

NHO Transport
**Økonomi- og
trafikkrapport 2026**

HÅKON SOLLID IVERSEN OG SVEIN THOMPSON
24.09.2026

Innhold

● Klikk på sidetall for å gå til ønsket kapittel



Om dokumentet

Oppdragsgiver: NHO Transport

Navn på rapport: Økonomi- og trafikkrapport 2026

Forfatter: Håkon Sollid Iversen og Svein Thompson

Dato endelig versjon: 24.09.2026

Forsidebilde: Adobe Stock **Andre bilder:** Jofri Lunde, Eskil Sæterlien, Adobe Stock, Shutterstock, AtB, Google Gemini (KI). **Design og lay-out:** Almås Design

Denne rapporten er laget på oppdrag for NHO Transport og baserer seg på tall fra SSBs statistikkbank, Proff Forvalt (Brønnøysundregisteret) og egne innsamlede tall. Relevante tall fra SSB er hentet fra ulike serier. Tall som beskriver økonomi og antall sysselsatte er fra SSBs serie om strukturdata, og er basert på innsendte ligningsoppgaver.

Regnskapstallene i årets rapport bygger på oppdaterte regnskapsdata fra Proff Forvalt. Endringer og korrigeringer i datagrunnlaget gjør at enkelte tall for tidligere år ikke er direkte sammenlignbare med tallene som ble publisert i fjorårets rapport. For å sikre konsistens er alle tallene i årets rapport basert på den oppdaterte datakilden.

Det er også gjort egne beregninger av økonomiske forhold for de ni bussoperatørene for deres inntekter og resultater for anbuds-kjøringen for fylkene.

Svein Thompson ● 481 29 421
svein@stakeholder.no
www.stakeholder.no



Sammendrag

Kollektivtrafikken har aldri hatt flere reisende: Rutebussen er motoren i gjenhenting etter pandemien med en markedsandel på 8,4 prosent av alle persontransporter. Politikerne tok ansvar for å finansiere kollektivtrafikken under og etter pandemien, og har først nå forsiktig trappet ned det samlede kjøp av transport-tjenester. Andelen offentlig finansiering av fylkeskommunal bussdrift falt noe i 2025 og ligger på 64,6 %. Det er fortsatt godt over nivået fra før pandemien.

Billettprisen holdes nede, men bilen kjører fra: Billettinntektene i faste priser har ikke fulgt passasjerveksten i kollektivtrafikken. Takstreduksjoner, gratis fergetilbud og endrede reisevaner har holdt billettinntektene nede. Prisen på en gjennomsnittlig brukerbetaling ligger nå på 13 kroner, mens den var 15-16 kroner før pandemien i 2025-kroner.

I 2025 tok bilen en langt større andel av trafikkveksten enn året før. Flere

elbiler med lave driftskostnader styrker bilens konkurranseevne. Dette svekker sannsynligheten for å nå nullvekstmålet i storbyene, hvis ikke andre tiltak settes inn.

Grønn og trygg: Klimaomstillingen går raskt: over en tredjedel av bussparken er nå fossilfri, og utslippene fra næringen falt syv prosent i 2025. Bussen er samtidig et av de tryggeste transportmidlene på veien, uten omkomne i busstrafikken i 2025.

«Klimaomstillingen går raskt: over en tredjedel av bussparken er nå fossilfri.»

Flere sysselsatte: Samlet falt verdiskapingen i bussbransjen til 9,6 milliarder kroner, den laveste på ti år, mens antallet sysselsatte fortsatte å stige. Konsekvensen av det er at nesten all verdiskaping går til de ansatte (86 %), og resten til staten og kreditorer.

Den økonomiske situasjonen for bussbransjen er alvorlig. De ni busselskapene som kjører anbuds-kontrakter for fylkene tapte til sammen 591 millioner kroner før skatt i 2025, som er en forverring fra minus 454 millioner i 2024 og femte året på rad med underskudd på anbudskjøring. Alle de store selskapene gikk med tap eller hadde meget svak lønnsomhet, og egenkapitalen svekkes år for år.

Lavest lønnsomhet i Norge: Anbudskjøring for fylkene har i snitt hatt negativ driftsmargin gjennom perioden 2019–2025, og er dermed den minst lønnsomme næringen i Norge i vår oversikt. I alt er underskuddet på 2 353 millioner kroner siden pandemien brøt ut i 2020. Summen av billettinntekter og offentlig kjøp har for busstrafikken ligget fast de siste tre årene, problemet er at dette nivået ikke dekker de samlede kostnader.

Ny og svakere veksttrend

Allerede i 2024 var antall passasjerer i kollektivtrafikken passert 2019-nivået.

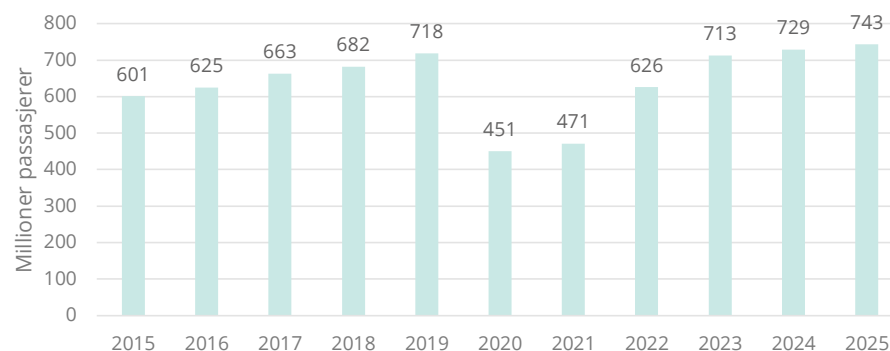
Det avtegner seg en svakere trend-vekst enn tidligere, slik Figur 1 viser, med en årlig vekst på cirka to prosent mot fire prosent før pandemien. Antall passasjerer i 2025 er 3,5 prosent opp fra 2019, året før pandemien inntraff, og opp 1,9 prosent fra 2024.

Passasjerfordeling innenfor de ulike transportformene har holdt seg stabilt i

lang tid, med bussen som en helt sentral del av kollektivtilbudet. I 2025 sto bussen for 62 prosent av kollektivtrafikken målt i passasjerer. Det har vært passasjervekst med buss og jernbane sammenlignet med 2019, mens det har vært en nedgang både for bane/trikk og båt, slik Figur 2 til høyre viser.

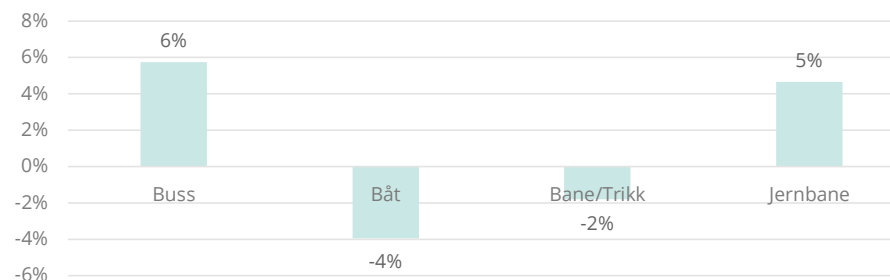
«I 2025 sto bussen for 62 % av kollektivtrafikken målt i passasjerer.»

PASSASJERER KOLLEKTIVTRAFIKKEN - ALLE TRANSPORTMIDLER



FIGUR 1 KILDE: SSB TABELL 11570

PASSASJERUTVIKLING - PROSENTVIS ENDRING FRA 2019 TIL 2025



FIGUR 2 KILDE: SSB TABELL 11570

Kollektivtransporten vokser, men bilen er på fremmarsj

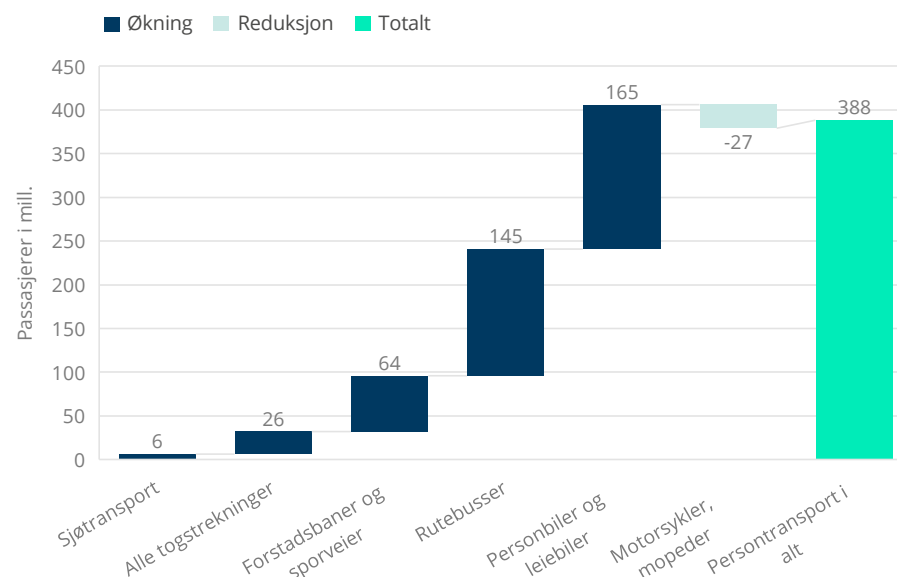
I perioden fra 2010 til 2019 var det en betydelig vekst i kollektivtrafikken, mens antall bilreiser faktisk falt med 51 millioner. Veksten ble tatt av rutebusser (+120 millioner), trikk og bane (+67 millioner) og tog (+22 millioner). Etter 2019 er dette snudd på hodet, slik at i perioden 2010 til 2025 har bilen en vekst på 165 millioner reisende, av en total vekst på 388 millioner.

Bilen fikk et oppsving under pandemien, og har holdt fast i det etterpå, slik Figur 3 viser. Sammenlignet med 2024 var bilens vekst tre ganger så stor i 2025.

Rutebussen har en oppgang i antall passasjerer på 145 millioner mellom 2010 og 2025. Trikk og bane står for 64 millioner nye reisende, mens tog står for 26 millioner i perioden. Sjøtransporten har nesten vært på stedet hvil og kun økt med 6 millioner i perioden.

Andelen passasjerkilometer utført med kollektivtrafikk er noe annerledes. Kollektivtrafikkens andel har økt etter pandemien, men er ennå ikke tilbake på 2019-nivå. Kollektivtrafikken hadde en andel av antall passasjerkilometer på 13,2 prosent i 2025, en liten nedgang fra 2024, mens bil dominerer med 78 prosent av andelen passasjerkilometer. I 2019 var kollektivtrafikkens andel 14,2 prosent. Tog og buss i rute hadde begge en markedsandel på fem prosent, mens trikk/bane og drosjer hadde én prosent hver.

PASSASJERVEKST MELLOM 2010 OG 2025



FIGUR 3 KILDE: SSB TABELL 03982 OG EGNE BEREGNINGER



«Sammenlignet med 2024 var bilens vekst tre ganger så stor i 2025.»



Utviklingen av bussreiser

Passasjerene er som nevnt tilbake, og i 2025 passerte vi også 2019-nivået for bussreiser per innbygger, som steg til 82 bussreiser per nordmann i 2025. Opp fra 80 i 2024 og 81 i 2019.

Bussbransjen kan deles inn i tre ulike kategorier:

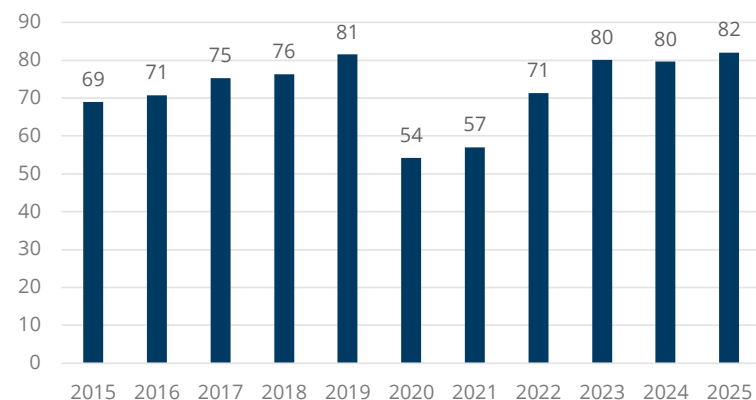
Anbudsruiter - bussruter som kjøres på oppdrag fra fylkene

Kommersielle bussruter (også kalt ekspress- og flybusser)

Turbusser - turisme, ulike andre turoppdrag og erstatningskjøring («buss-for-tog»)

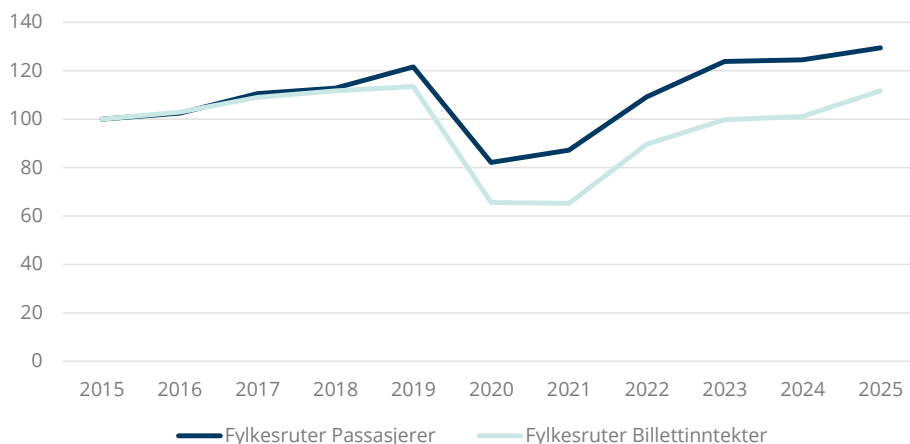
I Figur 5 og Figur 6 på neste side har vi indeksert utviklingen i antall passasjerer og billettinntekter i faste priser for henholdsvis anbudsruiter og kommersielle bussruter. De viser at fylkesruter har tatt igjen antallet passasjerer som var i 2019, men ikke billettinntektene. For de kommersielle rutene er det motsatt.

ANTALL REISER PER INNBYGGER I HELE LANDET



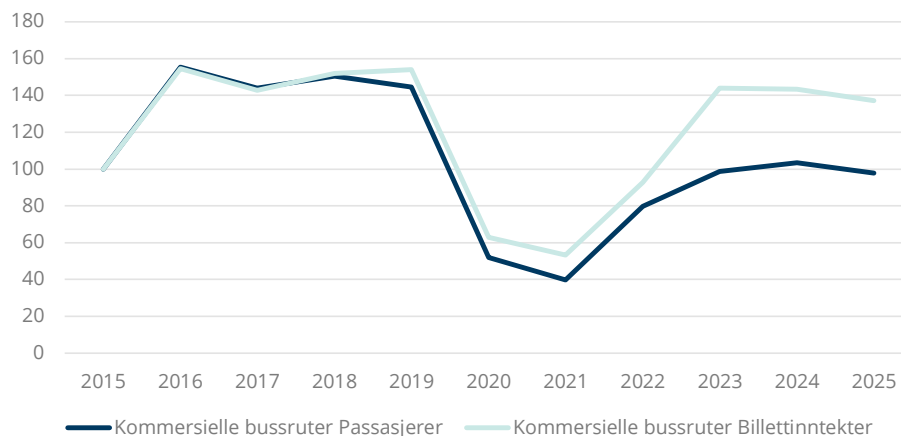
FIGUR 4 KILDE: SSB TABELL 06913 OG 11570.
TALLENE INKLUDERER OGSÅ KOMMERSIELLE BUSSRUTER

UTVIKLING FOR FYLKESBUSSRUTER



FIGUR 5 INDEKSERTE VERDIER 2015=100 KILDE: SSB TABELL 11570 OG EGNE BEREKNINGER

UTVIKLING FOR KOMMERSIELLE RUTER



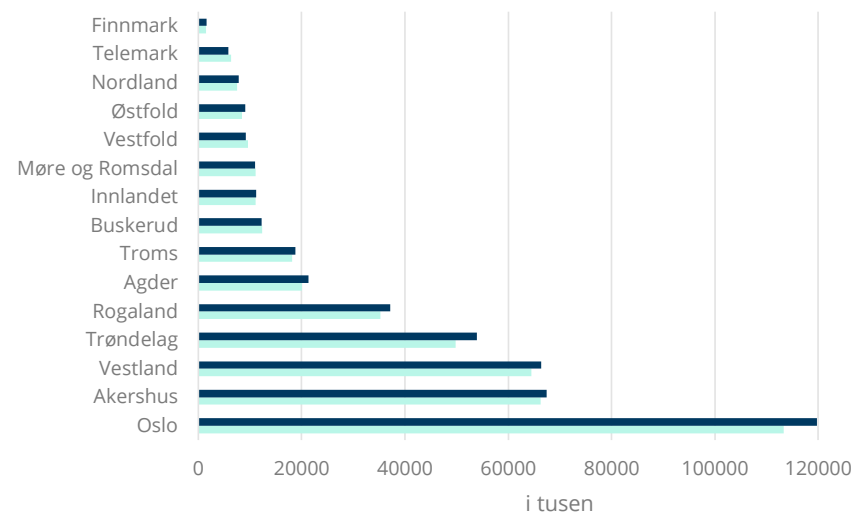
FIGUR 6 INDEKSERTE VERDIER 2015=100 KILDE: SSB TABELL 11570 OG EGNE BEREKNINGER

Anbudsruter i fylkene

Det er de fylkeseide kollektivtraffikkselskapene eller samferdselsavdelingen i fylkene som bestiller kollektivtrafikken. Anskaffelser foregår gjennom anbudsrunder med kontrakter på cirka ti års varighet. Ruter er den største aktøren, med ansvar for Oslo og Akershus. Oslo og Akershus er det største markedet for kollektivtransport med buss, etterfulgt av Vestland og Trøndelag. Finnmark, Telemark og Nordland er de minste markedene målt i antall passasjerer. Hovedbildet er at buss- trafikken i fylkesregi er tilbake på tilnærmet 2019-nivå og vel så det. Blant annet har fylker som Rogaland og Trøndelag hatt en betydelig økning i antall passasjerer.

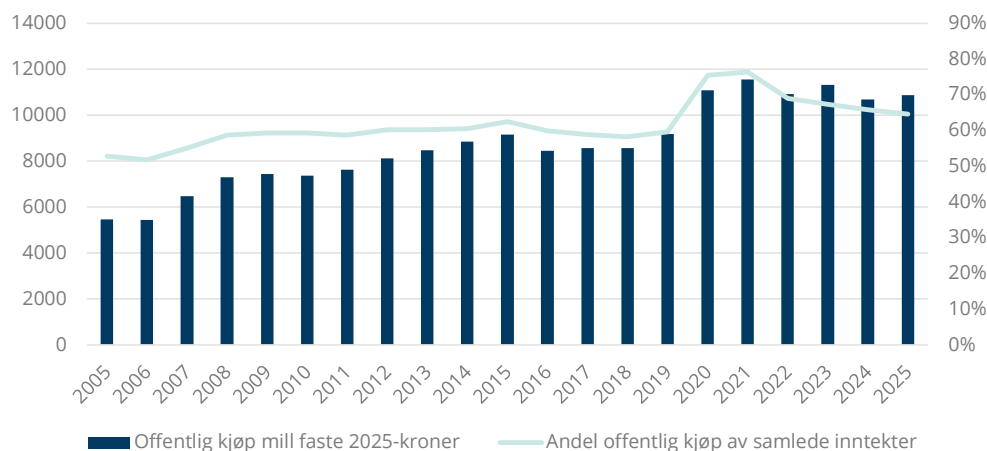


BUSSPASSASJERER 2024 OG 2025



FIGUR 7 KILDE: SSB TABELL 06670

FYLKENES KJØP AV BUSSTJENESTER



FIGUR 8 KILDE: SSB TABELL 06670

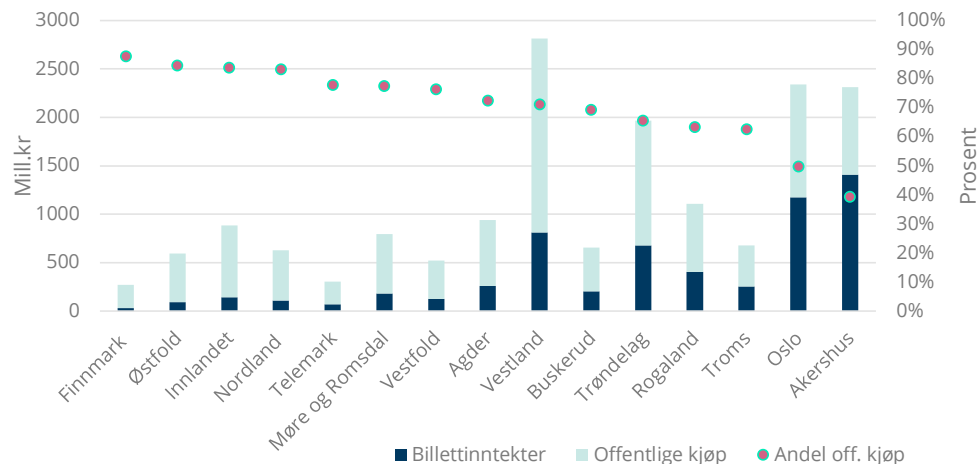
Figur 8 viser hvor mye fylkene kjøper busskjøring for. Andelen offentlige finansiering falt videre i 2025 til 64,6 prosent, men ligger fremdeles på et høyt nivå sammenlignet med før pandemien og krigen i Ukraina. I 2019 var nivået 59,6 %. Den økte tilskuddsandelen er et resultat av billettinntektene ikke har holdt følge med kostnadene.

Andelen offentlig kjøp varierer mye fra fylke til fylke. Lavest ligger Oslo med en støtteandel på 36 prosent, mens Finnmark ligger høyest med en andel på 89 prosent.

Kostnadene varierer også fra fylke til fylke og viser forskjeller i effektivitet mellom

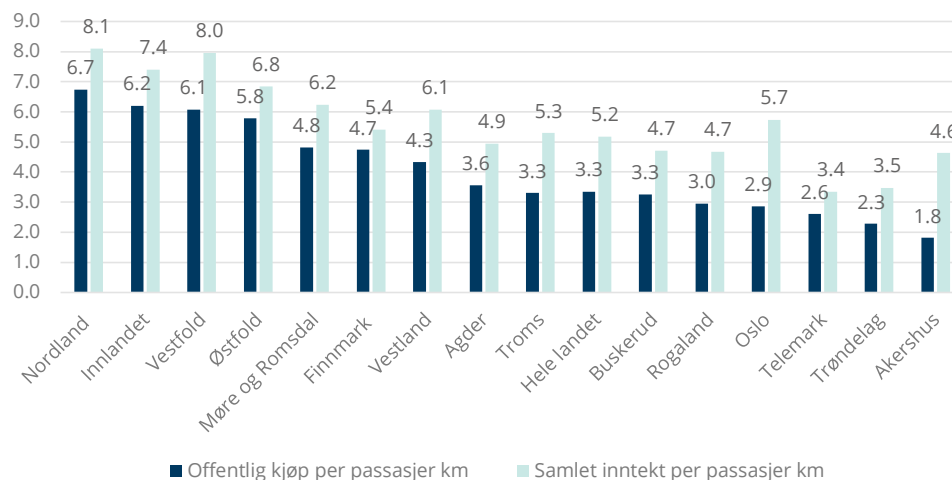
fylkene. Oslo Telemark, og Trøndelag har lavest kostnader per passasjerkilometer, mens Innlandet, Nordland og Finnmark ligger høyt. Forskjellene reflekterer både geografi, befolkningstetthet og organisering av kollektivtilbudet. Ser vi på de samlede inntektene per passasjerkilometer, ser vi at Oslo, med 5,7 kroner, er over landsgjennomsnittet, som er på 5,2 kroner per passasjerkilometer. Det er kostbart å kjøre buss i Oslo per passasjerkilometer, fordi farten er lav, men bussene er ofte fulle, slik at andelen offentlig støtte kan holdes lavere enn landsgjennomsnittet. Lavest støtte per passasjerkilometer var det i Akershus, med bare 1,8 kroner.

FINANSIERING AV FYLKESTRAFIKKEN - BUSS



FIGUR 9 KILDE: SSB TABELL 06670

KOSTNADER PER PASSASJERKILOMETER FYLKESVIS

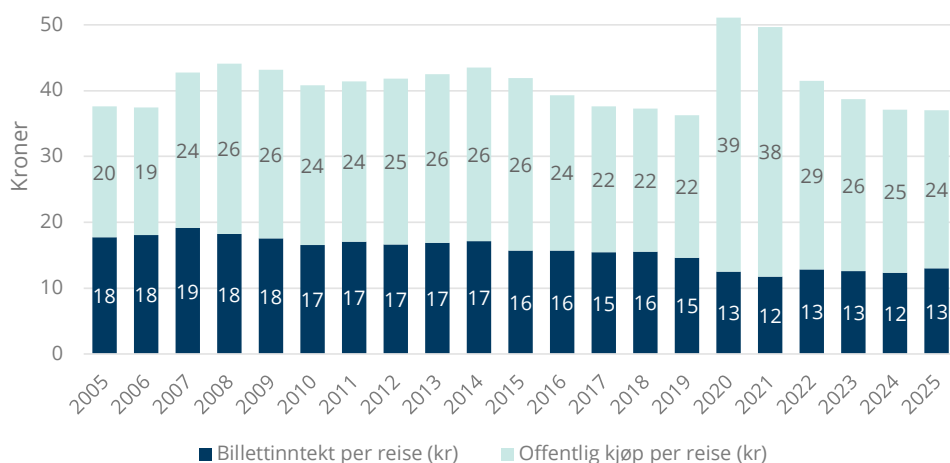


FIGUR 10 KILDE: SSB TABELL 06670

Figur 11 viser hvordan finansieringen av en bussreise har utviklet seg fra 2005 til 2025 i faste 2025-kroner. I 2005 kostet billetten i gjennomsnitt 18 kroner per reise, 20 år senere er den falt til 13 kroner, en nedgang på 27 prosent. Fylkesfinansiering har økt fra 20 til 24 kroner per reise, som er en oppgang på 21 prosent. Prisen per bussreise er falt fra 38 kroner til 37 kroner mellom 2005 og 2025.

«I 2005 kostet billetten i gjennomsnitt 18 kroner per reise, 20 år senere er den falt til 13 kroner, en nedgang på 27 prosent.»

BETALING PER BUSSREISE



FIGUR 11 KILDE: SSB TABELL 06669

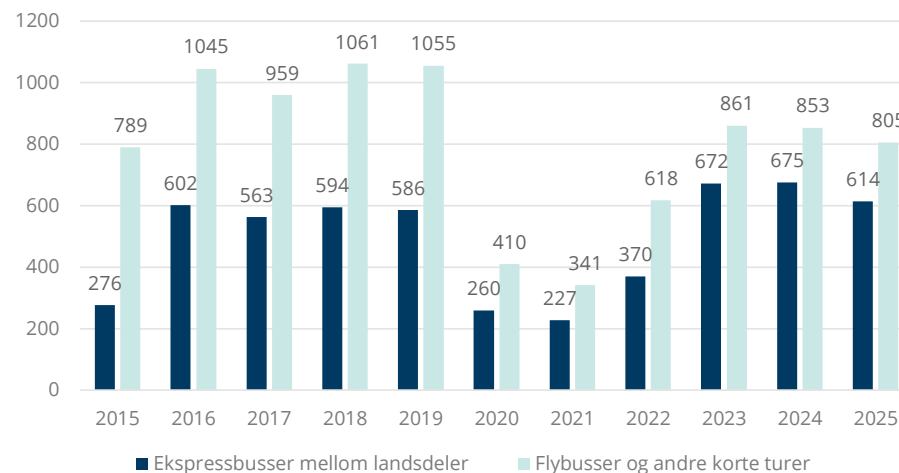
Kommersielle ruter

Aktiviteten i kommersielle ruter, det vil si flybusser og ekspressbusser mellom landsdeler, ble kraftig redusert under pandemien. Passasjertallene er fortsatt lavere enn før pandemien, sammenlignet med 2019, er det en nedgang på hele 33 prosent i 2025.

Både antall passasjerer og antall passasjer-kilometer er falt mellom 2024 og 2025, og det har også billettinntektene. I 2025 falt inntektene både for de korte turene (flybusser) og for ekspressbuss målt i 2025-kroner.

Samlet tilbud målt antall vogntimer er falt fra 914 000 i 2019 til 674 000 i 2025.

BILLETTINTEKTER I FASTE 2025-KRONER



FIGUR 12 KILDE: SSB TABELL 11752 OG EGNE BEREGNINGER



Miljøvennlig og sikker transport

Den positive utviklingen fra 2024 fortsetter inn i 2025; stadig flere elbusser kommer på veiene, og med krav om nullutslipp ved offentlige anbud går det grønne skiftet i bussbransjen enda raskere. Samtidig viser tallene at buss fortsatt er et av de tryggeste transportmidlene vi har.

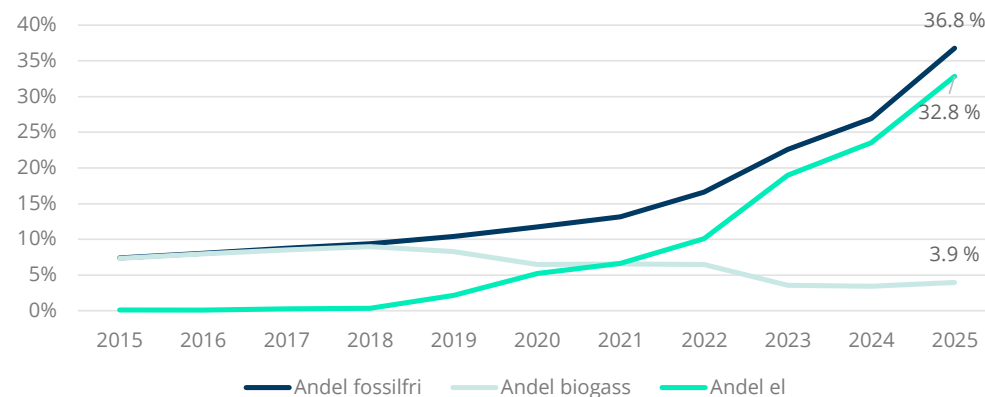
Som Figur 13 viser var andelen busser uten utslipp av fossilt CO₂ ved utgangen av 2025 36,8 %, mot 26,9 prosent i 2024. Det er nye elbusser som står for økningen, og nå er nesten hver tredje buss elektrisk, mens andelen biogassbusser er stabilt under fire prosent av flåten. De samlede

CO₂-utslippene fra bussnæringen er estimert til 251 tusen tonn CO₂ i 2025, en nedgang på fem prosent fra 2024.

Tall for nyregistrerte busser i første halvår viser at trenden forsterker seg kraftig. I første halvår var andelen elbusser til bykjøring 90 prosent (i tillegg kommer gassbusser) mens andelen elektriske langdistansebusser bare var 11 prosent. Det har hittil vært vanskeligere å få tak i elbusser som dekker behovet på lengre ruter.

Busser har et langt høyere utslipp CO₂ per kjørte vognkilometer enn bilen, men

ØKENDE ANDEL FOSSILFRIE BUSSE



FIGUR 13 KILDE: SSB TABELL 07849

KJØP AV BUSSE I 1. HALVÅR 2026

Nyregistreringer 1. halvår 2026	Diesel	El	I alt	Andel el
Type	Diesel	El	I alt	Andel el
Bybuss	72	663	735	90 %
Langdistansebuss	319	40	359	11 %

TABELL 1 KILDE: STATENS VEGVESEN

utslipp per passasjerkilometer for en buss-passasjerer vil være mindre når det er 10 passasjerer i bussen eller mer. I gjennomsnitt er det 10,5 passasjerer i en buss i rute som kjører for fylkene. Bussene i kollektivtrafikk slipper ut cirka 50 gram CO₂ per personkilometer i gjennomsnitt, mens bilene slipper ut cirka 56 gram/personkilometer i gjennomsnitt¹. Høyere andel elbiler i bilparken og elbusser vil trekke de direkte utslippene ytterligere ned i årene

«Bussene i kollektivtrafikk slipper ut cirka 50 gram CO₂ per personkilometer i gjennomsnitt, mens bilene slipper ut cirka 56 gram/personkilometer i gjennomsnitt»¹

i CO₂-UTSLIPP 2025 BUSSNÆRINGEN

Segment	2025 (tonn CO ₂)	% fordeling
Ekspress og flybuss	23 911	10 %
Turbuss	23 139	9 %
Avvikskjøring	11 039	4 %
Fylkeskjøring	192 790	77 %
I alt	250 879	100 %

TABELL 2 KILDE: STAKEHOLDER

¹Basert på SSBs tall for utslipp personbiler og antall kjørt person for personbiler og leiebiler.

framover. Det er ofte et lavere belegg, altså kapasitetsutnyttelse, for busser i rute enn for turbusser. Turbussen kjører ofte med tilnærmet fulle busser. Hvis vi forutsetter at turbussen frakter i gjennomsnitt 40 personer er turbussen et klimavennlige alternativ med cirka 18,5 gram CO₂ per personkilometer.

Den største klimagevinsten ved kollektivtrafikk er at man får lavere klimagassutslipp knyttet til produksjon av kjøretøy og fjerner eller reduserer behovet for å bygge nye veier. Produksjon av nye biler til det norske markedet medfører et utslipp på cirka 3,5 millioner tonn CO₂-ekv i året. Veibygging har både store samlede klimagassutslipp og legger beslag på verdifullt areal og natur. I tillegg kommer andre skadekostnader ved biltrafikk, som kø, støy, lokal forurensing og vegslitasje.

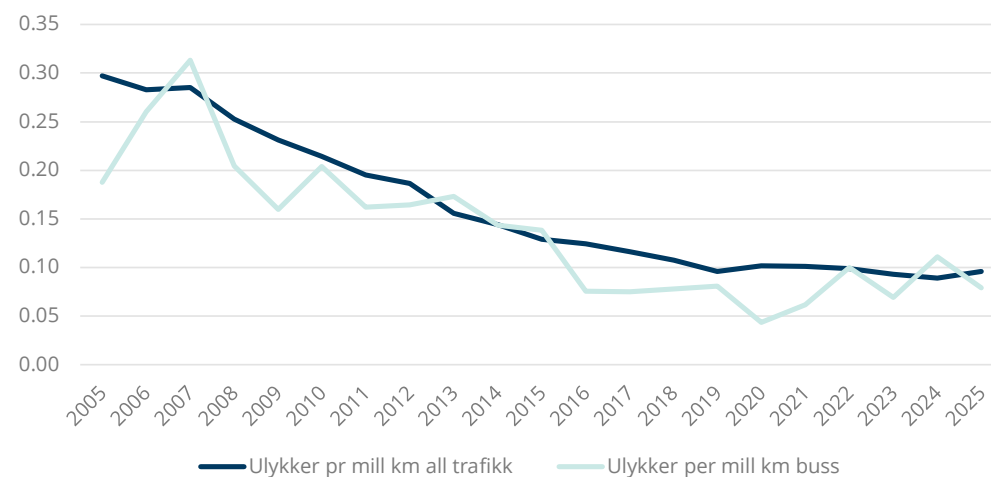


Trafikksikkerhet

Trafikkulykker har en nedgående trend selv om det er flere trafikanter enn tidligere. Figur 14 viser at bussen i mange år har vært en svært sikker måte å reise på.

I 2025 var det 46 personskader i alt, av disse ble 44 betegnet som lette og 2 som alvorlige i Statens vegvesens statistikk (TRINE). Det var ingen drepte i forbindelse med busstrafikk i 2025.

i UTVIKLING AV PERSONSKADER I TRAFIKKULYKKER



FIGUR 14 KILDE: STATENS VEGVESEN/TRINE OG SSB TABELL 12576, 06752 OG EGNE BEREGNINGER



«Det har vært lav lønnsomhet og de store selskapene har alle gått med underskudd i 2025.»

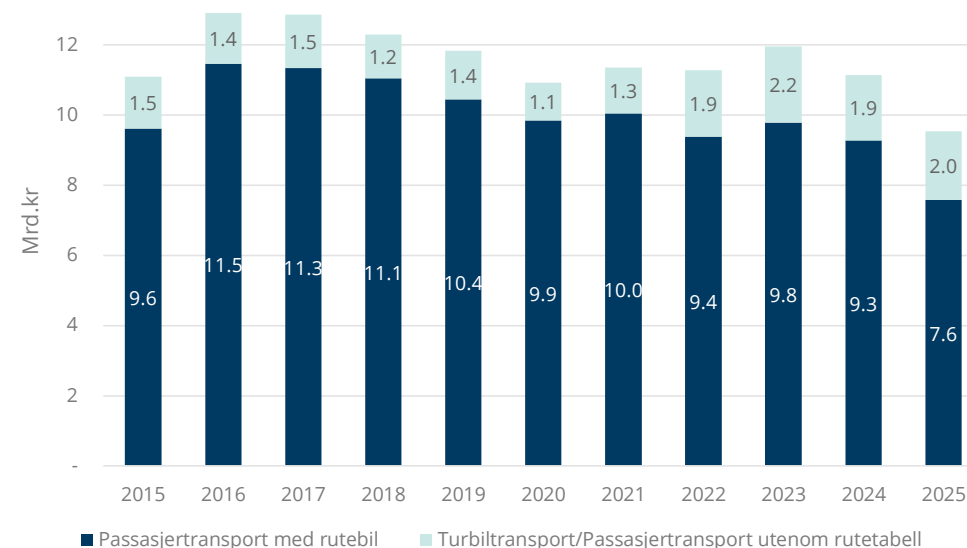
Verdiskaping og sysselsetting

Busselskapene spiller en nøkkelrolle i å opprettholde samfunnskritisk infrastruktur. De transporterer store deler av befolkningen på en effektiv, sosial og miljøvennlig måte, og bidrar samtidig til å skape betydelige økonomiske verdier.

I 2025 anslår vi at bussbransjen hadde en verdiskaping på 9,6 milliarder kroner, som er en kraftig reduksjon på 16 prosent fra 2024 og er lavere enn det har vært noen av de siste ti årene. Verdiskapningen er definert som inntekter fratrasket vareinnsatsen, og fordeles mellom de ansatte (lønn), det offentlige (skatt

og avgifter) og eierne/låntakere (utbytte og renter). Nedgangen i verdiskapning er sammensatt. Det har vært lav lønnsomhet og de store selskapene har alle gått med underskudd i 2025, og mange driver for eiers regning, noe som ikke er holdbart i lengden. Selv om passasjerene er tilbake, er det lave billettinntekter per reise i faste priser. Det har i tillegg vært en sterk kostnadsvekst de siste årene med økte renter og inflasjon. Fordelingen mellom de to segmentene og utvikling i verdiskapning over tid målt i 2025-kroner er illustrert i Figur 15.

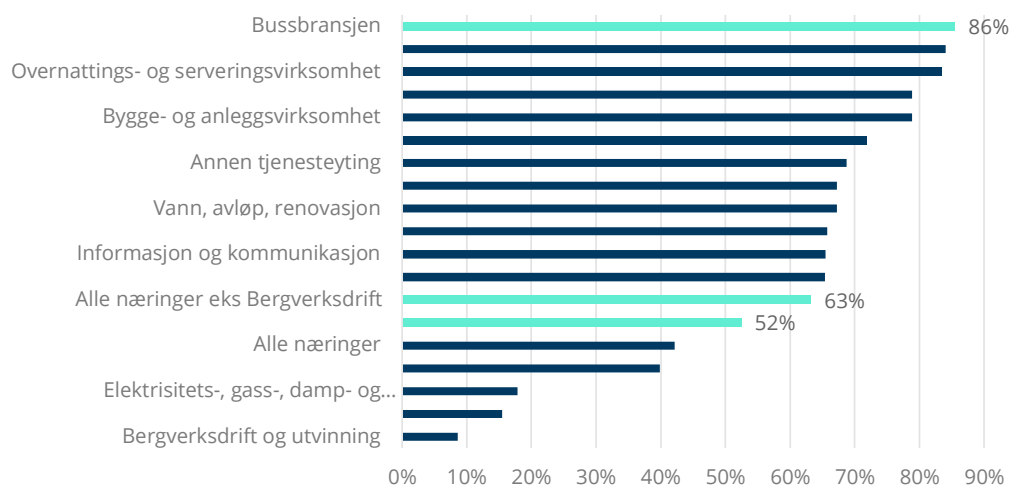
VERDISKAPING I BUSSBRANSJEN 2025-KR



FIGUR 15 KILDE: SSB / FOR 2025 ER DATA FRA BRREG BENYTTET, HENTET FRA PROFF FORVALT



i LØNNSKOSTNADERS ANDEL AV VERDISKAPING - ALLE HOVEDNÆRINGER OG BUSS 2024



FIGUR 16 KILDE: SSB TABELL 12910

I Figur 16 sammenlignes hvor stor andel lønnen utgjør av verdiskapingen mellom de ulike næringene. I bussbransjen utgjorde lønnskostnader 86 prosent av verdien i 2024 og det er høyt sammen-

lignet med andre næringer og snittet for alle næringer på 63 prosent ekskludert olje- og gass næringen. For 2025 kommer denne andelen til å være høyere på grunn av fall i verdiskapingen.

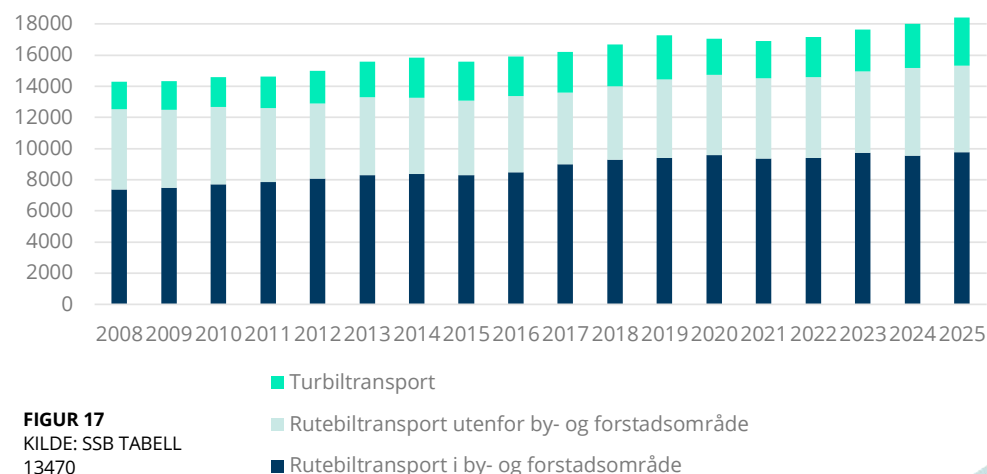
Syssetting

I denne rapporten har vi antall sysselsatte som måleenhet for hvor mange som arbeider i en bransje. Ifølge SSB defineres sysselsatte som personer som utførte inntektsgivende arbeid av minst én times varighet i referanseuken, samt de som har

et slikt arbeid, men var midlertidig fraværende på grunn av sykdom, ferie eller permisjon e.l.

Ved utgangen av 2025 var det 18 434 personer sysselsatt i bussbransjen. Figur 17 viser at antall sysselsatte har økt jevnt siden 2008, med en vekst på 29 prosent.

i SYSSELSETTING I BUSSBRANSJEN



FIGUR 17
KILDE: SSB TABELL
13470



Resultater for anbudstrafikken

Det er i alt ni busselskaper som kjører på oppdrag for fylkeskommunen etter anbudskonkurranse. Konkurransen om oppdragene har vært tøff og selskapene gikk i 2025 med et samlet underskudd før skatt på 591 millioner kroner, mot 454 millioner kroner i 2024.

De siste seks årene er tapet før skatt på til sammen 2,35 milliarder kroner. Kun to mindre og et mellomstort selskap gikk med overskudd i 2025.

Selskapene som inngår i tallgrunnlaget er Vy buss (anbud), Tide Buss, Nobina, Connect, Boreal Buss, Unibuss, Setesdal Bilruter, Nordlandsbuss og

Firda Billag, som er konsolidert inn i Connect Bus Norge.

Ukraina-krigen og den svekkede kronen har gitt betydelige kostnadsøkninger på energi og materiell i perioden etter 2022, og har vært med på å øke kostnadene for fylkene som bestiller kollektivtransporten. Dette har ført til lavere aktivitetsutvikling

og dermed lavere inntektsutvikling for operatørene. I tillegg har kompensasjonen for kostnadsøkningen åpenbart vært for lav, i tillegg til at malus-bestemmelser knyttet til avvik har svekket netto inntekter.

Omlagging til elbusser har gitt langt høyere innkjøpskostnader i tillegg

kommer kostnader til ladeinfrastruktur, over en kontrakt på 10-12 år vil likevel elbussen komme bedre ut kostnadsmessig i de fleste tilfellene.

En annen viktig årsak til kostnadsøkningen er renteoppgangen fra høsten 2021, da styringsrenten var null og frem til toppnivået på 4,5 i desember 2023, og som etter en liten nedgang er tilbake i samme område i september 2026. Dette har medført en betydelig oppgang i finanskostnadene, som veier stadig tyngre i et bussregnskap.

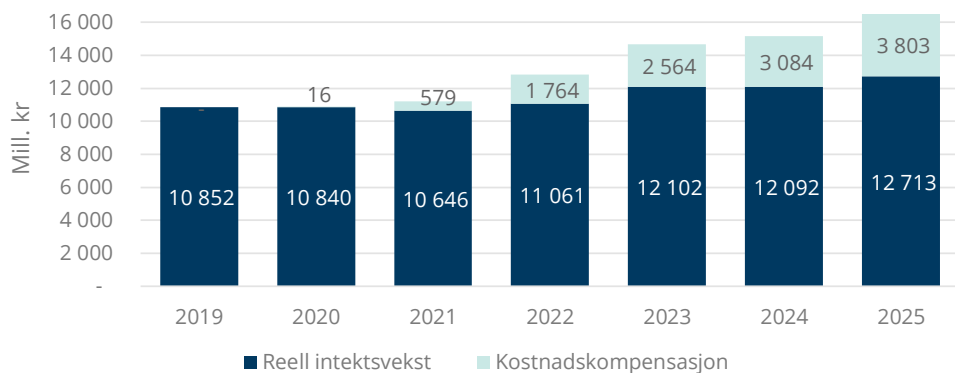
Driftsinntektene i 2025 var 16,5 milliarder kroner, mot 15,2 milliarder kroner i 2024, en oppgang på 8,8 prosent.

Figur 18 under viser at de reelle driftsinntektene justert for økningene i SSBs

kostnadsindeks for busskjøring falt svakt fra 2019 og til 2021, og at det er først fra 2022 at driftsinntektene har hatt en reell vekst. Den reelle inntektsoppgangen i 2025 var 5,1 prosent, som er den største årlige økningen etter 2019.

Som grafen viser, kommer den nominelle inntektsveksten først og fremst som følge av den indekseringen av kostnadsøkninger, som er fastlagt i kontraktene med fylkene. Fra 1. kvartal 2019 til 4. kvartal 2025 økte kostnadsindeksen for en elbuss med 54 prosent og 37 prosent for en dieselsbuss. Indeksreguleringen har imidlertid ikke vært nok til å dekke kostnadsutviklingen hos operatørene i denne perioden, slik at det har oppstått store underskudd hos selskapene.

UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER



FIGUR 18 KILDE: SELSKAPENES ÅRSRAPPORTER, STATENS VEGVESEN OG SSB-TABELL 11931: EGNE BEREGNINGER, DER VI HAR VEID KOSTNADSINDEKSEN FOR ELBUSS OG DIESELBUSS MED EL-ANDELEN BLANT BYBUSSENER BASERT PÅ TALL FRA STATENS VEGVESEN

2 353 millioner tapt siden pandemien

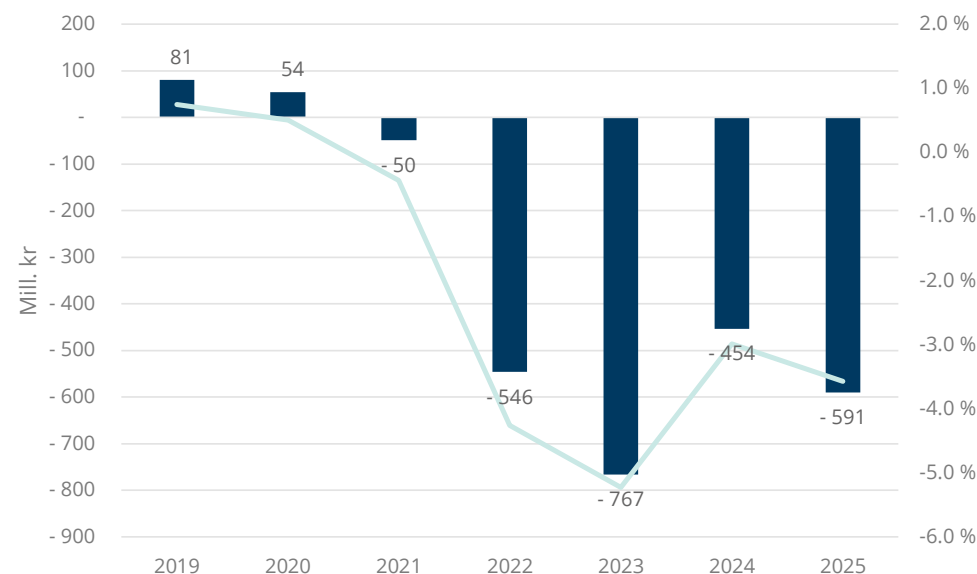
Den samlede bunnlinjen, altså årsresultat etter skatt, har vært negativt i alle år fra og med 2021. For vurdering av lønnsomheten er det imidlertid mer interessant å bruke resultat før skatt så lenge bransjen går med underskudd fra år til år. Grunnen til det er regnskapsteknisk: Underskudd før skatt gir rett til å kunne trekke dette underskuddet fra fremtidige overskudd, slik at resultatet etter skatt blir bedre enn før skatt, men det gir ingen kontanteffekt i det aktuelle regnskapsåret. Fra pandemien brøt ut i 2020 og til og med 2025 er det

samlede underskuddet før skatt 2 353 millioner kroner.

Alle de største busselskapene gikk enten med underskudd etter skatt eller hadde meget svak lønnsomhet. Kun to mindre selskaper har akseptable overskudd.

Resultat før skatt for de ni selskapene som helhet var i 2025 minus 591 millioner kroner, mot 454 millioner i 2024. Dette gir en resultatmargin på minus 3,6 prosent, mot minus 3,0 % i 2024. En stor del av underskuddet skyldes vurderingen av lønnsomheten i inngåtte kontrakter, som ofte strekker seg 10-12 år frem når de

RESULTAT FØR SKATT ANBUDSKJØRING



FIGUR 19 KILDE: SELSKAPENES ÅRSRAPPORTER OG TILSENDETE JUSTERINGER, JFR. INNLEDNINGEN

inngås. Cirka 300 millioner kroner skyldes nedskrivninger eller avsetninger for fremtidig tap gjort i 2025-regnskapene. I tillegg kommer valutatap på nesten 60 millioner. Det betyr at cirka 360 millioner av det negative resultatet før skatt ikke kan tilskrives fjorårets drift direkte. Samtidig er nye nedskrivninger og avsetninger til fremtidig tap på inngåtte kontrakter et uttrykk for svak lønnsomhet i kontraktsporteføljen.

Resultatet etter skatt var i 2025 523 millioner kroner, mot 488 millioner kroner i 2024.

En årsak til svake resultater i de siste tre årene er renteoppgangen, som har gitt betydelige økninger i kostnadene. Det var en lang periode med lave renter fra finanskrisen i 2008 frem til høsten 2021, da styringsrenten i Norge var nede i null. Frem til desember 2023 steg styringsrenten til 4,5 prosent, som varte frem til mai 2025. I september 2026 er styringsrenten igjen oppe i 4,50 prosent.

Hvordan denne økningen i finanskostnader kompenseres, varierer fra kontrakt til kontrakt, og alltid med et visst etterslep.

Høyt sykefravær og økte kostnader til å utdanne nye sjåfører belaster også lønnsomheten betydelig.

Det er to private baneselskaper som utfører kollektivtrafikk for fylkene, Tide Bane i Bergen og Boreal Bane i Trondheim. Etter svake resultater i 2023, gikk begge med et positivt resultat i 2024 og 2025.

Soliditeten i selskapene

Den samlede balansen – gjeld og egenkapital – var ved utgangen av 2025 på 17,1 milliarder kroner i de ni selskapene. Egenkapitalandelen varierer mellom null og 54 prosent, og var i gjennomsnitt 16,4 prosent, en liten nedgang fra 2024 (18,2 prosent). De siste fem årene er 2,1 milliarder kroner av egenkapitalen gått tapt gjennom negative årsresultater.

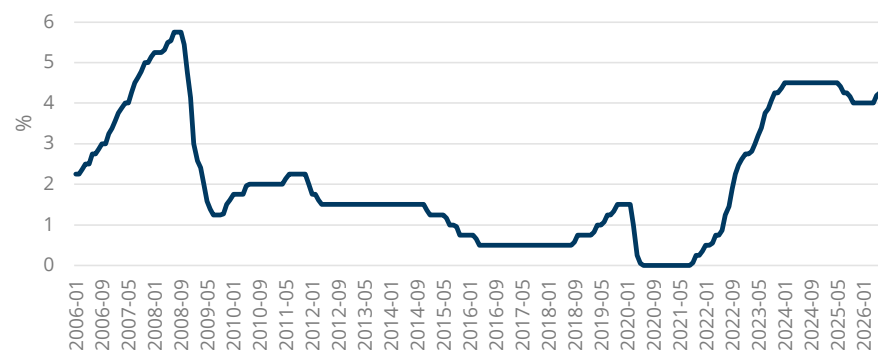
Lavest lønnsomhet av alle næringer

Figur 21 viser gjennomsnittlig driftsmargin (ebit/driftsinntekter) for anbudskjøring for fylkene sammenlignet med andre hovednæringer i perioden 2019 til 2025. Gjennomsnittet for alle næringer lå på 12,7 prosent. Bussnæringen faller inn under hovednæringen «Transport og lagring», som hadde et snitt på 7,9 prosent. Anbudskjøring ligger nederst med minus 0,7 prosent.

Bussbransjen er preget av sterk konkurranse om lange offentlige kontrakter, der marginene presses ned, fordi risikoen antas å være lav. Det har vist seg å være feil. Gjennomsnittet er også preget av pandemien og av kostnadsøkningene siden 2022. I tillegg kommer innfasingen av nytt elektrisk materiell.

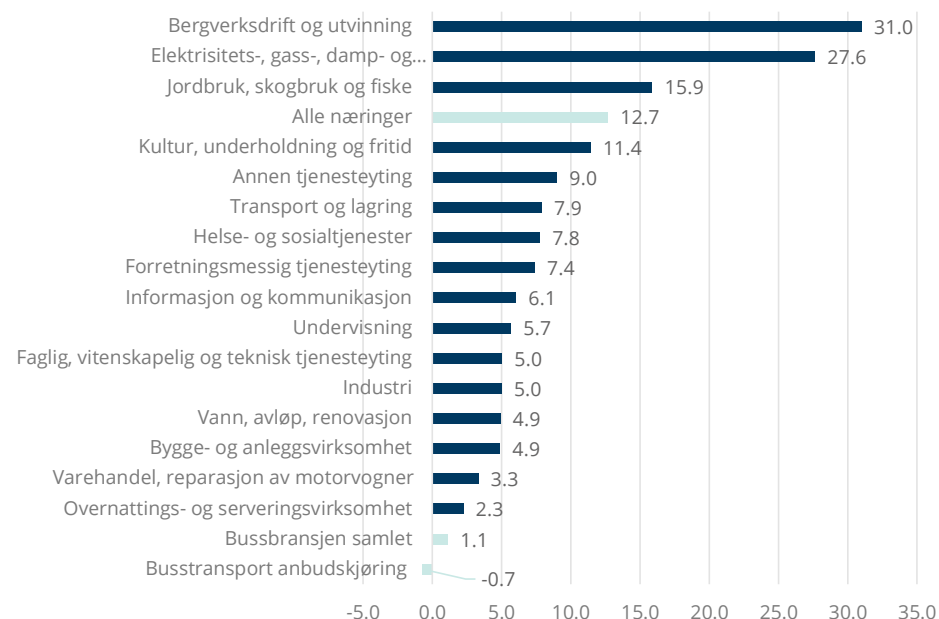
For at bussbransjen skal kunne ivareta sitt samfunnsoppdrag på en bærekraftig måte, er det avgjørende at marginene gradvis normaliseres på et høyere nivå.

UTVIKLING I STYRINGSRENTEN



FIGUR 20 RENTEN HAR ALDRI LIGGET SÅ HØYT SOM I DAG FOR DEN PERIODEN SOM DAGENS BUSS-KONTRAKTER ER INNGÅTT I. DET HAR GITT ØKENDE FINANSKOSTNADER I PERIODEN. KILDE: NORGES BANK

DRIFTSMARGIN ALLE NÆRINGER I SNITT 2019-2024



FIGUR 21 BUSSBRANSJEN LIGGER INN UNDER HOVEDNÆRINGEN «TRANSPORT OG LAGRING». KILDE: SSB TABELL 07371 OG EGNE BEREKNINGER



STAKEHOLDER 

RÅDGIVNING, ANALYSE OG STRATEGIER
FOR BÆREKRAFTIGE LØSNINGER