

Til: Stortingets næringskomite
Stortingets finanskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Ny kompensasjonsordning for reiselivsbedrifter

Dato: 03.11.20

"Prinsippene som gjaldt for den tidligere kompensasjonsordningen for næringslivet legges også til grunn for kompensasjonsordningen for reiselivet. Dermed videreføres også noen svært uheldige sider ved den ordningen, herunder manglende nøytralitet og likebehandling av bedrifter knyttet til hvordan de er organisert og hvordan de finansierer sin virksomhet. Vi ber om at Stortinget på nytt vurderer å rette opp i disse skjevhetene slik at ellers like bedrifter omfattes likt av kompensasjonsordningen."

Dette sitatet er fra [NHOs notat til Stortingets næringskomite og finanskomite datert 23.10.20](#) vedrørende ny kompensasjonsordning for reiselivsbedrifter. NHO Transport, som organiserer persontransportbedrifter i hele Norge, vil på sin side utdype og konkretisere hvilke utfordringer medlemsbedriftene har møtt på grunn manglende likebehandling ved forvaltning av den generelle kompensasjonsordningen. NHO Transport håper i likhet med NHO at disse skjevhetene blir korrigert ved fastsettelse av endelige rammer for den nye i kompensasjonsordningen for reiselivet.

NHO Transport er svært glad for at tur- og flybusser blir inkludert i den nye kompensasjonsordningen for reiselivsbedrifter, noe som fremkom under Næringsminister Iselin Nybøs pressekonferanse 20.10.20. Disse aktørene utgjør viktige deler av verdikjeden på reiselivssiden ved å transportere gjester til ønsket destinasjon eller kunne tilby rundreiser med innlagte stopp ved ulike severdigheter, hoteller og restauranter. I tillegg tilbyr flybussene miljøvennlig og effektiv transport mellom flyplasser og de nærmeste bysentra.

All persontransport har vært hardt rammet av Covid-19-reguleringene, og mange av NHO Transports medlemsbedrifter sliter ekstra på grunn av skjevheter ved den tidligere kompensasjonsordningen. Foreningen vil først og fremst trekke frem følgende skjevheter:

1. Ulik behandling i forhold til foretakenes organisering

Dagens kompensasjonsordninger medfører en forskjellsbehandling ut fra organisering på to ulike måter, som også medfører en uheldig konkurransevridding mellom likeverdige aktører:

1.1. Hele foretak legges til grunn – ikke virksomhetsområder

Den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet, som gjaldt fra og mars og ut august, sikret ikke i tilstrekkelig grad en likebehandling av selskaper uavhengig av selskapsstruktur. Dette har medført usikkerhet og unødige diskusjoner med ordningens forvaltningsorgan, og aktører har 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 rutebusskjøring, tur- og ekspressbussvirksomhet integrert i samme aksjeselskap og med samme foretaksnummer. Rutebusdelen er dominerende og har kun hatt en omsetningssvikt på 10 prosent. Tur- og ekspressbusdelene 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 de tre virksomhetsområdene, og felles kostnader er fordelt i forhold til en fast nøkkel. Revisor kan bekrefte tallene og fordelingen. Tur- og ekspressbusdelene vil med dagens regler ikke være 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 tur- og ekspressbussvirksomhetene i separate aksjeselskap, som selvsagt har egne regnskap og foretaksnummer. Denne aktøren vil raskt få tilsagn om 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 tur- og ekspressbussvirksomhetene, 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.

1.2. Ekskluderende fremfor supplerende kompensasjonsordninger

I regjeringens krisepakke av 29.05.20 ble det avsatt 100 millioner til en egen ordning for ekspressbussruter, som normalt finansieres av billettinntekter. Denne ordningen hadde et annet formål enn den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet:

- Støtten til ekspressbussnæringen skulle bidra til at aktørene opprettholdt et visst tilbud i sommermånedene slik at det ble enkelt for nordmenn å reise på ferie uten å være avhengig av privatbil. Samtidig ble det tillagt vekt at ekspressbussene hadde en annen flatedekning enn

tog og fly, noe som var viktig for at folk kunne nå større deler av landet. Ordningen hadde dermed som hensikt å opprettholde et kollektivtilbud til passasjerene og bransjens aktivitet, og rammene for å søke om kompensasjon var tilpasset dette formålet.

- På den annen side hadde den generelle kompensasjonsordningen som formål å hjelpe levedyktige bedrifter gjennom Covid-19-pandemien gjennom et likviditetstilskudd for å dekke "uunngåelige, faste kostnader". Så lenge etterspørselen uteblir, motiverer denne ordningen til å overleve ved å minimalisere aktivitetene for å begrense kostnadene inntil kundene vender tilbake.

Det har imidlertid vist seg at det ifølge forskriftene for de to aktuelle ordningene ikke er mulig å kombinere disse hvis man har forskjellige virksomhetsområder innen samme foretak eller aksjeselskap. Dette medfører også en forskjellsbehandling, som igjen kan illustreres best via konkrete eksempler:

- Foretak C har både tur- og ekspressbussvirksomhet innen samme selskap. De har dermed i sommer måtte velge om de skulle søke om kompensasjon for ekspressbussruter eller fra den generelle kompensasjonsordningen.
- Foretak D har på sine side valgt å legge henholdsvis tur- og ekspressvirksomhetene i to separate aksjeselskap. Det kan da tildeles støtte fra ekspressbussordningen for å opprettholde et ønsket passasjertilbud på ekspressbussiden. Samtidig gis det midler fra den generelle ordningen for å dekke "uunngåelige faste kostnader" for turbussvirksomheten så bussene er parkert og ansatte er permittert.

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. Ulik behandling av kompensasjon ut fra valgte finansieringsmodeller har indirekte bidratt til å undergrave denne ambisjonen. Forskjellsbehandlingen og konsekvenser kan også denne gangen best illustreres med eksempler fra NHO Transports bransje:

- Selskap E har drevet nøkternt innen det oppdragsbaserte turbussmarkedet i mange år. Det har klart å genere 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 F 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 lånefinansiert 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 konkurranseulempe når markedet snur. I tillegg straffes bedrifter med nøktern forretningskultur, noe myndighetene ikke burde bidra til.

Vedlagte notat fra en NHO Transports medlemsbedrifter dokumenterer hvilke følger manglende likebehandling i forskriften for den generelle kompensasjonsordningen har medført for et større norsk busselskap. Da den generelle kompensasjonsordningen ble lansert tidlig på våraparten, ble det lovet at ordningen skulle medføre en likebehandling av næringslivsaktører uavhengig av organisasjonsmodell og -struktur. Punkter over og notatet fra en medlemsbedrift dokumenterer at myndighetene ikke har lyktes med å innfri denne ambisjonen.

Som nevnt innledningsvis, skal den nye kompensasjonsordningen for reiselivsbedrifter baseres på den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet. NHO Transport og foreningens medlemsbedrifter anmoder Stortinget om å sørge for at skisserte skjevheter og konkurransevridende effekter ikke blir videreført i den nye kompensasjonsordningen for reiselivsbedrifter.

For mer informasjon, kontakt NHO Transport:

Administrerende direktør Jon H. Stordrange. jon.stordrange@transport.no. Tel: 415 06 770

Næringspolitisk sjef Jofri Lunde. jofri.lunde@transport.no Tel: 411 61 944