

Bruk av busser i beredskapsmessige situasjoner

Vegard Elde Vefring og Jon H. Stordrange
26.03.26

NHO Transport

Arbeidsgiver- og bransjeforening for selskaper som driver persontransport på vei og bane. Tilstuttet NHO.

Busselskaper med fylkeskommunale anbuds-kontrakter, ekspress- og flybusser, turbusser, bane og drosje.

Dekker 17.000 årsverk og har et godt samarbeid med arbeidstakerorganisasjonene - Bussbransjeavtalen.

Mer enn 6 av 10 kollektivreiser er med buss.

Busser – tilpasningsdyktig, effektiv og stor kapasitet

Hvilket transportbehov kan oppstå beredskapsmessig sett?

- Krigstruende og krigslignende situasjoner
- Naturkatastrofer, branner og andre evakueringssituasjoner
- Flyplasser må stenge
- Planlagte avvik for tog
- Akutte avvik og driftsproblemer for tog
- Stans t-bane og trikk



Bussenes rolle i ulike situasjoner

Bybusser - klasse I

Stående passasjerer, ikke setebelte i setene, ikke motorveihastighet. Egnet for kortere avstander, har rask ombordsstiging og stor passasjerkapasitet

Forstadsbusser - klasse II

Færre stående passasjerer, setebelte påbudt. Egnet til mellomlange avstander, eksempelvis Asker-Oslo

Ekspress- og turbusser - klasse III

Kun sitteplasser, setebelte påbudt, høyere hastighet og egnet for lengre avstander

Noe underlig at diskusjonen om beredskap så langt kun har dreid seg om klasse I- og II-busser

Færre norske klasse III-busser

Situasjon:

Antall klasse III-busser redusert med 10,5 prosent fra 2015 til 2025 – fra 2 042 til 1 826 enheter. Gir en vesentlig svekkelse av beredskapen.

Årsak:

- Omfattende kabotasjevirkksomhet lovlig, ulovlig eller i «grenseland»
- Utkonkurrerer norske aktører på pris og kostnader
- Gir ikke økonomisk handlingsrom til å opprettholde eller øke kapasiteten og virksomheten



Kabotasje - omfang sommeren 2025

- I alt 16 000 registreringer av utenlandske busser - i underkant av 2 000 unike observasjoner. Kilde: Turbussappen
- Domineres av busser fra Litauen, Estland og Polen. To selskaper står for 30 prosent av registreringene. Helårsvirksomhet.
- Men: internasjonal transport, lovlig kabotasje, ulovlig virksomhet eller i «grenseland»
- Systematisk omgåelser av regelverket via «svippturer» til Sverige



Kabotasje - konsekvenser

Foruten utkonkurrering av norske aktører, har dagens kabotasjevirksomhet følge konsekvenser:

- Overholder ikke norske skatte- og avgiftsregler. Et fåtall er mva-registrert og rapporterer ikke lønnsdata. Betydelig provenytab.
- Betaler ikke allmenngjort lønn til sjåførene. Tidligere kontroller viser at 75 prosent ikke får lovpålagt lønn. Omkring kroner 100 i timen, ifølge litauiske stillingsannonser.
- Uakseptable arbeidsvilkår. Mange eksempler på dette. Kjøper dessuten minimalt med norske varer og tjenester. Ikke elbusser.



Tiltak på kabotasjesiden

Begrensningene fra 01.01.24 ikke tilstrekkelige.
Møtet med kontrollinstansene 23.09.25 viste at følgende må komme i tillegg:

- Krav om passasjerer med inn til Norge for å få kabotasjerettigheter. Paralleller til gods.
- Karensperiode på minst 10 dager mellom 20 og 10 dagers sekvensene.
- Mer omfattende og bedre samordnet kontrollvirksomhet. Skatteetaten må i større grad involveres, og Politiet må følge opp.
- Strengere og mer omfattende sanksjoneringsmuligheter

Samferdselsdepartementet må ta ansvar for nødvendig koordinering av offentlige myndigheter

- Justis- og beredskapsdepartementet. Ansvarlig for beredskap og Politiet.
- Arbeids- og likestillingsdepartementet. Ansvarlig for allmenngjøringsloven og Arbeidstilsynet.
- Finansdepartementet. Ansvarlig for skatter og avgifter samt Skatteetaten.
- Næringsdepartementet. Opptatt av seriøsitet innen alle ledd i reiselivet.

Målsetting

- Skape likeverdige konkurransevilkår mellom norske og utenlandske aktører
- Klare og entydige kabotasjeregler, som følges opp via omfattende kontrollvirksomhet og effektive sanksjoneringsmuligheter
- Sikre at sjåførene får akseptable lønns- og arbeidsvilkår og at gjeldende skatte- og avgiftsregler overholdes

Vil medføre:

- At norske aktører kan opprettholde og videreutvikle sin virksomhet og dermed sikre en **bedre beredskap**
- At utenlandske turbusser kan operere på en seriøs måte og avhjelpe norske aktører ved å ta oppdrag ved større «sesongtopper»

Ansvarsforholdene ved beredskap må avklares for hele bussnæringen

- Hvem har generelt sett ansvaret for skader på sjåfører og materiell ved rekvirering?
- Hvem har ansvaret for iverksettelse og sam-ordning ved rekvirering av klasse I og II-busser knyttet til fylkeskommunale anbudskontrakter?
- Når det gjelder klasse III-busser, skal det inngås avtaler direkte med det enkelte selskap?

Tidligere var busstransport integrert i kommunale evakueringsplaner. Ingen slike avtaler med busselskapene i dag.

Ansvarsforhold ved persontransportberedskap må avklares

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for norske persontransport-selskaper. Medlemsbedriftene er lokalisert i hele landet og utgjør dermed en betydelig transportkapasitet og -beredskap i samfunnet.

Foreningen deltar i Samferdselsdepartementets rådgivende forum for sivil transportberedskap. Etter møtet i forumet 16.-17. november 2021 stilte NHO Transport fire skriftlige spørsmål til Samferdselsdepartementet, som er viktig å få avklart for våre medlemsbedrifter. Samtlige spørsmål knytter seg til fredstid, ved beredskap, i krig og ved ekstraordinære kriseforhold, jf. forskrift for sivil transportberedskap av 14. juni 2005 § 1:

1. Hvem har arbeidsgiveransvaret for sjåførene når de utfører transportstøtte, herunder hvem har ansvaret for
 - a. å følge arbeidsmiljøloven
 - b. arbeidstid, lønn, overtid mv.
 - c. kjøre- og hviletid
2. Hvem har ansvaret for yrkesskader/arbeidsulykker som oppstår under transportstøtten?
3. Hvem dekker transportselskapenes kostander og tap pådratt i forbindelse med transportstøtten?
4. Hvem har ansvaret for skade arbeidstaker påfører andre personer eller materiell mens arbeidstakeren utfører transportstøtte?

Departementet har ikke svart ut henvendelsen, men opplyste i epost 14. februar i år om at de arbeider med spørsmålene. Departementet informerte samtidig om at ingen av spørsmålene er direkte regulert i lovverket.

Behovet for god transportberedskap er aktualisert med krig og uro i Europa, og NHO Transport mener det er vesentlig at disse spørsmålene tas stilling til, og avklares, så raskt som mulig. En tydelig fordeling og avklaring av ansvar og roller er avgjørende for en vellykket håndtering av transportstøtte for myndighetene. Dersom forholdene ikke er eller blir regulert i lovverket, må ansvarsforholdene klargjøres på en annen egnet måte.

Igjen kreves samordning på tvers av departementer og direktorater

NSM peker på Samferdselsdepartementet som faglig ansvarlig. Men må koordineres vis a vis:

- Justis- og beredskapsdepartementet. Her må blant andre DSB spille en viktig rolle
- Forsvarsdepartement, slik at rekvirering av kjøretøy til henholdsvis sivile og militære formål blir koordinert
- Kommunaldepartementet siden fylkeskommuner og muligens kommunene må involveres

På buss-siden må deler av materiellet reserveres for ordinær rutetrafikk og andre deler til beredskapsmessige formål



Takk for møtet!

NHO Transport deltar gjerne i nødvendig arbeid med å avklare ansvarsforhold og sikre nødvendig samordning mellom ulike instanser.

Kontaktpersoner:

- *Administrerende direktør Jon H. Stordrange –
415 06 770 – jon.stordrange@transport.no*
- *Næringspolitisk seniorrådgiver Vegard Vefring –
415 28 814 – vegard.vefring@transport.no*
- *Næringspolitisk direktør Jofri Lunde –
411 61 944 jofri.lunde@transport.no*

