

Stortingets finanskomite  
Karl Johans gate 22  
0026 Oslo

Oslo, 15.03.20

## Covid-19 og konsekvenser for kollektivtransporten

Utbredelsen av det såkalte Covid-19 og tiltak for å redusere smitten påvirker samtlige samfunnsfunksjoner, og alle må bidra til å hindre ytterligere smitte. Regjeringen har i denne forbindelse definert kollektivtransport som en kritisk samfunnsfunksjon, og alle våre medlemsbedrifter gjennomfører en rekke tiltak for å redusere smitten blant sjåførene slik at kollektivtilbudet kan opprettholdes.

En undersøkelse blant våre medlemsbedrifter viser at hele 90 prosent mener det kan bli aktuelt med permitteringer. 28 prosent har allerede iverksatt dette tiltaket, og 53 prosent av virksomhetene har ansatte i karantene.

Kollektivtransport på vei og lokale banestrekninger består av et fylkeskommunalt tilbud og en ikke-offentlig støttet drift. Førstnevnte funksjon utføres av private busselskaper basert på anbud og finansieres via billettinntekter og bruk av fylkeskommunale midler. Den ikke-støttede trafikken må basere hele sin drift på billettinntekter, og disse to segmentene møter litt forskjellige utfordringer i dagens situasjon.

### 1. Fylkeskommunal drift

Basert på Regjeringens definisjon av kollektivtransport som samfunnskritisk funksjon og en presisering fra Samferdselsdepartementet i epost av 12.03.20 har de fleste fylkeskommuner opprettholdt kollektivtilbudet så langt. Det er imidlertid langt færre reisende enn normalt, noe som gir en kraftig reduksjon i billettinntektene. Disse dekker i snitt omkring 50 prosent av kostnadene og bør kompenseres via økte bevilgninger til fylkeskommunene. Alternativt må tapte inntekter kompenseres via redusert rutetilbud eller høyere billettpriser, noe som gjør det mindre attraktivt å velge kollektivtransport fremfor egen bil.

Busselskapene med anbudskontrakter vil imidlertid få store problemer hvis fylkeskommunene, til tross for Regjeringens presisering av at kollektivtilbudet skal opprettholdes, velger å redusere produksjonen uten at busselskapene får nødvendig kompensasjon. Det har allerede kommet klare signaler om at man ønsker å redusere skolebusskjøringen, som er en svært viktig del av virksomhetene til medlemsbedriftene i distriktene. Norske rutebusselskaper har de siste årene operert med marginer på ett par prosent. Nye permitteringsregler vil selvsagt være til en viss hjelp, men selskapene har høye faste kostnader bundet opp i materiell og anlegg. Skisserte

situasjon kan medføre en kraftig reduksjon av antall busselskaper, noe som vil redusere konkurransen ved fylkeskommunale anbud og dermed gi et dårligere kollektivtilbud på sikt.

## **2. Ikke-offentlig finansiert kollektivtransport**

Den ikke-støttede trafikken baseres på fylkeskommunale rutevognløyver eller såkalte turbussløyver, og disse driver tre forskjellige typer transport:

### **2.1. Flybusser**

Det har lenge vært en viktig politisk målsetning å øke antall kollektivreisende til og fra norske flyplasser. Flybussene er et viktig middel i denne forbindelse, og mange steder er flybussene det eneste kollektivbudet mellom flyplassene og bysentra. Etter hvert som noen flyplasser stenger eller antall flyvninger reduseres kraftig, vil selvsagt passasjer- og inntektsgrunnlaget forsvinne. Flybussoperatørene er på denne bakgrunn i ferd med å gå til svært omfattende permitteringer. I tillegg er det grunn til å frykte at virksomheten blir borte og dermed ikke gjenoppstår når dagens "unntakstilstand" opphører.

De aktuelle selskapene er dermed fullstendig avhengig av myndighetenes hjelp for å overleve dagens krevende situasjon. Reduksjon av terminalavgifter og tilbakeføring av tidligere innbetalte beløp kan være et alternativ, men det må i tillegg bevilges direkte støtte for at denne delen av transportinfrastrukturen skal opprettholdes.

### **2.2. Ekspressbusser**

I store deler av landet er ekspressbussene eneste fylkesgrensekryssende kollektivmiddelet, og i andre deler av Norge er de et viktig supplement til toget via alternativ flatedekning. De er dermed et sentralt bindeledd mellom by og land og bidrar til å opprettholde spredt bosetting og næringsvirksomhet. Ekspressbussnæringen har de siste årene mistet 40 prosent av passasjerene grunnet billigere flybilletter, rimeligere privatbilhold og bedret togtilbud. Denne nedgangen har medført at enkelte ruter er nedlagt eller fått redusert frekvens.

Tiltakene for å redusere smitte av Covid-19 har selvsagt medført tap av passasjerer og billettinntekter, og innstilling av ruter og permitteringer diskuteres nå i de aktuelle selskapene. Ekspressbussene betaler også høye terminalavgifter og kan til en viss grad avhjelpes ved reduksjon i avgiftsnivå og refusjon av allerede innbetalte avgifter. De fleste kollektivterminaler er imidlertid fylkeskommunale, og sentrale myndigheter har dermed begrensede muligheter for å iverksette dette tiltaket. Det er på denne bakgrunn behov for offentlig støtte i en overgangsperiode for at dette viktige kollektivmiddelet kommer gjennom dagens utfordringer og kan gjenoppta sine sentrale funksjoner når dagens pandemi er over. Denne støtten kan eksempelvis ytes ved at myndighetene i en periode betaler for visst antall seter stilt til disposisjon av ekspressbusselskapene.

### **2.3. Turbusser**

Turbussene er en viktig og integrert del av norsk reiseliv og leverer i tillegg tjenester til en del offentlige instanser. Til tross for at antall turister i Norge har økt kraftig de siste årene har turbussbransjen redusert sin kapasitet, og antall norske turbusser har blitt redusert med 20 prosent fra 2011 og frem til nå. Denne utviklingen skyldes utenlandske operatørers virksomhet i

Norge, som er basert på EUs kabotasjeregelverk. Disse har store konkurransemessige fordeler via lave lønninger og manglende merverdiavgiftsregistrering.

En turbuss kan erstatte svært mange personbiler, og bruk av turbuss er dermed et godt miljøtiltak. Samtidig er turbussbransjen en integrert del av norsk reiseliv, som er helt avhengig av dette transportmiddelet. I tillegg har turbussbransjen en viktig beredskapsmessig funksjon og må blant ta hånd om stadige behov for "buss for tog" både ved planlagte og akutte driftsproblemer for jernbanen. Turbussene må også avhjelpe når flyplasser blir stengt på grunn av værforholdene. Dette tilsier at landet er svært avhengig av en velfungerende turbussbransje.

Som øvrige deler av reiselivsnæringen har turbusselskapene de siste dagene mottatt svært mange avbestillinger og kanselleringer både fra norske og utenlandske forbindelser. En rekke permitteringer er allerede varslet, og mange selskapene planlegger full stans av all drift.

For at deler av turbussbransjen skal kunne overleve dagens utfordringer, bør det innføres begrensninger på utenlandske aktørers kabotasjevirksomhet. I henhold til gjeldende regelverk kan en turbuss operere i et annet EU- eller EØS-land "midlertidig" uten at dette er konkretisert i form av antall dager eller oppdrag. Danmark innførte imidlertid per 01.11.19 en begrensning på syv dagers virksomhet per måned. En tilsvarende begrensning i Norge vil medføre at en større del av markedet blir forbeholdt norske aktører etter hvert som situasjonen normaliseres. Dette kan igjen bidra til et visst fremtidshåp i en vanskelig periode.

Det må nok også direkte støtte til for at norsk turbussbransje skal overleve dagens reisebegrensninger og restriksjoner, og årets toppsesong i form av sommermånedene vil være spolert selv om dagens restriksjoner skulle bli opphevet om kort tid. En håndrekning til turbussbransjen må dermed inngå som en naturlig del av krisetiltak for reiselivsnæringen.

De ikke-offentlig støttede persontransportsselskaper har lenge operert uten statlig eller fylkeskommunal støtte, og bransjen vil under normale omstendigheter fortsatt være selvfinansierende. Næringen ber imidlertid om myndighetenes hjelp i en særdeles krevende situasjon slik at aktørene fortsatt kan ivareta sitt viktige samfunnsoppdrag.

Skulle det være spørsmål, er undertegnede tilgjengelig på telefon 41 50 67 70. Skulle det være aktuelt med et møte, kan vi også stille på kort varsel.

Vennlig hilsen  
**NHO Transport**

  
Jøn H. Stordrange  
Administrerende direktør

**Kopi:** Stortingets transport- og kommunikasjonskomite