



STORTINGET

Innst. 475 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Dokument 8:170 S (2020–2021)

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi og Sivert Bjørnstad om rettferdig kompensasjonsordning for den norske turbussbransjen

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en justert kompensasjonsordning for norsk turbussbransje hvor bedrifter som eier egne kjøretøy, likebehandles med bedrifter som leaser/leier kjøretøy.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsunn Lyngedal, Cecilie Myrseth, Nils Kristen Sandtrøen og Terje Aasland, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Guro Angell Gimse, Kårstein Eidem Løvaas og Tom-Christer Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen og lederen Geir Pollestad, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra Venstre, André N. Skjelstad, og fra Kris-

telig Folkeparti, Steinar Reiten, viser til representantforslaget.

Komiteen viser til at den norske turbussbransjen er mangfoldig og lokalisert over hele landet. Bransjen har blitt truffet hardt av koronapandemien. Kompensasjonsordningene treffer bedriftene i bransjen ulikt ut fra hvordan de er organisert.

19. januar 2021 gjorde et flertall på stortinget følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen foreslå tilpasninger i støtteordningene som bidrar til at bedrifter med egne ansatte/som eier egne driftsmidler likebehandles med bedrifter som leier personell/leaser utstyr.»

Representantforslaget omtaler hvordan denne generelle problemstillingen virker for turbussbransjen og foreslår at regjeringen kommer tilbake med en justert kompensasjonsordning for turbussbransjen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at mange aktører ikke eller i for liten grad treffes av støtteordningene som er etablert under pandemien. Likevel har regjeringen i liten grad foreslått forbedringer i ordningene, til tross for at Stortinget ved flere anledninger har bedt om dette.

Disse medlemmer merker seg at det ville ha store kostnader å inkludere avskrivninger i kompensasjonsordningen for næringslivet. Regjeringen har imidlertid ikke gjort noe forsøk på å foreslå andre tilpasninger eller ordninger som kunne gitt aktørene som nå er hardt rammet, den støtten som trengs for å få bedriften og arbeidsplassene gjennom pandemien.

Disse medlemmer viser til at turbussbransjen er hardt rammet som følge av smitteverntiltakene som er innført for å få ned smittetrykket. I Dokument 8:262 S

Beriktiget

(2020–2021) Representantforslag om rettferdighet i de økonomiske krisetiltakene for næringslivet, er det foreslått et særskilt tilskudd for bedrifter som er direkte eller indirekte berørt av smitteverntiltak fastsatt av lokale eller nasjonale myndigheter. Tilskuddet skal beregnes basert på 20 pst. av omsetningen i tilsvarende måned i 2019.

Disse medlemmer viser til at en slik ordning ville styrket likviditeten for mange av næringene som er hardest rammet av pandemien, og kan bidra til at flere turbussoperatører får hjelpen de trenger til aktiviteten kommer i gang igjen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at norsk turbussbransje består av rundt 500 små og store foretak, har en årsumsetning på rundt 2,8 mrd. kroner, og sysselsetter om lag 2 700 mennesker. Foretakene er i all hovedsak privateid, ofte familieeid, og har gjerne tilholdssted i Distrikts-Norge. Norske turbusser er viktige for all turisme i Norge, eksempelvis for transport fra hotell til hotell, fra by til by, og fra by til land, samt utflukter for cruiseskipene, Hurtigruten og nye Havila Kystruten, leirskolekjøring og skoleutflukter.

Disse medlemmer viser til at turbussbransjen er en av bransjene som klart og tydelig har påpekt og synliggjort hullene i kompensasjonsordningen knyttet til forskjellene mellom å selv eie sine egne eiendeler, kontra å lease eller leie disse.

Disse medlemmer mener på prinsipielt grunnlag det er feil å forskjellsbehandle tilsynelatende like selskaper, der kun finansieringsformen av eiendelene er forskjellen. Disse medlemmer har i forbindelse med skriftlige høringsinnspill til denne saken også blitt gjort kjent med at den samme forskjellbehandlingen gjelder leiebilbransjen.

Disse medlemmer viser til at i forbindelse med statsministerens redegjørelse til Stortinget om håndteringen av koronapandemien 19. januar 2021 anmodet flertallet regjeringen om å løse situasjonen, jf. vedtak 550:

«Stortinget ber regjeringen foreslå tilpasninger i støtteordningene som bidrar til at bedrifter med egne ansatte/som eier egne driftsmidler likebehandles med bedrifter som leier personell/leaser utstyr».

Regjeringen fulgte ikke dette opp i senere krisepakke i Prop. 79 S (2020–2021) og har heller ikke gjort noe siden, noe som fremgår tydelig av situasjonsbeskrivelsene som fortsetter å komme fra den norske turbussbransjen.

Disse medlemmer merker seg at statsråden i sitt svarbrev til komiteen forsvarer hvorfor regjeringen ikke har likebehandlet eie og leie. Statsråden skriver at

«Hvis en hadde gitt støtte for alle kostnadene som påløper ved å eie driftsmidler, hadde det gitt likebehandling mellom de som eier og de som leier, men det ville innebåret å øke støtten til solide foretak med lavere fare for konkurs. Det ville dessuten ført til store endringer i regelverket og i praksis en betydelig omlegging av ordningen.»

Disse medlemmer konstaterer at statsråden og regjeringen er mer bekymret for at noen aktører kan få noen kroner mer enn de har krav på, enn å redde en hel bransje som ligger med brukket rygg.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en justert kompensasjonsordning for norsk turbussbransje, hvor bedrifter som eier egne kjøretøy, likebehandles med bedrifter som leaser/leier kjøretøy.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en justert kompensasjonsordning for leiebilbransjen, hvor bedrifter som eier egne kjøretøy, likebehandles med bedrifter som leaser/leier kjøretøy.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge frem en justert kompensasjonsordning for norsk turbussbransje, hvor bedrifter som eier egne kjøretøy, likebehandles med bedrifter som leaser/leier kjøretøy.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem en justert kompensasjonsordning for leiebilbransjen, hvor bedrifter som eier egne kjøretøy, likebehandles med bedrifter som leaser/leier kjøretøy.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Vestre og Kristelig Folkeparti.

Ko m i t e e n har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:170 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi og Sivert Bjørnstad om rettferdig kompensasjonsordning for den norske turbussbransjen – vedtas ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 18. mai 2021

Geir Pollestad

leder og ordfører

Stortingets næringskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
JE/fg

Vår ref
21/2632-2

Dato
12. april 2021

Dokument 8:170 S (2020–2021) – representantforslag om rettferdig kompensasjonsordning for den norske turbussbransjen

Jeg viser til brev av 6. april 2021 vedlagt representantforslag dokument 8:170 S (2020–2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi og Sivert Bjørnstad om rettferdig kompensasjonsordning for den norske turbussbransjen.

Spørsmålet om å likebehandle de som eier driftsmidler, med de som leier dem, har vært grundig vurdert en rekke ganger tidligere. Representantene viser selv til Prop. 79 S (2020–2021), der departementet begrunner hvorfor det er ulik behandling av de som eier sammenlignet med de som leier driftsmidler. Jeg har i tillegg i svar på spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 1683 fra stortingsrepresentant Lise Christoffersen utdypet behandlingen av lånefinansiering sammenlignet med finansiering ved leieavtale.

Hensikten med kompensasjonsordningen er å kompensere for betalbare faste uunngåelige kostnader, og på den måten redusere risikoen for konkurs. Rentekostnader og leie av maskiner, inventar, transportmidler og lignende inngår derfor i grunnlaget for kompensasjon. Hvis en hadde gitt støtte for alle kostnadene som påløper ved å eie driftsmidler, hadde det gitt likebehandling mellom de som eier og de som leier, men det ville innebåret å øke støtten til solide foretak med lavere fare for konkurs. Det ville dessuten ført til store endringer i regelverket og i praksis en betydelig omlegging av ordningen.

Bedrifter som eier egne driftsmidler og som har finansiert driftsmidlet med lån, betaler ofte avdrag og renter på lånet. Avdrag på lån er en likviditetsbelastning, men ikke en kostnad, og reduserer ikke egenkapitalen. Kun rentekostnaden kan tas med i kostnadsgrunnlaget og gir grunnlag for støtte i tilskuddsordningen.

Det er en viss grad av forskjellsbehandling i kompensasjonsordningen av bedrifter som lånefinansierer egne driftsmidler og de som leier eller leaser dem. Dette skyldes at enkelte avtaler, især såkalt finansiell leasing, inneholder et element som kan sies å tilsvare avdrag på lån i tilfeller der foretaket finansierer driftsmidlet ved lån. I tilskuddsordningen behandles all form for leie og leasing likt, og det periodiserte leie- eller leasingbeløpet inngår i kostnadsgrunnlaget ved beregning av støtte. Det gjør derimot ikke avdrag på lån.

Representantene foreslår å rette opp denne forskjellsbehandlingen med å likebehandle bedrifter i turbussbransjen som eier egne kjøretøy med bedrifter som leier eller leaser kjøretøy. Forsøk på å rette opp forskjellsbehandlingen ved å øke støtten for de som har lånefinansiert, har flere uheldige sider. Disse er belyst i omtalen av ikke-betalbare kostnader som avskrivninger i Prop. 79 S (2020–2021).

Andre mulige løsninger er drøftet i svar på spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 1683. Det viser seg vanskelig å få til en god likebehandling mellom ulike finansieringsformer uten å skape nye skjevheter og komplisere ordningen betydelig.

Endringene i kompensasjonsordningen som foreslås, bør etter mitt syn ikke gjennomføres. Alle de ovennevnte utfordringene vil også gjøre seg gjeldende i eventuell endring av ordningen som kun berører turbussbransjen, slik representantene foreslår. En særregel for denne bransjen vil ikke bare komplisere ordningen og skape nye skjevheter internt i turbussbransjen, men også fremstå som svært urettferdig overfor andre bransjer og næringer som befinner seg i lignende situasjoner.

Kompensasjonsordningen er ment å treffe bredt, med like vilkår for alle næringer, bransjer og bedrifter, der tilskuddet utmåles etter objektive kriterier. Dersom ordningen skulle innrettes på en måte som i større grad tar hensyn til enkelte bransjer, ville det gi økt behov for kontrollmekanismer og manuell behandling.

Med hilsen



Iselin Nybø

