

**Til:** Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

**Fra:** NHO Transport

**Sak:** Proposisjon 1 S – Forslag til statsbudsjett for 2022

**Dato:** 02.11.21

---

*Den fylkeskommunale kollektivtrafikken trenger ekstra omstillingsmidler på 1,2 milliarder for første halvår 2022, og NHO Transport anmoder om at nevnte beløp avsettes i statsbudsjettet. Disse midlene vil gjøre kollektivtrafikken i stand til å tilpasse både billetteringsløsninger og rutetilbud og til nye reisevaner og -behov etter covid-19. Ekspressbussene får ikke løpende offentlig støtte, men denne næringen bør bli kompensert for økt Co<sub>2</sub>-avgift eller få tilgang høyinnblandet biodrivstoff uten veibruksavgift.*

---

## 1. Fylkeskommunal kollektivtrafikk

Utfordringene for den fylkeskommunale kollektivtrafikken kan kort beskrives som følger:

- Kollektivtrafikken var inne i en svært positiv utvikling frem til Covid-19-pandemien nådde Norge 12.03.20. Antall kollektivreiser økte med 25 prosent fra 2015 til og med 2019. Samtidig ble bilens andel av total transportproduksjon redusert fra 83,1 prosent i 2010 til 76,0 prosent i 2019, og denne forskyvningen mellom transportmidlene bidro til å redusere klima- og miljøutfordringene.
- Da covid-19-pandemien traff Norge, ble kollektivtrafikken umiddelbart definert som samfunns-kritisk. Dette medførte at rutetilbudet skulle opprettholdes for å transportere medarbeidere i andre kritiske samfunnsfunksjoner. Andre reisende ble bedt om ikke å reise kollektivt, noe som medførte at antall reisende ble redusert med 35 til 50 prosent. Billettinntektene ble også betydelig redusert, og kollektivnæringen er glad for at et samlet Storting og regjering så langt har kompensert fylkeskommunene for disse tapene.
- Norge ble "åpnet" igjen 25.09.21, og smitteutviklingen synes å være under kontroll. Som det fremgikk av hovedoppslagene i Aftenposten og på Dagsrevyen 24.10.21, har ikke de kollektivreisende kommet tilbake. Ruters tall viser eksempelvis at antall reisende i uke 41 var 22 prosent lavere enn i tilsvarende periode i 2019. Dette skyldes nok økt bruk av hjemmekontor og overgang til sykkel og gange. Sistnevnte alternativer er bra for folkehelsen.
- Trafikkdata fra Statens vegvesen viser imidlertid at bilbruken nå er høyere enn i 2019. Økt bruk av privatbil på bekostning av kollektivtrafikk vil medføre omfattende køer, noe som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Kø hindrer også nyttetransporten og reduserer fremkommeligheten for busser. Overgang til elbil i byene hjelper heller ikke. Disse tar også plass og bidrar til kødannelser. I tillegg medfører elbiler andre skadestoffer som støv, veislitasje, støv og ulykker.

- Økt satsing på kollektivtrafikk er den beste løsningen for å unngå en negativ utvikling. For å lykkes med dette, må aktørene satse offensivt på omstilling tilpasset et nytt marked med grønne reiser slik at man kan rekruttere nye brukergrupper blant privatbilistene. Dette krever at kollektivtrafikkens attraktivitet styrkes og at kunder oppfatter kollektivreiser som trygt. Det er også viktig å påvirke holdninger og behovet for at alle bidrar aktivt til oppfyllelse av klimamålsetningene.

På denne bakgrunn er behovet for ekstra midler som følger:

- Tidligere regjering har videreført ordningen med kompensasjon til fylkeskommunene for tapte billettinntekter frem til 31.12.21. Kollektivnæringen antar at antall reisende vil øke gradvis fremover, men passasjertallene vil ikke være normalisert etter covid-19 før sommeren 2022. Resten av 2021 og første halvår 2022 må brukes til å kartlegge nye reisemønstre, -behov og ønsker. Denne analysen må så legges til grunn for utvikling av nye billetteringsløsning og tilpasninger av rutetilbudet. Det må også iverksettes holdningsskapende arbeid for å øke bevisstheten om kollektivtrafikkens fordeler.
- Som det fremgikk av nevnte oppslag i Aftenposten og på Dagsreynen 24.10.21, vil sviktende inntekter i første halvdel av 2022 tvinge bransjen til å redusere tilbudet fremfor å foreta en offensiv omstilling. Et dårligere tilbud vil redusere attraktiviteten og konkurranseevnen, noe som vil gjøre det enda vanskeligere å få reisende til å velge kollektivtransport fremfor bilen.
- For å unngå en slik situasjon, trenger den fylkeskommunale kollektivtrafikken en omstillingspakke for første halvår 2022 på 1,2 milliarder kroner. En slik pakke vil bidra til nødvendig omstilling og dermed gjøre næringen i stand til å tilby et attraktivt produkt tilpasset nye reisemønstre og -behov. Dette vil igjen bidra til oppnåelse av viktige klima- og samfunns mål. NHO Transport ber dermed om at nevnte beløp avsettes i statsbudsjettet for 2022. Skulle ikke de reisende vende tilbake i løpet av første halvår 2022, kan det bli behov for ytterligere midler for å opprettholde et nødvendig tilbud.

## 2. Kompensasjon ekspressbussaktørene

NHO Transport har med tilfredshet konstatert at det i Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett er avsatt 98,8 millioner kroner i kompensasjon til fylkeskommunene for økte Co<sub>2</sub>-avgifter innen kollektivtransporten. Foreningen er også glad for at regjeringen i Hurdalsplattformen vil "legge til rette for at ekspressbusser skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet".

Ekspress- og flybussene, som ikke mottar løpende offentlig støtte og dermed er helt og holdent billett-finansiert, vil møte de samme økonomiske utfordringene knyttet til høyere Co<sub>2</sub>-avgift som den fylkeskommunale kollektivtrafikken. Denne delen av persontransportnæringen trenger også en viss tid for å få tilbake alle reisende. En kraftig økning av Co<sub>2</sub>-avgiften vil være en stor ekstra belastning, som kan få store konsekvenser for rutetilbudet. NHO Transport anmoder på denne bakgrunn om at det etableres en egen kompensasjonsordning for ekspressbussaktørene, som medfører at selskapene kan søke om å få refundert avgiftsøkningen mot fremleggelse av nødvendig dokumentasjon. Klimamessig sett ville det imidlertid være en bedre løsning om ekspress- og flybussene fikk kjøpt høyinnblandet andre generasjons biodiesel uten veibruksavgift og utenfor omsetningskravet, noe som var tilfelle frem til 01.07.20.

-----  
 For mer informasjon, kontakt:

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef

E-post: [jofri.lunde@transport.no](mailto:jofri.lunde@transport.no)

Telefon: 411 61 944

Jon. H. Stordrange, administrerende direktør E-post: [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no)

Telefon: 415 06 770

