

# “Storrenngjøring” i transportsektoren

Jon H. Stordrange  
administrerende direktør  
NHO Transport

# Bransje- og arbeidsgiverforening for norske persontransportelskaper med ca 16.000 årsverk

- Rutebuss og lokalbaner på offentlige kontrakter
- Ekspressbuss- og flybusstruter
- Turbussreiser
- Drosjetjenester



Rutebuss på  
fylkeskommunale  
anbudskontrakter kan  
«friskmeldes»

- All fylkeskommunal kollektivtrafikk er anbudsbasert\*
- Krav om landsdekkende tariffavtale
- Bussbransjeavtalen sikrer gode og stabile lønns- og arbeids-vilkår

\* Oslo Sporveier er unntaket

## Særtrekk ved Bussbransjeavtalen

- Klar beskrivelse av alle arbeidsvilkår: tid, pauser, overtid og ubekvem
- Normallønnsavtale sikrer at alle har samme lønn basert på ansiennitet og kompetanse
- Godt samarbeid med arbeidstakerorganisasjonene

## Konsekvenser anbud

- Anbudsoverføring er definert som virksomhetsoverdragelse
- Kan ikke konkurrere på lønns- og arbeidsvilkår
- Vista Analyse: Konkurransen gir effektive og innovative leveranser. Fylkeskommunene sparer over 10 % på anbud.

- Ekspress- og flybusser kan også friskmeldes

- Private og uten offentlig støtte under normale forhold
- Hurdalsplattformen\*
- Bruker samme tariffavtale som rutebuss på fylkeskommunale anbudskontrakter

*\*Legge til rette for at ekspressbusser skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet*



Status og rammevilkår  
for turbussene

Trenger en rask og effektiv «rengjøring»,  
som vil skape ekstra arbeidsplasser samt  
skatte- og avgiftsinntekter

## Turbussenes rolle

- Oppdragsbasert kjøring for reiseliv, offentlige virksomheter, næringslivet, lag og foreninger
- Svært viktig beredskapsfunksjon ved trafikale avvik, evakueringer og kriser
- Ingen offentlig støtte, men viktige arbeidsplasser i distriktene



## Dagens kabotasje-regler

- Kan ta nasjonale oppdrag i et annet EØS-land midlertidig
- Er aktive i Norge hele sommerhalvåret
- Flere utenlandske enn norske turbusser på veiene i 2019

## Arbeidstilsynets kontroller av utenlandske busser 2016 - 2018

- 60 prosent hadde ikke allmenngjort lønn
- 25 % prosent fikk ikke dekket kost og losji
- 78 % av bestillerne hadde ikke systemer for å følge opp
- 69 % hadde ikke betingelser om lønn i kontraktene

*Heller ikke MVA-registrerte*

## Konsekvenser: norsk turbussnæring bygges ned

- Antall turbusser redusert med 25 % fra 2012 til 2019 - kabotasje
- Antall registrerte turbusser redusert med 29 % i 2020 - pandemien
- *Tap av norske arbeidsplasser*
- *Tap av skatte- og avgiftsinntekter*
- *Begrensede ringvirkninger*

- Løsning: Innføre «danske» kabotasje-regler før kommende sommersesong

- Maksimalt 7 dager sammenhengende i Danmark
- Karenstid på 30 dager
- *Island: Begrensning på 10 dager per kalendermåned*
- *Bør innføres raskt - før sommeren*
- *Krever kontroll og sanksjoner*

Takk for oppmerksomheten

**NHO Transport håper på rask oppfølging!**

Jon H. Stordrange, [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no), 41 50 67 70

