GRØNT
LANDTRANSPORT-
PROGRAM

Samferdselsdepartementet

Deres ref.:	26/2858
Deres dato:	19.08.2026
Vår ref.:	JCG / BRK
Vår dato:	19.11.2026

Høringsuttalelse – risikoreduserende tiltak i bussanskaffelser

Vi viser til høringen om forslag til endring i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport og veiledning om sikkerhet og beredskap i offentlige anskaffelser av busstjenester. Grønt Landtransportprogram (GLP) er et offentlig-privat samarbeid, med formål å stimulere til et bredt teknologiskifte i transportsektoren for å realisere vedtatte nasjonale klimamål. Programmet ble etablert i 2021, og har i dag 20 tilknyttede medlemsorganisasjoner, 18 offentlige observatører og nærmere 70 partnerbedrifter.

GLP har forståelse for behovet for å styrke sikkerhet og beredskap i kollektivtransporten, og støtter at man unngår konsentrasjon rundt få leverandører. Samtidig mener vi at tiltakene må utformes slik at de ikke går på bekostning av ambisjonen om utslippskutt. Nedenfor følger våre innspill.

Cybersikkerhet er ikke avhengig av produksjonsland eller drivlinje
Departementet legger selv til grunn at sårbarhetene gjelder moderne, oppkoblede busser generelt, og at de verken er knyttet til elektrisk drivlinje eller bestemte produksjonsland. Dette samsvarer med det NHO Transport og vår partnerbedrift Tenix viser til i sine høringsinnspill: en gjennomgang av dataoverføring mellom buss, oppdragsgiver, operatør og produsent ga ikke holdepunkter for sikkerhetsforskjeller mellom produksjonsland eller drivlinjer. NHO Transport viser videre til at en kartlegging utført for Movia i Danmark anbefaler å vurdere busser etter felles sikkerhetskrav fremfor produksjonsland.

Risikoen ligger i hele verdikjeden: programvareoppdateringer over nett (OTA), skytjenester, mobilnett, GPS, ladeinfrastruktur og operatørsystemer. GLP mener tiltakene bør rettes mot dette, blant annet gjennom:

- felles, nasjonale sikkerhetskrav til alle busser, uavhengig av produsent.
- uavhengig telematikk om bord, med kontroll over kommunikasjonskanaler og mulighet til å overvåke og stanse datatrafikk. Slike løsninger finnes allerede i de fleste norske busser.
- styring og overvåking av lading, som kan stanse lading ved uregelmessigheter.
- krav om at sikkerhetskritiske komponenter er fremstilt i land Norge har sikkerhetspolitisk samarbeid med, fremfor at «produksjonsland» alene defineres ut fra hvor bussen avleveres.

Unntaket i § 4 bokstav f må ikke bli en vei tilbake til diesel
Elektrifiseringen av bybussene er en suksess: GLPs tall viser at 86 prosent av nye bybusser i 2026 (til og med september) er elektriske. Busser som kjøpes i dag kjører i 10–15 år. Dieselbusser som anskaffes nå kan derfor bli værende i flåten utover 2040. Tenix vurderer at europeiske produsenter trenger 2–4 år for å nå volum og pris på nivå med de kinesiske, og leveringstidene er i dag lange. Presset mot å velge fossil drift vil dermed være reelt.

Departementet understreker at terskelen for unntaket skal være høy, og at lavest mulig CO_2-utslipp og biogass skal vurderes. Det er ikke tilstrekkelig. GLP foreslår at forskriften og veiledningen presiserer en tydelig prioritering når unntaket benyttes:

1. Elektriske busser fra land Norge har sikkerhetspolitisk samarbeid med, også ved lengre leveringstid, eventuelt med lenger tid mellom tildeling og oppstart.
2. Der dette ikke lar seg gjøre: annen fossilfri drift, som biogass, hydrogen eller biodrivstoff med dokumentert lav klimaeffekt og uten høy risiko for arealbruksendringer.
3. Fossil diesel bare som siste utvei, tidsbegrenset, og med krav om overgang til fossilfritt drivstoff i kontraktsperioden.

Mange fylker har allerede biogassflåter og tilhørende infrastruktur som bør kunne videreføres. Vi mener samtidig at elektrisk drift fortsatt bør være den foretrukne løsningen i byområder, der ladeinfrastrukturen allerede er utbygd.

Begrensninger må være nasjonale og forutsigbare
GLP støtter NHO Transports syn på at en eventuell øvre grense for andel busser fra land uten sikkerhetspolitisk samarbeid må fastsettes nasjonalt og i et forpliktende format, ikke gjennom en veileder som hver fylkeskommune tolker for seg. Fylkeskommuner kan verken føre handels- eller utenrikspolitikk, og ulik praksis gir uforutsigbarhet for operatører, produsenter og ladeinfrastruktur. Vi anbefaler at departementet avventer Statens vegvesens forslag til tekniske krav for tunge kjøretøy, som skal foreligge i januar 2027, før endelige begrensninger fastsettes. EUs arbeid med «Buy European» vil også medføre restriksjoner på fremtidige kjøp av busser fra land utenfor EU-EØS-området, og det bør tas hensyn til forslagene som kommisjonen la fram i september i år.

Kostnader og kapasitet
Begrensninger vil trolig gi høyere priser og lengre leveringstider så lenge europeisk produksjonskapasitet er begrenset. Merkostnader må ikke dekkes ved kutt i rutetilbud eller drift, og GLP støtter NHO Transports krav om statlig finansiering. Kostnadene ved å la være å handle, i form av sårbarhet og lock-in til fossil drift, bør vurderes opp mot dette.

GLP deltar gjerne i videre arbeid med veiledningen og forskriftsendringen.

Med vennlig hilsen
Grønt Landtransportprogram

Jan Carsten Gjerløw
Daglig leder