

**Til:** Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård  
Kommunal- og distriktsminister Bjørn Arild Gram

**Kopi:** Finansminister Trygve Slagsvold Vedum

**Fra:** Kollektivtrafikkforeningen  
NHO Transport

**Sak:** Økning drivstoffpriser – konsekvenser for kollektivtrafikken

**Dato:** 08.04.22

---

Nesten to år med covid-19-pandemi og strenge restriksjoner ble raskt avløst av Russlands invadering av Ukraina med omfattende konsekvenser både menneskelig og økonomisk. Sterke handelsbegrensninger har blant annet medført en kraftig økning i oljeprisene, og disse kan øke ytterligere etter hvert som lagrene tømmes og leveranser fra Russland fases ut.

Denne situasjonen får store, negative konsekvenser for den fylkeskommunale kollektivtrafikken, noe som fra NHO Transports side ble tatt opp med på et møte med finansminister Trygve Slagsvold Vedum 06.04.22. Situasjonen og utfordringene kan kort skissers som følger:

1. Kollektivtrafikken er definert som en samfunnskritisk funksjon. Takket være kompensasjon til fylkeskommunene for tapte billettinntekter gjennom hele covid-19-pandemien har man lykkes man med å opprettholde kollektivtilbudet og beholde viktig infrastruktur samt kompetanse.
2. Anbefalinger om ikke å reise kollektivt medførte imidlertid at antall passasjerer i perioder ble redusert med 40 til 45 prosent. De reisende er nå i ferd med å komme tilbake. Andelen ligger nå på 84 til 98 prosent av 2019-nivå, men dette varierer sterkt geografisk sett.
3. NHO Transports medlemsbedrifter drifter alle fylkeskommunale bussruter basert på anbuds-kontrakter med fylkeskommunene eller deres administrasjonsselskaper. Anbudene løper over syv til ti år, og kostnadsendringer i anbudsperioden kompenseres via indeksbruk. Forholdene i den enkelte kontrakt er avgjørende for kompensasjonens omfang. Reguleringene foretas stort sett årlig eller halvårlig, noe som medfører at det går forholdsvis lang tid fra påløpte kostnader til kompensasjon.
4. Dagens økninger i drivstoffpriser vil dermed i første omgang medføre likviditetsmessige utfordringer for operatørleddet, mens den regnskapsmessige inndekningen deles mellom operatør og oppdragsgiver basert på reguleringsbestemmelsene i den enkelte kontrakt. Det sentrale er dog at store og uforutsette kostnadsøkninger utarmer hele kollektivnæringens økonomi og evne til å opprettholde og videreutvikle kollektivtilbudet.

5. Kollektivnæringen har i omfattende grad tatt i bruk elbusser i de større byene, men fortsatt går majoriteten av bussparken på diesel. En kartlegging viser at busselskapene benytter 2.366' liter diesel per uke. Dagens prisstigning på fem kroner literen gir en ukentlig økning av 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 på 1.230.320' kroner. De mest pessimistiske anslagene tilsier en økning på 20 kroner per liter, og årlig kostnadsvekst blir da på 2.460.640' kroner.
6. Slik kostnadsøkninger ville under normale omstendigheter bli tatt ut i økte priser eller høyere tilskudd fra eierne, men en slik inndekning er ikke mulig på kort sikt. Manglende inndekning må dermed medføre et kraftig kutt i kollektivtilbudet.
7. Som nevnt under punkt 1, begynner nå passasjerene å vende tilbake til kollektivtrafikken etter covid-19-pandemien. En omfattende reduksjon i kollektivtilbudet vil gjøre det enda vanskeligere å få reetablert tidligere kollektivandeler og helst øke disse. Dette vil igjen medføre store problemer med å nå nullvekstmålet og innfri Norges klimaforpliktelser.

For å unngå reduksjon av tilbudet, bør myndighetene i en overgangsperiode bidra til å dekke økte drivstoffkostnader for kollektivnæringen. 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 nyttetransporten basert på NACE-koder.
- Øke tilskuddet til fylkeskommunene. Fylkeskommunene eller deres administrasjons-selskaper må så snart kompensere operatørene via a konto utbetalinger av fremtidig og forventet indeksregulering.

---

*Skulle det være spørsmål eller behov for mer informasjon, er det bare å ta kontakt som følger:*

*Kollektivtrafikkforeningen: Olov Grøtting*  
*e-post: [olov.grotting@kollektivtrafikk.no](mailto:olov.grotting@kollektivtrafikk.no)*  
*Telefon: 918 20 510*

*NHO Transport: Jon H. Stordrange*  
*e-post: [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no)*  
*Telefon: 415 06 7 70*

