

Handlingsplan og ekspressbussenes rammebetingelser

Merethe Olsen, adm. direktør Nor-Way Bussekspress

Kai Kristoffersen, driftsdirektør Nettbuss Travel

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef NHO Transport

Jon H. Stordrange, adm. direktør NHO Transport

20.08.18

Agenda

- Handlingsplan for kollektivtransport
- Ekspressbussenes rammevilkår
- Regionreformen

Andre temaer:

- Nye rapporter om anbud og økonomi
- Sjøførerrekuttering og aldersgrense
- Obligatorisk mva-registrering



Bra førsteinntrykk!

Ikke formell høring, vi vil likevel oversende våre kommentarer til departementet.

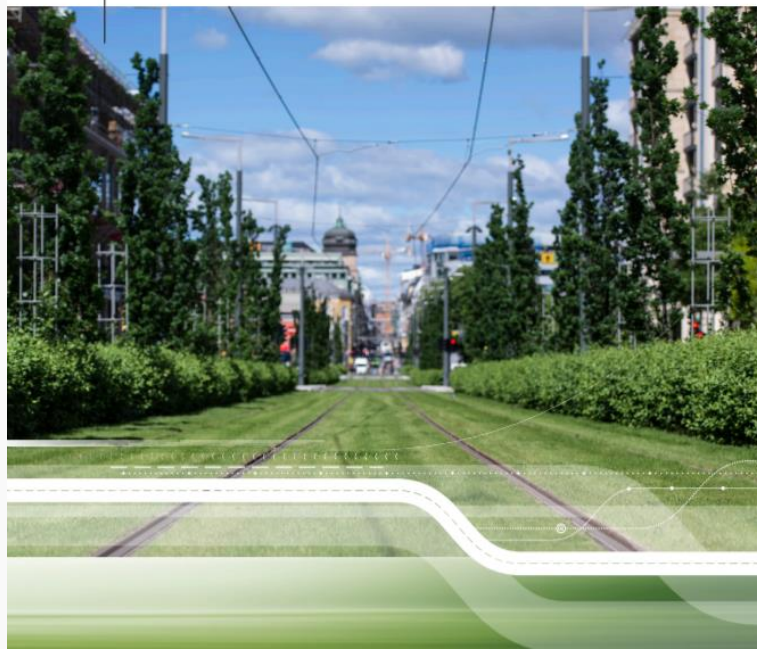


Samferdselsdepartementet

Handlingsplan

Handlingsplan for kollektivtransport

2018

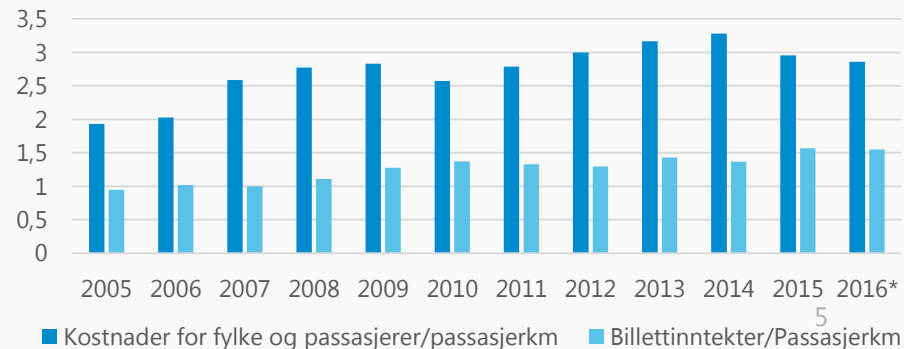


Ekspressbusmarkedet

- Ekspressbusser og flybusser er et fleksibelt og relevant kollektivtilbud i regioner og mellom byer.
- Viktig for reiselivet og distriktene.
8 av 10 reiser tilknyttet ferie og fritid.
- Enten eneste kollektivtilbud eller viktig supplement til toget.

Ekspressbussmarkedet

- Ekspressbusser uten offentlig tilskudd.
- Hver passasjerkilometer med tog 2,50 kr i driftssubsidier.
- Buss i fylkeskommunal regi 1,72 kr i driftssubsidier.

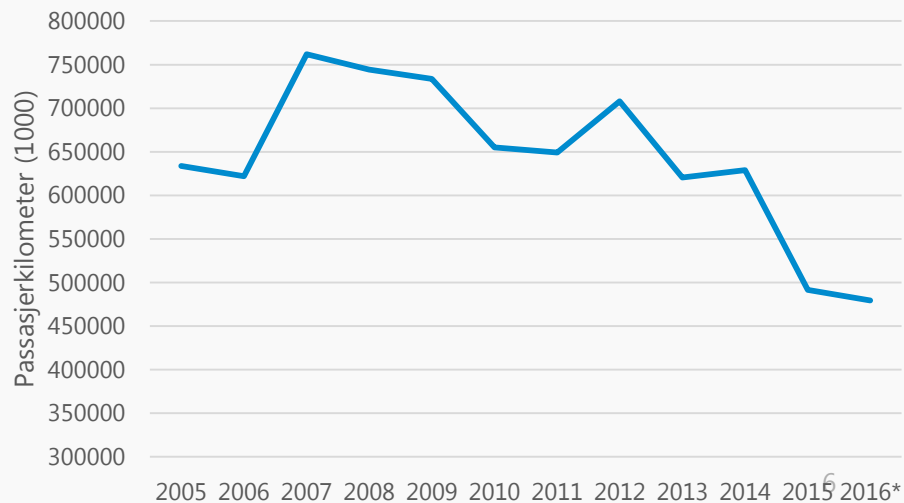


Kilde: Stakeholder AS 2017, rapport om ekspressbussenes utvikling.

Krevende konkurranse- og rammevilkår

- Taper i konkurransen med fly, tog, personbil og fylkeskommunalt tilbud.
- 40 prosent færre reisende siden 2008.

Utvikling transportarbeid ekspresbuss:



NTP 2018-2029.

Komitemerknad fra
stortingsbehandlingen

«**liberal ekspressbusspolitikk** (...).

Komiteen merker seg at det har vært en nedgang i antall passasjerer for ekspressbussrutene de siste årene, og

ber regjeringen vurdere grep for å styrke ekspressbussenes rammevilkår i forbindelse med ny handlingsplan for kollektivtrafikk.

Dette bør **blant annet innbefatte hvordan dagens løyveforvaltning og behovsprøving skal ivaretas** både frem til 2020 og etter at regionreformen er gjennomført.»

Handling 2.1: "Vurdere behovet for endringer i regelverket for kommersielle bussruter"

- Regionreformen aktualiserer saken.
- Fylkeskommunal løyvebehandling lite forutsigbar og tidkrevende.
- Eksempelet Hedmark.
- Svært restriktivt forslag til løyvepolitikk i Trøndelag i 2018.

Ekspressbussmarkedet - løsninger

1. Fjern fylkeskommunal behovsprøving – Mobilitetspakke 2.
2. Fri tilgang til ferger, offentlige terminaler og knutepunkter.
3. Incentiver fylkeskommunalt kjøp av plasser innenfor EUs regelverk.
4. Kompensasjon for sosiale rabatter.
5. Kompensasjon ved avgiftsendringer.
6. Nullsats merverdiavgift.

To ferske rapporter om bransjen:



Anbud i bussmarkedet - samfunnsøkonomiske konsekvenser

Effektivitet, styring og kvalitet

Ingeborg Rasmussen, Tor Homleid og Inger Lande Bjerkmann

29.06.2018

Buss:

Nøysom og miljøvennlig
kollektivtrafikk – en økonomisk
analyse

svein thompson
STAKEHOLDER

Samfunnsøkonomisk lønnsomt med anbud

- Busstjenester velegnet for anbud.
- Fylkeskommunene sparer over én milliard årlig på anbud.
- Netto effektiviseringsgevinst på rundt 10 prosent.
- Ansattes rettigheter ivaretatt.
- Potensial for forbedringer blant annet via standardisering og risikodeling.

Lav lønnsomhet i bussbransjen

- Busselskapene gjennomsnittlig driftsmargin på 3,3 %, i byområder kun 2,1 %.
- Snitt driftsmargin i norsk næringsliv 12,8 %.
- Årlig produktivitetsvekst i bussbransjen 2,1 %.
- Økt fremkommelighet = økt produktivitet.

Kilder: SSB og Stakeholder AS

Sjåførrekruttering og utdanning

- Positivt med Lånekassen.
- Underkapasitet på landslinjer, manglende tilbud på Østlandet.
- Kapasitet til oppkjøring og lærekrefter.
- Aldersgrense 75 år for sjåfører.

Obligatorisk mva- registrering for transportører

- Politisk og faglig forankret gjennom utvalgsarbeid i 2013, pressemelding i 2014, budsjettanmerking i 2014, anmodningsvedtak i 2015 og regjeringsplattform i 2018.
- Tiltaket er ennå ikke realisert...

Obligatorisk mva-registrering for transportører

- Samferdselsdepartementets politiske ledelse besluttet allerede sommeren 2013 å opprette en egen arbeidsgruppe for å vurdere tiltak med henblikk på å møte utfordringene på kabotasjesiden. (...) Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen gav i pressemelding datert 18.07.14 uttrykk for at *en gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet ville være ett av de viktigste tiltakene for videre oppfølging fra myndighetenes side.*
- De fire borgerlige partiene tok inn følgende anmodning i sitt budsjettforlik av 21.11.14: *"Stortinget ber regjeringen utrede en betalingsordning for utenlandske vogntog for å sikre at disse betaler sin andel av bruken av norsk infrastruktur".* Parallelt fikk Stortinget et Dokument 8-forslag fra representanter fra opposisjonspartiene til behandling, og forslaget til vedtak gikk enstemmig i gjennom i Stortinget 26.03.15. Dette besto av tre ulike elementer, og følgende tekst utgjorde ett av disse: *Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge til rette for at alle selskaper som driver transportvirksomhet i Norge, svarer merverdiavgift til den norske staten etter norske regler.*
- Regjeringens Jeløya-plattform fra januar 2018: *Regjeringen vil arbeide mot liberalisering av kabotasjereguleringen og redusere omfanget av ulovlig kabotasje. Regjeringen vil styrke det formaliserte samarbeidet mellom håndhevningsmyndighetene for å sikre økt og målrettet kontroll av transportnæringen langs vei, i bedrift og terminal, og legge til rette for effektiv håndheving.*

Obligatorisk mva-registrering for transportører



- Enkelt å gjennomføre.
- Like konkurransevilkår.
- Betaling for infrastruktur.
- Bedre kontroll og mer markedsinformasjon.
- Vegtransportforum 15.03.18.

Takk for oppmerksomheten

Merethe Olsen - merethe@nor-way.no

Kai Kristoffersen - kai.kristoffersen@nettbuss.no

Jon H. Stordrange - jon.stordrange@transport.no – mobil 415 06 770

Jofri Lunde – jofri.lunde@transport.no – mobil 411 61 944

www.transport.no

NHO Transport