

Dato: 03.02.2011  
Arkivref: 2011/706-3

<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
	Hovedutvalg for samferdsel	15.03.2011

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

### **Innstilling**

1. Akershus fylkeskommune støtter Samferdselsdepartementets forslag om en nærmere presisering av begrepet *midlertidig* som sier at at en utenlandsk transportør kan drive persontransportkabotasje i Norge i maksimalt 30 dager i strekk og totalt 45 dager i løpet av et år.
2. Forslaget om at det innføres et nytt dokument/loggbok for å kontrollere dette, støttes.

### **Saksredegjørelse**

#### **Bakgrunn**

Samferdselsdepartementet har i brev av 7. januar 2011 bedt 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.

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.

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

## Premisser og problemstillinger

Så vidt Samferdselsdepartementet er kjent med er problemene vi 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.

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 konkurransevnen til norsk reiselivsnæring. En innstramming kan og ses på som et handelsrestriktivt tiltak, og vil kunne gå utover samfunnets ressursbruk totalt sett.

## Fylkesrådmannen vurderinger og anbefalinger

Fylkesrådmannen mener det vil være behov for en nærmere presisering av begrepet *midlertidig* persontransportkabotasje utenfor rute. Dette vil kunne forenkle kontrollen av kabotasjekjøring og således gi administrative besparelser for kontrollmyndighetene.

Dagens regelverk synes ikke å være egnet til å føre kontroll med at utenlandske operatører med fellesskapslisens kun utfører kabotasjeoppdrag på midlertidig basis.

Dette har medført at utenlandske busser har kunne kjøre i Norge hele sommeren uten å bli kontrollert og til en viss grad fortrent norske operatører delvis p.g.a. et lavere prisnivå på innsatsfaktorer som busser og sjåførere.

Det er viktig at den norske turbilnæringen gis muligheter til å konkurrere på tilnærmet like vilkår i dagens marked. I krisesituasjoner som ved togstans og flykanselleringer, vil det være en fordel om man fortsatt har en velfungerende næring som en beredskapsfaktor. En nærmere presisering av vilkårene til å drive kabotasje vil gjøre rammevilkårene for norsk turbilnæring bedre og mer forutsigbare.

En nærmere presisering av begrepet *midlertidig*, ansees derfor som nødvendig og 30 dager i strekk og 45 dager i løpet av et år vurderes som riktig i denne sammenheng. Innføring av et nytt dokument/loggbok som viser den enkelte buss sine turer for hele inneværende år, vil være et nyttig og nødvendig instrument for de som skal utføre kontroll med ordningen.

Fylkesrådmannen anbefaler at departementets forslag støttes.

Oslo 3. februar 2011

Harald Horne

Fylkesrådmann

Saksbehandler: Jon A. Heggen

Vedlegg: Samferdselsdepartementets brev av 7. januar 2011