

## Fakta om bussbransjen og tariffoppgjøret 2022

20.04.22

Bussreisende transporteres til skole, jobb og fritidsaktiviteter på en trygg og miljøvennlig måte. Våren 2022 reforhandles Bussbransjeavtalen mellom partene i arbeidslivet. Som arbeidsgiverrepresentant vil NHO Transport informere om tariffoppgjøret via [www.transport.no](http://www.transport.no). Her følger generell informasjon om bransjen.

### Samfunnsnyttige arbeidsplasser

Bussen er en energieffektiv, fleksibel og miljøvennlig måte å transportere mennesker på. I 2019 ble det gjennomført rekordmange 434 millioner reiser med buss i Norge. Under covid-19 pandemien ble det samfunnskritiske tilbudet opprettholdt, men langt færre reiste kollektivt. Reisevaner og mobilitetsbehov er i utvikling, noe som tilsier at kollektivtilbudet vil bli mer fleksibelt fremover.

Bussbransjen består av store og små selskaper over hele landet og sysselsetter nærmere 19.000 personer. Selskapene leverer rutebuss- og bybanetjenester på offentlige anbudskontrakter. De har også kommersielle rutebusstjenester med ekspressbusser og flybusser. I tillegg kommer oppdragsbasert turbusskjøring for reiseliv, offentlige kunder, organisasjoner og næringslivet. Passasjerenes billettinntekter delfinansierer offentlige anbudskontrakter og fullfinansierer de markedsbaserte transporttjenestene.

### 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, og to selskaper kjører for AtB i Trondheim.

Kontraktene har normalt 7-10 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 overdras dermed ved et eventuelt bytte av leverandør ved nytt anbud.

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

## Regulerte lønns- og arbeidsvilkår for bussjåfører

Bussbransjeavtalen ble etablert mellom arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i 2007. Den reforhandles jevnlig mellom partene i arbeidslivet.

Lønnen for rutebussjåfører 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 ulempetillegg blant annet for kjøring på kveld eller i helg, og kompensasjon til de sjåførene som har en lang pause midt på dagen når det ikke er behov for buss (såkalte delte skift), og for å håndtere kontanter (tellepenger). Bussjåførene har også tariffestede pensjonsrettigheter.

Turbussjåfører har såkalte minstelønnsatser, som er allmenngjort. NHO Transports medlemsbedrifter opererer med høyere lønnsatser enn minstelønnsnivået tilsier.

## Lønnsnivå for bussjåfører

Gjennomsnittlig årslønn for en bussjåfør i Norge er cirka 480.000 kr. En helt fersk bussjåfør, uten ansiennitet eller fagbrev, har en grunnlønn på litt over 400.000 kr i året<sup>1</sup> før man beregner noen form for ulempetillegg eller eventuell overtidsgodtgjørelse. Sjåføren har også mulighet til å ta fagbrev som gir høyere lønn. Sjåførene i Oslo og Akershus har egne bestemmelser, regulert i Bussbransjeavtalen, som ikke gjelder for sjåfører i resten av landet. Sjåførene i Oslo har 34 timers arbeidsuke og et generelt økonomisk tillegg på 10.308 kr per år. I Akershus er arbeidsuken 35,5 timer, og sjåførene får 7.740 kr ekstra årlig.

## Bussen bidrar til miljøvennlig og sosialt rettferdig mobilitet i samfunnet

- De fleste kollektivreisene i Norge gjennomføres med buss. I 2019 var 6 av 10 reiser med buss, ifølge Statistisk sentralbyrå.
- I byområdene bidrar busstilbudet i offentlig regi til politiske mål om nullvekst i personbiltrafikken, reduserte klimagassutslipp, bedre lokal luft og mindre kø. I distriktene er trygg mobilitet, spesielt til grupper uten egen bil, viktig.
- Rutebuss- og bybanetjenester utføres på fylkeskommunale kontrakter. Markedsbaserte ekspressbusser, flybusser og turbusser finansieres av kun av passasjerinntekter. Tilbudet bidrar til høy kollektivandel, god mobilitet og beredskap i hele Norge.
- Rekordmange reiste kollektivt i 2019. Pandemien har påvirket reisevaner og mobilitetsbehov. Den internasjonale uroen har medførte økte driftskostnader med høye drivstoff- og energipriser.

---

<sup>1</sup>Beregningen av grunnlønn for nyutdannede bussjåfører (utenom Oslo og Akershus) er hentet fra denne lønnstabellen publisert på Yrkestrafikkforbundets nettside.