



NHO Transport

AKTIVITETER 2017

Årets aktiviteter



Standardisering av bussmateriellet gir mulighet for å redusere kostnadene med 10-15 prosent, ifølge bussimportørene.

2017 har vært både et spennende og krevende år. De fleste medlemsbedrifter har fått økt aktivitet via flere passasjerer, oppdrag eller kjøreomfang. Sterk konkurranse og lave marginer byr likevel på utfordringer for norske rutebusselskaper, ekspressbussaktører, turbiloperatører, taxiselskaper, baneoperatører og godstransportører. Vårens mellomoppgjør var moderat med et generelt tillegg på kroner 0,50.

NHO Transport har på sin side jobbet aktivt både med arbeidsgiverproblematikk og bransjepolitiske spørsmål. På arbeidsgiversiden har det vært viktig å opprettholde et godt forhold til arbeidstakerorganisasjonene og utvikle tariffavtalene i en formålstjenlig retning. Når det gjelder bransjepolitikk, har målet vært å utvikle akseptable rammebetingelser via kontakt med Samferdselsdepartementets politiske ledelse, Stortingsrepresentanter, embetsverk og media. I tillegg be- arbeides fylkeskommunale løyve- og anbudsbetingelser gjen- nom dialog med fylkespolitikere, administrasjonsselskaper og Kollektivtrafikkforeningen.

Moderat mellomoppgjør

2017 var et såkalt mellomoppgjørsår, noe som medfører at LO og NHO sentralt gjennomfører felles forhandlinger for alle

tariffområder. Det skal da forhandles om rene lønns- justeringer og ikke om endringer i arbeidsvilkår. Årets oppgjør ble forholdsvis moderat og medførte et generelt tillegg til alle på kroner 0,50. I tillegg fikk arbeidstakere tilknyttet Transportoverenskomsten kroner 1,50 i såkalt lavlønns tillegg. Rutebussjåfører fikk totalt kroner 3,50 i tillegg siden det ble gitt kroner 3,00 per 01.04.17 under hovedoppgjøret i 2016. Sistnevnte tillegg skal kompensere for manglende lokal for- handlingsrett ved normallønnsavtale.

Stor aktivitet innen tariff- og arbeidsrett

NHO Transport tilbyr medlemsbedriftene gratis bistand i tariffspørsmål og ved problemer med individuelle arbeidsfor- hold. Denne tjenesten har vært flittig brukt i 2017, og for- eningen har i tillegg avholdt ulike kurs innen tariff- og

arbeidsrett hos medlemsbedriftene. Tvister om forståelsen av tariffavtalenes ulike bestemmelser oppstår også med jevne mellomrom, og disse krever omfattende oppfølging fra for- eningens side. NHO Transport har en egen plan for helse- miljø- og sikkerhetsarbeid og deltar også i NHOs arbeid på dette feltet. Medlemsbedriftene kan dermed også få bistand i slike spørsmål.

Positive signaler i Nasjonal transportplan

Ny Nasjonal transportplan, for de kommende 12 år, ble vedtatt av Stortinget 19.06.17. Denne er svært ambisiøs, men realisering er fortsatt avhengig av årlige bevilgninger via stats- budsjetten. Økt satsing på de såkalte Byvekstavtalene er positivt, og en kraftig økning av bevilgningene til Byvekst- avtalene og Belønningsordningen i statsbudsjetten for 2018 be- krefter at sentrale myndigheter vil satse på utbygging av lokal infrastruktur for kollektivtransport sammen med de nye regionene og kommunene. Det er også gledelig at både Storting og regjering i Nasjonal transportplan tydelig erkjenner behovet for økte driftsmidler etter hvert som antall kollektiv- reisende vokser, noe som lenge har vært et viktig tema for NHO Transport.

I tillegg er det positivt at man i Nasjonal transportplan fremhever behovet for økt fremkommelighet for kollektiv- trafikken, noe NHO Transport påpeker til stadighet. Frem- kommehet er avgjørende for næringens attraktivitet og produktivitet. Via bedre fremkommelighet kan en buss øke antall passasjerkilometer i løpet av en viss tidsperiode. Dette gir økt kostnadseffektivitet og lavere utslipp. I tillegg vil man få flere og mer fornøyde passasjerer fordi reisetiden blir kortere, regulariteten forbedret og kapasiteten kan økes via flere avganger.

Utsettelse av lavutslippssone

Byrådet i Oslo fremmet i høst forslag om innføring av lav- utslippssone, som skulle komme i tillegg til en kraftig heving av bompengavgiftene basert på tids- og miljødifferensiering. Ordningen ville medføre en årlig avgift på inntil 50.000 kroner og dagtakst på 600 kroner for kjøretøy tyngre enn tolv tonn. Sonen skulle gjelde både buss og godskjøretøy med Euro-klasse 5 eller lavere. NHO Oslo og Akershus, NHO Logis- tikk og Transport, Norsk Lastebileier-Forbund og NHO Trans- port hadde et godt samarbeid i denne saken, og fikk like før jul utsatt innføringen i ett år. De nevnte parter vil følge nøye med på Byrådets videre arbeid på dette feltet for å minimalisere fremtidige konsekvenser for medlemsbedriftene. Innføring av lavutslippssoner kan også bli et tema i flere norske byer.



Økt fremkommelighet vil gi flere og mer fornøyde passasjerer.

Økt kostnadseffektivitet via standardisering

Ifølge bussimportørene vil økt standardisering av norsk buss- materiell redusere innkjøpskostnadene med 10-15 prosent. I tillegg vil annenhåndsverdien øke fordi bruksområdet for brukte busser blir utvidet. På denne bakgrunn startet Standard Norge AS allerede i 2015 et arbeid med å få utviklet en standard for norske rutebusser, og innkjøpere, operatører, arbeidstakerorganisasjoner, bussprodusenter og NHO Trans- port har vært involvert i dette omfattende arbeidet. Den norske standarden var klar i september 2017, og nå er det viktig å få oppdragsgiverne til å benytte standarden ved fremtidige anbud. Parallelt har NHO Transport vært en av pådriverne for å få utviklet felles nordiske materiellkrav under betegnelsen Bus Nordic, som skal være et felles multiplum for materiellspesifikasjoner i de nordiske landene.

Bedre konkurransegrunnlag

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport har gjennom hele 2017 hatt en felles arbeidsgruppe for å utarbeide forslag til standardiserte konkurransegrunnlag og avtalemaler med balansert risiko- og ansvarsfordeling. Dette arbeidet går sakte fremover, og parallelt har DIFI startet et program for kollektivsektoren med betegnelsen «Bedre anskaffelser gjen- nom dialog». Dette består av tre samlinger på to dager hver, hvor innkjøperne og tilbyderne i form av busselskapene sitter



Bransjen kan tilby 1.000 nye bussjåførstillinger årlig.

sammen for å skape en felles ramme og forståelse. Balansert risiko og fordeler ved standardiserte anbudsgrunnlag, materiellkrav og kontrakter er viktige temaer på de nevnte samlinger.

Forbedring av Bussindeks

NHO Transport inngikk i februar avtale med Statistisk Sentralbyrå om fornying av Bussindeksen. Arbeidet vil være ferdig på forsommeren 2018. En gjennomgang av ulike regnskaper viser at kostnadsstrukturen ikke har endret seg dramatisk siden 2011. Drivstoffindeksen vil i fremtiden bestå av alternative delindeks for autodiesel, to varianter av biodiesel, naturgass, biogass og elektrisitet. Kapitalkostnadsindeksen vil også bli forbedret. Det gjenstår imidlertid å få tilpasset lønnsindeksen slik at denne i større grad vil bli benyttet av oppdragsgiverne.

Satsing på biodrivstoff

Budsjettforliket i desember 2016 medførte at det såkalte omsetningskravet skulle økes to ganger i 2017 og trappes opp til 20 prosent i 2020, noe som ikke ble konsekvensutredet. Denne økningen i kombinasjon med omklassifisering av visse bioprodukter medførte problemer med å skaffe tilstrekkelig biodrivstoff til transportsektoren til rimelige priser, og NHO Transport hadde i samarbeid med øvrige transportrelaterte bransjeorganisasjoner flere møter med sentrale stortingspolitikere for å diskutere hvordan transportnæringen

kunne sikres nødvendige leveranser. Selv om tilgangen har blitt bedre mot slutten av 2017, vil leveringssituasjonen for høyinnblandingsprodukter være usikker frem til ny og mer forutsigbar produksjonskapasitet blir tilgjengelig. Foreningen har også avgitt to formelle høringsuttalelser om økningene av omsetningskravet.

Offensiv klima- og miljøpolitikk

Norge ble i 2016 forpliktet av Paris-avtalen, og politikerne har store ambisjoner når det gjelder klimagassreduksjoner innen transportsektoren. NHO Transport har i denne forbindelse lagt vekt på at bussen ikke er en del av utfordringene på klimasiden, men en del av løsningen siden bruk av buss gir langt lavere utslipp per personkilometer enn personbil. Bransjen må likevel jobbe aktivt for å redusere utslippene, og etablering av et CO₂-fond for næringslivet etter modell av NOx-fondet vil være et viktig virkemiddel. Stortinget har sluttet opp om dette via tre ulike vedtak, og fondet skal etter planen være operativt i begynnelsen av 2020.

Mens noen fylkeskommuner og administrasjonsselskaper allerede har kommet med krav om bruk av elbusser på noen linjer ved nye anbud, vurderer andre å gjøre det samme. NHO Transport ba dermed Transportøkonomisk Institutt om å utarbeide en rapport om innføring av ny driftsteknologi, og denne fastslår at elbusser ikke vil være konkurransedyktige med hensyn til pris og driftsstabilitet før 2020. NHO Transport er imidlertid opptatt av å få erfaring med bruk av elbuss under ordinære trafikkforhold allerede nå, men omfattende investeringer i kostbar og umoden teknologi må på kort og mellomlang sikt ikke gå på bekostning av midler til daglig kollektivdrift. Mange fremtidige anbudskontrakter vil imidlertid kunne innbefatte forbehold om endring av teknologi i løpet av kontraktsperioden, og det er viktig at en slik overgang medfører nødvendig forutsigbarhet for operatør og gir en balansert risikofordeling mellom partene.

Kan tilby mange stillinger

Mange sjåfører nærmer seg pensjonsalder, rekrutteringen til yrket har vært svært begrenset de siste årene og økt produksjon i de større byene krever flere sjåfører. Mange medlemsbedrifter har dermed store utfordringer med å få tak i nok dyktige bussjåfører, og NHO Transport fikk på denne bakgrunn Urbanet Analyse AS til å kartlegge status på bemanningssiden, estimere behovet for nye sjåfører de kommende årene og innhente arbeidsgivernes vurderinger av rekrutteringssituasjonen. Resultatene var klare i januar og viser at bransjen trenger 1.000 nye sjåfører hvert år fremover,



Ekspressbussene spiller en viktig rolle i å sikre at OSL Gardermoen er en flyplass med høy kollektivandel.

noe som har vært omtalt flere ganger i større riksmidia i 2017.

Det er på denne bakgrunn viktig å øke rekrutteringen av unge sjåfører via videregående skole. Imidlertid er voksne med ønsker om skifte av yrke en vel så viktig målgruppe. Det er derfor svært positivt at politisk ledelse i Kunnskapsdepartementet lyttet til NHO Transport og åpnet for lånekassefinansiering av bussjåførutdanningen for voksne personer i statsbudsjettet for 2018.

NHO Transport er også engasjert i et omfattende rekrutteringsprosjekt i Hordaland, hvor lokalavdelingen, oppdragsgiver, operatører, fylkespolitikere og arbeidstakerorganisasjoner samarbeider om felles rekrutteringspolitikk og -tiltak. Erfaringene er gode så langt, og denne modellen kan overføres til andre fylker hvis man lykkes i Hordaland.

Ekspressbussene på dagsorden

Ekspressbussene har de siste årene møtt økt konkurranse fra privatbil, tog og fly. Samtidig har ikke rammebetingelsene fra det offentlige bidratt til å styrke næringen. NHO Transport fikk på denne bakgrunn utarbeidet en rapport via Stakeholder AS, som blant annet dokumenterte at antall passasjerer var redusert med 40 prosent de siste åtte årene. Denne rapporten har dannet grunnlaget for flere omfattende medieoppslag og har vært brukt aktivt overfor politikere på ulike nivåer. Dette medførte at et samlet Storting under behandlingen av Nasjonal transportplan i juni fremmet en merknad om at regjeringen i handlingsplan for kollektivtrafikk måtte fremme tiltak

for å bedre ekspressbussenes rammebetingelser.

Under høring om statsbudsjettet i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite ble det også fremhevet at ekspressbussene ikke får kompensert for økningen i merverdiavgift på lik linje med andre kollektivmidler. Arbeiderpartiet fremmet dermed en merknad i innstillingen om at regjeringen måtte komme tilbake med forslag til ordning for kompensasjon for sosiale rabatter, men forslaget fikk ikke flertall siden det kun ble støttet av Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Rødt.

Konkurransesvridningen mellom tog og ekspressbuss via NSBs kompensasjon for sosiale rabatter ble for øvrig også klaget inn for ESA i juli 2016, men ESA har så langt ikke fattet noe vedtak. EU fremmet like før jul et forslag til Mobilitetspakke 2, som kan bidra til bedre rammebetingelser på ekspressbussiden. På den annen side kan forslaget åpne for økt konkurranse fra utenlandske aktører.

Fortsatt samarbeid på godssiden

NHO Transport har opprettholdt samarbeidsavtalen med Norges Lastebileier-Forbund, som blant annet medfører at dobbelmedlemmer i de to foreningene får halv kontingent i NHO Transport siden Lastebileier-Forbundet håndterer mange av de bransjepolitiske spørsmålene. Tariffavtalene på godssiden er også felles for foreningene, og under Tariffnemndas behandling støttet begge organisasjoner arbeidstakersidens anmodning om fortsatt allmenngjøring av tariffavtalen. Allmenngjøringen har nok hatt en viss effekt i



Turbusser på Nordkapp. Økt turisttilstrømming og mye buss for tog har medført økt aktivitet på turbilsiden.

forhold til utenlandske aktørers kabotasjevirkksomhet, men det er påkrevet med langt mer omfattende kontrollvirkksomhet. NHO Transport har også hatt en dialog med Samferdselsdepartementets politiske ledelse om oppfølgingen av EUs Mobilitetspakke 1, som blant annet inneholder forslag til nye kabotasjeregler på godsiden. I tillegg har transportbransjen via tre parts bransjesamarbeid utarbeidet en veileder for transportkjøpere, som skal hjelpe til med å luke ut useriøse aktører.

Større aktivitet på turbilsiden

Lavere kronekurs og dermed økt turisttilstrømming i kombinasjon med mye buss for tog har medført økt aktivitet på turbilsiden. Allmenngjøring av minstelønn i henhold til Bussbransjeavtalens turbilkapittel, som NHO Transport har støttet, har også medført litt mindre innslag av utenlandske turbiler i visse deler av markedet. Sterkt prispress og lave marginer medfører imidlertid at noen turbilselskaper fortsatt må redusere eller avvikle virksomheten.

Samferdselsdepartementets politiske ledelse deler NHO Transports syn på dagens kabotasjeregler og jobber aktivt for at midlertidighetskriteriet skal bli mer konkretisert og avgrenset i form av antall dager. Det virker som om flere andre vest-europeiske land også etter hvert innser at det er behov for en regelendring, og NHO Transport vil bringe inn

dette i forbindelse med oppfølging av Mobilitetspakke 2 fra EUs side. Økt kontrollvirkksomhet på turbilsiden er også vesentlig, og EUs nye håndhevingsdirektiv vil gjøre det enklere å forfølge eventuelle krav overfor utenlandske aktører. Via tre parts bransjesamarbeid for transport er det også utarbeidet en veileder for kjøpere av turbiltjenester, som skal hjelpe bestillerne å unngå useriøse aktører. Muligheter for innføring av nullgrense for merverdiavgiftsregistrering er fortsatt et tema i kontakten med myndighetene.

Deregulering av drosjemarkedet

NHO Transports medlemsbedrifter på drosjesentralsiden har lenge ønsket en modernisering av dagens lover og forskrifter knyttet til drosjedrift, noe som er nødvendig for å få en viss effektivisering og like konkurransevilkår i forhold til nye aktører. Det har imidlertid kommet mange forslag til endringer. Samferdselsdepartementet forslø allerede i desember 2016 at tilslutningsplikten skulle opphøre, Delingsøkonomiutvalget kom 06.02.17 med forslag om at mer eller mindre alle reguleringer skulle oppheves, og ESA hevdet 21.02.17 at den såkalte antallsbegrensningen var i strid med EØS-regelverket. NHO Transport har på denne bakgrunn etterlyst et samlet og koordinert forslag til fremtidige reguleringer, noe departementet fremmet på et møte 11.12.17. Myndighetene ønsker



Det er ønskelig med økt kontroll ved kabotasjevirkksomhet.

blant annet å oppheve antallsbegrensningen og tilslutningsplikten, men opprettholde løvsystemet og krav om kjøreseddel. NHO Transport har lovet departementet noen foreløpige kommentarer til forslagene tidlig i 2018.

Fortsatt privat drift av Bybanen

Bybanen i Bergen har vært i privat drift siden oppstart i 2010, og videre drift skal etter planen ut på anbud i 2018. En del fylkespolitikere ønsket imidlertid å overføre driften til Hordaland fylkeskommune til tross for at to eksterne rapporter tilsa at dette ikke var hensiktsmessig praktisk og økonomisk. Et knapt flertall i Fylkestinget gikk til slutt inn for fortsatt anbudsutsetting. Denne saken var viktig fordi en overgang til



Bybanen skal fortsatt være anbudsutsatt.

fylkeskommunal drift kunne skape en viss presedens ved fremtidige bussanbud, og det var i denne forbindelse et godt samarbeid mellom NHO Hordaland, medlemsbedrifter i fylket, lokalavdelingen og NHO Transport.

Gjeninnføring av differensiert arbeidsgiveravgift

Norge måtte i 2014 fjerne ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift for transport, energi og finans på grunn av nye EU-regler. NHO Og NHO Transport har støttet norske myndigheters arbeid med å få gjeninnført ordningen, noe man lyktes med i sommer. Differensiert avgift ble dermed gjeninnført per 01.01.18 til glede for transportbedrifter i distriktene.