

**Til:** Stortingets finanskomite

**Fra:** NHO Transport

**Sak:** Stortingsproposisjon 79 S - Endringer i statsbudsjettet

**Dato:** 02.02.21

---

*19.01.21 vedtok stortingsflertallet 24 forskjellige punkter, som regjeringen ble anmodet om å innarbeide i den siste "krisepakken". Ett av disse punktene gjaldt finansiering av driftsmidler og behov for å likebehandle ulike finansieringsformer ved beregning av støtte fra kompensasjonsordningen. Dette har ikke regjeringen etterkommet, noe som er beklagelig fordi løsninger finnes. I tillegg må kompensasjonsordningen justeres slik at bedrifter likebehandles uavhengig av organisasjonsstruktur.*

---

Det vises til Stortingsproposisjon 79 S om endringer i statsbudsjett samt Stortingets anmodningsvedtak 550 av 19.01.21. I tillegg refereres det til NHO Transports notat til Stortingets finanskomite av 02.06.20, som omhandlet noen av de samme problemstillingene.

All persontransport er hardt rammet av omfattende og langvarige Covid-19-restriksjoner, og mange av NHO Transports medlemsbedrifter sliter ekstra på grunn av skjevheter ved kompensasjonsordningen. Denne forskjellsbehandlingen har medført at noen bedrifter har gått glipp av viktig støtte, mens de nærmeste konkurrentene har fått en forholdsvis omfattende kompensasjon. Foreningen vil først og fremst trekke frem følgende skjevheter:

#### **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 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 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. Eneste forskjell blir at selskap B må betale restverdien ved avsluttet leasingperiode, mens selskap A har forskuttert dette beløpet ved opprinnelig kjøp av bussen.

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.

## **2. Ulik behandling i forhold til foretakenes organisering**

Dagens kompensasjonsordninger medfører også en forskjellsbehandling ut fra organisering på to ulike måter:

### 2.1. Hele foretak legges til grunn – ikke virksomhetsområder

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 organisert i et aksjeselskap innenfor en konsernmodell fått støtte. 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. Turdelen 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 D har også både rute- og turbussvirksomhet, men har skilt ut turbussvirksomhetene i et separat aksjeselskap. Dette har dermed 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 forskjellsbehandling, og virksomhet D vil ha en sterkere finansiell posisjon enn virksomhet C når markeds situasjonen normaliseres. I verste fall må virksomhet C avvike 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.

## 2.2. 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. Dette beløpet har blitt supplert med ytterligere 100 millioner i statsbudsjettet for 2021. Denne ordningen har et annet formål enn den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet:

- Ekspressbussene er eneste fylkesgrensekryssende kollektivtilbud i store deler av landet, og i andre områder er bussene komplementære til tog ved å tilby en alternativ flatedekning. Ekspressbussene er spesielt viktige for distriktene, reiseliv og personer som eldre, skoleungdom, studenter, militære og andre uten bil eller førkort. Støtten har dermed som hensikt å opprettholde aktivitet og et kollektivtilbud til skisserte målgrupper, og rammene for å søke om kompensasjon var tilpasset dette formålet.
- På den annen side har 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 E har både tur- og ekspressbussvirksomhet innen samme selskap. De har dermed måtte velge om de skal søke om kompensasjon for tap på ekspressbussvirksomheten eller støtte til å dekke "uunngåelige faste kostnader" for turbussdelen av virksomheten.
- Foretak F 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 lenge bussene er parkert og ansatte er permittert.

Foretak F har dermed fått høyere kompensasjon enn selskap E, noe som igjen gir konkurransevridende effekt. De aktuelle forskriftene bør dermed endres slik at ulike virksomhetsområder innen samme foretak kan søke på ulike ordninger basert på separate revisorbekreftede regnskap og tap.

---

*NHO Transport er klar over at den opprinnelige kompensasjonsordningen ble utviklet under sterkt tidspress i mars. Man hadde da ikke anledning til verken å overskue eller korrigere eventuelle skjevheter, og ordningen var ment å legges til grunn for en svært begrenset periode. Når det etter hvert har vist seg at varigheten vil strekke seg til bortimot halvannet år, håper NHO Transport at Stortingets finanskomite vil korrigere de mest åpenbare skjevheter ved ny prolongering fra 01.03.21 til 30.06.21.*

---

*For mer informasjon, kontakt NHO Transport:*

*Administrerende direktør Jon H. Stordrange. [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no). Tel: 415 06 770*

*Næringspolitisk sjef Jofri Lunde. [jofri.lunde@transport.no](mailto:jofri.lunde@transport.no) Tel: 411 61 944*