

Til: Næringsminister Jan Christian Vestre

Kopi: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Fra: NHO Transport

Sak: Kompensasjonsordning – turbuss og drosje

Dato: 15.12.21

Det er positivt at regjeringen vil reetablere kompensasjonsordningen for næringslivet, som medfører at virksomheter kan få dekket andeler av uunngåelige faste kostnader når omsetningen reduseres over en viss minstesats som følge av myndighetspålagte restriksjoner. Tidligere ordning medførte imidlertid en forskjellbehandling av turbussvirksomheter basert på finansieringsform og organisasjonsstruktur. NHO Transport anmoder regjeringen om å justere fremtidig ordning for nevnte skjevheter.

Det vises til pressekonferanse 14.12.21 om kompenserende tiltak for næringslivet etter innføring av strenge smittebegrensende restriksjoner fra og med 15.12.21. Det fremkom at tidligere kompensasjonsordning skulle reetableres, men med noen justeringer av satser og betingelser. Det virker imidlertid noe underlig at ordningen kun skal vare til 31.12.21. Forhåpentligvis kan den opprettholdes så lenge aktuelle virksomheter er underlagt dagens strenge smittebegrensende restriksjoner.

1. Turbussvirksomhetens situasjon og utfordringer

Turbussnæringens betydning og situasjon kan kort oppsummeres som følger:

- Et mangfold av store og små aktører utfører oppdragsbasert kjøring for reiseliv, offentlige virksomheter, næringslivet, lag og foreninger. Aktørene har en svært viktig beredskapsfunksjon ved trafikale avvik, evakueringer og kriser.
- Næringen mottar ingen offentlig støtte, men tilbyr viktige arbeidsplasser spredt rundt i hele landet. Aktørene bidrar til samfunnet via viktige 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 kobotasjevirkosomhet fra utenlandske aktører. Disse kan opererer 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 de ordinære sjåførene.

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.

2. 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 bransje:

- 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 konkurranseulempen 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".

3. 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 60 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 60 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 markedsituasjonen 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.

For mer informasjon, kontakt NHO Transport:

Administrerende direktør Jon H. Storange jon.storange@transport.no Tel: 415 06 770
Næringspolitisk sjef Jofri Lunde jofri.lunde@transport.no Tel: 411 61 944
