

# Den norske persontransportnæringen

## Konkurranseskraft, rammevilkår, behov og utfordringer

Fra NHO Transport:

Jon H. Stordrange, adm. direktør

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef

Eskil J. Sæterlien, næringspolitisk rådgiver

01.12.2022

# Agenda

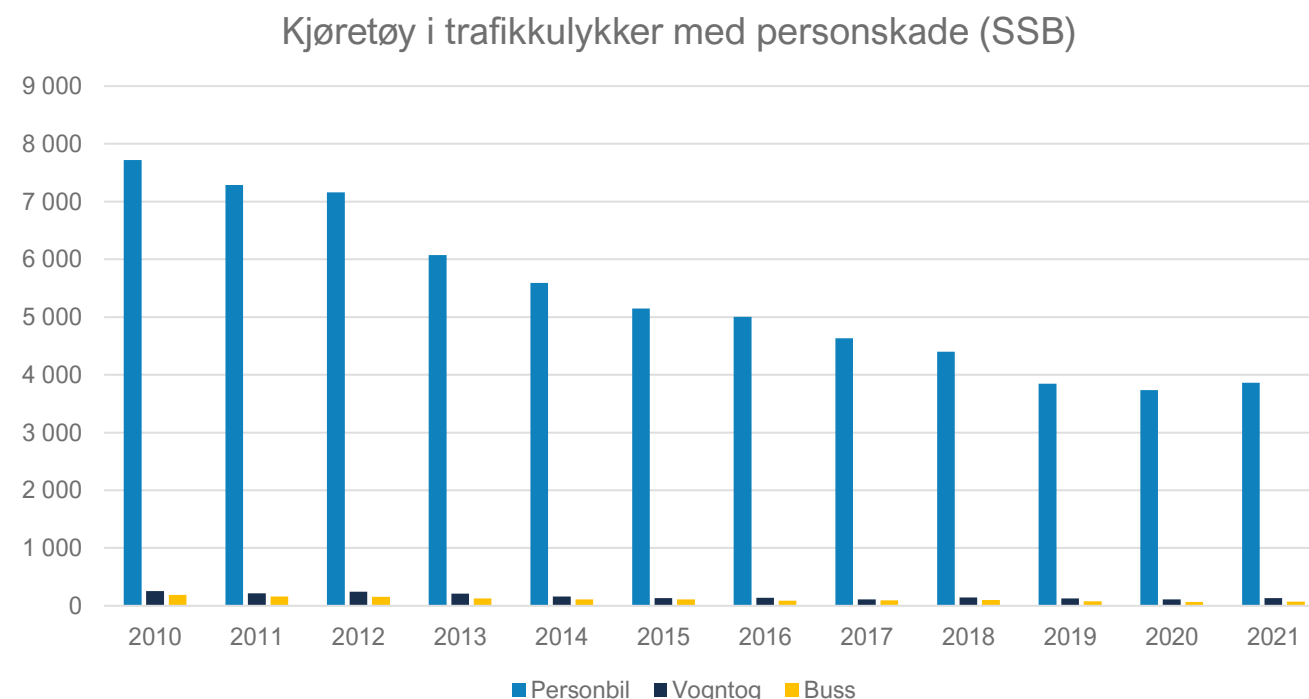
- Om NHO Transport
- Kollektivtrafikkens betydning
- Turbuss
- Ekspressbuss
- Rekruttering og det offentliges rolle
- Anbudsmarkedet

# NHO Transport og våre medlemmer

- Bransje- og arbeidsgiverforening som representerer norske persontransportbedrifter, tilsluttet NHO
- Medlemmene leverer kollektivtrafikktenester med buss, bybaner, minibuss og drosjer
- Hovedvekt av anbuds- og kontraktbasert kjøring på oppdrag for fylkeskommunene, men også billettfinansierte reiser med ekspressbuss-, flybussruter og turbusskjøring
- Bussnæringen sysselsetter totalt 17.000 personer

# Kollektivtrafikkens betydning

- Bussen er trafiksikkerhetsvinneren
  - Gir økt fremkommelighet
  
- Kollektivtransport er
  - God klimapolitikk
  - God fordelingspolitikk
  - Inkluderende
  - Tilgjengelig
  - Mindre avhengig av ny infrastruktur
  - Hvis flere reiser sammen, reduseres samfunnets skadekostnader fra persontransport



# Status og rammevilkår for turbussnæringen

- Oppdragsbasert kjøring for reiseliv, offentlige virksomheter, næringslivet, lag og foreninger
- Sesongbasert næring
- Ingen offentlig støtte



# Turbussenes rolle

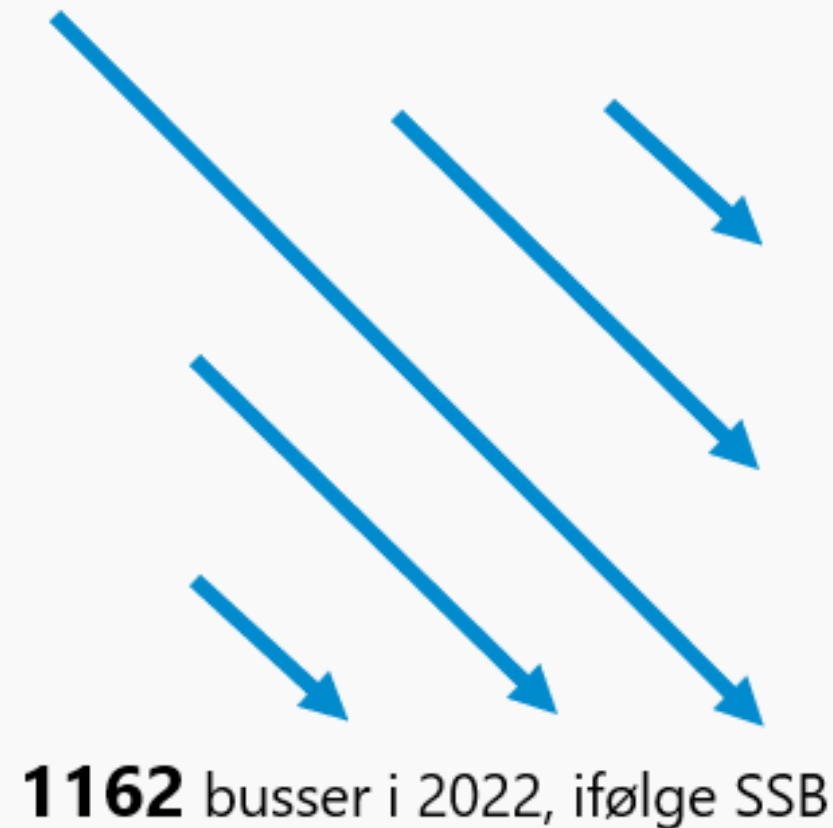
- Arbeidsplasser og transporttjenester i hele landet
- Gir skatte- og avgiftsinntekter samt ringvirkninger i lokalt næringsliv
- Svært viktig beredskapsfunksjon ved trafikale avvik, evakueringer og kriser



## Status for turbussnæringen 2022

- Redusert turbusspark siste 10 år på grunn av kobotasje og pandemi
- Høy aktivitet og etterspørsel sommer/høst 2022
- Utenlandske aktører på god vei tilbake

**2623** busser i 2012



# «Regjeringen vil utfordre handlingsrommet i EØS-avtalen når det gjelder definisjonen av midlertidig persontransportkabetasje»

(fra handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren)

## Utenlandske turbussaktører:

- Betaler ikke allmenngjort lønn, 60 prosent \*
- 78 prosent av bestillerne overholder ikke påseplikten \*
- Ikke mva-registrert
- Arbeidsvilkår for sjåførene?



Scandic Helsfyr 27/9-22

\* *Arbeidstilsynets kontroller 2015-2018*



# Forutsigbare rammevilkår og like konkurransevilkår er avgjørende for turbussnæringen

**Norge må raskt innføre konkrete kabotasjeregler for turbusser og følge disse opp.**

- Nødvendig tiltak for å sikre transportberedskap i Norge hele året
- Hindre videre nedbygging av norsk turbusspark
- Sikrer norske skatter, avgifter og arbeidsplasser
- Ingen kostnader for staten (foruten kontrollvirksomhet)
- Gjør det mulig for norske aktører å investere i sjåførere og materiell til neste sesong

# Norge må innføre danske kabotasjeregler

- Danske og islandske myndigheter har gått foran!
- Maksimalt 7 dager sammenhengende i Danmark. Karenstid på 30 dager.
- Dansk regjering står fast på sin definisjon av kabotasje i svaret til EU-kommisjonen 1.7.22
- Den islandske regjeringen holder fast ved sitt regelverk i svaret til ESA



# Status og rammevilkår for ekspressbussnæringen

- Binder mennesker i bygder, byer, landsdeler og naboland sammen på en miljøvennlig måte
- Viktig transporttilbud for personer uten egen bil



## «Regjeringen vil legge til rette for at ekspressbusser skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet» (Hurdalsplattformen)

- Ekspressbussene trenger forutsigbarhet og «godvilje» for å levere en samfunnsnyttig, billettfinansierte transporttjeneste
- Supplerer kollektivtrafikken i offentlig regi
- Tilgang til sentrum, nullutslippssoner og terminaler både praktisk og økonomisk
- God fremkommelighet, infrastruktur og veivedlikehold
- Billettsamarbeid og korrespondanse med kollektivtilbud i offentlig regi
- Koordinering og ikke konkurranse med rutetilbud i offentlig regi. Obs fylkeskommunal praksis.
- Lave avgifter, helst nullsats mva. Avinors avgiftsnivå for flybusser er høyt

# Rekruttering



## Dagens situasjon – sjåførbehov

- Høy snittalder i dagens sjåførbestand
  - Naturlig avgang (pensjon) vil øke behovet ytterligere
- Svakere tilgang på utenlandsk arbeidskraft
  - Pandemi, krig og økonomisk usikkerhet: utenlandske har ikke returnert til Norge.
- Sjåførmangel for hele transportsektoren (person og gods) i Norge og resten av Europa.
- Generelt lav arbeidsledighet i Norge
- Svakere tilgang på kvalifiserte sjåførere og færre søkere til ledige stillinger enn tidligere

# Veien inn til sjåføryrket - unge

- Unge i videregående skole
- VG3: Yrkessjåførfaget
  - Persontransport → fagbrev yrkessjåfør
  - Godstransport

1. år	2. år	3. år	4. år	Yrkesbetegnelse
Vg1	Vg2	Vg3	Vg3	
<u>Teknologi- og industrifag (S)</u> Vis kryssløp <input type="checkbox"/>	<u>Transport og logistikk (S)</u> Vis kryssløp <input type="checkbox"/>	<u>Kran- og løfteoperasjonsfaget (B)</u>		Fagoperatør i kran- og løfteoperasjoner Fagbrev
		<u>Logistikkfaget (B)</u>		Logistikkoperatør Fagbrev
		<u>Yrkessjåførfaget (B)</u>		Yrkessjåfør Fagbrev

# Veien inn til sjåføryrket - voksne

## Grunnutdanning:

- Førerkort klasse D
- 140 timer kurs i yrkessjåførkompetanse persontransport (YSK)
- Må finansieres selv. Kan søke lån i Lånekassen.
- En ansvarsfull, sosial og sikker jobb.
  - Fin karriere nummer to (eller tre) for mange.



## Hvem gjør hva for økt rekruttering og omdømmebygging i bransjen?

- **NHO Transport:** koordinerende bindeledd mellom bransjen og offentlige myndigheter. Rekrutteringsstrategi, fremsnakking og omdømmebygging.
- **Medlemsbedriftene:** dag-til-dag rekruttering. Besitter førstehåndskunnskap. Fremsnakking, bransjens ansikt utad.
- **Oppdragsgiverne:** forankring, fremsnakking. Definerer ofte handlingsrommet til operatørene.

# Hva kan, og bør, det offentlige bidra med?

- Finansiering og rammer for kollektivtilbudet
- Utdanning gjennom Forsvaret
- Dimensjonering av utdanningsbehov og -kapasitet
- Kvalifisere kandidater til både gods og persontransport i utdanningen
- Fremsnakke sjåførenes betydning
- Balansert informasjon om autonome kjøretøy
- **Prioritering av yrkessjåfører hos offentlige instanser**
  - Svært lange ventetider på oppkjøring og teori tunge klasser hos SVV
    - For få utdannede sensorer på tunge klasser
    - Ulik praksis av sensorer i SVV rundt avlegging av tilrettelagt muntlig teoriprøve.
  - Lang behandlingstid på søknad om kjøreseddel hos Politiet
  - Ikke mulighet til å få omgjort studielån til stipend hos Lånekassen

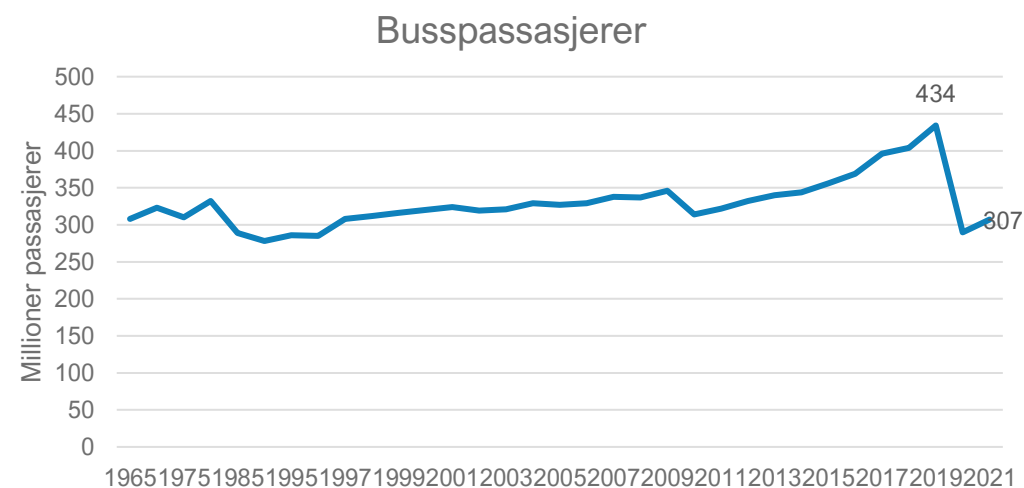
## Hva kan, og bør, det offentlige bidra med?



**Vi trenger at offentlige myndigheter blir med å dra i samme retning slik at det blir flere dyktige yrkessjåfører i hele Norge**

## Anbudsmarkedet

- Fylkeskommunene bestiller rutebusstjenester via anbudskontrakter. Det gir effektive og innovative leveranser, ifølge Vista Analyse.
- Bussbransjeavtalen viktig grunnlag
- Økte driftskostnader (spesielt energi) og lavere billettinntekter etter pandemien utfordrer økonomien til næringen og fylkene
- Kollektivtrafikken trenger gode rammevilkår og konkurransekraft for å gjøre sin nytte



Takk for oppmerksomheten,  
vi ser frem til godt samarbeid



Jon H. Stordrange, [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no), mobil 41 50 67 70

Jofri Lunde, [jofri.lunde@transport.no](mailto:jofri.lunde@transport.no), mobil 41 16 19 44

Eskil J. Sæterlien, [eskil.johnsrud.saeterlien@transport.no](mailto:eskil.johnsrud.saeterlien@transport.no), mobil 99 22 32 63