

Til: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Justis- og beredskapsminister Astri Aas-Hansen
Veidirektør Ingrid Dahl Hovland

Fra: NHO Transport

Sak: Ulovlig persontransportkabotasje – manglende håndheving – ber om møte

Dato: 19.06.25

Det vises til tidligere korrespondanse med Statens vegvesen og Politidirektoratet. De ansvarlige departementene har blitt orientert via kopier av aktuelle brev, og det vises særskilt til vedlagte brev av henholdsvis 19. juni 2024 og 20. desember i 2024. I tillegg kommer [nyhetssaken i Dagsavisen](#) 14. juni i år, hvor intervju med Frode Jenssen i Jensen Turbuss AS aktualiserer spørsmålet om mangel på kontroller av utenlandske turbusser på kabotasjeoppdrag i Norge. Statssekretær Tom Kalsås uttalte seg også i nevnte avisoppslag.

Som det fremgår av nevnte avisoppslag, er utenlandske aktører mer aktive i det norske markedet enn tidligere. NHO Transport ber på denne bakgrunn om et snarlig møte for å diskutere hvordan kontrollvirksomheten og sanksjoneringen kan bli langt mer omfattende, målrettet og effektiv. Bakgrunn og konsekvenser kan skisseres som følger:

1. Bakgrunn

Bakgrunnen kan kort skisseres som følger:

- NHO Transport har i mange år understreket behovet for å få en klargjøring av hvordan begrepet "midlertidig kabotasje" skal forstås eller tolkes, og en konkretisering av begrepet er avgjørende for å kunne ha en viss kontroll med utenlandske aktørers virksomhet. Danske myndigheter innførte allerede 01. november 2019 en begrensning på syv dagers kabotasjevirksomhet før kjøretøyene må forlate landet, og de må være ute av Danmark i minst 30 dager før retur og oppstart av ny syv dagers periode. I etterkant innførte også Island konkrete begrensninger på utenlandske aktørers kabotasjevirksomhet, og NHO Transport var svært tilfreds med at dagens regjering endelig innførte klare begrensninger på kabotasjevirksomhet i Norge fra og med 01.01.24. Som kjent, tilsier disse at utenlandske aktører kan drive kabotasjevirksomhet i inntil 20 dager sammenhengende og maksimalt 30 dager i løpet av ett kalenderår.
- På forespørsel fra NHO Transport oppgav Samferdselsdepartementet i januar 2024 at Statens vegvesen og Politiet skulle ha ansvaret for å følge opp de nye kabotasje-begrensningene. I begynnelsen av 2024-sesongen var det færre utenlandske turbusser på kabotasjeoppdrag i Norge enn tidligere, og norske operatører fikk da flere oppdag. Utover sommeren økte imidlertid antall utenlandske turbusser på norske veier, noe som skyldtes at det raskt ble oppfattet av baltiske og polske aktører at den norske kontroll-

virksomheten var svært begrenset og at sanksjoneringsnivået ved regelbrudd var svært moderat. Denne utviklingen har fortsatt ved at det sist vintersesong var mange utenlandske busser i Nord-Norge, hvor de var sterkt involvert i såkalt Nordlysturisme. Disse bussene har på vårparten blitt flyttet sørover for å ta hånd om sommerturistene på Østlandet og ved de vestlandske fjorder.

- I vedlagte brev av 20. desember 2024 ble fjorårets sommersesong oppsummert, og kontrollmyndighetene ble sterkt anmodet om å intensivere kontrollvirksomheten i 2025. Via foreningens [turbussapp](#) var det registrert nasjonalitetstilknytning og registreringsnummer til 1600 utenlandske busser i Norge i juli og august 2024, og analyser viste at mange av disse hadde operert i Norge i langt mer enn 20 dager. I nevnte brev ble det også oppgitt navn på de tre selskapene med størst virksomhet i Norge, og foreningen anmodet kontrollmyndighetene om å prioritere oppfølging av disse tre aktørene. Registeringer så langt i år viser at to av de navngitte selskapene i dag er de to største aktørene på turbussiden og dermed har flere busser i Norge enn de største norske selskapene. Ett av de utenlandske selskapene har etablert eget depot utenfor Oslo med egne servicebiler.

I forkant av årets sommersesong har NHO Transport forbedret sin app for registrering av nasjonalitet og registreringsnummer på utenlandske turbusser. Det er så langt gjort 3 379 registeringer, og mange av disse er knyttet til samme buss. Analyser av dataene viser at mange av disse har vært i Norge i langt lenger enn 20 eller 30 dager.

2. Konsekvenser

Den omfattende kabotasjevirkomheten på tvers av dagens regelverk har en rekke negative konsekvenser både for det norske samfunnet og norske turbussaktører:

- **Tap av skatte- og avgiftsinntekter.** De utenlandske sjåførene lønnes i hjemlandet, og det betales dermed ikke inntektsskatt til Norge. De blir heller ikke pålagt å betale arbeidsgiveravgift, og kravet om å være merverdiavgiftsregistrert i Norge ved en omsetning på over 50 000 kroner blir også i stor grad neglisjert.
- **Dårlige lønns- og arbeidsforhold.** Samtaler med de utenlandske sjåførene avdekker at de har svært dårlig boforhold mens de jobber i Norge, og de jobber forholdsvis mye. Lite uthvilte sjåfører kan representere en ulykkesrisiko. Bussbransjeavtalens minstelønnsatts ble allmenngjort allerede i 2015, men kontroller tilbake til 2018 avdekket at 75 prosent av de utenlandske sjåførene ikke fikk allmenngjort lønnsatts.
- **Manglende utviklingsmuligheter for norske aktører.** Så lenge turbussmarkedet i økende grad domineres av utenlandske aktører i de mest lukrative deler av markedet tidsmessig sett, blir det vanskelig for norske aktører å planlegge og satse på vekst og utvikling via investeringer i nye busser og ansettelse av flere sjåfører. Dermed hemmes ekspansjonsmuligheter og utvikling av en sunn og lønnsom norsk turbussnæring.
- **Beredskap.** Nedskaleringen av den norske turbussnæringen har også ført til en beklagelig reduksjon av landets transportberedskap. Ved naturkatastrofer, større ulykker, hendelser eller ved krigslignende forhold er man helt avhengige av turbusser for å redde eller evakuere sivilbefolkningen. Det samme gjelder ved togstans eller stenging av flyplasser, hvor turbusser må transportere reisende til sine respektive bestemmelsessteder.

Eksempelvis var det første juledag omfattende togstans på Østlandet, og man trengte 100 busser for å ta hånd om de reisende. Man klarte kun å skaffe 30 busser.

- **Miljø og bærekraft.** Norske turbusselskaper er i økende grad i ferd med å ta i bruk elbusser eller andre miljøvennlige løsninger. De utenlandske aktørene har ikke kommet så langt på dette feltet selv om det utenlandske materiellet er av forholdsvis ny dato.
- **Strider mot intensjonen bak EUs kabotasjeregulering.** EU åpnet for kabotasje innen EU- og EØS-området for å redusere tomkjøringen med både godskjøretøy og turbusser. Skal eksempelvis en gruppe med 50 tyske turister til Bergen for å ta Hurtigruten til Tromsø for så å bli hentet av samme buss i sistnevnte by, er det lite miljø- og klimavennlig at den aktuelle bussen kjøres tom og dermed uten passasjerer fra Bergen til Tromsø. Den opptar også unødvendig veikapasitet, og kabotasjereglene åpner dermed for at bussene kan ta med andre turistgrupper på hele eller deler av strekningen. Det var aldri intensjonen at man skulle kjøre tomme dieselbusser fra Litauen til Norge for å drive kabotasjevirkomhet i månedsvis og utkonkurrere lokale operatører.

Som skissert innledningsvis, ber NHO Transport om et snarlig møte for å diskutere hvordan kontrollvirkomheten og nødvendig sanksjonering raskt kan intensiveres og gjennomføres på en effektiv og målrettet måte. I tillegg til at Statens vegvesen og Politiet avholder kontroller, bør det vurderes om Arbeidstilsynet bør kobles inn for å kontrollere sjåførenes arbeidsbetingelser og om arbeidstakerne blir avlønnet i henhold til allmenngjort sats. Skatte- og avgiftsmyndighetene bør også mobiliseres for å kontrollere at merverdiavgiftsreglene blir overholdt.

Vennlig hilsen

NHO Transport



Jon H. Stordrange
Administrerende direktør

Kopi:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Politidirektoratet
Transport- og kommunikasjonskomiteen