

På tur

Det er prisverdig at Klassekampen i lederartikkelen 7. august omtaler utfordringene i turbussmarkedet. Det henvises til NHO Transport i lederartikkelen, og foreningen ønsker å komme med noen presiseringer.

EUs kabotasjeregler er i utgangspunktet basert på positive intensjoner. Ved å tillate en utenlandsk turbuss eller godsvogn å operere i et annet EØS-land etter at det opprinnelige transportoppdraget er gjennomført, vil "tomkjøringen" bli redusert og kapasiteten blir bedre utnyttet. Dermed reduseres klimautslippene, og antall tunge kjøretøy på veiene blir færre.

Utfordringene i turbussmarkedet skyldes i utgangspunktet at EU ikke har en konkret begrensning på hvor lenge en utenlandsk turbuss kan operere i et annet europeisk land. Mens man på godssiden kun kan utføre tre kabotasjeoppdrag innen syv dager før man må forlate landet, kan utenlandske turbusser operere på midlertidig basis. Dette medfører at utenlandske turbusser er i Norge fra midten av april til september. Samferdselsdepartementet jobber aktivt for å få en klarere definisjon av midlertidighetsbegrepet, men Norge har dessverre begrenset påvirkning så lenge landet ikke er medlem av EU.

Klassekampen kommenterer blant annet lønnsforholdene til utenlandske sjåførere. Tariffavtalen for turbussjåførere er allmenngjort, og det er graverende at 77 prosent av de kontrollerte sjåførene ikke får lovpålagt minstelønn. Både arbeidsgiver og oppdragsgiver er ansvarlige for at riktig lønn utbetales, og på dette feltet må både kontrollvirksomheten intensiveres og sanksjonsmulighetene styrkes. Det er i denne forbindelse viktig at kontrollen mot oppdragsgiverne økes for å få dem til å etterspørre nødvendig dokumentasjon ved bestilling av oppdrag.

Klassekampen berører ikke merverdiavgiftproblematikken. Det er et viktig prinsipp at all verdiskapning på norsk jord skal avgiftsbelegges i Norge, noe Finansminister Siv Jensen bekreftet i Stortingets spørretime senest i februar. Alle næringsdrivende med årlig omsetning på 50.000 kroner eller mer skal være registrert i Merverdiavgiftregisteret, og en utenlandsk turbuss vil oppnå en slik omsetning på 10 til 15 dager i Norge. De fleste utenlandske turbusser kommer fra Polen, Litauen og Estland, men ingen selskaper fra disse landene er så langt registrert. De utenlandske operatørene kjøper stort sett bare drivstoff i Norge, og den positive differansen mellom inngående og utgående merverdiavgift skulle vært innbetalt til staten og bidratt til å finansiere felles velferdsordninger. Det er dermed svært kritikkverdig at Skatteetaten så langt ikke har fulgt opp aktuelle bestemmelser overfor utenlandske aktører med busser stasjonert i Norge hele sommerhalvåret.

Norsk turbussbransje ønsker utenlandske aktører velkommen til Norge, men konkurransen må foregå på like vilkår. For å få til dette, er økte kontroller og sterkere sanksjoner når det gjelder lønns- og avgiftsforhold de viktigste virkemidlene. Dette er kun opp til norske myndigheter og ikke et EU-anliggende.

*Jon H. Stordrange
Administrerende direktør
NHO Transport*