

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Att:

Deres ref:

Oslo, 25.03.2011  
Vår ref: Morten Sandberg/ 11-6937

### **Sak: Høring - Presisering av begrepet midlertidig persontransportkabotasje - Forslag til regulering**

Det vises til departementets høringsbrev datert 7.01.2011 og telefonisk avtale med departementets saksbehandler Marianne Engeset Kristing 23. mars 2011. Dette brevet oversendes derfor etter høringsfristen i forståelse med departementet. Vi beklager at høringsfristen er oversittet.

HSH representerer 14 500 virksomheter innenfor bredden av handel og private tjenesteytende næringer, herunder storparten av norske reisearrangører og reisebyråer. Det er i første rekke denne delen av reiselivsnæringen som legger til rette for organiserte utenlandske turistbesøk også med buss i Norge.

Departementet vurderer å innføre krav om at utenlandske operatører må benytte seg av et nytt dokument/loggbok som gjør det mulig å kontrollere om bussen kun oppholder seg 30 dager sammenhengende og totalt ikke mer enn 45 dager i Norge i løpet av ett år. Forslaget innebærer at det i praksis vil bli vanskeligere for utenlandske operatører å tilby turbusstjenester i Norge, med de konkurransemessige fordeler det vil gi norske turbussoperatører og de handelsmessige begrensninger det vil innebære til ulempe for norsk reiseliv.

HSHs medlemmer i reiselivsnæringen ser det som svært uheldig om den foreslåtte ordningen gjennomføres. Den vil medføre en ytterligere forringelse av den norske turistnæringens kostnadmessige konkurransesituasjon internasjonalt.

Tiltaket foreslås med henvisning til aktuelle EØS-regler og med referanse til en ordning Frankrike har innført. Vi har ikke hatt det konkrete grunnlaget for den franske ordningen tilgjengelig. Vi ønsker likevel å bemerke på generelt grunnlag, at det faktum at et annet EØS-land har innført en bestemt ordning, ikke innebærer at ordningen er i samsvar med EØS-reglene. Det foreligger eksempelvis ikke informasjon om den franske ordningen har blitt undersøkt og godkjent av EU Kommisjonen. Det er derfor vanskelig å bedømme hvorvidt Frankrikes ordning har blitt innført i samsvar med både de materielle og de

aktuelle prosessregler som gjelder for EØS-området. Det kan derfor ikke utelukkes at høringsforslaget kan være i strid med hensynet til virkninger på samhandelen eller andre viktige fellesskapsinteresser i EØS -området. Slike forhold er omtalt svært knapt i høringsdokumentene. Det faktum at tiltaket tenkes gjennomført innenfor en svært kort tidshorisont (april/mai 2011), gir i seg selv grunn til å frykte at viktige prosesskrav kan bli brutt til skade for berørte interesser både i Norge og i andre EØS-land.

Vi forstår av høringsdokumentene at turbilnæringen i Norge hevder at turbilmarkedet i sommersesongen preges av en stor andel utenlandske busser og at den norske delen av næringen har hatt en markant nedgang i omsetning de siste årene. Det vises spesielt til markedet for innkommende reiser samt utflukter for cruisepassasjerer ved anløp i norske havner.

Vi kan ikke se at det er lagt fram dokumentasjon for turbilbransjens omsetningsnedgang, spesielt ikke til midlertidig kabotasje som aktuell forklaringsfaktor. Det har imidlertid de siste 3-5 årene vært en generell nedgang i turisttrafikken til Norge. Det skyldes i vesentlig grad andre årsaksforhold, eksempelvis finanskrisen, svineinfluensa og askesky.

For de store utenlandske turoperatører som i dag kommer inn til Norge med egne busser, vil innføring av en slik ordning høyst sannsynlig bety at de reduserer antall turer hvor Norge inngår. De bruker ikke norske "incoming-aktører". Ordningen vil dermed ikke gi den ekstra trafikken til turbilbransjen som de forventer, men tvert imot skade de øvrige aktørene i det norske reiselivet (hoteller, guider, museer, aktivitetsleverandører og andre) og deres trafikkgrunnlag.

Reiselivsnæringen mener det erfaringsmessig er grunn til å stille seg tvilende til at den norske delen av turbilnæringen vil ha kapasitet til å møte etterspørselen gjennom høysesongen i sommermånedene om ordningen skulle bli gjennomført. Det har vært et problem også tidligere.

Det er i den forbindelse aktuelt å vise til at det har vært et problem for den norske bussbransjen å levere nok kapasitet til reiseoperatørene, spesielt i overgangssesongene mai/juni og august/september hvor turbilbransjen også har mye forretningstrafikk. Buss-selskapene har ellers hatt økende problemer med rekrutteringen av sjåførere. Det har forsterket problemet med leveranser til reiseoperatørene. De har opplevd situasjoner hvor selskapene har hatt busser tilgjengelig, men manglet sjåførere. Mangelen på sjåførere har bidratt til et lønns- og prispress i bransjen. Reisebransjens behov for fleksibilitet med henblikk på å kunne benytte en kombinasjon av utenlandske og norske busser i høysesongen, henger sammen med dette.

Det er likeledes aktuelt å vise til arbeidet med oppgraderinger på flere togstrekninger, hvor deler av tognettet har vært erstattet med buss de siste somrene. Slik vil det bli også i år. Eksempelvis skal det på strekningen Drammen-Eidsvoll etter det vi forstår, bli stengninger i hele skoleferien. Også i de kommende årene er det planer om store oppgraderinger. Disse kjempeløftene i samferdselsnettet øker behovet for buss helt dramatisk i reiselivsnæringens høysesong og øker kapasitetsutfordringene ytterligere. Å innføre restriksjoner som hemmer tilgangen av busser i denne perioden, oppfatter reiselivsbransjen som nesten uansvarlig.

En norsk turbilnæring med god kapasitet og høy kvalitet er i seg selv en nødvendig og viktig konkurransefaktor for reiselivsnæringen i Norge. Reiselivsnæringen er imidlertid samtidig avhengig av at man gjennom sommersesongen kan benytte seg av den kapasiteten dagens tilgang på utenlandske bussoperatører innebærer, og de lavere gjennomsnittsprisene summen av utenlandske og norske bussoperatører gir i markedet.

I høringsbrevet skriver departementet at det er ønskelig at en eventuell ny regulering er på plass før sommersesongen starter (april/mai) i inneværende år.

Hva gjelder spørsmålet om å innføre den skisserte registreringsordningen allerede fra mai/april inneværende år, vil det skape en umulig situasjon for mange reiseoperatører. Alle årets turer er solgt allerede i annet halvår 2010 med utgangspunkt i samme tilgang på både norske og utenlandske bussoperatører som tidligere, dvs med tilhørende kapasitet og gjennomsnittspriser. Reisebransjen har ingen mulighet for å øke prisene ut til sine agenter og vil følgelig selv bli fullt ut belastet for de kostnadsøkningene forslaget vil innebære, om det skulle bli gjennomført.

Det kan derfor ikke være tvil om at det vil være til skade for store deler av norsk reiseliv å innføre en slik ordning som foreslått fra departementet. Den foreslåtte ordningen vil svekke norsk turistnærings generelle konkurransevne og med det, mulighetene til å øke salget av Norge som turistland.

Vi savner ellers en mer helhetlig vurdering av de utfordringene norsk turbilnæring står overfor samt hvordan reiselivsnæringens utfordringer behov, hva gjelder transportkapasitet og -kvalitet mer generelt, kan og bør møtes.

Vennlig hilsen

**HSH**

Morten Sandberg  
Fagsjef

HSH  
Henrik Ibsens gate. 90  
P.O. Box 2900 Solli  
NO-0230 Oslo  
Tel +47 22 54 17 00  
Fax +47 22 56 17 00  
e-post  
[info@hsh-org.no](mailto:info@hsh-org.no)  
Bankgiro  
6030.05.18543  
Org nr.  
970 134 646 MVA  
  
[www.hsh-org.no](http://www.hsh-org.no)