



Kommunal- og moderniseringsdepartementet

MELDING OM VEDTAK

Vår ref.

14/24-22/K1-040, K3-&00//INNO

Deres ref.

Dato:

25.04.2014

Høringssvar - Forskrift om distriktsrettet investeringsstøtte og regional transportstøtte.

Det er gjort følgende vedtak i saken:

24.04.2014 BYSTYRET

BYST-033/14 VEDTAK:

Det geografiske virkeområdet

Selv om enkelte norske kommuner har falt ut, er vi positive til at det geografiske virkeområdet omfatter hele Nord-Norge. Dette er en avgjørende forutsetning for at virkemidlene får effekt i vår region.

Distriktsrettet investeringsstøtte

Vi betrakter de nye satsene for investeringsstøtte som positive, da det ser ut som at man har etablert maksimale støttesatser for bedrifter under 50 ansatte (små bedrifter). Støttesatsen for små bedrifter er satt til 35%, noe som er klart positivt for Nord-Norge og vår region der de aller fleste bedriftene er mindre enn dette.

Regional transportstøtte

Transportstøtte, enten det er den regionale i Norge eller den svenske, har sideeffekter da ordningene i prinsippet gjelder innenfor nasjonale grenser og stimulerer til nasjonal transport. Den svenske ordningen stimulerer i liten grad til grensekryssende transporter, noe som er en utfordring for f.eks. norske havner i nord som ser muligheter for videretransport av svensk gods.

Den foreslåtte regionale norske ordningen har tilsvarende svakheter, siden den reelle

transportstøtten beregnes innenfor landegrensene. Når begge land er lange og smale i nord-sydretning, påvirkes øst-vest transporter og grenseregionalt samarbeid mellom Nord-Norge og Nord Sverige.

Av forskriftene ser vi imidlertid at man tilpasser seg litt til de prinsipper som ligger i den svenske ordningen i og med at transportdistansen i Sverige teller med for å utløse minimumstersklene for støtte da disse måles i kilometer. Dette er selvfølgelig positivt, selv om man bare mottar støtte for den relative andelen av transportdistansen som befinner seg i Norge.

Vi ser at det foreligger begrensinger i internasjonalt regelverk som gjør at nasjonal støtte ikke direkte kan utbetales for transporter i andre land. Det bør imidlertid vurderes konkret om det kan finnes alternative innfallsvinkler eller andre tiltak for å styre de nevnte grenseregionale transportene. Dette vil i så fall kunne være svært viktig for transportutviklingen over flere havner i Nord-Norge, herunder Narvik.

Vi har ingen spesielle kommentator til de støttesatser som er forslått (30% for transportavstander fra og med 340 km til 700 km, - og 40% fra om med 700 km og mer).

Den regionale effekten av støtteordningen er imidlertid i større grad knyttet til hvor tilgjengelig denne blir for næringslivet og hvilke konkrete økonomiske rammer som bevilges til dette tiltaket. Vi ser det derfor som en forutsetning at tiltaket ledsages av så store rammer, og så enkle behandlingsregler, at virkemidlet får en reell forretningsmessig effekt for næringslivet.

Med hilsen

Inger Normann
formannskapssekretær