



## INNKALLING TIL STYREMØTE

**Dato:** 7. februar 2025  
**Tid:** Kl. 09.00 – 11.30

### SAKLISTE:

- Sak 1/25** Referat fra styremøte 20.12.2024
- Sak 2/25** Årsregnskap, ikke revidert
- Sak 3/25** Nasjonal bedriftssatsing
- Sak 4/25** Medlemskap Tet Digital
- Sak 5/25** Bransjens økonomiske situasjon
- Sak 6/25** Strategiarbeid – noen innspill
- Sak 7/25** Orienteringer
  - Digitalt samarbeid
  - Person til samordningsutvalget med NHO Transport
- Sak 8/25** Revidering av indeksveileder, samarbeid med NHO Transport
- Sak 9/25** Mandat for Kontraktsutvalg, samarbeid med NHO Transport



**SAKSUTREDNING:**

**Sak 1/25 Referat fra styremøte 20.12.2024**  
*Vedtakssak*

Referat fra styremøtet 20. desember 2024 finner du [her](#)

*Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.*



## Sak 2/25    **Årsregnskap, ikke revidert**

Årsregnskapet for 2024 er foreløpig, da det fortsatt arbeides med kvalitetssikring og det er så langt ikke sendt til revidering.

Foreløpig årsregnskap viser et positivt resultat, med kr 679.521,55.  
Det var budsjettet med et resultat på kr. 16.000

Årsregnskapet for 2024 viser foreløpig:

- [Resultatregnskap 31.12.2024](#)
- [Balanse pr. 31.12.2024](#)

Regnskapet har fulgt utviklingen gjennom året med de avvik både på innteks- og utgiftssida som er rapportert underveis, fram til slutten av året da resultatet ble bedre enn budsjettet.

Dette skyldes i hovedsak at det var satt av en buffer mot slutten av året i periodisert budsjett. Dette bidro derfor til at årsregnskapet ble bedre enn det lå an til tidligere.

En del avvik fra budsjett har vi fulgt i økonomirapporter gjennom året:

- Sum driftsinntekter er kr. 880.000 høyere enn budsjettet. Dette skyldes som tidligere i år inntekter fra studietur, fra anskaffelsesseminar og mot slutten av året høyere inntekter enn forventet fra Kollektivkonferansen
- Konto 6865 følger også trenden fra tidligere rapportering og ligger ca. kr. 500.000 høyere enn budsjett.
- Sum arbeidskraft, mindreforbruk med ca. kr. 495.000. Dette skyldes langtids, deltids sykemeldinger, samt foreldrepermisjon.

Vedlagte årsregnskap viser et foreløpig resultat. Det forventes at noe kostnader vil komme til, men det forventes ikke svært store endringer i regnskapet.

***Forslag til vedtak:*** Styret tar foreløpig årsregnskap 2024 til orientering.



## Sak 3/25 Nasjonal bedriftssatsing

Vedtakssak

### Bakgrunn:

Saken ble diskutert i styrets møte i sak 29/24, der Espen Strand Henriksen presenterte deres konsept HjemJobbHjem og sine tanker om en nasjonal satsing.

Referatet fra sak 29/24:

*«Det var enighet om at tiden er inne for en større, gjerne nasjonal bedriftssatsing. Det anbefales en stegvis tilnærming, der man først kartlegger potensialet for kollektivtrafikken ved en slik satsing og medlemmenes aktiviteter mot bedriftsmarkedet, for deretter å utvikle et «standardisert» konsept basert på de mest suksessrike delene av de løsningene som er utprøvd.»*

Saken het i august 2024 «HjemJobbHjem nasjonalt». Styret ga klare signaler i augustmøtet på at et videre arbeid skulle handle om en felles satsing basert på medlemmenes innspill, og ikke kun på konseptet HjemJobbHjem. Det videre arbeidet har derfor fått navnet Nasjonal Bedriftssatsing.

Grunner til å satse på Nasjonal Bedriftssatsing:

- Økonomien er mer krevende enn tidligere, og det er nødvendig å arbeide for å øke inntektene, og bedriftssatsing er en viktig mulighet, se neste punkt.
- Rapporten fra 2021 "Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen" peker på seks mulighetsrom, hvor #4 beskrives som "Samarbeide med arbeidsgivere, utbyggere og borettslag for å tilrettelegge for at ansatte og beboere reiser mer kollektivt".
- Kollektivtrafikken kan bidra til å oppfylle myndighetenes klima- og miljømål og nullvekstmålet for de store byene. "Klimautvalget 2050 har sagt tydelig i sin rapport at skal vi nå klimaforpliktelsene våre innen 2050, må kollektivtrafikk, sykkel og gange erstatte bilbruk".

Tidlig høst 2024 ble det ut fra dette satt i gang en forstudie hvor Espen Strand Henriksen fra Kolumbus har vært den mest sentrale ressursen, og Olov Grøtting har bidratt fra Kollektivtrafikkforeningen. Espen har gjort en stor jobb med forstudien.

Forutseningen for dette arbeidet var en kartlegging av medlemmenes aktiviteter innenfor området, og at en nasjonal løsning skal bygge på best medlemmenes behov og ikke nødvendigvis kopiere dagens løsninger.

Gjennom høsten ble bransjen invitert til tre møter, der vi fikk følgende signaler:

- Samtlige 13 regioner og 15 involverte aktører (hovedsakelig kollektivselskaper, men også et par bypakker) er positive og har behov for en nasjonal bedriftssatsing.



- Det pekes på en standardisert løsning som en av tre kritiske suksessfaktorer, både på grunn av behovet for egne/interne synergier og koordinering innen markedsføring og juridiske spørsmål, men også på grunn av de nasjonale bedriftene det skal jobbes med som har avdelinger rundt omkring i Norge
- Neste kritiske suksessfaktor er å ha tilgang til Admin-system
- En siste kritisk suksessfaktor er finansiering. Flere – spesielt utenfor byvekstområdene, men også Skyss – er helt avhengig av ekstern finansiering, mens et mindretall kan bruke egne/allerede definerte midler (f.eks. statlige belønningsmidler gjennom Byvekstavtaler).

Veien videre for en nasjonal bedriftsløsning, vil handle mye om finansiering. Men, den vil også ganske fort handle om organisering, felles anskaffelser, juridisk bistand og merkevare/markedsføring.

Grønn, aktiv og delt mobilitet er en viktig brikke for at både samfunnet generelt og bedrifter spesielt skal kunne redusere sine bilandeler, og dermed kunne redusere utslipp, kostnader og sykefravær.

Å få en livskraftig bedriftssatsing, som kan brukes av hele kollektiv-Norge vil være et sterkt bidrag i å øke inntektene for kollektivtrafikken, i tillegg til at det vil bidra til bedriftenes omdømme og klimaavtrykk.

Daglig leder mener det er et stort potensiale innen bedriftssatsing, som kollektivaktørene bør få mulighet til å ta del i. Det å arbeide for å få finansiert opp en slik løsning er et viktig og møysommelig arbeid.

Det vil kreves en noe større innsats enn Kollektivtrafikkforeningens sekretariat har mulighet til for å ta dette arbeidet inn i en forankrings- og finansieringsfase. Det er derfor ønskelig å bruke noe ressurser på å leie inn Espen Strand Henriksen i en periode framover i en delt stilling, f.eks. 30 % stilling for ett eller i første omgang for ½ år.

Det er ikke satt av veldig store ressurser til kjøp av rådgivertjenester, og vi har også styrket administrasjonen noe i en periode med fortsatt sykemeldinger og noe foreldrepermisjon. Derfor foreslås det å bruke noe av overskuddet fra 2024 til å satse på bedriftssatsing i 2025

***Espen Strand Henriksen presenterer forstudien og forslag til prosjekt. Prosjektplanen sendes ut i forkant så snart den er klar.***

#### **Forslag til vedtak:**

Styret ønsker å gå videre i arbeidet med å lage et standardisert bedriftskonsept som alle medlemmer kan ta i bruk.

Det settes av kr. 300.000 av overskudd 2024 til innleie av ressurs for videre arbeid, i henhold til mål og arbeidsplan som godkjennes av styret.



## Sak 4/25 Medlemsskap Tet Digital

Vedtaks sak

### Bakgrunn:

Tet Digital har søkt om å bli assosiert medlem i Kollektivtrafikkforeningen, [se søknad her](#).

[Kollektivtrafikkforeningens vedtekter](#), sist vedtatt av generalforsamlingen 30. mars 2022, sier i §3:

#### «§ 3 Medlemskap

*Kollektivtrafikkforeningen består av ordinære og assosierte medlemmer. Medlemskap godkjennes av styret.*

*Som ordinært medlem kan antas fylkeskommune eller administrasjonsselskap for kollektivtrafikk eller organisasjon som har innkjøpsfunksjonen for lokal og/eller regional og/eller nasjonal kollektivtrafikk. Det kan kun være ett selskap eller enhet som ordinært medlem fra fylkeskommunalt nivå. Kommuner som har ansvar for kollektivtrafikk kan også tas opp som ordinære medlemmer.*

*Medlemmer har alle medlemsrettigheter.*

*Som assosiert medlem kan antas enhver juridisk person som gjennom sin virksomhet gagnar foreningens interesse. Assosierte medlemmer har begrensede rettigheter i foreningen som angitt i § 4, nest siste avsnitt.»*

Medlemsskap godkjennes av styret.

Styret diskuterte medlemskap i Kollektivtrafikkforeningen, i styrets møte 09.10.2024:

«Før styret behandler flere medlemskapsøknader, lages det en kartlegging av interessenter, og av hva slags rettigheter og status de ulike medlemmene har. Vurderer flere kategorier; medlemmer innen kjernevirksomheten, assosierte medlemmer, støtte-medlemmer eller samarbeidspartnere.»

Tet digital søker om medlemskap i Kollektivtrafikkforeningen, og deres ambisjon er å bidra til foreningens arbeid med å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft og fremme bærekraftig mobilitet, i tråd med Kollektivtrafikkforeningens formål og visjon om å forenkle menneskers liv.

Tet skriver om sin organisasjon:

*TET er et nyopprettet teknologiselskap, foreløpig heleid av Ruter, som arbeider for å utvikle innovative og bærekraftige digitale løsninger for kollektivtransport. På kort sikt er det planlagt at AKT, Skyss og ØKT også skal tre inn som eiere i TET. Ytterligere kollektivselskaper kan tiltre på litt lengre sikt. Med 307 ansatte og innleide fordelt på nesten 40 produktteam, leverer vi velkjente tjenester som Ruter-appen og andre digitale løsninger.*



De ønsker videre å effektivisere ressursbruk, utvikle mobilitetsløsninger og bygge et solid fundament for fremtidige digitale løsninger i kollektivtrafikken.

Pr i dag er kun Ruter AS eier, dvs. de dekker Oslo og Akershus, men på sikt ser de at Agder, Østfold og Vestland kommer med.

De foreslår at de som assosiert medlem betaler kr. 86.600, som er 20 % av fastleddet. Dette begrunner de med at deres eiere med Ruter i spissen og snart AKT; Skyss og ØKT allerede betaler full kontingent til foreningen basert på innbyggertallene. De ønsker å basere sin kontingent kun på fastleddet, for som de mener å unngå en dobbelberegning for innbyggerne som deres eiere representerer.

De mener selv at forslaget deres representerer en rettfødig tilnærming som tar hensyn til deres eierskasstruktur og tilknytning til foreningen gjennom deres eiere. De er videre åpne for dialog om beregningsmodellen og ser fram til foreningens tilbakemelding.

#### **Saken:**

Tet digital søker om medlemskap i Kollektivtrafikkforeningen som assosiert medlem. Tet Digital er et nyoppstartet tekselskap, som foreløpig er heleid av Ruter, men som på sikt kommer til å få flere offentlige eiere inn på eiersida.

I følge Kollektivtrafikkforeningens vedtekter må assosierte medlemmer oppfylle følgende kriterier: «*Som assosiert medlem kan antas enhver juridisk person som gjennom sin virksomhet gagnar foreningens interesse.*»

#### **Medlemskap:**

Tet Digital AS er en juridisk person. Som de selv skriver arbeider de for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft og fremme bærekraftig mobilitet. De ønsker også å effektivisere ressursbruk, utvikle mobilitetsløsninger og bygge et solid fundament for fremtidige digitale løsninger i kollektivtrafikken. De oppfyller derfor også øvrige kriterier som er å gagne foreningens interesse.

De kan derfor tilbys medlemskap som assosiert medlem i Kollektivtrafikkforeningen.

#### **Kontingent:**

Kontingent for assosierte medlemmer ble behandlet av [generalforsamlingen i 2018](#), og siste del vedtaket sier «*Assosierte medlemmer betaler 20 % av ordinær medlemskontingent.*» Kontingent for assosierte medlemmer er ikke endret siden.

Kontingent for assosierte medlemmer bygger på kontingent for ordinære medlemmer, som er bygget opp av et fastledd og et variabelt ledd som er koblet opp mot



innbyggertallet i det området medlemmet har sin virksomhet. Områdene er definert på fylkesnivå med ett unntak, da Snelandia og Troms fylkestrafikk var medlemmer hver for seg, men tilhørte et fylke.

Det var et større arbeid i gang for å se på kontingent i 2020 – 2021, der mange modeller ble vurdert. Man falt igjen ned på en modell med fastledd og variabelt ledd, noe som ble vedtatt av generalforsamlingen i 2022. Denne modellen er senere benyttet, og det har kun vært en prisjustering i forhold til deflator hvert år.

Det er verken i denne modellen eller tidligere modeller der både fastledd og variabelt ledd er brukt, vært diskutert å behandle elementene separat og se de hver for seg. Dersom det nå skal gjøres, blir det en helt ny måte å definere kontingent på. Dette vil i såfall bety at man bør ta en gjennomgang av dagens kontingentmodeller.

#### **Sakstilråding:**

Tet Digital AS oppfyller vedtektenes krav til å bli assosiert medlem.

Når det gjelder kontingent har vi kun ordinær medlemskontingent ut fra utbredelsen geografisk og innbyggertall i området medlemmet dekker. For assosierte medlemmer har generalforsamlingen vedtatt at kontingenten er 20 % av ordinær medlemskontingent.

For Tet Digital AS vil det bety en medlemskontingent (ut fra innbyggertall oppgitt i søknad):

- I dag med kun Ruter som eier: ca. kr. 160.000
- Framtidig med Ruter og AKT: ca. kr 220.000
- Framtidig med Ruter, Skyss, AKT og ØKT: ca. kr. 300.000

Ut fra vedtekter, vedtak i generalforsamling og praksis vil daglig leder foreslå at Tet Digital AS tilbys medlemsskap som assosiert medlem i Kollektivtrafikkforeningen, og at kontingent beregnes ut fra 20 % av ordinær medlemskontingent.

Dersom styret ønsker, ut fra interessent- og medlemsoversikten som oversendes, en gjennomgang av medlemsskap og kontingenter, er det mulig. Det kan bli knapp tid fram til årets generalforsamling, men det kan legges et løp mot en ekstraordinær generalforsamling eller neste år generalforsamling.

#### **Forslag til vedtak:**

Tet Digital AS tilbys medlemsskap som assosiert medlem i Kollektivtrafikkforeningen. Kontingent beregnes ut fra 20 % av ordinær medlemskontingent i henhold til praksis.

*Kartlegging av interessenter og rettigheter og status de ulike medlemmene har, ettersendes.*





## Sak 5/25 Bransjens økonomiske situasjon

*Diskusjonssak*

*Saksbehandler: Daniel Rees*

### Bakgrunn

I 2023 leverte kollektivtrafikken inkl. tog i Norge totalt 713 millioner enkeltreiser. Det utgjør om lag 13,5 prosent av alle reiser. De fleste kollektivreisene ble foretatt med buss. Til sammen brukte vi 28,8 mrd. kr på drift av det fylkeskommunale kollektivtilbudet i 2023. Dette ble finansiert 57 % av tilskudd fra fylkeskommunene, 34 % av billettinntekter, 5 % av statlige bevilgninger, og 4 % fra bompenger mv.

Over tid viser tallene en krevende kostnadsutvikling i kollektivtrafikken. I perioden har antall påstigninger på fylkeskommunale ruter økt med om lag én prosent, og ruteproduksjonen har økt med om lag to prosent. Kostnadene har økt med 3,1 mrd. kr, mens billettinntektene har falt med 1 mrd. kr fra 2019-2023. Fylkeskommunene har stilt opp og økt bevilgningene med 3,2 mrd. kr i perioden.

Bussoperatørene i dag store økonomiske utfordringer. Ifølge NHO Transport tapte samtlige av bussoperatørene penger i 2023, og situasjonen betegnes som svært alvorlig. I flere nye anbudskonkurranser er prisveksten i 20-50 prosent, og en rekke konkurranser er avlyst som følge av kostnadsøkningene.

Samtidig anbefaler «alle» fagfolk økt satsing på offentlig transport som løsning på store samfunnsutfordringer, knyttet til miljø, fordeling og lik mulighet til deltakelse i samfunnet: Miljødirektoratet, Klimautvalget 2050, TØI, Norheim analyse mfl.

Fylkeskommunene har tilsvarende krevende økonomi, og en rekke fylker har allerede måttet iverksette rutekutt, og flere kutt er på vei. Dette drar i motsatt retning av utredningene over, og redusert tilbud kan over tid føre til en negativ spiral med lavere inntekter og behov for nye rutekutt.

KS, NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen samarbeidet tett under pandemien, noe som resulterte i at bransjen i stor grad lyktes med å få kompensert kostnader gjennom pandemien. Et tilsvarende samarbeid er avgjørende for å løfte kollektivtrafikken på ny.

KS sitt landsstyre vedtok 8. november 2024 tre uttalelser, hvorav en som omhandler hvordan kommunesektoren trenger drahjelp for å komme videre med grønn omstilling. Her heter det blant annet:

*«Å få langt flere til å reise kollektivt er et sentralt og populært klimatiltak. Landsstyret er bekymret over utviklingen i kollektivtransporten, hvor kostnadene har økt langt mer enn de avsatte midlene. KS vil utrede hvordan den fylkeskommunale kollektivtransporten kan rustes kraftig opp i årene fremover for å ta langt større markedsandeler i transportmarkedet. KS vil invitere staten med på et spleiselag der*



*det også kommer økte statlige midler til å utvide og drifte kollektivtilbudet. Landsstyret forventer at Stortinget bidrar til at kollektivtilbudet styrkes i tråd med klima- og transportpolitiske mål.»*

### **Arbeid mot et kollektivløft mot 2030:**

Innsatsen bør rettes inn langs tre hovedspor:

- Få en god, omforent situasjonsbeskrivelse.
- Faglig utredning om hva som må til for at offentlig transport kan bidra til nasjonale miljø- og bærekraftsmål ved å ta langt større markedsandeler fra privatbil, med omforente konklusjoner.
- Egne grep blant medlemmene for å øke inntekter og kutte kostnader.

Til diskusjon:

- Hvilke prosjekter skal vi prioritere, og er det andre ideer?
- Hvem er sentrale samarbeidspartnere på de ulike prosjektene?
- Hvordan kan vi trekke på ressursene til våre medlemmer i gjennomføringen av de ulike prosjektene?

[Se forslag til tiltak i notatet her.](#)

**Diskusjon.**



## Sak 6/25 **Strategiarbeid – noen innspill**

### *Diskusjonssak*

Det ble arrangert en strategisamling for leder og nestleder i forum og komitéer på Gardermoen 21.01.2025. Styret ble invitert til samlingen sent, og det var veldig bra at to av styret kunne delta på så kort varsel, en på hele samlingen.

### **Tema for konferansen var:**

Kollektivtrafikkåret 2025: Hvor skal vi som bransje, og hva er de største utfordringene og mulighetene i året vi har foran oss?

[Se referatet her.](#)

### **Det kom opp følgende oppfølgingspunkter (fra referatet):**

- 1. Drøfte ambisjonsnivået i foreningen.**  
Per i dag har vi en struktur hvor komitéer og forum i stor grad er autonom, og tar opp saker og tema på egen kjøll, ofte uavhengig av andre. Dette er en modell som er relativt effektiv og velfungerende til erfaringsutveksling. Men om ambisjonen er bedre og mer effektivt samarbeid på flere områder, er tilbakemeldingen at komitéer og forum med dagens modell ikke opplever å ha mandat til å ta initiativ til større endringer og utviklingsarbeider. Skal foreningen i større grad drive med dette, er det behov for at styret og/eller topplederforum gir tydeligere oppdrag om dette til komitéer og forum.
- 2. Gjennomgå dagens inndeling av komiteer og forum og vurdere endringer som er bedre i tråd med fremtidens offentlige transport.**  
Flere komitéer og forum i dag har til dels overlappende ansvar i dag. Samtidig er det flere viktige områder for utvikling av kollektivtrafikken som med fordel kunne hatt tydeligere «hjem» i komitéer og forum. Eksempler på dette er strategi/samfunnskontakt, digital tjenesteutvikling, integrering av offentlig tilgjengelig transport osv. En slik gjennomgang kan fasiliteres av sekretariatet. Det er viktig å legge opp til gode prosesser, særlig hvis det skal gjøres endringer i eksisterende komitéer og forum. Formålet med endringene bør også være å rigge oss bedre for fremtidens utfordringer.
- 3. Fastsette tydelige strategiske prioriteringer for foreningen i 2025, gjerne med spesifikke forventninger til enkeltkomitéer.**  
Tilbakemeldingen fra strategikonferansen er at komitéer og forum gjerne vil ha føringer på hvilke områder som styret mener er særlig viktige å jobbe med.



**4. Peke ut et antall prosjekter på tvers av komitéer og forum som skal prioriteres i 2025.**

I referatet fra strategikonferansen er det listet opp en rekke ideer til mulige prosjekter som kan gjennomføres på tvers.

**5. Peke ut konkrete områder hvor styret mener det bør settes i gang arbeid for å samordne tjenestefunksjoner.**

Styret var i arbeidet med prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid» i 2023 og 2024 opptatt av å se på flere områder enn digital tjenesteutvikling. Flere komitéer har drøftet muligheter innenfor sine områder, eksempelvis kontraktskomitéen, men medlemmene her opplever ikke at de har mandat eller oppdrag til å iverksette arbeid som potensielt kan føre til større endringer. Et eksempel på dette er samling om et felles anskaffelsesmiljø/selskap. Ønsker styret at det skal jobbes videre med slike initiativer, er det derfor nødvendig med mer konkrete oppdrag.

**6. Gjennomføre en årlig strategikonferanse i januar med ledere/nestledere i komitéer og forum, hvor flest mulig av styrets medlemmer også deltar.**

*Diskusjon.*



Sak 7/25

## Orienteringer

- **Digitalt samarbeid**

Viser til prosjektet «Veien videre for digitalt samarbeid» som pågikk fram til sommeren, og som resulterte i rapporten «En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling». Rapporten hadde fire anbefalinger, der Kollektivtrafikkforeningens ansvar ligger i anbefaling 4:

**Arbeidsgruppa anbefaler:**

1. *En oppfordring til diskusjoner og prosesser hos det enkelte medlem og deres eiere rundt målbildet, fremtidig samarbeid og organisering.*
2. *At Topplederforum med utgangspunkt i dette drøfter status for arbeidet så langt og veien videre første halvår 2025.*

Det er planlagt et fysisk Topplederforum 1. april i forbindelse med generalforsamlingen. Planen er at vi der skal drøfte status for arbeidet så langt og veien videre.

Sekretariatet har hatt et møte med Jernbanedirektoratet, Entur og Tet Digital om status i arbeidet og vil orientere om dette. **Se vedlagte notat fra møtet.**

- **Person til samordningsutvalget med NHO Transport**

Representanter fra de to styrene NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen har møttes med ujevne mellomrom i flere år i et uformelt møte som kalles «Samordningsutvalget».

I det siste har det vært styreleder og nestleder som har møttes, men fra styreleder i Kollektivtrafikkforeningen er det ønskelig å ha med en fra styret som ikke er fra AS, men som er ansatt i fylkeskommunen.

NHO Transport vil fortsette å stille med leder og nestleder, og Kollektivtrafikkforeningen med leder, nestleder og en representant til. I tillegg deltar daglig leder fra begge organisasjoner.



**Sak 8/25 Revidering av indeksveileder, samarbeid med NHO Transport**

*Vedtaks sak*

Viser til sak 7/25 Orienteringer vedr samarbeid med NHO Transport.

Et av tiltakene som har kommet opp i dialogen med NHO Transport er behovet for en mer treffsikker indeksveileder som tar opp i seg i større grad enn tidligere versjon, de endringene som når skjer på priser, renter m.m.

[Dette mandatet](#) er utarbeidet av partene, og det er satt ned en arbeidsgruppe bestående av fem faglige ressurser fra hver side og en fra hver av sekretariatene (NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen).

Det forutsettes her at det engasjeres en uavhengig fasilitator for å sikre framdrift i arbeidet. Tidsplanen er fram til sommeren senest. Det vil påløpe en kostnad på kr. 150.000 for hver av partene for arbeidet.

**Forslag til vedtak:** Det bevilges kr. 150.000 for arbeidet med indeksveileder.



## Sak 9/25 Mandat for Kontraktsutvalg, samarbeid med NHO Transport

### *Vedtakssak*

Viser igjen til samarbeidet med NHO Transport i sak 7/25 og 8/25 ovenfor. [Se for øvrig sak 52/24](#) i styrets møte 20.12.2024, hvor styret diskuterte bransjens økonomiske situasjon.

NHO Transport ønsker også , som de har formidlet i dialog med styreleder og nestleder, å opprette et Kontraktsutvalg for å utarbeide en kontraktsveileder for bransjen. I dette arbeidet ønsker de også å engasjere en uavhengig fasilitator.

Vi har fått utkast til mandat, men har ikke gitt innspill på det enda. Det er derfor NHO Transport sin versjon [dere finner her](#).

Vi har så langt ikke diskutert hvor omfattende et slikt arbeid kan bli, og hvor mye som må bevilges for å få en uavhengig fasilitator på plass.

[Se for øvrig sak 52/24](#) i styrets møte 20.12.2024, hvor styret diskuterte bransjens økonomiske situasjon.

***Saken legges fram uten innstilling.***