



MOTTATT

- 7 FEB 2011

POLITIET

Samferdselsdepartementet
Pb. 8010 Dep.
0030 OSLO

Deres referanse
10/226-MEK

Vår referanse
2011/00049-2 008

Dato
03.02.2011

Høring - nærmere presisering av begrepet midlertidig persontransportkabotasje

Høringsbrevet er av Politidirektoratet forelagt Oslo politidistrikt og Utrykningspolitiet. Utrykningspolitiet er ev praktiske grunne bedt om å sammenfatte høringsuttalelsen og videreformidle synspunktene direkte til Samferdselsdepartementet.

Politiet har de senere årene registrert en økning av utenlandske bussforetak, som har ønsket å delta i innenlands transport i Norge med sine utenlandsregistrerte kjøretøy. Det er derfor etter vår mening behov for en ordening som muliggjør at reglene for denne type transport kan håndheves. Hvor lenge en utenlandsk operatør skal kunne oppholde seg i Norge har vi ingen vektige synspunkter på. Men skal oppholdstiden begrenses ved maksimale perioder som utenlandske operatører kan operere i Norge, ser vi det som viktig at det etableres ordninger som lar seg håndheve på en enkel, trygg og effektiv måte.

Slik ordningen er i dag er det vanskelig å håndheve dette. Riktignok er det et krav i kjøre- og hviletidsreglene (rådsforordning 3821/85 art 15 a) at sjåførene legger inn landkode ved arbeidstid start og arbeidstid slutt. Problemet er at fartsskriverne ikke forteller om man har passasjerer eller ikke. Et annet problem er at dette er noe sjåførene legger inn manuelt som derfor gir rom for juks.

I forslaget viser man til den franske løsningen med loggbok og opphold på maks 30 dager i strekk, samt ikke mer enn 45 dager totalt i løpet av et år. En antar at loggboken som her omtaler er den franske løsningen på artikkel 6 i rådsforordning 12/98. Uten å ha kjennskap til utformingen av nevnte loggbok, er det alltid i kontrollsammenheng viktig å ha systemer som forhindrer eller vanskeliggjør muligheten for juks. Dersom boken kun fylles ut av sjåfør uten ytterligere dokumentasjon, er det forholdsvis enkelt å manipulere hvor man har vært. Hvis man legger inn rutiner med krav om at oppstartsted skal være utfylt før starten på turen og at man plikter å føre inn framkomststedet når man parkerer, og tillegg viser til straffebestemmelsen ved brudd, vil formentlig en del avstå fra å forsøke å jukse. Dette vil selvfølgelig igjen være avhenge av oppdagelsesrisikoen.

Dersom en ordening som den foreslått skal ha den nødvendige pålitelighet, vil imidlertid etter vår mening dette kreve at inn og utpassering i landet dokumenteres med attestasjon

Utrykningspolitiet

(stempel) fra Tollvesenet. Ulempen med en slik ordning vil være at busselskapene tvinges til å benytte seg av grensepasseringssteder med bemannet tollstasjon. Vi har ingen oversikt over hvor mye busstrafikk som passerer ubemannede tollstasjoner, og hvilke problemer en slik ordning vil påføre buss- og reiselivsnæringen.

I kontrollsammenheng ville innføring av et elektronisk register, der kontrollmyndighetene langs veien kan ta direkte kontakt med tollvesenet for å få bekreftelse på grensepasseringen. Registeret burde være sentralt, slikt at man ikke var avhengig av ta direkte kontakt med det tollstedet der grensepasseringen var foretatt, for der å få verifisert tidspunktet for innpassering i riket.

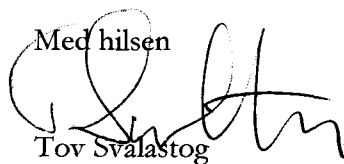
Oslo politidistrikt har i sin høringsuttalelse stilt en del andre spørsmål som gjelder tolking av regelverket omkring kabotasje. Et utdrag fra høringsbesvarelsen deres følger her:

"I følge samferdselsdepartementet sitt rundskriv nr. N-2/2009 av 15.10.2009 framkommer det at kabotasje kun er lovlig hvis den utføres i forbindelse med internasjonal transport, dvs. at transportøren må ha en grensekryssende transport inn i Norge hvis han ønsker å utføre kabotasje. I denne forbindelse er det flere forhold som ønskes avklart.

- *Vil for eksempel en svipptur til Strømstad være nok for å komme tilbake til Oslo å fortsette kabotasje kjøring?*
- *Vil det da være nok å ha med seg en passasjer for å kunne påberope seg internasjonal transport inn i landet? (Å frakte en person vil selvfølgelig IKKE være regningsvarende for transportøren, men kun en måte å komme seg raskt tilbake til Norge for å fortsette kabotasjekjøringen)*

Grensen med maks 45 dager i løpet av et år vil også føre til et behov for hva som defineres som internasjonal persontransport. For store selskaper med mange busser kan det være aktuelt å erstatte bussen som må ut med annen buss ved å benytte løsningen med for eksempel kun en passasjer for å kalle transporten internasjonal."

Dersom departementet finner det hensiktsmessig å samle kontrollmyndighetene til et møte for å diskutere organiseringen m.m. av kontrollen av utenlandske kjøretøy som utfører kabotasje, deltar vi gjerne.

Med hilsen

 Tov Svalastog
 politiinspektør