



**Til:** Stortingsrepresentanter

**Fra:** Tide Buss AS

**Dato:** 29. oktober 2020

**Notatet gjelder:** Kompensasjonsordningen gir vilkårlige utslag og konkurransevridning i markedet

---

**Kompensasjonsordningene tilknyttet covid-19 gir en sterk konkurransevridning og urimelig forskjellsbehandling mellom berørte bedrifter i samme næring. Slik dagens regelverk praktiseres, blir juridisk struktur på foretaket avgjørende for hvem som mottar økonomisk kompensasjon for tap tilknyttet covid-19.**

Da kompensasjonsordningen for private bedrifter ble lansert i april 2020, lovet finansminister Jan Tore Sanner at alle foretak skulle likebehandles uavhengig av organisasjonsform og -struktur. På tross av myndighetenes klare intensjon om å likebehandle ulike organisasjonsformer har håndteringen av ordningen vist det motsatte. Organisasjonsform har fått avgjørende betydning for tildeling av kompensasjon til næringsvirksomhet som er direkte rammet av covid-19.

Tide Buss er landets nest største busselskap, med totalt 4.000 ansatte i Norge. Selskapet kjører rutebuss på oppdrag for fylkeskommunene, men har også en betydelig kommersiell virksomhet som omfatter turbusser-, fly- og ekspressbussruter i hele landet med 450 ansatte. Måten virksomheten til Tide Buss er organisert på, forhindrer at Tide mottar kompensasjon for dokumentert omsetningssvikt på grunn av covid-19.

Det haster med å sikre at myndighetene og Stortinget retter søkelyset mot foretak som faller utenfor regelverket som følge av at de har valgt «feil» juridisk struktur. Vilårene for å kvalifisere til kompensasjon må justeres, alternativt må det etableres tiltak som avdemper de sterkt konkurransevridende effektene ved dagens ordning.

**Derfor er dagens utforming av kompensasjonsordningen sterkt konkurransevridende**

Under følger et reelt eksempel på hvordan ordningen forskjellsbehandler to ellers sammenlignbare kommersielle virksomheter – men med ulik juridisk struktur:

<b>Selskap A (Avdelingsstruktur)</b>	<b>Selskap B (Konsernstruktur)</b>
<b>Er et aksjeselskap med ulike avdelinger og segmenter i samme juridiske enhet</b>	<b>Er et morselskap (AS) der ulike avdelinger og segmenter drives gjennom flere heleide datterselskap (AS)</b>
<b>Den kommersielle delen av selskapet er organisert som en eller flere internavdelinger under Selskap A</b>	<b>Den kommersielle delen av selskapet er organisert som et separat aksjeselskap i konsernet Selskap B.</b>
<b>Omsetningsendring:</b> Selskap A samlet: + 4 % Kommersiell virksomhet: - 65 %	<b>Omsetningsendring:</b> Selskap B / konsern samlet: - 5 % Kommersiell virksomhet: - 52 %
<b>Støtte fra kompensasjonsordningen: 0 kr</b>	<b>Støtte fra kompensasjonsordningen: 10,9 mill kr</b>

**Vilkårlige og urimelige utslag i bussnæringen**

Koronapandemien har rammet de kommersielle busstransportproduktene svært hardt grunnet reiserestriksjoner, kapasitetsbegrensninger, smittefrykt og betydelig nedgang innen turisme.

Fordi Tide Buss er organisert som *ett* aksjeselskap med internt adskilte forretningsområder og avdelinger, fremfor et konsern bestående av flere aksjeselskaper per forretningsområde eller



produktkategori, er Tide Buss diskvalifisert fra å motta støtte fra kompensasjonsordningen. Dette er i strid med de føringer som finansministeren gav og den veiledning Tide har fått hos Skatteetaten, NHO og revisor m.fl. Vi er dermed vitner til en betydelig konkurransevridding i bransjen, noe som nødvendigvis også må være tilfellet i andre bransjer.

Offisielle tall viser at blant de 6 største aktørene i det kommersielle bussmarkedet i Norge, har 2 selskap organisert seg som Selskap A og ikke mottatt støtte, mens 4 selskap har organisert seg som Selskap B og mottatt totalt 27 millioner kroner i støtte per 23.10.2020. Det forventes også at beløpet vil øke siden fristen for å søke støtte er satt til 31.10. Støttebeløpet varierer fra 4,6 millioner kroner til 10,9 millioner kroner.

Eksempelet på utslag som følge av ulik selskapsstruktur **kan også overføres til andre næringer** og illustrerer at ordningen slik den håndheves i dag både forskjellsbehandler og er sterkt konkurransevridende, hvilket i seg selv gir uønskede konsekvenser.

### **Hvorfor oppstår dette?**

For å kunne motta kompensasjon må omsetningsfallet i selskapet være på mer enn 30 prosent. Ettersom rutebussavdelingen som kjører ruter på offentlige kontrakter i Tide er den største avdelingen målt etter omsetning, og avdelingen ikke har fått et betydelig nedtrekk i disse inntektene, er ikke Tides omsetningsfall totalt sett tilstrekkelig for å kvalifisere for kompensasjon. Den kommersielle virksomheten i Tide Buss, herunder fly-, turbuss- og ekspressbuss, har imidlertid opplevd et omsetningsfall på mellom 70 og 80 prosent sammenlignet med 2019, og en nedgang i resultatet fra den kommersielle virksomheten på 300 prosent sammenlignet med fjoråret.

Tide Buss ble på vårparten veiledet av både Skatteetaten, NHO, revisor m.fl. og det ble utarbeidet grundig dokumentasjon og sendt inn søknad om kompensasjon til den kommersielle virksomheten. Vi mottok midler for mars etter manuell behandling, deretter april og mai. Da juni-søknaden ble vurdert, ble den imidlertid avvist sammen med krav om tilbakebetaling fra allerede utbetalt støtte begrunnet i foretakets juridiske struktur.

Finansdepartementet har forsvart regelverket med at man var avhengig av et enkelt og lettfattelig regelverk tilrettelagt for automatisert behandling for å sikre rask utbetaling av støtte. Behovet for rask utbetaling er nå ivaretatt og dette kan ikke være til hinder for at de konkurransevridende effektene og forskjellsbehandlingen reduseres gjennom endringer av reglene eller tilleggsordninger.

### **Hva kan Stortinget bidra med for å rette opp skjevhetene og sikre likebehandling?**

- Forhindre at selskaper som er organisert som store foretak med interne avdelinger blir forskjellsbehandlet i søknadsbehandlingene.
- Legge opp til at søknader for enkeltstående, store forretningsområder kan behandles isolert når det vedlegges revisorgodkjente regnskaper og solid dokumentasjon. Alternativt må det etableres tiltak som avdemper de konkurransevridende effektene av dagens ordning.
- Når den kommende kompensasjonsordningen for reiselivet skal behandles, og den nye ekspressbusspakken for 2021 kommer, er det også viktig at den opprinnelige intensjonen bak ekspressbusspakken ivaretas – nemlig at den stimulerer til å holde rutetilbudet i de ulike ekspressbussløyvene i gang uansett juridisk struktur.

Vi håper du som folkevalgt politiker i et fylke der kommersielle bussprodukter er med på å skape gode, og nødvendige busstjenester kan hjelpe oss med å sikre at vi oppnår en bedre likebehandling av virksomheter fremover og ingen konkurransevridding, et fortsatt stort regionalt og nasjonalt busstilbud innen fly-, tur- og ekspressbuss og ikke minst at bussjåførere som jobber innenfor disse segmentene har et arbeid å komme tilbake til når koronapandemien er over.