

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090, Dep
0021 Oslo

Oslo, 05.10.20

Att: Næringsminister Iselin Nybø

Kompensasjonsordningen for reiselivsnæringen – selskapsstrukturer og avskrivninger

Det vises til [NHO Transports brev av 11.09.20](#) om ny kompensasjonsordning for reiselivet. Det ble i denne forbindelse uttrykt ønsker og behov for at tur- og flybusšnæringene ble inkludert i nevnte ordning. Disse aktørene utgjør viktige deler av verdikjeden på reiselivssiden ved å transportere gjester fra en destinasjon til en annen eller kunne tilby rundreiser med innlagte stopp ved ulike severdigheter, hoteller og restauranter.

Det synes nå som om en egen kompensasjonsordning for reiselivet i stor grad vil baseres på den tidligere, generelle kompensasjonsordningen for næringslivet. Dette kan være hensiktsmessig fordi infrastrukturen allerede er på plass, og ordningen kan dermed eventuelt iverksettes forholdsvis raskt. Den generelle ordningen inneholdt imidlertid to skjevheter, som kan føre til konkurransevridning og urimelig utslag. Departementet anmodes der dermed om å vurdere følgende to forhold:

1. Likestilling av selskapsstrukturer

Den tidligere ordningen sikret ikke i tilstrekkelig grad en likebehandling av selskaper uavhengig av organisasjonsform og selskapsstruktur, noe som har medført usikkerhet og unødige diskusjoner med ordningens forvaltningsorgan. I tillegg har selskaper fått avslag på søknad om kompensasjon fordi virksomheten utgjør en del av et større aksjeselskap. På den annen side har konkurrenter til den aktuelle virksomheten organisert i et aksjeselskap innenfor en konsernmodell fått støtte. Følgende eksempel fra persontransportnæringen illustrerer dette:

- Virksomhet A har rutebussskjøring og turbussvirksomhet integrert 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 virksomhet B vil ha en sterkere finansiell posisjon enn virksomhet A når markedssituasjonen normaliseres. I verste fall kan virksomhet A måtte 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 den generelle kompensasjonsordningen skulle sikre at solide og levedyktige bedrifter skulle kunne komme gjennom dagens restriksjoner og gjenoppta virksomheten når situasjonen ble normalisert. Ulik behandling av kompensasjon ut fra valgte finansieringsmodeller har indirekte bidratt til å undergrave denne ambisjonen. 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 uklare 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 og 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 leasing-avtaler, 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 konkurranseulempe når markedet snur. I tillegg straffes bedrifter med nøktern forretningskultur, noe myndighetene ikke burde bidra til.

Foreningen håper at departementet vil ta hensyn til de skisserte punktene i det videre arbeidet med en kompensasjonsordning for reiselivet. Skulle det være ønsket om mer informasjon, er det bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen

NHO Transport



Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Statssekretær Ingelin Noresjø, Samferdselsdepartementet