NHO TRANSPORT

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 13.11.26

Høringssvar – Risikoreduserende tiltak ved bussanskaffelser

Det vises til Samferdselsdepartementet brev av 19.08.26 vedrørende mulige risiko-reduserende tiltak ved bussanskaffelser. NHO Transport takker for invitasjonen til å kommentere forslagene og vil anføre følgende:

1. Kinesiske busser har så langt vært eneste alternativ

Norske myndigheter satte krav om at alle nye bybusser fra og med 01.01.24 skulle være utslippsfrie, noe både fylkeskommunene som ansvarlig for kollektivtrafikken og operatørene i form av busselskapene har forholdt seg til. For tre år siden kunne bare kinesiske produsenter levere aktuelle busser i henhold til de fylkeskommunale opp-dragsgivernes krav. Disse kunne også tilby en fordelaktig balanse mellom, pris, kvalitet og leveringstid. Det er nå 1 578 kinesisk-produserte busser i drift Norge, og ytterligere 845 er i bestilling. Alle disse har tilfredsstilt de til enhver tid gjeldende krav og spesifikasjoner, noe som faktisk burde vært langt klarere kommunisert fra myndig-hetenes side.

2. Sikkerhet ved busser fra land "uten sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge

Etter NHO Transports oppfatning dokumenterer følgende punkter at cyber-sikkerhet ikke er avhengig av produksjonsland eller drivlinje:

- NHO Transport deltok på et møte i Samferdselsdepartementet 02.02.26, hvor eksperter på teknisk side i tre av foreningens større medlemsbedrifter gjennomgikk hvordan ulike data blir overført til og fra buss og til oppdragsgivere, busselskaper og produsenter. Digitale "open-air-systems" er funksjonelle for å sikre effektiv drift, foreta løpende oppdateringer og avdekke feil av sikkerhets- eller driftsmessig betydning. Etter foreningens oppfatning dokumenterte gjennomgangen at det ikke var forskjeller på sikkerheten basert på bussenes produksjonsland. Det var heller ikke forskjeller når det gjaldt bussenes drivlinjer, noe som tilsier at sikkerhetsnivået er det samme for elbusser som for dieselbusser.

- Movia, som tilsvarer Ruter i København og nabokommunene, har fått E&Y til å gjennomføre en omfattende vurdering av cyber- og datasikkerhet både ved elbusser og elbiler. Denne gjennomgangen viser at bussene fra tre kinesiske produsenter,

Yutong, BYD og Golden Dragon, scorer høyt på dokumentert cybersikkerhets-modenhet. Innen enkelte parametere scoret de faktisk høyere enn europeiske produkter. E&Y anbefaler at busser ikke vurderes ut fra produksjonsland, men evalueres i henhold til felles sikkerhetskrav. Konsulentselskapet har også utarbeidet konkrete punkter for vurdering og evaluering. Ruters "lion cage-prosjekt" i 2025 bekrefter også at sikkerheten ved bruk av kinesiske busser var langt bedre enn fryktet.

3. Eventuelle risikoreduserende tiltak bør avvente

Den teknologiske utviklingen går imidlertid svært fort, og det kan bli behov for større grad av reguleringer etter hvert som flere og flere autonome funksjoner blir tatt i bruk. Det foregår også to parallelle prosesser, og man bør avvente utfallene av disse før eventuelle risikoreduserende tiltak utvikles og iverksettes:

- Statens vegvesen har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utarbeide nye tekniske krav til tunge kjøretøy, noe som inkluderer buss og vil kunne gripe inn i vurderinger av ulike risiko- og sikkerhetsaspekt. Disse kravene kan bli tilstrekkelige til å dekke eventuelle behov for risikoregulerende tiltak, dekke deler av behovet eller stå i motsetning til eventuelle risikorelaterte reguleringer.

- Samtidig jobber EU med endelig utforming av Accelerator Industrial Act og "Buy European", og Norge vil høyst sannsynlig bli en del av dette konseptet. Accelerator Industrial Act vil inneholde klare begrensninger ved kjøp av busser fra såkalte tredje-land så lenge bussene er knyttet til offentlig finansiert kollektivtransport. De for-ventede begrensningene vil bli innført gradvis de kommende årene, og fra og med 2035 vil det med stor sannsynlighet ikke bli anledning til å kjøpe busser produsert utenfor EU-EØS-området. Konkrete regler skal etter planen være klare tidlig i 2027.

4. Eventuelle begrensninger på fremtidige busskjøp fra land "uten sikkerhetspolitisk samarbeid" med Norge

NHO Transports medlemsbedrifter vil selvsagt respektere eventuelle begrensninger med hensyn til fremtidig innkjøp av busser fra land "uten sikkerhetsmessig samarbeid» med Norge. Slike begrensninger må imidlertid utformes som følger:

- Det kan ikke være opp til hver fylkeskommune og deres kollektivselskaper eller-avdelinger å fastsette konkrete begrensninger i form av hvor stor andel busser man kan benytte i hvert anbudsområde eller fylke. Ved anbud er det svært viktig at kravene og avgrensningene er svært tydelige samt konsekvente, og de må dermed ikke være preget av subjektive eller skjønnsmessige vurderinger. Kravene eller spesifikasjonene må ikke endres under anbudsprosessene, og operatørene må ikke bære risikoen ved endrede krav i løpet av en anbudsperiode. Eventuelle begrensninger på kjøp av busser fra land uten "sikkerhetsmessig samarbeid med Norge" må dermed fastsettes nasjonalt for å sikre en samordnet og forutsigbar

praksis. Eventuelle begrensninger må dermed ikke formidles via en uforpliktende veileder overfor fylkeskommunene, men være av et langt mer konkret og bindende format.

- Bussproduksjon består av en global verdikjede, hvor ulike komponenter kommer fra forskjellige land. Det må dermed klart defineres hva som skal legges til grunn for at bussene ansees som produsert i et land med "sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge. I dag betraktes bussene som fremstilt i landet hvor det endelige produktet blir ferdigstilt uten at andel komponenter fra andre land blir evaluert. Man kan eksempelvis fastsette at en viss prosent av delene skal komme fra land med "sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge, men ut fra et risikobegrensende utgangspunkt bør heller sentrale myndigheter stille krav om at vitale deler av sikkerhetsmessig betydning bør være fremstilt i et land "med sikkerhetspolitisk samarbeid" med Norge.

5. Diversifisering med hensyn til produsenter og drivlinjer

I høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet blir det også nevnt at man bør vurdere å redusere risikoen ved å benytte flere bussprodusenter og satse på ulike energikilder:

- Norsk kollektivtransport kan bli sårbar hvis en leverandør blir for dominerende og går konkurs eller blir utsatt for handelspolitisk boikott på grunn av ulike konflikter. Det kan dermed være fornuftig å fordele fremtidige kjøp på minst to eller tre ulike leverandører, men denne diversifiseringen bør skje på nasjonalt nivå eller være fylkesbasert. Skal denne gjelde per anbudsområde eller depot, vil det bli mer komplisert logistikkmessig sett. Blant annet blir det vanskeligere å omplassere busser ut fra behov, og man må holde et større lager av vitale komponenter.

- Det trekkes også frem at sårbarheten blir mindre hvis man satser på forskjellige drivlinjer og dermed opprettholder et visst antall dieselbusser i tillegg til elbusser. En slik diversifisering kan være fornuftig for å sikre beredskap ved mangel på elektrisitet, men også av økonomiske årsaker. En elbuss er dyrere i innkjøp enn en dieselbuss, men billigere i drift. En analyse utført av Stakeholder AS på vegne av Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport viser at en dieselbuss har lavest totalkostnader ved en levetid på 12 år og kortere årlig kjørelengde enn 36.500 km. På den annen side er elbusser mer lønnsomt ved kjørelengder over 36.500 km, og ved årlig kjørelengde på 60.000 km vil en spare over 1,3 millioner ved bruk av elbusser. Det kan dermed være gunstig å bruke dieselbusser i områder hvor disse stort sett brukes til skolekjøring få timer i døgnet. På tilsvarende måte bør elbusser prioriteres i byområdene.

6. Konsekvenser ved begrensninger

Eventuelle begrensninger ved kjøp av busser fra "land uten sikkerhetspolitisk samarbeid" med Norge vil få følgende konsekvenser:

- Bussprodusentene i Europa og innen NATO begynner etter hvert å få i gang en viss produksjon av elbusser, men aktuelle leverandører vil ha begrenset kapasitet de nærmeste årene. Dette medfører lengre bestillingstid og større usikkerhet med hensyn til leveringstidspunkt, noe som tilsier at perioden fra anbudstildeling til -start må være lenger enn i dag. Mange av de europeiske bussene er av "ny dato" og dermed ikke tilstrekkelig utprøvd, noe som tilsier fare for "barnesykdommer" og feil av driftsmessig betydning.

- På den annen side er busser fra land "uten sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge preget av høy kvalitet, og erfaringer viser også at sjåførsikkerheten er bedre. Bussene har også lang rekkevidde, noe som øker driftseffektiviteten via mindre "dødtid" på grunn av lading. Disse produsentene har også lettere for å tilpasse bussene til norske oppdragsgiveres særegne krav. Ved økt overgang til europeiske produsenter må oppdragsgiverne i større grad akseptere økt standardisering av bussmateriellet.

- De europeiske produsentene har allerede høyere priser enn fabrikanter i land "uten sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge, og økt etterspørsel etter europeiske elbusser vil presse prisene ytterligere oppover så lenge produksjonskapasiteten er begrenset. Disse kostnadsøkningene må finansieres av sentrale myndigheter slik at økningen ikke må dekkes inn via kutt i driftsbudsjettene og rutetilbudet.

7. Handels- og utenrikspolitiske konsekvenser

Bussprodusenter fra enkelte land "uten sikkerhetspolitisk samarbeid" med Norge er svært opptatte av å skaffe seg innpass og ta markedsandeler i Europa innen det voksende elbussegmentet. Dette medfører følgende:

- Danmark, Finland og Norge har kommet lengst i Europa med henblikk på elektrifisering av bussparken, og produsenter fra enkelte land "uten sikkerhets-politisk samarbeid" med Norge ønsker dermed å bruke nevnte land som referanse-markeder ved "innsalg" i andre deler av Europa. Det kan dermed komme gjen-gjeldelstiltak i form av nye handelshindringer ved eventuelle begrensninger på kjøp av busser fra nevnte land. Danmark og Finland er imidlertid medlemmer av EUs tollunion og dermed "beskyttet" av EU-landenes handelsforpliktelser, som tilsier at handelshindringer mot ett EU-land ansees som et "angrep på alle 27". Sanksjoner mot Danmark eller Finland kan dermed medføre at sanksjonsutstedende land vil møte stengte grenser mot hele EU-området.

- Norge er derimot ikke medlem av EUs tollunion. Det er dermed mindre risikabelt å bruke gjengjeldelsestiltak mot Norge via bruk av straffetoll eller andre handels-hindringer hvis det innføres begrensninger på kjøp av busser fra land "uten sikker-hetspolitisk samarbeid" med Norge. Dette kan eksempelvis være ekstra toll på norsk laks, og Kina har allerede truet Storbritannia med handelsrestriksjoner hvis landet innfører samme tollsatser på kinesiske personbiler som EU-landene. Eventuelle

begrensninger på kjøp av busser fra land "uten sikkerhetspolitisk samarbeid" med Norge må dermed koordineres nøye med både Utenriks- og Næringsdepartementet. Disse forholdene understreker også betydningen av NHO Transports påpekning under punkt fire, hvor det understrekes at fylkeskommunene og deres innkjøpsorganer ikke kan fastsette begrensninger på kjøp av busser fra land "uten sikkerhetspolitisk samarbeid" med Norge. Dette forvaltingsnivået kan verken direkte eller indirekte drive med utenriks- og handelspolitikk.

8. Andre forhold

Når man skal vurdere risikoreduserende tiltak på bussiden, kan man ikke bare se på kjøretøyene isolert sett, men også i forhold til øvrig infrastruktur:

- Som nevnt under punkt 5, må det være energi tilgjengelig, noe som tilsier økt lagring av både fossilt drivstoff og av elektrisitet via bruk av batterier, aggregater, pumpekraft, hydrogen, trykkluft eller termisk lagring. Samtidig må infrastrukturen i form av veier og broer være intakt og tilgjengelige. Eksempelvis nytter det lite å redusere bussenes sårbarhet ved å unngå busser fra land "uten sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge hvis tusenvis av personbiler fra de aktuelle landene kan stoppes og dermed blokkere utfartsveier og veikryss i en evakueringssituasjon. På denne bakgrunn savner NHO Transport en felles og samordnet strategi fra myndighetenes side med henblikk på å minimalisere den totale beredskapsmessige risikoen knyttet til bruk av produkter og teknologi fra land "uten sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge.

- Det bør også legges mer konkrete beredskapsplaner for transportsektoren, hvor det blant annet klarlegges hvem har ansvaret for hva, hvordan skal det gjennomføres og på hvilke premisser. Det er i denne forbindelse av betydning hvor stor andel av bussparken Forsvaret skal disponere for å transportere personell, hvor mange som skal brukes til evakuering og hvor omfattende busspark man trenger for å opprettholde et visst ordinært rutetilbud i utvalgte områder. Slike vurderinger og premisser bør også legges til grunn når det skal vurderes hvilken busspark Norge trenger i ulike krise- og beredskapssituasjoner.

9. Klasse 3-busser

Når man skal minimalisere risikoen og sårbarheten ved ulike beredskapssituasjoner, er det ikke tilstrekkelig kun å fokusere på klasse 1- og 2-busser knyttet til fylkeskommunale kontrakter. Ved evakuering og dermed forflytning av personer over lengre avstander på høyhastighetsveier bør det primært brukes klasse 3-busser, som eies av private busselskaper og drives på kommersiell basis. Denne busskategorien vil også være avgjørende ved eventuell forflytning av militært personell. Utfordringene innen dette feltet er som følger:

Antall norsk-registrerte klasse 3-busser ble redusert med over 10 prosent fra 2015 til 2025, noe som skyldes omfattende kabotasjevirksomhet av både lovlig og illegal karakter. De utenlandske aktørene utkonkurrer norske selskaper ved å neglisjere allmenngjort lønnsnivå samt norske skatte- og avgiftsregler. Ved å stramme inn dagens kabotasjeregler og intensivere kontrollvirksomheten vil norske aktører i større grad bli tildelt nasjonale kjøreoppdrag. De vil dermed øke omsetningen og få tilstrekkelig med midler til å opprettholde og utvide bussparken, noe som igjen vil styrke norsk beredskap. NHO Transport sendte allerede 22.12.25 forslag til effektive innstramningstiltak til daværende samferdselsminister, Jon-Ivar Nygård.

- Hvis, og eventuelt når, norske turbusselskaper blir i stand til å investere i nye klasse 3-busser, kan selvsagt ikke myndighetene pålegge aktørene å kjøpe busser fra land "uten sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge. På den annen side har turbuss-selskapene både enkeltoppdrag og langsiktige rammeavtaler med sentrale offentlige institusjoner som Utenrikstjenesten og Forsvaret. Hvis man oppfatter at det er risiko knyttet til bruk av busser fra "land uten sikkerhetsmessig samarbeid" med Norge, kan myndighetene stille krav til bussmateriell for bruk i tilknytning til visse offentlige oppdrag.

Det vises også til høringssvar fra Vy Buss AS, Tide Buss AS samt Kollektivtrafikk-foreningen. NHO Transport samt representanter for medlemsbedriftene deltar gjerne i et eventuelt videre arbeid med å utforme kokrete begrensninger. Skulle det være spørsmål til skisserte punkter eller ønsker om mer informasjon, er det selvsagt også bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Jon H. Stordrange
Administrerende direktør