

**Til:** Stortingets næringskomite

**Fra:** NHO Transport

**Tema:** Dok 8: 170 S - Rettferdig kompensasjonsordning for den norske turbussbransjen

**Dato:** 21.04.21

---

Viser til Dok 8-forslag om rettferdig kompensasjonsordning for norske turbussaktører. NHO Transport har tatt opp den aktuelle problemstillingen ved flere anledninger etter at kompensasjonsordningen ble lansert 03.04.20, og det var svært gledelig at et flertall på Stortinget hadde med likebehandling mellom leasingsfinansiering og egen- eller bankfinansiering av turbusser som ett av 24 punkter i sitt anmodningsvedtak av 19.01.21.

Dessverre fulgte ikke regjeringen opp dette punktet i sitt forslag til krisepakke av 29.01.21. Stortingsflertallet klarte heller ikke å bli enige om en felles løsning under nasjonalforsamlingens behandling av siste krisepakke, og forskjellsbehandlingen mellom finansieringsformene er dermed opprettholdt. Anmodningsvedtaket av 19.01.21 bekrefter imidlertid at et flertall på Stortinget ønsker nødvendig likebehandling, og behandlingen av Dok 8: 170 S gir Stortingsflertallet et godt grunnlag for å rette på de aktuelle skjevhetene. Disse gir svært uheldige utslag for turbussnæringen, og NHO Transport vil i denne forbindelse anføre følgende:

### **1. Turbussnæringens betydning**

Norsk turbussnæring består av rundt 500 små og store foretak og har en årsomsetning på rundt 2,8 milliarder. Disse selskapene har 2.700 sysselsatte, men antall årsverk er nok lavere siden bransjen er preget av store sesongmessige svingninger. Turbussnæringen er geografisk differensiert med mange arbeidsplasser i distriktene.

Næringen har aldri fått offentlig støtte, men er en viktig samfunnsmessig bidragsyter via sysselsetting og betaling av skatter og avgifter. Oppdragene kommer fra turoperatører, som bruker bussene til å transportere turister på rundreiser, sight-seeing eller mellom ulike destinasjoner. I tillegg kommer kjøring for stat og kommune, norske bedrifter, idrettslag og ulike organisasjoner. Turbusselskapene har også en svært viktig beredskapsmessig betydning. Jernbaneselskapene er helt avhengige av turbusser for å frakte passasjerer til sine reisemål når togene står på grunn av akutte hendelser eller planlagte utbedringsarbeider. Det samme gjelder når flyplassene må stenge på grunn av værforholdene eller ved behov for større evakueringer på grunn av naturkatastrofer eller andre hendelser.

Turbussnæringen er forholdsvis kapitalintensiv, og en ny turbuss koster omkring tre millioner kroner. Aktørene er også i ferd med å ta i bruk elbusser for bruk i og omkring større bysentra med lademuligheter, og en ny elektrisk turbuss koster bortimot fem millioner kroner. Det finnes rundt 1600 turbusser i Norge, og ifølge NHO Transports kartlegging er omkring 700 av disse finansiert med banklån eller via bruk av selskapenes egne midler.

Noen aktører har en blanding av leasing- og egenfinansierte kjøretøy, men det er en tendens til at de eldre, veletablerte selskapene har basert seg på egenfinansiering. Disse har vært drevet på en nøktern måte og vært preget av begrenset utbytte til eierne gjennom årene. Imidlertid er egenkapitalen er nå i ferd med å forvitte på grunn av kapitalkostnader knyttet til en uvirksom bussflåte. Det er også vanskelig å styrke økonomien ved å avhende deler av bussparken i dagens marked. Denne situasjonen fører ikke bare til økonomiske problemer, men gir en kraftig konkurransevridende effekt mellom aktører med egen- kontra leasingfinansiering.

## **2. Bransjens fremtid**

Antall turbusser i Norge er redusert med 25 prosent de siste årene på grunn av kabotasjereguleringene innen EU og EØS-området. Disse tilsier at turbusser kan ta nasjonale oppdrag i et annet EU- eller EØS-område på midlertidig basis, og en del selskaper fra de østlige EU-land opererer på dette grunnlaget i Norge i hele sommersesongen. Sommeren 2019 viste en uformell registrering i NHO Transports regi at det var flere utenlandske enn norske turbusser på norske veier.

De utenlandske turbusselskapene har de siste årene utkonkurrert de norske aktørene via lavere kostnader og priser. Minstelønn for turbussjåfører er allmenngjort, men norske aktører betaler stort sett 25-30 prosent høyere lønn enn allmenngjort nivå. På den annen side viser Arbeids- tilsynets kontroller i perioden 2016-2018 at 60 prosent av utenlandske turbussjåfører ikke får allmenngjort lønn ved oppdrag i Norge. I samme tidsrom var heller ikke noen utenlandske selskaper merverdiavgiftsregistrert i Norge, noe man skal være hvis årlig omsetning overstiger 50.000 kroner.

Danmark har imidlertid innført noenlunde de samme begrensningene på turbusskabotasje som for godskjøretøy. Utenlandske turbusser må dermed forlate Danmark etter en uke. Samferdselsdepartementet jobber med innføring av tilsvarende regler for Norge, og en slik endring vil skape store vekstmuligheter for norsk turbussnæring når reiselivsvirksomheten gjenopptas. Dette vil kunne generere mange nye arbeidsplasser, økte skatte- og avgiftsinntekter og gi ringvirkninger til relaterte bransjer som vekstsektoren.

## **3. Mulig kompensasjonsordning ved egenfinansiering**

Skal næringen kunne nyttiggjøre seg fremtidige muligheter skissert overfor, må de imidlertid overleve dagens covid-19-restriksjoner og total mangel på oppdrag og inntjening. Dette gjelder spesielt for selskaper med egenfinansierte driftsmidler, som ikke har blitt kompensert på tilsvarende måte som aktører med leasingsvtaler. Dette har vært gjort som følger i andre land:

- Danmark har via sin generelle kompensasjonsordning løpende dekket avskrivninger på lik linje med andre faste uunngåelige kostnader. Dette blir vanskelig i Norge siden det nå har gått ett år siden covid-19-pandemien startet, og regnskapene for 2020 må ansees som avsluttet. Det vil dessuten kreve utrolig mye arbeid både for myndighetene og selskapene å etterberegne kompensasjon måned for måned tilbake til mars 2020.
- Tyskland har i stedet kompensert turbusselskapene med et fast beløp per dag per buss uavhengig av finansieringsform. Dette kan selvsagt også gjøres i Norge, men dette vil også kreve mye arbeid for både myndigheter og selskap. Blant annet må man da avregne dagsatsene mot utbetalt kompensasjon til selskaper med leasingfinansiering for å sikre en total likebehandling.

NHO Transport vil på denne bakgrunn tillate seg å foreslå at norske turbusselskaper med bank- eller egenfinansiering kompenseres med en engangsutbetaling basert på et fast beløp. Kompensasjonen må ta utgangspunkt i omsetningen til turbussvirksomheten innen et aksjeselskap og dermed være uavhengig av øvrig virksomhet innen samme foretak. Nødvendig tallgrunnlag må bekreftes av ekstern revisor. For å være kompensasjonsberettiget, må turbussdelen av virksomheten ha en omsetningsreduksjon på minst 20 prosent for perioden mars 2020 til mars 2021 sammenlignet med mars 2019 – mars 2020.

Kompensasjonen kan eksempelvis baseres på følgende forutsetninger:

- Pris på ny buss er kr 3.000'. Den har halv levetid igjen og dermed en teknisk verdi på kroner 1.500'.
- Ordinær avskrivningssats for saldogruppe c er 24 prosent. Årlig saldoavskrivning på 24 prosent: kroner 360'
- Beregnes fra 12.03.20 til 12.09.21 eller halvannet år siden dagens restriksjoner vil vedvare utover sommeren og gi oppdragsstopp frem til høsten - 36 prosent avskrivning for 18 måneder: 540'.
- Ingen egenandel, men kompensasjonsbeløp tilsvarer prosentvis reduksjon i omsetningen. Ved 50 prosent omsetningsreduksjon blir kompensasjonen kroner 270' per buss.

Som nevnt under punkt 1, viser en kartlegging at omkring 700 turbusser er finansiert ved hjelp av banklån eller selskapenes egne midler. Hvis man antar at gjennomsnittlig omsetningsreduksjon utgjør 50 prosent, vil kompensasjonsordningen utløse et støttebehov på kroner 189 millioner kroner.

Skulle det være behov for mer informasjon eller forslag til alternative kompensasjonsordninger, er det bare å ta kontakt. NHO Transport og medlemsbedriftene håper at Stortingsflertallet støtter Dok 8: 170 S og dermed sørger for en likebehandling av finansieringsformer for norske turbussaktører.

-----  
 For mer informasjon:

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

