

**Til:** Statsråd Knut Arild Hareide, Samferdselsdepartementet

**Kopi:** Stortinget Transport- og kommunikasjonskomite  
Statssekretær Ingelin Noresjø, Samferdselsdepartementet  
Statssekretær John-Ragnar Aarset, Samferdselsdepartementet

**Fra:** Administrerende direktør Jon H. Stordrange, NHO Transport  
Næringspolitisk sjef Jofri Lunde, NHO Transport

**Sak:** Stopp for ekspressbussene

**Dato:** 06.04.20

---

Det vises til et møte med Statssekretær Ingelin Noresjø 19.03.20, hvor blant annet ekspressbussnæringens utfordringer under dagens strenge restriksjoner ble gjennomgått. NHO Transport oversendte også 24.03.20 et forslag til kritisk minimumstilbud, som burde få støtte for å kunne opprettholdes i dagens situasjon.

## 1. Bakgrunn

Følgende forhold er av betydning ved vurdering av ekspressbussene situasjon:

- Som kjent, mottar ikke ekspressbussene noen form for offentlig støtte, og disse er dermed helt avhengige av billettinntekter for å finansiere driften. Ekspressbussene har mistet bortimot 40 prosent av passasjerene de siste årene, noe som hovedsakelig skyldes rimeligere privatbilbruk, billigere flybilletter og et bedre togtilbud. Næringen har dermed lagt ned ruter og redusert frekvensen på en del strekninger for å kunne opprettholde en forsvarlig drift økonomisk sett.
- Ekspressbussene er imidlertid fortsatt det eneste fylkesgrensekryssende kollektivmiddel og dekker områder uten togforbindelse som strekningen Stavanger-Bergen og videre opp langs Vestlandskysten. I tillegg dekkes strekningen fra Oslo gjennom Valdres og over til Sogn, og Haukeliekspressen dekker også et område uten togtilbud. Ekspressbussene er også et komplementært tilbud til tog på strekningen Oslo-Stavanger, hvor disse sørger for effektiv transport mellom de ulike byene. Skal man eksempelvis fra Skien til Arendal, er det lite hensiktsmessig å ta tog til Nordagutu, så tog til Nelaug og deretter et tredje tog til Arendal.
- Ekspressbussene har dermed en svært viktig samfunnsfunksjon ved at de binder sammen bygder, byer, regioner og landsdeler. De bidrar dermed til at bosettingen og næringslivet i distriktene kan opprettholdes, og for innbyggerne i de større byene er ekspressbussene et viktig alternativ ved ferie- og fritidsreiser. Dette tilbudet er av særlige betydning for

personer uten bil som skoleelever, studenter, personer i førstegangstjeneste og pensjonister. I tillegg kommer innbyggere som av økonomiske grunner ikke har anledning til å disponere egen bil.

- Regjeringen har siden dagens restriksjoner ble innført 12.03.20 fastholdt at persontransport er en kritisk samfunnsfunksjon, som må opprettholdes. I tillegg må den vedlikeholdes slik at infrastruktur og kompetanse er intakt når dagen unntakstilstand opphører. Ekspressbussene er en sentral del av kollektivtilbudet, men er nå i ferd med å forvitte på grunn svært få passasjerer og store tap av billettinntekter etter at dagens restriksjoner ble innført 12.03.20. Mange ruter er helt innstilt inntil videre, mens andre kjøres med en absolutt minstefrekvens. De fleste sjåførere er permittert, og i påsken kjøres det ikke noen ruter på helligdager bortsett fra andre påskedag. Påsken er vanligvis en periode med svært mange passasjerer og høye billettinntekter.

Ekspressbussnæringen har fortsatt som ambisjon å klare seg uten offentlig støtte i en ordinær markedssituasjon. Det er imidlertid behov for å støtte for å kunne overleve dagens situasjon og reetablere et formålstjenlig kollektivtilbud etter at nåværende restriksjoner er opphevet.

## **2. Støtte**

Som nevnt innledningsvis, oversendte NHO Transport 24.03.20 et forslag til kritisk rutenett og ba om at dette fikk støtte slik at tilbudet kunne opprettholdes så lenge dagens restriksjoner vedvarer. Forslaget følger vedlagt til informasjon og var basert på at departementet dekket et visst beløp per avgang, og beløpene var differensiert i henhold til rutenes utstrekking. Følgende kan anføres i denne forbindelse:

- Under en telefonsamtale med statssekretær Ingelin Noresjø 30.03.20 fikk NHO Transport beskjed om at departementet ikke ville gi støtte til opprettholdelse av det foreslåtte rutenettet. Dette ble begrunnet med at man ikke ville gå i gang med ulike støtteordninger for forskjellige deler av transportsektoren og at avtalene om støtte til opprettholdelse av et visst flytilbud var eneste unntaket. Imidlertid har departementet i ettertid inngått en omfattende avtale med togselskapene, og ekspressbussnæringen har dessverre vanskeligheter med å akseptere og forstå en forskjellsbehandling.
- Det ble også fremholdt at departementet i stedet for spesialordninger ønsket at transportsektoren skulle forholde seg til de brede støtteordningene for næringslivet generelt, og det antas at det i denne forbindelse ble siktet til den nye kompensasjonsordningen. Denne er en utmerket løsning for store deler av norsk næringsliv, og regjeringen skal ha honnør for innretningen og den raske behandlingen.
- Kompensasjonsordningen er imidlertid lite egnet for ekspressbussnæringen fordi den motiverer til passivitet fremfor aktivitet. For å kunne nyttiggjøre seg denne ordningen fullt ut, må alle variable kostnader minimaliseres ved at samtlige ansatte permittes og bussene parkeres. På denne måten stoppes en del av en samfunnskritisk funksjon, og ekspressbussnæringen kan ikke oppfylle sitt samfunnsoppdrag og dermed bidra til at potensielle passasjerer får tilfredsstillende behov for trygg, komfortabel, kostnadseffektiv og miljøvennlig transport. Samfunnsøkonomisk må det også være mer lønnsomt at en andel av bussene kjøres fremfor at alle sjåførere går på offentlig finansierte dagpenger og selskapene får maksimal støtte via den nye kompensasjonsordningen.

NHO Transport anmoder på denne bakgrunn om at departementet tar vedlagte forslag til foreløpig støtte til å opprettholde et kritisk rutenett opp til ny vurdering. Skulle dette være for omfattende, er det selvsagt mulig for foreningen å ta en ny gjennomgang med sikte på å redusere det totale kostnadsnivået. Hvis det ikke skulle være ønskelig med foreslått modell med et fast beløp per avgang, kan det i stedet satses på at departementet garanterer for et minimum av passasjerer per avgang og dermed dekker differansen mellom garantert nivå og reelt betalende passasjerer.

Ekspressbussnæringen håper på et raskt og positivt svar slik at selskapene kan retablere et kritisk rutetilbud rett etter påske og være fullt operative når samfunnsforholdene normaliseres. NHO Transport bidrar gjerne med mer informasjon og kan eventuelt stille på et møte på kort varsel.