

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 21.12.18

Liberalisering av ekspressbussnæringen - Yrkestransportloven § 6

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev og -notat datert 15.10.18. Brevet og notatet er knyttet til endringer i Yrkestransportloven § 6 og ny § 35 a i Yrkestransportforskriften.

NHO Transport er en kombinert arbeidsgiver- og bransjeforening for landbasert persontransport og representerer alle selskaper med ekspress- og flybussvirksomhet i Norge, Nettbuss AS, Nor-Way Bussekspress AS og Unibuss Ekspress AS. Nor-Way Bussekspress AS er et samarbeidsselskap basert på at all transport utføres av lokale eller regionale buss-selskaper. På lengre ruter er alle aktørene avhengige av sjåførbytter og kjøp av tjenester underveis, noe som gir viktige arbeidsplasser i distriktene.

Foreningen vil gi departementet honnør for et godt forslag til endringer av nevnte bestemmelser. Disse vil gi ekspressbussnæringen mer forutsigbarhet, spare administrative kostnader og gi publikum et mer omfattende, variert og bedre kollektivtilbud uten at dette medfører ekstra kostnader for myndighetene. NHO Transport vil i tillegg understreke følgende:

1. Ekspressbussenes rolle og betydning

Ekspressbussene har en viktig rolle som eneste veibaserte kollektivmiddel over lengre strekninger. Dette er spesielt viktig i områder med ingen eller lav togdekning, men også i mer urbane strøk som det sentrale Østlandsområdet er ekspressbussene et viktig supplement til toget via en bredere flatedekning. Ekspressbussene betjener dermed passasjergrupper med en viss avstand til togstasjoner. På denne bakgrunn har ekspressbussene følgende betydning:

- **Distriktene:** Alle personer bosatt i distriktene har ikke mulighet for å dekke sitt transportbehov over lengre avstander med personbil, og da er ekspressbussene eneste alternativ. Ekspressbussene er dermed en forutsetning for at visse grupper kan bo i distriktene og komme seg til jobb, skole, lege eller andre servicefunksjoner. Grupper som ungdom, studenter, personer i førstegangstjeneste og pensjonister er faktisk overrepresentert på ekspressbussene i forhold til andre passasjergrupper.

- **Byene og reiselivet:** Stadig flere innbyggere i de største byene velger nå å dekke sitt daglige transportbehov via gange, sykkel og kollektivmidler i tråd med Klimaforliket. De er dermed hyppige brukere av ekspressbussene ved week end turer på fjellet eller langs kysten, og hele 80 prosent av ekspressbusspassasjerene er på ferie- eller fritidsreiser. Utenlandske turister kommer også i økende grad med fly til Norge i stedet for bil, og for denne gruppen er også ekspressbussene et godt alternativ ved reiser rundt i Norge.
- **Miljøet:** Bussenes viktigste bidrag på miljøsidan er å få flyttet reisende fra personbilen til bussene. På den måten reduseres klimautslippene ved at antall biler på veiene reduseres, og fremkommeligheten for kollektivtrafikkene og annen nyttetransport blir forbedret. I tillegg har bussene selv svært små utslipp. En Euro 6-buss har et NoX-utslipp på en sjettedel av en personbil med samme spesifikasjon, og Co2 kan reduseres med inntil 80 prosent ved bruk av annen generasjons biodiesel.
- **Offentlige budsjetter:** Ekspressbussene mottar ingen offentlig støtte per i dag og har i motsetning til annen kollektivtrafikk ikke mottatt noen former for kompensasjon da merverdiavgiften ble hevet med to prosentpoeng i henholdsvis 2016 og 2018. På den annen side subsidierer staten i gjennomsnitt hver togpassasjer med kroner 2,50 per kilometer. Den fylkeskommunale kollektivtrafikken støttes i gjennomsnitt med kroner 1,72 per passasjerkilometer.

Flybussene betraktes ofte som en del av ekspressbussene, og disse omfattes også av Samferdselsdepartementets forslag til endringer i Yrkestransportloven og -forskriften. Flybussene mottar heller ingen offentlig støtte, og deres primære funksjon er å erstatte privatbil og taxi via en effektiv og miljøvennlig transport av både forretnings- og fritidsreisende mellom flyplasser og ulike bysentra. Ved tre av de største flyplassene er flybussene et alternativ til skinnegående transport, men har en annen flatedekning og dekker dermed andre geografiske områder enn skinnegående alternativer. Ved andre flyplasser er flybussene eneste kollektivalternativ. Det er eksempelvis et begrenset togtilbud til og fra Værnes Lufthavn i Trøndelag, og her har flybussene en vesentlig del av æren for at man oppnådde en kollektivandel på hele 52 prosent allerede i 2015. Målet var 50 prosent i 2020.

2. Ekspressbussenes situasjon

Samferdselsdepartementet gir en informativ beskrivelse av ekspressbussenes utvikling i høringsnotatets punkt 2.4. I de første årene etter at behovsprøvingen mot tog opphørte i 2001 hadde ekspressbussene en svært positiv passasjerutvikling, men denne snudde i 2008. Antall passasjerer har siden dette året falt med 40 prosent, og ifølge ekspressbusselskapene selv har hele 24 ruter blitt nedlagt siden 2012. I tillegg har andre ruter har fått færre avganger enn tidligere. Samferdselsdepartementet nevner noen av årsakene til den negative utviklingen i punkt 2.3 i høringsnotatet, og disse kan oppsummeres som følger:

- **Prisen på flybilletter innenlands** har gått ned de siste årene, noe om er spesielt gjeldende for ruter mellom de største byene i Sør-Norge. Det er dermed færre reisende med ekspressbussene mellom byene, men relativt flere "underveis passasjerer" med kortere reiseavstander.

- **Bruk av privatbil** har blitt relativt billigere enn tidligere i forhold til lønns- og kjøpekraftsutviklingen. Hvis ekspressbusstilbudet samtidig utvannes via færre avganger, blir bilens konkurransekraft ytterligere forsterket på grunn av økt ventetid og redusert fleksibilitet ved ekspressbussbruk.
- **Statlig kjøp av togtjenester** har økt i perioden, noe som har gitt større kapasitet, økt frekvens og en mer fleksibel prissetting. I tillegg har NSB hatt en stor fordel vis a vis ekspressbussene ved at togoperatørene har fått kompensasjon for tapte inntekter ved sosiale rabatter overfor grupper som studenter og pensjonister.
- **Fylkeskommunenes utøvelse av behovsprøvingen** har også hatt en svært negativ effekt. Nektelse av løyve, begrensninger i forhold til betjening av fylkesinterne passasjerer, pålegg om bruk av spesielle traseer og begrenset adgang til terminaler og holdeplasser har gjort det vanskelig å etablere og opprettholde ekspressbussruter. Det samme gjelder trenering av løyvesøknader.

3. Samferdselsdepartementets konkrete forslag

Samferdselsdepartementet foreslår konkret at det skal være fritt å etablere ekspressbussruter med et utstreck på over 50 kilometer. I tillegg skal man fritt kunne etablere flybussruter så lenge disse tar på eller setter av passasjerene ved en flyterminal. NHO Transport støtter begge disse forslagene av følgende årsaker:

- **Forutsigbarhet:** Endringene skaper langt større forutsigbarhet for ekspressbussaktørene, som i dag møter forskjellige holdninger og ulike begrensninger i de forskjellige fylkeskommunene. Som nevnt under punkt to, kan disse bestå av løyvenekt, begrensninger på passasjerbetjening, pålegg om bruk av visse traseer, begrenset adgang til holdeplasser og terminaler, trenering av løyvesøknader og inkludering av konkurrerende ruter i fremtidige anbud.
- **Berører ikke lokal kollektivtransport:** Aktuelle ekspressbussruter vil neppe komme i konflikt med de fylkeskommunale lokalrutene siden for mange holdeplasstopp vil være tidkrevende. Hyppige stopp og lang reisetid samsvarer ikke med ekspressbussbetegnelsen og -konseptet. Ekspressbussene uten offentlig støtte vil heller ikke på korte distanser ha anledning til å tilby billetter til samme priser som den offentlig subsidierte lokaltrafikken.

De foreslåtte endringer vil i tillegg ha følgende positive virkninger for eksisterende og potensielle passasjerer, miljøet og samfunnet:

- **Bedre kollektivtilbud:** Økt ekspressbussvirksomhet vil totalt sett gi et bedre og mer omfattende kollektivtilbud. Så lenge ekspressbussene kan betjene visse kundegrupper uten støtte fra det offentlige, vil fylkeskommunene frigjøre administrativ kapasitet og ressurser til å styrke det øvrige kollektivtilbudet i fylket.

- **Mer konkurransedyktig i forhold til privatbil:** Enkelte fylkeskommuner betrakter og behandler i dag ekspressbussene som en konkurrent eller utfordrer til det fylkeskommunale tilbudet. Skal man lykkes med å nå klimamålene og redusere trengselen via redusert bilbruk, må imidlertid hele kollektivtrafikkens samlede konkurranseevne styrkes i forhold til privatbil. Private og offentlige tilbud må sees i sammenheng og samordnes basert på deres komparative fortrinn for å lykkes med dette.

Enkelte fylkeskommuner har allerede oppnådd en gunstig samordning og besparelser ved at man helt eller delvis dekker billettene på ekspressbuss for enkelte skolelever i stedet for å etablere egne ruter på strekninger med lavt passasjergrunnlag. Andre har skapt et godt kollektivtilbud totalt sett ved at ekspressbusstider samordnes med lokale ruter slik at sistnevnte kan "mate" passasjerer inn til ekspressbusslinjene på en sømløs måte. Samferdselsdepartementets forslag om opphevelse av behovsprøvingen for ekspressbussruter over 50 kilometer vil forhåpentligvis medføre at flere fylkeskommuner ser muligheter og potensiale med en tilsvarende samordning i fremtiden.

4. Lønns- og arbeidsvilkår

Det vil fortsatt kreves løyve for rutebuss for å opprette ekspressbusslinjer, og løyve inkluderer krav om at operatøren "*driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg*". Utenlandske aktører kan imidlertid etablere seg i Norge og starte ekspressbusselskaper i konkurranse med norske aktører, og selskapene kan basere driften på bruk av utenlandske sjåfører. Disse vil i så tilfelle bli berørt av Utestasjoneringdirektivet, som tilsier at arbeidstakeren etter en visse periode skal ha lokale lønns- og arbeidsvilkår. For å sikre at utenlandske aktører ikke unngår regelverket og tilbyr uakseptable lønns- og arbeidsvilkår, bør det settes som konkret krav at ekspressbussaktørene skal benytte norsk, landsdekkende tariffavtale. På den måten sikrer man også at utenlandske aktører ikke kan skaffe seg konkurransemessige fortrinn ved å benytte uakseptable lønns- og arbeidsvilkår.

5. Kontinuitet og stabilitet

Passasjerer og myndighetene bør ha sikkerhet for at ekspressbussruter blir opprettholdt over tid for å sikre forutsigbarhet og stabilitet innen kollektivtrafikksystemet. Ekspressbussaktørene bør dermed ved etablering forplikte seg til å opprettholde tilbudet i 120 dager, noe som tilsvarer tidsrommet for den såkalte kunngjøringsplikten. Det må dog være muligheter for å justere tidtabeller for å sikre at avgangs- og ankomsttider gir en mest sømløs overgang til korresponderende kollektivmidler.

6. Kontroll og oppfølging

NHO Transports medlemsbedrifter erfarer dessverre at aktører uten nødvendig løyve i dag foretar persontransport mot vederlag til og fra flyplassterminaler. Forhåpentligvis vil en liberalisering av regelverket bidra til at denne transporten kan komme over i lovlige former, men det er viktig at myndighetene fører kontroll over at ekspress- og flybussaktører har

nødvendige løyver og tilfredsstiller ulike lovpålagte krav. Persontransport uten godkjenninger og nødvendig kompetanse representere en trafikksikkerhetsmessig risiko for passasjerer og medtrafikanter. I tillegg er det stor sannsynlighet for at ulovlig persontransport kombineres med skatte- og avgiftsunndragelser.

7. Nedre grense for fri etablering

Departementet ber også om konkret tilbakemelding på hvorvidt 50, 80 eller 100 kilometer vil være best egnet som nedre grense for fri etablering. Departementet har rett i at det ikke finnes ekspressbussruter under 50 kilometer i dag, men dette kan skyldes kravet om fylkesgrensekryssende trafikk og problemer med å få løyve til ruter under 50 kilometer i utstrekking. Det kan selvsagt være både behov og ønsker om ekspressbussruter ned mot 50 kilometers lengde, og disse bør dekkes for å redusere bilbruken og spare miljøet. Et høyere krav til utstrekking kan også medføre at nye ekspressbussruter strekkes ut i lengde og dermed kjører lenger enn de ellers ville ha gjort for å komme over kravet til minsteavstand. En slik tilpasning er ikke ønskelig verken miljømessig eller økonomisk.

NHO Transport håper at de foreslåtte endringer kan vedtas og iverksettes raskt slik at ikke flere ekspressbussruter blir nedlagt eller må redusere frekvensen. Foreningen håper dermed at skisserte synspunkter blir langt til grunn under videre behandling av saken. NHO Transport kommer gjerne på et møte for å utdype de ulike punktene.

Vennlig hilsen

NHO Transport

J H Stordrange

Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Statssekretær Anders B. Werp