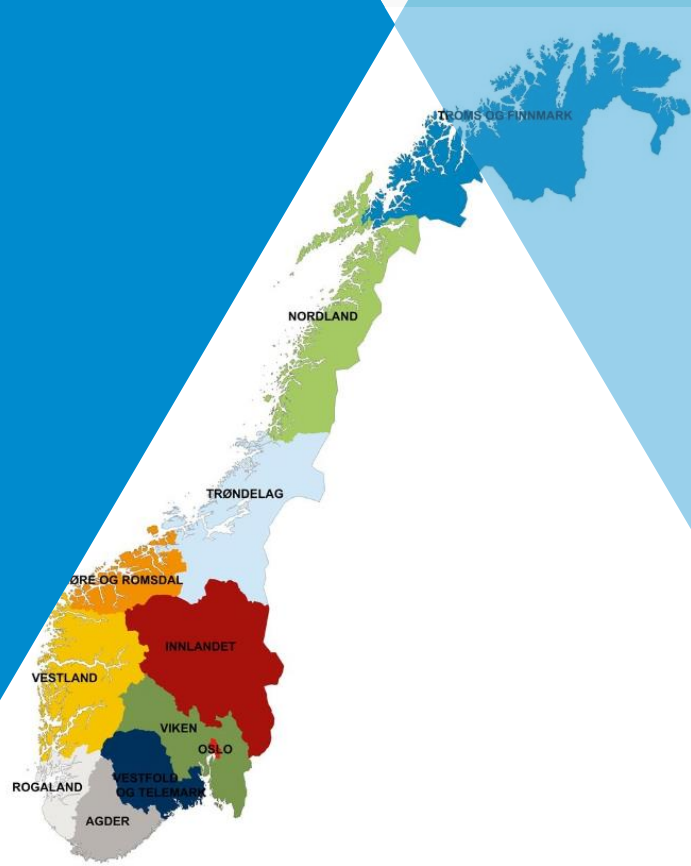


Cov-19: status og utfordringer for persontransport-bedriftene

Jon H. Stordrange, administrerende direktør NHO Transport
Jofri Lunde, næringspolitisk sjef NHO Transport

Skype, 19.03.20



NHO Transport

Bransje- og arbeidsgiverforening for persontransportbedrifter:

- rutebuss på offentlige anbud
- ekspressbuss og flybuss
- turbuss
- skinnegående trafikk
- taxisentraler
- 16.000 årsverk, en del av NHO

Coronaviruset får negative økonomiske og praktiske konsekvenser for medlemsbedrifter, men rammer segmentene ulikt.



«Kollektivtransporttilbudet opprettholdes, blant annet fordi folk med kritiske samfunnsfunksjoner skal komme seg til og fra jobb»

- Definert som en samfunnskritisk tjeneste – legger stor vekt på å levere som forventet i dagens situasjon
- Opprettholde infrastrukturen også etter at «krisen» er over
- Men: Hele infrastrukturen og verdikjeden innen fylkeskommunal kollektivtransport kan bli satt ut av funksjon – raskt!

Struktur innen fylkeskommunal kollektivtrafikk

Kollektivtrafikkforordningen er utgangspunktet.

- Fylkeskommunenes ansvar
- Utøves av administrasjons-
selskaper eller egne avdelinger
- Utføres av busselskapene basert
på anbud
- Sjåførene ansatt i busselskapene

Hovedfokus i bransjen

- Levere en samfunnskritisk tjeneste og bevare infrastrukturen
- Begrense risiko for smitte blant passasjerer og sjåførere
- Godt samarbeid mellom oppdragsgiver, busselskaper og arbeidstakerorganisasjoner. Stå på-vilje!

Rutebuss på offentlige anbudskontrakter

Dagens situasjon:

- For å ivareta samfunnsoppdraget har aktørene lengst mulig opprettholdt rutene, men også kapasiteten for å sikre avstand og redusere smitte.
- Iverksatt eller planlegger visse rutejusteringer blant annet fordi skolene er stengt, men uten å gå på bekostning av samfunnsoppdraget.
- Vanskelig å redusere kostnadene. Sjøførene må ikke permitteres, men omdisponeres for å erstatte syke kollegaer på kritiske ruter.

Rutebuss på offentlige anbudskontrakter

Prekær økonomisk situasjon i verdikjeden:

- I befolkningstette områder bidrar billettinntekter til å dekke en vesentlig del av kostnadene ved kollektivdrift. Ca. 70 % i Ruters område. Uteblir i dag.
- Fylkeskommunene har bundet opp sine statlige bevilgninger til andre formål. Kan ikke omdisponeres.
- Avdelingene har årlige tildelinger, og administrasjonsselskapene har begrenset egenkapital og likviditetsreserve.
- Busselskapene har marginer på to til tre prosent, begrenset egenkapital og høye faste kostnader til materiell. Har ikke likviditet til å forskuttere løpende kostnader.

Rutebuss på offentlige anbudskontrakter

Sentrale ledd i verdikjeden må innstille driften eller gå konkurs.

Konsekvenser:

- Umulig å opprettholde dagens kollektivtilbud til Cov-19 er bekjempet, og en samfunnskritisk funksjon blir «satt ut av spill»
- Vil ta lang tid å bygge opp igjen infrastruktur og kompetanse når situasjonen normaliserer seg

Vil føre til økt privatbilisme, trengsel og økte miljø- og klimaproblemer. Verre å innfri ulike politiske mål.

Rutebuss på offentlige anbudskontrakter

Løsning:

- Regjeringen og Stortinget bes snarlig om å vedta ekstra støtte eller en ny krisepakke rettet mot fylkeskommunal kollektivtransport.
- Aktørene trenger en bekreftelse på at disse tapte inntektene vil bli kompensert innen mandag 23.03.20.
- Estimat viser at tapte billettinntekter utgjør kroner 170 millioner kroner per uke så lenge dagens begrensninger opprettholdes
- Forutsetter at kommunene fortsatt dekker sine andeler av transport-tjenestene.

Rutebuss på offentlige anbudskontrakter

Tilføring av midler i dagens situasjon vil gjøre den lokale kollektivtransporten i stand til å:

- Bidra til samfunnsdugnaden og dermed bekjempe Cov-19 ved å ivareta rollen som samfunnskritisk funksjon
- Reetablere en robust infrastruktur når pandemien er over og dermed bidrar til oppnåelse av ambisiøse transport,-miljø- og klimamål

Bransjen vil fortsatt ivareta sitt felles samfunnsoppdrag, men da må den ikke bli knekt etter å ha bidratt til å bekjempe Cov-19-pandemien

Ikke-offentlig støttet persontransport

- Uten noen form for offentlig støtte og dermed utelukkende basert på passasjerbetaling.
- Lave marginer.
- Består av ekspressbuss-, flybuss-, turbuss og drosje.
- Er også en viktig del av kollektivtransporten, men blir ofte glemt selv om de utfører viktige samfunnsoppgaver

Ekspressbuss

Utgangspunkt:

- Eneste fylkesgrensekryssende kollektivtilbud i store deler av landet. Komplementært til tog andre steder via annen flatedekning
- Viktig bindeledd mellom by og land – bosetting og næringsvirksomhet
- Mistet 40 prosent av passasjerene de siste årene - rutenedleggelse og redusert frekvens. Men, har fortsatt en del kritiske ruter med forholdsvis bra belegg

Ekspressbuss

Dagens situasjon:

- Få reisende og stoppet de fleste ruter og avganger. Sjåførere og øvrige ansatte permittert.
- Opprettholdt noen få kritiske ruter med svært redusert frekvens for å ha et tilbud til faste reisende, men disse må også stanses straks.
- Sterk vilje til å gjenoppta sitt samfunnsoppdrag når situasjonen normaliserer seg. Men, faste kostnader påløper og likviditeten smuldrer.

Ekspressbuss

Tiltak for å overleve:

- Støtte til å overleve dagens situasjon ved at myndighetene dekker billettprisene for 25 reisende per avgang som opprettholdes
- Yte et fast beløp per dag per ekspressbussløyve så lenge dagens begrensninger består for å bidra til å dekke faste kostnader og tilføre likviditet
- Reduserte terminalavgifter og refusjon av avgifter innbetalt siste halve år

Flybussene

- Et viktig bindeledd mellom flyplassterminaler og bysentra. Eneste kollektivtilbud mange steder – supplement til tog i andre områder
- Har bidratt sterkt til at Norge har en forholdsvis høy kollektivandel til og fra flyplassene.
- Har gått i dvale de fleste steder. Innstilt rutene og permittert ansatte.
- Dog opprettholdt en viss frekvens på steder hvor det fortsatt er flytrafikk og flybussene er eneste kollektivmiddel

Flybussene

Tiltak:

- Refusjon av siste halvårs terminalavgifter og avgifter for oppstillingsplasser ved flyplassterminalene
- Ingen avgifter i dagens situasjon og fritak i seks måneder etter at dagens begrensninger er opphevet for å reetablere tilbudet
- Støtte til å opprettholde en viss frekvens til og fra flyplasser med trafikk ved at myndighetene dekker billettprisene for 25 reisende per avgang som opprettholdes

Turbusser

- En viktig og integrert del av norsk reiseliv. Har dermed hatt et skred av avbestillinger og kanselleringer. Permitteringer og lav aktivitet.
- Viktig beredskapsmessig funksjon – buss for tog, stengte flyplasser og evakueringssituasjoner.
- Sterk økning i antall turister, men turbusselskapene har redusert bussparken med 20 prosent de siste årene.
- Utenlandske aktører på kabotasjeoppdrag har store fordeler - lave lønninger og ikke merverdiavgift.

Turbusser

Tiltak:

- Bane Nor må gjennomføre sine planlagte arbeider i sommer slik at det blir behov for buss for tog.
- Innføre danske kabotasjebegrensninger slik at norske aktører får større andel av det norske markedet når situasjonen normaliseres.
- Gi en støtte per løyve så lenge dagens begrensninger opprettholdes slik at faste kostnader kan dekkes.

Drosjer

- Særdeles lav aktivitet i den private delen av markedet
- Offentlige instanser med faste avtaler avbestiller og kansellerer uten å kompensere
- Svært mange drosjer er «parkert» – store problemer for løyvehavere og sjåførere
- Sentralene får ikke inn avgifter fra løyvehaverne og må permittere eller rett og stenge

Infrastrukturen er i ferd med å falle sammen – tar tid å reetablere

Drosjer

Tiltak:

- Drosjereformen bør utsettes til 01.07.21 slik at bransjen kan komme «på fote» igjen før den må tilpasses nye rammebetingelser.
- Dagens unntakstilstand medfører at forberedelser til reformen blir «satt på vent», noe som også taler for utsettelse.
- Ettergivelse av påløpte avgifter og utsettelse av innbetalinger.
- En støtte til hver sentral basert på hvor mange løyver som betjenes.
- Bidra til å få offentlige instanser med faste avtaler til å yte en viss kompensasjon ved kanselleringer.

Takk for oppmerksomheten

Jon H. Stordrange, jon.stordrange@transport.no, 41 50 67 70

Jofri Lunde, jofri.lunde@transport.no, mobil 41 16 19 44

Mer informasjon: www.transport.no - facebook.com/nhotransport/

