

Statens vegvesen
Politidirektoratet

Status i den norske turbussnæringen – behov for økt kontroll av utenlandsk persontransportkabetasje i 2025

Vi viser til vårt brev av 19. juni 2024 der vi ber om at myndighetene, i lys av nytt rammeverk for kontroll, prioriterer kontroll og håndheving av persontransportkabetasje i 2024. I svar fra Politidirektoratet av 27. juni 2024 fremkommer det at politidistriktene og Utrykningspolitiet har *ingen konkret strategi eller planer for oppfølging av kabotasjeovertrædelse*, og at turbusskabetasje antageligvis vil være et av flere særlige fokusområder ved samarbeidskontroller mellom politiet og Statens vegvesen.

Det vises videre til svar fra Statens vegvesen av 23. august 2024. Her fremkommer det at kontrollplanen ikke kan gjøres offentlig, men at kontroll av persontransportkabetasje er tatt inn i oppdatert Trafikkkontrollinstruks for Statens vegvesen, som beskriver gjennomføring av kontrollene. Foreningen har i perioden juli-oktober foretatt registreringer av utenlandske turbusser i Norge. Det ble registrert ca. 2000 busser i perioden juli-oktober, hvorav over 1600 av disse er fra juli og august måned. Dette er et underestimat og omfanget antas å være betydelig høyere. I tillegg er det særlig i år to land som skiller seg ut, og nærmere bestemt tre selskaper som har bedrevet omfattende transportarbeid i Norge denne sesongen. Vi ber ansvarlige myndigheter om både å prioritere kontroll og håndheving av nye "kabotasjeregler" i 2025. Vi oppfordrer samtidig om at etatene sender en formell henvendelse til de tre utenlandske persontransport-selskaper (navngitt under) der det beskrives norske regler, krav til dokumentasjon, konsekvenser ved overtrædelse mv.

Formålet med denne henvendelsen er også at relevante offentlige myndigheter får økt kunnskap om statusen i den norske turbussnæringen, herunder utviklingen siste året og nærmere om forhold som påvirker næringens rammevilkår og konkurransekraft. Dette er relevant kunnskap for myndighetene som er med på å legge premisser for en bærekraftig utvikling av den norske turbussnæringen. Gode rammevilkår som sikrer nødvendig konkurransekraft, har også betydning for næringens evne til å utøve sin funksjon som en viktig bidragsyter til den nasjonale transportberedskapen.

Status den norske turbussnæringen 2024

Det har i 2024 vært en god og hektisk sesong for den norske turbussnæringen. Stor etterspørsel etter turoppdrag som følge av økt turisme til Norge etter pandemien. For utenlandske turister ses Norge nå på som et trygt ferieland og vi antar at som følge av kombinasjonen økte priser internasjonalt og en svekket kronekurs blir Norge nå ansett som en rimeligere destinasjon enn tidligere. Dette gir økt oppdragsmengde, lengre skuldresesonger og en tidvis hardere konkurranse mellom norske turbussoperatører. Det er likevel flere utfordringer som påvirker næringen og dens rammevilkår og konkurransekraft. Økte kostnader, ventetider og forsinkelser på både innkjøp og vedlikehold av busser og -deler påvirker bedriftene i stor grad. I tillegg er det fortsatt en stor utfordring å få tak i nok bussjåfører.

Utenlandske busser i Norge

Fra og med den 1. januar 2024 innførte regjeringen v/ Samferdselsdepartementet en "kabotasjebegrensning" på inntil 20 dager sammenhengende og maksimalt 30 dager i løpet av ett år. Dette til glede for hele den norske turbussnæringen. Den umiddelbare effekten ble en stor økning i etterspørselen fra "nye" utenlandske reise- og turoperatører. Etter hvert når sommeren nærmet seg

begynte henvendelsene å avta, samtidig som de norske turoperatørene fikk betydelige kanselleringer. Årsaken til dette var et de største utenlandske operatørene fikk med seg at de nye kabotasjereglene ikke kom til å bli kontrollert og håndhevet og dermed ble gevinsten større enn risikoen. Den preventive effekten varte med andre ord kun noen få vintermåned.

NHO Transport har denne sesongen [kartlagt](#) utenlandske turbusser i Norge. Svein Thompson fra Stakeholder AS har analysert tall fra årets telling av utenlandske turbusser i Norge. Det ble registrert ca. 2000 busser i perioden juli-oktober, hvorav over 1600 av disse er fra juli og august måned. Analysen av årets telling viser tydelig at flertallet av utenlandske busser i Norge kommer fra Litauen, Polen etterfulgt av Estland. Videre gir tallene en grunn til å anta at det enten har blitt drevet omfattende internasjonal transport eller kabotasjekjøring fra selskapene Ollex, Vilneda og Alltours i Norge i år. Oslo og Vestland er fylkene med desidert flest registreringer. I tillegg skiller kommunene med "verdensarv-fjordene" seg ut med høy forekomst, herunder blant annet kommunene Aurland, Flåm og Stryn.

Den 13. november deltok Statens vegvesen på et digitalt møte med turbussnæringen, der de orienterte om gjennomførte kontroller i 2024. Det fremkom at etaten kun hadde kontrollert kabotasje hos 60 utenlandske turbusser i Norge i 2024. I ni (15 pst) av disse 60 kontrollene ble det avdekket uregelmessigheter. Næringen satt igjen etter møtet med både en bekreftelse på de vi antok, og en stor bekymring for neste år. Nettopp den svært begrensede prioriteten dette har hos kontrollmyndighetene, og hvor lav oppdagelsesrisiko utenlandske turbusser opererer i Norge med.

Hvorfor er det nødvendig med økt kontroll av persontransportkabotasje?

Som et resultat av omfattende turbusskabotasje siste tiåret i tillegg til to år med pandemi er den norske turbussparken nå kraftig bygd ned. Det tar naturligvis betydelig lenger tid å bygge opp igjen kapasiteten enn det tar å bygge ned. Etter pandemien har krig og økonomisk uro ført til økte kostnader og lange bestillingstider på materiell. Kabotasjevirkosomhet i Norge er svært lønnsomt for utenlandske aktører fra lavkostland når det ikke betales norsk tariff lønn, merverdiavgift eller oppgjør i norske kroner.

At turbussnæringen gis gode rammevilkår for å kunne vokse er samfunnsnyttig for norsk transportberedskap, norske arbeidsplasser og finansielt ved at skatter og avgifter sikres betalt inn til den norske stat. I tillegg er norske busser ofte nyere og "tryggere" enn de utenlandske, hvilket bidrar positivt til trafikksikkerheten på norske veier. Ved at norske myndigheter ikke prioriterer håndheving og kontroll av persontransportkabotasje, bidrar de indirekte til å begrense vekstpotensialet til norsk turbussnæring samtidig som den sosiale dumpingen legitimeres. Dette påvirker norsk transportberedskap negativt, gir færre norske arbeidsplasser, mindre skatteinntekter til den norske stat og økt ulykkesrisiko på norske veier.

Vi ber på denne bakgrunn om at myndighetene prioriterer kontroll og håndheving av utenlandsk persontransportkabotasje høyt i 2025. Vi oppfordrer i tillegg myndighetene om å kontakte Ollex, Vilneda og Alltours som nevnt.

NHO Transport er tilgjengelig ved spørsmål eller ønske om videre dialog rundt temaet.

Med vennlig hilsen

Jon H. Stordrange
Administrerende direktør

Eskil J. Sæterlien
Næringspolitisk rådgiver

20.12.2024

Kopi:
Samferdselsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet