

Nytt rammeverk for kontroll av utenlandsk turbusskabetasje – behov for kontroller og håndheving i 2024

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening som representerer norske persontransportbedrifter.

Fra 1. januar 2024 innførte Samferdselsdepartementet nye kabotasjeregler for utenlandske turbusser i Norge. Det nye rammeverket for kontroll med persontransportkabetasje innebærer ikke endringer i regelverket, men er en klargjøring av begrepet «midlertidig». Den norske bussnæringen mener det er svært viktig, og riktig, at regjeringen ønsket å innføre en klar tolking av hva som er tillatt persontransportkabetasje i Norge.

Nytt regelverk tilsier at en utenlandsk turbuss fra 1. januar 2024 kan operere i Norge i perioder på maksimalt 20 dager sammenhengende, og maksimalt 30 dager totalt per kalenderår.

Ifølge [Samferdselsdepartementets brev](#) til NHO Transport datert 23.01.24 er det Statens vegvesen og politiet som har ansvaret for å følge opp nye "kabotasjeregler". I dette ligger det et ansvar for oppfølging, kontroll og håndhevelse av nytt rammeverk for kontroll av utenlandsk turbusskabetasje. Det følger av forordning (EF) nr. 1073/2009 hvilke dokument transportøren skal fremlegge ved kontroll. I tillegg til fellesskapstillatelse skal transportører som utfører kabotasje i form av transport utenfor rute fremvise utfylt kjøreskjema, jf. forordning nr. 1073/2009 artikkel 17 som implementert i yrkestransportforskriften § 55.

Starten på kabotasjeperioden regnes fra den dagen transportøren/bussen starter på den første kabotasjeturen i Norge. For å avslutte en kabotasjeperiode i Norge må bussen fysisk ut av landet. Foreningen forstår det slik at det ikke er definert et minimum antall dager som bussen må være ute av landet, slik at de to periodene kan ligge etter hverandre så lenge bussen fysisk har vært ute av landet etter 20 dager. Dersom bussen i 20-dagers perioden har hatt verkstedsopphold, parkeringsdager mv., vil dette i utgangspunktet telle med i kabotasjeperioden.

Det viktigste for hele den norske turbussnæringen nå er at kontrollmyndighetene faktisk prioriterer, og gjennomfører, kontroll av utenlandsk turbusskabetasje sommersesongen 2024. Vi erfarer at det allerede er betydelig aktivitet fra utenlandske turbusser i Norge. Særlig i de store byene. NHO Transport og våre medlemsbedrifter er spesielt opptatt av

at offentlige myndigheter bidrar til å sikre like konkurransevilkår blant annet gjennom kontroll og håndheving av nytt rammeverk for persontransportkabotasje.

Med en klar definisjon av antall dager vil kontroll av persontransportkabotasje naturligvis kreve flere enn én kontroll, slik at man i praksis kan undersøke hvorvidt bussene overholder begrensningene i antall dager.

Foreningen oppfordrer myndighetene til å prioritere gjennomføring av kontroll, særlig nå i høysesong (juli, august og september). Kontrollene bør i hovedsak gjennomføres i og rundt de store byene, i tillegg kan det være aktuelt ved store turistattraksjoner der busser parkerer. Eksempler er Svinesund grensestasjon, Oslo lufthavn Gardermoen og Frognerparken i Oslo. Andre aktuelle steder kan være i Flåm og Geiranger.

Foreningen har følgende spørsmål vi ber om tilbakemelding på:

1. Hvilken plan har kontrollmyndighetene for gjennomføring av kontroll av persontransportkabotasje for året 2024?
2. Når, hvor og hvor mange kontroller er det planlagt for 2024?
3. Har kontrollmyndighetene etablert rutiner og systemer for gjennomføring av kontroller, med hensyn til dokumentasjon, statistikk mv.?
4. Hvilken oppfølging vil gjennomførte kontroller få?

Vi ber om snarlig tilbakemelding på henvendelsen. Foreningen er tilgjengelig ved spørsmål eller behov for ytterligere informasjon.

Vennlig hilsen

Jon H. Stordrange
Administrerende direktør

Eskil Johnsrud Sæterlien
Næringspolitisk rådgiver

Kopi:
Samferdselsdepartementet