

## På busstur

Hver eneste vinter har norske medier reportasjer fra norske fjell og fjelloverganger hvor det vises utenlandske busser som har sommerdekk og ikke har kjetting. Alle er enige om at disse bussene må stoppes. Helst ved grensen, men senest ved kontroller på vei til fjellovergangene.

Både Aftenposten og Klassekampen har nå (igjen) satt søkelyset på utenlandske turistbusser som opererer over hele Norge i sommerhalvåret. Asiatiske operatører har bare utenlandske busser i Norge, hevdes det.

Det er angivelig slik at månedslønnen til en polsk bussjåfør som kjører i Norge, ligger på 13.000 kroner,

den er angivelig halvparten av lovbestemt minstelønn i Norge og rundt en tredjedel av vanlig lønn til sjåførere som kjører turistbusser. NHO Transport er derfor bekymret over konkurransesituasjonen for de norske selskapene. Antallet busser i den norske bussparken er gått ned 30 prosent de siste ti årene, mens turisttrafikken i samme periode har gått kraftig opp.

Antallet turistbusser på veiene går opp, men det er utenlandske bussoperatører som har overtatt en stor del av markedet i Norge.

At noen tjener mindre enn norske sjåførere er åpenbart, men hva gjør man med det?

De utenlandske sjåførene bor ikke i Norge, har bolig og familie i andre land og betaler skatt og avgifter

i hjemlandet. Da må de kunne leve med en lønn lavere enn det norske sjåførere får.

Retten til å kjøre turistbuss i Norge er hjemlet i EØS-avtalen, og kommer under kabotasjereguleringene, hvor utenlandske sjåførere, etter at de har krysset grensen til Norge, også får rett eller hjemmel til å frakte passasjerer mellom norske destinasjoner.

Antallet er begrenset, og bussene må ut av landet for å ta oppdrag i andre land, før de igjen kan drive kabotasjetrafikk her i landet.

At de utenlandske sjåførene skal bli pålagt norske lønninger, blir derfor merkelig.

Utgangspunktet må være den lønn eier og arbeidsgiver i Polen (eller andre land) gir sjåføren, og

man kan ikke forvente at betalingen (lønnen) skal endres alt etter som man kjører i Polen, Tyskland, Danmark eller Norge. Det blir det lønnskaos av. Klassekampen mener, ikke overraskende, at de utenlandske sjåførene «utnyttes», men de er neppe utkommandert eller tvunget til å kjøre turistbuss i Norge.

Det er heller ikke snakk om sosial dumping.

Grenseoverskridende handel og transport er en del av EU og EØS, og da må det bli slik at lønningene ikke er faste og like. At norske selskaper og operatører taper marked og kontrakter er en del av spillet.

Norske skipsverft bruker i stor utstrekning utenlandsk arbeidskraft for å få jobbene gjort under stramme tidsfrister, og trolig er det bedre med utenlandsk arbeidskraft her enn å flytte verftene

og jobbene til utlandet.

Det hevdes at de utenlandske bussjåførene bryter regler og avtaler (om kabotasje), men da får man slå ned på dette. Konkurransen vil vi ha.