

Nærings- og Fiskeridepartementet  
Postboks 8090, Dep  
0032 Oslo

Oslo, 03.01.22

## **Høring – endring i tilskuddsordning for bedrifter med stort omsetningsbortfall**

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for leverandører av kollektivtransport-tjenester, og det vises til departementets høringsbrev og notat vedrørende gjeninnføring av tilskuddsordningen og eventuelle endringer av tidligere forskrift. Det refereres også til NHO Transports notater til Næringsminister Jan Christian Vestre datert 15.12.21 og 16.12.21.

De nevnte notatene omhandler skjevheter ved den tidligere tilskuddsordningen overfor henholdsvis turbussaktører og innehavere av drosjeløyver. For å sikre at foreningens innspill blir med i den endelige vurderingen av regelverket for revidert tilskuddsordning, er hovedpunktene i de nevnte notater gitt under punkt 1 og 2.

NHO Transport registrerer for øvrig at departementets endringer i hovedsak består av krav om tilbakebetaling av tilskudd ved overskudd ved årets slutt. Det foreslås et tilsvarende krav ved utbetaling av utbytte. I tillegg fremmes forslag om en viss kompensasjon ved tap av varelager. Når det gjelder disse forholdene, viser NHO Transport til NHOs høringssvar. NHO Transport støtter fulle og helt NHOs kommentarer og innsigelser overfor nevnte endringer.

### **1. Skjevheter overfor turbussaktører**

Turbussaktørenes utfordringer kan skisseres som følger:

#### 1.1. Turbussvirksomhetens situasjon og utfordringer

Turbussnæringen består av et mangfold av store og små aktører, som utfører oppdragsbasert kjøring for reiseliv, offentlige virksomheter, næringslivet, lag og foreninger. Aktørene har en svært viktig beredskapsfunksjon ved trafikale avvik, evakueringer og kriser. For øvrig er situasjonen som følger:

- Næringen mottar ingen offentlig støtte, men tilbyr viktige arbeidsplasser spredt rundt i hele landet. Aktørene bidrar til samfunnet via betydelige skatte- og avgiftsinntekter. Den skaper også positive økonomiske ringvirkninger til relaterte næringer.
- Antall norske turbusser ble redusert med 25 prosent fra 2012 til 2019 på grunn av omfattende kabotasjevirkosomhet fra utenlandske aktører. Disse kan operere i et annet EU- eller EØS-land på midlertid basis uten at dette begrepet er nærmere spesifisert.
- De utenlandske aktørene utkonkurrerer norske selskaper via dårligere lønns- og arbeidsvilkår. Arbeidstilsynets kontroller i 2015 til og med 2018 viste at hele 60 prosent av de utenlandske selskapene ikke betalte allmenngjort lønn. De er heller ikke merverdiavgiftsregistrert selv om det er krav om registrering ved en omsetning på 50.000 eller mer per år.

Den norske turbussnæringen har også vært hardt rammet av omfattende og langvarige Covid-19-restriksjoner i 2020 og mesteparten av 2021. Det har vært noe "buss for tog-kjøring" i sommermånedene, og noen bedrifter samt offentlige etater har sporadisk bestilt noen kortere turer. Antall registrerte turbusser ble dermed redusert med 29 prosent i løpet av 2020, og de resterende er stort parkert. Sjåførene er på sin side permittert eller konvertert til rutebusskjøring for å kompensere et høyt covid-19-relatert sykefravær blant disse sjåførene.

## 1.2. Skjevheter ved tidligere ordning

Mange av NHO Transports medlemsbedrifter har også slitt ekstra på grunn av skjevheter ved den tidligere kompensasjonsordningen. Denne forskjellsbehandlingen har medført at noen bedrifter har gått glipp av viktig støtte, mens de nærmeste konkurrentene har fått en forholdsvis omfattende kompensasjon. Skjevhetene er primært knyttet til forskjellsbehandling basert på finansieringsform og organisering.

### 1.2.1. Ulik behandling ut fra finansieringsform

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. Dette må gjelde uavhengig av hvordan bedriftene har valgt å finansiere sine driftsmidler. Forskjellsbehandlingen ved dagens ordning kan best illustreres med eksempler fra NHO Transports medlemsmasse:

- Selskap A har valgt å finansiere sine oppdragsbaserte turbusser ved bruk av egne midler, banklån eller en kombinasjon av banklån og egne midler. De får kun kompensert renter på eventuelt banklån, men avdragene vil belaste selskapenes likviditet. Egne midler bundet opp i busser kunne hatt en alternativ avkastning, bussene faller sterkt i verdi mens de står parkert og selskapene utarmes dermed kraftig over tid.
- Selskap B har på sin side valgt å finansiere bussene ved hjelp av leasingavtaler, og selskapet får kompensert hele leasingavgiften. Leasingavtaler på turbusser har stort sett syv til åtte

års varighet. Hvis ønskelig, kan selskap B etter endt leasingperiode overta bussen til en svært gunstig restverdi.

Selskap A vil på sin side kunne avskrive bussen med en årlig sats på 24 prosent, men på grunn av saldoprinsippet vil bussen etter syv til åtte år ha omtrent samme verdi og lånesaldo som restverdien av den leasede bussen til selskap B. Ved å likebehandle leasingavgifter og skattemessige avskrivninger vil selskap A og B komme likt ut etter endte avskrivninger og leasingperiode. Det er samtidig viktig å påpeke følgende:

- NHO Transport er selvsagt klar over at avskrivninger ikke har samme likviditetsmessig effekt som leasingavgifter, men avdrag på banklån vil tappe bedriftene for midler og verditapet på bussene vil være ødeleggende for soliditeten. Dagens forskjellsbehandling av leasingavgifter og andre finansieringsformer gir selskap A store økonomiske konkurranseulemper når markedet snur.
- Dagens regjeringspartier støttet 19.01.21 et anmodningsvedtak i Stortinget, hvor et flertall anmodet regjeringen om å innarbeide 24 ulike punkter i neste "krisepakke". Ett av disse punktene dreide seg om likebehandling av finansieringsform overfor turbusselskaper. Regjeringen hadde ikke med dette punktet i krisepakken fra februar 2021, og det ble dessverre ikke prioritert fra Fremskrittspartiets side under forhandlingene med regjeringspartiene om endelig innretning av "krisepakken".

#### 1.2.2. Ulik behandling i forhold til foretakenes organisering

Den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet har så langt ikke sikret en tilstrekkelig likebehandling av selskaper uavhengig av selskapsstruktur. Dette medfører at aktører ikke får kompensasjon for store omsetningstap knyttet til turbussvirksomheten hvis denne utgjør en del av et større aksjeselskap. På den annen side har konkurrenter til den aktuelle virksomheten uten tilknytning til annen virksomhet fått kompensasjon. Følgende eksempel fra persontransportnæringen illustrerer dette:

- Virksomhet C har rutebusskjøring og turbussvirksomhet integrert i samme aksjeselskap og med samme foretaksnummer. Rutebusdelen er dominerende og har kun hatt en omsetningssvikt på 10 prosent. Turdelen har på den annen side hatt en omsetningsreduksjon på 75 prosent, men *hele foretaket* har ikke hatt en reduksjon på over 30 prosent. Det føres selvsagt separate regnskap for virksomhetsområdene, og felles kostnader er fordelt i forhold til en fast nøkkel. Revisor kan bekrefte tallene og fordelingen.
- Virksomhet D har kun turbussvirksomhet og en omsetningsreduksjon på 75 prosent. Denne aktøren vil raskt få tilsagn om midler fra kompensasjonsordningen og dermed få dekket en vesentlig del av sine faste uunngåelige faste kostnader.

Denne situasjonen medfører en stor grad av forskjellsbehandling, og virksomhet D vil ha en sterkere finansiell posisjon enn selskap C sin turbussvirksomhet når markedssituasjonen normaliseres. I verste fall må virksomhet C avvikle turbussvirksomheten, noe som kan påføre

hovedvirksomheten ytterligere tap ved avhending av driftsmidler i et særdeles vanskelig marked. I tillegg vil viktig infrastruktur og kompetanse være borte når dagens Covid-19-restriksjoner blir opphevet og reisebehovene normaliseres.

## **2. Skjevheter overfor innehavere av drosjeløyver**

Situasjonen og utfordringene innen drosjemarkedet kan kort beskrives som følger:

### 2.1. Situasjon

Aktørene har levd med redusert etterspørsel siden 12. mars 2020. Reduksjonen har riktig nok variert med restriksjonsnivåene, men situasjonen kan oppsummeres som følger:

- Utfordringene ble enda større etter innføring av drosjereformen 01. november 2020. Denne medførte en økning på tilbudssiden, og kombinasjonen av redusert etterspørsel og økt tilbud er komplisert. Når tilbudssiden på toppen av det hele består av mange enkeltaktører med forholdsvis store investeringer i driftsmidler og relativt høye "exit-kostnader", vil en tilpasning til et balansert nivå uten stor overkapasitet være krevende. Både løyvehavere og sjåførere opplever dermed mye "dødtid" og må jobbe mange timer for å oppnå en akseptabel lønn. Overkapasitet er heller ikke lønnsomt samfunnsøkonomisk sett og har i tillegg negative klimamessige konsekvenser.
- Nye og svært strenge tiltak for å begrense covid-19-smitten har redusert etterspørselen etter persontransporttjenester ytterligere. Innbyggerne har eksplisitt blitt bedt om ikke å bruke kollektivmidler ved reise til ulike arrangement, og drosjesektoren er en viktig individuelt tilpasset del av kollektivtilbudet. I tillegg er det pålegg om hjemmekontor for alle som kan utføre sine oppgaver i hjemmet, og anmodningen om å begrense antall nærkontakter medfører at svært få vil forflytte seg til sosiale arrangement eller møter. Drosjenæringen er dermed hardt rammet av nye restriksjoner innført med virkning fra og med 15. desember 2021.

Aktørene vil dog ha nytte av de generellere kompenserende tiltakene. Lønnstøtteordningen vil kunne være et avhjelpende tiltak for løyvehavere med ansatte sjåførere. Forutsigbare betingelser for selvstendige næringsdrivende er også viktig, og lånegarantiordningen har stor verdi for mange aktører. Det er samtidig viktig at arbeidsgiverperioden ved covid-19-relaterte sykefravær begrenses til tre dager slik det var i tidligere perioder. Hele persontransportnæringen savner også en gjeninnføring av redusert merverdiavgiftssats. Den var satt ned fra tolv til seks prosent inntil 01. oktober 2021.

### 2.2. Kompensasjon for sentraltilknytningsavgiften

Det viktigste for drosjenæringen er imidlertid å få kompensert den såkalte sentraltilknytningsavgiften fullt og helt. Selv om det etter drosjereformen av 1. november 2020 ikke er krav om

sentraltilknytning, velger heldigvis de aller fleste løyvehavere å være tilsluttet en sentral. Dette er en forutsetning for at drosjenæringen kan ivareta sin samfunnskritiske funksjon:

- Sentralene sørger for nødvendig beredskap, dekningsplikt og tilgjengelighet, noe som er særdeles viktig i kritiske situasjoner. Sentralene formidler også kjøreoppdrag til privat- og bedriftsmarkedet, skolebarntransport, pasienttransport, TT-transport og NAV-kjøring på en kostnadseffektiv og presis måte. Sentralenes koordinering minimaliserer også tomkjøring, noe som reduserer klimautslippene og bedrer fremkommeligheten for annen nyttetransport.
- Sentralene sørger også for at drosjene er utstyrt med lovpålagt taksameter med kritiske funksjoner som alarm, it-systemer i bilene, betalingsløsninger og supporttjenester. De ivaretar også behovet for utvikling og vedlikehold. Samtidig finansierer sentralavgiften drosjesentralens regnskap og revisjon. De tar også hånd om rapportering av skatter og avgifter til myndighetene på vegne av løyvehaverne, noe som sikrer at disse betaler påløpte skatter og avgifter.
- Sentralene har også ansvaret for felles markedsføring. De har fortsatt callsentra for bestillinger selv om disse etter hvert blir mer og mer automatisert og effektivisert. I tillegg tar sentralene hånd om eventuelle kundereklamasjoner, hittegoods, utdanning av sjåfører og eventuell kontakt med politiet i kriminalsaker og ved søk etter savnede. Det påløper selvsagt også ordinære driftskostnader som husleie, strøm og renhold.

Regjering og storting bør på denne bakgrunn motivere løyvehavere til å være tilknyttet en sentral for å kunne ivareta sin samfunnskritiske funksjon på en effektiv og formålstjenlige måte. I tillegg reduserer sentraltilknytningen mulighetene for å unndra skatter og avgifter. På denne bakgrunn bør tilknytningsavgiften kompenseres fullt og helt.

NHO Transport håper at regjeringen vil ta med foreningens innspill ved endelig utforming av regelverk og forskrift for ny tilskuddsordning. Skulle det være ønskelig med mer informasjon eller dokumentasjon, er det bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen

**NHO Transport**

  
Jon H. Stordrange

Administrerende direktør