

Nasjonal sikkerhetsmyndighet
Postboks 814
1306 Sandvika

Oslo, 26.11.25

Att: Direktør Arne Christian Haugstøl

Bruk av kinesiske busser

Nasjonal sikkerhetsmyndighet, NSM, har de siste månedene uttalt seg til ulike media om mulig sikkerhetsrisiko ved bruk av busser produsert i Kina. Artikler i Dagens Næringsliv [03.09.25](#) og [19.11.25](#) er eksempler på dette. NHO Transport* vil i denne forbindelse påpeke følgende:

- Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser ble fastsatt allerede 20.12.22, og denne satte tydelige krav om alle nye bybusser anskaffet etter 01.01.25 skulle være utslippsfrie. Imidlertid støttet et bredt Stortingsflertall i desember 2022 et anmodningsvedtak om at kravet om nullutslipp for bybusser skulle fremskyndes til 01.01.24, og denne endringen ble sendt på høring i juni 2023. Forskriften av 20.12.22 ble på denne bakgrunn endret i desember 2023, noe som medførte at kravet om nullutslipp skulle gjelde for klasse I-busser fra og med 01.01.24. Imidlertid ble opprinnelig frist opprettholdt for klasse II-busser. Krav om nullutslipp for klasse I og klasse II-busser er dermed basert på omfattende politiske prosesser og fastsatt i forskrift av daværende regjering.
- De europeiske bussprodusentene kom imidlertid sent i gang med å utvikle gode nullutslippsløsninger og har fortsatt begrenset produksjonskapasitet. Det viste seg dermed raskt at kinesiske produsenter var mest konkurransedyktige med hensyn til tekniske løsninger, leveringshastighet og pris. På den annen side måtte en europeisk produsent si fra seg en kontrakt på levering av elbusser på grunn av økonomiske utfordringer og manglende evne til å oppfylle inngåtte kontraktsforpliktelser.
- Imidlertid legger fylkespolitikerne rammene for kollektivtilbudet i sine respektive fylker, og deres kollektivselskaper eller -avdelinger utformer anbudsgrunnlag med konkrete krav til bussmateriellet. I denne forbindelse må selvsagt gjeldende regelverk legges til grunn. Etter at en anbudskontrakt er vunnet, bestiller busselskapene nødvendige kjøretøy i henhold til anbudskontrakt og oppdragsgivers spesifikasjoner. Som NHO Transport påpeker i et [innlegg i Dagens Næringsliv 22.11.25](#), er uttalelsene fra NSM om mulige farer

ved bruk av kinesiske busser svært utydelige. For nevnte aktører er det dermed umulig å legge NSMs uklare og lite konkrete advarsler og begrensninger til grunn ved spesifikasjoner og bestillinger av bussmateriell.

- Hvis NSM virkelig mener at for stor konsentrasjon og avhengighet av kinesiske busser representerer en fare eller uhåndterbar risiko, burde man i det minste konkretisere hva som ansees som en kritisk konsentrasjon. Dette kan eksempelvis gjøres ved å angi maksimal prosentandel av en gitt busspark. I tillegg må det fastslås om en eventuell konsentrasjonsbegrensning skal gjelde per anbudsområde, by, fylke, region eller nasjonalt. Det burde også angis om samme eller ulike begrensninger skal gjelde for ulike busskategorier i form av klasse I, II eller III.
- Eventuelle begrensninger på kjøp og bruk av kinesiske busser har imidlertid viktige utenriks-, handels- og forsvarspolitiske aspekter, som ikke kan håndteres på fylkespolitisk eller administrativt nivå. De må derimot fastsettes på rikspolitisk plan, og NSM må på denne bakgrunn gi sentrale politiske myndigheter råd og innspill til hvordan man eventuelt kan regulere kjøp av kinesiske busser på en hensiktsmessig måte såfremt disse ansees som et fare- eller risikoelement.
- NSM synes også å se bort fra et annet viktig aspekt. Som påpekt under kulepunkt 2, har europeiske bussprodusenter har vært sene med å utvikle elektriske busser, men disse vil etter hvert bli leverings- og konkurransedyktige. Men, en buss fra en leverandør i Europa vil uansett ha en rekke kritiske komponenter fra Kina. Hvis busser produsert i Kina utgjør en fare, bør man også vurdere bruken av kinesiske komponenter i europeiske busser. I så tilfelle vil det være ingen eller svært få produsenter å velge mellom, og man risikerer å måtte kjøpe dyre busser basert på gammel teknologi og dårligere miljøegenskaper.
- I [Dagens Næringslivs artikkel](#) kommenteres også Ruters "testing" av en ny kinesisk buss mot en tre år gammel nederlandsk buss. Hadde man i stedet brukt en ny europeisk buss, ville man funnet mange av de samme komponentene som i den kinesiske varianten. En kommunikasjonsport som SIM-kort benyttes for å kunne motta programvareoppdateringer og optimalisere driften av bussparken. Tilsvarende kommunikasjonsløsning finnes også i de fleste nye person- og lastebiler, noe som er uavhengig av type og fremdriftsteknologi. Ruter har også opplyst at ved å fjerne et SIM-kort i bussene kan man kutte forbindelse mellom buss og produsent.

På denne bakgrunn er det svært beklagelig at NSM kommer med ulne og diffuse uttalelser om kinesiske busser uten å ha tilstrekkelig dokumentasjon og eventuelle forslag til løsninger. På denne måten skapes stor usikkerhet med omfattende konsekvenser:

- Tusenvis av reisende er daglig avhengige av å reise med buss til og fra jobb, skole, fritidsaktiviteter eller servicetilbud. Samtidig er Norges muligheter for å realisere klimamålene avhengige av at flere bytter fra bil til kollektivmidler, og økte kollektivandeler er samfunnsøkonomisk lønnsomt fordi det reduserer kjøpproblematiseringen og bedrer fremkommeligheten for alle reisende. Dermed frigjøres tid til produktivt arbeid, konstruktiv tid med familie eller meningsfylte fritidsaktiviteter. På denne bakgrunn er det svært uheldig at NSM via ulne uttalelser om mulige farer ved busser fra Kina bidrar til å minske

tilliten til kollektivtrafikken og dermed reduserer muligheten for å beholde dagens passasjerer og rekruttere flere reisende.

- Dessverre bidrar også utydelige uttalelser om mulige farer knyttet til kinesiske busser til å skape skepsis og utrygghet blant bussjåførene. Busselskapene har investert mange millioner i innkjøp av kinesiske busser, og uttalelsene fra NSM skaper stor usikkerhet omkring bussenes restverdi etter endte anbudsperioder. Dette kan medføre store tap for buss- eller leasingselskapene og gi økte løpende finansieringskostnader.
- Sist, men ikke minst, når NSM heller ikke klarer å plassere ansvaret for å innføre eventuelle begrensninger, vil mange intuitivt legge ansvaret på fylkespolitikere, kollektivselskapene og busselskapene. Disse blir dermed møtt med en viss mistenksomhet, lavere tillit og redusert omdømme til tross for at aktørene hele tiden har overholdt alle reguleringer og begrensninger fra sentralt hold.

NHO Transport håper på denne bakgrunn at NSM snart vil rette opp det skapte inntrykket og dermed bekrefte at alle busser levert og bestilt så langt ikke utgjør en fare fordi disse samsvarer med nåværende krav fra myndighetenes side. Hvis det i fremtiden skulle komme begrensninger med hensyn til hvilket land eller produsenter man kan kjøpe busser eller andre kjøretøy fra, må det gjøres via klare regler fra sentralt politisk hold.

Skulle det være behov for mer informasjon fra vår side, er det bare å ta kontakt. NHO Transport stiller også gjerne på et snart møte for å diskutere situasjonen og eventuelle fremtidige reguleringer.

Vennlig hilsen

NHO Transport



Jon H. Stordrange

administrerende direktør

Kopi: Justis- og beredskapsminister Astri Aas-Hansen
Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

**NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for norske leverandører av persontransporttjenester. Foreningen representerer alle selskaper med fylkeskommunale anbudskontrakter knyttet til buss- og banedrift. I tillegg kommer billettfinansierte rutetilbud og turbusskjøring.*