

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 05.07.24

Att: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Statssekretær Tom Kalsås

Oppfølging av Stortingets verbalvedtak om langdistansebusser

I forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 21.06.24 fattet Stortinget følgende verbalvedtak:

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 gi en vurdering av en eventuell tilskuddsordning til langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud.

Det er positivt at Stortinget vil satse på langdistansebusser, men vedtaket kan tolkes på flere måter. Det må imidlertid kunne antas at begrepet langdistansebusser er benyttet som synonym for ekspressbusser. Basert på vedtaket må regjeringen nødvendigvis gi et tilfredsstillende svar på Stortingets anmodning i forslag til statsbudsjett allerede i oktober i år. NHO Transport vil i denne forbindelse gi følgende innspill:

1. Støtte i Hurdalsplattformen

Hurdalsplattformen inneholder følgende to kulepunkter med høy grad av relevans i forhold til det gjengitte verbalvedtaket. Ifølge nevnte plattform vil Regjeringen:

- *Legge til rette for at ekspressbussene skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet*
- *Utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtrafikk i områder med spredt bosetting*

Dagens regjering har tilsynelatende gjort lite for å realisere de skisserte punktene i løpet av de tre første årene av inneværende regjeringsperiode. Man har dermed i overkant av ett år igjen til å foreslå og gjennomføre nødvendige tiltak.

2. Positive sosio-økonomiske og distriktsmessige konsekvenser

I rapporten "Kollektivtransport – samfunnsgevinster av økt, målrettet satsing på kollektivtransport" fra september 2023 oppsummerer Transportøkonomisk institutt sine anbefalinger på ekspressbussiden som følger:

*I Norge er **ekspressbuss** kommersielle. Tilbudet drives på privatøkonomisk grunnlag. Passasjertallene har falt de siste årene, og flere ruter har forsvunnet blant annet på grunn av økt konkurranse mot tog, fly og bil. Vi vurderer at det er stor sannsynlighet for at en relativt liten innsats kan utløse store passasjergevinster i form av flere ruter og/eller flere avganger. Innsats for ekspressbuss vil ha positive fordelingsvirkninger både med tanke på sosioøkonomiske kjennetegn ved ekspressbusspassasjerene og med tanke på distriktene, der ekspressbussene ofte er det eneste kollektivtilbudet. Aktuelle virkemidler inkluderer **fysisk tilrettelegging** (f.eks. kollektivfelt, holdeplasser og terminaler), **økonomiske kompensasjoner** (f.eks. i form av refusjon for sosiale rabatter), samt **bedre koordinering med lokal kollektivtransport**. (Transportøkonomisk institutts uthevinger)*

3. Dagens ekspressbusstilbud fungerer bra

Dagens ekspressbusstilbud kan kort karakteriseres som følger:

- Dagens virksomhet er basert på kommersiell drift, og aktørene mottar dermed ingen offentlig støtte. De dekker viktige strekninger på tvers av fylkesgrenser og landsdeler, og de fleste av disse er uten togtilbud. På enkelte andre strekninger representerer ekspressbussene et supplement til togtilbudet via en alternativ flatedekning. Ekspressbussene er dermed et viktig bindeledd mellom by og land. De bidrar dermed også til å opprettholde spredt bosetting.
- Passasjerantallet har falt noe de siste årene, men utviklingen har variert mellom de ulike ekspressbussrutene. Dette har medført at noen få ekspressbussruter er nedlagt eller blir kjørt med lavere frekvens, men kapasiteten er opprettholdt på de fleste strekninger. Enkelte ekspressbussruter har også fått økt kapasitet. Det må også understrekes at viktige kundegrupper som barn, studenter, pensjonister og pasienter er helt avhengige av et velfungerende ekspressbusstilbud.
- Kundetilfredsundersøkelser viser at ekspressbussbrukerne er svært fornøyde med dagens aktører og tilbud. Vy Express har så langt i år en meget høy kundetilfredshet, som ligger på hele 83 prosent. Lojaliteten er også svært tilfredsstillende, og Nor-Way Bussekspress sin høye score på BIs kundebarometer bekrefter også at dagens tilbud fungerer veldig bra.

4. Potensiale ved økt satsing på dagens ekspressbusstilbud

Økt satsing på ekspressbusstilbudet og -aktørene har følgende fordeler:

- Realisering av klimamålene er en av de aller største utfordringene de kommende årene, og redusert bilbruk er et viktig virkemiddel for å realisere disse målene. Skal man klare dette, må man videreutvikle et godt kollektivtilbud både i byområdene og på tvers av

fylker og landsdeler. En økt satsing på dagens ekspressbussvirksomhet vil bidra til å gjøre aktørene enda mer konkurransedyktige i forhold til bruk av privatbil.

- Dagens aktører har tilgjengelig kapasitet til å betjene flere passasjerer på nåværende strekninger, og de vil kunne åpne nye ruter eller forsterke eksisterende tilbud hvis rammebetingelsene legges til rette for dette. Flere ruter vil også ha en positiv distrikts-politisk effekt og dermed bidra til å styrke kollektivtilbudet i "*områder med spredt bosetting*", noe som er i tråd med ett av punktene i Hurdalsplattformen. Dagens ekspressbusselskaper har også lang erfaring med effektiv drift og god kundeoppfølging. De har også høy kjennskap og godt innarbeidede merkenavn.
- Som påpekt under punkt tre, består dagens passasjerer i stor grad av barn, studenter og pensjonister. Disse gruppene har ofte et lavt inntektsnivå og ikke tilgang til bil. Som påpekt fra Transportøkonomisk institutts side under punkt to, vil dermed en økt satsing på dagens ekspressbusstilbud ha en positiv fordelingsmessig effekt.

5. Enkle tiltak kan styrke ekspressbusstilbudet ytterligere

For å "*legge til rette for at ekspressbussene skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet*" i tråd med Hurdalsplattformen, bør følgende gjøres:

- Det politiske og forvaltningsmessige ansvaret må avklares. Fylkeskommunene har i dag ansvaret for den lokale kollektivtrafikken, mens det statlige nivået har ansvaret for tog- og flytrafikk. De fleste ekspress- eller langdistansebusslinjene krysser fylkesgrenser, men det er i dag uklart om fylkeskommunene eller sentralt nivå har ansvaret for å utvikle og tilby ekspressbussaktørene bærekraftige rammebetingelser.
- Det er eksempelvis mulig å innføre en fast støtte per passasjer- eller rutekilometer. En enklere løsning er å innføre nullsats for merverdiavgift. Det viktigste er imidlertid at aktuelle tiltak må være universelle og dermed gjelde alle aktører og på alle strekninger. Differensiert støtte vil være konkurransevridende og gi negative samt utilsiktede konsekvenser.
- Transportøkonomisk institutt har allerede under punkt to foreslått kompensasjon for sosiale rabatter som et universelt og effektivt og virkemiddel. Basert på dagens kundegrupper beskrevet under punkt tre vil en slik kompensasjon også ha en svært positiv sosio-økonomisk effekt.
- I tillegg kan bedre koordinering med lokal kollektivtransport være et aktuelt virkemiddel for å få sømløse overganger mellom ulike kollektivmidler tidsmessig sett. Etablering av flere kollektivfelt samt bedre tilgang til holdeplasser og terminaler vil også bidra til å øke effektiviteten og produktets attraktivitet. Når det gjelder terminaler, kan også en reduksjon av terminalavgiftene ha stor betydning.
- Ekspressbusselskapene har også positive erfaringer fra samarbeid med eksempelvis Vestland og Telemark fylkeskommuner, hvor fylkeskommunene har billettsamarbeidsordninger vis a vis ekspressbussaktørene. Blant annet "kjøper" fylkeskommunene plasser til skoleungdom på ekspressbussrutene og dermed slipper fylkeskommunene å kjøre

egne ruter parallelt med ekspressbussene. Ekspressbussene får på sin side utnyttet ledig kapasitet, og ordningen bidrar til å bedre operatørens økonomi slik at ekspressbustilbudet kan opprettholdes.

Som nevnt innledningsvis, har regjeringen forholdsvis kort tid på å finne gode svar på Stortingets verbalvedtak. NHO Transport håper imidlertid at departementet vil ta foreningens innspill med i betraktning ved videre arbeid med saken, og NHO Transport stiller gjerne på et snarlig møte for å utdype de ulike punktene og diskutere alternative løsninger.

Vennlig hilsen

NHO Transport

J. H. Stordrange

Jon H. Stordrange

administrerende direktør