

Til: Finansminister Trygve Slagsvold Vedum

Fra: NHO Transport

Sak: Økning drivstoffpriser – konsekvenser for kollektivtrafikken

Dato: 06.04.22

Nesten to år med covid-19-pandemi og strenge restriksjoner ble raskt avløst av Russlands invadering av Ukraina med omfattende menneskelige lidelser og store materielle ødeleggelser. Øvrige vestlige land må nå ta imot millioner av flyktninger, og strenge restriksjoner mot Russland påvirker økonomien i de vestlige landene. Sterke handelsbegrensninger har blant annet medført en kraftig økning i oljeprisene, og disse kan øke ytterligere etter hvert som lagrene tømmes og gamle bestillinger er rekvirert.

Denne situasjonen får følgende konsekvenser for norsk kollektivtrafikk:

1. Fylkeskommunal kollektivtrafikk

1. Kollektivtrafikken er definert som en samfunnskritisk funksjon, som skulle opprettholde rutetilbudet gjennom hele covid-19-pandemien slik at ansatte innen andre samfunnskritiske funksjoner kunne komme frem og tilbake fra jobb. Andre ble frarådet å reise kollektivt, noe som medførte at antall reisende ble redusert med 45-25 prosent. Dette medførte selvsagt et kraftig fall i billettinntektene, og kollektivnæringen er svært glad for at både Storting og regjering har kompensert fylkeskommunene for tapte billettinntekter gjennom hele pandemien.
2. NHO Transports medlemsbedrifter drifter alle fylkeskommunale bussruter basert på anbuds-kontrakter med fylkeskommunene eller deres administrasjonsselskaper. Anbudene løper over syv til ti år, og økning i kostnader i anbudsperioden kompenseres via indeksbruk. En økning i drivstoffkostnader vil fanges opp av indeksene, men omfanget av kompensasjonen overfor busselskapene vil variere fra kontrakt til kontrakt. I tillegg kan tidsrommet fra påløpte kostnadsøkninger frem til regulering spenne fra ett til halvannet år. En kraftig økning av drivstoffkostnadene vil dermed representere både kostnadmessige og likviditetsmessige utfordring for busselskapene. På den annen side har ikke fylkeskommunene avsatt midler til slike uforutsette kostnadsøkninger i sine budsjetter.
3. Foreningens medlemsbedrifter har tatt i bruk elbusser i de større byene, men fortsatt går majoriteten av bussparken på diesel. En kartlegging blant medlemsbedriftene viser at disse benytter 2.366' liter diesel per uke. Dagens prisstigning på fem kroner literen gir en økning i

ukentlige kostnader på kroner 11.830', og årlige ekstrakostnader blir kroner 616 160'. Det hevdes også at prisen kan stige med 10 kroner, noe som gir økte årlige kostnader 1.230.320'. De mest pessimistiske anslagene tilsier en økning på 20 kroner per liter, noe som gir en årlig kostnadsvekst på 2.460.640' kroner.

4. Som nevnt under punkt to, har ikke fylkeskommunene avsatt midler til å dekke en kostnadsvekst på verken kroner 616.160' eller 2.460.640'. Kostnadsøkningen må dermed kompenseres via økning av billettprisene eller reduksjon av kollektivtilbudet. Med dagens prisstigning på fem kroner per liter og årlig kostnadsvekst på 600.160', må prisene i snitt økes med tolv prosent, og inndekning via kutt i tilbudet vil medføre at bussene må kjøre 15.000' færre kilometer i året.
5. Som nevnt under punkt en, var det et kraftig fall i antall reisende under covid-19-pandemien, men kollektivnæringen ser nå at passasjerene er i ferd med å vende tilbake. I en slik situasjon ville det svært uheldig å øke prisene eller redusere tilbudet fordi dette vil hindre en ytterligere passasjervekst. Slike tiltak kan i verste fall medføre nye reduksjoner i antall reisende. Norge er dessuten avhengig av høye kollektivandeler både for å nå nullvekstmålet og innfri klimaforpliktelsene.

2. Ekspress- og turbuss

1. Ekspressbussene er eneste fylkesgrensekryssende kollektivtilbud i store deler av landet, og i noen regioner er ekspressbussene komplementære til tog via alternativ flatedekning. Ekspressbussene binder dermed sammen by og distrikt, og ifølge Hurdalsplattformen vil regjeringen "legge til rette for at ekspressbussene skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet". Turbussene kjører på bestillinger fra reiselivsoperatører, næringslivet og offentlige instanser, og disse har en viktig beredskapsmessig funksjon ved togstans, stengte flyplasser eller ved evakuering.
2. Norske ekspress- og turbussoperatører opererer vanligvis uten noen former for offentlig støtte. Ekspressbussaktørene har imidlertid under covid-19-pandemien fått en viss kompensasjon for smittebegrensende tiltak. Det har vært svært få oppdrag på turbussiden de siste to årene, og disse aktørene har dermed under covid-19-pandemien støttet seg på den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet.
3. Økte drivstoffpriser har stor innvirkning på ekspress- og turbussaktørenes økonomi, og næringen er preget av svært lave og delvis negative marginer. For en liten aktør som Konkurrenten øker drivstoffkostnadene på ruten tur/retur Kristiansand-Oslo med rundt 1.000 kroner når literprisen øker med fem kroner. Selskapet får da en økning i månedlige kostnader på rundt 235' kroner og årlig kostnadsvekst på 2.820' kroner. I denne sektoren blir også alternativene å øke prisene eller redusere tilbudet.

3. Løsning

For å unngå høyere billettpriser eller reduksjon av tilbudet, bør myndighetene kompensere all nyttransport for økte drivstoffkostnader inntil prisnivået har normalisert seg. Dette kan gjøres på følgende måter:

- Nullstille eller redusere drivstoffavgiftene. Avgiftene kan da komme til fradrag på fakturaen ved levering fra drivstoffselskapene, og avgiftslettelsene ytes kun til nyttransporten basert på NACE-koder.
- Åpne for søknad om refusjon for næringsdrivende med definerte NACE-koder. Denne løsningen vil nok medføre mer byråkrati, og saksbehandlingen bør være kort av likviditetsmessige hensyn.
- Kompensere den fylkeskommunale kollektivdriften via øremerkede tilleggsbevilgninger til fylkeskommunene. Dette må forutsette at fylkeskommunene eller administrasjons-selskapene av hensyn til busselskapenes likviditet forskutterer indeksreguleringer via snarlige a kontoutbetalinger.

Oslo, 06.04.22

Jon H. Stordrange