

Til: Samferdselsminister Knut Arild Hareide

Kopi: Finansminister Jan Tore Sanner

Kommunalminister Nikolai Astrup

Næringsminister Iselin Nybø

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Stortingets finanskomite

Stortingets kommunal- og forvaltningskomite

Stortingets næringskomite

Fra: Kollektivtrafikkforeningen

NHO Sjøfart

NHO Transport

Arbeidsgiverforeningen Spekter

Fagforbundet

Fellesforbundet

Norsk Jernbaneforbund

Yrkestrafikkforbundet

Dato: 18.03.20

Sak: Cov-19 - Prekær situasjon for den fylkeskommunale kollektivtrafikken

Cov-19-viruset har medført at norske myndigheter har innført de strengeste restriksjoner i fredstid. Det er nå om å gjøre å minimalisere smittefaren slik at pandemien blir kortvarig og får begrenset omfang. For å få til dette, må alle parter bidra i en omfattende samfunnsdugnad.

Persontransport har blitt definert som en samfunnskritisk funksjon, som skal opprettholdes så lenge dagens begrensninger består. Dette ble blant annet fastslått i egen epost fra Samferdselsdepartementet datert 12.03.20 og blitt gjentatt i senere meldinger. I tillegg har myndighetene understreket at sentral infrastruktur også må være intakt når situasjonen normaliseres og dagliglivet gjenoppstår.

Alle ledd i den fylkeskommunale kollektivtrafikken har strukket seg langt frem til nå for å ivareta bransjens samfunnskritiske funksjon. Imidlertid vil sektoren ha store utfordringer med å ivareta sin funksjon på kort og lang sikt hvis ikke sentrale myndigheter raskt yter nødvendig økonomisk bistand ved å kompensere tapte billettinntekter gjennom ekstra krisemidler.

Bakgrunnen for situasjonen kan kort skisseres som følger:

Kort om den fylkeskommunale kollektivtransporten

Aktørene bak dette notatet ivaretar leddene i den fylkeskommunale infrastrukturen for kollektivtrafikk. Fylkeskommunene har det overordnet ansvaret, som i det daglige ivaretas av fylkeskommunale administrasjonsselskaper eller egne avdelinger i fylkeskommunene. Disse setter ulike kollektivruter ut på anbud i henhold til Kollektivtrafikkforordningen, og driften ivaretas av private selskaper. Sjøførene og annet personell er dermed ansatt i operatørselskapene, og sektoren sysselsetter over 20.000 årsverk. De aller fleste anbudskontrakter er basert på bruttoprinsippet, som tilsier at fylkeskommunene eller deres administrasjonsselskaper er ansvarlig for billettsalg og -inntekter.

Dagens situasjon

Som nevnt innledningsvis, har alle ledd i verdikjeden utvist stor fleksibilitet og lagt ned en ekstraordinær innsats for å ivareta næringens kritiske funksjon under dagens krevende omstendigheter. Det har også vært et svært godt samarbeid om innføring av omfattende tiltak for å hindre at sjåførene blir smittet av Cov-19 slik at kollektivtilbudet kan opprettholdes.

Aktørene har lengst mulig ikke bare opprettholdt rutene, men også kapasiteten til tross for at det har vært langt færre reisende enn vanlig. Dette har vært gjort fordi myndighetene har ønsket at passasjerene ikke skulle sitte eller stå for tett, noe som igjen bidrar til å redusere smitte. Dette har vært spesielt viktig for å hindre smitte av passasjerer med kritiske samfunnsfunksjoner.

Antall ordinære reisende har den siste tiden sunket dramatisk, og skolene er stengt. Sektoren ser seg dermed nødt til å redusere litt av produksjonen samtidig som den samfunnskritiske funksjonen blir ivaretatt full og helt gjennom et bredt tilbud og med tilstrekkelig kapasitet til å ivareta nødvendige smittevernhensyn. Det er svært ønskelig at disse små justeringene ikke må medføre permitteringer av sjåfører siden disse må kunne omdisponeres når sykdomstilfeller oppstår i andre og mer kritiske deler av virksomheten.

Tap av inntekter

I befolkningstette område bidrar inntekter fra salg av billetter og periodekort til å dekke en vesentlig del av kostnadene ved kollektivdrift. Eksempelvis dekker salg av billetter og periodekort bortimot 70 prosent av kostnadene til kollektivdrift i Ruters område, og disse inntektene uteblir nesten fullstendig i dagens situasjon med svært få reisende. På den annen side er det vanskelig å kutte kostnadene i vesentlig grad selv om produksjonen justeres noe. Dette medfører en prekær situasjon for den fylkeskommunale kollektivdriften:

- Fylkeskommunene har i stor grad basert driften av kollektivtrafikken på en jevn inntektsstrøm fra billettsalget, og fylkeskommunenes tilskudd fra staten er bundet opp i andre faste budsjettposter med få muligheter for omdisponeringer på kort sikt uten store konsekvenser for andre viktige samfunnsoppgaver. De fylkeskommunale avdelinger må forholde seg til faste årlige tildelinger og overholde disse, og administrasjonsselskaper har begrenset egenkapital og likviditetsreserver.
- De fleste operatørene har i flere år levd på marginer ned i to-tre prosent på grunn av hard konkurranse, og egenkapitalandelen er dermed svært lav. Driften er basert på faste betalinger fra oppdragsgiverne, og operatørenes egen likviditetsreserve kan ikke over

særlig lang tid dekke løpende kostnader til lønn og drift av materiell. I tillegg har operatørene høye faste kostnader knyttet til avskrivninger eller leasing av materiell.

Konsekvenser

Aktørene har på denne bakgrunn havnet i en alvorlig økonomisk klemme. Som påpekt innledningsvis, er det dermed påkrevet at regjeringen og stortinget snarlig vedtar ekstra støtte eller en ny krisepakke rettet mot fylkeskommunal kollektivtransport. Hvis ikke, vil samfunnet stå overfor vesentlig utfordringer både på kort og lang sikt:

- Sentrale ledd i dagens infrastruktur og verdikjede må avvikle sin virksomhet eller bli rammet av konkurs. Det vil da bli umulig å opprettholde dagens kollektivtilbud til Cov-19-virusen er bekjempet, og en samfunnskritisk funksjon blir helt eller delvis satt ut "av spill".
- Dersom sentrale ledd faller bort, vil det ta lang tid å bygge opp igjen nødvendig infrastruktur og kompetanse når situasjonen normaliserer seg. Dette vil gå ut over de reisende og tvinge mange tilbake til privatbilen, noe som vil skape trengsel og store utfordringer i forhold til gitte miljø- og klimamål.

Hvor stort inntektstapet vil bli totalt sett, avhenger av hvor lenge dagens begrensninger vil bli opprettholdt og eventuelt utvidet. Den fylkeskommunale kollektivsektoren trenger imidlertid raskt en garanti for at tapte billettinntekter blir kompensert slik at sektorens samfunns-kritiske funksjon kan ivaretas gjennom dagens "unntakstilstand". I tillegg er dette nødvendig for at det fylkeskommunale kollektivtilbudet skal kunne videreutvikle tilbudet når situasjonen blir normalisert. Tapte billettinntekter på landsbasis utgjør kr x per måned ved normal drift, og aktørene trenger en bekreftelse på at disse vil bli kompensert **innen mandag 23.03.20**.

Den fylkeskommunale verdikjeden innen kollektivtransporten vil fortsatt bidra til samfunnsdugnaden for å bekjempe Cov-19-virusen og innfrielse av de mer langsiktige transport-, miljø- og klimamålene. Da må ikke bransjen straffes økonomisk for sitt bidrag, men i størst mulig grad få redusert de økonomiske tapene slik at bransjen er i stand til å utføre sektorens viktige samfunnsoppdrag både på kort og lang sikt.

Mer informasjon

Aktørene bak denne henvendelse kan selvsagt bidra med mer informasjon hvis ønskelig. Det er også mulig å få til et skype-møte, og dette kan organiseres ved å kontakte Jon H. Stordrange i NHO Transport eller Olov Grøtting i Kollektivtrafikkforeningen. De treffes som følger:

Jon H. Stordrange jon.stordrange@transport.no 41 50 67 70

Olov Grøtting: olov.grotting@kollektivtrafikk.no 91 82 05 10

Følgende personer kan også gi mer utfyllende informasjon:

Odd Aksland:	odd.aksland@kolumbus.no	90 78 30 41
Siv Wiken:	siv.wiken@akt.no	99 15 18 22
Bernt Reitan Jensen:	bernt.reitan.jenssen@ruter.no	90 03 45 60
Roger Harkestad:	roger.harkestad@tide.no	41 61 91 97
Kjetil Førsvoll:	kjetil.forsvoll@boreal.no	91 88 55 99
Ole Engebret Haugen:	ole.engebret.haugen@vy.no	91 83 96 92
Frode Sund:	frode.sund@nhosjofart.no	48 99 83 42
Trond Jensrud:	trond@ytf.no	41 16 19 44
Gunnar Larsen:	gunnar.larsen@spekter.no	98 84 15 31

