

Til: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård Samferdselsdepartementet
Statssekretær Tom Kalsås Samferdselsdepartementet

Sak: Status kabotasjeregler og kontroll

Fra: Jon H. Stordrange NHO Transport

Dato: 07.11.25

1. Bakgrunn

NHO Transport sendte 19.06.25 og 24.06.25 henvendelser til Samferdselsdepartementets politiske ledelse om flere og mer effektive kontroller av utenlandske turbusser basert på kabotasjebegrensningene innført fra og med 01.01.24. I notatet datert 19.06.25 ble det påpekt at det aldri tidligere hadde vært flere utenlandske turbusser i Norge enn i de første sommermånedene i år og at disse ikke etterlevde norske begrensninger og lovgivning. Eksempelvis viser tidligere kontroller at 75 prosent ikke overholder lov om allmengjorte lønns- og arbeidsvilkår.

Konsekvensene ble også skissert i notatet av 19.06.25. Disse kan kort oppsummeres som følger:

- De utenlandske sjåførene tilbys svært kritikkverdige lønns- og arbeidsvilkår og er dermed ofre for sosial dumping. Bussene er mindre miljø- og klimavennlige enn norske busser, og den omfattende virksomheten strider mot intensjonene bak EUs kabotasjeregler.
- Utenlandske turbusser utkonkurrer norske aktører på grunn av lavt lønnsnivå, noe som medfører at de lokale turbussoperatører ikke har tilstrekkelige utviklingsmuligheter. Dette påvirker norsk beredskap på en negativ måte, noe som senest ble bekreftet i midten av oktober. Et nattog ble da stående fast på Dovre på grunn av strømbrudd, og togselskapet klarte ikke å fremskaffe turbusser for å transportere passasjerene til Trondheim. Mangel på norske turbusser kan få langt større konsekvenser ved behov for rask evakuering ved naturkatastrofer eller krigstruende tilstander.
- Sist, men ikke minst, taper Norge store skatte- og avgiftsinntekter ved at de mest grunnleggende lover og regler ikke etterleves. Dette vil bli nærmere omtalt under punkt tre.

På bakgrunn av nevnte henvendelse av 19.06.25 ble det avholdt et møte hos Samferdselsdepartementet 03.07.25. Dette ble ledet av statssekretær Tom Kalsås, og både Statens vegvesen og NHO Transport var representert. På møtet ble Statens vegvesen og NHO Transport anmodet om å avholde et felles møte med alle parter involvert i håndhevingen av dagens kabotasjebegrensninger. Et slikt møte ble dermed avholdt hos NHO Transport 23.09.25 med deltakere fra Arbeidstilsynet, Statens vegvesen, Skatteetaten og NHO Transport.

2. Kabotasjeomfanget

På møtet 23.09.25 ble omfanget på kabotasjesiden oppsummert som følger fra NHO Transports side:

- Faktiske registreringer i NHO Transports turbussapp og observasjoner bekrefter at utenlandske aktørers virksomhet i Norge sommeren 2025 har vært mer omfattende enn tidligere. Det er foretatt 16.000 registreringer i turbussappen fra januar til og med september, og rundt 2.000 av disse er unike. Det må dog understrekes at man ikke vet i hvilken grad de registrerte bussene driver kabotasjevirkosomhet eller kjører internasjonal transport.
- Busser fra Litauen står for nesten halvparten av registreringene og har sammen med Estland og Polen omkring 80 prosent av alle registreringer. Selskapene Ollex og Vilneda står for nesten 40 prosent av registreringene, og det spørs om ikke disse selskapene i juridisk forstand må sies å drive fast virksomhet i Norge. De har egne "depoter, ambulerende verkstedbiler og flere titalls busser i Norge hele året. Det har også kommet mange nye, mindre aktører til landet, noe som bekrefter at Norge er et attraktivt land for å drive omfattende transportvirksomhet.
- Observasjoner tyder også på at mange utenlandske busser kjører kortere turer innom Sverige for at fartsskriverne skal kunne dokumentere at bussene har vært ute av Norge med jevne mellomrom. Mye tyder også på at enkelte aktører driver systematisk og planmessig kjøring mellom Norge, Sverige og Danmark. Ved stadige grensekryssinger forsøker man også å fremstille omfattende og systematisk kabotasjevirkosomhet som internasjonal transport.

3. Erfaringer på kontrollsiden

Som det fremgår av punkt 2, drives en kompleks, planmessig og systematisk virksomhet på tvers av dagens lovverk og begrensninger, men disse er vanskelige å avdekke og dokumentere. Erfaringene tilsier følgende:

- Statens vegvesen har hovedansvaret for at kabotasjebegrensningene blir overholdt, men svakheter ved regelverket og instruksjoner for kontroller gjør kontrollvirksomheten kompleks og svært tid- samt ressurskrevende. Man får heller ikke tilgang til alle ønskede data. Eksempelvis vil ikke fartsskriverne avdekke om kjøring skjer med eller uten passasjerer, og man kan kun gå 56 dager tilbake i tid. Det er heller ikke mulig ved kontroller å kreve passasjerlister for mer enn den pågående turen. Erfaringer viser også at anmeldelser blir henlagt av Politiet på grunn av ressursmangel.
- Arbeidstilsynet skal blant annet påse at lov om allmenngjort lønn blir overholdt. Tilsynet stopper ikke busser på egen hånd, men deltar på kontroller sammen med Statens vegvesen. En av NHO Transports medlemsbedrifter har imidlertid funnet stillingsannonser i Litauen, som tilsier at sjåførere på utenlandske turoppdrag har en timelønn på rundt 100 NOK, noe som er langt under halvparten av allmenngjort nivå i Norge.

- Skatteetaten har i liten grad vært involvert i kontroller knyttet til kabotasje på turbuss-siden, men har erfaringer med tilsvarende problemstillinger innen godssektoren. Regelverket tilsier imidlertid at utenlandsk virksomhet med årlig omsetning på over 50' NOK skal være merverdiavgiftsregistrert i Norge og faktureres med norsk momssats for persontransport på 12 prosent. Svært få utenlandske busselskaper er registrert per i dag. I tillegg skal selskapene sende inn såkalt [A-melding](#) hver måned til NAV, SSB og Skatteetaten med opplysninger om den enkeltes ansattes lønn, andre ytelser og ansettelsesforhold. Dette kravet overholdes heller ikke.

På denne bakgrunn synes det enklest å kontrollere utenlandske turbusselskapers virksomhet ved å sjekke skatte- og avgiftsmessige forhold. De ulike kontrollinstansene vil imidlertid holde tett kontakt, og i første omgang bør Statens Vegvesen og Skatteetaten avholde flere kontroller av utenlandske turbusser involvert i "Nordlysturisme" i de nordlige fylkene kommende vinter-sesong. Hvis denne kontrollformen gir resultater, bør man intensivere kontrollene på skatte- og avgiftssiden i øvrige deler av landet kommende sommersesong.

4. Erfaringer med dagens kabotasjeregulering

Dagens begrensninger på 20 pluss 10 dagers sammenhengende kabotasjevirkosomhet ble innført per 01.01.24 og medførte at antall utenlandske turbusser ble redusert de etterfølgende månedene. Imidlertid var kontrollvirkosomheten svært begrenset den første tiden, noe som dannet grunnlaget for rykter om mangelfull håndheving og en kraftig økning av utenlandske busser i siste halvdel av fjorårets sommersesong. Dette bekreftes ved at norske selskaper fikk flere kanselleringer like før sesongstart, og disse oppdragene ble overtatt av utenlandske aktører. Ifølge NHO Transports erfaringer må følgende justeringer av regelverket gjøres for å forenkle oppfølgingen og kontrollvirkosomheten:

- Det bør settes krav om at utenlandske turbusser skal ha med passasjerer inntil Norge før man får rett til å drive kabotasjekjøring. Dette samsvarer med reglene for gods, som tilsier at godskjørtøy skal ha med gods inntil Norge før man kan påta seg kabotasjeoppdrag. Det bær også gis anledning til å kontrollere passasjerlister for tidligere avviklede turer i løpet av kabotasjeperioden.
- Det bør samtidig kreves at turbusser er ute av Norge i et visst antall dager før man kan starte på en ny kabotasjeperiode. Dette kravet kan eksempelvis settes til 10 dager eller baseres på den danske begrensingen, som kun åpner for kabotasje i inntil syv dager per kalendermåned.

Skal økt kontrollvirkosomhet ha ønsket effekt, er det viktig at kontrollinstansene har tilstrekkelige sanksjonsmidler. Det er ofte arbeids- og tidkrevende å innkreve bøter fra busselskaper i de baltiske landene, og det er dermed mest effektivt å sette hjullås på bussene inntil bøter er betalt og avvikene er korrigert. Dette vil også ha en sterk preventiv effekt fordi busselskapene og turoperatørene risikerer mange indirekte kostnader knyttet til alternativ transport for passjerene, eventuelle ekstra overnattinger og ombookinger av flybilletter. I tillegg kommet et omfattende omdømmetap.

