



MOTTATT

10 FEB 2011

Samferdselsdepartementet
Transportavdelinga
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse)
201100432-2/830/MORHAV

Dykkar ref.:
10/226

Bergen, 01. februar 2011

Høyring - nærare presisering av omgrepet "midlertidig person-transportkabrasje"- svar frå Hordaland fylkeskommune (HFK)

Viser til utsendt skriv av 07.01.2010 med høyringsfrist 4. februar 2011.

Samferdselsavdelinga har sendt høyringsskrivet til dei 4 største aktørane i turbilnæringa i dette fylket, vedlagt Samferdselsdepartementet (SD) si framstilling av situasjonen innanlands og i EØS-området. Det er i vårt skriv også presisert kva SD spesielt ynskjer innspel på.

Innan sett frist er det er innkome meiningsytring frå 2 av aktørane. Utskrift av elektroniske brev ligg vedlagt dette skriv. I HFK sitt svarbrev vert det såleis berre vist til kva desse aktørane gjev uttrykk for.

Generelt om kabotasje: inn-/mellomtrafikk i anna EØS-land før utpassering: gods- og persontrafikk
Forskrift om internasjonal person- og godstransport samt kabotasje er regulert gjennom EU-forordning 12/98, som gjennom EØS-avtalen også gjeld for Norge. For området gods er dette vidare regulert gjennom gjevne rundskriv N-2/2009 av 15.10.2009.

Ei vesentleg del av det som no kan verta utfordringa for persontransport, er av same karakter som for gods. Vedlagt dette skriv følgjer eit intervju som fagblad for transportnæringa publiserte ultimo 2010 om den faktiske situasjonen SVV sin utekontroll vert møtt med ved kontroll av kabotasje for gods. Det er grunn til å tru at dokumentasjonskrav vil møta like utfordringar som for godssektoren.

Høyringsinnspel frå aktørane er slik:

Turistbuss Bergen AS:

Hei

Vi har nå gått gjennom brevet fra Samferdselsdepartementet og etter vårt syn så vil ikke den "Franske løsningen" få bukt med det som er utfordringen for oss.

Med tanke på at de totalt kan være i landet i 45 dager per år, og 30 dager i strekk så vil de utenlandske selskapene vi møter konkurranse fra bare sende en ny buss. De selskapene som vi ser ofte i vår region er så store at deres størrelse på busspark vil sørge for at de er her i hele sommerperioden uansett. Da vil det riktignok være et system som skal følges, men vi stiller oss tvilende til at en slik ordning får ønsket effekt.

Vårt syn er at ordningen som allerede er på godstransport med begrensinger på dager for hver gang de kommer inn i Norge vil ha en bedre effekt i forhold til kabotasje problemet.

Håper denne tilbakemeldingen var i samsvar med deres intensjon med felles e-posten.

Så tilsvarende frå Osbuss AS:

1. Side 1 og 2 omskriv utfordringa, og avslutningsavsnitt på side 3 etterspør syn på omgrepet midlertidig, der forslaget er at kvar tur inn til landet ikkje overstig 30 dagar, og maksimalt for kvart kjøretøy vert sett til 45 dagar kvart år

Det bør settes krav om at det kun er tillatt med maks 10 lokale oppdrag i Norge på disse 30 dagene. Videre bør det kun være tillatt med lokal kjøring i Norge ved at bussen har gruppe (passasjerer) med seg inn til Norge. Det bør ikkje være tillatt å kjøre tom buss frå utlandet inn til Norge for å være her i 30 dagar for å kjøre lokalt her.

2. Det skal også påleggjast **loggbok** (dokumentkrav) for aktivitet i Norge som kjem inn under definisjon av kabotasje (lasting/lossing i norge) – SD etterspør også syn for om dette er formålstenleg kontrolldokument

Loggbok for aktivitet i Norge er absolutt fornuftig. Det som er problemet med dette er at kontrollmyndighetene ikkje har kapasitet til å utføre kontrollene. Likedan ser eg at utenlandske busser og lastebiler i stor grad slipper unna bompenger, noe som det er mye av på Vestlandet. Dette fordi Bomselskapene unlatte å krevje dette inn da kostnaden med å innkreve er for stor. Til slutt vil eg gjere oppmerksom på at en del utenlandske operatører sparer på vedlikehold og dekk. Her må kontrollmyndighetene være meir våken for dette.

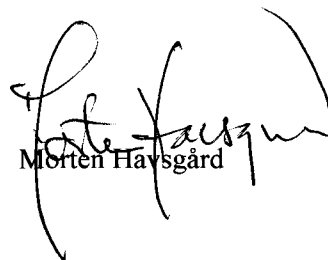
Samferdselsavdelinga kommenterer til slutt SD sine spørsmål på følgjande vis:

- praktisering av omgrepet midlertidig (mellombels) for kabotasje generelt – og her persontransportkabotasje - må ha tillit blandt aktørane dersom ein skal bry seg med ei slik regulering - samt kontroll- og sanksjonskraft. Vanskeleg å sjå slik status for nemde forslag
- dokumentkravet vil vanskeleg oppnå tillit dersom protokoll/loggbok berre er eigenfråsegn, og ikkje krav om vedlagde transportdokument
- det er ikkje registrert om det vert pålegg om last inn til landet før oppstart av kabotasjeperiode startar opp. I såfall i strid med det som er grunnlag for kabotasje.

Ber avslutningsvis at SD les den vedlagde artikkel om kabotasje på godstransportområdet.



Rolf Rosenlund
e.f.



Morten Håvsgård

Vedlegg: Høyringsinnspel frå Osbuss AS
Høyringsinnspel frå Turistbuss Bergen AS
Artikkel om kontroll av kabotasje - godsområdet