

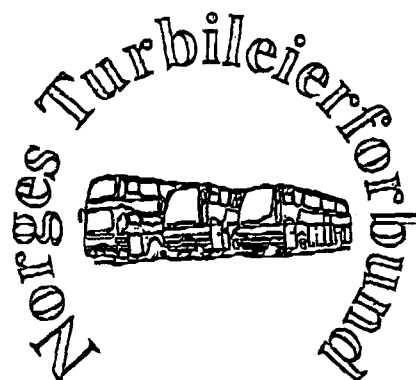
**EMOTTATT**

4 FEB 2011

Samferdselsdepartementet

Pb 8010 Samferdselsdepartementet

0030 Oslo



REF. 10/226-MEK

### **HØRINGSSVAR – PRESISERING AV BEGREPET MIDLERTIDIG PERSONTRANSPORTKABOTASJE**

NORGES TURBILEIERFORBUND takker for anledning til å avgi svar og for at svarfristen er satt så vldt raskt.

#### **Behov for streng regulering**

Norge representerer et attraktivt marked og er av denne grunn særdeles utsatt. Dels er landet lite og det er relativt få av de store Internasjonale reisebyråene som er etablert i Norge. Disse har kontroll over markedet, og bruker bevisst leverandører stasjonert utenfor Norge. NORGES TURBILEIERFORBUND har anmeldt disse store selskapene for organisert kriminalitet ettersom de hittil har tilsidesatt ethvert hensyn til grunnleggende kabotasjeregler ved å holde turbuss-selskaper i kontinuerlig sesongaktivitet i Norge. Norsk politi og statsadvokaten har henlagt saken av ressurshensyn.

Det må derfor skapes tydelige regler og presiseringer, og også fastsettes alvorlige sanksjoner. Etter våre begreper dreier det seg om profesjonelle selskaper som utnytter mangelen på klarhet i regelverket til minste detalj.

Det er ikke bare turblnæringen, men også arbeidstagerorganisasjonene som melder at behovet for streng regulering av kabotasje i Norge er tilstede. Dersom utviklingen ikke endres, vil dette få konsekvenser for all norsk turblnæring og for den fremtidige rekrutteringen av sjåførere til bransjen.

#### **Midlertidig må defineres som kortvarig**

Kabotasjen må reguleres slik at ikke den norske næringen undergraves. Dette betyr at begrepet midlertidig må defineres langt mer innskrenkende enn det Samferdselsdepartementet antyder i høringsnotatet.

NORGES TURBILEIERFORBUND ønsker at regler for persontransport utformes identisk med kabotasjereglene for godstransport.

Gjeldende regler for godssektoren er nå at kabotasje må utføres med samme transportmiddel som ble brukt for den internasjonale transport inn i landet.

Det kan maksimalt utføres 3 kabotasjeoppdrag etter den internasjonale transporten inn i landet, i løpet av 7 dager.

Avslutning av det siste oppdrag skal være utført innen den 7. dagen etter at opprinnelig transport inn i landet ble foretatt.

Dette innebærer at en utenlandsk transportør må ha en grensekryssende transport inn i Norge dersom han ønsker å utføre midlertidig kabotasjekjøring i Norge. Det er derfor ikke anledning for en utenlandsk transportør uten passasjerer å ta seg inn i landet for deretter å utføre innenlandsk persontransport/kabotasje i Norge.

#### Kontrollmulighetene

Samferdselsdepartementet bekymrer seg unødvendig for de praktiske kontrollmulighetene. Per i dag er våre medlemmer pålagt å bruke internasjonale kabotasjeskjemaer for transport og kjøring i en rekke land i Europa. Dette organiseres av en dertil opprettede profesjonelle selskaper og er ikke noe praktisk problem.

Tilsvarende ordninger må innføres for utenlandske aktører i Norge. Da kan kontrollene være få og kostnadsbeskjedne. Det er nok at sanksjonene blir kjent for aktørene ved at myndighetene med jevne mellomrom gjennomfører få men tøffe kontroller.

Vi er enige i at bussen må utstyres med et dokument som dokumenterer bussens operasjoner i Norge. Dette må ordnes ved innreise slik norske operatører må ordne formaliteter ved grensepasseringer i EU.

Dette bør samordnes med at bussen betaler for en bomringbrikke på grensen. Dette har ministeren uttalt skal innføres for den tunge godstrafikken, og det bør gjelde tilsvarende for turbusser. Til nå har utenlandske transportører kunnet kjøre uten, og dette er konkurransevridende.

På denne måten kan de utenlandske turbussene også pålegges å betale den tilsvarende veiavgift (formelt sett mva) som norske turbusser betaler utenlands i EU.

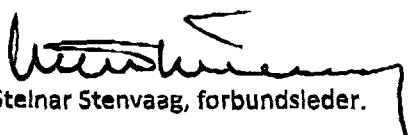
Det er neppe noe problem å få utviklet elektronisk programvare som dekker alle disse behovene. Nye tekniske løsninger ligger dels klare til å brukes eller kan spesialbestilles, det eneste man venter på, er klare politiske vedtak.

Eventuelle kostnader ved utvikling av elektroniske løsninger vil raskt oppveies av de inntekter man hente inn.

## Oppfølging

NORGES TURBILEIERFORBUND forventer at politi- og velmyndighetene pålegges et særskilt oppfølgingsansvar i likhet med det vi ellers møter i Europa. Vi viser til erfaringene i Danmark som har ført til omfattende opprydding innenfor bransjen.

Oslo 4. februar 2011



Steinar Stenvaag, forbundsleder.

Holbergsgt. 19

0166 Oslo

Direkte tlf. 9282 8088

Fax: 2220 5213