. tonn lavere enn for frakt av

korn til Stavanger. Dette er den samme differansen som er lagt til grunn tidligere ved beregning av tilskuddssatsene. Netto fraktkostnad til Kristiansand blir dermed kr 12 pr. tonn, likt som til Stavanger/Fiskå.

#### Skipninger av importert fôrkorn

Gjennomgangen av fraktsatsene og tilskuddene for frakt av importert fôrkorn viser en ujevn utjevningprofil, jf. 3.1. Gjennomsnittlig netto fraktkostnad for destinasjonene nord for Stavanger er kr 141 pr. tonn når man legger til grunn dagratene for en båt på 3000 tonn med mais. Dette er samme båtstørrelse som legges til grunn ved fastsetting av tollsats. I Tabell 24 er det beregnet nye tilskuddsats slik at netto fraktkostnad for havner nord for Stavanger utjevnes, gitt dagens fraktkostnad.

*Tabell 24: Beregnet nye tilskuddsats for frakt av importert fôrkorn, kr pr. tonn.*

Destinasjon	Fraktkostnad	Tilskudd	Netto fraktkostnad	Gj.sn. netto fraktkostnad alle	Nytt frakttilskudd
Stavanger	130	0	130		0
Vaksdal	146	11	135	141	5
Florø	153	20	133	141	12
Vestnes	153	26	127	141	12
Buvika/Trondheim	176	32	144	141	35
Steinkjer	192	38	154	141	51
Bergneset	222	69	153	141	81

#### Egenkostnad ved direkte frakt med bil til produksjonsanlegg for kraftfôr utenfor basissted i underskuddsområdet

Det vises til kap. 2.5.4. Ved frakt av kraftfôr til husdyrprodusentene har produksjonsanlegg utenfor basissted kortere avstand til områder der det gis frakttilskudd enn det produksjonsanlegg i basissted har. Produksjonsanlegg i basissted må frakte kraftfôret gjennom hele egenfraktsonen, som i gjeldende ordning er 100 km, før tilskuddsonen nås. Forholdet gir følgelig anlegg utenfor basissted en konkurransefordel ved frakt av kraftfôr fremfor anlegg i basissted. For å bidra til å utjevne denne fordel, er det i regelverket åpnet for at SLF kan trekke en egenkostnad fra aktuelt frakttilskudd for tilført korn til basissted.

Som hovedregel beregnes egenkostnaden for hvert produksjonsanlegg basert på kraftfôrsalget i foregående år etter følgende formel:

$$\text{Egenkostnad på tilført korn} = (\text{Utbetalt frakttilskudd for kraftfôr}) / (\text{Totalt kraftfôrsalg})$$

Det beregnes følgelig en gjennomsnittlig sats for frakttilskudd for alt omsatt kraftfôr. Denne settes lik egenkostnaden som trekkes fra ved beregning av sats for frakttilskuddet for tilført korn, jf. tabell 25.

Av kap. 3.1 og tabell 18 går det fram at satsene for netto fraktkostnadene ved skipninger til de aktuelle destinasjonene, Trondheim og Steinkjer er henholdsvis kr 13 og kr 21 pr. tonn. Av samme kapitlet, *Direktefrakt med bil* går det fram at gjennomsnittlig netto fraktkostnadene for frakt til produksjonsanlegg utenfor basissted er kr 73 pr. tonn. Den høye nettofraktkostnaden for direktefrakt i forhold til ved skipninger tilsier isolert sett at det er en betydelig ulempe, med hensyn til frakt av korn, å være plassert utenfor basissted. Ved å vurdere denne ulempen mot gjeldende egenkostnad for frakttilskudd for korn til de aktuelle produksjonsanleggene, foreslås det å fjerne egenkostnadene.

Tabell 25: Direktefrakt av korn. Beregnet egenkostnad ved fastsetting av tilskuddsats. Kvantum og beløp, 2010

Destinasjoner	Sats, kr pr. tonn	Tonn	Kr
Orkanger	3	5 807	17 421
Meldal	0		
Lundamo	5	2 042	10 214
Spongdal	0		
Rissa	2	19	37
Opphaug	24	443	10 631
Verdal	0		
Namdalseid	4	4 478	17 913
Skogmo	37	6 648	245 963
Surnadal	16	2 910	46 572

#### Frakt av korn til produksjonsanlegg utenom basissted i distrikter med kornunderskudd i overskuddsområdet (Lom).

Av kap. 2.5.2. går det fram at det kan gis tilskudd for frakt av korn fra kornprodusent eller mottaksanlegg til produksjonsanlegg utenom basissted i distrikter med kornunderskudd i overskuddsområdet. Betingelsen for å kunne gi slikt tilskudd er at fraktkostnadene overstiger egenfraktandelen i frakttilskuddet for kraftfôr. Blant de eksisterende produksjonsanleggene er det bare produksjonsanlegget i Lom som oppfyller disse betingelsene. Siden kornproduksjonen i området er for liten til å dekke kornbehovet i kraftfôrproduksjonen, må det tilføres korn fra områder med overskudd av korn. I dag hentes det hovedsakelig korn fra områder sør for Hamar. Gjeldende tilskuddsats er beregnet til kr 21 pr. tonn. Dersom Lom skulle bli fastsatt som basissted i fraktordningen for kraftfôr, ville konsekvensen av dette bli at tilskuddsatsen for tilført korn justeres i samsvar med egenfraktkostnaden i fraktordningen for kraftfôr, jf. regelverket.

*Særmerknad: Arbeidsgruppens representant fra NHO Mat og Landbruk understreker viktigheten av at produksjonsanlegget i Lom må få sine innfraktkostnader for tilført korn dekket på lik linje som andre basissted i underskuddsområde dersom Lom blir definert som basissted.*

### 6.1.6 Forholdet mellom fraktordningen for korn og fraktordningen for kraftfôr

Aktører i Sør-Norge som ønsker å levere drøvtyggerfôr i Nord-Norge har påpekt at det bare er Felleskjøpet Agri som har produksjonsanlegg i Nord-Norge, og at de ved omsetning av drøvtyggerfôr i landsdelen har fordel av å motta frakttilskudd for kornet som er fraktet fra Sør-Norge. Andre aktører må frakte drøvtyggerfôr fra Sør-Norge fram til Balsfjord uten frakttilskudd. Siden det kun produseres drøvtyggerfôr i Balsfjord, gjelder det nevnte forholdet bare slikt kraftfôr. For annet fôr beregnes frakttilskudd for kraftfôr med Steinkjer som basissted.

Problemstillingen er drøftet i rapporten "Evaluering av ny markedsordning for korn 1. juli 2001" avgitt februar 2002 som er omtalt tidligere. Oppdraget med rapporten ble av Landbruks- og matdepartementet definert i en rekke punkter deriblant:

".....Videre vurderes et forslag fra et par markedsaktører om å utvide mellomfraktordningen for korn til også å omfatte "korn delen" i ferdigprodusert kraftfôr."

Etter å ha drøftet ulike konsekvenser av en slik ordning gir rapporten en samlet vurdering av en slik løsning:

”Frakttilskuddsordningene er i henhold til formålet lagt opp under hensyntagen til strukturen i norsk kraftfôrproduksjon med fordeling av anlegg over hele landet. Dersom det etableres en ordning med mellomfrakttilskudd på ”korndelen” i kraftfôret, slik at det blir anledning for alle kraftfôrprodusenter til å konkurrere i hele landet (med unntak av situasjoner der kraftfôr transporteres fra underskuddsområdet tilbake til overskuddsområdet), vil dette kunne få uforutsigbare konsekvenser for norsk kraftfôrproduksjon og dens lokalisering. Det samme gjelder for utviklingen av de totale fraktkostnader og med tanke på beredskap, forsyningssikkerhet og service overfor bøndene. Som forutsetning for sin vurdering i denne sammenheng, har Statens landbruksforvaltning lagt de nevnte premissene til grunn, heriblant hensynet til strukturen i norsk kraftfôrproduksjon med fordeling av anlegg over hele landet. Hvorvidt en større konkurranse i markedet ville veie opp for disse forhold, mener Statens landbruksforvaltning er meget usikkert og finner ikke å kunne anbefale en slik omlegging av mellomfraktordningen til også å gjelde ”korndelen” i ferdigprodusert kraftfôr.”

Arbeidsgruppens flertall finner at konsekvensene av eventuelle endringer i fraktordningene er uforutsigbare og legger den aktuelle rapporten til grunn.

*Arbeidsgruppens representant fra FAD viser til at fraktordningen gir tilskudd til råvare og ikke til ferdigvare. Det gir en konkurransevridning til fordel for lokal produksjon av kraftfôr. Denne representanten viser til at det har vært vanskelig å finne en klar landbrukspolitisk forankring for å beskytte denne type næringsvirksomhet. Utvides ordningen til å gjelde ferdigvare vil konkurransen øke, og fôrkostnadene isolert sett gå ned. Et grunnleggende problem ved frakttilskuddsordninger, som det er vanskelig å administrere seg bort fra, er at de underliggende målsettinger gjør det vanskelig ikke å kompensere for eventuell bortfall av grossistlager/produksjonsanlegg, slik at fraktordningene i så tilfelle kompenserer den merfrakt som oppstår om en aktør legger ned et produksjons/grossistanlegg. Leverandøren av den tilskuddsberettigede vare får under disse forutsetninger et kunstig incentiv til å ha en distribusjonsstruktur som er samfunnsøkonomisk mer kostbar enn om støtte ikke ble gitt. Dette forhold kan tilsi at en regulering der målet om kostnadslighet for sluttbrukeren ligger fast med høy prioritet også kan omfatte tiltak for å påvirke produksjonsstrukturen. Dette hensyn taler for ikke å inkludere kraftfôr i mellomfraktordningene.*

*Arbeidsgruppens representanter fra FAD, FIN og NHO Mat og Landbruk anbefaler prinsipielt at det arbeides videre for å utvikle virkemidler som øker konkurransen i kraftfôrproduksjonen og at en i stedet for fraktstøtte utvikler virkemidler som i mindre grad vrir ressursbruken. FINs representant viser for øvrig til sin generelle merknad under kap. 6.3.*

## **6.2 Frakttilskudd for kraftfôr**

### **6.2.1 Nivået på tilskuddsatsene for frakt av kraftfôr**

I kap. 3.2 er fraktkostnader og frakttilskudd på kraftfôr basert på innhentede data drøftet. Egenfrakten varierer fra område til område både i nullsonen, i de tilskuddsberettigede sonene og mellom disse. Mange aktører driver utstrakt fraktutjevning mellom produsentene og yter også egne frakttilskudd. Disse forholdene viser at det er behov for en gjennomgang av grunnlaget for og beregningen av satsene og at det kan være behov for en revidering av ordningen for øvrig. Ved full fraktutjevning skulle fraktkostnadene øverst i egenfraktsonen ligge nær samme nivå som egenfraktkostnaden i hele tilskuddssonen.

## 6.2.2 Modell for beregning av satser for frakttilskudd kraftfôr

I en ordning for frakttilskudd er prinsippet som benyttes for fastsettelse av tilskuddsatsene sentrale. Siden fastsetting av satsene bygger på fraktkostnadene, er beregning av disse viktige. Til denne beregningen har en lagt tilsvarende prinsipper til grunn som er benyttet i *kostnadsmodellen* for frakttilskudd slakt. I det følgende er det lagt til grunn en kalkyle der det beregnes en sats for fraktkostnader i kr pr. tonn for tre ulike kraftfôrslag pr. kommune.

### *Kostnadsdrivere ved frakt av kraftfôr:*

Avstand som må kjøres fra produksjonsanlegg til kommunesenter og tilbake.  
Bom- og fergekostnader.  
Opplastingskostnader ved produksjonsanlegg  
Leveringskostnader hos husdyrprodusent

### *Avstand som må kjøres fra produksjonsanlegg til kommunesenter og tilbake.*

Avstander finnes ut fra koordinater i en kartbasert modell utviklet av Norsk institutt for skog og landskap. Siden det anvendes spesialbiler til kraftfôrtransport, forutsettes det at det ikke oppnås returtransport. Det beregnes derfor avstand tur retur. Kostnad pr. kilometer settes til en kalkulert pris med standard kraftfôrbil. På grunnlag av gjennomsnittlig lasstørrelse samt kostnad pr. kilometer og avstand fra produksjonsanlegg til kommunesenter beregnes fraktkostnad pr. tonn kraftfôr. I store kommuner kan det være aktuelt å knytte avstandsberegningen til flere steder enn til bare kommunesenteret. Dagens ordning er lagt opp etter en slik praksis. Kalkylen resulterer i en kostnadssats i kr pr. tonn kraftfôr pr. kommune.

### *Bom- og fergekostnader*

Bom- og fergestrekninger med tilhørende kostnader er tilgjengelig i egen database. Disse inngår i beregningsgrunnlaget for fraktkostnadene på tilsvarende måte som ovenfor. Kostnadene legges til total kostnad for kraftfôrlevering. Kalkylen resulterer i en kostnadssats i kr pr. tonn kraftfôr.

### *Opplastingskostnader ved produksjonsanlegg*

I kostnadsmodellen for frakttilskudd slakt er det lagt til grunn en kalkyle for opplastingskostnader for slakt basert på erfaringstall fra Nortura. For frakt av kraftfôr vil en kalkyle for både opplastings- og leveringskostnader på tilsvarende måte kunne baseres på faktiske kostnadstall fra Felleskjøpet.

Lastekostnadene vil avhenge av lasstørrelse, tidsforbruk og timepris for lasting. I tillegg kommer kostnader til klargjøring på produksjonsanlegget. Kalkylen resulterer i en kostnadssats i kr pr. tonn.

### *Leveringskostnader hos husdyrprodusent.*

Det vises til avsnittet ovenfor under *Opplastingskostnader ved produksjonsanlegg*

Leveringskostnadene består av følgende elementer:

Planlegging og varsling av husdyrprodusenten  
Kjøring i leveringsrunden (antall km)  
Fyllingsgraden på bilen  
Tidsforbruk i forbindelse med lossing  
Antall tonn pr. leveranse

Avstanden mellom leveringsstedene vil variere fra kommune til kommune bl.a. avhengig av hvor tett husdyrprodusentene er plassert. Lange avstander mellom leveringsstedene gir økte fraktkostnader. Kjørekostnadene pr. kilometer kan settes til en kalkulert pris som nevnt ovenfor. Tidsforbruket ved lossing hos den enkelte husdyrprodusent vil variere avhengig av lossekapasitet og antall tonn pr. leveranse (silokapasitet). De samlede leveringskostnadene beregnes ut fra tidsforbruk og timepris ved

lossingen. Kalkylen resulterer i en kostnadssats i kr pr. tonn.

Fyllingsgraden på bilen vil ha betydning for kostnaden ved utkjøring av kraftfôr. Ved levering av fullt kraftfôrlass til en enkelt husdyrprodusent, vil bilen være fullastet på hele kjørestrekningen fram til husdyrprodusenten. Ved utkjøring av mindre kvanta til flere produsenter, vil aktuell fyllingsgrad på bilen være mindre på deler av losserunden. Mange og små leveringer vil derfor resultere i økte kostnader ved levering hos produsenten.

I dagens ordning er det beregnet en felles tilskuddssats for alt kraftfôr. Fra Norske Felleskjøp meddeles det at det i markedet som de betjener er stor forskjell på leveransestørrelsene pr. husdyrprodusent for fjørfefôr, drøvtyggerfôr og svinefôr. Gjennomsnittlig leveransene for fjørfefôr er 13 tonn, for svinefôr 8 tonn og for drøvtyggerfôr 5 tonn. På grunn av de faste kostnadene pr. leveranse resulterer dette forholdet i ulike leveringskostnader pr. tonn for de ulike fôrslagene. På grunn av store kvanta pr. leveranse gir fjørfefôr en lavere kostnad pr. tonn losset kraftfôr enn for svinefôr og videre gir begge disse fôrslagene lavere kostnader enn for drøvtyggerfôr. Disse forholdene kan gi grunnlag for å beregne frakttilskuddet etter kraftfôrslag med tre ulike satser for frakt av kraftfôr til hver kommune. Bruk av en gjennomsnittlig sats for frakttilskudd vil gi overkompensasjon for fjørfefôr og underkompensasjon for drøvtyggerfôr på ca. 15 prosent ved 100 km kjøreavstand

Ut fra kalkulte fraktkostnader for hver enkelt kommune i kr pr. tonn og tilsvarende omsatt kraftfôr, beregnes totale kalkulte fraktkostnader for landet. Disse kostnadene sammenholdes med det samlede budsjetterte beløp for frakttilskudd kraftfôr og samtlige kostnadssatser for hver enkelt kommune nivilleres ned i samsvar med disponibelt tilskuddsbeløp. Beregningen resulterer i en kalkulert tilskuddssats i kr pr. tonn pr. kommune. For frakttilskudd slakt er dekningsgraden ca. 40 prosent.

*Arbeidsgruppens representanter fra FAD og FIN vil bemerke at faste kostnader som varsling av den enkelte kunde ikke varierer med avstand og ikke trenger å være med i beregningsgrunnlag for ordninger som skal jevne ut fraktkostnader.*

I kostnadskalkylen er det behov for årlig omsatt kraftfôr i hver enkelt kommune.

Den beskrevne modellen gir på en helt annen måte enn tidligere mulighet for å ajourføre tilskuddssatsene når det skjer endringer i kostnadsfaktorene som inngår i beregningene.

Kostnadsmodellen for frakttilskudd slakt er utviklet av Nortura og videreutviklet av SLF. Modellen ble tidlig drøftet med saksbehandlerne i SLF som forvalter fraktordningen for slakt. Det ble da signalisert at modellen kunne tilpasses fraktordningen for kraftfôr.

Etter dette er Norske Felleskjøp i samarbeid med Nortura med basis i kostnadsmodellen for slakt i ferd med å omarbeide denne til å kunne benyttes for beregning av satser for fraktkostnader og frakttilskudd for kraftfôr.

*Arbeidsgruppens representanter fra FAD og FIN vil bemerke at en modell som tar utgangspunkt i kundestrukturen hos aktørene på leveringsstedet vil ha en del egenskaper som gir sideeffekter i forhold til målsettingen:*

- *like kjøpere med samme avstand til leverandøren vil kunne få ulik tilskudd på grunn av at tilskuddet også avhenger av bruksstrukturen på stedet*
- *strukturutvikling på stedet endrer dekningsgraden. Det kan medføre krav om hyppige justeringer av ordningen.*



### 6.2.3 Fastsetting av basissteder

Av gjeldende regelverk for fraktordningen for kraftfôr går det fram at SLF fastsetter hvilke steder som skal defineres som basissteder. Regelverket inneholder ikke noen kriterier for fastsetting av basissteder. Det er hovedsakelig steder med relativt store produksjonsanlegg for kraftfôr som i dagens ordning er fastsatt som basissteder, men det er også steder med mindre anlegg som har slik status. Samtlige steder der produksjonsanlegg ligger tilknyttet havn er definert som basissteder.

Som hovedregel burde det bare gis frakttilskudd ved frakt av kraftfôr til husdyrprodusent fra nærmeste produksjonsanlegg. Et slikt prinsipp ville resultert i at alle steder med produksjonsanlegg ble definert som basissteder og frakttilskuddet beregnet i forhold til disse. Siden det er stor forskjell på produksjonskapasiteten ved ulike anlegg, ville et slikt prinsipp bli urimelig. Ved fastsetting av basissteder må derfor anleggenes produksjonskapasitet og beliggenhet samt husdyrtettheten i de ulike distrikter veies opp mot hverandre.

Etter en samlet vurdering med bl.a. erfaringer fra gjeldende ordning og utviklingen som har skjedd i bransjen de senere årene, har en med enkelte unntak funnet det hensiktsmessig i en testkjøring å sette alle steder der det er anlegg med årlig kraftfôrproduksjon på over 17 000 tonn som basissteder. Legges kraftfôrproduksjonen i 2011 til grunn fremkommer følgende steder som basissteder:

Ørje, Kambo, Larvik, Andebu i Vestfold, Karlshus i Råde, Gran på Hadeland, Stange, Moelv, Kristiansand, Stavanger, Tau, Orkanger, Skogmo i Namdal, Namdalseid, Lom, Vaksdal, Florø, Vestnes, Trondheim, Steinkjer, Bergneset i Balsfjord. Samlet utgjør dette 21 basissteder med tilhørende produksjonsanlegg. Totalt antall produksjonsanlegg i landet er 44.

I dagens fraktordning gjelder en felles sats for alt kraftfôr. Tidligere er omtalt forskjellene i kostnadene ved lossing av de ulike forslagene. Et mulig alternativ er å differensiere frakttilskuddene etter fôrslag. I kraftfôrbransjen forekommer det at enkelte anlegg ikke produserer kraftfôr til alle tre dyreslagene. Slik spesialisering er vanligvis valgt av økonomiske hensyn. Siden det i kraftfôrproduksjonen er relativt enkelt å veksle mellom de ulike fôrslag, vil det ikke være aktuelt å ta hensyn til hvilket fôrslag som produseres i basisstedet når frakttilskuddet skal beregnes.

Ved anlegget i Bergneset er det akseptert at det bare produseres drøvtyggerfôr og at annet kraftfôr blir tilført fra andre anlegg, jf. kap 2.5.7. Bergneset er basissted bare mht. frakttilskudd for drøvtyggerfôr. For annet fôr beregnes frakttilskuddet med utgangspunkt i Steinkjer som nærmeste basissted. For svin-, fjørfe- og hestefôr er det derfor fastsatt et tilskudd utover det ordinære frakttilskuddet med Bergneset som basissted. Tilskuddet skal beløpsmessig tilsvare fraktkostnadene for kraftfôr på strekningen Steinkjer – Bergneset. For Bergneset, vil det derfor ved en eventuell ny tilskuddsordning for kraftfôr, være aktuelt å videreføre unntaksordningen mht. forutsetningen om produksjon av kraftfôr til alle dyreslag.

*Særmerknad: Arbeidsgruppens representant fra NHO Mat og Landbruk presiserer betydningen av at alle basisanlegg utenom kornområdene må behandles likt med hensyn til å få dekket innfraktkostnader for tilført korn. Bortfall av stedfraktstøtte må kompenseres med kostnadsdekning for tilførsel av korn slik at kraftfôrpris kan holdes på samme nivå som øvrige basissteder. I foreliggende utkast fra SLF til nye basissteder gjelder dette i praksis Lom og Skogmo. Lom er underskuddsanlegg i overskuddsområdet, mens Skogmo ligger i underskuddsområdet.*

## 6.2.4 Fastsetting av sats for egenfraktkostnad

Siden det som omtalt ovenfor er forskjellige fraktkostnader for de ulike kraftfôrslagene, vil det ved fastsetting av en eventuell egenfraktsone i kilometer bli ulike reelle satser for egenfrakt for de forskjellige fôrslagene. Den reelle satsen som husdyrprodusenten ved kjøp av drøvtyggerfôr må bære blir større enn den som er lagt til grunn ved beregningen. På tilsvarende måte blir den virkelige satsen for egenfrakt for fjørfeprodusenten lavere.

Ved å benytte differensierte tilskuddsatser for de ulike fôrslagene, vil det være en naturlig konsekvens at det fastsettes en felles sats for egenfraktkostnad. På denne måten oppnås det en kontinuerlig overgang i kostnader mellom egenfraktsonen og tilskuddsonen.

## 6.2.5 Alternativ ordning for frakttilskudd for kraftfôr med basis i forutsetningene omtalt i det foregående

For å kunne simulere effekter av endringer i ulike elementer som inngår i forslag til ny modell for fraktordningen for kraftfôr, er det utviklet en testmodell (*kostnadsmodellen*). Denne er basert på:

- Modell for beregning av satser for frakttilskudd for kraftfôr, (*kostnadsmodellen*, jf. kap. 6.2.2).
- Fraktkostnader og tilskudd basert på differensierte satser mellom fôrslag, jf. 6.2.2.
- Fastsetting av en felles sats for egenfrakt for alle fôrslag, jf. kap. 6.2.4.
- Fastsetting av basissteder, jf. kap.6.2.3.
- Frakttilskudd beregnes fra nærmeste basissted til sentrum av leveringskommunen. Der det er stor forskjell i fraktkostnadene innen samme kommunen, kan det beregnes flere satser. Det legges til grunn at produksjonsanlegg i basissted kan produsere både drøvtyggerfôr, svinefôr og fjørfefôr.

Som inngangsdata i testmodellen inngår bl.a. solgt kvantum kraftfôr og gjennomsnittlig leveransekvantum pr. dyreslag i den enkelte kommune for hele landet. Dataene er registrerte tall fra Felleskjøpet Agri og Felleskjøpet Nordmøre og Romsdal supplert med anslag for andre aktører.

Avstand fra basissted til kommunesentrum er data fra Felleskjøpet Agris logistikkprogram. Bom- og fergekostnader er hentet fra innfraktordningen for kjøtt.

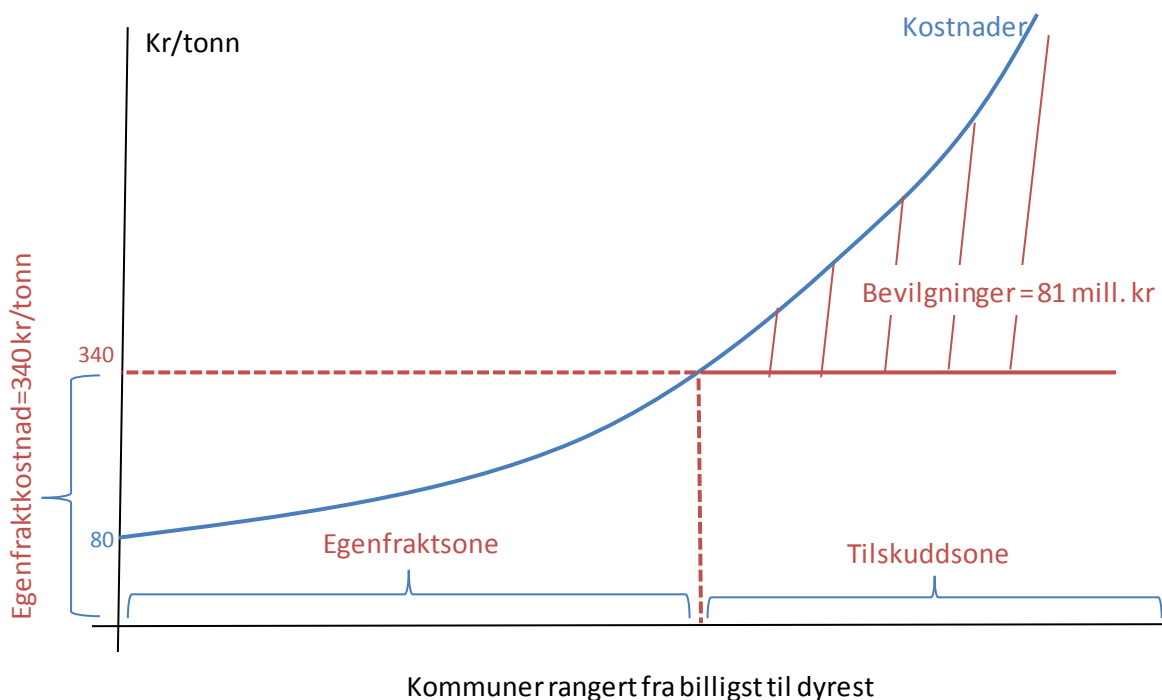
Data som er lagt til grunn i kostnadsmodellen jf. kap. 6.2.2 følger som vedlegg.

Med bakgrunn i forutsetningene og bevilget budsjett for frakttilskudd, beregner modellen en sats for hver av kraftfôrslagene, drøvtyggerfôr, svinefôr og fjørfefôr for hver kommune. Modellen beregner videre en felles egenfraktsats for alle fôrslagene. En sammenligning av resultatene fra testkjøring av denne modellen med dagens modell viser ved gjeldende tilskuddsbeløp på 81 mill. kroner:

- Med testmodellen er satsen for egenfrakt beregnet til kr 340 pr. tonn som også tilsvarer kostnadssatsen øverst i egenfraktsonen, jf. fig. 13. Tilsvarende kostnad etter dagens ordning er iflg. kap. 3.2 og fig 10, ca. kr 550 pr. tonn. Differensen mellom høyeste og laveste sats i egenfraktsonen reduseres fra ca. kr 470 kr pr. tonn (550-80) i dagens ordning til ca. kr 260 pr.

tonn (340-80) i ny ordning. Testkjøring med ny modell viser følgelig en bedre utjevning av fraktkostnadene i egenfraktsonen enn i dagens ordning.

- I dagens ordning varierer egenfraktkostnadene betydelig. Testkjøring med den nye modellen viser bedre utjevning av netto fraktkostnader i tilskuddsonen enn i dagens ordning. Teoretisk fører den nye modellens beregning av satsene til full kostnadsutjevning i tilskuddsonen med en stabil egenfraktkostnaden på kr 340 pr. tonn, jf. fig 13. Differensen mellom kostnadssatsene i øvre del av egenfraktsonen og netto kostnad i nedre del av tilskuddsonen blir nær null. Av kap. 3.2 og fig. 10 går det fram at det i dagens ordning er stort sprik i mellom disse kostnadene.
- Resultater fra testkjøring med ny modell viser at differensen mellom høyeste og laveste netto fraktkostnad reduseres fra ca. kr 800 pr. tonn til kr 260 pr. tonn (340-80), i forhold til gjeldene modell, jf. kap. 3.2, fig 10 og fig 13. Den nye modellen gir følgelig totalt sett en bedre utjevning av netto fraktkostnader enn dagens ordning.
- I den nye modellen kan ulike parametre justeres for eksempel ved endringer i budsjettert beløp og ved endringer i elementer som har innvirkning på fraktkostnadene.
- Ved beregningene i modellen siktes det mot å treffe størrelsen på budsjettert beløp. Dette forenkler prognosearbeidet.
- Ved endringer av inngående parametre i modellen beregnes endrede satser for frakttilskuddene i hver enkelt kommune. Siden egenfraktkostnaden er en funksjon av totale fraktkostnader og tilskuddsbevilgningen, beregner modellen nivået på egenfraktkostnaden bla. i samsvar med disse størrelsene. Egenfraktkostnaden vil derfor endre seg ved endringer i inngående parametre. Modellen har derfor ikke de samme svakheter som er omtalt i kap. 3.2.



**Figur 13: Illustrasjon av prinsippet ved beregning av egenfraktkostnad og tilskuddssatser basert på dagens tilskudsbevilgning**

Tabellen nedenfor viser egenfraktkostnaden og hvordan tilskuddsmidlene fordeler seg på de ulike forslagene i dagens ordning og etter testkjøring med de tidligere nevnte forutsetningene i ny modell. Dagens bevilgning på 81 mill. kroner resulterer i en beregnet egenfraktkostnad på kr 340 pr. tonn. Ved endring i tilskudsbevilgningen beregner modellen en ny egenfraktkostnad. Ved en eventuell økning av bevilgning vil egenfraktkostnaden reduseres.

**Tabell 26: Frakttilskudd for kraftfôr. Budsjettert beløp. Andel av de ulike forslagene som mottar tilskudd. Sats for egenfraktkostnad**

	Dagens ordning	Ny ordning, budsjett 2012
Budsjettert beløp, mill. kroner	81,0	81,0
Drøvtyggerfôr, prosent av tilskuddsmidlene	75	82
Fjørfefôr, prosent av tilskuddsmidlene	6	5
Svinefôr, prosent av tilskuddsmidlene	19	12
Sats for egenfraktkostnad, kr pr. tonn	Variierende	340

## 6.2.6 Øvrige betraktninger vedrørende fraktordningen for kraftfôr

Grunnet mye manuelt arbeid og risikoen ved at kun et fåtalls personer innehar kompetansen til å forvalte ordningen må det i relativ nær framtid utvikles et fagsystem for beregning av frakttilskudd

for kraftfôr. Tilskuddsatsene for kraftfôr som er beregnet i *kostnadsmodellen* overføres til fagsystemet. Ved et slikt system må alle nødvendige data fra aktørene som søker om tilskudd innrapporteres elektronisk. Det må legges inn rutiner for kontroll av dataene, beregning av frakttilskudd, utskrift av oppgjørsbrev til aktørene og mulighet for å ta ut diverse rapporter, samt utbetaling av tilskudd gjennom regnskapssystemet.

I forskriftene som gjelder for fraktordningen er det hjemmel for å kunne kreve at dataene innrapporteres elektronisk.

*Kostnadsmodellen* kombinert med et fagsystem vil gi en mer rasjonell saksbehandling og gjøre arbeidet mindre personavhengig enn med dagens ordning. Kontroll av dataene og beregningene vil bli sikrere og hele saksbehandlingen mer rasjonell.

Det er tidligere utviklet et fagsystem for slakt der det bl.a. inngår beregning og utbetaling av frakttilskudd. I dette systemet er det kopling mellom den tidligere omtalte kostnadsmodellen for slakt og fagsystemet. Fra de som er ansvarlige for og anvender dette systemet er det gitt signaler om at en tilpassing av fagsystemet for slakt kan være en aktuell løsning for kraftfôr.

## 6.3 Særmerknader

### FINs generelle særmerknader

Prinsipielt mener FINs representant i arbeidsgruppen at støtte til transport bør unngås. Transportstøtte bidrar til økt transport, og medfører samfunnsøkonomisk effektivitetstap og miljøproblemer, herunder økte utslipp.

Spredt anleggsstruktur i kraftfôrindustrien er ikke et selvstendig landbrukspolitisk mål. Kraftfôr utgjør i størrelsesorden 1/3 av driftskostnadene i jordbruket. Næringen bør ha interesse av at en industristruktur med høyere kostnader enn nødvendig, unngås. Tilskuddenes innretning bidrar til å opprettholde en historisk anleggsstruktur ved at det kun gis tilskudd til frakt av korn til definerte basisanlegg. Det betyr at en kraftfôrprodusent på Østlandet som ønsker å selge ferdig produsert kraftfôr til bønder i andre regioner får en konkurransemessig ulempe ved at anleggene som allerede ligger i den regionen mottar frakttilskudd for innsatsfaktoren korn. Frakttilskuddet for ferdig kraftfôr tar utgangspunkt i avstanden fra de samme produksjonsanleggene. Frakttilskuddene synes dermed å ha en negativ effekt på konkurransen i korn- og kraftfôrmarkedet ved at markedet deles mellom aktører ut fra den geografiske plasseringen av produksjonsanleggene. Dersom aktørene måtte betalt de reelle fraktkostnadene selv, ville anleggsstrukturen i større grad bestemmes ut fra lønnsomhet. Dette ville bidratt til lavere kostnader og økt samfunnsøkonomisk effektivitet.

De naturgitte forutsetningene for å drive jordbruk i Norge varierer mye. Transportavstander påvirker prisen på nær sagt alle innsatsfaktorer og sluttprodukter. FINs representant kan ikke se at målet om et variert landbruk over hele landet i seg selv gjør det hensiktsmessig eller nødvendig at slike pris- og kostnadsforskjeller utlignes direkte og i detalj med tilskudd og reguleringer. Utjevning bør primært skje ved differensiering av husdyr- og arealtilskuddene. Det er ikke prisutjevningsordninger for produkter som kunstgjødsel, plantevernmidler, traktorer mv.

Korn- og kraftfôrpolitikken er blant annet ment å sikre husdyrholdet lavere kraftfôrpris. Da blir det et paradoks at den samtidig demper fordelene ved hjemmemaling av korn som kunne gitt grunnlag for økt lønnsomhet, aktivitet og ressursutnyttelse i deler av jordbruket. For øvrig vil lavere frakttilskudd som øker kraftfôrprisen bidra til at det blir relativt mer lønnsomt å ta i bruk lokale ressurser som grovfôr og beite. Selv om lønnsomheten holdes uendret ved at bortfallet av frakttilskudd kompenseres

ved for eksempel generell inntektsstøtte, er det grunn til å anta at de samfunnsøkonomiske kostnadene vil bli redusert.

Selv om man skulle legge til grunn et mål om "kostnadslikhet", vil uansett den endelige kraftfôrprisen ut til bonde bestemmes av andre forhold enn bare fraktilskuddene, herunder konkurransesituasjonen. Arbeidsgruppen har vist til en til dels betydelig fraktutjevning internt blant kraftfôrprodusenter. Siden det er mangelfull konkurranse i flere områder, er det nærliggende å tro at deler av denne internutjevningen finansieres av en høyere kraftfôrpris ut til bonde.

FINs representant oppfatter at det ligger utenfor arbeidsgruppens mandat å foreslå løsninger som innebærer avvikling av fraktstøtten. Det er imidlertid grunn til å arbeide videre med å utvikle virkemidler som øker konkurransen i kraftfôrproduksjonen og vrir ressursbruken i mindre grad enn fraktstøtte. En mulig modell er å gi støtte til jordbruksbedriftene direkte gjennom eksisterende tilskuddsordninger.

## 7 Anbefalte løsninger

### 7.1 Frakttilskuddsordningene for korn

#### 7.1.1 Sonefrakttilskudd, jf. kap. 6.1.1

##### Arbeidsgruppens representanter fra LMD, FAD og FIN anbefaler:

Arbeidsgruppens representanter fra LMD, FAD og FIN legger til grunn at målet med frakttilskuddet på korn til kraftfôr er å jevne ut råvarekostnader ved kraftfôrproduksjonen. Dette er en ordning som siden jordbruksoppkjøret i 2002 først og fremst har hatt som formål å jevne ut priser til kornprodusentene på Østlandet. Isolert sett innebærer en høyere produsentpris på korn økte kostnader for kraftfôrproduksjon. Det er uklart om dette tilskuddet faktisk bidrar til større direkteleveranser til transittanlegg.

Siden ordningen med sonefrakttilskudd ble innført har det også blitt større konkurranse om produsentkornet i de områder som omfattes av dette tilskuddet. De tilskuddsmidler som brukes på denne ordningen i dag kan etter disse representanters oppfatning brukes mer målrettet på andre ordninger, og anbefaler derfor at ordningen med sonefrakttilskudd avvikles.

Fjerning av tilskuddet kan medføre noe mer variasjon i produsentprisene for korn på Østlandet. Generell stimulering til økt norsk kornproduksjon kan mer effektivt gjøres gjennom virkemidler rettet direkte mot kornproduksjonen.

FINs representant viser for øvrig til sin generelle merknad i kap. 6.3..

##### Arbeidsgruppens representanter fra NFK, NBL og NBS anbefaler:

Arbeidsgruppens representanter fra NFK, NBL og NBS anbefaler at ordningen forblir uendret. Disse representantene mener at sonefrakttilskuddet for korn bør opprettholdes med nåværende regler og tilskuddsbeløp. Forskriften for fraktordningen må presiseres og gis følgende innhold:

”Formålet med de øvrige frakttilskuddene til korn er å utjevne regionale råvareprisforskjeller til mel- og kraftfôrindustrien, ved å gi tilskudd til frakt og håndtering fram til forbruksstedene. Sonefraktordningen skal dessuten bidra til å redusere prisforskjellene på korn mellom innlandet og kyst i overskuddsområdet. Innenfor rammen av å utjevne transportkostnader, skal ordningene, inklusiv fraktordningen for kraftfôr i sum virke til et mest mulig effektivt logistikksystem for omsetning av korn og kraftfôr.”

##### Arbeidsgruppens representant fra NHO Mat og Landbruk:

NHO Mat og Landbruk stiller seg bak prinsippet om at fraktordningene bør stimulere til en mest mulig rasjonell kornstrøm. NHO Mat og Landbruk mener at spørsmålet om eventuell fjerning av sonefrakt er for dårlig utredet, og at arbeidsgrupperapporten ikke gir et grunnlag for å ta stilling til spørsmålet om eventuell fjerning av sonefrakt. NHO Mat og Landbruk mener derfor at effektene av dagens ordning og eventuelle endringer må utredes nærmere.

### **7.1.2 Frakttilskudd for kli som kraftfôrråvare. Jf. kap. 6.1.2**

Arbeidsgruppens representanter fra LMD, FIN, FAD og NHO Mat og Landbruk anbefaler:

Fjerne hele ordningen med frakttilskudd for norskprodusert kli til Bergneset slik at alle forbrukere av kli får samme vilkår m.h.t. frakttilskudd. Fjerne ordningen med frakttilskudd for importert kli. FINs representant viser for øvrig til sin generelle merknad i kap. 6.3.

Arbeidsgruppens representanter fra NFK, NBL, og NBS anbefaler:

Arbeidsgruppens representanter NFK, NBL og NBS mener at fraktstøtte for kli til Bergneset er viktig for å sikre kraftfôrproduksjonen i Nord-Norge og som virkemiddel for å utjevne råvarekostnader mellom Nord-Norge og andre regioner.

Disse representantene mener at fraktordningen for kli til Bergneset skal gis etter sats tilsvarende differansen mellom Stavanger til Bergneset og Stavanger til Trondheim.

### **7.1.3 Frakttilskudd for soyamel som kraftfôrråvare. Jf. kap. 6.1.3**

Arbeidsgruppens representanter fra LMD, NFK, NBL og NBS anbefaler:

Tilskudd for frakt av norskprodusert og importert soyamel til Bergneset gis etter sats tilsvarende differansen mellom satsen gjeldende fra Stavanger til Bergneset og fra Stavanger til Steinkjer.

Arbeidsgruppens representanter fra FIN, FAD og NHO Mat og Landbruk anbefaler:

Fjerne hele ordningen med frakttilskudd for soyamel til Bergneset slik at alle forbrukere av soya får samme vilkår m.h.t. frakttilskudd. FINs representant viser for øvrig til sin generelle merknad i kap. 6.3.

### **7.1.4 Frakttilskudd på matkorn innenfor overskuddsområdet, jf. kap. 6.1.4**

Arbeidsgruppens representanter anbefaler:

Ordningen med frakttilskudd for matkorn innen overskuddsområdet avvikles.

### **7.1.5 Nivået på tilskuddsatsene for frakt av korn, jf. kap. 6.1.5**

Arbeidsgruppens representanter anbefaler:

Skiping av norsk korn

Gruppen anbefaler at SLF justerer frakttilskuddssatsene for frakt av korn med båt fra transittanlegg



ved Oslofjorden til produksjonssted i underskuddsområdet slik at nettokostnaden blir lik uavhengig av destinasjon. Dette vil føre til en bedre utjevning av fraktkostnaden enn i dag.

I lys av signaler fra bransjeaktørene om til dels store utslag i kostnadene for frakt av korn med båt, anbefaler gruppen videre at SLF utfører en årlig vurdering av satsene på bakgrunn av oppdatert kostnadsinformasjon.

#### Skipning av importert korn

Gruppen anbefaler at SLF justerer frakttilskuddssatsene for importert fôrkorn på samme måte som for frakt av norsk korn på båt, slik at netto fraktkostnad blir lik til de tilskuddberettigede destinasjonene nord for Stavanger

Fraktratene for tørrbulkfrakt utenriks varierer i større grad enn for innenrikstransport, jf. figur 8 og figur 9. En bakgrunn for dette er større konkurranse om tonnasje ute, samt lengre kontrakter på innenriksfrakten. Videre anbefaler derfor gruppen at SLF utfører en årlig gjennomgang av satsene på bakgrunn av oppdaterte data fra fraktmeglere.

#### Direktefrakt av korn fra overskudds- til underskuddsområdet

Egenkostnad ved direkte frakt med bil fra overskuddsområdet til produksjonsanlegg for kraftfôr utenfor basissted i underskuddsområdet avvikles.

### **7.1.6 Forholdet mellom fraktordningen for korn og fraktordningen for kraftfôr, jf. kap. 6.1.6**

Arbeidsgruppen finner at konsekvensene av eventuelle endringer i fraktordningene er uforutsigbare og har ikke tatt stilling til problemstillingen.

Arbeidsgruppens representant fra FAD viser til sin merknad i 6.1.6.

FINs representant viser til sin generelle merknad i kap. 6.

## **7.2 Frakttilskuddsordningen for kraftfôr**

### Arbeidsgruppens representanter fra LMD, NFK, NBL og NBS anbefaler:

Arbeidsgruppens representanter fra LMD, NFK, NBL og NBS ser at det er behov for å gjennomgå og justere satsgrunnlaget i gjeldende ordning. Disse går inn for en ny modell for beregning av sats med tanke på gjennomføring i 2013. En har valgt å trekke paralleller til frakttilskuddsordningen for slakt. I ny modell erstattes egenfraktsonen i kilometer med en egenfraktkostnad i kroner. Dette gjør at en får en direkte og sammenhengende overgang mellom egenfrakt- og tilskuddsone. Modellen differensierer tilskuddet til fôr til ulike dyreslag, og tar derfor høyde for de systematiske kostnadsforskjellene det er ved utkjøring av ulike kraftfôrslag.

Det forutsettes at det i modellen for beregning av satsene benyttes grunnlagsdata fra hele bransjen. Forutsetningene for beregning av satsene vil være mer transparente siden kostnadskalkylen som ligger til grunn vil kunne offentliggjøres.

Beregning av tilskuddsats for frakt av kraftfôr etter ny modell er basert på:

Modell for beregning av satser for frakttilskudd for kraftfôr (*kostnadsmodellen*, jf. kap. 6.2.2), der SLF beregner satsene.

SLF fastsetter basissteder med grunnlag i resultater fra testkjøringer med *kostnadsmodellen* (jf. kap. 6.2.3).

Avstand fra nærmeste basissted til sentrum i leveringskommunen. Der det er stor forskjell i fraktkostnadene innen samme kommunen, kan det beregnes flere satser (jf. kap. 6.2.2).

Denne løsningen gir større grad av utjevning enn de kostnadselementene som ligger til grunn for dagens ordning. Videre åpner ny modell for en enkel tilpasning ved endring i anleggsstruktur, basissted, egenandel, veistandard og bevilgning.

#### Arbeidsgruppens representanter fra FIN og FAD:

Arbeidsgruppen sine representanter fra FAD og FIN vil påpeke usikkerhetene knyttet til å benytte en modell hvor kostnader på kjøpsstedet inngår. Modellen er ikke treffsikker som strukturvirkemiddel fordi den ikke utjevner i forhold til brukerne, men til et gjennomsnitt i den aktuelle tilskuddssone. Strukturvirkemidler i andre tilskuddsordninger vil kunne være mer presise, og strukturvirkemidler i fraktordningen vil vri måloppnåelsen av bruken av disse. I den grad en rår over "rene" strukturvirkemidler i andre ordninger vil det være bedre å benytte disse og i stedet bare bruke avstandskostnader i fraktutjevningen, ved behov justert for veistandard som påvirker kjørehastighet/fremkommelighet. FINs representant viser for øvrig til sin generelle merknad i kap. 6.

#### Arbeidsgruppens representant fra NHO Mat og Landbruk:

NHO Mat og Landbruk mener i likhet med flertallet i arbeidsgruppen at det er et behov for å gjennomgå og justere satsgrunnlaget i gjeldende ordning. Videre at fraktordningene må innrettes slik at de stimulerer til en mest mulig rasjonell kornstrøm, og ikke virker konkurransevridende. I arbeidsgruppens rapport foreslås det en ny modell for beregning av stedfraktstøtte, kalt kostnadsmodellen. NHO Mat og Landbruk mener det er betydelig usikkerhet knyttet til hvordan kostnadsmodellen vil fungere. Modellen kan gi konkurransevridende effekt mellom aktørene og dyrere kraftfôr i en del næringssvake områder, testberegninger viser det. Modellen kan også være kostnadsdrivende fordi økt støtte til anlegg uten konkurranse kan bidra til lavere kostnadsbevissthet, videreføring av urasjonelle og kostbare løsninger. Ved eventuelt framtidig økte bevilgninger vil negative konsekvenser forsterkes. Det er vanskelig å se at ny modell representerer verken forenkling eller miljøgevinst. NHO Mat og Landbruk har derfor ikke et godt nok grunnlag til å ta stilling til forslaget, og ber partene drøfte disse problemstillingene videre før endringer gjennomføres. NHO Mat og Landbruk anbefaler videre at ordningen bør evalueres etter noe tid, uavhengig av hvilke endringer som gjennomføres.

## Vedlegg 1: Fraktordningen for slakt

Fraktordningen for slakt er en innfraktordning som gjelder for frakt av slaktedyr (storfe, gris, sau og geit). Ordningen gjelder for frakt av dyr fra husdyrprodusent til slakteri som kan slakte det aktuelle dyreslaget. Ordningen ble gjennomgått av en parts sammensatt arbeidsgruppe som avga sin innstilling 5. mars 2010. Arbeidet resulterte i en revidert ordning som ble satt i verk fra 1. januar 2011.

I 2011 er det totalt 44 slakterier hvorav 14 tilhører Nortura. I ordningen er det skilt mellom store og små slakterier. Grensen er satt til et årlig slaktekvantum over og under 1 500 tonn. I 2011 var det 24 store og 20 små slakterier. I hovedtrekk er ordningen lik for alle slakterier, men de små slakteriene har enkelte gunstigere vilkår enn de store.

Ordningen er lagt opp med frakttilskudd beregnet etter avstanden fra kommunesenteret i hver enkelt kommune der produsenten har sin produksjon og til slakteri som tar imot det aktuelle dyreslaget. For store slakterier er ordningen lagt opp med avstanden til nærmeste slakteri og med en nullsone på 50 km omkring hvert slakteri. For små slakterier er det ingen nullsone og det betales tilskudd beregnet fra kommunesenteret i kommunen til det anlegget det leveres slakt til, dvs. til ”faktisk” anlegg. For både store og små slakterier er det følgelig en fraktsats pr. dyreslag og kommune. Årsaken til at det er skilt mellom dyreslag er at det er ulike fraktkostnader for de forskjellige dyrene. Videre at det er flere slakterier som ikke slakter alle dyreslag. For en kommune kan det derfor være flere slakterier som er ”nærmeste” slakteri.

### Beregning av frakttilskudd slakt

Som grunnlag for beregning av tilskuddsatsene for frakt av slakt, foreligger det en kostnadsmodell for beregning av fraktkostnadene. I internt notat som er utarbeidet av SLF om ”Ny ordning for innfrakttilskudd for slakt f.o.m. 1. januar 2011 ” datert 6. april 2011 er modellen beskrevet. I det følgende gjengis utdrag av notatet (Pkt. 6 – 8) som beskriver den aktuelle modellen:

#### 6. Prinsipper for beregning av innfrakttilskudd

Modellen som er utviklet av Nortura og videreutviklet av SLF, er en kostnadsmodell. Faktiske kostnader beregnes i inntransport av slakt fra produsent til nærmeste slakteri som kan slakte vedkommende dyreslag. Modellen tar hensyn til de fire viktigste kostnadsdriverne i inntransport av slakt, dvs:

- A. Dyreslag, antall dyr på bilen og produksjonsstruktur.
- B. Avstand fra slakteri til kommunesenter, kilometer som må kjøres etter at bilen er fylt opp. Fyllingsgrad på bilene er lagt inn som en variabel faktor fordi 8 timers regelen setter begrensninger på hvor mye bilene kan utnyttes.
- C. Opplastingskostnad i forhold til antall opplastinger.
- D. Bom og fergekostnader.

Alle data som trengs til modellen bør være lett tilgjengelige og reviderbare data.

Avstandsberegninger i modellen:

Det er utviklet en kartbasert applikasjon av Norsk institutt for skog og landskap som ved hjelp av koordinatfesting av kommunesenter og slakteri, finner ”nærmeste slakteri” og avstandsberegninger for slakteriene. Applikasjonen beregner avstander, finner veibommer, bomavgifter og fergestrekninger.

Det er ikke tilgjengelig database over fergestrekninger med satser. Disse er derfor søkt opp og registrert manuelt. (Pr. 25.11.2011 informeres det om at disse dataene nå er tilgjengelige).

For å få en målrettet og konkurransenøytral tilskuddsordning på innfrakt av dyr, legges følgende prinsipper til grunn:

**Store slakterier:** Bruker hovedprinsipp i ordningen med "Nærmeste slakterimodell". I modellen gis det kompensasjon for å hente få dyr per kommune ved at opplastingskostnaden brukes fullt ut uavhengig av fyllingsgraden på lasset. Dette gir urimelig høye opplastingskostnader i en del kommuner, og det er derfor lagt inn tak for å begrense maks. stoppsats per slakt. Følgende maks. satser er brukt: Storfe 200 kr, småfe 50 kr og gris 40 kr. Satsene er skjønnsmessig vurdert per dyreslag.

**Små slakterier:** Bruker en modell som i prinsippet er relativt lik den gamle modellen med hentemønster til hvert slakteri som grunnlag for beregning av transportkostnader. I modellen er det forutsatt at det er minimum ett fullt lass med dyr per kommune for å begrense opplastingskostnader per slakt når det er få dyr i kommunen.

#### A. Dyreslag, antall dyr på lasset og produksjonsstruktur

- I modellen er det forutsatt at maksimalt antall dyr per lass er 15 storfe, 140 småfe eller 90 griser.
- Det er i modellen lagt inn differensiert fyllingsgrad på bilene. Utgangspunktet er 80 % fyllingsgrad. Ved lengre avstander fra slakteriet, er det tidsfaktoren som vil være en viktig kostnadsdriver. Der må det kjøres med reduserte lass for å greie inntransporten innenfor de 8 timene som er til rådighet. Nortura sin gjennomsnittlige fyllingsgrad i 2008 var 61,1 %. KLF bemerker at ved lange avstander er det viktig å fylle bilene for å redusere kostnadene.

I modellen regnes det slik:

- 0 – 2 timer kjøring en vei = 80 % fyllingsgrad
- 2 – 3 timer kjøring en vei = 80 % fyllingsgrad
- 3 – 4 timer kjøring en vei = 70 % fyllingsgrad
- Over 4 timer kjøring en vei = 60 % fyllingsgrad

#### B. Avstand fra nærmeste slakteri

- Avstand fra kommunesentrum til nærmeste slakteri som kan ta imot aktuelt dyreslag er beregnet. De slakteriene som har forventet slaktemengde over 1 500 tonn i 2011 er med i beregningene av nærmeste slakteri. Ålesund og Sortland er derfor ikke med i beregningen. Karasjok har mindre kvantum, men særlige hensyn tilsier at dette slakteriet regnes som stort. Dette fordi slaktevolumet til Nortura sitt anlegg i Karasjok siste år utgjør mer enn 50 prosent av volumet i deres definerte nærrområde. Dette anlegget defineres derfor som et basisslakteri selv om deres årlige slaktevolum er mindre enn 1 500 tonn, jf. arbeidsgruppens rapport.
- Minsteavstand for tilskudd er satt til 50 kilometer i radius fra slakteriet. Avstand beregnes som tur og retur da dette er spesialtransport uten mulighet for annen retur eller kombinasjoner. Netto kilometer som dekkes er antall kilometer minus 100 kilometer, som er egenfinansiering av inntransporten.
- Nærmeste slakteri er det slakteriet som kan ta imot aktuelt dyreslag. Det at for eksempel et slakteri kun slakter småfe i sesong anses som et internt anliggende og må være det aktuelle selskapet/anlegget sin kostnad.
- Kilometerkostnad settes til en kalkulert pris med standard inntransportbil. Utnyttelse per bil er satt til 2 100 timer og 60 000 km/år. I modellen er det brukt kalkulert pris på 19,45 kroner per utkjørte kilometer (nivå per 2008, tall fra Nortura).

### C. Opplastingskostnad

- Det blir regnet ut gjennomsnittlig leveranse per dyreslag per levering i hver kommune ved beregning av opplastingskostnad.
- Totalantall av dyreslaget i aktuell kommune deles på gjennomsnittsleveranse per kommune per avregning for å finne antall opplastinger per kommune per dyreslag.
- Dette antallet ganges opp med opplastingskostnaden. Denne kostnaden dividert på antall dyr per lass gir stykksats.
- En kalkyle legges til grunn for opplastingskostnad. Kalkylen er basert på erfaringstall fra Nortura og inneholder følgende elementer:
  - Kjøring i lasterunden
  - Planlegging og tilrettelegging av sjåfør/transportør
  - Tilrigging hos produsent
  - Tidsforbruk ved lasting av dyr
- Dette gir følgende satser per lass:
  - Storfe 550,- kroner i opplastingskostnad, hvorav 150,- kr er foreslått egenfinansiert.
  - Småfe 610,- kroner i opplastingskostnad, hvorav 150,- kr er foreslått egenfinansiert.
  - Gris 570,- kroner i opplastingskostnad, hvorav 150,- kr er foreslått egenfinansiert.
- I nullsoner i forhold til avstand fra kommunesentrum legges ikke opplastingskostnad inn som tilskuddsberettiget kostnad, men den fremkommer som en egenfinansiert kostnad.

### D. Bom og fergekostnader

- Det er i modellen beregnet alle bom- og fergekostnader på aktuelle strekninger. Bom- og fergekostnader på strekninger som i sin helhet er innen egenfinansieringssoner er beregnet, men dette blir ikke med i tilskuddsgrunnlaget.
- I nullsoner i forhold til avstand fra kommunesentrum legges ikke bom- og fergekostnader inn som tilskuddsberettiget kostnad, men dette fremkommer som en egenfinansiert kostnad. (Det opplyses av SLF pr. november 2011 at ved avstander over 50 km går også fergekostnader i nullsonen inn i de totale fraktkostnadene.

### 7. Satser

Modellen gir for de store slakteriene en satstabell på 430 kommuner ganger 3 dyreslag, 1290 tilskuddsatser og for de små slakteriene 20 \* 3 satser, dvs 60 tilskuddsatser.

Foreslåtte satser for 2011 er beregnet på grunnlag av faktiske leveranser til de ulike slakteriene i 2010 og justert for prognosert endring i kjøttmengder per dyreslag for 2011 fra Prognoseutvalget for kjøtt. Satser \* prognosert volum gir om lag 130 200 000 kr i utbetaling i 2011 som er lik bevilget beløp.

Tilskuddsatsene er nivellert i forhold til det totale bevilgede beløpet ved å redusere alle satser med samme kronesats. Alternativet er å justere alle satsene prosentvis, men kronejustering er valgt for å styrke de lange transportene. Dette fordi kronejustering gir relativt mindre reduksjon på de lange transportene i forhold til prosentjustering.

### 8. Modellen

Kartmodeller er satt opp med parametere som justeres til løsningen gir logiske og akseptable veivalg.

Sesongveier er stengt for bruk og enkelte fergestrekninger er blokkert for å tvinge transporten til det som regnes som det opplagte rutevalget.

I modellen benyttes følgende vektorer på de ulike parameterne:

	Faktor
Europavei	0,45
Riksvei/Fylkesvei	0,60
Kommunalvei	0,80
Privatvei	0,90
Skogsbilvei	1,00
Fergestrekninger	3,00

Kostnadsmodellen er utviklet av Nortura og videreutviklet av SLF. Grunnlagsdataene som inngår i modellen er i tillegg til avstands- og fergedataene i hovedsak erfaringstall fra kostnadsdata fra Nortura. Beregningsprinsippene i modellen er også i stor grad utarbeidet av Nortura. Ved SLFs arbeid med den endelige modellen var både Nortura og KLF involvert. Videre var det endelige modellforslaget et resultat etter innspill fra den partssammensatte gruppa som sto bak selve fraktutredningen.

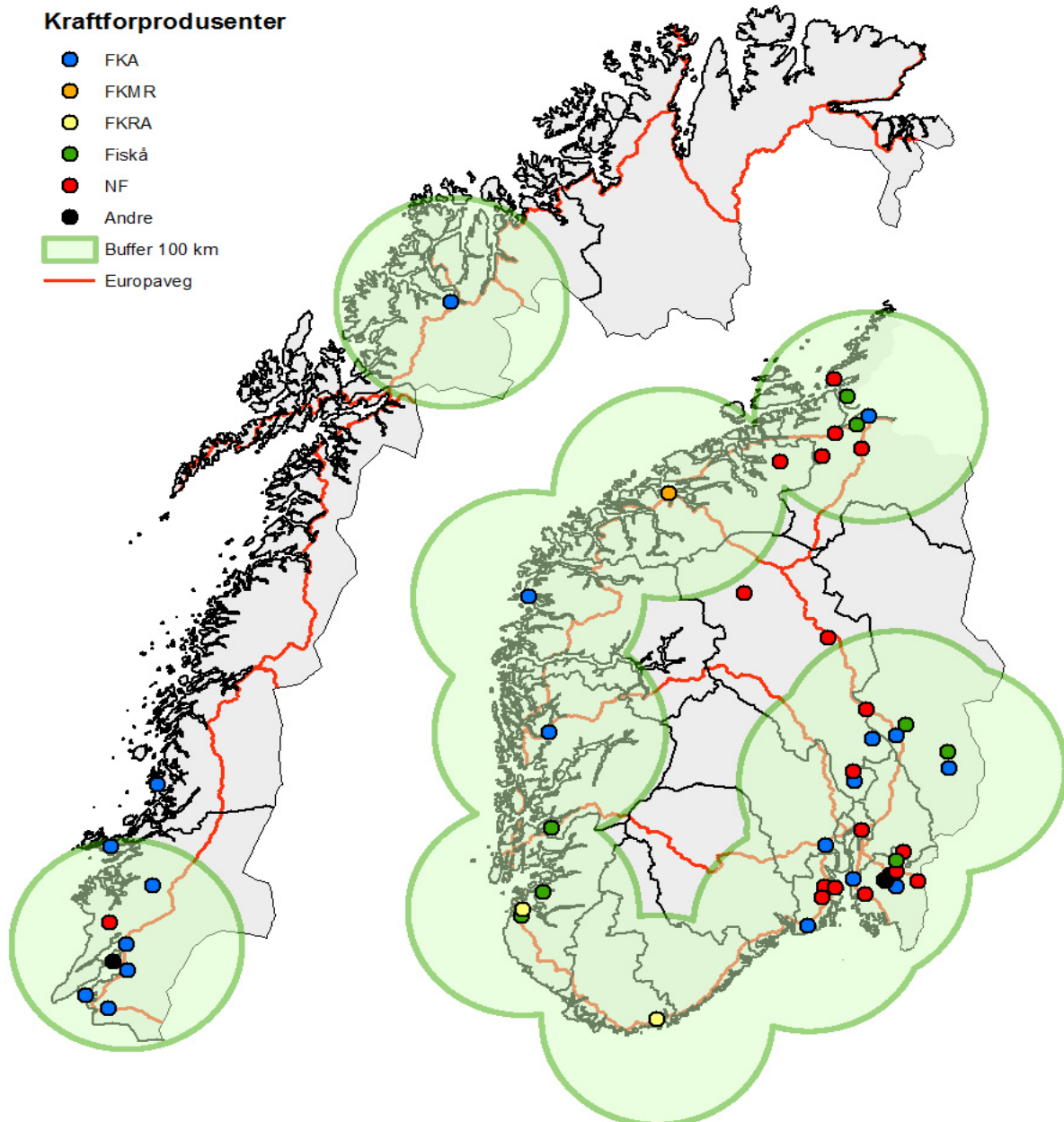
## Vedlegg 2: Grunnlagsdata som inngår i testmodellen for beregning av frakttilskudd for kraftfôr

Som inngangsdata i testmodellen inngår bl.a. solgt kvantum kraftfôr og gjennomsnittlig leveransekvantum pr. dyreslag i den enkelte kommune for hele landet. Dataene er registrerte tall fra Felleskjøpet Agri og Felleskjøpet Nordmøre og Romsdal supplert med anslag for andre aktører.

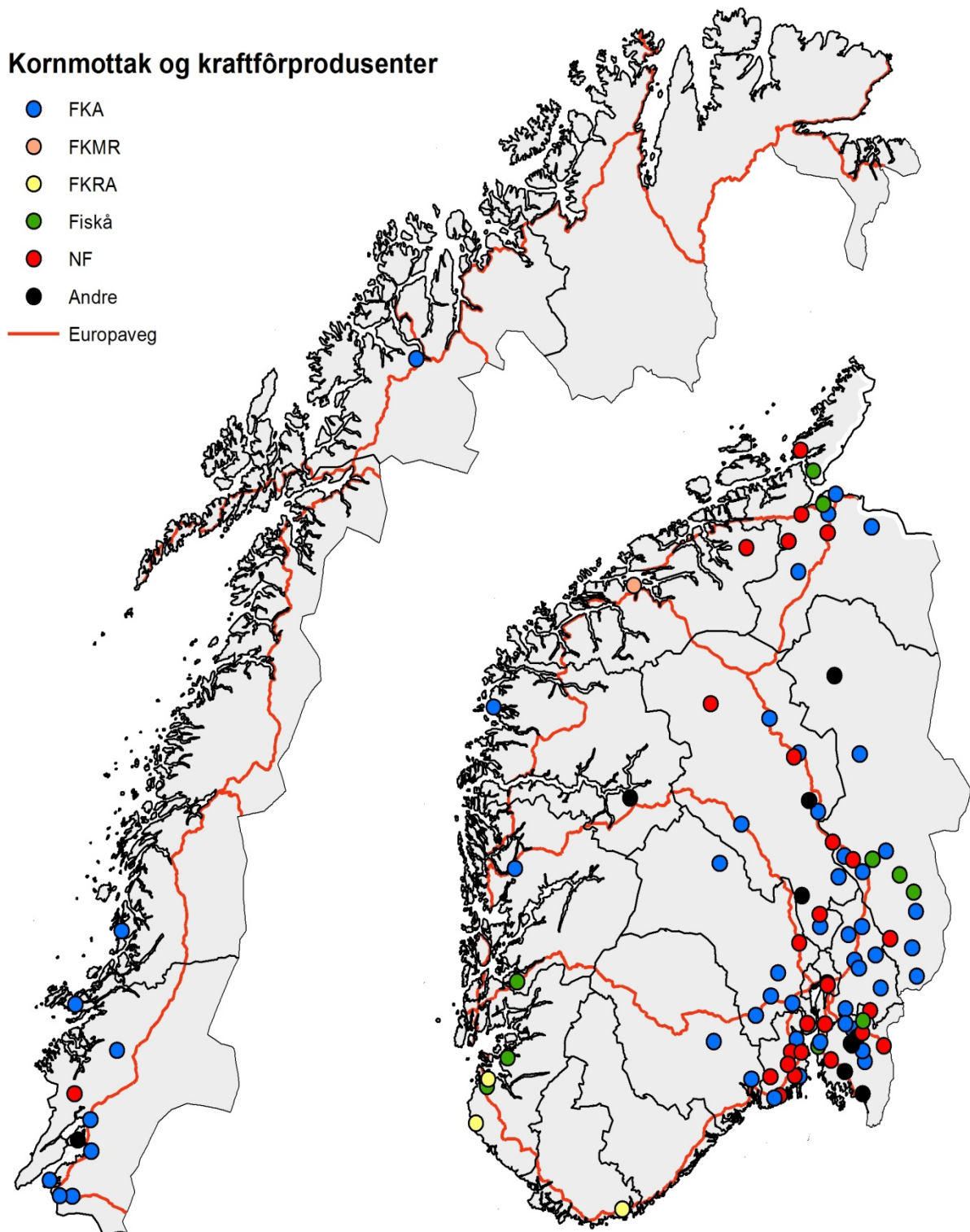
Avstand fra basissted til kommunesentrum er data fra Felleskjøpet Agri's logistikkprogram. Bom- og fergekostnader er hentet fra innfraktordningen for kjøtt.

- Avstand fra nærmeste basissted til sentrum i leveringskommunen. For store kommuner med store variasjoner i fraktkostnadene beregnes flere avstandssetser.
  - Lasstørrelse, 26 tonn. Det er også lagt inn en skala der det tas hensyn til fyllingsgrad av bilene.
  - Kilometerkostnad
  - Bom- og fergekostnader
  - Opplastingskostnader ved produksjonsanlegget
  - Leveringskostnader hos husdyrprodusent
    - Drøvtyggerfôr, 5 tonn pr. leveranse
    - Svinefôr, 8 tonn pr. leveranse
    - Fjørrefôr, 13 tonn pr. leveranse
  - Timekostnad for bil og sjåfør kr 472,16 pr. time
    - Tidsforbruk pr. stopp, 5 min. Lossing , 4 min. pr. tonn
  - Leveringskostnader hos husdyrprodusent
    - Drøvtyggerfôr, 770 ,83 pr. leveranse
    - Svinefôr, 851,29 pr. leveranse
    - Fjørrefôr, 1 018,68 pr. leveranse
  - I modellen registreres gjennomsnittlig leveransestørrelse for de ulike fôrslagene
- Kostnader ved kjøring i leveringsrunden er differensiert regionalt. Ved testing av modellen er lagt til grunn et gjennomsnitt for landet som er 16 km kjøring i lossrunden. Kjørehastighet 35 km/time.

**Vedlegg 3: Kart over alle kraftfôrprodusenter med plassering i forhold til dagens nullsone (Avstand i luftlinje)**



## Vedlegg 4: Oversikt alle kornmottak og kraftfôrprodusenter







POSTADRESSE:  
Postboks 8140 Dep, 0033 Oslo

BESØKSADRESSE:  
Stortingsgt. 28, 0161 Oslo

TELEFON: 24 13 10 00  
TELEFAKS: 24 13 10 05  
E-POST: [postmottak@slf.dep.no](mailto:postmottak@slf.dep.no)

**[www.slf.dep.no](http://www.slf.dep.no)**