

Tap av arbeidsplasser og skatteinntekter

Ulike konkurransevilkår mellom norske og utenlandske turbussaktører medfører at Norge taper mange arbeidsplasser og tiltrengte skatte- og avgiftsinntekter. Regjeringen må i god tid før turistene vender tilbake til Norge innføre danske regler for utenlandske turbusser.

Norske turbusselskaper tilbyr oppdragsbasert persontransport til reiselivsbedrifter, reiseoperatører, øvrig næringsliv og offentlige instanser. Virksomheten er imidlertid kraftig redusert de siste 10 årene selv om antall turister i Norge har økt i samme periode.

Nedgangen i turbussnæringen skyldes EUs kabotasjeregulering, som tilsier at en turbuss kan operere i et annet EU- eller EØS-land på midlertidig basis. Begrepet midlertidig er ikke definert i form av antall dager eller oppdrag, noe som medfører at utenlandske turbusser kan operere i Norge fra april til september. En uformell registrering har vist at det var flere utenlandske enn norske turbusser på norske veier somrene 2018 og 2019. De vil garantert være tilbake så snart turistmarkedet normaliseres.

Den norske turbussnæringen er selvsagt for fri konkurranse. Denne må imidlertid baseres på like konkurransevilkår, noe som ikke er tilfellet i dag. Følgende forhold skaper store differanser i kostnadsnivå mellom norske og utenlandske aktører:

- Minstelønn for turbussjåfører er allmenngjort i Norge, og dermed skal utenlandske sjåfører på nasjonale oppdrag ikke ha lavere lønn enn lovfestet minstesats. Arbeidstilsynets kontroller har avdekket at hele 60 prosent av de utenlandske sjåførene ikke får lovpålagte lønn. I tillegg har de svært lange arbeidsdager, som eksempelvis medfører at de må vaske bussene etter en lang dag bak rattet.
- Alle aktører med en årlig omsetning på over 50.000 kroner skal være registrert i det norske merverdiavgiftregisteret og kreve utgående merverdiavgift av sine kunder. Kun et lite fåtall av de utenlandske aktørene er registrert i dag og krever merverdiavgift til tross for at fire-fem måneders drift i Norge gir en omsetning på langt mer enn 50.000 kroner.

Denne konkurransevridningen medfører følgende for det norske samfunnet:

- Tap av arbeidsplasser. Turbussnæringen har fra 2011 og frem til pandemiåret 2020 tapt flere hundre arbeidsplasser. Mange av disse var basert i distriktene. Dette medfører også at norske myndigheter taper både inntektsskatt og arbeidsgiveravgift.
- Tap av avgiftsinntekter. De utenlandske aktørene har begrenset inngående merverdiavgift å trekke fra i et eventuelt merverdiavgiftsregnskap. Norge går dermed glipp av viktige merverdiavgiftsinntekter hvert år.
- Ingen ringvirkninger. De utenlandske aktørene kjøper de fleste varer og tjenester i hjemlandet på grunn av lavere pris. Eksempelvis blir ikke bussene kjøpt, finansiert eller vedlikeholdt i Norge. Andre ledd i den norske verdikjeden som bil- og verkstedbransjen taper dermed omsetning og arbeidsplasser.

I tillegg blir den norske beredskapen ved akutte hendelser skadelidende. Når togene står, flyplassene må stenge eller evakueringer er nødvendige, trår norske turbussaktører til og avhjelper. Antall norske turbusser er redusert med 28 prosent de siste årene, og med en ytterligere reduksjon på grunn av konkurransevridning vil ikke bransjen kunne ivareta sin samfunnskritiske beredskapsfunksjon.

Den langvarige pandemien har imidlertid ført til at reiselivsbransjen har liten eller ingen aktivitet, og norske turbusser er dermed stort sett parkerte. Sjåførene er permitterte eller satt til andre arbeidsoppgaver. For at disse skal overleve, må permitteringsperioden utvides ytterligere og

kompensasjonsordningen må videreføres til reiseaktiviteten gjenopptas. I tillegg må norske aktører sikres likeverdige konkurransevilkår for å kunne reetableres og videreutvikles når pandemien er over. Norske politikere må dermed raskt innføre samme kabotasje-regler som Danmark iverksatte fra og med 01.11.19.

Disse reglene tilsier at utenlandske turbusser bare kan operere i Danmark i syv dager og kun en uke per måned. Reglene har mye til felles med reglene for godstransport, hvor aktiviteten er begrenset til syv dager og tre oppdrag. Det er dermed ingen urimelig begrensning, og EU-kommisjonen har ikke reagert på det danske regelverket.

Det er også viktig at både utenlandske og norske turbusselskaper samt kjøpere av busstjenester kjenner til hvilke regler og rammebetingelser som vil gjelde i god tid før aktivitetene tar seg opp igjen. Tydeligere kabotasje-regler bør dermed vedtas allerede nå.

Jon H. Stordrange
Administrerende direktør
NHO Transport