

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010, Dep  
0030 Oslo

Oslo, 17.03.25

Att: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Justis- og beredskapsdepartementet  
Postboks 8005, Dep  
0030 Oslo

Att: Justis – og beredskapsminister Astri Aas-Hansen

### **Bruk av kinesiske busser**

Den norske rutebussparken har blitt gradvis elektrifisert de siste årene, noe som er basert på et bredt politisk ønske og mål om overgang til nullutslipp innen transportsektoren. Imidlertid har det de siste ukene vært mye medieomtale om bruk og bestillinger av kinesiske rutebusser. Dette har skapt en del frykt, som blant annet blir begrunnet med at produsentene eller kinesiske myndigheter kan fjernstyre eller stoppe kinesiskproduserte busser på veier i Norge i en krisesituasjon.

Alle kinesiske busser som så langt er levert eller bestilt tilfredsstillende alle krav og rammer gitt av norske myndigheter og fylkeskommunale innkjøpere. Dagens krav er imidlertid lite konkrete og ikke av særlig omfattende karakter. Følgende forhold tilsier imidlertid at disse bør bli mer håndfaste:

#### **1. Busser er kritisk viktige**

Bussene har stor betydning både i hverdagen og i mulige krisesituasjoner:

- Kollektivtrafikken er en samfunnskritisk funksjon, som daglig skal transportere tusenvis av reisende til og fra arbeidssted, skole, universitet, butikker, fritidsaktiviteter og sosiale lag. Hvis kollektivtrafikken settes ut av funksjon, vil "samfunnsmaskineriet" stoppe opp. Dette kan medføre sterkt redusert mobilitet, og konsekvensene ved at eksempelvis helsepersonell ikke kommer på jobb kan bli dramatiske.
- Busser skal også kunne transportere store folkemengder til trygge områder i gitte krisesituasjoner. Disse har dermed en svært stor betydning i beredskapsmessige sammenheng, og det er i denne forbindelse viktig å sikre at ulikt materiell kan benyttes på en samordnet måte. Dette tilsier at disse bør samsvare med visse krav fastsatt av relevante myndigheter. Det er også viktig å ha busser i beredskap når andre transportmidler er ute av drift, og betegnelsen "buss for tog" har etter hvert blitt et innarbeidet begrep.

## 2. Leveransesituasjonen

Det er så langt et begrenset antall produsenter av elektriske busser, og kun kinesiske produsenter kan tilby alle kategorier av såkalte by-, forstads- og langdistansebusser med nullutslipp. Disse bussene er også rimeligere enn hva andre produsenter kan tilby. Samtidig er leveringstiden kortere enn for øvrige leverandører. En buss består av over 30.000 ulike komponenter, og bussprodusenter i Europa er både nå og i fremtiden avhengige av leveranser fra Kina for å dekke behovet for vitale deler. Blant annet fastslår Ernst & Young i en svensk rapport at rundt 80 prosent av verdens batteriproduksjon foregår i Kina.

## 3. Ansvarsforhold


Ansvar for den lokale kollektivtrafikken er delegert til fylkeskommunene og administreres i det daglige av fylkeskommunenes kollektivavdelinger eller fylkeseide administrasjonsselskaper. Disse enhetene legger ut ulike rutepakker på anbud, og bussdriften ivaretas dermed av private busselskaper basert på omfattende anbuds-kontrakter. I anbudsgrunnlagene kan de fylkeskommunale oppdragsgiverne stille ulike krav til bussmateriellet. Krav om nullutslipp og dermed bruk av elbusser har eksempelvis blitt mer og mer vanlig de siste årene. Som nevnt under punkt to, er kinesiske produsenter lengst fremme innen nullutslippskjøretøy med hensyn til produktsortiment, pris og leveringstid.

## 4. Videre oppfølging

Som det fremgår av punkt en, bør bussene uavhengig av produsentland kunne benyttes på en samordnet måte. Imidlertid kan ikke 14 ulike fylkeskommuner hver for seg eller på en koordinert måte fastsette nødvendige krav til bussene slik at de vil kunne anvendes på en optimal måte i en beredskapsmessig situasjon. Slike krav må fastsettes av sentrale myndigheter, og det anmodes på denne bakgrunn om at Samferdselsdepartementet samt Justis- og beredskapsdepartementet umiddelbart setter relevante statlige organer i gang med å fastsette mer konkrete og håndfaste krav til fremtidig bussmateriellet. Ulike aktører på kollektivsiden bidrar gjerne med innspill i forbindelse med en slik gjennomgang, og NHO Transport kan i så tilfelle representere bussdriftsfunksjonen.

Vennlig hilsen

**NHO Transport**

  
Jon H. Stordrange  
Administrerende direktør

**Næringslivets Sikkerhetsråd**

  
Odin Johannessen  
Direktør