

Til: Stortingets finanskomite

Kopi: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Fra: NHO Transport

Dato: 19.05.22

Sak: Økte drivstoffpriser hindrer utviklingen av kollektivtrafikken

Drivstoffprisene steg gradvis mot slutten av 2021 og akselererte etter Russlands invasjon av Ukraina. De vestlige lands beslutning om å trappe ned import av russisk olje medførte fort knapphet på olje og dermed økte samt varierende priser. Dette rammer selvsagt all fossil-basert transport, og kollektivsektoren er spesielt hardt rammet. Dette har størst negativ effekt for operatørene i distriktene siden mange av bussene i de større byene har blitt elektrifisert de siste årene.

Høye og varierende drivstoffpriser får imidlertid forskjellig effekt for to ulike deler av markedet:

1. Den fylkeskommunale kollektivtrafikken

Alle busselskapene med fylkeskommunale kontrakter er medlemmer av NHO Transport, og en uformell kartlegging har avdekket at samlet ukentlig dieselforbruk ligger på 2.366 tusen liter. Hvis prisen bare økte med kroner 3,75 per liter, vil det gi en økning i ukentlig kostnader på 8,9 millioner kroner eller i overkant av 461 millioner per år. Dette tilsvarer fem prosent av næringens totale årsomsetning. Skal dette kompenseres ved å øke billettprisene, må disse økes med 10 prosent i snitt.

Driftskontraktene inneholder ulike klausuler om indeksreguleringer, og fylkeskommunene må dermed dekke det meste av de økte kostnadene etter en periode. Dette vil øke driftskostnadene i kollektivnæringen og svekke dens finansielle posisjon og handlingsrom. Denne situasjonen kan igjen medføre omfattende kutt i rutetilbudet, noe som vil svekke kollektivtrafikkens konkurransevne og muligheter for å bidra til at Norge kan innfri sine klimaforpliktelser.

2. Kollektivaktører uten offentlig støtte

Følgende kollektivtilbud opereres i dag uten offentlig støtte:

- Ekspressbussene, som er et viktig bindeledd mellom by og distrikt og mellom ulike destinasjoner i distriktene. Ekspressbussene er mange steder eneste fylkesgrense-kryssende kollektivmiddel, og i andre områder de komplementære til tog via alternativ flatedekning. Regjeringen skriver for øvrig i Hurdalsplattformen at "ekspressbussene skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet".
- Flybussene, som transporterer reisende fra flyplasser til bysentra og omvendt. Disse er eneste tilgjengelige kollektivmiddelet ved mange norske flyplasser i dag, og ved de større flyplassene er de komplementære til annen kollektivtrafikk via alternativ flatedekning. Flybussene er dermed svært viktige for å redusere bilbruken til og fra flyplasser.
- Norske turbusser frakter passasjerer på vegne av idrettslag, pensjonistforeninger, offentlige instanser, bedrifter og reiselivsoperatører. De har også en viktig beredskapsmessige funksjon og brukes blant annet til å frakte passasjerer til sine destinasjoner når togene står på grunn av akutte hendelser eller planlagte avbrudd på grunn av vedlikehold. Turbussene har imidlertid hatt svært få oppdrag under covid-19-pandemien, og før pandemien slet de med konkurranse på ulike vilkår med utenlandske operatører med virksomhet i Norge basert på EUs kabotasje-regler.

Både ekspress-, fly- og turbussaktørene har hatt det svært vanskelig under pandemien og har dermed begrenset med midler til å kunne dekke kraftige økninger i drivstoffprisene. Det er hard konkurranse i de aktuelle segmentene, og det er vanskelig å øke prisene. Økte priser vil også svekke konkurransekraften via a vis personbilene. For å vise hva prisøkningen betyr, kan Konkurrenten AS på Evje trekkes frem. Dette er et lite selskap, som driver en ekspressbussrute mellom Oslo og Kristiansand. De oppgir at prisen er seks kroner høyere per liter enn budsjettet, noe som gir en kostnadsøkning på 1 100 kroner tur/retur Oslo-Kristiansand. Økningen per måned ligger på bortimot 300.000, og selskapet må ha tre passasjerer ekstra per tur eller øke billettprisene med 25 kroner for å dekke kostnadsøkningen.

3. Løsning

NHO Transport ber på bakgrunn av skisserte situasjon om at veibruksavgiften nullstilles for aktører innen veibasert persontransport inntil drivstoffprisene normaliseres eller for resten av 2022. Drivstoffleverandørene krever inn veibruksavgiften på vegne av staten, og disse kan dermed utelate denne fra fakturaene ved levering på tank til berørte selskaper. Det må i tillegg etableres en enkel og rask refusjonsordning for operatører uten tankanlegg. Denne lettelsen er nødvendig for at den veibaserte kollektivsektoren skal ha midler til å opprettholde og videreutvikle driften slik at kollektivtilbudet er konkurransedyktig i forhold til personbil. Overføring av reisende fra personbil til kollektivmidler er høyst nødvendig for at Norge skal kunne oppfylle sine klimaforpliktelser.

