

Til: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Skjevheter ved kompensasjonsordningene

Dato: 04.11.20

På høringsmøtet 21.10.20 om forslag til statsbudsjett for 2021 fikk NHO Transport spørsmål om skjevheter og ulike konkurransevilkår knyttet til den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet og tilskuddsordningen ekspressbuss sommeren 2020. Skjevhetene er knyttet til ulik behandling av foretak avhengig av organisasjonsmodell og finansieringsform. Det er svært viktig at denne forskjellsbehandlingen ikke videreføres i den nye kompensasjonsordningen for reiselivsbedrifter og ved en eventuell videreføring av støtten til ekspressbussaktørene. NHO Transport vil gjerne benytte anledningen til å utdype hvordan forskjellsbehandlingen oppstår og hvordan denne kan elimineres.

All persontransport har vært hardt rammet av Covid-19-reguleringene, og mange av NHO Transports medlemsbedrifter sliter ekstra på grunn av skjevheter ved de tidligere kompensasjonsordningene. 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 i forhold til foretakenes organisering

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

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. Rutebussdelen er dominerende og har kun hatt en omsetningssvikt på 10 prosent. Tur- og ekspressbussdelene 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 ekspressbussdelene 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 forskjellsbehandling, 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 tap på ekspressbussvirksomheten eller om støtte til å dekke "unngåelige faste kostnader" for turbussdelen av virksomheten.
- 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 "unngåelige faste kostnader" for turbussvirksomheten så lenge 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 konkurranseulempen når markedet snur. I tillegg straffes bedrifter med nøktern forretningskultur, noe myndighetene ikke burde bidra til.

Vedlagte notat fra en av 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 vårparten, ble det lovet at ordningen skulle medføre en likebehandling av næringslivsaktører uavhengig av organisasjonsmodell og -struktur. Punktene over og vedlagte notat dokumenterer at myndighetene ikke har lyktes med å innfri denne ambisjonen.

Næringsminister Iselin Nybø presenterte hovedtrekkene i den nye kompensasjonsordningen for reiselivsbedrifter på en pressekonferanse 20.10.20. NHO Transport er glad for at turbussnæringen blir integrert i denne ordningen. Som kjent, utgjør disse aktørene 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.

Under nevnte pressekonferanse kom det frem at kompensasjonsordningen for reiselivet skulle baseres på den ordinære kompensasjonsordningen for næringslivet, som var virksom fra mars til og med utgangen av august. Det er dermed viktig at skjevhetene i den generelle ordningen ikke videreføres i "reiselivspakken". Det samme gjelder for skjevhetene nevnt under punkt 1.2 ved en eventuell videreføring av egen ordning for ekspressbussene.

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