

Til: Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Fra: NHO Transport

Dato: 31.01.18

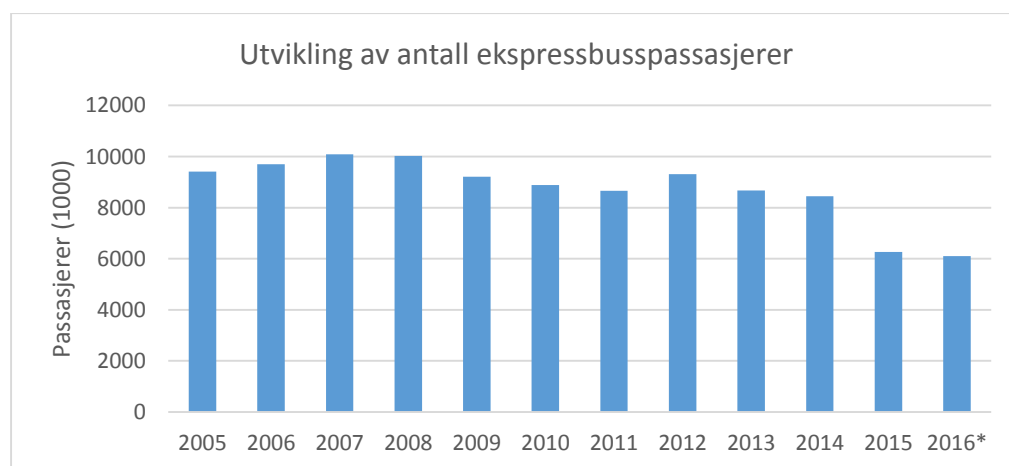
Tema: Representantforslag 102 S (2017-2018)

Representanter fra Sosialistisk venstreparti foreslår at fylkeskommunene skal få anledning til å stille miljøkrav for løyver til kommersielle bussruter gjennom yrkestransportlova. NHO Transport mener forslaget kan virke mot sin hensikt - det totale kollektivtilbudet svekkes - og derfor ikke bør gis tilslutning. Vi vil begrunne hvorfor og trekke frem mulige konsekvenser pluss alternative virkemidler nedenfor.

Realiserer politiske mål, men negativ utvikling

Ifølge nullvekstmålet i Nasjonal transportplan skal trafikkveksten tas med kollektiv, sykkel og gange. Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er således å redusere privatbilismen slik at de samlede klimagassutslippene og trafikkbelastningen i byområdene reduseres. Dette fordrer et attraktivt og dekkende kollektivtilbud til beste for kundene, miljøet - og skattebetalerne.

Ekspressbusser og flybusser er et markedsbasert kollektivtilbud uten offentlige tilskudd. Bussene kjører over lengre strekninger og binder regioner og byer sammen, enten som eneste fylkeskryssende tilbud i distriktet eller et viktig supplement til toget. Dette fleksible og kostnadseffektive busstilbudet finansieres i praksis gjennom billettinntekter fra de reisende, mens staten i snitt subsidierer hver passasjerkilometer tog med 2,50 kr.



Som tabellen viser, har ekspressbuss og flybuss hatt en sterk tilbakegang i antall passasjerer, spesielt etter at staten trappet opp kjøpet av persontogtjenester i 2012. Flere ekspressbussruter er nedlagt eller redusert i frekvens grunnet manglende lønnsomhet. Antall reisende er redusert med 40 prosent mellom 2008 og 2016, og transportarbeidet har falt med 35 prosent siden toppen i 2007. Årsaken er at ekspressbussene taper i konkurransen med personbil, fly og offentlig subsidiert bane- og busstilbud. Informasjonen om ekspressbussenes utvikling og rammer er dokumentert i vedlagte rapport fra Stakeholder AS datert november 2017.

Miljø og klima

Miljøegenskaper ved de enkelte kjøretøyene har betydning og busselskapene følger med på utviklingen. Euro VI-motorteknologi har i praksis løst NO_x-utslippene for tunge kjøretøy. Når det gjelder CO₂, er ekspressbussenes utslipp redusert både grunnet mindre transport og lavere drivstofforbruk. De står i dag for rundt 4 prosent av utslippene fra busstrafikken. Lav- og nullutslippsteknologi for buss er per i dag dyrere enn alternativene, jamfør funn i TØI rapport 1571/2017 om mulige teknologiske løsninger for buss.

Mulige konsekvenser av en lovendring

Hvis fylkeskommunene får anledning til å stille miljøkrav gjennom yrkestransportlova, vil NHO Transport fremheve følgende momenter.

- Miljøkrav for kommersielle bussruter gjennom yrkestransportlova vil være nok et fordyrende element for selskapene og redusere muligheten for et markedsbasert tilbud. Det blir i så fall et tap for distriktene og for innbyggere (uten personbil) i byene som benytter dette kollektivtilbudet til ferie- og fritidsreiser eller jobb.
- Spørsmålet er om EUs kollektivtrafikkforordning (1370/2007) kommer til anvendelse dersom det offentlige stiller særskilte miljøkrav. Vi viser i den forbindelse til et brev fra Samferdselsdepartementet av 30.04.2014, deres referanse 13/1855, til Sør-Trøndelag fylkeskommune. Her heter det at «Dersom et slikt vilkår (...) skal pålegges et busselskap som driver en kommersiell bussrute, i strid med selskapets uttrykte interesse, vil det i realiteten innebære at det offentlige sikrer seg fra busselskapet en kollektivtransporttjeneste som omhandlet i EUs kollektivtrafikkforordning (1370/2007).» Videre fremgår det i brevet at «Bestemmelsene i forordningen regulerer på hvilke vilkår og hvordan løyvemyndighetene skal kompensere for levering av offentlige transporttjeneste, og derunder kan gi kompensasjon for økonomiske ulemper tilknyttet pålagte vilkår».
- Hvis selskapene har rett til kompensasjon for eventuelle merkostnader i henhold til kollektivtrafikkforordningen, må størrelsen på kompensasjonen og hvem som skal yte denne klargjøres. For fylkes-/regionkryssende ekspressbussruter kan det tenkes at ulike fylker vil stille ulike miljøkrav. Dette kan gi både praktiske og formelle utfordringer.

- Miljøkravene vil avhenge av fylkeskommunenes ambisjonsnivå. Det kan eksempelvis være "fristende" å kreve nullutslipp uten å vurdere helheten. En ekspressbussrute kan kjøre 80-100 mil og dagens elbussteknologi har begrenset rekkevidde og svært høye investeringskostnader.
- EU-lovgivingen utvikles blant annet gjennom innføringen av EUs mobilitetspakke 2. Ekspressbussvirksomheten liberaliseres og det er viktig at konkurransen vil foregå på like vilkår. Det innebærer blant annet at både norske og utenlandske busser må tilfredsstille eventuelle norske miljøkrav. Like vilkår, inkludert tydelige kabotasjeregler, gjelder også for turbusser. NHO Transport har i denne sammenheng støttet forslaget om etablering av en nasjonal, uavhengig instans som påser at aktuelle reguleringer håndheves på en korrekt og nøytral måte.

Andre virkemidler

I forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan i juni 2017, Meld. St. 33 (2016-2017), bemerket komiteen at ekspressbussenes rammevilkår bør styrkes. NHO Transport anbefaler at ekspressbussene, på lik linje med tog, kompenseres for inntektstap til sosiale rabatter, får mulighet til å betjene lokalt reisende, pluss gis fri tilgang til terminaler og ferger. Dette vil gi grunnlag for utvikling av det markedsbaserte busstilbudet, inkludert raskere overgang til mer miljø- og klimavennlig teknologi.

Gulrot er mer motiverende enn pisk. Næringsorganisasjonene skal forhandle med myndighetene om etablering av en miljøavtale med tilhørende CO₂-fond, i tråd med Stortingets anmodningsvedtak i Nasjonalbudsjettet 2017. Ordningen vil være en frivillig insentivbasert utrullingsmekanisme for raskere implementering og oppskalering av kommersielt tilgjengelige løsninger som gir klimagassreduksjoner. ENOVA og Klimasats har også støtteordninger som omfatter busser.

Hvis det er behov for å regulere miljøkrav for kjøretøyparken i et gitt område, finnes også andre virkemidler som lav- og nullutslippssoner, samt miljødifferensierte kjøpsavgifter og veiprisning.

[NHO Transport bidrar gjerne med mer informasjon:](#)

Næringspolitisk sjef Jofri Lunde: 411 61 944 eller jofri.lunde@transport.no

Administrerende direktør Jon H. Stordrange: 415 06 770 eller jon.stordrange@transport.no

transport.no