

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030

01.02.2011

Høring - presisering av begrepet midlertidig persontransportkabotasje

Det vises til høringsbrev datert 07.01.11 vedrørende regler for kabotasje innen turbilsektoren. Det sentrale momentet er hvordan man skal presisere, avgrense eller spesifisere begrepet midlertidig persontransportkabotasje, og NHO Transport, tidligere Transportbedriftenes Landsforening, har følgende kommentarer:

1. Konkret forslag

Foreningen har ved tidligere anledninger formidlet at deler av den norske turbilbransjen nesten har halvert sin virksomhet på grunn av økt konkurranse i Norge fra utenlandske aktører, som har store konkurransefordeler i form av langt lavere kostnader til lønn og sosiale ytelser enn norske operatører. Dette fører ikke bare til tap av arbeidsplasser og skatteinntekter, men også til en svekket beredskap. En norsk turbilbransje av en viss størrelse er påkrevet for å få formidlet passasjerer til ulike bestemmelsessteder hvis og når tog eller fly er satt ut av funksjon. Dette ble ikke minst demonstrert under askeskysituasjonen i april og ved ulike toginnstillinger i fjor vinter.

NHO Transport er dermed svært glad for at departementet tar fatt i problemstillingen og registrerer at man foreslår samme regler som i Frankrike, hvor kabotasje på personsiden er begrenset til 30 dager sammenhengende og maksimalt 45 dager i løpet av ett år. Vi kunne gjerne tenke oss enda strammere rammer som innenfor godssektoren, hvor begrensningen er satt til maksimalt tre oppdrag på syv dager. Vi innser imidlertid at det kan medføre vansker å innføre regler som er strengere enn i Frankrike og det øvrige EU-/EØS-området. Foreningen støtter dermed departementets begrensning til 30 dager sammenhengende virksomhet og totalt 45 dager i løpet av et år.

NHO Transport vil samtidig benytte anledningen til å påpeke at denne spesifiseringen eller presiseringen ikke vil ha noen praktisk verdi hvis ikke regelen håndheves aktivt via hyppige og omfattende kontroller. Disse kan gjerne konsentreres til typiske turistmål og ha større omfang i sommersesongen enn ellers i året. Vi savner også forslag til hvordan man kan hindre at utenlandske kjøretøy unndrar bompengavgift og minner i denne forbindelse om vårt brev av 15.12.10, hvor det foreslås at utenlandske operatører må kjøpe bombrikke med et visst antall

passeringer ved ankomst til Norge. Autopass har allerede utviklet et godt system på dette feltet, som enkelt kan gjøres obligatorisk for utenlandske turbiloperatører.

2. Mulige motargumenter

I departementets høringsbrev blir også noen betenkeligheter ved innføring av den foreslåtte begrensningen trukket frem. Vi frykter ikke at regelen og nødvendige dokumentasjonskrav vil føre til særlig ekstraarbeid siden dette behovet kan ivaretas ved å forbedre dagens rapporteringsordninger. I tillegg trekkes det frem to andre momenter:

- Det hevdes at innstramninger i adgang til å drive kabotasjevirkosomhet i Norge kan gi høyere priser på turbiltjenester. Det er allerede en sterk konkurranse blant norske aktører, og persontransport utgjør en liten andel av den totale verdikjeden på reiselivssiden. Vi frykter dermed ikke at reiselivsnæringens konkurranseevne blir skadelidende. Den kan tvert i mot bli styrket ved at man i større grad benytter sjåførere med lokalkunnskap og busser med høyere passasjerkomfort, større trafiksikkerhet og bedre miljøegenskaper enn det noen av de utenlandske operatørene tilbyr.
- Det blir også fra departementets side anført at bransjen allerede har utfordringer med hensyn til å rekruttere sjåførere og at færre utenlandske aktører kan forverre denne situasjonen. Vår erfaring tilsier at kombinasjonen mellom vanlig rute- og turbilkjøring i et selskap gir variasjon i arbeidsoppgavene for sjåførene over tid. Denne variasjonen og muligheter for å få nye utfordringer bidrar til å gjøre yrket mer attraktivt. Den foreslåtte begrensningen i utenlandske operatørers virksomhet og økt aktivitet blant norske turbilselskaper vil dermed i større grad ha en positiv enn negativ effekt på rekrutteringen til sjåføreryrket. Dessuten benytter ofte de mindre lokale turbiloperatører skolebussjåførere på turbiler i skolens sommerferie slik at sjåførene får flere arbeidsdager og lettere oppnår et helt årsverk.

Vi håper at departementet vil ta våre bemerkninger med i den videre vurdering og står gjerne til disposisjon hvis ytterligere informasjon eller dokumentasjon er ønskelig. NHO Transport håper også at de foreslåtte presiseringer av midlertidig persontransportkabotasje vil bli gjort gjeldende i god tid før den kommende turbilsesong.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange
Jon H. Stordrange

Administrerende direktør