



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev  
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref  
10/226- MEK

Dato  
07.01.2011

**Høring - Nærmere presisering av begrepet midlertidig  
persontransportkabotasje**

Samferdselsdepartementet ber med dette om innspill til arbeidet med en nærmere presisering av hva som ligger i begrepet midlertidig persontransportkabotasje utenfor rute.

Kabotasje er transport mellom steder i en annen stat enn der foretaket hører hjemme. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge, men kjøretøy fra en EØS-stat som har en fellesskapslisens kan transportere personer *midlertidig* mellom to steder i en annen medlemsstat.

**Bakgrunn**

De siste par årene har Samferdselsdepartementet mottatt en rekke henvendelser fra turbilnæringen om økt konkurranse fra utenlandske aktører. Bransjen hevder at store deler av turbilmarkedet i sommersesongen utføres av utenlandske busser og at den norske næringen har hatt en markant nedgang i omsetning de siste 3-5 årene. Denne utviklingen gjelder særlig på markedet for innkommende reiser, dvs. utenlandske reiseselskaper som arrangerer faste bussreiser i Norge, samt utflukter for cruisepassasjerer ved anløp i norske havner. Dette markedet er særlig aktivt i perioden mai - september. Bransjen ønsker en klarere regulering av adgangen til å drive persontransportkabotasje i Norge.

**Gjeldende regler**

I henhold til yrkestransportloven, lov av 21. juni 2002 nr. 45, § 10 kan utenlandske foretak ikke utføre transport mot vederlag av personer mellom steder i Norge

---

Postadresse:  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Kontoradresse:  
Akersg. 59  
[www.regjeringen.no/sd](http://www.regjeringen.no/sd)

Telefon  
22 24 90 90 / 22248241  
Org. nr.:  
972 417 904

Transportavdelingen  
Telefaks:  
22 24 95 73

Saksbehandler:  
Marianne Engeset  
Kristing  
22 24 81 36

(kobotasje), med mindre annet følger av internasjonal avtale der Norge er part.

Ved forskrift om internasjonal person- og godstransport samt kabotasje, er forordning 12/98, som regulerer kabotasje i persontransport, gjort til en del av norsk rett. Utgangspunktet her er at alle EØS-transportører som har en fellesskapslisens kan utføre kabotasjeoppdrag på *midlertidig* basis. En fellesskapslisens er en tillatelse for internasjonal persontransport innen hele EØS-området. Det foreligger ingen nærmere presisering av hva som ligger i begrepet *midlertidig*.

Reglene om kabotasje blir videreført i den såkalte vegpakken, som er tre forordninger om markeds- og yrkesadgang innen vegtransport som trer i kraft i EU i desember 2011, og som må implementeres i norsk rett. Disse forordningene vil avløse gjeldende regler på området (bl.a. forordning 12/98).

### **Forslag til regulering**

Så vidt Samferdselsdepartementet er kjent med er problemene i opplever med utenlandske operatører forholdsvis enestående og våre naboland har ikke de samme utfordringene og har heller ikke regulert dette nærmere. Et land som har regulert begrepet *midlertidig* nærmere er Frankrike. Her vil en transportør som utfører kabotasje i Frankrike ikke kunne oppholde seg på fransk territorium i mer enn 30 dager i strekk eller i mer enn 45 dager totalt i løpet av et år. Dette dokumenteres ved hjelp av et dokument som viser den enkelte buss sine turer for hele inneværende år. Dette dokumentet skal være med i bussen til enhver tid og kunne fremvises ved kontroll.

Ved en nærmere regulering er det viktig å velge en løsning som lar seg kontrollere. Samferdselsdepartementet vurderer å innføre en regel i tråd med den Frankrike har innført. Ved en slik regulering vil det være nødvendig å innføre et nytt dokument/loggbok som viser hver enkelt buss sine transporter for inneværende år slik at det blir mulig å kontrollere at bussen kun oppholder seg i Norge i 30 dager i strekk og ikke mer enn 45 dager totalt i løpet av et år. Departementet bemerker at ved en slik regulering vil det allikevel være vanskelig å begrense kabotasjekjøringen i særlig grad for store utenlandske transportører. Disse kan sette inne en ny buss når den forrige har brukt opp sine 45 dager.

### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

En presisering av begrepet *midlertidig* vil kunne forenkle kontrollen av kabotasjekjøring og således gi administrative besparelser for kontrollmyndighetene.

Ordningen som Frankrike har innebærer imidlertid at man må pålegge bussene å ha et eget dokument som det ikke er krav om i dag. Et nytt dokumentkrav fører til økt administrasjon for næringen.

Dersom en presisering av begrepet midlertidig i praksis strammer inn dagens adgang til å drive kabotasje i Norge, vil det bli vanskeligere for utenlandske operatører å tilby turbusstjenester i Norge. De økonomiske konsekvensene av en slik innstramming er at det blir høyere priser på turbiltjenester i Norge. Dette kan få betydning for konkurranseevnen til norsk reiselivsnæring. En innstramming kan og ses på som et handelsrestriktivt tiltak, og vil kunne gå utover samfunnets ressursbruk totalt sett.

Turbilnæringen benytter samme innsatsfaktorer (busser og sjåfører) som bussnæringen som helhet. Både forventet befolkningsvekst og mål om mer kollektivtransport gjør at bussnæringen som helhet antas å vokse i årene fremover. I dag har næringen visse utfordringer knyttet til rekruttering av sjåfører, noe som kan forsterkes dersom man legger restriksjoner på utenlandske turistbusser.

En nærmere presisering av adgangen til å drive kabotasje å gjøre rammevilkårene for norsk turbilnæring bedre og mer forutsigbare.

### **Oppsummering**

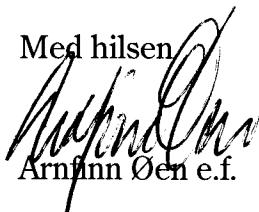
Departementet vurderer altså en nærmere presisering av begrepet *midlertidig* som sier at en utenlandsk transportør kan drive persontransportkabotasje i Norge i maksimalt 30 dager i strekk og totalt 45 dager i løpet av et år. For å kunne kontrollere dette innføres et nytt dokument/loggbok (den nærmere utformingen av dette vil vurderes når høringen er avsluttet) som viser den enkelte buss sine turer for hele inneværende år.

### **Avsluttende bemerkninger**

Samferdselsdepartementet ber om eventuelle merknader på en presisering av begrepet midlertidig som fremgår av dette brev, samt det nye dokumentkravet. Vi ber videre om at høringsinstansene vurderer behovet for og eventuelt sørger for oversendelse av dette brevet til berørte underinstanser. Vi ber om tilbakemelding dersom dette høringsbrevet bør forelegges instanser som ikke står på høringslisten.

Det er ønskelig at en eventuell ny regulering er på plass før sommersesongen starter i år (april/mai). Vi ber om tilbakemelding innen **4. februar 2011**.

Med hilsen



Arnfinn Øen e.f.



Marianne Engeset Kristing

**Likelydende brev sendt til:**

Fylkeskommunene

Oslo kommune

Arbeidsdepartementet

Finansdepartementet

HSH

Landsorganisasjonen i Norge

Norges Turbileierforbund

Nærings- og handelsdepartementet

Politidirektoratet

Transportbedriftenes landsforening

Vegdirektoratet

Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund