

Til: Stortingets finanskomite
Fra: NHO Transport
Dato: 02.06.20
Sak: Stortingsmelding 2 – Revidert nasjonalbudsjett
Proposisjon 127 S – Endringer i statsbudsjettet
Dok 8:95 S – Utvidelse av kompensasjonsordningen

Det vises til de tre ovennevnte dokumenter. NHO Transport antar at Finanskomiteen vil vurdere disse samlet i forbindelse med sin innstilling overfor Stortinget om Revidert nasjonalbudsjett, og foreningen tillater seg i denne forbindelse om å be komiteen å vurdere fire endringer i dagens kompensasjonsordning for å fjerne enkelte skjevheter og urimelige utslag:

1. Likestilling av selskapsstrukturer

Ved presentasjonen av kompensasjonsordningen 03.04.20 ble det tydelig uttrykt at ordningen skulle likebehandle virksomheter uavhengig av organisasjonsform. Det er foretatt visse grep for å sikre dette, men det er fremdeles usikkert hvordan et mindre virksomhetsområde integrert i et større aksjeselskap skal behandles og sikres lik behandling som konkurrenten organisert som eget aksjeselskap innenfor en konsernmodell. Følgende eksempel fra persontransportnæringen illustrerer dette:

- Virksomhet A har integrert rutebuskjøring og turbussvirksomhet i samme aksjeselskap og med samme foretaksnummer. Rutebusdelen er dominerende og har kun hatt en omsetningssvikt på 10 prosent. Turbusdelen har på den annen side hatt en omsetningsreduksjon på 60 prosent, men den totale virksomheten har ikke hatt en reduksjon på over 30 prosent. Det føres selvsagt separate regnskap for de to virksomhetsområdene, og felles kostnader er fordelt i forhold til en fast nøkkel. Revisor kan bekrefte tallene og fordelingen. Turbusdelen vil med dagens regler ikke være automatisk kvalifisert for kompensasjon siden hele aksjeselskapet sett under ett har hatt en omsetningssvikt på mindre enn 30 prosent.
- Virksomhet B har på sin side skilt ut turbussvirksomheten i et eget aksjeselskap, som selvsagt har eget regnskap og foretaksnummer. Dette selskapet vil raskt få midler fra kompensasjonsordningen så lenge samlet kompensasjon til hele konsernet ikke overgår et visst maksimumsbeløp per måned.

Denne situasjonen medfører en stor grad av forskjellbehandling og en konkurransevridning grunnet ulik finansiell styrke når markedssituasjonen normaliseres. I verste fall kan virksomhet A føle seg presset til å avvikle turbussdelen, noe som kan påføre hovedvirksomheten ytterligere tap ved avhending av driftsmidler i et særdeles vanskelig marked.

2. Likebehandling av finansieringsformer

Det har gjentatte ganger blitt uttrykt at kompensasjonsordningen skal sikre at solide og levedyktige bedrifter skal komme gjennom dagens restriksjoner og gjenoppta virksomheten når situasjonen normaliseres. Ulik behandling av kompensasjon ut fra valgte finansierings-

modeller bidrar til å undergrave skisserte ambisjon. Forskjellsbehandlingen og konsekvenser kan igjen illustreres med et eksempel fra NHO Transports bransje:

- Selskap A har drevet nøkternt innen turbussmarkedet i mange år og klart å generere et moderat overskudd i en vanskelig bransje med sterk priskonkurranse fra utenlandske aktører basert på EUs kabotasje-regler. Via beskjedne utbytter til eierne har man klart å bygge opp en viss egenkapital i bedriften og kan dermed finansiere driftsmidler med en kombinasjon av egne midler og banklån. Det gis da ingen kompensasjon for månedlige avdrag på banklånene eller avskrivninger av driftsmidlene. Det gis dog kompensasjon for netto renteutgifter.
- Selskap B har på sin side satset på en langt høyere risikoprofil, man har så langt klart å overleve i et vanskelig marked. Eventuelle overskudd har i stor grad gått til eierne i form av utbytte fremfor å øke selskapets soliditet. Driftsmidlene er dermed finansiert via leasingavtaler, og selskapet får kompensert hele leasingavgiften.

NHO Transport er selvsagt klar over at avskrivninger ikke har en likviditetsmessig effekt, men skisserte forskjellsbehandling av leasingavgifter og andre finansieringsformer gir den solide bedriften en økonomisk konkurranseuleppe når markedet snur. I tillegg straffes bedrifter med nøktern forretningskultur, noe myndighetene ikke burde bidra til.

3. Betingelser for sesongbedrifter

Finansdepartementet lanserte 15.05.20 et forslag til kompensasjonsordning for sesongbedrifter. Dette forslaget bør klargjøres og forbedres på to punkter:

- I henhold til teksten virker det som om ordningen kun skal dekke bedrifter med utendørsaktiviteter, som begrenses til visse tider av året. Dette blir for snever definisjon og vil utelukke store deler av reiselivet. Turbuser er et godt eksempel på en næring med en stor del av omsetningen i noen få måneder av året, men turbussreiser kan neppe defineres som en utendørsaktivitet.
- Kravet for å kunne kvalifisere for kompensasjon for sesongbedrifter er at 80 prosent av omsetningen må genereres i løpet av seks måneder. Denne prosentsetningen bør minst senkes til 70 prosent for ikke å straffe sesongbedrifter med ambisjoner om å ha en viss drift over en lengre periode. Dette vil ofte være reiselivsbedrifter i distriktene, som betyr viktige arbeidsplasser.

4. Egenandel

NHO Transport støtter også forslaget om å fjerne kompensasjonsordningens krav om egenandel, som nå er redusert til kroner 5.000. Forbeholdet om at kompensasjon på mindre enn kroner 5.000 ikke utbetales bør også frafalles, og det er argumentert godt for disse endringene i Representantforslaget Dok 8-95 S 2019-2020.

For nærmere informasjon:

Administrerende direktør Jon H. Stordrange, e-post: jon.stordrange@transport.no – 41 50 67 70

