

## Kompliserte bussturer

Det er positivt at Finansavisen 9. august spanderer en lederartikkel på turbussbransjen. Utfordringene er imidlertid mer kompliserte enn lederartikkelen gir inntrykk av:

1. Det blir hevdet at "antall oppdrag utenlandske turbusser kan utføre er begrenset før bussene må ut av landet for å ta oppdrag i andre land før de igjen kan drive kabotasjetrafikk i Norge". Dette er tilfellet for godsbransjen, hvor antall kabotasjeoppdrag er begrenset til tre i løpet av syv dager. For turbusser finnes ingen begrensninger i form av antall oppdrag eller dager, men disse kan operere i et annet land "midlertidig". Mange utenlandske busser er i Norge fra april til september, noe Aftenpostens intervju med en polsk sjåfør 6. august illustrerer på en utmerket måte.
2. Tariffavtalen for turbussjåfører er allmenngjort, noe som medfører at utenlandske sjåfører på kabotasjeoppdrag skal ha norsk minstelønn eller høyere sats. Noe annet er lovbrudd, og oppdragsgiverne er solidarisk ansvarlig for at sjåførene får riktig lønn. Det er dermed svært alvorlig at Arbeidstilsynets kontroller i 2018 viste at tre av fire utenlandske sjåførene ikke får lovfestet minstelønn. Selv om EUs utsendingsdirektiv har visse særregler for transport, kommer også prinsippet om at utenlandske arbeidstakere skal ha vertslandets lønns- og arbeidsvilkår ved oppdrag av en viss lengde til anvendelse.
3. Det er et anerkjent prinsipp at all verdiskapning på norsk jord skal avgiftsbelegges i Norge, og næringsdrivende med en årlig omsetning på 50.000 kroner eller mer skal være merverdiavgiftregistrert. En utenlandsk turbuss vil oppnå en omsetning på dette nivået etter 10 til 15 dager. De fleste kommer fra Polen, Litauen og Estland, men ingen busselskaper fra disse landene er merverdiavgiftregistrert i Norge. De utenlandske aktørene kjøper stort sett kun drivstoff i Norge, noe som tilsier at de ville hatt et svært positivt merverdiavgiftsregnskap. Skatteetaten følger ikke opp denne bestemmelsen, og staten taper dermed avgiftsinntekter. Dette tapet må indirekte kompenseres av norske skatteyttere, noe Finansavisen burde interessere seg for.

Den norske turbussbransjen ønsker utenlandske aktører velkommen til Norge. Konkurransen må imidlertid foregå på like vilkår, noe som tilsier at de må betale lovpålagt minstelønn og avgifter i henhold norske regler. Det er dermed avgjørende at kontrollvirksomheten intensiveres og at sanksjonsnivået heves betraktelig. Det ville også være en fordel med en definisjon av midlertidighetsbegrepet og dermed en konkretisering av hvor lenge utenlandske turbusser kan operere i Norge, men norske myndigheter har dessverre begrenset innflytelse over dette så lenge Norge ikke er fullverdig medlem av EU.

*Jon H. Stordrange  
Administrerende direktør  
NHO Transport*