

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 22.12.25

Att: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Statssekretær Tom Kalsås

Innstramming kabotasjebegrensninger utenlandske turbusser

Det vises til epost av 07.11.25, som inkluderte en oppsummering fra et møte mellom Arbeidstilsynet, Skatteetaten, Statens vegvesen og NHO Transport 23.09.25 vedrørende kontroll og oppfølging av dagens regler for utenlandske turbussers kabotasjevirkksomhet i Norge. For ordens skyld vedlegges en kopi av nevnte notat.

Som det fremgår av punkt fire i nevnte notat, mener de ulike kontrollinstansene at håndhevingen av dagens begrensninger ville bli langt mindre komplisert og tidkrevende ved å gjøre følgende to endringer i dagens regelverk:

- Sette krav om at utenlandske turbusser skal ha med 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.
- Sette krav om at utenlandske turbusser skal være ute av Norge i minst 10 dager etter at 20 dagers perioden er over og før man starter på 10 dagers intervallet. Det bør også gjerne spesifiseres at bussen skal returnere til hjemlandet i "karensperioden" på minst 10 dager.

Foruten at skisserte justeringer vil forenkle kontrollvirkksomheten, vil det bli vanskeligere å drive systematisk kabotasjevirkksomhet mellom de skandinaviske landene. Det blir også umulig å tildekke kabotasje som internasjonal transport ved kun å ta en kort tur over grensen til Sverige.

ESA har visst nok ikke så langt behandlet klagen på dagens kabotasjebegrensninger, men Danmark fikk i oktober medhold i EU-domstolen og dermed rett til å opprettholde sine bestemmelser om maksimalt syv dagers kabotasjevirkksomhet per kalendermåned. Det er dermed ingen grunn til å anta at ESA vil gi medhold i klagen på de norske begrensningene. Tvert imot tilsier EU-domstolens dom at det er fritt opp til hvert land å definere hvordan

midlertidighetsbegrepet skal konkretiseres og håndheves. Det skulle dermed ikke være noen formelle hindringer for at departementet raskt supplerer dagens regler med skisserte begrensinger.

Skulle det være spørsmål eller behov for mer informasjon, er det bare å ta kontakt. Foreningen stiller gjerne på et kort møte for å utdype behovet for endringer og betydningen av disse for fremtidige muligheter for å kontrollere og sanksjonere ulovlig kabotasjevirkosomhet.

Vennlig hilsen

NHO Transport

J. H. Stordrange

Jon H. Stordrange

administrerende direktør

Vedlegg: Notat av 07.11.25