

| | |
|-------------|---|
| Til | Fylkestinget i Nordland |
| Fra | NHO Nordland, Sjømat Norge nord, NELFO nord, EBA Nord-Norge, LUP - leverandørutviklingsprogrammet |
| Kopi | Fylkesrådet i Nordland |
| Dato | 3. desember 2022 |
| Sak | Fylkestingets saker nr. 167,175 og 178/2022 |

1. Sammendrag

I forbindelse med Fylkestingets desembermøte, ønsker vi å gi konkrete innspill til vedtakene i følgende saker:

- I. 167/2022 - Høring grunnrenteskatt på havbruk
- II. 175/2022 - Økonomiplan 2023-2026 og budsjett 2023
- III. 178/2022 - Redegjørelse fra fylkesråd for transport og infrastruktur Monika Sande om høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024

2. Innspill

167/2022 Høring grunnrenteskatt på havbruk

Regjeringen har foreslått å innføre grunnrenteskatt på havbruksnæringen med virkning fra 1.1.2023. Selv om skatten blir innført, er det ikke forelagt en sak til Stortinget om konkret innretning på dette, ei heller vært gjennomført en prosess med innspill og høringer i forkant av datoen skatten skal gjelde fra.

Nordland er et stort havbruksfylke med mange lokalt eide havbruksbedrifter, som produserer mat og skaper verdier og arbeidsplasser på mange steder, steder hvor det ellers ikke ville vært verken aktivitet eller næringsvirksomhet. Havbruksnæringen skaper store verdier i ulike andre næringer, da drift og investeringer skaper ringvirkninger lokalt, regionalt og nasjonalt. Disse bidragene er for mange distrikter avgjørende for å bygge levende lokalsamfunn, og har blant annet bidratt til å kunne utvikle leverandørinterindustrien og muliggjøre ulike prosjekter som ellers ikke ville blitt realisert, herunder hoteller, idrettshaller og andre ulike «sosiale» investeringer som skaper levende lokalsamfunn. Investeringene er gjort som et ledd i god samfunnsutvikling.

Havbruksnæringen er villig til å bidra mer enn den allerede gjør i dag, men det anbefales at staten tar seg tid til å finne riktig skattemodell sammen med partene i arbeidslivet. Dette for å finne den

skattemodellen som oppfyller regjeringen, havbruksnæringen og fagbevegelsens ambisjoner om vekst, utvikling, eksportinntekter og merbidrag til fellesskapet. Innføringen av grunnrenteskatten bør utsettes, og det bør brukes mer tid på å behandle og vedta en fremtidig skattemodell. Utforming av en slik skattemodell må landes ved et bredt forlik i Stortinget. Dette skaper forutsigbarhet for næringslivet, og gir et merbidrag til fellesskapet. [Under en slik prosess kan det etableres en overgangsløsning som sikrer de beregnede økte skatteinntektene til staten, som ligger i forslaget som nå er på høring.](#)

Utforming av fremtidig skattemodell må ses i sammenheng med det totale skattetrykket på næringen. Dersom skattetrykket blir for høyt, vil dette svekke bedriftenes evne til å investere for å skape nye arbeidsplasser og økt verdiskaping. Som igjen vil bety lavere bidrag til fellesskapet. Det er viktig at skattenivået for selskapene er på et slikt nivå at mangfold, norsk eierskap, forutsigbare rammevilkår og verdiskaping ivaretas.

NHO Nordland, Sjømat Norge nord og NELFO nord viser til fylkesrådets innstilling til vedtak og foreslår følgende tillegg og endringer.

- Nytt vedtakspunkt:
Av hensyn til forutsigbarhet til næringen ber Nordland fylkesting om at en ny, økt beskatning av havbruksnæringen ikke iverksettes før etter Stortinget har diskutert og vedtatt saken.
- Fylkesrådets forslag, vedtakspunkt 2 endres slik:
Nordland fylkesting ber om at det endelige forslaget til økt beskatning av havbruksnæringen må utformes slik at det totale skattetrykket, herunder grunnrenteskatt, produksjonsavgift, formueskatt og naturressursskatt gjør senkes slik at mangfold, norsk eierskap, forutsigbare rammevilkår og verdiskaping ivaretas.

175/2022 Økonomiplan 2023-2026 og budsjett 2023

NHO-fellesskapet i Nordland arbeider for bedriftene i Nordland skal kunne skape jobber- og verdier og bidra til fellesskapet. Fylkeskommunens viktigste verktøy og virkemiddel for bedriftene, jobb- og verdiskaping i Nordland er samferdsel og utdanning.

i. Samferdsel

For bedriftene er samferdsel det viktigste enkeltstående virkemiddelet for å bedre deres rammer for vekst og verdiskaping. De fleste bedrifter og transportere er etablert med fylkesvei som del av reiseveien. Spesielt har de viktige næringsvegene og forbindelsene mellom kysten og riksvegnettet behov for oppgradering og investering.

Videre vil vi gjøre fylkestinget oppmerksom på at den krevende økonomiske situasjonen landet, Europa og verden står i, begynner å få virkninger i bygg- anleggsnæringen. Innrettingen av penge- finanspolitikken strammer grepet om økonomien, men med resesjon med en

mulig forestående resesjon i USA, Europa og kombinert med redusert aktivitet i Kina som følge av koronahåndteringen, risikerer vi å få en bråstopp og ingen myk landing.

Allerede nå begynner BA-næringen å se reduserte ordrebøker i 2023. I utgangspunktet skal aktivitetsnivået ned, men volumet er mer omfattende enn en nedkjøling og normalisering tilsier. Vi har permitteringer i arkitektleddet, hvilket betyr at dette vil forplante seg ut i verdikjeden etter hvert som prosjekter ferdigstilles og nye ikke tilkommer. Med bakgrunn i dette bør fylkestinget være varsomt med å trø for hardt i bremsen i investeringsbudsjettet, da det kan gi en bråstopp med tilhørende redusert verdiskaping og ledighet for en næring som holder rundt 10.000 nordlendinger i arbeid.

- **NHO Nordland og EBA Nord-Norge viser til forslaget til budsjett og økonomiplan ikke er samsvarende med Regional Transportplan, og ber om at investeringene i samferdsel økes for å møte behovet for oppgradering og investering i vegnettet i tråd med fylkestingets vedtatte RTP.**

ii. Innovative anskaffelser som verktøy for besparelser, klima- og miljøgevinst

Fylkeskommunen er en stor innkjøper av tjenester og bruker betydelige midler på investeringer. Innovative anskaffelser handler om å utnytte mulighetene som ligger i anskaffelsesregelverket og virkemiddelapparatet til å kjøpe bedre produkter og tjenester. Formålet er bedre og mer effektive tjenester, næringsvekst og lavere utslipp.

I en innovativ anskaffelse avklares behovet uten å spesifisere detaljer om løsning, for deretter å utvikle den beste løsningen i et samarbeid med aktuelle leverandør/er.

Nordland fylkesting har tidligere vedtatt i fylkeskommunens innkjøpsstrategi, at innovative anskaffelser skal benyttes som verktøy. I en tid hvor fylkeskommunen må spare betydelig inn, er dette et meget effektivt og målrettet virkemiddel som bør tas i bruk.

- **NHO Nordland og Leverandørutviklingsprogrammet foreslår at fylkestinget gjør følgende tilleggsvedtak til fylkesrådets budsjettinnstilling:**

Fylkestinget viser til fylkestingets vedtak i sak [7/2016 «Samfunnsansvar i fylkeskommunens anskaffelser»](#) om bruk av innovative offentlige anskaffelser som verktøy. Fylkestinget mener Nordland fylkeskommune har et stort potensial for å anskaffe bedre løsninger, redusere kostnader og miljøfotavtrykk, ved bruk av innovativ anskaffelsesmetodikk. Fylkestinget ber fylkesrådet ta i bruk metoden på relevante anskaffelser med mål om å kutte kostnader og utslipp.

Fylkestinget ber også fylkesrådet vurdere å utarbeide en anskaffelsesstrategi for fylkeskommunens virksomhet, slik at fylkeskommunens samlede innkjøp gjøres best mulig for økonomi, arbeidsfolk, miljø og klima.

178/2022 Redegjørelse fra fylkesråd for transport og infrastruktur Monika Sande om høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024

For betydelige deler av landet er FOT-rutene kollektivtransport. Anbudene må derfor innrettes på en måte som bidrar til vekst og utvikling i hele landet. På lik linje med annen kollektivtransport bør FOT-rutene utgjøre et så godt tilbud at de stimulerer til bo- og bli-lyst, eksisterende og fremtidig verdiskaping.

FOT-rutenettet er vårt mest effektive verktøy for økt mobilitet for bosetting og arbeidsliv i Nordland.

Et fungerende og godt tilbud på kortbanenettet bør kjennetegnes ved:

- Tilbud
Tilstrekkelig antall flyavganger(frekvens) som tilfredsstillter innbyggernes og bedriftenes behov.
- Pris
En kostnad for reisen som kan forsvare kost/nytte i den enkeltes vurdering

Tilbud

Over tid har vi sett at FOT-rutetilbudet på kortbanenettet har blitt et minimum. Flere strekninger har svært lav utnyttelse, mens andre har så høy utnyttelse at passasjerer blir avvist.

Det er uheldig å planlegge for fremtiden med utgangspunkt i dagens tilbud som ikke ivaretar det eksisterende behovet eller potensialet for vekst og utvikling

Fremtidig tilbud må legge til rette for at fly blir en forutsigbar og naturlig reisemåte, som gir økt bevegelsesfrihet og skaper ringvirkninger i nærings- og samfunnslivet.

Pris

Billettprisen må være på et nivå som gjør fly til et tilgjengelig alternativ, der nytten den enkelte ser målt mot kostnaden er positiv. I dag er billettprisene på FOT-rutene antatt 30-40 prosent for høye for å få utnyttet potensial og samfunnsnytte enda bedre.

Gjennomgående billetter

En stor del av merkostnaden med å fly utenom stamrutestedene er at dagens modell ikke gir mulighet for gjennomgående billetter. "Pris + pris" gjør at reiser som starter eller avsluttes av en FOT-rute blir betydelig dyrere enn å bytte fly på rent kommersielle strekninger. Et godt eksempel er reiser der flere FOT-ruter er en del av reisen. Disse blir ofte betydelig mer kostbare.

Nullutslippsløsninger på kortbanenettet

Den teknologiske utviklingen i luftfart går raskt fremover. Det oppgis fra bransjen at det allerede i 2026 er førstegenerasjons nullutslippsfly med ca. 9 seter klart for kommersiell trafikk. Første

del av 2030 vil sannsynligvis andregenerasjons nullutslippsfly være klart, da med setekapasitet på 30-40 seter.

Med FOT-systemet har Norge et godt utgangspunkt for å pilotere og innfase ny teknologi innen luftfart. Gjennom utviklingsanbud kan staten fortløpende - i perioden - vurdere kost/nytte for tidlig innfasing av nullutslippsløsninger på utvalgt/e strekning/er. Selv om innfasingen vil ha en "pukkelkostnad", antas det at andregenerasjons nullutslippsfly vil ha betydelig lavere driftskostnader: En slik utvikling vil gi rom for et enda bedre tilbud til en lavere pris innenfor den samme rammen.

Opsjon på utviklingskontrakt i perioden vil bidra til å nå ambisjonen om at Norge skal bli en internasjonal ledende nasjon i verden innen utvikling, uttesting og implementering innen klimanøytral luftfart.

Transportstandardkriterier

I tillegg til videreføring av stamruteflyplass, helsevesenets behov og adgang til fylkesadministrasjon må bedriftene og arbeidslivets behov for transport sterkere vektlegges. Både det eksisterende behovet og fremtidig behov må tas med i disse vurderingene.

- **NHO-fellesskapet i Nordland oppfordrer fylkestinget til å fremme følgende forslag som underbygger ønsket om høyere ambisjoner for tilbudet enn tidligere:**

Fylkestinget støtter regjeringens målsetting om å redusere prisene og øke rutetilbudet på kortbanenettet. Fylkestinget mener at en slik ambisjon best kan oppnås ved å endre dagens prinsipper for ruteplanlegging, ved at prinsippene for kollektivtransportplanlegging i større grad legges til grunn. Slik blir flytilbudet ikke lenger et minimumstilbud for en antatt etterspørsel, men tilbudsrevet. Målet må være å øke mobiliteten i regionen, slik at etablerte bo-arbeid, utdannings, opplevelsesmarkeder utvides, og bidrar til økt attraktivitet og rekruttering, tilflytting og bli- og bolyst.

Fylkestinget ber fylkesrådet å arbeide for en pilotering av et utvalg teststrekninger for kollektivplanleggingsprinsippet i neste anbudsperiode.

Fylkestinget ber om at det sees på en modell som muliggjør gjennomgående priser ved bruk av flere flystrekninger i en reise.

Fylkestinget ber om at det legges inn opsjon på utviklingsanbud for innfasing av null-/lavutslippsløsning på en utvalgt strekning i perioden.