

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 20.02.26

Att: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Sivil beredskap – klasse 3-busser

Ifølge regjeringens pressemelding av 23.12.25 er transport "*ett av tre kritiske samfunns-områder, som skal prioriteres i den første langtidsplanen for sivil beredskap*". Selv om Justis- og beredskapsdepartementet har det overordnede ansvaret for sivil beredskap, antas det at Samferdselsdepartementet som fagansvarlig i henhold til det såkalte sektorprinsippet har ansvaret for transportdelen knyttet til sivil beredskap. Det sivile transportbehovet vil primært være knyttet til forflytninger av mennesker, men også transport av livsviktige varer som mat og medisiner.

I denne forbindelse vil NHO Transport som bransje- og arbeidsgiverforening for samtlige busselskaper i Norge understreke at foreningens medlemsbedrifter selvsagt vil ta ansvar og stille opp for å bidra til å løse et hvert prekært beredskapsbehov av større eller mindre omfang. Foreningen ønsker dog å påpeke følgende:

1. Overordnede rammer

- Forsvaret har de siste ukene sendt ut varsel om rekvisisjon av sivile kjøretøy i en "krisesituasjon". Det antas at disse kjøretøyene skal benyttes i militær sammenheng og ikke til sivile formål. Det er dog viktig at Samferdsels- og Forsvarsdepartementet koordinerer hvilke kjøretøy man skal benytte til henholdsvis militære og sivile formål.
- I en sivil krisesituasjon er det behov for å rekvirere både busser og kvalifiserte sjåfører til å kjøre disse. Et svært viktig spørsmål blir da hvem som har arbeidsgiveransvaret for sjåførene, som selvsagt kan havne i farlige situasjoner. Det samme gjelder for skader på rekvirert materiell. NHO Transport ba departementet om en klargjøring på dette feltet i et brev allerede 22.12.22, og foreningen har gjentatte ganger purret på svar og kun fått tilbakemeldinger om at departementet "jobber med saken". Dette til tross for at en stadig vanskeligere geopolitisk situasjon gjør problemstillingen mer og mer prekær.
- Nasjonal Sikkerhetsmyndighet og media har de siste månedene uttrykt stor bekymring for at kinesiskproduserte klasse 1 og 2-busser kan stoppes av kinesiske myndigheter i en krigslignende situasjon, og departementet vurderer nå eventuelle

behov for å begrense fremtidige kjøp av disse bussene. NHO Transport deler ikke frykten for at disse bussene kan overstyres og begrunnet sitt syn på et eget møte i departementet 02.02.26. Denne problemstillingen skal dermed ikke berøres nærmere i dette brevet, men det er viktig å fremheve at de aktuelle klasse 1- og 2-bussene er lite egnet for persontransport over lengre avstander. De er primært beregnet for bruk i byer og forsteder med forholdsvis lave fartsgrenser. Ved evakueringer over lengre avstander er man i stedet helt avhengige av klasse 3 eller såkalte turbusser, og utviklingen innen dette buss-segmentet burde bekymre myndighetene.

2. Situasjonen innen klasse 3-segmentet

Følgende er av betydning for klasse 3-segmentet:

- Klasse 3-busser benyttes primært til turbusskjøring, men også som ekspressbusser med lange utstrekk. Sistnevnte kategori opereres i dag på kommersiell basis av Vy Ekspress AS, Nor-Way Bussekspress AS og Flixbus AS. Ekspressbussvirksomheten har økt i omfang de siste årene, noe som skyldes utfordringer på togsiden og at ekspressbussene har en mer optimal flatedekning enn toget.
- Turbusser er ikke bare av stor betydning ved evakuering av sivile ved krigslignende tilstander, men også ved naturkatastrofer eller når andre transportmidler stopper opp. Man klarer stort sett å dekke behovet for alternativ transport ved planlagte avvik ved utbedring av togstrekninger, men det er store utfordringer ved akutte avvik. Eksempelvis ble et tog stående fast på Dovre under en kuldeperiode i vinter, og det tok over seks timer å få tak i en turbuss for å transportere passasjerene til Trondheim. Bruk av turbusser kan også være en løsning når flyplassene må stenge, og da askeskyer fra Island stengte norske flyplasser i 2010 kjørte man "buss for fly" fra Alta til Oslo.

Til tross for samfunnets omfattende avhengighet av klasse 3-busser både i krigslignende situasjoner og ved akutte avvik i "fredstid" har aktørenes evne til å dekke ulike beredskapsbehov blitt redusert de siste årene. Antall registrerte klasse 3-busser har gått ned fra 2 042 i 2015 og til 1 826 i 2025, noe som gir en reduksjon på 10,5 prosent. Som indikert overfor, inkluderer disse tallene også ekspressbusser. Dette segmentet har økt, noe som tilsier at tilgjengelige turbusser er redusert mer enn de angitte tallene indikerer.

3. Årsaker til den negative utviklingen

Hovedårsaken til reduksjonen i antall norsk-registrerte turbusser er den omfattende kabotasjevirkomheten fra utenlandske aktørers side. Departementet skulle være kjent med problemstillingen, men denne kan kort oppsummeres som følger:

- Ifølge EUs regelverk kan en utenlandsk turbuss drive midlertidig kabotasje i et annet EU- eller EØS-land på midlertidig basis. Danmark innførte imidlertid en begrensning på maksimalt syv dager per måned i 2023, og Norge fulgte etter ved å innføre en begrensning på maksimalt 20 pluss 10 dager per 01.01.24. Disse begrensningen har vært klaget innen til henholdsvis EU-kommisjonen og ESA, men Danmark fikk medhold i EU-

domstolen i september 2025. Denne dommen tilsier at det er opp til ett hvert land å fastsette egne begrensninger.

- Det er selvsagt vanskelig å anslå det eksakte omfanget av utenlandske turbusselskapers virksomhet i Norge, men NHO Transport har utviklet en egen app for bruk av norske turbussjåfører slik at disse raskt kan registrere utenlandske busser ved å ta enkle bilder av utenlandske bussers nasjonalitetsmerke og registreringsnummer. De faktiske registreringene viser at utenlandske aktørers virksomhet i Norge sommeren 2025 har vært mer omfattende enn tidligere. Det er i alt foretatt rundt 16.000 registreringer i turbussappen fra januar 2025 til og med september 2025, og i underkant av 2.000 av disse er unike.
- Det er vanskelig å anslå hvorvidt de observerte bussen driver lovlig eller ulovlig kabotasjevirksomhet. De kan også drive legal internasjonal transport, men det kan antas at majoriteten av virksomheten strider mot dagens regelverk. I tillegg prøver mange å "fordekke" kabotasjekjøring som internasjonal transport. Observasjoner tyder nemlig 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 slik at det fremstår som internasjonal transport.
- Busser fra Litauen står for nesten halvparten av observasjonene og har sammen med Estland og Polen omkring 80 prosent av alle registreringer. To selskaper står for over 30 prosent av registreringene, og det spørs om ikke disse selskapene i juridisk forstand må sies å drive fast virksomhet i Norge. Gjennomgang av tilgjengelig regnskap for ett av disse selskapene viser også at aktøren har svært gode marginer og at lønn utgjør en langt lavere andel av totalkostnader enn for norske selskaper.

4. Konsekvenser

Medlemsbedriftenes sjåfører har observert opp til 300 utenlandske busser på en og samme dag, men alle utenlandske busser har selvsagt ikke blitt registrert i nevnte app. Det er dermed grunn til å anta at det totale antallet er langt høyere, og de utenlandske turbusselskaperens omfattende og økende aktiviteter i Norge skyldes konkurransemessige fordeler i forhold til norske aktører:

- Lønns- og arbeidsvilkårene for turbussjåfører er allmenngjort i Norge med en minstelønssats på NOK 218,62. En viss kontrollvirksomhet har avdekket at 75 prosent av utenlandske sjåfører ikke får allmenngjort lønssats, og ofte har sjåførene en arbeidskontrakt med norsk minstelønn for fremvisning ved kontroller og en annen avtale med andre lønnsatser i hjemlandet. Stillingsannonser i ett av de baltiske landene tilsier at timelønnen ligger på rundt NOK 100 per time. I tillegg er det dokumentert at arbeidsvilkårene er høyst kritikkverdige. Blant annet er det avdekket at noen sjåfører må overnatte i bussene.
- De utenlandske aktørene betaler ikke nødvendige skatter og avgifter. Blant annet skal utenlandske aktører være merverdiavgiftsregistrert i Norge hvis årlig omsetning overstiger NOK 50 000 per år, men kun ett fåtall utenlandske selskaper er registrert per i dag. Imidlertid harmonerer ikke innbetalt merverdiavgift fra disse selskapene med antatt

omsetning, og kravene om innrapportering av lønn og godtgjørelser til Skatteetaten overholdes heller ikke. Hadde virksomheten i stedet blitt ivaretatt av norske aktører, ville samfunnet blitt tilført økte merverdiavgiftsinntekter, arbeidsgiveravgift og personskatt av sjåførenes inntekt. De utenlandske aktørene kjøper også minimalt av andre tjenester i Norge som service og reparasjon på bussene, noe som gjør at verksteder og rekvisita-leverandører går glipp av viktig omsetning.

- Reiseliv er Norges femte største eksportnæring og ett av satsningsområdene i regjeringens eksportreform. Visjonen knyttet til Nasjonal reiselivsstrategi er definert som "sterke inntrykk – små avtrykk", og norske turbussaktører jobber aktivt for å redusere klimautslippene fra transportdelen av norsk reiseliv slik at Norge kan realisere sine klima- og utslippsmål. Dermed investerer norske turbusselskaper store beløp i kjøp av elektriske busser for å redusere utslippene. På den annen side er alle utenlandske turbusser fortsatt fossilbaserte, og dagens kabotasjevirkosomhet medfører unødvendig mye tomkjøring mellom de baltiske landene og Norge.

Det mest alvorlige ved dagens situasjon er imidlertid at norsk sivil beredskap ved krigs-lignende hendelser eller ved mer trivielle problemer som togstans blir skadelidende. I tidligere nevnte pressemelding av 23.12.25 skriver regjeringen blant annet at transport er *"viktig for totalforsvaret og for å opprettholde kritiske samfunnsfunksjoner i fred, krise og krig. Transportsystemet skal også støtte opp under militære behov for forflytning av både av både personell og materiell"*. Man er dermed totalt avhengig av en viss nasjonal turbuss-kapasitet. Dagens situasjon tilsier imidlertid at norske aktører må nedskalere turbuss-kapasiteten og virksomheten fordi de blir utkonkurrert av utenlandske aktører, som driver ulovlig eller i grenseland i forhold til myndighetenes regelverk.

5. Tiltak

Norske turbusselskaper ber ikke om særordninger eller spesiell beskyttelse for å kunne ivare-ta sin samfunnskritiske funksjon i krigslignende situasjoner eller fredstid. Det kreves dog at forholdene legges til rette for like konkurransevilkår mellom norske og utenlandske aktører via klare kabotasjeregler og en aktiv håndheving av disse.

NHO Transport hadde imidlertid et konstruktivt møte med kontrollinstanser som Statens Vegvesen, A-krimsentrene, Arbeidstilsynet og Arbeidsdirektoratet 23.09.25, og departe-mentet fikk 07.11.25 oversendt et notat fra dette møtet. Disse instansene var svært positive til å øke kontrollvirksomheten og bedre samordningen mellom nevnte parter. Imidlertid var det begrenset med ressurser og tid til kontroller av utenlandske kjøretøy, og erfaringer så langt viste følgende:

- Det er svært tidkrevende og vanskelig å kontrollere at begrensingene på henholdsvis 20 og 10 dager blir overholdt basert på dagens dokumentasjonskrav, og lønns- og arbeids-vilkår blir fordekt via parallelle arbeidskontrakter. Det enkleste er å følge opp de skatte- og avgiftsmessige forholdene. Skatteetaten kan imidlertid ikke stoppe turbusser for kontroll, men må "henge seg på" kontroller utført av Statens Vegvesen eller Politiet. Dessverre har det også vist seg at sistnevnte instans ikke hadde kapasitet til å følge opp eventuelle anmeldelser, noe som medførte at disse ofte ble henlagt.

- Som påpekt i eget brev til departementet av 22.12.25, viste også erfaringene at kontrollvirksomheten ville bli enklere ved å innføre krav om at utenlandske turbusser skal ha med utenlandske passasjerer inn til Norge for å få kabotasjerettigheter. Dette samsvarer med reglene på godssiden, hvor det kreves at utenlandske kjøretøy skal ha med gods over grensen for å kunne drive kabotasjekjøring i etterkant. I tillegg bør det innføres en karenstid på minst 10 dager før man kunne gjenoppta kabotasjevirksomhet i ytterligere 10 dager.

Sistnevnte justeringer av dagens regelverk burde kunne innføres raskt og dermed i god tid før kommende sommersesong. Hovedproblemet er imidlertid at ulike deler av kabotasje-problematikken berører ulike departement og deres underliggende organer:

- Justis- og beredskapsdepartementet har ansvaret for sivilt beredskap, hvor turbussene har en viktig funksjon. Dette departementet har også ansvaret for Politiet, som har en viktig rolle med hensyn til kontroller og håndheving av myndighetenes regelverk.
- Arbeids- og likestillingsdepartementet skal sørge for at allmengjorte lønns- og arbeidsvilkår blir overholdt. Oppfølgingen på dette punktet er delegert til Arbeidstilsynet.
- Finansdepartementet har ansvaret for de skatte- og avgiftsmessige forhold. Skatteetaten har i denne forbindelse ansvaret for kontrollfunksjonen.
- Næringsdepartementet er på sin side opptatt av at alle ledd i verdikjedene innen reiselivssektoren skal være seriøse og overholde alle lover og regler. Dette fremgår tydelig av nevnte departements nasjonale reiselivsstrategi.

Som nevnt innledningsvis, antas det at Samferdselsdepartementet som fagansvarlig departement har sektoransvaret for transport. På denne bakgrunn bør departementet i samarbeid med øvrige berørte departement umiddelbart sørge for like konkurransevilkår mellom norske og utenlandske turbusselskaper via et klart regelverk og en effektiv samt aktiv kontrollvirksomhet. Dette er avgjørende for at landet skal ha tilstrekkelig beredskap innen en samfunnskritisk funksjon ved krigslignende tilstander, naturkatastrofer eller ved akutte driftsproblemer for andre transportgreiner.

Skulle det være behov for mer informasjon, er det bare å ta kontakt. NHO Transport stiller også gjerne på kort varsel på et møte om situasjonen og aktuelle tiltak.

Vennlig hilsen

NHO Transport

J. H. Stordrange

Jon H. Stordrange

administrerende direktør

