

Evaluering av føringstilskuddet i fiskerinæringen

Inger Lande Bjerkmann, Dag Aarnes og John Magne Skjelvik

VISTA ANALYSE AS



Nærings- og fiskeridepartementet

Dokumentdetaljer

Vista Analyse AS	Rapport nummer 2017/37
Rapporttittel	Evaluering av føringstilskuddet i fiskerinæringen
ISBN	978-82-8126-352-9
Forfatter	Inger Lande Bjerkmann, Dag Aarnes og John Magne Skjelvik
Dato for ferdigstilling	22.12.2017
Prosjektleder	John Magne Skjelvik
Kvalitetssikrer	Ingeborg Rasmussen
Oppdragsgiver	Nærings- og fiskeridepartementet
Tilgjengelighet	Offentlig
Publisert	www.vista-analyse.no
Nøkkelord	Tilskudd, evaluering fiskeripolitikk

Forord

Vista Analyse har på oppdrag for Nærings- og fiskeridepartementet gjennomført en evaluering av føringstilskuddet i fiskerinæringen. Evalueringen av føringstilskuddet er gjennomført i perioden 13. november – 22. desember 2017.

Evalueringen er gjennomført av Inger Lande Bjerkmann, John Magne Skjelvik og Dag Aarnes. Kvalitetssikrer har vært Ingeborg Rasmussen. Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Ole-Jacob Lillestøl.

Vi har i arbeidet med evalueringen gjennomført intervjuer med en rekke personer i fiskerinæringen. Vi takker alle som har stilt velvillig opp på kort varsel. En spesiell takk rettes til Willy Godtliebsen og Tove Isaksen i Norges Råfisklag, som har lagt ned et betydelig arbeid i å framskaffe bakgrunnsdata for deler av tilskuddsordningen og svart på våre mange spørsmål.

John Magne Skjelvik

Prosjektleder

Vista Analyse AS

Innhold

Forord	1
Sammendrag og konklusjoner	5
1. Innledning	9
1.1 Bakgrunn	9
1.2 Mandatet for evalueringen	9
1.3 Gjennomføringen av evalueringen	10
1.4 Leserveiledning.....	10
2. Om føringstilskuddet.....	11
2.1 Hovedtrekkene i ordningen	11
2.2 Nærmere om de ulike ordningene	14
2.3 Føringstilskudd og andre virkemidler i fiskerinæringen.....	19
3. Effekter av føringstilskuddet	23
3.1 Ulike delmål for de enkelte delene av ordningen.....	23
3.2 Effekter av tilskuddet for føring fra mottak til produksjon- og pakkeanlegg ..	24
3.3 Effekter av tilskudd til føring av torskehoder og kongsnegl.....	31
3.4 Effekter av andre deler av ordningen	32
3.5 Miljøeffekter av ordningen.....	34
4. Samlet vurdering og anbefalinger	37
4.1 Føringstilskuddet har en rekke mangler vurdert mot kriterier for et godt tilskudd 37	
4.2 Føringstilskuddet er primært et distriktpolitisk virkemiddel, men flere av ordningene bidrar lite til måloppnåelsen.....	37
4.3 Føringstilskuddet har betydning for relativt få bedrifter, hovedsakelig i nord	38
4.4 Føringstilskuddet har en del uheldige virkninger	38
4.5 Utformingen av føringstilskuddet kan virke tilfeldig og framstår som lite transparent	39
4.6 Føringstilskuddet kan eventuelt omgjøres til et rent tilskudd til føring av råstoff fra mottak til foredlingsanlegg	40
Referanser	41

Sammendrag og konklusjoner

Føringstilskuddet er et tilskudd til frakt av fisk og skalldyr mellom ulike områder for å oppfylle distriktpolitiske mål. Ordningen bidrar til å sikre leveranser av fersk fisk fra mindre fiskefartøy til foredlingsanlegg, spesielt i Nordland, selv om relativt få av foredlingsbedriftene mottar tilskudd. Andre deler av ordningen er utformet mer tilfeldig ut fra bl.a. bransjers og enkeltbedrifters påkommende behov, og bidrar i mindre grad til de distriktpolitiske målene. Deler av støtten gjennom føringstilskuddet er et alternativ til å benytte ordinære nærings- og distriktpolitiske virkemidler. Det er sannsynlig at støtten bidrar til mer transport og til transportformer som gir høyere miljøbelastning, og støtten bidrar i noen tilfeller også til konkurransevridninger. Ordningen er lite transparent, og det framstår som vanskelig å vurdere på forhånd hvilke mottakere som vil få tilskudd til en konkret transport.

En tilskuddsordning for å ivareta distriktpolitiske behov

Føringstilskuddet er et tilskudd til frakt av fisk og skalldyr mellom ulike områder for bl.a. å opprettholde en variert flåtestruktur, lokale fiskerimiljø og ressursutnyttelse i områder uten mottakskapasitet i umiddelbar nærhet. Ordningen skal også bidra til en effektiv gjennomføring av fisket, ved å føre fisk ut av overskuddsområder. Ordningen administreres av fiskesalgslagene, og i 2017 er det satt av om lag 38 mill. kroner. Føringstilskuddet består av ulike delordninger; tilskudd til føring av fersk fisk fra mottaksstasjon til produksjons- eller pakkeanlegg utgjør vel 50 prosent av rammen, tilskudd til føring av sild, makrell og hestmakrell utgjør ca. 13 prosent, føring av taskekrabbe og kystreker samt kryss- og overskuddsføring mottok i 2017 i størrelsesorden 28 prosent av rammen, mens resten av midlene er fordelt på de tre ordningene brønnbåtføring av sei fra lås til produksjonsanlegg, føring av torskehoder og føring av kongsnegl. Norges Råfisklag, som dekker området fra Nordmøre til og med Finnmark, administrerer i størrelsesorden 70 prosent av rammen.

Vi har evaluert hvor effektivt føringstilskuddet bidrar til oppnåelse av de definerte målsettingene for tilskuddet, konsekvensene av et eventuelt bortfall av føringstilskuddet og miljøeffektene av de ulike føringsordningene. Videre er vi spesielt bedt om å vurdere ordningene knyttet til torskehoder og kongsnegl.

Tilskudd til føring av fersk fisk til foredlingsanlegg bidrar til distriktsmålene selv om få bedrifter mottar tilskudd

Tilskuddet til føring av fersk fisk fra mottaksanlegg til foredlingsanlegg framstår som den delen av tilskuddet som har størst betydning for å oppfylle de distriktpolitiske målsettingene. Det meste av dette tilskuddet gis i Råfisklagets område, spesielt i Nordland. I Råfisklagets distrikt er det om lag 150 - 160 foredlingsbedrifter, men bare rundt 20 av disse mottar føringstilskudd. Foredlingsbedriftene som får tilskudd kjøper rundt 35 prosent av den totale fangsten i området, men de får ikke føringstilskudd for hele kvantumet.

I gjennomsnitt mottok foredlingsbedriftene i Råfisklagets område føringstilskudd for drøyt 11 - 12 prosent av fangsten i årene 2015 – 2017 (til og med november). I alt 10 - 11 bedrifter mottok tilskudd for mer enn 10 prosent av råstoffkvantumet, og det er i stor grad de samme bedriftene som har høy støtteandel hvert år. Enkelte bedrifter får tilskudd til opp mot 90 prosent av sitt råstoffkvantum, og maksimalt føringstilskudd en bedrift har mottatt er om lag 4 mill. kroner per år. Vi kjenner ikke lønnsomheten til disse bedriftene, men lønnsomheten i foredlingsindustrien er generelt svak. Det er vanskelig å vurdere i

hvilken grad de enkelte bedriftene kan skaffe seg billigere, alternativt råstoff dersom tilskuddet faller bort. For noen av disse bedriftene kan det være snakk om til dels betydelige mengder råstoff, og det kan ikke utelukkes at enkelte av bedriftene som får høyest tilskudd vil få problemer og må legge ned. I alt 10 – 13 bedrifter mottok tilskudd for om lag 2 - 10 prosent av fangsten i 2015-2017. Vi anser det som sannsynlig at de fleste av disse vil være relativt uberørte dersom føringstilskuddet skulle falle bort.

Føringstilskuddet kan ha større betydning for fiskemottakene. De 11 foredlingsbedriftene som i 2016 fikk støtte for mer enn 10 prosent av råstoffet i Råfisklagets område hentet dette fra til sammen 37 mottak, hvorav de fikk tilskudd til henting fra 27 mottak. Det er antakelig blant disse 27 mottakene en kan forvente å finne de mottakene som vil være utsatt for nedleggelse ved et bortfall av føringstilskuddet. Mottak som ligger langt unna foredlingsbedriften og mottak som leverer små mengder har større sannsynlighet for å falle fra. I Råfisklagets distrikt er det totalt i størrelsesorden 240 mottak.

Et bortfall av føringstilskuddet vil antakelig føre til en viss strukturendring i fiskeflåten, ved at en større andel av fangsten tas av større fartøy som kan gå lengre for å levere fangsten.

Tilskudd til føring av torskehoder må sees på som en midlertidig ordning

Ordringen med tilskudd til føring av torskehoder ble innført i 2016 for å avhjelpe en situasjon der eksporten til Nigeria falt markant. Bedriftene måtte dermed vurdere alternative anvendelser av hodene. Vi anser dette tilskuddet som et midlertidig tiltak for å avhjelpe en akutt situasjon. Tilskuddet har slik sett trolig hatt effekt, men bør kunne falle bort når situasjonen i markedet er forbedret.

Tilskudd til føring av kongsnegl er et alternativ til annen næringsstøtte

Tilskuddet til føring av kongsnegl ble innført i mars 2017, trolig for å bidra til å øke fisket av kongsnegl. Arctic Harvest er eneste mottaker av tilskuddet, og henter sneglene fra fiskere i et stort område. Bearbeiding og eksport av kongsnegler er en relativt ny næring i Norge og som kan ha et stort potensiale. Bedriften har slitt med manglende lønnsomhet i flere år, og tilskuddet vil således ha betydning for lønnsomheten og mulighetene for å drive sneglefiske rundt om i landet. Støtte til å bygge opp ny næringsvirksomhet bør imidlertid kanaliseres gjennom det ordinære nærings- og distriktpolitiske støtteapparatet.

Tilskudd til kryss- og overskuddsføring mellom produksjonsanlegg er vanskelig å begrunne

Mesteparten av midlene administreres av Råfisklaget. Støtten går i all hovedsak til Lerøy Seafoods AS. Tilskuddet kan ha betydning for lønnsomheten til bedriften, men det er vanskelig å se hvorfor det skal være nødvendig med tilskudd til fordeling av råstoff, bl.a. fordi det er generell knapphet på dette.

Tilskudd til føring av sild, makrell og hestmakrell framstår også som vanskelig å begrunne

Ordringen administreres av Sildelaget og brukes til å hente sild som er fisket av små fartøy og deretter satt i en not (lås-satt) i påvente av transport. Om lag 100 båter har fra tid til annen behov for låssetting og frakt av silda de har fisket. Kvantumet sild som fiskes og transporteres på denne måte utgjør om lag 10 prosent av samlet oppfisket kvantum. Dette er en liten andel av fangsten, og det er usikkert hvilken effekt et bortfall av føringstilskuddet vil kunne få for lønnsomheten til fiskerne og foredlingsanleggene. Det kan argumenteres for at disse transportkostnadene er noe næringsaktørene selv bør

dekke, alternativt kunne det ha vært finansiert av avgifter som kreves inn på all omsetning av sild.

Tilskudd til føring av taskekrabbe er et alternativ til annen næringsstøtte

Føringstilskuddet for taskekrabbe brukes i de tre nordligste salgslagene. All støtten har så vidt vi kan se gått til frakt av levende krabbe fra mottak til bedriften Hitramat AS. Bedriften omsetter mer enn 50 prosent av ilandført taskekrabbe i Norge. Føringstilskuddet kan sees på som et forsøk fra salgslagene på å utvide bruk og omsetning av krabben, og å engasjere flere fiskere langs kysten i noe som kan bli et stabilt og lønnsomt fiskeri. Det synes rimelig å anta at fisket i stor grad ville fortsette som før uten føringstilskudd med dagens priser på ferdigvarene og med den posisjon som Hitramat har i markedet.

Føringstilskudd for reker kan ha betydning for foredlingsindustriens konkurranseposisjon

Føringstilskudd for reker brukes av alle salgslagene utenom Surofi og Sildelaget. Skagerakfisk er største bruker. Tilskuddet går til rå reker til produksjon eller eksport. En fjerning av tilskuddet vil trolig forverre bedriftenes konkurransesituasjon i forhold til blant annet danske konkurrenter.

Tilskudd til brønnbåtføring av sei fra lås til produksjonsanlegg synes vanskelig å begrunne

I denne evalueringen har vi ikke gått nærmere inn i ordningen med brønnbåtføring. Kostnadene til brønnbåtføring er imidlertid noe aktørene i markedet selv bør kunne dekke, og det er vanskelig å se noen gode distriktpolitiske begrunnelser for dette tilskuddet.

Sannsynlig at føringstilskuddet bidrar til mer transport og transport med større miljøulemper

Føringstilskuddet er en transportstøtte som fører til at aktørene i markedet ikke fullt ut vil stå overfor de eksterne kostnadene som transporten medfører. Disse kostnadene er i dag avgiftsbelagt gjennom avgifter på drivstoffet. Når man får støtte til (deler av) transportkostnadene svekkes prissignalene som avgiftene gir, noe som kan gi både mer transport og en vridning mot transportformer som er mindre ønsket ut fra samfunnsøkonomiske hensyn. Vår gjennomgang har vist at bortfall av føringstilskuddet sannsynligvis vil føre til færre transporter og/eller transporter med mindre negative miljøvirkninger.

Tilskuddet har også noen andre uheldige virkninger

Føringstilskuddet benyttes også i en rekke tilfeller til å støtte føring av fangster til ferskfiskmarkeder i byer og tettsteder. Betalingsviljen for fersk fisk til konsum bør kunne være stor nok til å dekke transportkostnadene fram til utsalgsstedet, hvis ikke må fisken kunne anvendes på annen måte. Føringstilskuddet kan også føre til at varene hentes lengre unna enn de ville gjort uten tilskudd. Det finnes også eksempler på at noen bedrifter benytter føringstilskuddet til å utkonkurrere lokale kjøpere.

Utformingen av føringstilskuddet kan virke tilfeldig og framstår som lite transparent

Salgslagene praktiserer tilskuddene noe forskjellig bl.a. for å tilpasse tilskuddet til lokale forhold og behov. Det er imidlertid grunn til å stille spørsmål ved om man ivaretar

Nærings- og fiskeridepartementets krav om mest mulig like vilkår på tvers av salgslagene for ikke å være konkurransevridende.

Føringstilskuddet og praktiseringen av det framstår som lite transparent, og det synes vanskelig å anslå på forhånd hvor mye mottakerne vil få i støtte for en konkret transport. En kan i noen tilfeller få inntrykk av at utformingen av tilskuddene er tilpasset enkeltbedrifter ved påkommende behov, og ikke etter en mer planmessig vurdering gitt målene med tilskuddet. De fleste tilskuddsmottakere ser imidlertid ut til å ha avfunnet seg med at systemet gir forutsigbarhet nok, bl.a. fordi bedriftene har fått tilskudd i mange år. For at en tilskuddsordning skal kunne ha størst mulig effekt bør det på forhånd framgå klart hvor stor støtten vil være, slik at aktørene kan tilpasse seg dette i tråd med målsettingene for ordningen. Ved en videreføring av ordningen bør den derfor forenkles slik at det framgår klarere etter hvilke kriterier støtten fordeles.

Føringstilskuddet kan eventuelt omgjøres til et rent tilskudd til føring av råstoff fra mottak til foredlingsanlegg

Tilskudd til føring av fersk fisk fra mottak til foredlingsanlegg er den delen av føringstilskuddet som best oppfyller de distriktpolitiske målsettingene. De øvrige tilskuddene bør enten være unødvendige, midlertidige eller kunne erstattes av andre, generelle næringspolitiske tilskudd om nødvendig. Dette vil gi mer målrettede, effektive tilskudd med svakere incentiver til økt transport. Tilskudd som går til enkeltbedrifter kan være spesielt problematiske, ettersom de kan skape konkurransevridninger og gjøre det vanskelig for nye bedrifter å komme inn på markedet (selv om alle i utgangspunktet har mulighet til å søke om tilskudd).

Det bør videre vurderes om føringstilskuddet for fersk fisk bør avgrenses til kun å rettes mot spesielt lange transportavstander. Dette vil treffe de som har en spesiell ulempe i form av lange transporter, men støtten vil fremdeles ha den ulempen at den gir incentiver til mer transport, og spesielt lange transporter. Avgrensningen kunne også kombineres med en geografisk avgrensning, slik at for eksempel støtten bare omfatter (lengre) transporter i Råfisklagets område, eller eventuelt bare innenfor deler av dette området. Dette vil kunne gi en mer målrettet ordning, men vil samtidig kunne ramme noen bedrifter innenfor Vest-Norge sitt område som kan være avhengig av tilskuddet.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Føringstilskuddet er et årlig tilskudd som bevilges over Nærings- og fiskeridepartementets (NDF) budsjett til frakt av fisk og skalldyr mellom ulike områder. Tilskuddet består av en rekke ulike ordninger. I forslaget til statsbudsjett for 2018 er det varslet at føringstilskuddet skal evalueres i løpet av 2017. Vista Analyse fikk 10. november 2017 i oppdrag å evaluere ordningen innen utgangen av 2017, med frist for levering av sluttrapport til 22. desember.

Føringstilskuddet har blitt evaluert også tidligere. Nofima gjennomførte en evaluering i 2008, som også gjennomgikk historikken for tilskuddet og redegjorde mer generelt for økonomisk teori knyttet til bruk av transportstøtte (Hermansen m.fl., 2008). Vurderingene fra 2008 ble deretter oppdatert i en rapport fra 2013 (Hermansen m.fl., 2013). Hovedkonklusjonen fra de tidligere evalueringene var at ordningene som finansieres med tilskuddet, samlet sett gir god effekt og er i samsvar med målene for ordningene og de fiskeripolitiske målsettingene.

Selv om de tidligere evalueringene har funnet at de fleste av ordningene har god effekt, er det i begge rapportene understreket at føringstilskuddet fungerer i et komplekst samspill med andre rammevilkår for fiskerinæringen, og at det er vanskelig å isolere effektene av tilskuddet. Det er sterke krefter som trekker i retning av sentralisering, og det er uklart i hvilken grad føringstilskuddet kan bremse denne utviklingen. Departementet har derfor sett behov for å få vurdert effekten av tilskuddet nærmere, og hva som eventuelt vil være konsekvensene ved bortfall av tilskuddet. I tillegg har departementet ønsket å få nærmere vurdert miljøeffekten av tilskuddet.

1.2 Mandatet for evalueringen

Vista Analyse har fått følgende mandat for evalueringen:

«Utredningene skal vurdere hvor effektivt føringstilskuddet bidrar til oppnåelse av de definerte målsettingene for tilskuddet. Evalueringen av effekten kan bygge på tidligere evalueringer, men skal i større grad forsøke å kvantifisere effektene. I hvilken grad bidrar føringstilskuddet til å bremse utviklingen mot sentralisering? Bevilgningene til føringstilskuddet har variert fra år til år, mellom 26 mill. kroner til 35 mill. kroner (nominelt, ikke inkl. overførte restmidler fra ett år til det neste). Hvilke konsekvenser har dette hatt?

Utredningene skal vurdere konsekvensene av et eventuelt bortfall av føringstilskuddet. Dette har i noen grad også vært belyst i tidligere evalueringer, men på samme måte som for evalueringen av effektene, er det ønskelig om konsekvensene i større grad kan kvantifiseres. Hvor mange mottaksstasjoner vil f.eks. kunne bli drevet videre også uten støtte gjennom føringstilskuddet? Hvor mange mottaksstasjoner er marginale, og helt avhengig av støtte for videre drift? Hvor mange mottaksstasjoner vil kunne bli lagt ned uten tilskuddet, og hvilke konsekvenser vil det ha for lokale fiskere og lokalsamfunnene i området?

Utredningene skal vurdere miljøeffektene av de ulike føringsordningene. Miljøeffekter som kan vurderes er for eksempel de som er omtalt i SWECOs rapport til Finansdepartementet fra 2008. Utredningene skal både vurdere miljøeffektene i dagens situasjon og hvordan miljøeffektene vil kunne utvikle seg over tid med endringer i strukturen både i flåteleddet og i industrien på land.

Utredningene skal langs samme linjer som i tidligere evalueringer vurdere ordningene knyttet til torskehoder og kongsnegl. Hvor effektivt bidrar ordningene til oppnåelse av målsettingene? Er innretningen på ordningene hensiktsmessig? Hvem drar nytte av ordningene? Hvilken betydning har ordningene?»

1.3 Gjennomføringen av evalueringen

Evalueringen er gjennomført i løpet av snaue seks uker. Vi har derfor i samråd med oppdragsgiver valgt å begrense gjennomgangen av tilskuddet til i hovedsak å omfatte tilskuddene til føring av fisk fra mottaksanleggene til videreforedlingsanlegg, som står for i overkant av 50 prosent av utbetalingene. Dette har i praksis betydd at vi har konsentrert gjennomgangen til Norges Råfisklags område (fra Nordmøre til og med Finnmark). I tillegg har vi i tråd med mandatet sett spesielt på ordningene for tilskudd til føring av torskehoder og kongsnegl.

Vår hovedtilnærming for datainnsamlingen har vært intervjuer med sentrale aktører som berøres av føringsordningen. Dessuten har statistikk fra Norges Råfisklag for fordelingen av utbetalingene fra ordningen vært svært viktig, likedan Fiskeridirektoratets statistikk for lønnsomhet mv. i fiskerinæringen og andre skriftlige kilder.

Vi har gjennomført intervjuer med følgende aktører:

- Alle salgslagene
- Fire mottaksanlegg
- Fire foredlingsbedrifter, både bedrifter som benytter og ikke benytter føringstilskuddet
- Tilskuddsansvarlig i Nærings- og fiskeridepartementet
- Fiskeridirektoratet
- Norges Fiskarlag

Det er laget en oppsummering av hvert intervju for internt bruk i evalueringen.

1.4 Leserveiledning

Kapittel 2 i rapporten gjennomgår føringstilskuddet, beskriver hvordan tilskuddet fungerer i praksis og viser utbetalinger under de ulike delordningene de senere årene. I kapittel 3 presenteres vår vurdering av effektene av føringstilskuddet sett opp mot de ulike målene for ordningen, mens vi i kapittel 4 gir en samlet vurdering og anbefaling for videre innretning av føringstilskuddet.

2. Om føringstilskuddet

2.1 Hovedtrekkene i ordningen

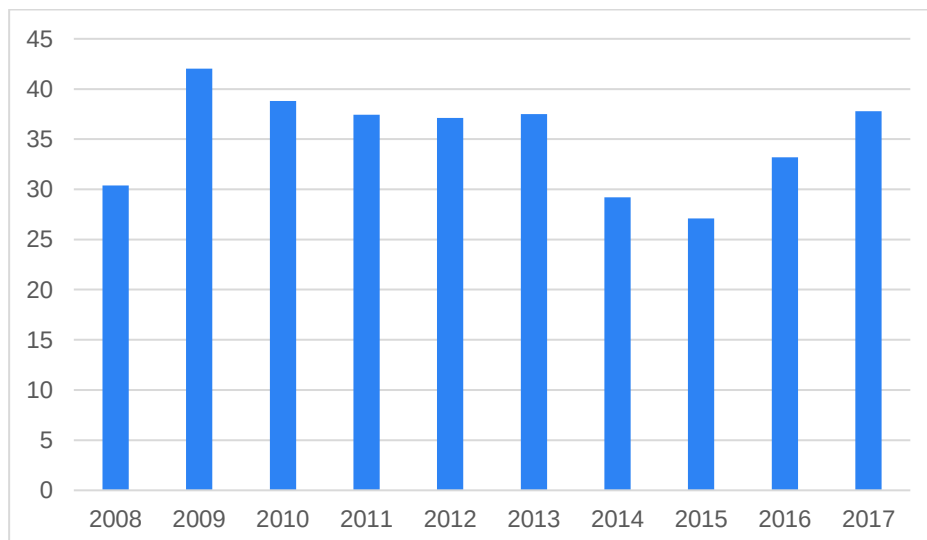
Føringstilskuddet er et årlig tilskudd til frakt av fisk og skalldyr som bevilges over Nærings- og fiskeridepartementets (NFD) budsjett. Formålet med tilskuddet er å:

1. bidra til å opprettholde en variert flåtestruktur og lokale fiskerimiljø,
2. bidra til at ressursene utnyttes i flere områder, også i områder uten mottakskapasitet i umiddelbar nærhet,
3. bidra til en effektiv gjennomføring av fisket, ved å føre fisk ut av overskuddsområder.

Figur 2.1 viser rammen for føringstilskudd i perioden 2008-2017. Rammen inkluderer årlig tildeling av midler fra Stortinget samt overførte eller inndratte midler.¹ Føringstilskuddet inngår i tildelingen under post 75 Tilskudd til næringstiltak i fiskeriene på NFDs budsjett. Post 75 omfatter også garantilott, tilskudd til selfangst og fiske etter kongekrabbe, men føringstilskudd utgjør mesteparten av posten.

Figuren viser at føringstilskuddet i perioden har variert mellom 27 mill. kroner (2015) og 42 mill. kroner (2009). I 2009 ble det bevilget 10 mill. kroner ekstra som følge av finanskrisen og i 2013 kom en ekstrabevilgning på 3 mill. kroner. Ellers har bevilgede midler ligget stabilt på 33 mill. kroner per år fra 2010-2013, og inkludert overførte midler har den årlige rammen ligget på om lag 37 - 38 mill. kroner. I 2014 ble bevilgningene kuttet med 10 mill. kroner, og dette nivået ble videreført i budsjettet for 2015 (i 2015 var overførte midler noe lavere). I 2016 ble tilskuddet igjen økt til 33 mill. kroner, og i 2017 ble det økt til 35 mill. kroner. Tabell 2.1 viser bevilgede, overførte og inndratte midler per år.

Figur 1.1 Rammen for føringstilskudd. Mill. kroner, løpende prisnivå. 2008-2017



Kilde: NFD.

¹ Fisket ett enkelt år kan utvikle seg forskjellig fra det som ble forutsatt. Salgslagene som administrerer føringstilskuddet, kan søke departementet om å overføre ubenyttede midler til påfølgende år. Departementet kan godkjenne dette eller trekke inn restmidlene.

Tabell 2.1 Føringstilskudd. Bevilgede, overførte og inndratte midler. Mill. kroner, løpende prisnivå. 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bevilget	29,0	31,6	33,0	33,0	33,0	33,0	26,0	26,0	33,0	35,0
Ekstra-bevilgning		10,0				3,0				
Overført	1,4	0,4	5,8	4,4	4,1	1,5	7,2	1,1	0,2	2,8
Inndratt							-4,0			
Ramme	30,4	42,0	38,8	37,4	37,1	37,5	29,2	27,1	33,2	37,8

Kilde: NFD.

Det er de seks fiskesalgslagene som administrerer ordningen med føringstilskuddet, se boks 2.1 om salgslagene. NFD fastsetter fordeling av føringstilskuddet på salgslag og de ulike ordningene (se nedenfor) etter forslag fra Fiskesalgslagenes Samarbeidsråd som består av representanter fra de seks salgslagene. Salgslagene må også søke NFD om godkjenning av satser og andre vilkår i ordningene. Fiskeridirektoratet har ansvaret for å utbetale midlene til salgslagene og påse at ordningen praktiseres i tråd med retningslinjene fra NFD.

Salgslagene har utviklet noe ulike regelverk for føringstilskuddet i sine respektive distrikter. Det skyldes at mange forhold er ulike i de ulike områdene. Det gjelder geografiske avstander, mottaksstruktur, sesongfiskerier, flåtestruktur mv. Salgslagene mener selv at disse ulikhetene i føringsordninger er nødvendig for å skape like konkurransevilkår. Departementet har bedt salgslagene tilstrebe å sette satser som i størst mulig grad kan ligge fast over tid, for slik å bidra til forutsigbarhet for næringsaktørene. Ordninger som finnes i flere salgslag, bør også ha mest mulig like vilkår for ikke å være konkurransevridende, jf. Prop. 1 S Nærings- og fiskeridepartementet 2017-2018.

Boks 2.1 De seks fiskesalgslagene i Norge

Fiskesalgsløva skal sørge for at fiskerne har stabile og gode inntekter og påbyr at førstehåndsomsetninga av fisk skjer gjennom godkjente salgslag. Salgslagene eies av fiskerne, men er gjennom fiskesalgsløva og havressursløva tillagt flere offentlige oppgaver knyttet til landings- og sluttseddel, ressurskontroll og administrativ inndragning av fiske over kvote, ulovlig bifangst med mer. Salgslagene er underlagt forvaltningsløva i denne delen av virksomheten. Salgslagene administrerer også ordninga med føringstilskuddet. Gjennom minsteprissystemet gir fiskesalgsløva salgslagene monopol på førstehåndsomsetninga av fisk. Det er unikt for Norge at organisasjonar som er eid av fiskerne har slike roller.

Vi har seks salgslag for marin fisk i Norge. **Norges Sildesalgslag** omsetter pelagisk fisk, dvs. fisk som svømmer høyt i vannet, som sild og makrell. Sildelaget dekkar heile Norge. De fem andre fiskesalgslagene omsetter bunnfisk som sei, torsk, hyse etter en geografisk fordeling av landet. **Norges Råfisklag** er det største og dekkar området fra Nordmøre til og med Finnmark. Hovedkontoret ligger i Tromsø. **Sunnmøre og Romsdal Fiskesalslag (Surofi)** har hovedkontor i Ålesund, mens **Vest-Norges Fiskesalslag** dekkar Sogn og Fjordane og Hordaland fylker og har hovedkontor i Måløy. **Rogaland Fiskesalgslag** har hovedkontor i Egersund. **Skagerakfisk** ligger i Kristiansand og dekkar Sørlandet, Oslo-området og området helt til svenskegrensa.

I Norge omsettes villfanget fisk på en slik måte at det er mulig å øremerke tilskudd til både sluttkjøper, leveringssted (fiskemottak) og fartøytype. Grunnlaget for dette er den såkalte **sluttseddelen** for omsatt villfisk. Sluttseddelen er en omfattende kvittering som inneholder detaljert informasjon om fisker, fiskebåten, fangstfelt, fiskekjøper, fiskeslag, størrelser, kvalitetstilstand og priser fordelt på kvar av disse. Sluttseddelen sendes til fiskesalgslaget. Sluttseddelen er vidare grunnlaget for den offisielle norske fiskeristatistikken, som igjen går inn i vurderingane av bestanden og fastsetting av neste års fiskekvoter.

Tabell 2.2 viser fordelinga av føringstilskuddet mellom salgslag og mellom ulike ordningar i 2017.¹ Denne fordelinga har vært rimelig stabil de siste tre åra (2015-2017). Norges Råfisklag mottar mesteparten av midlene, om lag 70 prosent, siden dette salgslaget har ansvar for et stort distrikt med relativt mange små fartøy og mange mottaksstasjonar. Norges Sildesalgslag mottar i underkant av 13 prosent av midlene. Surofi, Vest-Norges Fiskesalslag, Skagerakfisk og Rogaland Fiskesalgslag mottar alle mellom 2 og 7 prosent av midlene, dvs. mellom 0,6 og 2,5 mill. kroner.

Føringstilskuddet består av flere ordningar. Den største ordninga er ordninga for føring av fersk fisk fra mottaksstasjon til produksjons- eller pakkeanlegg. Deretter kommer ordninga med tilskudd til føring av sild, makrell og hestmakrell administrert av Sildesalgslaget. Føring av taskekrabbe og kystreker samt kryss- og overskuddsføring mottar tilskudd på mellom 3 og 4 mill. kroner årlig. De øvrige ordningane mottar tilskudd på mellom 0,5 og 1,3 mill. kroner.

¹ Oversikten viser fordelinga på starten av året. Mot slutten av året mottar NFD av og til søknader om å omfordele midler mellom ordningane. Det er som regel snakk om mindre beløp som omfordeles mellom ordningar, og det er i hovudsak omfordelinger internt i salgslagene.

Tabell 2.2 Fordeling av rammen for føringstilskudd i 2017 på salgslagene og ulike ordninger. 1000 kroner

Ordning	Råfisk-laget	Surofi	Vest-Norge	Skage-rak	Roga-land	Silde-laget	Totalt	Andel
Føring av fersk fisk fra mottaksstasjon til produksjon-/pakkeanlegg	17 500	100	1 400	474	425		19 899	53 %
Føring av taskekrabbe fra mottaksstasjon til produksjon-/pakkeanlegg	3 187	509	450				4 146	11 %
Føring av kystreker fra mottaksstasjon til produksjon-/pakkeanlegg	500		50	2 050	535		3 135	8 %
Føring av sild, makrell og hestmakrell						5 048	5 048	13 %
Kryss- og overskuddsføring mellom produksjonsanlegg	3 000		245				3 245	9 %
Brønnbåtføring av sei fra lås til produksjonsanlegg	500						500	1 %
Føring av torskehoder	1 300						1 300	3 %
Føring av kongsnegl (fra 6. mars)	500						500	1 %
Totalt	26 487	609	2 145	2 524	960	5 048	37 773	100 %
Salgslagenes andel	70 %	2 %	6 %	7 %	3 %	13 %	100 %	

Kilde: NFD

2.2 Nærmere om de ulike ordningene

2.2.1 Føring av fersk fisk fra mottaksstasjoner til produksjons- og pakkeanlegg

Tabell 2.2 viser at drøyt 50 prosent av rammen for føringstilskuddet går til føring av fersk fisk. Alle salgslagene utenom Sildesalgslaget gir støtte under denne ordningen. Salgslagene praktiserer støtten noe ulikt, og enkelte av salgslagene har flere ulike støtteordninger. Hovedsakelig gis det støtte til fersk fisk som sendes ubearbeidet fra mottak til produsent for produksjon der. Ordningen blir da en transportstøtte for fisk som føres fra fiskemottak til produksjonsanlegg (foredlingsbedrifter) i de ulike salgslagenes distrikter. Den andre bruken av ordningen er å støtte frakt av fersk fisk (inkludert mottak, pakking osv.) fra mindre mottak til markedet i større befolkningssentra.

For å få støtte fra *Norges Råfisklag* må kjøper (foredlingsbedriften) søke om føringstilskudd. Det gis kun tilskudd til fisk landet av fartøy under 15 meter (med unntak av fartøy mellom 15 og 21 meter som driver med faststående redskaper eller snøre). Hensikten med størrelsesbegrensningen er å sikre avtak for kystflåten som har begrenset aksjonsradius. Når støtten er tildelt utbetales støtten til mottaker basert på sluttседdel. Fisk kan derfor i prinsippet bli fraktet med og uten føringstilskudd på samme lastebil eller fartøy fra mottak til foredlingsanlegg.

Norges Råfisklag har to ordningar innanfor denne gruppen, nemlig føring av fisk fra hhv. mottaksstasjonar og mottaksanlegg.¹ Omtalen nedenfor er basert på tallmaterialet for disse ordningane. For begge ordningane gjelder en detaljert satsstruktur. Gjennomsnittlig sats i 2017 (januar-november) var om lag 1,7 kroner per kg.²

Det er vanskelig å anslå hvor stor andel av fraktkostnaden som dekkes gjennom føringstilskuddet, men støtten utgjør i 2017 (januar-november) i gjennomsnitt om lag 10 pst. av verdien på fangsten som får tilskudd. Norges Råfisklag henter inn data med jevne mellomrom for reelle førings- og pakkekostnader for å ha kontroll med at tilskuddet bare dekker en andel av kostnadene. Totalt omsatt kvantum fersk fisk i Råfisklagets distrikt varierer frå år til år, men de tre siste årene har det ligget i overkant av 300 000 tonn, se tabell 2.3. Tabellen viser at bedriftene som mottar føringstilskudd tar imot 35-38 prosent av fangsten. De får imidlertid ikke føringstilskudd på alt, i gjennomsnitt 11-12 prosent.

Tabell 2.3 Omsetning av fersk fisk i Norges Råfisklags distrikt, herunder omsetning i bedrifter som mottar føringstilskudd og deres andel av total omsetning. Kvantum med føringstilskudd og føringstilskudd som andel av råstoffet bedriften mottar. 2015-2017¹

År	Omsetning fersk fisk, tonn	Mottatt kvantum til bedrifter med føringstilskudd	Andel kvantum til bedrifter med førings-tilskudd	Kvantum med førings-tilskudd	Andel kvantum med førings-tilskudd
2017	309 000	109 000	35 prosent	12 600	12 prosent
2016	319 000	112 000	35 prosent	12 300	11 prosent
2015	314 000	119 000	38 prosent	14 200	12 prosent

¹ Tallene for 2017 er kun for januar-november. I tabellen er også tilskudd til kryss- og overskuddsføring samt brønnbåtføring inkludert.

Kilde: Norges Råfisklag.

I Råfisklagets distrikt er det om lag 150 - 160 foredlingsbedrifter og i størrelsesorden 240 mottak. Støtten i form av føringstilskudd som administreres av Råfisklaget går til om lag 20 foredlingsbedrifter som mottar fisk fra om lag 35 mottaksstasjonar/-anlegg. I 2017 (januar – november) mottar foredlingsanleggene i Nordland klart mest støtte, om lag halvparten av tilskuddet. Anleggene i Finnmark mottar om lag 20 pst. av støtten, men anleggene i Nord-Trøndelag mottar drøyt 15 pst. av støtten. I Finnmark går støtten til fire foredlingsanlegg som mottar fisk fra fem mottaksanlegg, mens i Nord-Trøndelag går hele støttebeløpet til ett foredlingsanlegg, Rørvik Fisk, som mottar fisk fra fem mottak.

¹ Mottaksstasjonar er i denne sammenheng enkle anlegg som kun mottar sløyd/usløyd fersk fisk og videresender til produksjonsanlegg, mens mottaksanlegg også har tillatelse til ferskfis pakking for salg.

² Begge ordningar har mottakssats på 0,50 eller 0,80 kroner/kg og en kvantumssats i tre trinn som trappes ned jo mer som fraktes. Det gis vidare støtte etter en transportsats med hhv. båt eller bil som trappes opp jo lengre fraktavstanden er. Videre gis det støtte etter en fergesats og en sats for ekstra kostnadskrevende frakt. For hver støttemottaker beregnes en gjennomsnittlig sats.

Surofi bruker sin andel av tilskuddet på føring av fersk sei fra mottaksstasjon til produksjonsanlegg. I 2017 er satsen 0,30 kroner/kg og *Surofi* anslår at føringssatsen gir dekning for om lag 50 prosent av transportkostnaden. I tidligere år har *Surofi* hatt en ordning med føring av fersk fisk fra de ytre delene av distriktet til klippfiskproduksjon i Ålesunds-området. Ordningen er brukt i perioder med vanskelige marked for å sikre at ferskfiskmottak kan ta imot hele fangster, selv om deler av dette må videreselges for produksjon ved andre anlegg innenfor distriktet (ekstra transport). Denne ordningen er svært begrenset i omfang, og brukes som nevnt bare i enkelte år hvor salgslaget har vurdert dette nødvendig ut fra markedssituasjonen.

Vest-Norges Fiskesalsslag (Vest-Norge) andel av rammen går til frakttilskudd og pakkegodtgjørelse for fisk. Ifølge salgslaget er det mange små mottaksanlegg med forholdsvis høye fraktkostnader i deres distrikt og støtten kan dekke inntil 70 pst. av fraktkostnaden for de minste anleggene. I 2017 gjelder satser på inntil 1,25 kroner/kg for pakkegodtgjørelse. For frakt av fersk fisk og frakt fra fiskested uten mottak og til mottaksanlegg ytes støtte på inntil 3,0 kroner/kg, men med en sats på 1,0 kroner/kg for de fleste mottak. I februar eller mars hvert år sender Vest-Norge ut brev til mottaksstasjonene om at det gis frakttilskudd samt hvilke satser som er fastsatt. I Vest-Norges distrikt er det mottaksstasjonene som søker om og får utbetalt støtte basert på ilandbrakte fangster fra fartøy som er under 15 meter. Ordningen administreres altså på en annen måte enn i Råfisklagets distrikt der det er foredlingsbedriftene som søker om og får utbetalt støtte. Enkelte transportører i Vest-Norges distrikt opererer med en oppmøtekostnad på inntil kr 5.000, dette kommer i tillegg til ordinære fraktsatser og dekkes av føringstilskuddet.

Skagerakfisk yter støtte på inntil 3,0 kroner/kg på gitte vilkår, i 2017 hovedsakelig til føring av kystreker. Det er en desentralisert mottaksstruktur i salgslagets distrikt med 20 steder for mottak og det fiskes på mange ulike fiskeslag. Ordningen fungerer slik at mottak som har for mye fisk av et slag pakker og melder inn overskuddsråstoffet til salgslaget, som omsetter fisken. Salgslaget betaler for pakking og frakt. Fiskerne utbetales en pris fratrukket kostnadene til pakking og frakt. Dersom prisen etter trekk for pakking og frakt er lavere enn minstepris, ytes det føringstilskudd opp til minstepris eller maksimal tilskuddssats. Det ble i årene 2015 og 2016 gitt føringstilskudd til denne ordningen med satser på i gjennomsnitt hhv. 1,26 kr/kg og 1,31 kr/kg. Det ble pakket og fraktet hhv. 229 tonn og 227 tonn fisk/reker.

Rogaland Fiskesalgslag yter i 2017 støtte på inntil 3,31 kroner/kg. Ordningen fungerer slik at det gis støtte som frakttilskudd for frakt av fisk og reker fra mindre mottaksanlegg til større produksjonsanlegg. Både i Rogaland og Skagerak fiskesalgslag brukes føringstilskuddet til å opprettholde distribusjon av fersk fisk lokalt.

2.2.2 Føring av taskekrabbe fra mottaksstasjon til produksjons-/ pakkeanlegg

Tabell 2.2 viser at 11 prosent av bevilgningene går til føring av taskekrabbe, altså om lag 4,1 mill. kroner i 2017. Norsk Råfisklag disponerer $\frac{3}{4}$ av rammen, mens *Surofi* og Vest-Norge deler resten. Ordningen gjelder føring av krabbe fra lokale mottaksstasjoner til produksjonsanlegg. Hitramat AS mottar mesteparten av støtten. Bedriften kjøper opp krabbefangster i et stort geografisk område fra Aust-Agder i syd til Lofoten i nord, og frakter fangstene til sitt foredlingsanlegg i Sør-Trøndelag.

De tre salgslagene opererer med ulike satser i 2017 på 1,60 kroner/kg (Råfisklaget), 1,50 kroner/kg (*Surofi*) og 1,5 kroner/kg (Vest-Norge). *Surofi* anslår at ordningen dekker 50 pst. av transportkostnaden basert på gjennomsnittlig volum per last. Både Norges Råfisklag og *Surofi* har tidligere praktisert egenandeler på 0,30 kroner/kg betalt av

fiskerne, men disse er fjernet fra 2017. Hele støttebeløpet fra Norges Råfisklag og Surofi går til Hitramat AS som henter krabbe fra rundt 20 mottak. Vest-Norge gir også noe støtte til Åkra Sjømat på Karmøy. Åkra sjømat eies i hovedsak av selskapet Conchilia AS som er Hitramats holdingsselskap.

2.2.3 Føring av kystreker fra mottaksstasjon til produksjon-/ pakkeanlegg

Skagerakfisk gir mesteparten av støtten under denne ordningen. De fleste fartøy i Skagerakfisks område fisker fra hjemhavn og leverer til mottak langs kysten. Rekefisket utgjør 60-70 prosent av fiskets verdi i dette området. Reker kan leveres enten kokt eller rå. Kokte reker gis ikke føringstilskudd. Føringstilskudd gis for pakking og frakt av råreker fra mottaksanlegg til produksjonsanlegg med satser på inntil 3,0 kroner/kg i 2017. Fiskerne utbetales en pris fratrukket kostnadene til pakking og frakt. Dersom prisen etter trekk for pakking og frakt er lavere enn minstepris, ytes det føringstilskudd opp til minstepris eller maksimal tilskuddssats. Rårekene leveres til produksjonsanlegg i Egersund og Åna Sira. Det er om lag 150 fartøy som leverer reker, og mer enn 80 prosent er mindre enn 15 meter. Det ble i årene 2015 og 2016 gitt føringstilskudd til denne ordningen med satser på i gjennomsnitt 1,12 kr/kg og 0,68 kr/kg. Det ble pakket og fraktet hhv. 1 431 tonn og 2 135 tonn råreker.

Også *Norges Råfisklag*, *Rogaland fiskesalgslag* samt *Vest-Norges Fiskesalgslag* gir støtte under denne ordningen. Norges Råfisklag gir tilskudd til føring av ferske reker som fiskes på kysten og sendes til kjøper til pilling. Tilskuddet kan ytes for reker som fiskerne sender fra landingssted til produksjonssted eller som produsenten selv henter. I 2017 utbetales tilskuddet med satser på mellom 1,20 og 1,70 kroner/kg avhengig av sone og lengden på føringen. Råfisklagets tilskudd går til tre foredlingsbedrifter i 2017 (noen flere i 2015 og 2016) med en gjennomsnittlig sats på 1,20 kroner/kg. De siste tre årene har Råfisklagets andel av rammen på 500 000 kroner ikke blitt utnyttet fullt ut, mellom 250 000 og 300 000 er benyttet.

Rogaland fiskesalgslag gir støtte etter en sats på 3,31 kroner/kg. Støtten går til frakting av rå reker til en av de to foredlingsbedriftene i fylket, i Egersund og Åna Sira. I Vest-Norges distrikt var det satt av noe midler til ordningen i 2016 og 2017, men midlene ser ikke ut til å ha blitt brukt.

2.2.4 Kryss- og overskuddsføring mellom produksjonsanlegg

Tabell 2.2 viser at i underkant av 10 prosent av bevilgningene går til kryss- og overskuddsføring mellom produksjonsanlegg, dvs. mellom 2,5 til om lag 3 mill. kroner de siste tre årene. I 2015 og 2016 er det bare Norges Råfisklag som har fått midler til ordningen, mens i 2017 har også Vest-Norges Fiskesalgslag fått et mindre beløp.

Norges Råfisklag har to ordninger, en for kryssføring og en for overskuddsføring. Ordningen for overskuddsføring er lite brukt. I 2017 ble den ikke brukt i det hele tatt og i 2016 gikk et mindre beløp til Lofoten Viking AS. I 2015 fikk fem foredlingsanlegg støtte til overskuddsføring på til sammen 770 000 kroner. Torsken Havprodukter AS, Jangaard Export AS og Sommarøy produksjonsanlegg AS fikk de største beløpene, mens Lerøy Norway Seafoods AS og Veidholmen Fisk AS fikk mindre beløp.

Under ordningen for kryssføring støttes føring av torsk, hyse og sei mellom konvensjonelle anlegg (anlegg for produksjon av saltfisk og/ eller tørrfisk) og filetanlegg. Stort sett brukes tilskuddet til føring av fangst som må til spesielle foredlingsbedrifter. De siste årene har en økende andel av Råfisklagets midler gått til Lerøy Norway Seafoods AS, i all hovedsak til anleggene i Båtsfjord i Finnmark og Stamsund i Nordland. I 2017 (januar-november) gikk hele 98 pst. til Lerøy. Rammen ble ikke fullt utnyttet i 2016, men

Råfisklaget videreførte beløpet på om lag 3 mill. kroner i 2017. Gjennomsnittlig støttesats er økt fra 0,5 til 0,7 kroner/kg, og det ser ut til at hele rammen vil brukes i 2017.

2.2.5 Brønnbåtføring av sei fra lås til produksjonsanlegg

Brønnbåtføring av sei er en liten ordning med 450 000 til 500 000 kroner i avsatte midler de siste tre årene. I 2017 er det bare Norges Råfisklag som har satt av midler, men i 2015 og 2016 har også Vest-Norges Fiskesalsslag satt av et mindre beløp. Behovet for ordningen er knyttet opp mot låssetting av notfanget sei, som de siste årene kun er utført av mindre kystbåter. Låssettingen varierer mye fra år til år, avhengig av kvote og omsetningssituasjon.

Råfisklaget administrer to ordninger, en der seien føres levende og en der den føres i bulk. Støttesatsene varierer fra 0,6 kroner/kg til 1,20 kroner/kg og øker med antall nautiske mil. Årvikbruket AS på Skjervøy kommune i Troms er eneste bedrift som mottar støtte i 2017, og den får støtte under begge ordningene. I 2016 var det også én bedrift som mottok støtte. Sjøfisk AS på Bjarkøy i Harstad fikk støtte for føring av levende sei. Ingen av ordningene som Råfisklaget administrerer ble brukt i 2015. Avsatte midler er derfor ikke brukt opp noen av årene, og det ser heller ikke ut til at alt vil brukes i 2017.

Vest-Norges Fiskesalsslag har fått tildelt 200 000 kroner til ordningen i 2015 og 2016. I 2015 mottok en bedrift, Brødr. Larsen i Kalvåg, et mindre støttebeløp. Ingen bedrifter mottok støtte under ordningen i 2016.

2.2.6 Føring av torskehoder

Nigeria var før finanskrisen i 2008 en stor kjøper av tørkede fiskehoder, samt bein og avskjær fra Norge. Etter krisen avtok eksporten til Nigeria markant, og for næringen i Norge ble logistikken knyttet til håndteringen av hodene utfordrende. Norges Råfisklag fikk anledning til å overføre deler av rammene for føringstilskuddet til en ordning med føring av torskehoder. I første omgang ble støtte gitt som starthjelp for bedrifter som mottok torskehoder og rygger til industriell tørking. Denne ordningen ble avvirket i 2012. I 2016 og 2017 er ordningen endret til å gjelde torskehoder til alternativ anvendelse (ikke tørking), dvs. oppmaling/ensilering, som følge av problemer med eksporten til Nigeria. Ordningen med føring av torskehoder til anlegg for produksjon av mel/olje og ensilasje har en sats på 0,30 kroner/kg. I 2016 gikk tilskuddet på 1 mill. kroner til åtte foredlingsbedrifter. Saga Fisk AS mottok om lag 60 prosent av tilskuddet (600 000 kroner) og Lerøy Norway Seafood om lag 10 prosent (100 000 kroner). Per november 2017 går tilskuddet til fire foredlingsbedrifter, med Saga Fisk som den største mottakeren (over 90 pst.). Saga Fisk produserer og selger ferskpakket fisk, saltfisk og tørrfisk. Eksport av tørkede fiskehoder og annet avskjær har vært en viktig aktivitet for selskapet.

2.2.7 Føring av kongsnegl

I 2017 fikk Norges Råfisklag NFDs godkjenning for bruk av føringstilskudd for frakting av kongsnegl fra mottakssted til produksjonsanlegg. Tilskuddet utbetales med en sats på 1,0 krone/kg. Tilskuddet går til Arctic Harvest, som henter kongsneglene på kaia der fiskeren legger til. Arctic Harvest henter snegler over et stort område og transporterer disse til sitt produksjonsanlegg i Lofoten. Per november 2017 har Arctic Harvest mottatt om lag 175 000 kroner i støtte, mens rammen er satt til 500 000 kroner.

2.2.8 Føring av sild, makrell og hestmakrell

Dette er en ordning som kun Norges Sildesalsslag (Sildelaget) er involvert i. Mindre fartøy fisker sild og makrell, og stenger så fangsten inne i en egen not i sjøen (låssetting).

Så fraktes fangsten videre i en større båt som har lasterom og kjølesystemer som passer til frakt av fersk sild.

Tilskuddet utbetales til kjøper av fangsten. I prinsippet auksjoneres fangsten som er meldt inn, og kjøperne må skaffe transport med egnet båt til sine anlegg. Båtene som frakter fangsten er ofte fiskebåter som er noe større og som gjør disse fraktoppdragene i tillegg til sin egen virksomhet.

Satsene for støtte for føring av sild er vist i tabellen under. Av de 25 øre per kilo for distanser under 100 nautiske mil (nm) tas 10 øre fra fiskeren og 15 øre fra midlene i føringstilskuddet.

Tabell 2.4. Tilskudd til føring av sild

	Totalt tilskudd / kr. 0,10 er egenfinansiert på alle
Føringsdistanser under 100 nm.	Kr. 0,25 /kg
Føringsdistanser 100 nm. - 300 nm.	Kr. 0,35 /kg
Føringsdistanser over 300 nm.	Kr. 0,45 /kg

Kilde: Sildelaget.

For makrell og hestmakrell gjelder følgende satser: Det blir utbetalt kr 0,35 per kg i føringstilskudd til kjøper som avhenter makrell og hestmakrell til konsumanvendelse med føringsbåt ved lås/merd. Føringstilskuddet utbetales kun for låssatt makrell/hestmakrell til frysing.

Fisker trekkes kr 0,10 pr kg som egenfinansiering ved levering til føringsfartøy på feltet, slik at total tilskuddssats til kjøper blir kr 0,45 per kg.

Sildelaget anslår at om lag 100 båter deltar fra tid til annen i sildefiske og har behov for låssetting og føringstilskudd. Kvantumet sild som fiskes og transporteres på denne måten utgjør om lag 10 prosent av samlet oppfisket kvantum i hele landet.

2.3 Føringstilskudd og andre virkemidler i fiskerinæringen

2.3.1 Reguleringer av fangst og fartøy

Ordningen med føringstilskudd er en liten del av et større sett med virkemidler i fiskeripolitikken. Føringstilskuddet virker sammen med andre ordninger og skal ideelt sett trekke i samme retning og forsterke de andre ordningene. Føringstilskuddet kan ses som et *tilleggsverkemiddel* for å oppnå målsettingene for distriktpolitikken og fartøystrukturen.

En hovedutfordring for fiskerinæringen er avveilingen mellom distriktpolitiske hensyn og hensynet til en effektiv organisering av fisket. I norsk fiskeripolitikk har det vært lagt vekt på å opprettholde en differensiert fiskeflåte med mange små fartøy og en stabil geografisk fordeling av aktiviteten. Produktivitetskommisjonen (NOU 2015: 1) pekte på at avviket mellom den faktiske og den potensielle ressursrenten innebærer et samfunnsøkonomisk effektivitetstap og at arbeidskraft og kapital kunne vært utnyttet bedre for samfunnet som helhet. Analysen peker på at det er en motsetning mellom hensynet til å maksimere ressursrenten og andre politiske hensyn, spesielt distriktshensyn.

Føringstilskuddet praktiseres ulikt i ulike deler av landet, se avsnitt 2.2. Dette skyldes ulikheter i struktur, tradisjoner og naturgitte forhold. Virkningen i verdikjeden kan variere mye avhengig av detaljutforming og samspillet med andre ordninger.

Reguleringene i næringen omfatter fangstmetode, fartøystørrelse og geografisk fordeling av fiskeressursene (kvotene) for de ulike fiskeslagene. Distriktshensynet har spesielt påvirket reguleringen av torskesektoren (bunnfisk). I pelagisk sektor har det vært større tradisjon for mer kapitalintensive og fangsteffektive metoder. Industri og eksport opererer under ordinære kommersielle betingelser, men reguleringen av råvareleveransene påvirker lønnsomheten til industrien i betydelig grad.

For å sikre et bærekraftig uttak av ressursene og et vedvarende utbytte, er norske fiskerier regulert med kvoter basert på fartøy og adgangsreguleringer. Det totale uttaket av hvert enkelt fiskeslag er fastsatt på bakgrunn av råd fra forskere om hva som er et bærekraftig nivå på bestanden. Norge deler ressurser og havområder med flere andre land. Hvor mye den norske fiskeflåten får lov til å ta opp av de ulike artene, avhenger av resultater av bestandsovervåkingen så vel som av forhandlinger med enkeltland og grupper av land.

Kvotene for hver enkelt art fordeles på de ulike redskaps- og lengdegruppene i kyst- og havfiskeflåten. Forvaltningen har de siste årene ført til en økning av gytebestanden for både viktige pelagiske arter og bunnfiskarter. Kvotereguleringer er hjemlet i havressursloven. Den har som hovedformål å hindre over- eller feilbeskatning av fiskeriressursene, men har også som målsetning å bidra til sysselsetting og bosetting i kystsamfunn. Loven regulerer fangstkvoter av ulike slag.

Det er gjennom deltakerloven lovfestet at fiskeflåten skal eies og drives av aktive fiskere. Den skal sørge for at en desentralisert kystflåte forblir under kontroll av selveiende fiskere bosatt i kyst-Norge. Det kan gis dispensasjon fra noen av kravene i deltakerloven, dersom det anses som nødvendig for å ivareta en geografisk fordeling av tillatelser og for å opprettholde en spredt bosetting. De industrieide torsketrålerne drives med utgangspunkt i slike dispensasjoner, ved at filetindustrien i sin tid fikk anledning til å anskaffe trålere. Foruten eierskaps- og deltakelsesbegrensninger, er det innført redskapsbegrensninger og nasjonalitetskrav.

Fiskesalgsløven påbyr at førstehåndsomsetningen skjer gjennom godkjente salgslag. Fiskernes salgslag har med andre ord monopol på omsetningen av fisk. Gjennom minsteprissystemet gir loven salgslagene rett til å fastsette minstepriser på råstoffet. Virkningen av dette vil variere i de ulike markedene og for de ulike fartøytypene. For den minste flåten som omfattes av føringstilskudd, og som er minst mobil og dermed i liten grad har mulighet til å «konkurranseutsette» fangsten sin, skal minsteprisen sikre at den ikke utsettes for en urimelig prisdiskriminering fra kjøpernes side. Det aller meste som omsettes blir imidlertid solgt til priser som overstiger minsteprisen.

I 2016 ble det landet fisk til en samlet verdi av 18,7 milliarder kroner. De to viktigste fiskeartgruppene er torsk og torskeartet fisk (hvittfisk) og pelagisk fisk. Disse to står for 85 prosent av kvantumet og 85 prosent av verdien på den norske fangsten i 2016.

Fartøyene som sorterer under betegnelsen kystflåte og som grovt sett består av fartøy opp til 28 meter, står for ca. 43 prosent av landet kvantum og de havgående fartøyene for ca. 56 prosent. Tabell 2.5 viser fordelingen av fiskefartøyer innenfor ulike størrelsesgrupper. Tabell 2.5 viser fordeling av fartøy i de ulike størrelsesgruppene fordelt på distriktene til fem av salgslagene.

Tabell 2.5 Antall fartøy i ulike størrelsesgrupper. 2016

Lengdegruppe	Antall fartøy	Andel av flåten	Andel av fangst, kvantum	Andel av fangst, verdi
< 11 meter	4 784	80 %	6 %	11 %
11 – 14,99 meter	662	11 %	6 %	8 %
15 – 20,99 meter	140	2 %	2 %	3 %
21 – 27,99 meter	119	2 %	6 %	8 %
28 meter og over	242	4 %	80 %	69 %
Totalt	6 110	100 %	100 %	100 %

Kilde: Fiskeridirektoratet.

Tabell 2.6 Antall fartøy i ulike størrelsesgrupper. Fordelt på de fem salgslagene som omsetter bunnfisk sine distrikter. 2016

	< 11 meter	11-14,99 meter	15-20,99 meter	21-27,99 meter	28 meter og over
Norges Råfisklag	3 007	464	102	69	85
Surofi	450	73	13	12	65
Vest-Norge	616	51	15	14	74
Rogaland	252	24	1	11	12
Skagerak	459	50	9	13	6
Totalt	4 784	662	140	119	242

1 I tabellen inngår hele Møre og Romsdal i Surofis distrikt selv om Råfisklagets distrikt inkluderer Nordmøre.

Kilde: Fiskeridirektoratet.

Føringstilskuddet er i all hovedsak ment å omfatte fartøy opp til 15 meter. Dette er fartøy som ikke egner seg til å transportere fangsten langt og som ofte er basert på dagsturer fram og tilbake til feltet. En del båter i denne gruppen kan imidlertid ha forholdsvis vid aksjonsradius ved at den enkelte fisker baserer seg på å følge fisket i en annen del av landet under en bestemt fangstsesong. Felles for denne gruppen er at de ikke kan krysse åpent hav i alle typer vær.

2.3.2 Vurderinger

Virkningene av dette systemet er slik vi oppfatter det omdiskuterte. Noen mener det flytter en del av prisrisikoen over på fiskekjøperne og fører til tidvis overskudd av råstoff for industrien fordi fiskerne ikke «bryr seg om» markedssignaler. Videre kan systemet, etter manges mening, gjøre det vanskelig å bruke prisdifferensiering som incentiv for å levere råstoff av god kvalitet. Om dette sier salgslagene at minsteprisen svært sjelden er til hinder for å diskriminere på kvalitet fordi det normalt vil være en god margin mellom

markedspris og minstepris. Det er i tillegg ulike mekanismer i salgslagene hvor fisk som klassifiseres ned på grunn av kvalitet enten ikke omfattes av minstepris overhode eller hvor det kan gjøres fradrag i denne. Dette skjer imidlertid svært sjelden fordi det generelt er knapphet på råstoff.

Over de siste tiårene har det vært en styrt strukturendring av fiskeflåten ved hjelp av ulike ordninger og tiltak. Antall registrerte fiskefartøy er redusert fra vel 14 000 i 1995 til i underkant av 6 000 i 2016. Det har også foregått en vesentlig fornying av flåten ved at gamle fartøy er kondemnert og nye med større fangstkapasitet er bygget. Designet på fartøyene er gradvis endret og de nye båtene har større muligheter til å håndtere ulike typer redskap og økt plass til utstyr som tar vare på fisken. Samtidig øker mobilitet og rekkevidde. Denne utviklingen må antas å gradvis redusere behovet for tilskudd til føring av fisk.

Parallelt med utviklingen av nye fartøytyper har nye redskapstyper og elektroniske hjelpemidler for navigasjon og fiskeleting bidratt til at fangst per enhet har økt. Den teknologiske utviklingen har kommet alle fartøygrupper til gode, og også de mindre fartøyene i kystflåten har gjennomgått en automatisering av driften.

Ressursrente er et sentralt begrep for å forstå økonomien i fiskeriene, på samme måte som i andre næringer basert på utnyttelse av naturressurser. Ressursrenten i norske fiskerier brukes til å ha høyere kapasitet og sysselsetting i næringen enn det som er strengt nødvendig for derigjennom å sikre en spredt fiskeriaktivitet, ringvirkninger av denne og bosetting langs hele kysten. Også det norske reguleringsystemet har gradvis blitt endret, og innføringen av adgangsbegrensninger og ulike strukturtiltak har bidratt til at det i enkelte fartøygrupper i norske fiskerier i dag realiseres betydelig ressursrente. Enkelte fartøygrupper har gjennomført omfattende strukturtilpasning, og gruppeknoten fordeles på relativt få fartøy. Lønnsomheten i disse gruppene har derfor gjennomgående vært høy. I grupper med mindre fartøy er det lavere lønnsomhet som følge av at gruppeknoten fordeles på et relativt stort antall fartøy. Ressursrenten brukes da til å opprettholde flåtestørrelsen. Fordelingen av kvotene og ulik grad av kapasitetstilpasning i de enkelte gruppene kan føre til store inntektsforskjeller innen én og samme næring.

2.3.3 Fiskeindustrien

Fiskeindustrien er mangfoldig med tanke på både størrelse og utforming. Den landbaserte industrien består av et vidt spekter av bedrifter og produksjonsformer med ulik grad og ulik form av prosessering, noen er kun å regne som mottaksanlegg. En del foredlingsbedrifter er spesialisert for mottak av kun en fiskeart. Andre kjøper flere typer fisk og tilpasser seg de ulike sesongene.

Det er ulike lokaliseringsmønstre for henholdsvis pelagisk fisk (makrell, sild mv.) og bunnfisk (torsk, sei, hyse mv.). Industrien som tar imot pelagisk fisk er i større grad lokalisert i Vest og Midt-Norge, mens den bunnfiskbaserte industrien har tyngdepunkt i de tre nordligste fylkene. Videre landes en større andel av pelagisk fisk i utlandet enn hva som er tilfelle for hvitfisk.

3. Effekter av føringstilskuddet

I dette kapitlet vurderes mulige effekter av føringstilskuddet for de ulike aktørene innenfor fiskerinæringen.

3.1 Ulike delmål for de enkelte delene av ordningen

Det er stor spredning i bruken av midlene til føringstilskudd. Det skyldes selvsagt at det per i dag er 8 ulike hovedordninger med ulike mål, men det skyldes også at hver av ordningene har ulike virkemiddelsett eller delmål som en antar fører fram til oppnåelse av de tre hovedmålene gjengitt i kap. 2.1. Disse ulike måtene å implementere ordningene på tar utgangspunkt i betydelige geografiske forskjeller og ulikheter i marked, råstofftilgang og struktur på foredlingsindustrien.

Hovedmålsettingen slik fiskesalgslagene fremholder, er å opprettholde en flåte av små fiskebåter som er hjemmehørende og utøver fiske spredt utover den lange norske kysten. Tilskuddet skal gjøre det mulig for kystflåten under 15 meter å få levert fangst i rimelig nærhet av hjemmehavn. På den måten kan en få til en type fiske som baserer seg på en-dagsturer, dvs. at det ikke er nødvendig å basere seg på at mannskapet overnatter om bord. Den andre og tilhørende målsettingen er å opprettholde aktivitet og arbeidsplasser lokalt knyttet til mottak av fisk.

Fiskebåter under 15 meter finnes i alle kystfylkene, varierende fra 10 stykker i Akershus til over 1400 i Nordland, 900 i Finnmark og 700 i Troms. Antallet båter reflekteres i grove trekk i bruken av tilskuddene. På mange måter har Nordlandskysten de mest naturlige forholdene for bruken av en slik ordning. I dette fylket er fiske med små båter en forholdsvis stor næringsvei. Det er langt mellom fiskekjøperne og mye hav med potensielt urolig vær å krysse for å få levert fangst. De fiskekjøperne som bruker ordningen mest regnet som kvantum kjøpt med tilskudd i forhold til kvantum kjøpt totalt ligger da også i Nordland og helt nord i Nord-Trøndelag. Også i Vest-Norges distrikt er det store avstander mellom fiskekjøperne og foredlingsanlegg som ligger langt unna markedet.

Langs hele kysten er det et betydelig innslag av deltidsfiske eller «hobbyfiske». Noen av mottakene der det brukes føringstilskudd mottar fangster fra fartøy som er helt åpne og, er det fortalt oss, helt ned i 17-18 fot i størrelse (rundt fem meter). Fisket blir da en attåttnæring som drives ved siden av annet arbeid eller trygdeytelser. Som ellers i denne ordningen er det imidlertid ikke mulig å si at dette er hovedbildet eller det mest vanlige.

For å oppnå hovedmålene er ordningene utformet med flere til dels ulike delmål som tar utgangspunkt i den lokale situasjonen. Nedenfor følger en oversikt over disse slik vi har tolket dem.

- **Delmål 1: Kort gangtid for de små båtene.** Det viktigste delmålet er å begrense avstanden de minste fartøyene må gå for å levere fangst. Det skal gjøre det mulig for fiskere å bo spredt og overnatte i hjemmet. I noen deler av landet (og for de aller minste båtene) er dette eneste alternativ for driften mens det i andre landsdeler forekommer at små fartøy reiser for å delta i sesongfiske. Virkemiddelet er å støtte frakt fra små mottaksstasjoner til større foredlingsanlegg. Foredlingsbedriften får da støtte for å hente råstoff langt unna. Selve mottaksstasjonene er i seg selv små og gir ikke direkte sysselsettingseffekter i særlig grad.

- **Delmål 2: Sysselsetting og aktivitet spredt til små steder.** Det andre delmålet er å opprettholde aktivitet og sysselsetting på små steder med mindre foredlingsbedrifter. I Vest-Norges område er det foredlingsanlegg som ligger langt fra markedet som mottar fisken fra båt, og som også får føringstilskudd for å bringe fisk i land og frakte den videre.
- **Delmål 3: Lokal fisk av god kvalitet til lokalt marked.** Lenger sør i landet er det tydeligvis et mål å opprettholde jevn forsyning av fersk fisk av god kvalitet til forbruker i det lokale markedet. I Skagerak sitt område er det ca. 500 fartøy, og føringstilskuddet brukes til å flytte overskudd av fisk til andre byer med fiskemottak der det er direktesalg til forbruker. Dette målet ser også ut til å ha vært gjort gjeldende andre steder i landet, for eksempel ved føring av fersk fisk fra Nord-Troms til Tromsø.
- **Delmål 4: Forsvarlig fiske på små lokale fiskestammer.** Det fjerde delmålet er utnyttelse av lokale fiskeressurser som ellers ikke ville ha blitt utnyttet. Dette er et forvaltnings- og ressursargument som nok har en god del støtte. Dette målet virker sammen med fjordlinje-reguleringene som forbyr store fartøyer å fiske innenfor en viss grense mot land.
- **Delmål 5: Utvikling av nye råstoffkilder og innovasjon.** Noen markeder er under utvikling og bedømmes å ha vekstpotensial og bidra til sysselsetting. Det viktigste eksempelet er taskekrabbe, der det brukes et ikke ubetydelig beløp på å frakte levende krabber til anlegget på Hitra. Tilskuddet til frakt av kongsnegl er i samme kategori og skal bygge opp fangst på en ny art.
- **Delmål 6: Styrke konkurranseevnen til utsatte foredlingsanlegg.** Deler av føringsordningene brukes til å sikre drift av foredlingsvirksomhet som er sterkt konkurranseutsatt. Dette gjøres enten for å bygge opp en ny type virksomhet med en ny type råstoff eller sikre avtak av råstoff jevnt gjennom året.
- **Delmål 7: Frakt av fisk ut av områder med sesongpreget eller kortvarig overskudd.** Føringsordningene for pelagisk fisk og føring av sei med brønnbåt faller i denne kategorien.

3.2 Effekter av tilskuddet for føring fra mottak til produksjon- og pakkeanlegg

Små fartøy dominerer leveransene til mottaksstasjonene/anleggene som ligger spredt langs kysten. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig for å slå fast at føringstilskuddet virker, eller bidrar til å nå de distriktpolitiske målsetningene (delmål 1 og 2, jfr. kap. 2.1). Disse målsettingene oppnås hvis føringstilskuddet er innrettet på en slik måte at det utløser ønsket atferd, dvs. at føringstilskuddet bidrar til en fangstflyt som ikke ville ha funnet sted dersom føringstilskuddet skulle falle bort.

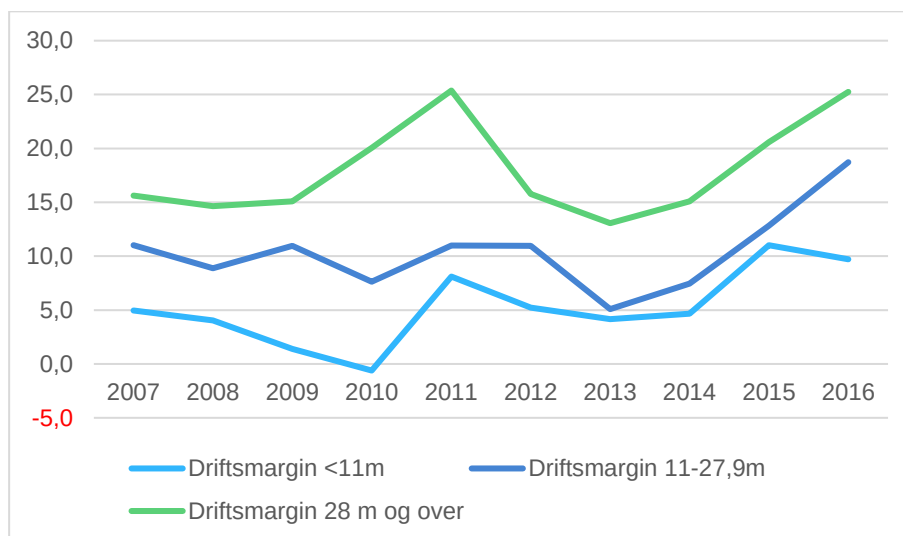
Generelt er det svært vanskelig å måle om et tilskudd utløser ønsket atferd. For å kartlegge dette fullstendig må en vurdere situasjonen uten tilskudd. En slik situasjon kjenner vi sjelden, heller ikke i dette tilfellet.

På bakgrunn av tallmaterialet fra salgslagene (i all hovedsak fra Råfisklaget) har vi gjort skjønnsmessige vurderinger om hva et bortfall av tilskuddet kan medføre. Vi har i denne prosessen sett hen til lønnsomhetstall for fiskeflåten og tidligere vurderinger av lønnsomheten i foredlingsindustrien. I denne vurderingen er det særlig to spørsmål som melder seg: Hvor viktig er tilskuddet for lønnsomheten til foredlingsbedriftene, og hvor viktig er det for lønnsomheten til mottakene langs kysten? Svarene på disse spørsmålene får igjen følger for hvordan et eventuelt bortfall at tilskuddet vil påvirke

fiskerne. Vi har imidlertid ikke kunnet skaffe regnskapstall som sier noe om lønnsomheten til de enkelte bedriftene, og har derfor vært nødt til å gjøre mer skjønnsmessige vurderinger.

Foringsstilskuddet er en støtte til frakt av fisk fra mottak til foredlingsanlegg. Generelt har vi ikke informasjon om transportkostnader for frakt av fisk på de ulike strekningene der det føres fisk med tilskudd. Salgslagene sitter ikke på denne informasjonen, med unntak av Skagerakfisk som selv organiserer pakking og frakt. Hvis tilskuddet faller bort vil transportkostnaden som tilskuddet dekker sannsynligvis fordele seg mellom foredlingsbedriften (kjøper) og fisker (selger). Lønnsomheten i foredlingsindustrien har vært svak i en årrekke, særlig innen filetproduksjon av hvitfisk (Meld. St. 10 (2015-2016) og Bendiksen og Nyrud, 2017). Svak lønnsomhet medfører trolig at mange av foredlingsbedriftene vil ha begrensede muligheter for å dekke økte fraktkostnader. Kostnadsøkningen vil dermed forsøkes veltet over på fiskerne, som da får lavere pris for fangsten. Dette kan fiskeren enten akseptere, velge å levere til et annet sted som gir høyere pris/lavere transportkostnad, gå ut av næringen eller fiske i et annet område. Det vil antakelig variere betydelig i hvilken grad disse alternativene er mulige. Fiskernes lønnsomhet varierer, men lønnsomhetsstatistikken til Fiskeridirektoratet viser at lønnsomheten i fiskeflåten har vært relativt god de siste ti årene. Figur 3.1 viser at driftsmarginen har vært god for alle lengdegrupper de siste ti årene. Driftsmarginen er høyest for større fartøy, men også de minste fartøyene kan sies å ha en god driftsmargin, i alle fall de siste fem årene. Gjennomsnittlig driftsmargin over de siste fem årene for den minste fartøygruppen er 7 prosent.

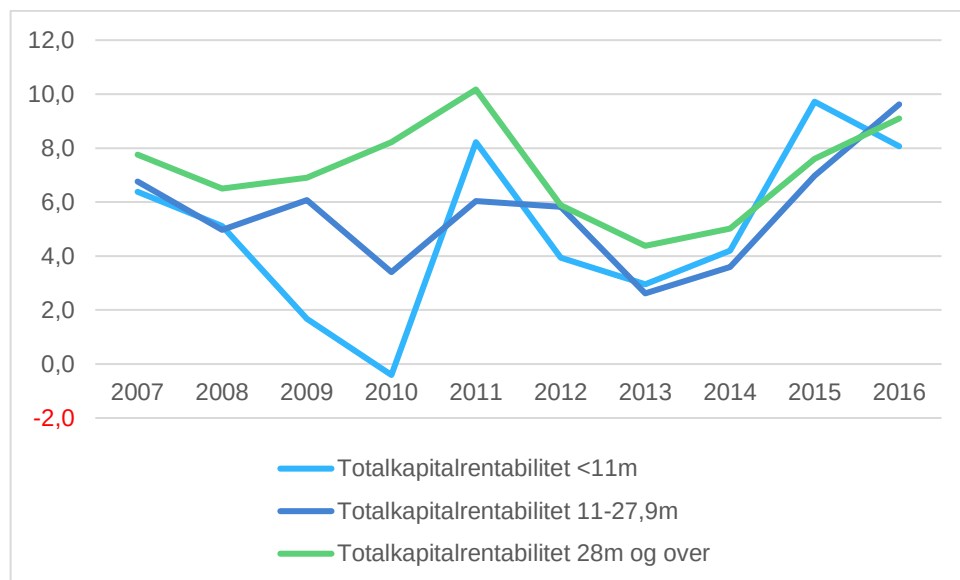
Figur 3.1 Driftsmargin for ulike fartøygrupper. 2007-2016



Kilde: Fiskeridirektoratet.

Det er mindre forskjell i totalkapitalrentabilitet mellom små og store fartøy, se figur 3.2. For større fartøy er totalkapitalrentabiliteten betydelig lavere enn driftsmarginen. I gjennomsnitt over de siste ti årene er totalkapitalrentabiliteten 5, 5,6 og 7 prosent for hhv. den minste, mellomste og lengste fartøygruppen.

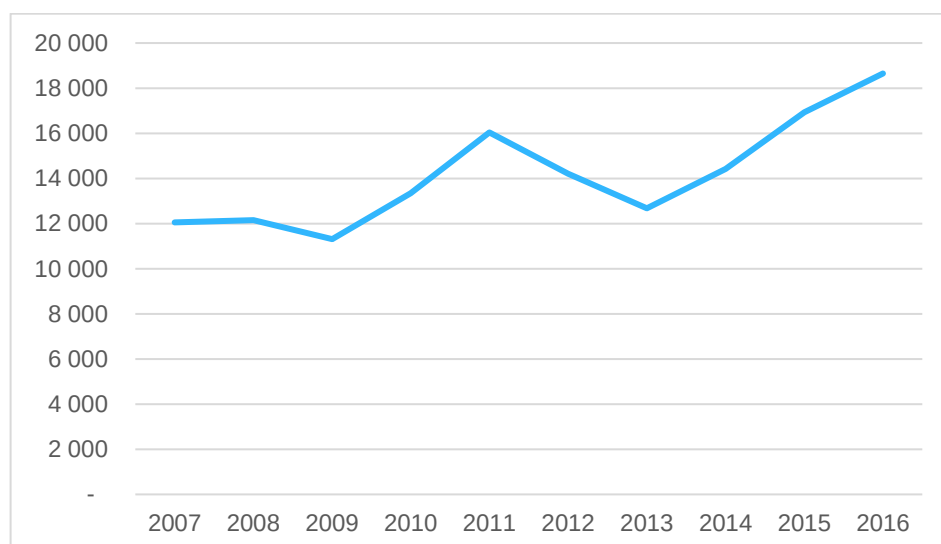
Figur 3.2 Totalkapitalrentabilitet for ulike lengdegrupper. 2007-2016



Kilde: Fiskeridirektoratet.

Årsaken til den gode lønnsomhetsutvikling er i hovedsak god utvikling i fangstverdien de siste årene, se figur 3.3.

Figur 3.3 Fangstverdi, mill. kroner løpende. 2007-2016



Kilde: Fiskeridirektoratet.

3.2.1 Få foredlingsbedrifter mottar føringstilskudd

I Råfisklagets distrikt er det om lag 150 - 160 foredlingsbedrifter, men bare rundt 20 av disse mottar føringstilskudd, dvs. knapt 13 prosent av bedriftene. Foredlingsbedriftene som får tilskudd kjøper rundt 35 prosent av den totale fangsten i distriktet, men de får ikke føringstilskudd for hele kvantumet. Hvor stor andel av råstoffet de mottar støtte for

varierer i stor grad mellom de ulike bedriftene. Tabellene 3.1 – 3.3 viser de foredlingsbedriftene som har fått føringstilskudd i 2015-2017.¹ Den andre kolonnen viser hvor mye råstoff disse bedriftene har kjøpt totalt. Tredje og fjerde kolonne viser mottatt føringstilskudd i hhv. kvantum og kroner. Nest siste kolonne viser andel av mottatt råstoff med føringstilskudd og siste kolonne viser hvor mye av føringstilskuddet som er gitt under andre ordninger enn hovedordningen (føring av fersk fisk).

Tabellene viser at flere bedrifter mottar støtte alle årene. Enkelte bedrifter mottar støtte for en svært stor andel av råstoffet i 2015, 2016 og 2017. I alt 10 - 11 bedrifter mottok tilskudd for mer enn 10 prosent av råstoffkvantumet i disse årene, og det er i stor grad de samme bedriftene som har høy støtteandel hvert år. I alt 10 – 13 bedrifter mottar tilskudd for om lag 2 - 10 prosent av fangsten i de samme årene. I gjennomsnitt mottar bedriftene føringstilskudd for drøyt 11 - 12 prosent av fangsten i de tre årene.

Tabell 3.1 Bedrifter som mottar føringstilskudd i 2017.¹ Mottatt kvantum totalt og kvantum med føringstilskudd samt føringstilskudd i kroner. Andel av kvantum med føringstilskudd, og herav andel under andre ordninger enn hovedordningen

Foredlingsbedrift	Mottatt kvantum, tonn	Førings-tilskudd, tonn	Førings-tilskudd, kroner	Andel av kvantum med førings-tilskudd	Herav kryss-/overskudds-føring eller brønn-båtføring
NORDLAKS OPPDRETT A/S	58 564	47 549	80 833	81 %	0 %
STEIGEN SJØMAT AS	528 768	366 483	702 959	69 %	0 %
KARL'S FISK & SKALLDYR AS	201 125	133 626	296 493	66 %	0 %
VÅGEN AQUA AS	50 520	31 172	62 344	62 %	0 %
STEINFJORDEN SJØMAT AS	1 643 239	919 093	1 406 730	56 %	0 %
SEASHELL AS	213 022	114 919	236 854	54 %	0 %
MODOLV SJØSET FISK AS	2 524 772	1 273 780	3 221 487	50 %	0 %
RØRVIK FISK AS	2 974 444	1 158 325	2 233 340	39 %	0 %
J.M.NILSEN FISK AS	3 181 966	1 210 950	762 190	38 %	0 %
VEIDHOLMEN FISK AS	830 526	228 778	418 923	28 %	0 %
KRIFO FISK A/S	1 248 570	233 370	482 636	19 %	0 %
LERØY NORWAY SEAFOODS AS	36 122 375	4 433 721	3 714 011	12 %	11 %
VARDØBRUKET AS	3 340 061	247 683	426 293	7 %	0 %
BERG SEAFOOD AS	957 044	51 957	88 327	5 %	0 %
NERGÅRD SØRØYA AS	12 976 614	671 603	1 060 244	5 %	0 %
ÅRVIKBRUKET AS	4 878 807	242 477	201 840	5 %	5 %
JANGAARD EXPORT A/S	9 760 980	403 462	725 192	4 %	0 %
NERGÅRD SENJA AS	8 032 032	310 707	554 990	4 %	0 %
BOFISK AS	342 902	10 111	22 243	3 %	0 %
STORBUKT FISKEINDUSTRI AS	4 209 917	115 684	253 844	3 %	0 %
BÅTSFJORDBRUKET A/S	9 673 230	256 044	490 879	3 %	0 %

¹ I tabellen er ordningene for føring av fersk fisk, kryss- og overskuddsføring samt brønnbåtføring av sei medregnet. Tallene for 2017 inkluderer januar til november.

KLO GUNNAR AS	4 967 560	97 229	68 064	2 %	2 %
Total	108 717 037	12 558 721	17 510 716	12 %	4 %

¹ Tabellen inkluderer januar til november.

Kilde: Norges Råfisklag.

Tabell 3.2 Bedrifter som mottar føringstilskudd i 2016. Mottatt kvantum totalt og kvantum med føringstilskudd samt føringstilskudd i kroner. Andel av kvantum med føringstilskudd, og herav andel under andre ordninger enn hovedordningen

Foredringsbedrift	Mottatt kvantum, tonn	Førings-tilskudd, tonn	Førings-tilskudd, kroner	Andel av kvantum med førings-tilskudd	Herav kryss-/overskudds-føring eller brønn-båtføring
NORDLAKS OPPDRETT A/S	128 552	118 772	251 490	92 %	0 %
KARL'S FISK & SKALLDYR AS	312 280	194 858	413 137	62 %	0 %
STEIGEN SJØMAT AS	706 700	435 615	809 919	62 %	0 %
STEINFJORDEN SJØMAT AS	1 544 742	888 964	1 196 757	58 %	0 %
SEASHELL AS	245 485	126 329	244 759	51 %	0 %
MODOLV SJØSET FISK AS	3 611 018	1 762 319	3 967 084	49 %	0 %
RØRVIK FISK AS	3 316 758	1 617 529	2 716 477	49 %	0 %
KRIFO FISK A/S	503 441	235 707	467 343	47 %	0 %
VEIDHOLMEN FISK AS	700 487	287 579	472 611	41 %	0 %
NERGÅRD BØ A/S	1 635 508	670 060	934 072	41 %	0 %
VARDØBRUKET AS	3 267 796	567 844	754 628	17 %	0 %
LERØY NORWAY SEAFOODS AS	40 689 552	3 303 222	2 310 355	8 %	7 %
BERG SEAFOOD AS	2 375 585	130 057	199 074	5 %	0 %
BOFISK AS	285 615	12 979	28 554	5 %	0 %
NERGÅRD SØRØYA AS	18 245 230	794 143	1 082 971	4 %	0 %
BÅTSFJORDBRUKET A/S	8 626 760	364 262	546 857	4 %	1 %
SJØFISK AS	2 060 066	83 431	50 059	4 %	4 %
KLO GUNNAR AS	7 127 898	274 452	137 244	4 %	4 %
OLDERVIK FISKEINDUSTRI AS	1 026 584	38 100	83 820	4 %	0 %
STORBUKT FISKEINDUSTRI AS	3 522 680	94 751	193 885	3 %	0 %
JANGAARD EXPORT A/S	7 552 286	196 296	363 704	3 %	0 %
HOVDEN FISKEINDUSTRI AS	1 023 784	21 293	36 198	2 %	0 %
LOFOTEN VIKING AS	3 943 935	61 045	36 627	2 %	2 %
Total	112 452 740	12 279 333	17 297 625	11 %	3 %

Kilde: Norges Råfisklag.

Tabell 3.3 Bedrifter som mottar føringstilskudd i 2015.¹ Mottatt kvantum totalt og kvantum med føringstilskudd samt føringstilskudd i kroner. Andel av kvantum med føringstilskudd, og herav andel under andre ordninger enn hovedordningen

Kjøper, foredlingsbedrift	Mottatt kvantum, tonn	Førings-tilskudd, tonn	Førings-tilskudd, kroner	Andel av kvantum med førings-tilskudd	Herav kryss-/overskudds-føring eller brønn-båtføring
NORDLAKS OPPDRETT A/S	139 190	126 314	164 753	91 %	0 %
SEASHELL AS	113 755	94 640	170 882	83 %	0 %
STEIGEN SJØMAT AS	682 743	483 426	761 736	71 %	0 %
NERGÅRD BØ A/S	1 641 253	1 034 776	1 166 299	63 %	0 %
KARL'S FISK & SKALLDYR AS	524 674	316 024	569 708	60 %	0 %
STEINFJORDEN SJØMAT AS	1 214 799	728 624	790 762	60 %	0 %
MODOLV SJØSET FISK AS	3 190 469	1 808 472	3 196 063	57 %	0 %
VEIDHOLMEN FISK AS	539 984	298 361	381 204	55 %	12 %
RØRVIK FISK AS	3 769 513	1 662 340	2 301 028	44 %	0 %
TORSKEN HAVPRODUKTER A/S	1 898 601	469 384	281 631	25 %	25 %
VARDØBRUKET AS	614 487	100 313	90 282	16 %	0 %
BOFISK AS	201 189	23 069	43 423	11 %	0 %
SOMMARØY PRODUKSJONSLAG A/S	3 329 184	348 949	209 369	10 %	10 %
BÅTSFJORDBRUKET A/S	10 817 587	1 133 705	1 324 299	10 %	0 %
LERØY NORWAY SEAFOODS AS	39 778 533	3 415 352	2 411 879	9 %	6 %
KRIFO FISK A/S	3 144 204	210 728	377 677	7 %	0 %
NERGÅRD SØRØYA AS	14 272 304	914 441	977 034	6 %	0 %
BERGS L. SØNNER A/S	1 847 477	111 252	152 377	6 %	0 %
MYREMAR AS	1 605 465	89 943	44 973	6 %	6 %
JANGAARD EXPORT AS, AV FRAMNES	5 584 072	290 972	174 584	5 %	5 %
NORDVÅGEN AS	4 044 804	129 439	77 663	3 %	3 %
KLO GUNNAR AS	6 228 317	192 293	96 151	3 %	3 %
OLDERVIK FISKEINDUSTRI AS	742 522	22 079	46 365	3 %	0 %
STORBUKT FISKEINDUSTRI AS	3 496 123	20 103	38 196	1 %	0 %
JANGAARD EXPORT A/S	9 046 046	37 476	71 204	0 %	0 %
Total	118 572 457	14 206 905	15 991 810	12 %	4 %

¹ Reinøy sjømat AS har også mottatt føringstilskudd i 2015, men er ikke med i tabellen.

Kilde: Norges Råfisklag.

Hvor stor andel av en foredlingsbedrifts råstofftilgang som har føringstilskudd varierer altså mye. En kan egentlig skille mellom bedrifter som bruker tilskuddet aktivt og strategisk for å skaffe seg tilgang på råstoff, og de som bruker tilskuddet en gang imellom ut fra situasjoner som oppstår. Inntrykket er at det er i den sydlige delen av Råfisklagets område at bruken av tilskuddet er mest omfattende, særlig langs kysten av Nordland. Tilskuddet går i det alt vesentlige til områder med dårlig kjøperdekning og tilhørende kystflåte. Det kan imidlertid også virke som Råfisklaget bruker frakttilskudd for å stimulere innovasjon og produktutvikling, og økt bruk av fersk lokalfanget fisk i lokale markeder. Sistnevnte likner litt mer på praktisering av ordningen i andre deler av landet der ordningen brukes til å styrke levering av fersk fisk.

Vi anser det som sannsynlig at foredlingsbedrifter som mottar føringstilskudd for en liten andel av råstoffet (fra rundt 10 prosent og nedover) vil være relativt uberørte dersom føringstilskuddet skulle falle bort. Disse bedriftene vil antakelig ha økonomi til å betale noe mer for råstoffet for å dekke bortfallet av føringstilskuddet (og noe kan nok overveltes på fiskerne), alternativt vil de antakelig ha muligheter til å skaffe de relativt små mengdene råstoff til erstatning for det råstoffet som ikke lenger får føringsstøtte. Dette gjelder rundt halvparten av bedriftene i Råfisklagets distrikt som får føringstilskudd.

Det er rimelig å legge til grunn at føringstilskuddet betyr mer for foredlingsbedrifter som mottar føringstilskudd for en større andel av råstoffet. Beløpet den enkelte bedrift mottar varierer betydelig, men maksimalt føringstilskudd til en bedrift er om lag 4 mill. kroner. De større foredlingsbedriftene omsetter for flere titalls millioner hvert år. Vi kjenner ikke lønnsomhetene til disse bedriftene, og kan derfor ikke si så mye om mulighetene de har for i praksis å kunne betale mer for det råstoffet som ikke lenger får føringstilskudd. Lønnsomheten i foredlingsindustrien er imidlertid generelt svak. Det er også vanskelig å vurdere i hvilken grad de enkelte bedriftene kan skaffe seg billigere, alternativt råstoff til det råstoffet som ikke lenger får tilskudd. For noen av bedriftene kan det være snakk om til dels betydelige mengder råstoff, og det er generelt sett knapphet på råstoff. Det kan derfor ikke utelukkkes at enkelte av bedriftene vil få problemer og må legge ned.

3.2.2 Føringstilskuddet har betydning for flere av mottakene

Strukturen på land har betydning for (bortfall av) føringstilskuddet. Jo lenger det er mellom foredlingsanlegg og mottak, jo større blir utfordringene for små fartøy med begrenset mobilitet, og jo større blir virkningen dersom føringstilskuddet faller bort. Dersom et mottak legges ned står fiskeren i de fleste tilfeller overfor flere alternativer; kvotene kan selges, fiskeren kan velge å fiske i et annet område nærmere foredlingsanlegget eller han kan gå lenger med fartøyet for å levere fisken.

Totalt fikk 23 foredlingsbedrifter føringstilskudd for føring av fersk fisk i 2016.¹ 11 av disse fikk støtte for føring av mer enn 10 pst. av råstoffet. Disse 11 henter fra til sammen 37 mottak (noen kan hente fra samme mottak, men trolig er dette unike mottak). Av disse ble det gitt tilskudd til henting fra 27 mottak. Det vanligste er at det gis støtte til transport av alt råstoffet fra disse mottakene, men i noen tilfeller gis det kun støtte til frakt for deler av råstoffet. Selv om det gis støtte til alt råstoffet foredlingsbedriften henter fra et mottak, kan altså samlet andel støtteberettiget råstoff foredlingsbedriften henter være lav (jf. at den også henter fra andre mottak). Det er antakelig blant disse 27 mottakene en kan forvente å finne de mottakene som vil være utsatt for nedleggelse ved et bortfall av føringstilskuddet. I Råfisklagets distrikt er det totalt i størrelsesorden 240 mottak.

¹ Inkludert kryss- og overskuddsføring samt brønnbåtføring.

Selv om foredlingsbedriften består er det ikke gitt at den vil finne det lønnsomt å kjøpe fisk fra de samme mottakene dersom foringsstilskuddet skulle bortfalle. Dette vil avhenge av eventuell annen tilgang til råstoff og avstand til mottaket. Råfisklagets tall viser at foredlingsbedrifter som mottar støtte for en liten andel av råstoffet henter dette fra mottak i svært ulike avstand til bedriften, alt fra et par mil og opp til 50 mil som er den lengste avstanden. Ettersom det er knapphet på råstoff er det rimelig å legge til grunn at foredlingsbedriftene vil fortsette å hente råstoff fra bedrifter som ikke ligger alt for langt unna. Dette gjelder flere av mottakene. Mottak som ligger lengre unna og mottak som er små (leverer små mengder) har større sannsynlighet for å falle fra.

Det har som nevnt ikke lyktes oss å skaffe regnskapstall for fiskemottakene. Vi legger imidlertid til grunn at noen mottak vil kunne falle fra dersom foringsstilskuddet faller bort. De minste og de med lengst avstand til foredlingsbedrift er mest utsatt. Den mest verdifulle fisken ville nok bli fisket uansett, også med færre mottaksstasjoner. Fartøyene må da selv levere fangsten til foredlingsanlegget, eventuelt til andre anlegg, eventuelt må andre (større) fartøy fiske. Vi antar at en slik omlegging vil føre til en viss strukturendring i fiskeflåten, ved at en større andel av fangsten tas av større fartøy som kan gå lengre for å levere fangsten.

3.3 Effekter av tilskudd til føring av torskehoder og kongsnegl

3.3.1 Tilskudd til føring av fiskehoder må sees på som en midlertidig ordning

Den nåværende ordningen med tilskudd til føring av torskehoder ble innført i 2016 for å avhjelpe en situasjon der muligheten for eksport til Nigeria falt markant. Bedriftene måtte dermed vurdere alternative anvendelser av hodene. I stedet for å tørke hodene kan de kvernes og deretter brukes til mel, olje og ensilasje. En av de intervjuede bedriftene opplyser tilskuddet har bidratt til at de i større grad har kjøpt hoder fra andre leverandører, og at mer av råstoffet på den måten har blitt utnyttet. Andre intervjuobjekter opplyser at når eksporten av hoder til Nigeria tar seg opp igjen vil det ikke være nødvendig med foringsstilskudd.

Vi anser dette tilskuddet som et midlertidig tiltak for å avhjelpe en akutt situasjon. Tilskuddet har slik sett hatt den ønskede effekten, men vi har ikke bragt på det rene om tilskuddet har vært nødvendig for å få til den alternative anvendelsen (mel, olje, ensilasje). Tilskuddet bør uansett kunne falle bort når situasjonen i markedet er forbedret.

3.3.2 Tilskudd til føring av kongsnegl er et alternativ til annen næringsstøtte

Tilskuddet til føring av kongsnegl ble innført i mars 2017, trolig for å bidra til å øke fiske av kongsnegl. Arctic Harvest er eneste mottaker av tilskuddet, og så vidt vi kjenner til er det ingen andre tilsvarende anlegg i Norge. Kongsneglen fiskes med teiner, og mindre båter opp til 15 meter er egnet. Arctic Harvest henter sneglene fra fiskeren og får støtte lik 1 krone per kg for alt de henter inntil rammen for ordningen nås. I 2017 ble ikke rammen brukt opp. Ifølge daglig leder skyldes dette i all hovedsak problemer med en av båtene selskapet eier. Dersom denne var i orden ville fisket mengde oversteget grunnlaget for foringsstilskudd, og rammen ville dermed blitt utnyttet fullt ut. Bedriften informerer om at det er vanskelig å få fiskere til å drive sneglefiske. Bedriften har derfor et generelt problem med råstoffmangel.

Bearbeiding og eksport av kongsnegler er en relativt ny næring i Norge. Arctic Harvest eksporterer hele produksjonen til Asia, hvor det er et stort marked for snegler, og med

flere fiskere kan produksjonen utvides. Arctic Harvest har slitt med manglende lønnsomhet i flere år, noe som ifølge bedriften skyldes råstoffmangel.

Ifølge Arctic Harvest gir føringstilskuddet en viktig signaleffekt som bidrar å anerkjenne kongsnegl som fiske. Videre mener bedriften at tilskuddets økonomiske betydning også er svært viktig fordi tilskuddet bidrar til å redusere store transportkostnader.

Etter vår vurdering ser føringsstøtten til kongsnegl ut til å ha betydning for Arctic Harvest sin lønnsomhet og mulighetene for å drive sneglefiske rundt om i landet. Støtte til å bygge opp ny næringsvirksomhet bør imidlertid kanaliseres gjennom det ordinære nærings- og distriktpolitiske støtteapparatet til Innovasjon Norge eller liknende tilskuddsordninger, og ikke indirekte gjennom transportstøtte. Støtte til transport har en del uheldige effekter, mer om dette nedenfor.

3.4 Effekter av andre deler av ordningen

3.4.1 Tilskudd til kryss- og overskuddsføring mellom produksjonsanlegg er vanskelig å begrunne

Som omtalt i avsnitt 2.2.4 er det satt av mellom 2,5 og om lag 3 mill. kroner til kryss- og overskuddsføring de tre siste årene, mesteparten til Norges Råfisklag. Ordningen med kryssføring er klart mest brukt (fra 98 og 100 prosent av Råfisklagets midler til denne ordningen de siste to årene). Støtten går i all hovedsak til Lerøy Seafoods AS, og var i 2017 i størrelsesorden 3 mill. kroner per år.

Tilskuddet kan ha hatt betydning for lønnsomheten til bedriften som mottar det meste av støtten. Det er imidlertid vanskelig å se hvorfor det skal være nødvendig med offentlig støtte til en fordeling av råstofftilgangen, bl.a. ettersom det er knapphet på råstoff.

3.4.2 Tilskudd til føring av sild, markrell og hestmakrell framstår også som vanskelig å begrunne

Ordningen administreres av Sildesalgslaget og brukes til å hente sild som er fisket av små fartøy og deretter satt i en not (lås-satt) i påvente av transport. For kjøpere av sild er det mer administrativt krevende å kjøpe små kvanta og løsningene med å la større båter frakte den lås-satte silda fra flere fiskere er derfor en naturlig løsning.

Tilskuddet utbetales til kjøper av fangsten. I prinsippet auksjoneres fangsten som er meldt inn og kjøperne må skaffe transport til sine anlegg med egnet båt. Båtene som frakter fangsten, er ofte fiskebåter som er noe større og som gjør disse fraktoppdragene i tillegg til annen virksomhet.

Norges Sildesalgslag anslår at om lag 100 båter som deltar fra tid til annen i sildefiske har behov for låssetting og frakt av silda de har fått opp. Kvantumet sild som fiskes og transporteres på denne måte utgjør om lag 10 prosent av samlet oppfisket kvantum i hele landet. Dette er en liten andel av fangsten, og det er usikkert hvilken effekt et bortfall av føringstilskuddet vil kunne få for lønnsomheten til fiskerne og foredlingsanleggene. Det kan argumenteres for at disse transportkostnadene er noe næringsaktørene selv bør dekke, alternativt kunne transportkostnadene f.eks. ha vært finansiert av avgifter som kreves inn på all omsetning av sild.

3.4.3 Tilskudd til føring av taskekrabbe er et alternativ til annen næringsstøtte

Fisket etter taskekrabbe er i vekst i Norge. Fisket kvantum i 2016 var over 10 000 tonn og er doblet på de siste 5 årene. Verdien av fangsten har ifølge Fiskeridirektoratet økt enda mer. I 2016 var førstehåndsverdien nesten 250 mill. kroner, fem ganger mer enn i 2012 og 2013. Veksten i verdi skyldes vekst både i kvantum og gjennomsnittlig pris som er oppnådd. Føringstilskuddet for taskekrabbe brukes i de tre nordligste salgslagene og bevilget ramme i 2017 er om lag 4,1 mill. kroner. All utbetalt støtte så langt i 2017 har så vidt vi kan se gått til frakt av levende krabbe fra mottak til bedriften Hitramat AS på Hitra i Sør-Trøndelag. Hitramat omsetter mer enn 50 prosent og kanskje så mye som opp mot 70 prosent av ilandført taskekrabbe i Norge.

Taskekrabbe er en gammel matvare i Norge og mange andre land, men kommersiell utnytting som den Hitramat står for, har ikke lyktes tidligere i samme skala i Norge. Bruken av føringstilskudd må sees på som et forsøk fra salgslagene på å utvide bruk og omsetning av krabben, og å engasjere flere fiskere langs kysten i noe som kan bli et stabilt og lønnsomt fiskeri for små båter helt opp til Lofoten. Frakt av krabbe med bil er imidlertid kostbart. Det synes rimelig å anta at med dagens priser på ferdigvarene og med den posisjon som Hitramat har i markedet så ville fisket etter taskekrabbe i stor grad fortsette som før uten føringstilskudd, men det er mulig at veksttaket ville avta noe og at spredningen langs kysten av denne driftsformen vil gå noe mer langsomt uten tilskuddet.

Støtte til å bygge opp ny næringsvirksomhet bør imidlertid kanaliseres gjennom det ordinære nærings- og distriktpolitiske støtteapparatet til Innovasjon Norge eller liknende tilskuddsordninger, og ikke indirekte gjennom transportstøtte. Støtte til transport har en del uheldige effekter, mer om dette nedenfor.

3.4.4 Føringstilskudd for reker kan ha betydning for foredlingsindustriens konkurranseposisjon

Føringstilskudd for reker brukes av alle salgslagene utenom Surofi og Sildesalgslaget. Skagerakfisk er største bruker med avsatte midler på noe over 2 mill. kroner i 2017. Rekefisket varierer kraftig fra år til år, men ilandført kvantum er gjennomgående lavere de siste årene enn på 1980 og 1990-tallet da kvantum var 60 – 70 000 tonn per år. I 2016 ble det til sammenlikning fisket 18 590 tonn reker. Prisen har imidlertid gått opp. Kvantumet i 2015 og 2016 ble omsatt for rundt 40 kroner kiloen i snitt, og prisen er om lag doblet de siste ti årene.

Føringstilskuddet for reker brukes til frakttilskudd for rå reker som går til produksjon eller til eksport. Skagerakfisk og Rogaland bruker det alt vesentlige av tilskuddet til å frakte reker til to fabrikker i Rogaland, nær Vest-Agders grense. Råfisklaget bruker tilskuddet til å støtte henting av rekefangster i Troms og Finnmark. Rekefisket og omsetningen er kraftig regulert, og salgslagene styrer vareflyt og priser. Føringstilskuddet gir salgslagene en mulighet til å utøve sin rolle med å oppnå alle målsettingene i et nokså komplisert system. Det er vanskelig å vurdere hva virkningen av å fjerne tilskuddet ville bli. Markedet for reker til konsum i Norge er svært godt og med høye priser, og kvantum fanget er lite historisk sett. Trolig ville innenlandsk foredling (pilling og konservering) få forverret sin konkurransesituasjon i forhold til blant annet danske leverandører.

3.4.5 Tilskudd til brønnbåtføring av sei fra lås til produksjonsanlegg har uklar virkning og synes unødvendig

Det er satt av mellom 450 000 og 500 000 kroner til denne ordningen de siste tre årene. Ordningen har over årene gradvis blitt mindre. Ifølge Hermansen m.fl. (2013)

administrerte en rekke av salgslagene ordninger med tilskudd til frakt av notfanget sei i 2011 og 2012. I denne evalueringen har vi ikke gått nærmere inn i ordningen med brønnbåtføring, men vi registrerer at Hermansen m.fl. (2013) peker på at støtten fra Råfisklaget i hovedsak går til relativt store fartøy med betydelige alternativer til frakting, og bare et fåtall fartøy som er avhengig av låssetting. I Vest-Norges Fiskesalgslag går støtten utelukkende til fartøy under 15 meter (Hermansen m.fl., 2013). I dag er mesteparten av midlene under ordningen satt av til Råfisklaget (alt i 2017 og mer enn halvparten i 2015 og 2016).

Kostnadene til brønnbåtføring er noe aktørene i markedet selv bør kunne dekke, og det er vanskelig å se noen gode begrunnelser for å ha dette tilskuddet.

3.5 Miljøeffekter av ordningen

3.5.1 Mulige miljøeffekter vil være på klimagassutslipp, luftforurensning, skader ved uhellsutslipp og støy

Ettersom tilskuddet er rettet mot transport av fisk, vil miljøeffektene av ordningen i utgangspunktet være avhengig av i hvilken grad det påvirker transportomfanget og/eller fordelingen av transporten på ulike transportformer. I Sweco (2008) gjennomgås ulike statlige tilskuddsordninger med mulige miljøskadelige konsekvenser, og hvor bl.a. føringstilskuddet vurderes. Rapporten peker på at mulige miljøskadelige konsekvenser av tilskuddet er knyttet til økte utslipp av klimagasser, annen (lokal) luftforurensning og/eller støy. I vurderingen av føringstilskuddet sies det bl.a. følgende:

«Tilskuddet bidrar til at områder med mottaks- og/eller avsetningsproblemer allikevel vil kunne transportere råvarene for videreforedling. Miljøkonsekvenser av føringstilskuddet er derfor i all hovedsak relatert til økt transport på sjø og land til produksjonsanlegg og til områder med ledig kapasitet, og dermed til klimautslipp og andre utslipp relatert til økt transport. Andre miljøkonsekvenser er marginale.»

I oppsummeringen av vurderingene av ordningen karakteriseres virkningene på utslippene som «Liten negativ».

Rapporten spesifiserer ikke nærmere hva man definerer som annen luftforurensning. Vi legger til grunn at dette omfatter utslipp av nitrogenoksider (NO_x) og partikler (PM). Disse stoffene har helseskadelige virkninger i større konsentrasjoner, og skadelige konsentrasjoner opptrer kun i de største byene på enkelte vinterdager (miljostatus.no). Norge har imidlertid en nasjonal forpliktelse om å redusere de årlige utslippene av NO_x med 23 prosent innen 2020 sammenlignet med nivået i 2005 (NO_x-fondet, 2017). Det skal gjennomføres en rekke tiltak for å redusere utslippene i regi av NO_x-fondet, bl.a. på fartøy med fremdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW, noe som vi antar er større fartøy enn de som berøres av føringstilskuddet.

Støy fra transport kan være plagsomt lokalt, særlig dersom det opptrer sammen med andre støykilder. Vei- og i noen grad sjøtransport bidrar til ulykker, veitransport bidrar til veislitasje og kø, som bortsett fra sistnevnte vil være aktuelt også i spredtbygde strøk. Økt veitransport kan imidlertid tenkes å skape kø på enkelte ferjestrekninger, men vi har ikke informasjon om i hvilken grad dette evt. har vært tilfelle.

3.5.2 Veitransport gir høyere eksterne kostnader enn sjøtransport

Alle de ovennevnte virkningene kalles på fagspråket «eksterne effekter», som ofte verdsettes i kroner for å kunne sammenliknes på tvers av transportformer og kalles da

eksterne (marginale) kostnader. I Vista Analyse (2015) sammenliknes de eksterne kostnadene ved godstransport på bl.a. vei og sjø. Fiskeflåten inngår ikke i sammenlikningen, og vi har ikke funnet data for utslippsfaktorer eller andre forhold som beskriver miljøeffektene fra fiskeflåten på en god måte.

I Vista Analyse (2015) tas det utgangspunkt i eksterne, marginale kostnader for ulike skips kategorier og størrelser. Det vises til at det er liten forskjell i kostnadene per tonnkilometer mellom ulike kategorier skip. Derimot er det betydelige forskjeller i kostnader per tonnkilometer mellom skip av ulik størrelse. Det ble derfor valgt å rapportere kostnader for skip for henholdsvis «mindre» og «større» skip, men ikke skille på kategorier. For «mindre» skip benyttes kostnadene i kategorien (1000 – 4999 bruttotonn (BT)) mens «større» er i kategorien (10 000-24 999 BT). BT er et mål for volumet av alle benyttede, innelukkede rom i et fartøy, og har ingenting med skipets vekt eller lasteevne å gjøre. For kostnadene ved lastebil benyttes 3 vekt kategorier, se tabell 3.4.

De minste fiskefartøyene er betydelig mindre enn de i kategorien «små skip», et fiskefartøy kan ifølge Sjøfartsdirektoratet ligge på i størrelsesorden 50-100 BT avhengig av lastevolum. Dette tilsier at kostnader per tonnkm for disse fartøyene er høyere enn for kategorien «små skip» i tabellen. Vi har imidlertid ikke hatt tilgjengelig datagrunnlag for å korrigere beregningene for dette.

Tabell 3.4. Marginale, eksterne kostnader for godstransport på sjø og vei. Kr/tonnkm

	"Små skip"	"Store skip"	Bil 7,5-14 tonn	Bil 14-20 tonn	Bil >20 tonn
Kostnader klimagasser	0,011	0,005	0,307	0,170	0,127
Øvrige eksterne kostnader	0,009	0,006	0,91	0,53	0,25
Totalt	0,020	0,011	1,21	0,70	0,38

Kilde: Vista Analyse.

I tabell 3.4 er det skilt mellom kostnadene til klimagassutslipp, som er prissatt til 400 kr/tonn ut fra avgiftsnivået på utslipp av CO₂. Øvrige eksterne kostnader inneholder skadekostnader for utslipp av NO_x og PM, støy (bare for bil), ulykker (liv og helse), miljøskader ved uhellsutslipp (bare for sjø) og veislitasje. Alle disse komponentene er verdsatt med utgangspunkt i de seneste etablerte anslagene for marginale, eksterne enhetskostnader som bl.a. benyttes av transportetatene i deres nytte-kostnadsanalyser. Tallene er oppjustert til 2016-prisnivå.

Anslagene er nok minst usikre for kostnadene ved veitransport, ettersom det i ulike sammenhenger har vært arbeidet mest med å kartlegge de marginale effektene og verdsette disse. Dessuten er det som nevnt usikkert i hvilken grad kostnadene ved godstransport på sjø samsvarer med kostnadene knyttet til fiskeflåten.

Tabell 3.4 viser at de eksterne, marginale kostnadene per tonnkm er desidert lavest for skipstransport sammenliknet med kostnadene for veitransport. Det er f.eks. ifølge disse langt mer miljøvennlig å sende 6 små fartøy med 600 kg fisk hver enn å sende en stor lastebil med 3 tonn samme strekning (selv om tallene i tabellen nok overdriver forskjellene noe ettersom fiskefartøy nok har høyere kostander enn små godsbåter). Kostnadene ved klimagassutslipp per tonnkm er lavest for sjøtransport, og utgjør omtrent halvparten av de totale, marginale eksterne kostnadene ved denne transportformen,

mens de utgjør en mindre andel for veitransport (i størrelsesorden 24 – 34 prosent). Dette viser at sjøtransport av gods generelt er mer klimavennlig enn godstransport på vei, og at sjøtransport også gir langt lavere kostnader for de øvrige eksterne effektene. Dette bidrar til å forklare hvorfor det i mange år har vært et politisk mål om å få mer av godstransporten fra vei til sjø, jfr. bl.a. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan (2018-2029). Når føringstilskuddet bidrar til at fangsten transporteres på vei fram til foredlingsanlegg i stedet for på fartøy fører dette til negative miljøkonsekvenser.

Tabell 3.4 viser også at det kan oppnås en miljøgevinst ved at transporten skjer med større fartøy. Dersom føringstilskuddet f.eks. bidrar til at fangsten lastes over på større skip for videretransport til foredlingstransport bidrar dette til en miljøforbedring. Men dersom det motsatte skjer (som antakelig er relativt sjelden) vil tilskuddet bidra til en miljøforverring.

3.5.3 Bortfall av føringstilskuddet vil antakelig gi lavere miljøkostnader

Gjennomgangen viser at om føringstilskuddet bidrar til at fangsten transporteres med større eller mindre skip eller på vei i stedet for på en liten fiskebåt vil kunne ha stor betydning for miljøvirkningene av ordningen.

Når miljøvirkningene av føringstilskuddet skal vurderes må en ha en oppfatning om hva som ville vært situasjonen *uten* tilskuddet, eller hva som vil skje dersom tilskuddet faller bort. Det er først og fremst virkningene på omfanget av og formen på transporten som må vurderes, men (bortfall av) tilskuddet kan også påvirke strukturen på fiskeflåten og foredlingsindustrien inkludert mottaksanleggene. Dette gjør det komplisert å vurdere de samlede miljøvirkningene av tilskuddet. Noen sentrale faktorer i vurderingen vil imidlertid være:

- Tilskuddet bidrar antakelig til at en større andel av fisket skjer med relativt små fartøy langt unna foredlingsanlegget, noe som gjør at transporten til foredlingsanlegget blir lengre enn den ellers ville ha vært. Dette gir isolert sett større eksterne kostnader enn dersom fisket hadde foregått på (større) fartøy samme sted (eller noe lengre unna), og/eller med små fartøy nærmere foredlingsanleggene.
- Tilskuddet fører til at fangst leveres på mottak nærmere fiskefeltene, og transporteres i noen tilfeller derfra videre med bil til foredlingsanlegget. Dette gir økte eksterne kostnader. Dersom fangsten transporteres videre med større fartøy vil det imidlertid gi lavere eksterne kostnader.
- Dersom bortfall av tilskuddet fører til restrukturering av fiskeflåten i retning av større fartøy, færre mottaks- og/eller foredlingsanlegg, vil dette kunne påvirke transportomfanget og transportform. I den grad dette fører til fiske på større fartøy som får omtrent samme transportavstand som i dag vil dette kunne gi en miljøgevinst, særlig dersom man erstatter veitransport. Dersom man får (mye) lengre vei for å levere fangsten enn i dag kan imidlertid gevinsten bli negativ. Dersom bortfallet fører til at fisket skjer med samme type fartøy som i dag nærmere foredlingsanlegget, vil miljøgevinsten bli positiv.

Det vanskelig å si med sikkerhet hvordan bortfall av føringstilskuddet vil påvirke anleggsstruktur og transport, og det er f.eks. i prinsippet mulig at en vil kunne få alle typer endringer som er nevnt ovenfor. Med mindre transportavstandene for fangsten gjennomgående blir betydelig lengre enn i dag, noe som kan synes lite sannsynlig, bør et bortfall av føringstilskuddet gi lavere eksterne kostnader.

4. Samlet vurdering og anbefalinger

I dette kapitlet gir vi en samlet, overordnet vurdering av virkningene av føringstilskuddet, samt noen anbefalinger til hvordan tilskuddet eventuelt kan utformes framover.

4.1 Føringstilskuddet har en rekke mangler vurdert mot kriterier for et godt tilskudd

Det finnes noen generelle krav til et offentlig næringspolitisk tilskudd som i størst mulig grad bør være oppfylt for at tilskuddet skal være innrettet på en god måte. Med utgangspunkt i Innovasjon Norges 8 krav til et næringspolitisk virkemiddel kan vi utlede følgende krav til en tilskuddsordning:

- Ordningen må være mest mulig direkte rettet inn mot målene som skal nås.
- Ordningen må være kostnadseffektiv, slik at målene nås med lavest mulig kostnader.
- Ordningen må være mest mulig enkel og transparent, slik at aktørene kan vri sin tilpasning i ønsket retning.
- Ordningen må ikke bidra til uheldige konkurransevridninger eller andre uheldige effekter.

Føringstilskuddet har avgjørende mangler når det ses opp mot flere av disse kriteriene. Nedenfor gjennomgås noen problemstillinger knyttet til føringstilskuddet med utgangspunkt i disse kriteriene.

4.2 Føringstilskuddet er primært et distriktspolitisk virkemiddel, men flere av ordningene bidrar lite til måloppnåelsen

Formålet med tilskuddet er bl.a. å opprettholde en variert flåtestruktur og lokale fiskerimiljø, og tilskuddet skal bidra til at ressursene utnyttes også i områder uten mottakskapasitet i umiddelbar nærhet. Dette framstår, sammen med de ulike reguleringene av fangst og fartøy, som rene distriktspolitiske mål, og må vurderes i lys av dette. Tilskuddet trekker sammen med den øvrige virkemiddelbruken i fiskeripolitikken i retning av å bremse strukturendringene i næringen, ved å støtte opp om en desentralisert flåtestruktur med lokale fiskerimiljø bestående av små fartøy. De ulike tilskuddene bidrar imidlertid etter vår vurdering i ulik grad til å oppfylle de distriktspolitiske målene:

- *Føring av fersk fisk fra mottaksstasjon til produksjon-/pakkeanlegg:* Dette er kanskje den delordningen som mest direkte og i størst grad bidrar til distriktsmålene. Ordningen er viktig i Nord-Norge (særlig i Nordland) og for noen bedrifter i Nord-Trøndelag og i Vest-Norge sitt område.
- *Føring av taskekrabbe fra mottaksstasjon til produksjon-/pakkeanlegg:* Gis til én bedrift som henter inn krabber fra et stort område, og kan slik sett bidra noe til distriktsmålene.
- *Føring av kystreker fra mottaksstasjon til produksjon-/pakkeanlegg:* Gis til noen få foredlingsanlegg i Rogaland og Nord-Norge, som henter fra flere fiskere, og bidrar i noen grad til distriktsmålene.
- *Føring av sild, makrell og hestmakrell:* Brukes til å hente sild som er fisket av små fartøy og deretter satt i en not (lås-satt) i påvente av henting. Brukes over hele landet, men bare 10 prosent av fangsten får tilskudd, og ordningen bidrar antakelig i mindre grad til distriktsmålene.

- *Kryss- og overskuddsføring mellom produksjonsanlegg*: Gis hovedsakelig til én bedrift, og bidrar antakelig lite til distriktsmålene.
- *Brønnbåtføring av sei fra lås til produksjonsanlegg*: Går stort sett til større fartøy, og antas å bidra lite til distriktsmålene.
- *Føring av torskehoder*: Går til flere produsenter, men én produsent er dominerende. Ordningen må betraktes som midlertidig, men kan ha hatt betydning for distriktsmålene.
- *Føring av kongsnegl*: Gis til én bedrift som henter snegl fra et stort område, og kan således bidra til distriktsmålene.

Ifølge målene for ordningen skal føringstilskuddet også bidra til en effektiv gjennomføring av fisket ved å føre fisk ut av overskuddsområder. Disse delene av tilskuddet, som gir støtte til transport av fangster mellom anlegg for bl.a. å utjevne tilgangen på råstoff mellom anlegg og til transport av råstoffet til foredlingsanlegg når det kommer store fangster (f.eks. tilskuddet til føring av sei fra lås til produksjonsanlegg), er slik vi ser det vanskeligere å begrunne ut fra rene distriktpolitiske målsettinger. Ordningene framstår også som vanskelige å begrunne ut fra rene effektivitetshensyn. En kan spørre seg hvorfor ikke markedet selv kan klare å fordele råstoffene seg imellom uten transportstøtte, når det i utgangspunktet er knapphet på og stor konkurranse om råstoffet. Tilskudd til fordeling av store fangster kan dessuten ha negative virkninger ved at fiskerne tilpasser seg uheldig ved raskt å fiske store kvanta når de i stedet kanskje burde jevnet ut fisket noe (i den grad dette er mulig) for å sikre en jevnere avsetning.

4.3 Føringstilskuddet har betydning for relativt få bedrifter, hovedsakelig i nord

Tilskuddet til føring av fersk fisk fra mottaksanlegg til foredlingsanlegg framstår som den delen av tilskuddet som har størst betydning for å oppfylle de distriktpolitiske målsettingene. Det meste av dette tilskuddet gis i Råfisklagets område, spesielt i Nordland. Ettersom det er her avstandene mellom områdene hvor det fiskes og foredlingsanleggene er størst, framstår det som forventet at mye av tilskuddet tilfaller dette området. Dette reflekterer også at en i reguleringene av torskefiskerierne har lagt spesiell vekt på distriktshensyn, mens det i pelagisk sektor i større grad har vært lagt vekt på kapitalintensive og fangsteffektive metoder (jfr. kap. 2.3)

Det framstår imidlertid som mer overraskende at det er relativt få foredlingsanlegg som mottar tilskudd, og at det er enda færre bedrifter som mottar tilskudd for en stor andel av sin råstofftilgang. Ettersom alle foredlingsbedriftene har samme muligheter for å få tilskudd, må dette skyldes at det er få bedrifter som søker, kanskje fordi betydningen av tilskuddet er liten i forhold til bedriftens økonomi. Det framstår ikke som spesielt krevende å søke om føringstilskudd, slik at søkekostnader neppe er noen viktig grunn til at bedrifter ikke søker. Intervjuene har ikke gitt noe klart svar på hvorfor mange bedrifter ikke søker føringstilskudd.

4.4 Føringstilskuddet har en del uheldige virkninger

Føringstilskuddet er en transportstøtte som fører til at aktørene i markedet ikke fullt ut vil stå overfor de eksterne kostnadene som transporten medfører. Disse kostnadene er i dag avgiftsbelagt gjennom avgifter på drivstoffet. Diesel til veitransport har høyere avgift ettersom veitransport gir høyere eksterne kostnader, mens drivstoff til fiskeflåten og godstransport til sjøs har lavere avgifter. Transportbrukerne kan dermed ta hensyn til disse kostnadene i sin tilpasning, både mht. transportomfang og valg av transportmiddel. Når man får støtte til (deler av) transportkostnadene svekkes prissignalene som

avgiftene gir, noe som kan gi både mer transport og en vridning mot transportformer som er mindre ønsket ut fra samfunnsøkonomiske hensyn. Dette er en uheldig virkning av alle former for transportstøtte. Vår gjennomgang i avsnitt 3.5 har vist at bortfall av føringstilskuddet sannsynligvis vil føre til færre transporter og/eller transporter med mindre negative miljøvirkninger.

Våre intervjuer med ulike aktører har vist at en del bedrifter ser ut til å benytte føringstilskuddet strategisk til å bygge opp en portefølje av leverandører av råstoff til dels langt unna foredlingsanlegget. Det er ikke noe galt i dette, men når det finnes eksempler på at man med dette utkonkurrerer lokale kjøpere vil den samfunnsøkonomiske virkningen være uheldig. Dette viser videre at føringstilskuddet i noen tilfeller ikke bare er unødvendig, men at det også kan gi uheldige konkurransevridninger og økt transport.

I en rekke tilfeller benyttes føringstilskuddet også til å støtte føring av fangster til ferskfiskmarkeder i byer og tettsteder. Selv om dette kan bidra til distriktsmålene, kan en spørre seg om ikke markedet bør kunne sørge for ferskfiskleveranser uten tilskudd. Betalingsviljen for fersk fisk til konsum bør kunne være stor nok til å dekke transportkostnadene fram til utsalgsstedet, hvis ikke må fisken kunne anvendes på annen måte. Transportstøtte bidrar til at kjøperne ikke stilles overfor de samlede kostnadene ved varen, og kan føre til at varene hentes lengre unna enn de ville gjort uten tilskudd.

4.5 Utformingen av føringstilskuddet kan virke tilfeldig og framstår som lite transparent

Intervjuene med salgslagene og gjennomgangen av det skriftlige materialet om ordningen viser at salgslagene praktiserer tilskuddene noe forskjellig. Det står de i henhold til retningslinjene fra Nærings- og fiskeridepartementet fritt til å gjøre, noe som bl.a. gjør det mulig å tilpasse tilskuddet til lokale forhold og behov. Departementet har imidlertid bedt salgslagene tilstrebe å sette satser som i størst mulig grad kan ligge fast over tid, for slik å bidra til forutsigbarhet for næringsaktørene. Videre har departementet pekt på at ordninger som finnes i flere salgslag bør ha mest mulig like vilkår for ikke å være konkurransevridende. Det er grunn til å stille spørsmål ved om sistnevnte er tilfelle.

Føringstilskuddet er en offentlig tilskuddsordning som forvaltes av salgslagene, som ikke er offentlige aktører. I en slik situasjon er det særlig viktig at fordelingen av støtte og kriterier for å få støtte er transparent og forståelig. For en utenforstående framstår (praktiseringen av) ordningene som lite transparent, og det synes vanskelig for mottakerne å anslå på forhånd hvor mye de vil få i støtte for en konkret transport og om de i det hele tatt vil få støtte, jfr. gjennomgangen i kap. 2. Noen informanter synes dette er problematisk, og mener at tilskuddet praktiseres for tilfeldig. En kan i noen tilfeller få inntrykk av at utformingen av tilskuddene tilpasses enkeltbedrifter ved påkommende behov, og ikke etter en mer planmessig vurdering i forhold til målene. De fleste tilskuddsmottakere ser imidlertid ut til å ha avfunnet seg med at systemet gir forutsigbarhet nok, bl.a. fordi bedriftene har fått tilskudd i mange år. Dette kan imidlertid gjøre det mer krevende for nye bedrifter å komme inn på markedet, dersom det da ikke innføres egne delordninger for å tilpasse tilskuddet til enkeltbedrifter.

For at tilskuddsordninger skal kunne ha størst mulig effekt bør det på forhånd framgå mest mulig klart hvor stor støtten vil være, slik at aktørene kan tilpasse seg dette i tråd med målsettingene for ordningen. Ved en videreføring av ordningen bør den derfor forenkles slik at det framgår klarere etter hvilke kriterier støtten fordeles. Det bør også for noen av ordningene trekkes en grenseoppgang mot de generelle nærings- og

distriktpolitiske virkemidlene, som synes å være bedre egnet til å bygge opp ny produksjonsvirksomhet på land enn føringstilskuddet.

4.6 Føringstilskuddet kan eventuelt omgjøres til et rent tilskudd til føring av råstoff fra mottak til foredlingsanlegg

Gjennomgangen ovenfor tyder på at tilskudd til føring av fersk fisk fra mottak til foredlingsanlegg er den delen av føringstilskuddet som best oppfyller de distriktpolitiske målsettingene for fiskeripolitikken. De øvrige tilskuddene bør enten være unødvendige (føring av store fangster til foredling bør markedet kunne løse selv), være midlertidige (føring av torskehoder) eller kunne erstattes av andre, generelle næringspolitiske tilskudd (tilskudd til føring av kongsnegl) om nødvendig. Dette vil gi mer målrettede, effektive tilskudd hvor en gir svakere incentiver til økt transport. Tilskudd som går til enkeltbedrifter kan være spesielt problematiske, ettersom de kan skape konkurransevridninger og gjøre det vanskelig for nye bedrifter å komme inn på markedet (selv om alle i utgangspunktet har samme muligheter for tilskudd).

Det bør videre vurderes om føringstilskuddet for fersk fisk bør avgrenses slik at det kun rettes mot spesielt lange transportavstander. En slik utforming vil treffe de som har spesielle ulemper i form av lange transporter. Hvor lang transportavstanden bør være for å få tilskudd må vurderes nærmere. En slik utforming vil imidlertid fremdeles ha den ulempen at den gir incentiver til mer transport, og spesielt lange transporter.

Avgrensningen kunne også kombineres med en geografisk avgrensning, slik at for eksempel støtten bare skal omfatte (lengre) transporter i Råfisklagets område, eller eventuelt bare innenfor deler av dette området. En slik avgrensning vil kunne gi en mer målrettet ordning, men vil kunne ramme noen bedrifter innenfor Vest-Norge sitt område som kan være avhengig av tilskuddet.

En eventuell fjerning av (deler av) føringstilskuddet bør skje over noen år slik at aktørene får rimelig tid til å tilpasse seg endringen.

Referanser

Hermansen, Ø. og J. R. Isaksen (2013). Føringstilskudd i fiskerinæringen. Fokus på perioden 2011-12. Rapport 46/2013, Nofima.

Hermansen, Ø. og J. R. Isaksen (2008): Føringstilskudd i fiskerinæringen. Kartlegging og evaluering. Rapport 10/2008, Nofima.

Meld. St. 10 (2015-2016): En konkurransedyktig sjømatindustri

Bendiksen, B. I. og Nyrud, T. (2017): Driftsundersøkelsen i fiskeindustrien. Driftsåret 2014. Rapport 1/2017, Nofima.

NOx-fondet (2017): MILJØAVTALE OM REDUKSJON AV NOX-UTSLIPP FOR PERIODEN 2018 – 2025 ("NOX-avtalen 2018-2025").

Sweco (2008): Kartlegging av statlige tilskuddsordninger (postene 70-89) med miljøskadelige konsekvenser. Sweco Grøner Rapport 142231-101 - A01 til Finansdepartementet.

Vista Analyse (2015): Marginale eksterne kostnader ved transport av gods på sjø og bane. VA-rapport 2015-54.

Vista Analyse AS

Vista Analyse AS er et samfunnsfaglig analyseselskap med hovedvekt på økonomisk forskning, utredning, evaluering og rådgivning. Vi utfører oppdrag med høy faglig kvalitet, uavhengighet og integritet. Våre sentrale temaområder omfatter klima, energi, samferdsel, næringsutvikling, byutvikling og velferd.

Våre medarbeidere har meget høy akademisk kompetanse og bred erfaring innennfor konsulentvirksomhet. Ved behov benytter vi et velutviklet nettverk med selskaper og ressurspersoner nasjonalt og internasjonalt. Selskapet er i sin helhet eiet av medarbeiderne.

Vista Analyse AS
Meltzersgate 4
0257 Oslo

post@vista-analyse.no
vista-analyse.no