

Fakta om bussnæringen og tariffoppgjøret 2026

15.04.2026

Bussreisende transporteres til skole, jobb, fritidsaktiviteter og praktiske gjøremål på en trygg og miljøvennlig måte i hele Norge. Våren 2026 reforhandles Bussbransjeavtalen mellom partene i arbeidslivet. Som arbeidsgiverrepresentant vil NHO Transport informere om tariffoppgjøret via transport.no. Her følger generell informasjon om næringen.

Samfunnsnyttige arbeidsplasser

Bussen er en energieffektiv, fleksibel og miljøvennlig transportform. Mer enn 6 av 10 kollektivreiser i Norge er med buss. I 2024 ble det gjennomført totalt 442 millioner bussreiser.

Bussnæringen består av store og små selskaper over hele landet og sysselsetter ca. 18.000 personer (2024). Selskapene leverer rutebuss- og bybanetjenester på offentlige anbudskontrakter. De har også kommersielle rutebusstjenester med ekspressbusser og flybusser. I tillegg kommer oppdragsbasert turbuskjøring for reiseliv, offentlige kunder, organisasjoner og næringslivet, for eksempel «buss for tog».

Passasjerenes billettinntekter delfinansierer offentlige anbudskontrakter og fullfinansierer de markedsbaserte transporttjenestene. Det har vært en kraftig kostnadsvekst i innsatsfaktorene for å levere busstjenester de siste årene.

Fylkeskommunene bestiller busstjenester gjennom anbud

Fylkeskommunene har ansvaret for lokalt og regionalt kollektivtilbud. De har valgt å bestille busstjenester og noen banetjenester gjennom offentlige anbudskontrakter. Alle kvalifiserte selskaper etablert i Norge kan delta i konkurransene. Eksempelvis kjører fire selskaper rutebuss i Oslo og Akershus på kontrakter med Ruter AS, og to selskaper kjører for AtB AS i Trondheim.

Kontraktene har normalt +/-10 års varighet og reguleres jevnlig i henhold til avtalte kostnadsindekser. Oppdragsgiver definerer blant annet antall busser, ruteplaner og rutetider, og det er krav til teknologi og miljøegenskaper. Innenfor de rammene som stilles av oppdragsgiver konkurrerer selskapene om å gi det mest mulig klimavennlige, attraktive og kostnadseffektive tilbudet.

En landsdekkende tariffavtale (Bussbransjeavtalen) skal ligge til grunn ved anbud, og selskapene kan dermed ikke konkurrere ved å endre sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår. Anbudene anses som en virksomhetsoverdragelse, og ansettelsesforholdet til sjåførene

overdras dermed ved et eventuelt bytte av leverandør ved ny kontrakt.

Kontraktene har bestemmelser om at busstilbudet kan økes eller reduseres i kontraktperioden. Dette påvirker blant annet behovet for sjåførere og deres stillingsprosent. Fylkeskommunene har ansvaret for billettinntektene og disse delfinansierer kontraktene med busselskapene.

Regulerte lønns- og arbeidsvilkår for bussjåførere

Bussbransjeavtalen ble etablert mellom arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i 2007. Den reforhandles hvert andre år mellom partene i arbeidslivet.

Lønnen for rutebussjåførere følger av sjåførenes ansiennitet og kompetanse, og den er lik uavhengig av hvilket selskap sjåføren jobber i. Det er faste lønnstabeller i Bussbransjeavtalen, men de ulike økonomiske tilleggene sjåførene mottar fremgår ikke av disse. Dette er ulempe tillegg blant annet for kjøring på kveld eller i helg.

Gjennomsnittlig årslønn for en bussjåfør i Norge er ca. kr 579 000.

Turbussjåførere har såkalte minstelønnsseter, som er allmenngjort. NHO Transports medlemsbedrifter opererer med høyere lønnsseter enn minstelønnsnivået tilsier.

Bussen bidrar til miljøvennlig og sosialt bærekraftig mobilitet i samfunnet

- De fleste kollektivreisene i Norge gjennomføres med buss. I 2024 ble det gjennomført 442 millioner reiser med buss, ifølge [Statistisk sentralbyrå](#).
- I byområdene bidrar busstilbudet til politiske mål om nullvekst i personbiltrafikken, mindre kø, reduserte klimagassutslipp og bedre lokal luft. I distriktene er trygg mobilitet, spesielt til grupper uten egen bil, en viktig velferdstjeneste.
- Rutebuss- og bybanetjenester utføres på fylkeskommunale kontrakter. Markedsbaserte ekspressbusser, flybusser og turbusser finansieres kun av passasjerinntekter.
- Busstilbudet bidrar samlet til høye kollektivandeler, god mobilitet mellom distrikter og byer pluss verdifull transportberedskap i hele Norge.
- Bussparken er i omstilling, og en rekke byer, tettsteder og distrikter har elektrisk bussdrift.