



INNKALLING TIL STYREMØTE

DATO: 2. DESEMBER 2020
TID: MØTE KL. 12.00 – 16.00
STED: TEAMS – SE OUTLOOKINNKALLING

SAKLISTE:

- Sak 50/20** Referat fra styremøte 13. oktober og skriftlig behandling 23. oktober 2020
- Sak 51/20** Prosjektet «Målbildet for den nye normalen», informasjon om valg av prosjektleder.
- Sak 52/20** Koronasituasjonen og økonomiske rammer for 2021.
- Sak 53/20** Tilbakemeldinger fra Kollektivkonferansen 2020.
- Sak 54/20** Økonomirapport.
- Sak 55/20** Budsjett.
- Sak 56/20** Kontingent – ny fordeling 2021
- Sak 57/20** Biodrivstoff og omsetningskrav
- Sak 58/20** Orienteringer:
- Kompetanseformidling, informasjon om framdrift
 - Innovasjonsnettverk
 - Smittevernveileder
 - Behov for revidering reisegaranti for buss.
- Sak 59/20** Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 50/20 **Referat fra styremøte 13. oktober og skriftlig behandling**
23. oktober 2020
Vedtaks sak

Referat fra styremøtet 13. oktober 2020 finner du [her](#) og referat fra skriftlig behandling [her](#).

Forslag til vedtak: Referatene godkjennes.



**Sak 51/20 Prosjektet «Målbildet for den nye normalen», informasjon om valg av
prosjektleder.**

Orienteringssak

Bakgrunn:

Viser til sak 37/20 i styrets møte 9. september: «Kollektivtrafikken i koronaen og videre».

Det ble her konkludert med at kollektivtrafikken trenger et målbilde med den nye normalen. Se referatet [her](#).

Saken ble behandlet på nytt i sak 46/20 den 13. oktober, se [saksutredning](#) og [referat](#), og et konkurransegrunnlag ble behandlet skriftlig av styret 23. oktober, se [referat her](#).

Prosess for valg av prosjektleder:

- Den 30.10.2020 ble konkurransegrunnlaget sendt ut til 6 ulike tilbydere
- Frist var 18. november.
- Ved fristens utløp var det innkommet 4 tilbud.
- Alle de 4 tilbyderne leverte svært gode tilbud.
- Sekretariatet ved daglig leder og Ola Viken Stalund, med bistand fra strategisjef i Ruter Frode Hvattum har evaluert tilbudene.
- To selskap ble invitert til intervju med evalueringsgruppa onsdag 25.11.
- Referanser er innhentet.
- Ekstra spørsmål er sendt ut og besvart av de to som har vært inne til samtale.
- Tilbud, samtaler og ekstra besvarelser og eksempler på rapporter er gjennomgått.
- Evalueringsmøte ble gjennomført 27.11.2020.
- Endelig beslutning vil tas mandag 30.11 eller tirsdag 01.12.

Daglig leder vil orientere om valg av prosjektleder for «Målbildet for den nye normalen» i møtet.



Sak 52/20 **Koronasituasjonen og økonomiske rammer for 2021.**

Diskusjonssak.

Bakgrunn:

Koronatiden har vært krevende for mange – ikke minst for kollektivtrafikken, som i denne perioden forbeholdt de som hadde en samfunnskritisk jobb. Dette førte til at 70 – 80 % av kundene ble borte over natta.

Smittesituasjonen har gått i bølger, og omfanget av tapte billettinntekter har variert gjennom året. Spesielt har stengt framdør stor innvirkning på hvor stor andel av passasjerene som betaler, det samme har oppfatningen som har bredt seg om «gratis kollektivtrafikk», i hvilket omfang man har kunnet gjennomføre billettkontroller og hvor stor avstand man kan ha om bord. Noen av medlemmene har hatt opp mot 90 % inntektstap i perioder.

Det har vært jobbet godt fra bransjen, både med innspill til revidering av smittevernveiledere, og ift. kompensasjon for bortfall av inntekter der det er samarbeidet med NHO Transport og KS.

Pr. desember er 3,1 mrd kr bevilget som kompensasjon til kollektivtrafikken i 2020, og det er satt av 1,5 mrd for behov mot slutten av året. Totalt 4,6 mrd er dermed bevilget til kompensasjon for fylkeskommunal kollektivtrafikk, noe som ser ut til å holde for 2020.

Gjennom koronapandemien er det blitt utvekslet erfaringer fortløpende innad i vår del av bransjen. I store deler av året har det blitt avholdt ukentlige direktørmøter, der saker av felles interesse er løftet opp og blitt diskutert. Det har i hele koronaperioden vært tett kontakt mot NHO Transport. Det har jevnlig blitt gjennomført felles møter mellom ei gruppe fra Kollektivtrafikkforeningen og ei gruppe fra NHO Transport, der man har oppdatert hverandre og diskutert saker av felles interesse.

Det har gjennom hele perioden fra vår bransje vært en stor bekymring for hvordan man kunne opprettholde kollektivtrafikken som samfunnskritisk infrastruktur med de restriksjonene på avstand og kapasitetsutnyttelse som har kommet gjennom smittevernveiledere. Det er satt ned ei gruppe fra bransjen som har jobbet med å utarbeide og fremme bransjens innspill til helsemyndighetene. Skoletransporten har vært en ekstra stor bekymring, spesielt for hvordan man skulle klare å skaffe nok kapasitet om det kom sterke restriksjoner der også. Det har også vært bekymring om kostnad på et slikt utvidet tilbud.

Workplace er brukt som en kanal for å informere om aktuelle saker internt i Kollektivtrafikkforeningen gjennom pandemien.



Stengt framdør har vært en sterkt medvirkende årsak til bortfall av billettinntekter gjennom 2020. Det er ønskelig fra vår del av bransjen at døra kan åpnes igjen, på en sikker måte for ansatte og publikum. Plexiglass for å beskytte sjåføren har vært med i diskusjonene, men det var i begynnelsen av perioden ikke gode nok løsninger til at biltilsynet godkjente dem. Det ser nå ut til at det har kommet nye plexiglassløsninger fra en bussprodusent på markedet, som kan/vil bli godkjent. Spørsmålet er da om dette er et løp man bør gå videre med. Det er en stor investering, men kan bidra til å sikre sjåførens trygghet – i forhold til virus og ustabile passasjerer, og sikre bransjens billettinntekter.

Styret diskuterer i sine møter jevnlig hvordan bransjen skal møte utfordringene i koronaperioden og i møtet med den nye normalen post covid-19. Det er nå satt i gang et prosjekt for å utarbeide «Målbildet for den nye normalen» gjennom scenariewarbeid, se sak 51/20 i dagens møte.

Det er fortsatt usikkert hvor lenge koronapandemien vil vare, og når en vaksine er på plass som kan normalisere samfunnet. Det er åpenbart at koronaen vil ha innvirkning i store deler av 2021. For 2021 er det så langt satt av 1,25 mrd kr i forslaget til statsbudsjett. Når smittesituasjonen var forholdsvis lav tidlig på høsten, forventet bransjen at denne kompensasjonen ville vare fram til sommeren. Det avhenger helt av smittesituasjonen og hvilke tiltak man må sette i verk.

Det er ønskelig å diskutere hva man skal vektlegge og hvor man skal sette inn innsatsen i det videre arbeidet i forhold til kompensasjon og andre virkemidler for inntektssikring framover.

Diskusjon.



Sak 53/20 Tilbakemeldinger fra Kollektivkonferansen 2020.

Orienteringssak.

Kollektivkonferansen ble gjennomført under krevende forhold midt i en innstramming i koronapandemien. Det er verdt å merke seg at vi i løpet av våren 2020 bestemte oss for å gjennomføre en digital konferanse, men der vi forutsatte at vi delvis kunne sende fra studio der vi vekslet mellom ferdiginnspilte foredrag og sendinger med opp til flere personer i studio.

Kort tid før Kollektivkonferansen skulle gå på lufta 19.11.2020, ble det gjort ytterligere innstramminger pga covid-19, som hadde konsekvenser for produksjonen. Digitale produksjoner ble forbudt, men heldigitale som medførte blant annet kun 1 person kunne være på scenen samt minimalt med crew i produksjon. Det krevde store endringer i produksjonen siste uka samt at teknisk personell ble satt til ett minimum den 19. november.

Det er gjort en kjempejobb med gjennomføringen av konferansen, spesielt fra ansvarlig i sekretariatet Elisabeth Helene Berge.

Vi har som vanlig sendt ut evalueringsskjema i etterkant, og har fått mange tilbakemeldinger. Elisabeth orienterer.



Sak 54/20 Økonomirapport.

Orienteringssak.

Orienteringssak

Regnskapsrapport pr. 30.11.2020 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap
- Vedlegg til resultatregnskap (Excel-ark) med forklaring på endringer
- Balanse

Periodisert revidert budsjett 2020 følger også vedlagt. OBS. Resultatregnskapet har en kolonne «Hittil i år budsjett», **det er opprinnelig budsjett som hadde et forventet resultat på kr. 11.955.**

Revidert budsjett ble utarbeidet i vår og vedtatt i juni, og siden situasjonen var veldig uoversiktlig var det svært vanskelig å budsjettere, og det ble basert på en prognose som sa at vi ville gå med kr. 400.000 i underskudd.

Grunnen til at budsjett ble justert ned er begrunnet med:

- Forventet inntekt redusert med kr. 1.130.000
 - Konto 3905, kurs egenfakturering: Redusert med kr. 1.130.000
- Kostnader redusert med ca. kr. 520.000
 - Konto 6865, møtekostnader: Redusert med kr. 460.000
 - Konto 7140, reisekostnader: Redusert med kr. 190.000
 - Konto 7320, reklameannonser: Økt med kr. 129.000

Ut fra disse større forventede endringen samt flere mindre justeringer ble forventet resultat justert ned med ca. kr. 400.000.

Gjennom dette meget spesielle året har sekretariatet i Kollektivtrafikkforeningen fortsatt sitt arbeide uten på noen måte å være ekstragavante, men med en rekke mindre satsinger:

- **Kollektivkonferansen** ble gjennomført med et forventet underskudd i størrelsesorden ca. kr. 300.000. Konferansen ble gjennomført på en helt ny måte, og med store endringer nesten helt fram til slutt. Regnskapet er ikke helt gjort opp for konferansen, men det har vært fokus på å få til en konferanse med høy kvalitet, og med kostnadskontroll hele veien.
- **Kommunikasjonsarbeid**
Leid inn rådgivningsressurs til å bistå med kommunikasjonsrådgivning ifm arbeidet med kompensasjon for bortfall av billettinntekter, interessekartlegging, kommunikasjonsplan og kompetanseformidlingsarbeidet.



- **Kollektivtrafikkforeningens nettsider.** Det er satt i gang et arbeid for å oppgradere nettsidene, hovedkostnaden av ca. kr. 150.000 vil komme mot slutten av året i desember.

Ellers har koronapandemien ført til stor aktivitet – men alt har vært nettbasert.

Sammenlignet med revidert budsjett kan vi si følgende om økonomirapport pr. 30.11.2020:

- Sum driftsinntekter – regnskapsrapport kr. 100.000 mindre enn revidert budsjett.
- Sum kostnader arbeidskraft – kr. 450.000 mindre enn revidert budsjett.
- Sum andre driftskostnader - kr. 700.000 mindre enn revidert budsjett.
- Sum driftskostnader – derfor ca kr. 1,15 mill kr mindre enn revidert budsjett.
- Resultat pr. 30.11 er ca 1,1 mill bedre enn forventet i revidert budsjett, vil være ca. kr. 700.000 bedre enn opprinnelig budsjett.

Nærmere forklaring på:

- Kostnader arbeidskraft:
 - Refusjon kr. 250.000 refundert fra NAV – ikke busjettert.
 - Forventet utbetalt noe overtid i desember
 - Budsjettert lønnsoppgjør – utbetales desember
- Andre driftskostnader, største avvik:
 - Konto 6720 og 6790: Konsulenthonorar + kr. 120.000
 - Konto 6865: Møtekostnader - kr. 600.000
 - Flere mindre avvik

Prognose for desember og årsavslutning::

- Prosjektet Målbildet for den nye normalen starter opp fredag 05.12, og betyr økt bruk av ressurser i desember. Størstedelen av prosjektet vil komme i 2021.
- Arbeidet med Kollektivtrafikkforeningens nettsider vil bli ferdigstilt i desember.
- Prosjektet Kompetanseformidling vil også ferdigstilles i desember.

Dette betyr noe økte kostnader i desember, men årsresultatet vil være langt innenfor budsjett.

Av kostnadsreduksjoner pga covid-19 hadde vi ikke forutsett i vår ved revidering av budsjett at møtekostnadene skulle være tilnærmet lik null ved årsslutt, de alene utgjør kr. 600.000 bedre resultat.

Forslag til vedtak: Regnskapsrapporten tas til orientering.



Sak 55/20 Budsjett.

Vedtakssak.

Regnskap 2020 foreligger ikke før i februar 2020, og en prognose for 2020 foreligger først i januar. Det er derfor tidlig å vedta budsjett for 2021, men vedlagt ligger forslag til et foreløpig budsjett, basert på økonomirapport pr. 30.11.2020.

2020 har vært et svært vanskelig år å budsjettere, pga koronapandemien og helt endrede forutsetninger enn da budsjettet ble vedtatt.

Sekretariatet besluttet i vår å arrangere Kollektivkonferansen digitalt, men det var upløyd mark, vanskelig å budsjettere både kostnads- og inntektssida, og forutsetningene ble endret nesten helt fram til konferansedagen.

Når vi i vår utarbeidet revidert budsjett var det med en tro på at vi kunne møtes i langt større grad på høsten. Posten møtekostnader var derfor altfor høy også i revidert budsjett 2020.

Hvilke forutsetninger er det så vi skal legge til grunn for budsjettet i 2021?

Vi foreslår følgende forutsetninger, siden Koronapandemien fortsetter å berøre oss sterkt gjennom 2021:

- Medlemskontingenten holdes på dagens nivå.
- Det blir nesten utelukkende digitale møter første halvår
- I andre halvår har vi tro på at det kan avholdes møter i mindre grupper, med et møte i andre halvår pr. komite/forum der max 30 personer møtes – enten dagmøte eller lunsj til lunsj- seminarer
- Øvrige møter i 2. halvår avholdes også digitalt
- Kollektivkonferansen avholdes digitalt som i år, og utvikles videre med noe større budsjett
- Konferanseinntekter budsjetteres på dagens nivå
- Andre seminarer, frokostmøter og seminarer gjennom året avholdes digitalt
- Reising holdes på et minimum.
- Vi fortsetter med hjemmekontor delvis gjennom året – reforhandler husleiekontrakt og begynner langsomt å se på nye måter å jobbe på der vi ikke møtes hver dag.
- Konsulenthonorar økes – kostnader for «Målbildet for den nye normalen vil i hovedsak» komme i 2021. Dette arbeidet kan også fortsette utover i 2021.
- Det avsettes inntil kr. 400.000 til en forskningsrapport.
- Post markedsføring holdes på 2020-nivå, da «Målbildet for den nye normalen» skal gjøres kjent.



- Det budsjetteres med kr. 500.000 i underskudd, dvs. å bruke av tidligere års mindreforbruk.

Forslag til vedtak:

Forslag til budsjett tas til orientering. Endelig budsjett vedtas i første styremøte i 2021.

Vedlegg: Forslag til budsjett for 2021, 2 sider.



Sak 56/20 **Kontingent – ny fordeling fra 2021**

Diskusjonssak

Bakgrunn:

Kontingent etter regionreformen ble behandlet som sak 25/19 i styrets møte 04.06.2019.

Det ble der fattet følgende vedtak:

«Det er vanskelig å vedta en ny økonomisk modell så lenge man ikke ser utfallet av prosessene som skjer i regionene.

Styret planlegger for fortsatt drift på samme nivå, og kan derfor ikke endre forutsetningene for foreningen. Vi legger til grunn at de økonomiske rammene vi har i dag med dagens organisering videreføres i ny organisasjonsmodell.

I begynnelsen av neste år vil resultatet av regionreformen være mer avklart for fylkeskommunenes kollektivtilbud. Det utarbeides et forslag til ny fordeling etter dette, for behandling i generalforsamlingen. Som en overgangsordning for året 2020 vil styret foreslå for generalforsamlingen at man bruker 2019- kontingenten i kr, indeksregulert for 2020 og summert der det er fylkessammenslåinger».

For 2020 ble det vedtatt i sak 10/20 å beholde samme fordeling som før regionreformen, og justere iht deflatoren.

Ny fordeling kontingent fra og med 2021 ble behandlet den 04.03.2020 i sak 11/20:

Diskusjon:

Det er ønskelig å utsette saken til man ser nærmere hvilke endringer som følger av regionreformen. Dagens modell kan brukes dersom ikke antallet medlemmer endres betydelig. Dersom det blir mange som slår seg sammen må man komme tilbake med forslag til en ny modell.

Det er også en mulighet å vurdere omsetning i kollektivtrafikken, ikke bare innbyggertall som det variable leddet ved en senere fordeling.

Vedtak:

Saken utsettes.



Det er tid for å starte arbeidet med modeller for kontingent, fram til vedtak i generalforsamlingen i mars/april 2021.

Saksopplysning:

Kollektivtrafikkforeningens medlemsbetaling er delt inn i en fast og en variabel del.

Antallet medlemmer har variert noe, men ikke mye. I mange år var antallet medlemmer 17, dette ut fra antallet fylkeskommuner, men der Oslo/Akershus gjennom Ruter AS og Vest- og Aust-Agder gjennom AKT AS hver var et medlem.

Antall medlemmer i Kollektivtrafikkforeningen er pr. i dag 15

1. AKT AS
2. ATB AS
3. Fram (Møre og Romsdal FK)
4. Innlandstrafikk
5. Ruter AS
6. Brakar AS
7. Østfold Kollektivtrafikk
8. Vestfold og Telemark fk
9. Kolumbus AS
10. Nordland fylkeskommune
11. Skyss med Kringom
12. Troms fylkestrafikk
13. Snelandia
14. Jernbanedirektoratet
15. Entur AS (assosiert medlem)

Medlemskontingenten har vært (20% for assosiert medlem):

- 2016: Kr. 107.000 + kr. 0.36 pr. innbygger
- 2017: Kr. 110.000 + kr. 0.37 pr. innbygger
- 2018: Kr. 113.000 + kr. 0.38 pr. innbygger
- 2019: Kr. 116.000 + kr. 0.39 pr. innbygger

I 2017 vedtok generalforsamlingen at deflatoren skal ligge til grunn for en årlig justering av kontingenten framover.



Saksvurdering:

I 2019 er den faste delen kr. 116.000, og den variable er kr. 0,39 pr. innbygger. Det er vanskelig å se for seg en modell for medlemskontingent der det er kun et fast ledd eller kun et variabelt ledd.

Det kan imidlertid finnes modeller som tar utgangspunkt i andre faktorer, som omsetning, antall reiser, kjørte km e.l. Dette i stedet for innbyggermodellen eller som en kombinasjon av flere faktorer.

Det er gjennomført en beregning av justeringer i fast og variabelt ledd ved en innbyggerbasert kontingent. Dersom man bruker denne beregningsmetoden vil det ha til dels stor innvirkning på kontingenten for alle medlemmer, for noen vil det slå positivt ut og for andre negativt.

Dersom man finner en modell som har flere elementer i seg, vil den ikke være så sårbar for endringer i antall medlemmer, og kan være mer bærekraftig på sikt.

Det vil være nyttig om det settes ned ei arbeidsgruppe bestående av ønsket kompetanse fra medlemmene som ser på flere modeller, diskuterer pro & kontra med ulike modeller og anbefaler en modell.

Forslag til vedtak:

Det settes ned ei arbeidsgruppe bestående av 3 personer, som sammen med sekretariatet utreder flere modeller for kontingent, legger fram pro & kontra med ulike modeller og anbefaler en modell. Arbeidet skal ferdigstilles innen 15.02.2021.

Til arbeidsgruppen oppnevnes:



Sak 57/20 Biodrivstoff og omsetningskrav

Diskusjonssak.

Saksbehandler: Ola Viken Stalund

Bakgrunn:

DFØ sendte i høst forslag til revisjon av drivstoffmatrisen som brukes i anskaffelser av tunge kjøretøy på høring. Kollektivtrafikkforeningen sendte ikke et skriftlig svar på denne høringen, men organiserte et møte med DFØ og Miljødirektoratet der medlemmene kunne ha direkte dialog med dem om forslaget. Flere av medlemmene har sendt egne svar.

Den viktigste endringen er at biodrivstoff, som før har fått 7,5 av 10 poeng, nå skal gi 0 poeng, og dermed sidestilles med fossilt drivstoff. Årsaken til dette beskrives i det vedlagte notatet fra Miljødirektoratet. Der står det blant annet:

Vi understreker samtidig at bruk av flytende biodrivstoff i seg selv er et viktig klimatiltak som isolert sett har høy klimanytte når det erstatter fossil energi og er fremstilt av avfall og rester.

Men også:

Når flytende biodrivstoff kjøpt gjennom offentlige anskaffelser også blir brukt til å oppfylle omsetningskravet, har dette virkemiddelet ikke effekt på totalt omsatt volum biodrivstoff i Norge.

Med andre ord, ja, biodrivstoff kan være bra for klima, men det har ingen positiv klimaeffekt at det offentlige stiller krav til bruk av biodiesel i våre anskaffelser.

Det setter oss i en vanskelig posisjon, med tanke på regionale mål for fossilfri kollektivtrafikk - ikke minst etter at prisene for biodiesel økte som følge av at veibruksavgiften ble innført 01.07.2020. Måten dette er regulert på gjør det vanskeligere for dem som ønsker å være klimaambisiøse, siden biodieselen ikke lar seg erstatte av el/hydrogen/biogass i alle sammenhenger (foreløpig). Som Ruter påpeker i sitt høringssvar vil det også gjøre det svært utfordrende å oppfylle kravene i det kommende Clean Vehicles Directive.

Løsninger:

Et forslag til løsning er at det gjøres mulig å stille krav til at biodrivstoff ikke skal telles med i omsetningskravet. I høringssvarene til DFØ foreslås dette av blant andre NHO Transport, Regnskogfondet, Zero og UNO X og Ruter. Ifølge Miljødirektoratet kan de utrede en slik løsning, men det avhenger av en bestilling fra Klima- og Miljødepartementet.



Spørsmål til styret:

Ønsker Kollektivtrafikkforeningens styre en løsning for å kunne stille krav til at biodrivstoff ikke telles med i omsetningskravet?

Hvordan bør en slik løsning utformes?

Ønsker Kollektivtrafikkforeningens styre at sekretariatet skal jobbe for å få på plass en slik løsning, ved f.eks. samarbeid med andre interessenter og dialog med Klima- og Miljødepartementet og Miljødirektoratet?

Vedlegg: Notat fra Miljødirektoratet, 5 sider



Sak 58/20

Orienteringer:

- Kompetanseformidling, informasjon om framdrift
- Innovasjonsnettverk
- Smittevernveileder
- Behov for revidering reisegaranti for buss.



Sak 59/20

Eventuelt

