

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090, Dep
0021 Oslo

Oslo, 11.09.20

Att: Næringsminister Iselin Nybø

Kompensasjonsordningen for reiselivsnæringen – turbusser og flybusser

Den ordinære kompensasjonsordningen for næringslivet ble avsluttet 31.08.20, men alle restriksjoner knyttet til Covid-19-pandemien er ikke avviklet og vil nok bli opprettholdt i noen måneder til. I tillegg vil pandemien ha langsiktige negative virkninger for noen næringer, som må vente lenge til en viss etterspørsel og omsetning gjenoppstår på grunn av advarsler, forbud og frykt.

Reiseliv fremstår som den mest utsatte norske næringen i så henseende, og det er dermed behov for en spesialtilpasset støtteordning for denne bransjen for at en viss kapasitet, nødvendig infrastruktur og viktig bransjerelatert kompetanse er intakt når etterspørselen tar seg opp igjen. NHO Transport oppfatter at departementet er i ferd med å utvikle en slik ordning, og foreningen vil gjøre oppmerksom på at tur- og flybussvirksomhetene må inkluderes for at hele verdikjeden på reiselivssiden skal kunne opprettholdes:

1. Turbussnæringen

Sektorens betydning, situasjon og utfordringer etter Covid-19 kan kort skisseres som følger:

1.1. Betydning

- Norsk reiseliv er avhengig av turbusser for å frakte utenlandske turister fra flyplasser til hoteller, spisesteder og ulike turistattraksjoner. De kjører også turistgrupper på rundturer i Norge og arrangerer sight seeing-turer for cruiseturistene. Norsk næringsliv er også avhengig av turbusser for å frakte kunder og ansatte til konferansehoteller, og kommuner samt skoler bruker turbusser for å frakte elever til svømmehaller og leirskoler. I tillegg kommer idrettslag, korps og foreninger med behov for å transportere medlemmer til ulike arrangementer.

- Turbussene har også en svært viktig beredskapsmessig funksjon. Ved behov for større evakueringer eller andre uforutsette hendelser vil turbussene spille en viktig rolle. Man er eksempelvis avhengig av turbusser for å frakte både fritidsreisende og personer på jobberelaterte oppdrag når togene står på grunn av teknisk svikt eller ødelagte skinnegangar. Det samme gjelder ved planlagte trafikk-avbrudd, noe som har medført at "buss for tog" etter hvert har blitt et innarbeidet begrep. Turbusser blir også ofte brukt når flyplasser må stenge på grunn av værforholdene på vinterstid.
- Turbuss er en svært miljø- og klimavennlig reisemåte. Disse kan erstatte 10 til 15 person- eller leiebiler, og de fleste bussene tilfredsstiller nå Euro VI-kravene. Dette tilsier svært lave utslipp av både No_x samt Co₂, og ved bruk av andre generasjons biodrivstoff reduseres utslippene ytterligere. Nordens første elektriske turbusser ble også tatt i bruk i Oslo i forrige måned. Statistikken tilsier også at bruk av turbuss er en svært trafiksikker reisemåte.

1.2. Situasjon

- Turbussnæringen er preget av store sesongvariasjoner og er i stor grad avhengig av en god sommersesong for å kompensere en lav omsetning resten av året. De siste 10 årene har imidlertid utenlandske turbusselskaper operert i Norge fra april til september og tatt en vesentlig av den viktige sommeromsetningen. Disse har hatt en stor konkurransefordel via langt dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn norske aktører må tilby. Allmenngjøring av minstelønn i 2016 har dessverre hatt begrenset effekt. Arbeidstilsynets kontroller viser dessverre at to av tre utenlandske sjåførere ikke får den allmenngjorte satsen. De utenlandske aktørene baserer sin virksomhet på EUs kabotasjeregler, som tilsier at en utenlandsk aktør kan operere i et annet EU-land på midlertidig basis uten at dette er nærmere konkretisert i form av dager eller oppdrag. NHO Transport håper imidlertid at Samferdselsdepartementet raskt vil følge Danmarks eksempel og begrense lengden til syv dager.
- Den norske turbussbransjen består av noen få, forholdsvis store selskaper i kombinasjon med en rekke mindre aktører. Bransjen disponerer i overkant av 2 000 turbusser og sysselsetter rundt 2 700 personer. Selskapene er helt avhengige av kundeinntekter og rask tilpasning til endringer i markedet og kundepreferanser. Aktørene er svært spredt geografisk sett og tilbyr dermed viktige arbeidsplasser i distriktene. På den annen side betaler de utenlandske selskapene lønn til sjåførene i hjemlandet. Kjøp av busser og nødvendig service foretas også i hjemlandet. Dette tilsier at Norge i dag taper arbeidsplasser og viktige skatte- samt avgiftsinntekter på dagens praksis med dominans av utenlandske aktører i sommermånedene.

1.3. Etter Covid-19-pandemien

Etter 12.03.20 ble alle bestillinger og oppdrag for sommersesongen kansellert for både norske og utenlandske turbusselskaper, og den kommende høst- og vintersesongen ser dystert ut. De

norske aktørene gikk dermed mer eller mindre i dvale i midten av mars, noe som tilsier at busene ble parkert og sjåførene ble permittert eller omdisponert til andre oppgaver. Eneste lyspunkt har vært en viss kjøring av "buss for tog" i skoleferien, men dette omfattet kun 20 prosent av kapasiteten. Selskapene har dermed stort sett overlevd takket være kompensasjonsordningen for næringslivet. Etter at denne tok slutt er det behov for liknende virkemidler for at turbussektoren skal kunne gjenoppta sin viktige funksjon når turistnæringen våkner til live igjen.

2. Flybussene

Flybussenes betydning, situasjon og utfordringer etter Covid-19 kan kort skisseres som følger:

2.1. Betydning

Flybussene tilbyr effektiv og miljøvennlig transport til og fra norske flyplasser og til bysentra i flyplassenes nærområder. Ved flyplassene i Stavanger, Kristiansand, Ålesund, Mold, Kristiansund, Bodø, Narvik og Tromsø er flybussene eneste kollektivmiddel. Ved flyplassene som Gardermoen, Værnes og Flesland tilbyr flyplassene et komplementært tilbud til skinnegående transport basert på alternativ flatedekning. Flybussene har en betydelig del av æren for at Gardermoen har en kollektivandel blant de reisende på 70 prosent, noe som er den høyeste andelen i Europa. Togtilbudet til Værnes er svært begrenset, og her har flybussene hoveddelen av æren for at man oppnådde en kollektivandel på 52 prosent i 2015. Målet var 50 prosent i 2020.

Flybussene sørger dermed for en effektiv og miljøvennlig forflytning av både turister og jobbreisende. De erstatter ofte 20 til 30 personbiler på de aktuelle strekningene, og flybussene utgjør en viktig funksjon for å sikre et godt og komplett reiselivstilbud i Norge.

2.2. Sektorens situasjon

Fra og med 2018 ble det tillatt å fritt etablere bussruter til og fra flyplasser så lenge man har løyve og kun tar på eller setter av passasjerer ved en flyplassterminal. De aller fleste er drevet av private busselskaper uten noen form for offentlig støtte, men må likevel betale en forholdsvis høy avgift til Avinor AS for å få nødvendig tilgang til flyplassterminalene. All drift er dermed basert på billettinntekter fra de reisende.

2.3. Etter Covid-19-pandemien

Alle restriksjoner innført 12.03.20 medførte umiddelbart en kraftig reduksjon i antall flyreisende og flyavganger, noe som for Flybussene selvsagt medførte en dramatisk nedgang i antall passasjerer og billettinntekter. Flybussaktørene har på denne bakgrunn valgt en av to ulike strategier:

- Innstilt alle ruter i påvente av at antall flypassasjerer og -avganger skal økes. Bussene har dermed blitt parkert, og sjåførene er permittert.

- Opprettholde et visst rutetilbud for å bevare kontinuitet og sikre et minimumstilbud til passasjerer uten andre kollektivalternativer. Antall avganger har imidlertid blitt kraftig redusert, og en stor andel av bussene er parkert og et tilsvarende antall ansatte er permittert.

Mange av de kritiske avgangene har gått med underskudd, og alle selskapene har vært avhengige av midler fra kompensasjonsordningen for næringslivet. Det mottas dermed ingen støtte etter at nevnte ordning ble avsluttet 31.08.20, og en ny kompensasjonsordning er dermed nødvendig for at flybusselskapene skal overleve og kunne tilby miljøvennlige og kostnadseffektiv transport til og fra flyplassene når reiseaktivitetene tar seg opp igjen.

3. Kategorisering

Det antas at turbussektoren vil kunne dekkes ved å la en egen kompensasjonsordning for reiselivet inkludere Nace-kode 49.392 Turbiltransport. Kode 49.391 Rutebiltransport utenfor by- og forstadsområde vil dekke flybussektoren.

Skulle det være behov for mer informasjon, stiller NHO Transport gjerne på et snarlig møte fysisk eller elektronisk. Samtidig håper foreningen at tur- og flybussvirksomhetene vil bli inkludert i en eventuell ny kompensasjonsordning for reiselivet.

Vennlig hilsen

NHO Transport



Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Statssekretær Ingelin Noresjø, Samferdselsdepartementet