

**Til:** Stortingets finanskomite

**Kopi:** Stortingets transport- og kommunikasjonskomite  
Stortingets kommunal- og forvaltningskomite

**Fra:** Kollektivtrafikkforeningen  
NHO Sjøfart  
NHO Transport  
Arbeidsgiverforeningen Spekter  
Fagforbundet  
Fellesforbundet  
Norsk Jernbaneforbund  
Yrkestrafikkforbundet

**Dato:** 19.05.21

**Sak:** Revidert nasjonalbudsjett 2021 – Meld. St 2 (2021-2022)

---

### **Oppsummering**

*Det er grunn til å reagere på følgende vedrørende regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett og behandlingen av kollektivsektoren:*

#### 1.1. Svarer ikke på Stortingets anmodningsvedtak

*Stortinget fattet følgende anmodningsvedtak om fylkeskommunal kollektivtransport 23.01.22:*

*«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022 vurdere kollektivselskapenes passasjerutvikling og økonomiske situasjon og legge frem forslag for å kompensere for tap av billettinntekter og forhindre rutekutt. Stortinget ber regjeringen sette et mål om at andelen reisende med kollektiv og jernbane skal opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre som et bidrag for å nå klimamålene.»*

*Regjeringen har ikke besvart denne anmodningen i forslag til revidert nasjonalbudsjett. Som vedlagte [tekst fra side 204 i budsjettokumentet](#) viser, har regjeringen sågar utelatt siste setning i sin gjengivelse av Stortingets vedtak. Det gis dermed ikke noe svar på hvordan andelen reisende med kollektiv skal komme "opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre som et bidrag til å nå klimamålene" til tross for at Samferdselsdepartementet i mars i år opprettet en arbeidsgruppe for å finne virkemidler for å få re-etablert kollektivandelen. Ett av de foreslåtte hovedtiltakene var et tilskudd til kollektivaktørene for omstilling og utvikling slik at næringen kan bidra til å oppfylle Stortingets anmodningsvedtak og bistå i det grønne skiftet på en kraftfull måte.*

#### 1.2. Bryter med nullvekstmålet

*Det har lenge vært svært bred politisk enighet om det såkalte nullvekstmålet, som medfører at all økning i reisebehovet i de større byene skal tas med gange, sykkel eller kollektivtrafikk. Oppnåelse av dette målet er en viktig forutsetning for å oppfylle Norges klimaforpliktelser, men regjeringen synes å være tilfreds med at andel kollektivreisende blir liggende på 85-90*

*prosent av 2019-nivået mens privatbilen tar en økende andel av de reisende. Reisevanene er i endring, og andel kollektivreisende har økt den senere tid. For å fortsette den positive utviklingen, trenger kollektivsektoren omstillings- og utviklingsmidler høsten 2022 og i 2023.*

---

## **1. Kort om bakgrunn**

Da de strengeste restriksjoner i fredstid ble innført 12.03.20, ble det fra regjeringens side påpekt at kollektivtrafikken var en samfunnskritisk funksjon. Denne sektoren skulle dermed opprettholde sitt tilbud av følgende årsaker:

- Sikre at annet samfunnskritisk personell skulle komme frem og tilbake på jobb på en smittevernmessig forsvarlig måte. Andre grupper ble anmodet om å bruke hjemmekontor, og myndighetene oppfordret befolkningen til ikke å reise kollektivt.
- Det ble også ansett som viktig at næringen beholdt kompetanse, materiell og infrastruktur. Dette var nødvendig for at kollektivtransporten skulle kunne reetablere kollektivandelene etter pandemien og dermed bidra til oppnåelse av Norges klimamål.

Antall passasjerer sank dramatisk, og næringen er veldig takknemlig for at Storting og regjering så langt har kompensert fylkeskommunene for tapte billettinntekter slik at kollektivtilbudet har blitt opprettholdt og aktørene har beholdt ansatte, materiell og ulik infrastruktur. Det viser seg imidlertid at det tar lengre tid enn forventet å få andelen reisende tilbake til kollektivtrafikken. Det er positivt at reisebehovet blir redusert på grunn av økt bruk av hjemmekontor og overgang til sykkel og gange, men den negative utviklingen i form av økt bilbruk og reduserte kollektivandeler må snus.

## **2. Situasjon**

Som nevnt i den innledende oppsummeringen, oppnevnte Samferdselsdepartementet i mars en egen hurtigarbeidende arbeidsgruppe for å komme med forslag til hvordan tidligere kollektivandeler kan reetableres og økes på sikt. Gruppen var bredt sammensatt og oversendte sitt [sluttdokument til Samferdselsdepartementet](#) 08.04.22.

Arbeidsgruppen foreslo i hovedsak følgende tiltak på kort sikt:

- Kollektivselskapene må gjennomføre endringer i billett- og takstsystemene, og disse må bidra til å øke fleksibiliteten for kundene og til spredning av trafikken utover dagen.
- Informasjon og holdningskampanjer fra myndighetene for å få flest mulig til å reise kollektivt, sykle eller gå.
- Å redusere fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder, særlig i bomringer, i kollektivfelt og for parkering i byer.
- Å oppfordre arbeidsgivere til å gjennomføre insentiver som prioriterer arbeidsreiser med kollektivtransport fremfor bil.

- Nullsats merverdiavgift for kollektivbilletter og skattefrie arbeidsgiverfinansierte kollektivbilletter til arbeidstakere.
- Iverksette skattlegging av fordel ved arbeidsgiverbetalt parkering ved arbeidsplass så lenge arbeidsplassen er i nærheten av et kollektivtilbud
- Å fortsette samordning av virkemidler på tvers av forvaltningsnivåer gjennom byvekstavtaler og bypakker.
- Rute-, takst- og billettsamarbeid mellom statlig og fylkeskommunal kollektivtrafikk forsterkes.
- Videreføre et særskilt tilskudd til kollektivselskapene til utgangen av 2022, men endre det fra en kompensasjonsordning til et tilskudd for omstilling og utvikling. I tillegg må det legges til rette til rette for en omstillingspakke i 2023.

Følgende kommentarer er påkrevet:

- Arbeidsgruppens innstilling inneholder ikke bare kostnadskrevenne forslag, men også inntektsbringende tiltak for det offentlige som økte bompengesatser for elbiler og skattlegging av gratis parkering hos arbeidsgiver såfremt det er et kollektivtilbud i nærheten. Regjeringen har allerede foreslått noen mindre innstramminger av fordelene ved bruk av elbiler, men det vil gå forholdsvis lang tid før disse ville bli iverksatt. Det vil ta enda lenger tid før bileierne virkelig merker endringene og tilpasser sin adferd.
- Det bør også tilføyes at manglende midler fra og med 01.08.22 vil medføre kutt i rutetilbudene, noe som vil gjøre kollektivtilbudet mindre attraktivt og dermed redusere konkurransekraften vis a vis personbilene. Antall reisende og billettinntektene vil dermed bli ytterligere redusert, noe som igjen må kompenseres via ytterligere kutt. På denne måten vil kollektivtrafikken komme inn i en negativ spiral. I tillegg vil et dårligere kollektivtilbud medføre krav om økning av veikapasiteten, og ifølge en [analyse utført av Asplan Viak for Kommunenes Sentralforbund](#) vil det koste dobbelt så mye å dekke økt reisebehov via veiutbygging enn ved å satse på utvikling av kollektivtilbudet.

### 3. Konkret støttebehov

Det er i 2022 bevilget 1.480 millioner til kompensasjon for tapte billettinntekter inntil 31.07.22. Nye anslag fra fylkeskommunene tyder på et behov på 900 millioner kroner for resten av 2022 for å opprettholde kollektivtrafikken. Det understrekes at anslag om trafikktutvikling i annet halvår 2022 vil være beheftet med en viss usikkerhet.

For at andelen reisende med kollektiv skal komme opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre som et bidrag for å nå klimamålene, er det viktig at det i statsbudsjettet for 2023 avsettes omstillingsmidler som kan bygge opp under denne prosessen. Næringen vil komme tilbake med mer konkrete planer og finansieringsbehov i forkant av statsbudsjettet for 2023.

Avsenderne av dette notatet ber med dette Stortinget om å fatte følgende vedtak:

Stortinget bevilger 900 millioner ekstra for å opprettholde kollektivtilbudet for resten av 2022. I tillegg ber Stortinget regjeringen om å avsette nødvendige midler til omstilling og utvikling i forslag til statsbudsjett for 2023.

---

For mer informasjon, kontakt:

Olov Grøtting:	<a href="mailto:olov.grotting@kollektivtrafikk.no">olov.grotting@kollektivtrafikk.no</a>	91 82 05 10
Jon H. Stordrange	<a href="mailto:jon.stordrange@transport.no">jon.stordrange@transport.no</a>	41 50 67 70

---

### **Vedlegg:**

Regjeringens svar, [side 204 i budsjettdokumentet](#), på aktuelle anmodningsvedtak av 23.01.22:

#### **"Oppfølging av anmodningsvedtak om fylkeskommunal kollektivtransport**

Stortingets anmodningsvedtak nr. 631, 23. januar 2022 ble truffet ved behandlingen av Prop. 51 S (2021–2022) om endringer i statsbudsjettet 2022 under bl.a. Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien og ekstraordinære strømutgifter), og Innst. 119 S (2021–2022):

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022 vurdere kollektivselskapenes passasjerutvikling og økonomiske situasjon og legge frem forslag for å kompensere for tap av billettinntekter og forhindre rutekutt.»

Bevilgningen ble økt med 1 480 mill. kroner for å kompensere fylkeskommunene i perioden januar–juli 2022 for reduserte inntekter og økte kostnader til fylkeskommunal kollektivtrafikk som følge av pandemien. Samferdselsdepartementet har mottatt oppdaterte prognoser for reduserte inntekter og økte kostnader fra fylkeskommunene. Det anslås at differansen mellom økte kostnader og reduserte inntekter i perioden januar–juli vil kunne dekkes innenfor gjeldende bevilgning. Myndighetspålagte smitteverntiltak ble avviklet i februar. Statistikk for mars og april viser en positiv trend i antall reisende. Antall reiser i Oslo og Viken er tilbake på 85-90 pst. av nivået før pandemien og er for noen på tilnærmet samme nivå som tidligere. Pandemien kan føre til endringer i reisemønstre også på lang sikt, og det er nødvendig at fylkeskommunene tilpasser kollektivtilbudet til en ny normal.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp."