

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010, Dep  
0030 Oslo

Oslo, 04.07.22

Att: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

### **Turbuss – kabotasje og beredskap**

Det vises til Aftenpostens oppslag 02.07.22 om situasjonen i det norske turbussmarkedet. Artikkelen er også gjengitt på E24.no:

<https://e24.no/naeringsliv/i/G3djMm/turbussene-renner-over-av-oppdrag-alt-er-snudd-paa-hodet>

Artikkelen gir en god beskrivelse av dagens situasjon i det norske turbussmarkedet:

- Fra 2011 til 2019 ble antall norskregistrerte turbusser redusert fra 2.623 til 1.920 eller med 27 prosent. Denne reduksjonen skyldes at utenlandske aktører økte sin aktivitet i Norge basert på EUs kabotasjevirkosomhet, og disse har hatt konkurransemessige fortrinn via dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn de norske. Bussbransjeavtalens lønns- og arbeidsvilkår ble riktig nok allmenngjort i 2015, men Arbeidstilsynets kontroller i 2018 avdekket at 75 prosent av de utenlandske aktørene ikke betalte lovpålagt minstelønn. De utenlandske aktørene er heller ikke merverdiavgiftsregistrert, noe de er pålagt å være ved en årlig omsetning i Norge på kroner 50.000 eller mer.
- Antall norskregistrerte turbusser har blitt ytterligere redusert fra 1.920 i 2019 til 1.162 ved utgangen av 2021. Dette utgjør en reduksjon på 758 eller 39 prosent og skyldes en særdeles laber aktivitet under covid-19-pandemien, som medførte at bussene ble parkert og sjåførene permittert. Nå har riktig nok en del av bussene vært avregistrert under pandemien for å spare kostnader, men man kan anta at minst 20 prosent av turbussparken har blitt solgt til utlandet.

Den kraftige reduksjonen i antall norskregistrerte turbusser har ført til en stor og beklagelig reduksjon i norsk beredskap, som næringen lenge har advart mot. Når togene står på grunn av planlagt vedlikehold eller akutte driftsproblemer, flyplassene må stenge eller evakueringer er nødvendige, er det avgjørende at turbusser er tilgjengelige. Det er

ikke tilstrekkelig med turbusser i Norge i dag til å ivareta dette beredskapsbehovet på en sikker måte, og senest i slutten av forrige uke klarte ikke SJ å skaffe nok busser til å transportere togpassasjerer da et arbeidstog sporet av og blokkerte skinnegangen mellom Trondheim og Stjørdal.

Gitt dagens situasjon med stor etterspørsel etter turbusstjenester og begrenset kapasitet på tilbudssiden er det rimelig å anta norske aktører finner det svært interessant å investere i flere busser og ansette flere sjåførere. De aktuelle selskapene er imidlertid usikre og avventende fordi man ikke vet hvilke rammebetingelser næringen vil møte i fremtiden. Denne usikkerheten er primært knyttet til utenlandske aktører og i hvilket omfang disse vil gjenerobre store deler av det norske markedet når turistnæringen og forholdene i Europa normaliseres.

Det er på denne bakgrunn svært viktig at regjeringen raskt klargjør hvordan norske turbussaktører kan sikres fremtidige vekstmuligheter. Et viktig aspekt blir hvorvidt norske myndigheter vil innskrenke utenlandske aktørers kabotasjerettigheter i Norge eller ei. NHO Transport har tidligere foreslått en maksimal kabotasjeperiode på 30 dager, men det er nå mest naturlig at Norge legger seg på samme regel som Danmark innførte i 2019. Denne tilsier maksimalt syv dagers virksomhet og en etterfølgende karenperiode på 30 dager. EU-kommisjonen har riktig nok satt spørsmålsteget ved den denne begrensningen, men den danske regjeringen vil opprettholde skisserte regel.

Det vil være mange fordeler ved å innføre samme begrensninger som danskene:

- Norske selskaper vil investere i økt turbusskapasitet, noe som vil sikre fremtidig beredskap.
- Skatte- og avgiftsinntekter øker ved at norske sjåførere betaler skatt i Norge, og norske selskaper forholder seg til merverdiavgiftsreglene.
- Turbussnæringen desentralisert, og en sterkere norsk virksomhet vil utvikle og sikre viktige arbeidsplasser i distriktene.

NHO Transport ønsker på denne bakgrunn et møte etter ferien for å diskutere hvordan norsk turbussnæring kan sikres forutsigbare og stabile rammebetingelser slik at det blir interessant å reetablere en robust, norsk turbussvirksomhet. Vi ser frem til konstruktiv og hyggelig dialog om de skisserte utfordringene.

Vennlig hilsen

**NHO Transport**

  
Jon H. Stordrange  
administrerende direktør

**Kopi:** Statssekretær Mette Gundersen  
post@sd.dep.no

