

Til: Arbeiderpartiets forhandlingsdelegasjon
Senterpartiets forhandlingsdelegasjon

Fra: NHO Transport

Sak: Regjeringsplattform – norsk verdiskaping og arbeidsplasser i turbussnæringen

Dato: 30.09.21

Turbussnæringen utgjør en viktig del av norsk reiseliv, men de norske selskapene har vært igjennom noen vanskelige år. Før covid-19-pandemien ble de utkonkurrert av utenlandske aktører, som opererte i Norge gjennom hele sommersesongen basert på EUs kabotasjeregler. Etter 12.03.20 ble alle utenlandske turister borte, og det ble også uaktuelt for næringsliv, kommuner, idrettslag, korps og pensjonistforeninger å bestille turbusstjenester.

Den norske turbussparken har dermed blitt kraftig redusert de siste årene, noe som vil gjøre det enda lettere for utenlandske aktører å erobre større deler av markedet når reiseaktiviteten tar seg opp igjen. Dette betyr tap av norske arbeidsplasser samt viktige skatte- og avgiftsinntekter. I tillegg reduseres beredskapen over hele landet. Turbussnæringen trenger dermed formålstjenlige rammevilkår for igjen å vokse, noe som blant innebærer at Norge raskt bør innføre samme kabotasjeregler som Danmark.

1. Turbussnæringens betydning

Før covid-19-pandemien besto norsk turbussnæring av rundt 500 små og store foretak, og bransjen hadde en årsomsetning på rundt 2,8 milliarder. Disse selskapene hadde 2.700 sysselsatte, men antall årsverk er nok lavere siden bransjen er preget av store sesongmessige svingninger. Turbussnæringen er geografisk differensiert med mange arbeidsplasser i distriktene.

Næringen har aldri fått offentlig støtte bortsett fra under covid-19-pandemien, men har vært en viktig samfunnsmessig bidragsyter via sysselsetting og betaling av skatter og avgifter. Oppdragene kommer fra turoperatører, som bruker bussene til å transportere turister på rundreiser, utflukter eller mellom ulike destinasjoner. I tillegg kommer kjøring for stat og kommune, norske bedrifter, idrettslag og ulike organisasjoner. Turbusselskapene har også en svært viktig beredskapsmessig betydning. De transporterer passasjerer når togene eller trikkene står på grunn av akutte hendelser eller planlagte utbedringsarbeider. Det samme gjelder når flyplassene må stenge på grunn av værforholdene eller ved behov for større evakueringer på grunn av naturkatastrofer eller andre hendelser.

2. Bransjens situasjon

Situasjonen kan beskrives som følger:

2.1. Før covid-19-pandemien

Antall turbusser i Norge ble redusert med 25 prosent de siste ni årene før covid-19-pandemien på grunn av kabotasjereglene i EU- og EØS-området. Disse tilsier at turbusser kan ta nasjonale oppdrag i EU- og EØS-området "på midlertidig basis", og en del selskaper fra de østlige EU-land opererer dermed i Norge i hele sommersesongen. Sommeren 2019 viste en uformell registrering i NHO Transports regi at det var flere utenlandske enn norske turbusser på norske veier.

De utenlandske turbusselskaperenes dominans skyldes lavere kostnader og priser, noe som gir en uheldig konkurransevridning. Minstelønn for turbussjåfører er allmenngjort, men norske aktører betaler stort sett 25-30 prosent høyere lønn enn allmenngjort nivå. Arbeidstilsynets kontroller i 2016-2018 viser dessuten at 60 prosent av utenlandske turbussjåfører ikke får allmenngjort lønn ved oppdrag i Norge. I samme tidsrom var heller ikke noen utenlandske selskaper merverdiavgiftsregistrert i Norge, noe som kreves når årlig omsetning overstiger 50.000 kroner.

2.2. Under covid-19-pandemien

Situasjonen har blitt ytterligere forverret etter 12.03.20. Utenlandske turister har blitt borte, og tradisjonelle norske kjøpere av turbusstjenester som bedrifter, idrettslag, korps og foreninger har ikke vært på reise fot. Buss for tog-kjøring somrene 2020 og 2021 gav imidlertid oppdrag til bortimot 30 prosent av turbussene i en kortere periode, men de fleste har vært parkert. Sjåførene har stort sett enten vært permitterte eller omdisponerte til ordinær rutekjøring. Dette har medført at antall registrerte turbusser ble redusert med hele 555 enheter i 2020. Dette gir en reduksjon på 29 prosent, og det var dermed kun 1345 busser igjen ved inngangen til 2021.

3. Tiltak

Norsk turbussnæring vil nok ikke merke noen særlig etterspørselsøkning før turistsesongen 2022 starter på forsommeren, men kompensasjonsordningen for dekning av unngåelige faste kostnader har vært til en viss hjelp så langt. Andre deler av norsk reiseliv vil være i en tilsvarende situasjon, og i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 bør det vurderes om visse deler av reiselivsnæringen skal få dekket deler av faste kostnader frem til neste sommersesong. Det er imidlertid viktig at følgende gjøres for å bedre norsk turbussnærings rammebetingelser på sikt:

3.1. Strengere kabotasjeregler

Som nevnt under punkt 2.1, var konkurransevridning mellom norske selskaper og utenlandske aktører den viktigste utfordringen for norsk turbussnæring før 12.03.20. Imidlertid innførte Danmark egne kabotasjebegrensninger 01.11.19, som tilsier at turbusser fra EU- og EØS-området kun kan operere i Danmark i syv dager sammenhengende per måned før de må forlate dansk territorium. Denne regelen tilsvarer begrensningen på godssiden, som medfører at

utenlandske godsoperatører kun kan ta tre kabotasjeoppdrag på syv dager før de må forlate landet. Norge bør snarest innføre samme kabotasjeregler som Danmark på turbussiden for å sikre like konkurransevilkår og dermed styrke norsk turbussbransje. Nye regler må imidlertid være iverksatt i god tid før reiseoperatører inngår kontrakter for sommersesongen 2022.

3.2. Flere og strengere kontroller

Som påpekt under punkt 2.1, viste Arbeidstilsynets kontroller i perioden 2016-2018 at 60 prosent av de utenlandske sjåførene ikke fikk allmenngjort lønn ved kabotasjeoppdrag i Norge. Dette tilsier at kontrollvirksomheten bør styrkes betraktelig. I tillegg bør sanksjonsmulighetene og -nivået heves.

Kjøperne av transporttjenester er solidarisk ansvarlige for at sjåførene hos innleide transportører får allmenngjort lønn, og Arbeidstilsynets kontroller i perioden 2015 til og med 2018 avdekket at hele 78 prosent ikke hadde systemer for å avdekke ulovlige lønnsforhold blant sine undertransportører. 69 prosent hadde heller ikke tatt forbehold om lønnsvilkår i sine kontrakter. Kontrollene bør dermed også intensiveres overfor dette leddet i verdikjeden, noe som ganske fort vil skape en form for "presedens" innen turbussnæringen.

3.3. Skatter og avgifter

De utenlandske aktørene gir så å si ingen skatte- og avgiftsinntekter til Norge. Bussene er kjøpt i hjemlandet, all service og reparasjonsarbeid foregår i utlandet og sjåførene skatter i sine respektive hjemland. De må muligens fylle drivstoff, noe som gir visse avgiftsinntekter.

Det er imidlertid et godt prinsipp at all verdiskapning skal skatte- og avgiftsbelegges i landet hvor denne skapes. Som nevnt under punkt 2.1, er ikke de utenlandske aktørene registrert i merverdiavgiftregistrert og krever dermed ikke merverdiavgift av sine norske kunder til tross for at de har årlig omsetning på over 50.000 kroner. Kontrollen bør dermed også intensiveres på dette feltet, og grensen for merverdiavgiftregistrering for persontransport kan med fordel settes til null slik at utenlandske operatørers plikt til å registrere seg er udiskutabel.

4. Forslag til formulering

På bakgrunn av skisserte situasjon anmoder NHO Transport om at følgende formulering tas inn i regjeringsplattformen:

Turbussnæringen er en viktig del av norsk reiseliv og har stor beredskapsmessig betydning. Næringen må styrkes via strengere kabotasjeregler og økt kontrollvirksomhet.

For mer informasjon:

Administrerende direktør Jon H. Stordrange. jon.stordrange@transport.no. Tel: 415 06 770

Næringspolitisk sjef Jofri Lunde. jofri.lunde@transport.no Tel: 411 61 944

