

Til: Stortingets finanskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Prop. 146 S – tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025

Dato: 19.05.25

NHO Transport er en arbeidsgiver- og næringspolitisk organisasjon for operatører innen vei- og skinnegående persontransport. Samtlige selskaper med fylkeskommunale rutebusskontrakter er medlemmer av NHO Transport. Foreningen registrerer at det ikke er avsatt ytterligere midler til den fylkeskommunale kollektivtrafikken i revidert nasjonalbudsjett og vil på denne bakgrunn påpeke følgende:

1. Positiv passasjerutvikling

Den fylkeskommunale kollektivtrafikken hadde en svært positiv vekst både med hensyn til passasjerer og billettinntekter til og med 2019. Pandemien og myndighetenes oppfordringer om å begrense reisevirksomheten medførte at en positiv trend ble brutt, men antall reisende begynte å øke igjen etter pandemien. Ifølge SSB var veksten i antall passasjerer på to prosent fra 2023 til 2024, og aldri før har så mange reist kollektivt som i 2024. Det er dermed svært viktig at en positiv og viktig trend ikke blir brutt på grunn av reduksjoner i kollektivtilbudet og dets attraktivitet.

2. Sviktende inntekter og økende kostnader

Selv om antall reisende nå er høyere enn før pandemien, dekker billettinntektene en lavere andel av kostnadene enn tidligere. Dette skyldes delvis økt bruk av periodebilletter, men også politiske beslutninger knyttet til gratis båt- og ferjereiser samt reduksjon av takstene. I tillegg har TØI i en rapport utarbeidet for Kollektivtrafikkforeningen anslått at kostnadene de siste tre årene har økt med 34 prosent, noe som er langt høyere enn kommunal deflator i nevnte periode. Kostnadene har også økt med en høyere prosentsats ved inngåelse av noen nye anbud, og kostnadsveksten skyldes hovedsakelig følgende forhold:

- Prisen på nye busser fastsettes stort sett i Euro, og kursen på denne valutaen har steget fra 7,34 i 2012 til rundt 11,60 norske kroner i dag. I tillegg har produsentenes kostnader steget, og prisen i Euro har dermed også vært økende. På denne bakgrunn har prisen på dieselbuss i norske kroner de siste fire årene steget med opp mot 80 til 100 prosent. Parallelt har det vært en rask overgang til elbusser, og disse ligger 40 til 50 prosent høyere i pris enn tradisjonelle dieselbusser. I tillegg kommer kostnader knyttet til etablering av nødvendig ladeinfrastruktur.
- Økt kapitalbinding knyttet til investeringer i materiell gir høyere kapitalkostnader, noe som forsterkes ytterligere via dagens høye rentenivå. Baseres finansieringen på leasing, vil leasingkostnadene også påvirkes av usikkerheten knyttet til restverdien av

elbusser ved utløp av leasingperioden. I tillegg har service- og delekostnader økt betraktelig.

- Samtidig har energiprisene steget de siste årene. Prisen på diesel økte betraktelig etter Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022. I tillegg har strømprisene variert sterkt de siste årene. Disse veksler også mellom de ulike strømprisregionene, noe som gir et usikkert og uforutsigbart kostnadsbilde ved drift av elektriske busser.
- Lønn utgjør en svært stor andel av busselskapenes kostnader, men arbeidstaker- og arbeidsgiversiden har forholdt seg lojalt til frontfagets rammer ved både hoved- og mellomoppgjør. Disse rammene endte på 5,1 og 5,2 prosent i henholdsvis 2023 og 2024 mot to til tre prosent de forutgående årene. Forholdsvis høyt sykefravær og økt kjøring på kveldstid og i helger har også påvirket kostnadsbildet i negativ retning.

Skisserte situasjon har medført at fylkeskommunene har et gap mellom kostnader og inntekter, som må dekkes inn via ekstra bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett for 2025 og statsbudsjett for 2026. I tillegg til fylkeskommunenes finansieringsgap har bussoperatørene et akkumulert negativt driftsresultat på over en milliard siste tre år.

I Kommuneproposisjonen lover regjeringen å øke kommunene og fylkeskommunenes inntekter for 2026 med 4,2 til 4,9 milliarder, men mesteparten av dette beløpet skal ifølge departementet kompensere for "merutgifter til demografi". Kun 1,3 til to milliarder gjenstår, og av dette skal fylkeskommunene få 15 prosent. Dette forvaltningsnivået blir dermed "avspist" med 195 til 300 millioner, som skal fordeles mellom 15 fylker. Disse må så prioritere hva som skal brukes på videregående skoler, fylkesveier og kollektivdrift. Dette er langt fra tilstrekkelig til å dekke dagens finansieringsgap på kollektivsiden, og deler av dette gapet bør dekkes inn via ekstra bevilgninger under Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett.

3. Konsekvenser

Både KS og flere fylkesordførere har de siste dagene varslet omfattende kollektivkutt hvis ikke det statlige bidraget til kollektivdriften økes betraktelig. Slike kutt vil medføre at den tidligere omtalte positive utviklingen blir brutt, noe som vil ha følgende konsekvenser:

- Kollektivtrafikken er en samfunnskritisk funksjon, som tusenvis av reisende er avhengige av daglig for å komme frem og tilbake til jobb, skole, butikker og fritidsaktiviteter. Et redusert tilbud vil primært ramme svakere grupper uten tilgang til bil, og et velfungerende kollektivtilbud har en viktig funksjon beredskapsmessig sett.
- Et mindre omfattende og attraktivt tilbud vil medføre at flere igjen bruker bilen ved daglige reiser. Dette vil gjøre det vanskeligere å realisere klimamålene, føre til økt køer og redusere kollektivtrafikkens fremkommelighet. Redusert fremkommelighet gir lavere presisjon i forhold til rutetider, lengre reisetid for passasjerene og lavere produktivitet fordi en buss i kø produserer færre passasjerkilometer.
- Kutt i rutetilbudet medfører også stor usikkerhet for arbeidstakerne innen bussnæringen. De risikerer kutt i stillingsprosenter og ufrivillig overgang til deltidsstillinger eller delte skift. Yrket blir dermed mindre attraktivt, og mange vil forsvinne over i andre bransjer. Disse vil være vanskelige å få tilbake når tilbudet igjen skal utvides. I tillegg medfører manglende finansiering og rutekutt at busselskapenes planlegging blir vanskeliggjort.

