

**Til:** Stortingets finanskomite

**Kopi:** Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

**Fra:** NHO Transport

**Sak:** Kompensasjonsordningen for bedrifter

**Dato:** 06.04.20

---

NHO Transport støtter regjeringens forslag til ordning for kompensasjon for bedriftenes løpende, faste utgifter ved en større omsetningssvikt. Det er bra at denne kommer raskt i gang slik at sunne og levedyktige bedrifter overlever en periode med svært strenge restriksjoner. Foreningen støtter også innholdet i NHOs notat til finanskomiteen datert 03.04.20.

NHO Transport ser imidlertid noen få problematiske sider ved ordningen for persontransportbedrifter, som foreningen håper finanskomiteen vil ta med i sin vurdering av forslaget:

### **1. Likebehandling uavhengig av organisering**

Regjeringen er tydeligvis klar over problemstillingen knyttet til ulike selskapsstrukturer og organisasjonsmodeller. Den har indikert at en løsning vil bli gitt i forbindelse med utforming av nødvendig forskrift, men jo raskere man får en avklaring desto bedre. For bussbransjen er utfordringen primært knyttet til hvordan man har organisert rute- kontra turbussvirksomhetene. Mens noen selskaper har skilt forretningsområdene i separate aksjeselskaper, har andre beholdt disse som egne enheter med separate regnskap innenfor samme juridiske enhet. Hvis beregning av kompensasjon kun baseres på selskap, vil bedrifter med virksomhet skilt i separate enheter få langt høyere kompensasjon enn bedrifter med integrert virksomhet. En slik forskjellsbehandling vil gi en uheldig konkurransevridning innen bransjen.

### **2. Kompensasjon for avskrivninger**

Den foreslåtte modellen gir åpning for kompensasjon for leasingsgifter som en uunngåelig, fast løpende kostnad. På den annen side kompenseres ikke avskrivninger. Dette begrunnes vel med at ordningen kun er ment som en likviditetsbistand og at avskrivninger ikke har likviditetsmessige konsekvenser. Imidlertid vil en slik forskjellsbehandling medføre en sterk konkurransevridning. I tillegg straffes bedrifter med solid og nøktern drift. Disse har gjennom årene holdt tilbake overskudd i bedriftene for å øke soliditeten fremfor å betale omfattende utbytte til eierne og kan dermed finansiere materiell med egne midler eller banklån. Hensikten med kompensasjonsordningen er å få sunne og levedyktige bedrifter gjennom

dagens ekstraordinære situasjon, og skisserte forskjellsbehandling ut fra valgte finansieringsløsninger kan bidra til det motsatte.

### **3. Egenandel ved beregning av kompensasjon**

Som påpekt i NHOs notat av 03.04.20, fører "egenandelen" på kroner 10.000 og minstebeløp for utbetaling av kompensasjon på kroner 5.000 til at mindre enheter kommer dårlig ut.

Mange vil ikke kvalifisere for utbetaling i det hele tatt til tross for relativt høye faste utgifter i forhold til omsetning eller inntekt:

- Et eksempel er innehavere av drosjeløyver, som stort sett har mistet 80 til 90 prosent av omsetningen. De har ofte løpende faste utgifter til obligatorisk sentralavgift, forsikringer, regnskapsfører og taksameteravgift, som vil beløpe seg til 15.-18.000 kroner per måned. Ved beløp under kroner 18.000 vil man ikke få noen former for kompensasjon gitt dagens begrensninger.
- Det er selvsagt positivt at selvstendig næringsdrivende som løyvehavere nå har krav på dagpenger etter 16 dager, men disse midlene dekker kun ordinært livsopphold og ikke finansiering av næringsrelaterte kostnader. Det bør på denne bakgrunn vurderes å fjerne egenandelen for de minste bedriftene. Mange små virksomheter er organisert som enkeltpersonforetak, og et annet alternativ å fjerne egenanden for denne organisasjonsformen.

NHO Transport håper at finanskomiteen vil vurdere disse punktene under sin gjennomgang av forslag til kompensasjonsordning. Skulle det være spørsmål, er det bare å ta kontakt via epost: [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no) eller telefon: 41 50 67 70.