



INNKALLING TIL STYREMØTE

DATO: 31. JANUAR 2023
TID: MØTE KL. 10.00 – 13.00
STED: TEAMS – SE OUTLOOKINNKALLING

SAKLISTE:

- Sak 1/23 Referat fra styremøte 7. desember 2023
- Sak 2/23 Foreløpig regnskap 2022
- Sak 3/23 Oppdragsbeskrivelse prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»
- Sak 4/23 Årets temaområde 2023
- Sak 5/23 Sjåførsikkerhet
- Sak 6/23 Samarbeid med arbeidstakersida
- Sak 7/23 Høring bompenger og veibruksavgift
- Sak 8/23 Mangel på sjåførere
- Sak 9/23 Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 1/23

Referat fra styremøte 7. desember 2022

Vedtakssak

Referat fra styremøtet 7. desember 2022 finner du [her](#)

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.



Sak 2/23 Foreløpig regnskap 2022

Vedtakssak

Foreløpig regnskap pr. 31.12.2022 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap med periodisert budsjett
- Balanse

Foreløpig regnskap for 2022 viser et resultat på kr. 976.036,65

Budsjettert årsresultat for 2022 var kr. 500,-

Saksopplysning:

Følgende avviker fra periodisert budsjett:

- Driftsinntekter:
Konto 3950 viderefakturerte kostnader: Totalt kr. 736.498,75 som består av:
 - Bistand for høringsinnspill kr. 60.957,75
 - Arendalsuka kr. 35.920
 - University Innovation Bootcamp kr. 639.621.
- Konto 5800, Refusjon av sykepenger kr. 326.013,-. Sum arbeidskraft er derfor lavere enn budsjettert.
- Konto 6720 eksterne honorarer er økt med tilsvarende som konto 3950, ovenfor – kr. 736.498,75. Tilsvarende lavere forbruk enn budsjettert.
- Konto 6861 kurs kommer ut med økt forbruk i 2022 pga faktura fra 2021 som tidligere rapportert.
- Konto 6865 møtekostnader er kr. 231.672,11 høyere enn budsjettert. Det har vært svært vanskelig å budsjettere møteaktivitet for 2022, og et stort antall deltagere på årets konferanse dro også denne posten opp, da økte selvfølgelig også inntekter på konto 3905 Kurs.
- Konto 6910 er høyere enn budsjettert på grunn av omlegging av server. Våre nettsider ble ustabile, og måtte over på annen løsning med en etableringskostnad og noe høyere driftsutgifter.
- Kollektivkonferansen var budsjettert med balanse ved et lavere antall deltagere. Pga høyt deltagerantall ble det et overskudd på ca. kr. 400.000.

Foreløpig regnskap for 2022 viser et overskudd på kr. 976.036,65, et betydelig bedre resultat enn periodisert budsjett. Hovedårsaken er noe mindre aktivitet gjennom året pga foreldrepermisjon og sykemeldinger. Samtidig har vi hatt noe mindre bruk av eksterne krefter, og vi hadde et høyt antall deltagere på Kollektivkonferansen.

Regnskapsrapporter: [Resultatregnskap her](#) og [balanse her](#).

Forslag til vedtak: Foreløpig regnskap tas til orientering.



Sak 3/23 Oppdragsbeskrivelse prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»

Vedtakssak

Viser til sak 43/2022 Mobilitet i omstilling – veien framover, fra [styrets møte 7. desember 2022](#).

Fra styrets behandling av sak 43/22 den 7. desember 2022:

Diskusjon

Foreningen må få fram det strategiske i situasjonen og lage et grunnlag :

- *Tegne opp bildet av aktørene og lage en nøytral rapport med utfordringer og målbilde.*
- *Belyse og synliggjøre sence of urgency.*
- *Belyse ulike alternativer vi har - det finnes mange modeller det er riktig å synliggjøre.*
- *Det er viktig at vi samarbeider dersom vi skal lykkes med bestillingstransport.*
- *Hva trenger vi å vite nå dersom vi skal sette oss i en slik utviklingsmodus. Vi har noe innsikt – hva mer trenger vi?*
- *Må bli tydelig på hva man skal oppnå. Hva vil man tape om man ikke når det?*
- *Må gå inn i problemstillingen og se på et samarbeidsstrukturnivå.*
- *Kunden må være først. Hva trenger vi?*
- *Må forstå den store endringen i struktur på kollektivreisene. Hva betyr det at vi skal kjøre bestillingstransport i stedet for store strukturer?*
- *Nå er det datadrevet utvikling som er viktig, og å beholde kundegrensesnittet.*
- *Vi må være gode på distribusjon og må fange data for å være gode i morgen.*
- *Vi skal realisere politikk som er vedtatt, det handler om bærekraft.*
- *Må bli horisontale for at kundene bruker mobiliteten på en god måte.*

Konklusjon:

Styret bevilger midler av oppspart egenkapital for å lage en rapport som svarer ut diskusjonen ovenfor. Styret får grunnlaget til behandling før det kjøres minikonkurranse for valg av tilbyder.

Saksutredning:

Ut fra saksutredning for sak 43/2022 og de styringssignaler som ble gitt i desemberstyremøtet er det arbeidet med en oppdragsbeskrivelse for prosjektet.

Det er viktig å trekke alle tråder fra scenariorapporten fra 2021, og de prosessene som er gjennomført senere. Dette er beskrevet i oppdragsbeskrivelsen og legger et godt grunnlag for forståelsen av den sence of urgency som bransjen i dag står i.



Første versjon av oppdragsbeskrivelsen som administrasjonen jobbet med var langt mer omfattende, noe som ville vært svært krevende å gjennomføre med beskrevet ressurs.

Mange av de spørsmål som har kommet opp underveis i arbeidet med oppdragsbeskrivelsen, er blitt godt beskrevet i tidligere prosesser og var derfor ikke nødvendig å ta inn i oppdragsbeskrivelsen.

Denne versjonen av oppdragsbeskrivelsen er derfor strippet ned til det essensielle spørsmålet: *Hvordan kan vi samarbeide på en måte som styrker bransjens evne til å utvikle attraktive tjenester, som gir best mulig ressursutnyttelse, og møter kundens og samfunnets behov for bærekraftig mobilitet?*

[Les oppdragsbeskrivelsen her.](#)

Økonomi:

Kollektivtrafikkforeningen har noe mindreforbruk i 2022, og prosjektet finansieres av oppspart egenkapital. Det tas forbehold i oppdragsbeskrivelsen om at prosjektet blir finansiert.

Forslag til vedtak:

Styret vedtar å gjennomføre minikonkurranse som beskrevet i oppdragsbeskrivelsen for prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet».

Styret vedtar oppstart av prosjektet og finansiering når konkurransen er gjennomført.



Sak 4/23 Årets temaområde 2023

Vedtakssak

Kollektivtrafikkforeningen har de siste årene hatt et temaområde hvert år. Dette har vært:

- 2022: Mobilitet i omstilling
- 2021: Den nye normalen
- 2020: Mennesket i mobiliteten

Et slikt temaområde er viktig, og har gitt strategisk retning til ulike webinarer/seminarer gjennom året, våre seminarer på Arendalsuka og ikke minst tema for Kollektivkonferansen.

Erfaringene fra tidligere år viser at det er viktig å ha med støtteformuleringer, eller en nærmere beskrivelse av det temaområdet vi velger. Dette fordi både planleggingskomiteen for Kollektivkonferansen, politikere og andre gjerne etterspør «Hva betyr dette egentlig?». Sist år, med temaet Mobilitet i omstilling, ble denne tydeliggjøringen foretatt i august/september etter at flere politikere hadde etterspurt det, og en ministrategi for Mobilitet i omstilling ble utformet.

Sekretariatet mener det er viktig å finne et godt temaområde for 2023, og det er også viktig å gi en nærmere beskrivelse av retning innenfor temaområdet. Vi har derfor gjennomført en workshop med en gruppe strategimedarbeidere fra våre medlemmer. Resultatet har vi diskutert, også med ekstern kommunikasjonsrådgiver, og vi foreslår følgende:

1. Samspill for mobilitet i et bærekraftig samfunn.

Støtteformuleringer:

- Mobilitet for alle
- Digitalisering og teknologi
- Radikalt kundefokus
- Finansiering

Andre alternativer som har kommet opp som forslag:

2. Samspill for et bærekraftig samfunn. (Mobilitet er utelatt, fordi det er implisitt).
3. Samspill, mobilitet og bærekraft
4. Samspill for bærekraft
5. Kollektiv innsats for bærekraftig utvikling
6. Samspill for mobilitet på vei til et mer bærekraftig samfunn
7. Sammen for mobilitet i et bærekraftig samfunn
8. Samarbeid om mobilitet, teknologi og kunder



For alle disse alternativene, er forslaget dersom de skulle bli valgt at man bruker samme støtteformuleringer som i alternativ 1.

Sekretariatets forslag er alternativ 1, der de viktige elementene samarbeid (samspill), mobilitet og bærekraft er vektlagt, og støtteformuleringene angir innen hvilke områder man skal innrette innsatsen.

***Forslag til vedtak:** Årets temaområde 2023 blir: Samspill for mobilitet i et bærekraftig samfunn, med støtteformuleringene mobilitet for alle, digitalisering og teknologi, radikalt kundefokus og finansiering*



Sak 5/23 Sjåførsikkerhet

Diskusjonssak

Den tragiske dødsulykken i Fredrikstad i romjulen har på nytt satt sikkerheten for bussjåførene høyt på dagsorden. Det er viktig å arbeide videre for strengere krav til konstruksjonen på selve bussen for å beskytte sjåføren og redusere risikoen for alvorlige skader dersom det skulle skje en ulykke.

Løsningene finnes. Blant de viktigste tiltakene for å styrke sjåførens sikkerhet, er strenge krav til at konstruksjonen på selve bussen skal beskytte føreren dersom det skulle skje en ulykke. Med forsterket konstruksjon i front (kjent som R-29), tverrliggende bom (R-93), og forsterkede vertikale stolper i hjørnene foran på bussen, vil bussjåføren ha et «sikkerhetsbur» rundt seg som reduserer risikoen for alvorlige skader dersom det skulle skje en ulykke.

Flere av kollektivselskapene har lenge satt krav til R-29 i sine anbud. I kommende anbudsrunder er det et minstekrav hos stort sett alle. Flere av våre medlemmer har også bedt om at nye busser i inneværende kontrakter oppfyller dette kravet. Utover R-29, har flere også krevd R-93 eller andre sikkerhetstiltak. Da Statens vegvesen sendte forslag til nye krav til frontbeskyttelse ut på høring i fjor, sa Kollektivtrafikkforeningen i sitt høringssvar at standardene R-29 og R-93 burde fastsettes som minimumskrav, og at ytterligere kollisjonssikring, eksempelvis sikkerhetsbur, burde vurderes.

NHO Transport og sjåførenes fagforeninger har nå bedt om et møte med samferdselsministeren for raskere innføring av nytt sikkerhetsutstyr. Dette er et velkomment initiativ, og det er positivt at forslaget fra NHO Transport og fagforeningene vil bidra til å fremskynde innføringen av nye sikkerhetskrav.

Selv om de tekniske løsningene eksisterer, tar det tid å implementere dette på tvers av bussparken, det blir en viktig del av diskusjonen framover. Dette understreker bare betydningen av at *hele bransjen* sammen jobber mot et felles mål.

Innad i Kollektivtrafikkforeningen er dette på dagsorden hos Kontraktskomiteen ift veileder for bussanbud, Materiell- og miljøkomiteen og i forhold til Bus Nordic.

Diskusjon.



Sak 6/23 Samarbeid med arbeidstakersida

Diskusjons/vedtakssak

Viser til felles møte mellom styrene i NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen den 8. desember 2022. I dette møtet ble det fremmet ønske fra NHO Transport om å sette i gang et arbeid der man ser på arbeidstakersidens muligheter for drøfting i forbindelse med anbud.

Bakgrunnen er at arbeidstakersiden ønsker større innflytelse i prosesser som har betydning for dem, og de etterlyser derfor kanaler for å formidle sine synspunkter. Hvilke avgjørelser som fattes av betydning for arbeidstakerne, vil variere i henhold til anbudsrundernes stadier.

NHO Transport ønsker derfor at det settes ned et utvalg som kan vurdere hvordan og når arbeidstakernes organisasjoner kan delta i drøftinger i forkant av anbudsprosesser og ved oppstart og drift av anbud.

NHO Transport har laget et forslag til mandat som er noe justert av Kollektivtrafikkforeningen. De støtter vedlagte forslag til mandat.

[Her er forslag til mandat for gruppen.](#)

Saken fremmes uten innstilling.



Sak 7/23 Høring bompenger og veibruksavgift

Vedtaktssak

Saksbehandler: Daniel Rees

Saksfremstilling:

Skatteetaten og Statens vegvesen har i samarbeid gjennomført en konseptvalgutredning om veibruksavgift og bompenger. Bakgrunnen er at statens inntekter fra veibruksavgiften er raskt fallende på grunn av økende andel nullutslippskjøretøy. Høringsfristen er 1. februar.

I KVVU-en analyseres fire konsepter:

1. **Konsept 1 –Veibruksavgift for nullutslippskjøretøy.**

Distansebasert veibruksavgift utformes med lik pris for hele landet, og gir fleksibilitet til både manuell og automatisk rapportering av kilometer fra kjøretøyet. Den nye veibruksavgiften gjelder kun for nullutslippskjøretøy. Det er lik takst for nullutslippskjøretøy og kjøretøy med forbrenningsmotor i bompengordningen. I dette konseptet stilles det ikke krav om å montere ekstra utstyr/boks i kjøretøyene. Konseptet har fleksibilitet og åpner for en gradvis overgang fra manuell rapportering til automatisk rapportering for en større del av nullutslippskjøretøyene.

2. **Konsept 2 -Sone. Veibruksavgift: Pris varierer mellom by og land.**

Problembeskrivelsen viser at de eksterne kostnadene er høyere i byer enn på landet. Med bakgrunn i dette bygger konseptet på en topriksmodell, hvor prisen for å kjøre en kilometer varierer mellom by og land. Den nye veibruksavgiften gjelder for alle kjøretøy. Det er lik takst for nullutslippskjøretøy og kjøretøy med forbrenningsmotor i bompengordningen. I dette konseptet er det behov for data som registrerer antall kjørte kilometer og knytter dette til sone. Data kan innhentes ved at kjøretøy utstyres med en «om bord enhet»(avansert brikke) som kommuniserer med dagens vegkantutstyr, ved bruk av GNSS (satellitt) eller 4G/5G (telenettet).

3. **Konsept 3 -Posisjon. Pris varierer mellom tid, sted og distanse.**

Konsept 3 vil gi mulighet for mer nøyaktig prising av eksterne effekter som den enkelte trafikant påfører samfunnet gjennom flere soner (spredtbygd, tettsted, storby) og tid på døgnet. Datagrunnlaget gir mange muligheter for avanserte prismodeller som i større grad kan påvirke adferd. Pris kan variere mellom ulike typer veier, geografi, årstid, trafikkforhold, kø osv. Bruk av satellittdata gir en mer nøyaktig angivelse av tid, sted og kjørt distanse. I dette konseptet vil det være en felles ordning for veibruksavgift og bompenger, men fortsatt separate inntektsstrømmer og ulike satser primært for å gjenspeile de eksterne kostnader og finansiering av samferdselsprosjekter.



4. Konsept 4 –Stegvisrealisering.

- a. Steg 1 Lette norskregistrerte Nullutslippskjøretøy får en distansebasert kjøretøyavgift. Basis rapportering etableres, det omfatter ikke utenlandske kjøretøy og tunge nullutslippskjøretøy (norsk-eller utenlandsregistrerte). Drivstoffavgift fortsetter på kjøretøy med forbrenningsmotor.

Steg 2 Konsept 2 for Tunge kjøretøy tar sikte på å realisere Konsept 2 med ulike satser for veibruksavgift for by og land. Det må installeres en enhet i kjøretøyet (avansert brikke) i kjøretøy over 7,5 tonn som ikke har dette fra før, eventuelt brukes app eller integrert kjøretøyplattform. En innføring for tunge kjøretøy vil kunne sammenfalle med tilsvarende implementering i Sverige og Danmark. Det er mulig å innføre løsningen geografisk på enkelte veistrekninger (TEN-T og motorveier). Overgangsordning fra veibruksavgift på drivstoff til kilometerbasert avgift for tunge kjøretøy vil utredes i kommende faser. Vektårsavgiften kan vurderes fjernet. Ytterligere steg vil kunne vurderes senere på basis av blant annet teknologisk utvikling og risikovurderinger.

Utredningen anbefaler konsept 4, i stor grad på bakgrunn av stor administrativ risiko for å etablere et nytt og omfattende system, og risiko rundt om personvernmessige hensyn lar seg ivareta når alle skal ha en boks i bilen som registrerer hvor de kjører til en hver tid.

Kort drøfting:

Vi vurderer det slik at det viktigste for Kollektivtrafikkforeningen er at det nå så snart som mulig kommer endringer i veibruksavgiften, jf. blant annet [Ny normal-rapporten](#). Vi er tilhengere av veipricing, men har ikke prioritert å gå detaljert inn i motargumentene som fremmes mot disse konseptene i utredningen. I stedet har vi pekt på det vi oppfatter som de viktigste prinsippene som bør ivaretas, nemlig differensiering mellom by og land, og mellom kjøretøygrupper. Vår vurdering er at selv om det for å ivareta disse hensynene ville vært bedre med et system med veipricing, så er det mulig å ivareta de også gjennom andre virkemidler, forutsatt at dette prioriteres.

[Høringsinnspillet finner du her.](#)

Forslag til vedtak: Høringsinnspillet støttes.



Sak 8/23

Mangel på sjåfører

Diskusjonssak

Det er kritisk mangel på bussjåførere, noe det rapporteres om både i Norge og i utlandet. Samtidig er rekrutteringsbehovet til kollektivtrafikken stort, det sies at vi hvert år trenger rundt 1000 nye bussjåførere bare i Norge.

Sjåføreryrket trenger et løft for at flere vil søke til bransjen, samtidig kan ikke unge som går yrkessjåførutdanning gå bussjåførveien, da nedre aldersgrense er 24 år. UITP jobber for å senke aldersgrensen for bussjåførere som et av tiltakene for å få flere yngre til å søke seg til sjåføreryrket.

EU-kommisjonen vil snart presentere nytt forslag til nedre aldersgrense for sjåførere, og UITP kommer i begynnelsen av 2023 med innspill til dette. Se notat [her](#). UITP har så langt støttet det som fremgår i forslag A (21 år generell regel, med mulighet for medlemsland til å innføre 18 på eget territorium).

Sverige ønsker at UITP i stedet foreslår 18 år generell regel. Se den svenske presentasjonen til UITP Committee meeting 15. desember 2022 [her](#).

Hver tredje bussjåfører er over 60 år, kunne vi lese i mediene sommeren 2022. Derfor diskuteres også øvre aldersgrense, og mange ønsker å løfte den ytterligere fra 75 år, noe det ikke er åpnet for så langt.

Mange steder er sjåførenes skift delte, noe som er en barriere når det gjelder rekruttering av sjåførere til bransjen, selv om det også rapportertes at mange eldre sjåførere liker denne ordningen.

Sjåførmangel er en stor utfordring for bransjen, og det er mange ting å arbeide med i den forbindelse.

Diskusjon



Sak 9/23

Eventuelt



