

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Vår dato: 20.10.2025

Tilskuddsordning for langdistansebuss - høringsinnspill

NHO Transport viser til høring av Jernbanedirektoratets utredning «Tilskuddsordning for langdistansebuss». Foreningen representerer norske persontransportbedrifter, blant annet de aktørene som i dag utvikler og drifter kommersielle ekspressbusstjenester i Norge. Vi takker for å ha blitt involvert som del av direktoratets referansegruppe og for muligheten til å gi innspill til foreliggende rapport.

Næringens vurdering

NHO Transport er positiv til at myndighetene ønsker å styrke tilbudet av miljøvennlige og tilgjengelige transportalternativer for lange reiser, og deler målet om å redusere bilbruk og sikre et godt transport- og mobilitetstilbud i hele landet. Rapporten anerkjenner langdistansebussenes betydning både for de reisende og for samfunnet.

Ekspressbusstilbudet i Norge er per i dag selvfinansiert gjennom billettinntekter. Til sammenligning er andre deler av kollektivtilbudet offentlig støttet. Ekspressbussaktørene tilbyr langdistansebussruter der det er økonomisk bærekraftig, tilbudet er kjennetegnet av kostnadseffektiv drift og entreprenørskap. Kommersielle aktører "lever og dør" med kundene sine og ønsker i utgangspunktet ikke å være avhengig av en tilskuddsordning. Ekspressbusser er erfaringsmessig også attraktive arbeidsplasser for sjåførene.

Rapporten peker på at en statlig tilskuddsordning kan være et effektivt virkemiddel for å dekke hull i kollektivnettet der markedet ikke strekker til. Næringen støtter dette formålet. Etter vår vurdering er modell 3 i utredningen, passasjertilskudd, den best egnede løsningen for å ivareta intensjonen bak en tilskuddsordning og operatørenes evne til markedsorientering.

Jernbanedirektoratets definisjoner setter imidlertid flere begrensinger og forutsetninger for en eventuell tilskuddsordning. Blant annet skal ruten være minimum 250 kilometer, og det skal ikke finnes et togtilbud eller annet langdistansetilbud med buss. Direktoratet bør vurdere om disse vilkårene er for strenge, i hvert fall hvis ordningen skal baseres på passasjertilskudd. Målet bør være å styrke det totale kollektivtilbudet og sikre mest mulig sømløse reiser (uten bil). Langdistansebusser kan på en god måte supplere togtilbudet eller ha stoppmønstre som når andre passasjerer. For noen av de reisende vil det være aktuelt å gå på eller av i bysentrum eller bytte av transportmiddel ved kollektiv-knutepunkter.

Det er også viktig at en eventuell tilskuddsordning ikke erstatter eller forhindrer etablerte og velfungerende lokale samarbeidsmodeller, for eksempel takstavtaler mellom ekspressbussoperatørene og fylkeskommuner/kollektivselskaper eller korrespondanser med lokalt kollektivtilbud. Direktoratet bør vurdere om fylkeskommunene kan få økonomiske insentiver til å videreutvikle et slikt samarbeid, i tillegg til en eventuell tilskuddsordning for nye ruter. Dette kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt og positivt for de reisende. Med fylkenes økonomiske situasjon er det derimot ferske eksempler på at avtaler om billettsamarbeid opphører.

Hvorfor passasjertilskudd?

1 - Insentiv til markedsutvikling

Et passasjertilskudd forutsetter at operatøren kjenner både markedet og kundene. Ekspressbussaktørene har gjennom mange år utviklet denne kompetansen - de lever av billettinntekter, og gjennom effektive prismekanismer og tilbudsutvikling har de insentiver til å øke kvaliteten og kundeopplevelsen. Når tilskuddet er knyttet til antall passasjerer, skaper det sterkere insentiver til å øke etterspørselen gjennom produktforbedring og gjøre transporttilbudet mer attraktivt for nye reisende. Passasjertilskuddet er også den modellen som i størst grad ivaretar de overordnede transport- og klimamålsetningene.

2 - Produksjonstilskudd gir i utgangspunktet ikke kundeinsentiver

Et rent produksjonstilskudd (modell 1) gir støtte per avgang uavhengig av resultat. Dette stimulerer ikke direkte til å øke passasjerantallet eller kvaliteten på tilbudet. Her får operatøren samme offentlige støtte uansett. Denne modellen er forutsigbar for operatøren, men gir få insentiver til innovasjon, markedsutvikling og forbedringsarbeid.

3 - Bidrag til oppfyllelse av overordnede politiske målsettinger

Etter vårt syn må en eventuell tilskuddsordning til langdistansebuss bidra til få flere til å velge delte og mer miljøvennlige reiser, som erstatning for personbil og potensielt fly. Det at flere kan bruke ekspressbusstjenester gir betydelige gevinster og bidrag til (1) redusert bilbruk og veibelastning, (2) mindre kø og bedre fremkommelighet, (3) mindre forurensning og reduserte totale utslipp fra veibruk, og (4) mer effektiv bruk av offentlig infrastruktur. En målrettet passasjerbasert støtteordning vil være et kostnadseffektivt virkemiddel for å oppnå disse målene. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2026 foreslås det delvis økte kostnader for bilister. En styrking av kollektivtilbudet vil gi flere bilister et miljøvennlig transportalternativ.

4 - Samspill med øvrig kollektivtrafikk

Ekspressbussene skiller seg fra lokale rutebusser, blant annet gjennom stoppmønster og trasévalg. De komplementerer det fylkeskommunale kollektivtilbudet pluss tog, og gir mest nytte der det er gode korrespondanser og gjerne takstsamarbeid med fylkeskommunen. Med sin flatedekning forsterker ekspressbussene mange steder kollektivtilbudet totalt sett. I noen tilfeller kan ekspressbussene også dekke et lokalt

transportbehov på en kostnadseffektiv måte. De samarbeidsmodellene som fungerer bra i dag bør dermed videreføres og gjerne styrkes. Praktisk tilgang til kollektivknutepunkter og bysentrum har også betydning for langdistansebusser.

5 - Effektivitet og administrasjon

Ekspressbusstjenestene leveres i dag gjennom billettfinansiering. Bransjen driver kostnadseffektivt med relativt høy kapasitetsutnyttelse og lavt klimaavtrykk. Det er avgjørende at en eventuell ny tilskuddsordning er markedsnær og ikke medfører betydelige ulemper for operatørene i form av unødvendig administrasjon eller føringer for tilbudsutviklingen. En eventuell tilskuddsordning må være enkel, forutsigbar og knyttes til dokumenterte resultater i form av passasjerantall.

Avslutningsvis vil foreningen nevne at det ved en eventuell tilskuddsordning ikke bør stilles krav om nullutslipp for tildeling av eventuelle tilskudd. Det er ennå ikke tilgjengelige klasse III busser med alternative drivlinjer som tilfredsstiller ekspressbussaktørenes driftsopplegg og materiellkrav (komfort, bagasjeplass etc.). Dessuten er det andre virkemidler og tilskuddsordninger, for eksempel gjennom Enova, som er mer egnet for å stimulere omstilling av bussparken når flere aktuelle modeller er tilgjengelig på markedet.

NHO Transport er tilgjengelig ved spørsmål eller behov for dialog rundt videre arbeid med vurderingen av en eventuell tilskuddsordning for langdistansebuss.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Jofri Lunde
næringspolitisk direktør

Eskil Sæterlien (sign.)
næringspolitisk rådgiver