

## Høring – forskrift om tilskudd til operatører av kommersielle ruter som har tapt omsetning som følge av covid-19

NHO Transport viser til konstruktiv dialog med Samferdselsdepartementet om behovet for midlertidig økonomisk støtte for reetablering av et kommersielt transporttilbud i forbindelse med covid-19. Som bransje- og arbeidsgiverforening er vi opptatt av at kompensasjonsordningen skal være målrettet, forutsigbar, rettferdig og transparent.

Departementet sendte forslag til forskrift om midlertidig tilskudd til operatører av kommersielle buss- og båtruter på høring 30.06.20, deres referanse 20/1598. Det er positivt at forskriften i stor grad baseres på kjente elementer fra andre kompensasjonsordninger tilknyttet covid-19. Å unngå overkompensasjon er et selvsagt og godt prinsipp. NHO Transport støtter også departementets forslag til avgrensning av virkeområdet, definert i forskriftens § 2.

Foreningen har noen kommentarer og innspill til utformingen av forskriften.

### 1. Oppdaterte smitteråd for kollektivtransport og vilkår for kompensasjon

Helsemyndighetenes smittevernveileder for offentlig kollektivtransport fra 05.05.20 tilsa at maksimalt 50 % av kapasiteten om bord kunne benyttes. 02.07.20 ble det publisert en oppdatert veileder, som gir større fleksibilitet og differensiering av tiltakene. Myndighetene angir at hele landet nå har tiltaksnivå gult. En meters avstand mellom passasjerer og redusert kapasitet er anbefalingen på dette tiltaksnivået. NHO Transport forutsetter at forskriften fortsatt vil gjelde for juli og august, og viser til argumentasjonen nedenfor. Foreningen viser også til Spekters høringsuttalelse.

Høringsnotatet fra departementet begrunner tilskuddsordningen på en god måte. I avsnittet om vilkår nevnes både det generelle reiserådet om å begrense bruken av kollektivtransport og pålagte smittevernbegrensninger. Dette er i tråd med operatørens oppfatning av situasjonen.

Smittevernveilederen fra 02.07.20 innehar fremdeles en rekke begrensninger for operatørene og råd til de reisende. Eksempler er:

- Jo lenger reisen er, jo viktigere er det å opprettholde god avstand. (Forskriften gjelder langruter over 80 rutekilometer).
- Passasjerene bør sitte spredt og unngå kontakt ansikt til ansikt.
- Passasjerene anbefales å vurdere om reisen er nødvendig og eventuelt overveie andre transportmidler.
- Virksomheten bør sørge for at det ikke selges flere plassbilletter enn det som gjør det mulig å ivareta tilstrekkelig avstand mellom reisende. Ved tiltaksnivå gult og rødt bør passasjerene sitte spredt og unngå kontakt ansikt til ansikt.

Den oppdaterte veilederen legger opp til større grad av tilpasning ut fra smittenivå, type transportmiddel og reiselengde. For ekspressbussoperatørene er det ved gult tiltaksnivå rimelig å basere seg på maksimalt 70 prosent kapasitetsutnyttelse om bord på bussene.

Selv om myndighetenes smittevernråd og kapasitetsbegrensningene endres i perioden forskriften gjelder, er det ingen automatikk i at det blir flere passasjerer. De fleste ekspressbussrutene har vært parkert siden pandemien startet, og både markedet og den faktiske etterspørselen i sommermånedene er usikker. Det er viktig at rutetilbudet er tilgjengelig slik at passasjerenes tillit kan gjenvinnes og at de kan planlegge kollektivreiser mellom byer, bygder og landsdeler.

NHO Transport ber departementet justere ordlyden i forskriften for å forhindre en snever tolking og praktisering av regelverket, som igjen gir unødvendig uforutsigbarhet for operatørene. Spesielt gjelder det forskriftens § 3 hvor vilkåret for kompensasjon er at "*tapet er en direkte følge av smitteverntiltakene*" (vår understreking).

## 2. Kompensasjonsgrunnlaget

Reiserestriksjonene relatert til covid-19 har tært på egenkapitalen til operatørene og bidratt til risiko for konkurser og at kommersielle ekspressbussruter kan bli permanent nedlagt. På denne bakgrunnen ble det i Stortingsproposisjon 127 S bevilget 100 millioner kroner som midlertidig tilskudd til kommersielle buss- og båtruter.

Kompensasjonsordningen skal være målrettet for samfunnet og passasjerene ved å sikre et rutetilbud med tilfredsstillende kapasitet og frekvens i sommermånedene 2020. Dette tilsier at ordningen bør stimulere operatørene til aktivitet fremfor passivitet og motivere dem til å øke billettinntektene. Operatørene har også en egeninteresse i å levere et godt rutetilbud til passasjerene fordi de skal tilbake til kommersiell drift av ekspressbusstilbudet når situasjonen er normalisert.

For operatørene må kompensasjonsordningen være forutsigbar og rettferdig ved å sikre dem økonomisk forsvarlig drift av ekspressbussrutene, som normalt er kommersielt basert. NHO Transport er kritisk til en del av vilkåret for å motta støtte og tilhørende beregningsgrunnlag for tilskudd. Slik foreningen tolker §§ 3 og 4, vil operatørene kun få dekket cirka

30 % av deres netto tap. Hvis dette er riktig, mener vi ordningen ikke fungerer etter hensikten og i praksis innebærer en reell underkompensasjon for operatørene.

Operatørene har ifølge forskriften både krav til leveranse av et gitt produksjonsvolum - tilsvarende rutetilbud som i 2019, og plikt til å redusere kostnadene, som primært er tilknyttet antall avganger. På den andre siden får de kun dekket 60 % av netto inntektstap. NHO Transport mener ordningen bør tilrettelegge for at operatørene kan tilpasse et hensiktsmessig rutetilbud gitt markedssituasjonen i sommer. Det gir dem mulighet til å tilpasse både kostnads- og inntektssiden.

NHO Transport ber departementet se nærmere på innholdet og sammenhengen i følgende deler av forskriften:

- Operatørene kan få dekket 60 prosent av netto omsetningstap på en rute, ifølge første ledd i §§ 3 og 4. Andre covid-19-ordninger har basert seg på en kompensasjonsgrad på 80 og 90 prosent. Kompensasjon for inntektsreduksjoner bør sees i bedre sammenheng med krav til ruteproduksjon og muligheter til å påvirke kostnadsreduksjoner i henhold til forskriften.
- Kompensasjonen blir utelukkende beregnet ut fra rutetilbudet og markedet i juni, juli og august i 2019. Samtidig er det krav til kostnadsreduksjoner. Se forskriftens § 3, tredje og fjerde ledd, se også § 4 andre og fjerde ledd. Disse reguleringselementene kan delvis være i motstrid med hverandre fordi man har en plikt til å kjøre og også en plikt til å begrense kostnadene. Det er heller ikke gitt at dette vil være det best mulige rutetilbudet gitt dagens etterspørsel. Avlyste festivaler og andre arrangementer, som Arendalsuka, er eksempler på at det ikke er samme transportbehov i sommer som i 2019.

Når det gjelder vilkår for og beregningen av kompensasjonen, vil NHO Transport konkret foreslå følgende endringer i §§ 3 og 4 i forskriften:

- Procentsatsen for dekning av netto omsetningstap på en rute økes til 80. Første ledd i §§ 3 og 4 justeres.
- Ordlyden i § 3, tredje ledd, justeres som følger: *"Det er et vilkår for å motta tilskudd at ruten det søkes tilskudd for blir kjørt i henhold til en etterspørsel hensyntatt effekten av utbruddet av covid-19."*
- Ordlyden i § 4, andre ledd, justeres som følger: *"Netto omsetningstap utgjør tapte billettinntekter på ruten."*

Skulle det være spørsmål eller behov for utdyping av disse innspillene, er NHO Transport tilgjengelig for spørsmål og avklaringer. Foreningen kan på kort varsel også delta på et elektronisk møte.

Med vennlig hilsen  
NHO Transport

  
Jon H. Stordrange  
administrerende direktør

  
Jofri Lunde  
næringspolitisk sjef