

Landbruks- og matdepartementet
v/ Silje Trollstøl

silje.trollstol@lmd.dep.no
postmottak@lmd.dep.no

Deres referanse: 14/404

Vår referanse:

Vår dato: 30. april 2014

Høringsuttalelse til forskrift om distriktsrettet investeringsstøtte og regional transportstøtte

Det vises til oversendelse fra Landbruks- og matdepartementet av 2. april 2014 med utkast til forskrift om distriktsrettet investeringsstøtte og regional transportstøtte. Undertegnende organisasjoner fremmer med dette en felles høringsuttalelse.

Generelt

Verdikjeden basert på skog er avhengig av rammer som gjør næringen konkurransedyktig med andre land. Skogbaserte virksomheter er for en stor del plassert i distriktene, og gir om lag 25 000 arbeidsplasser.

Næringen konstaterer at EØS-regelverket setter strenge kriterier for bruk av transportstøtte til å kompensere for avstandsulemper som distriktsbaserte virksomheter har. Likevel er det viktig at det legges til rette for at det handlingsrommet som finnes kan utnyttes. Det gjelder også muligheter for å målrette en nasjonal ordning. Dersom ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift i transportsektoren skulle bli avvirket, er det nødvendig at regjeringen kompenserer for dette gjennom andre tiltak slik at distriktsbaserte virksomheter kan opprettholde sin konkurransevne.

Begrensninger i regelverket

En utfordring i regelverket for regional transportstøtte ligger i definisjonen av hva som skal omfattes av støtteordningen. I dagens regelverk skilles det mellom råvarer/halvfabrikata og industriprodukter, og det er kun sistnevnte gruppe som er støtteberettiget. Tømmer som transporteres fra velteplass til industri, anses etter dagens EØS-avtale å være et industriprodukt. En slik fortolkning må også legges til grunn i forhold til transportstøttesystemet slik at transport av tømmer er støtteberettiget. Når det gjelder flis, så er det et produkt som er bearbeidet i en slik grad at det også må anses som et industriprodukt som er støtteberettiget.

En annen utfordring ved regelverket om regional transportstøtte, er kravet til hvor langt varene må fraktes for å komme inn under støtteordningen. Lang og dyr frakt av produkter med lav verdi er i seg selv lite formålstjenlig, og kravet om minimum 350 kilometer gjør at støtteordningen antas å få liten betydning for skognæringen som helhet. Likevel kan ordningen få betydning for enkelte distrikter og bedrifter. Det betinger imidlertid at regjeringen og fylkeskommunene er villig til å prioritere bevilgninger til denne støtteordningen.

Den foreslåtte ordningen innebærer at det kan gis 30 % støtte av totale transportkostnader når transportavstanden er lengre enn 350 km. Det betyr f.eks. at transporter på 360 km vil bli billigere enn transporter på 300 km. I stedet for en slik innretning på ordningen ville det vært mer riktig å ha en lavere minsteavstand, og således bare gi støtte til en andel av den kostnaden som er knyttet til transport over minsteavstanden.

Når det gjelder forslaget til forskrift forøvrig, har vi følgende kommentarer:

Sammenhengen mellom og ordlyden i § 8 og § 9

Den som bare leser § 9, kan få inntrykk at støtten kun gis for den avstanden som overstiger 350 km. I § 8 står det imidlertid tydelig at det for forsendelser i Norge gis støtte for hele avstanden. Siden ordlyden i disse to paragrafene peker i hver sin retning, bør ordlyden i § 9 tilpasses slik at realitetene tydeliggjøres.

Gruppeunntak

Vi ser det som positivt at støtteordningene nå er tatt inn som gruppeunntak og ikke lenger er avhengig av godkjenning slik som i dag.

Inn- og uttransport

Vi ser det som positivt at det ikke lenger skal skilles mellom inn- og uttransport av varer.

Utvidelse av antall kommuner


Ordningen omfatter flere kommuner enn tidligere. Dette er positivt, men gir neppe store virkninger i og med at kravet til transportlengde er så lang, se over.

Med vennlig hilsen


Gaute Nøkleholm
Administrerende direktør



Heidi Kielland
Administrerende direktør
Treindustrien 


Erik Lahnstein
Administrerende direktør
