ANNONSE

Sesongsjåfør: – Dette er sesongarbeid, sier Pär Wahlberg fra Stockholm som kjører cruiseturister i Ålesund mellom mai og september, og skiturister i Trysil om vinteren. **FOTO: FRODE KLEIVELAND**

Søta bror kjører turister i byen

– For meg er dette sesong-arbeid. Jeg kjører i Ålesund om sommeren og i Trysil om vinteren.

NYHETER Frode Kleiveland
Mobil: 97053287 Publisert: 28.06 2014 10:32 Sist oppdatert: 28.06 2014 10:33

Dette sier Pär Wahlberg fra Stockholm. Han kjører en av de store turistbussene i Ålesund.

0

– Vi tar toppene i turist- trafikken, sier han og hjelper cruiseturister inn i sin røde «hop on-hop off» buss.

Fra mai til september kjører han den doddbeltdekkede bussen i Ålesund som Oslo- selskapet HMK er ansvarlig for.

– Når man er 50 år er det greit å gjøre noe annet og barna hjemme er blitt voksne, sier han.

Svenske

Puljer av turister kommer bortover kaia i retning de hvite svenske bussene fra busselskapet Sohlberg.

De har sju slike busser i Ålesund og det er utenlandske sjåfører som sitter bak rattet.

– Hvor skal dere?

– Vi skal bare opp på Fjellstua, sier en av dem.

Når vi spør om de norske sjåførene er for dyre, sier en av de utenlandske sjåførene at han synes han tjener ganske godt.

Folk fra turistskipet «Empress» sørger for at passasjerene går inn i Sohlberg- bussene.

En dame fra skipet vi snakker med, kjenner godt til de blå bybussene i Ålesund.

Guider

De ønsker busser med 50 seter som har turistbuss- standard og toalett, men de har også egne guider. Noen av dem som forteller hva Ålesund har å by på er etter det vi forstår tilreisende både fra USA og fra andre land i Europa.

– Det er mangel på folk som kan spansk og tysk, blir vi fortalt.

Damen fra turistskipet sier at det hele er så enkelt som tilbud og etterspørsel.

Regiondirektør Sindre Hanken i Nettbuss sier at de fortsatt er med, men at en av operatørene har valgt å bruke det svenske busselskapet Sohlberg. Det er om lag halvparten av virksomheten som er overført til dem.

– Trolig på grunn av prisen, sier han.

Standard er intet problem.

Arthur Kordt i European Cruise Service bekrefter at de har inngått avtale med Sohlberg via Coach Broker i Ålesund.

– Forklaringen på dette er både prisen og kvaliteten, sier Arthur Kordt som berømmer Idar Hermod Møll for god innsats i turistbransjen til beste for hele distriktet.

0

▼ANNONSE

Busskonkurranse: Fredag morgen tok det svenske busselskapet Sohlberg seg av den organiserte kjøringen av cruiseturister fra Storneskaia. De har avtale med en av operatørene, European. **FOTO: FRODE KLEIVELAND**

▼ANNONSE

SISTE NYHETER

Åpner kortreist kafé i byen

Folk vil ha ærlig mat som er mest mulig lokal og laget fra bunnen, tror trioen bak byens nyeste spisested. LES MER

Fire vêrfaste på Jønshornet

Fire vaksne personer er vêrfaste på Jønshornet i Ørsta. LES MER

Ellingsøy-tunnelen åpnet igjen

LES MER

Må vente på svar om barnehagedødsfall

Politiet venter på eksterne undersøkelser etter Adrian Gjærde (4) omkom i Blindheim barnehage. LES MER

NJF støtter anmeldelsen av NSB

NSB er politianmeldt av Norsk Turbileierforbund. Årsaken er innleie av svenske busser til å frakte passasjerer under togstans på Dovrebanen.

ØYSTEIN BRATHEN -

Tweet 0 Liker 3 Skriv ut Tips en venn

Publisert 18.06.2014 kl 13:45 Oppdatert 19.06.2014 kl 12:13

NJF-MAGASINET

- Det er forkastelig at NSB, som et statseid selskap, innretter seg slik. Dette er etter vår mening over grensen for ulovlig kabotasje, og vi støtter anmeldelsen, sier forbundsleder i Norsk Jernbaneforbund, Kjell Atle Brunborg.

Norsk Turbileierforbund mener innleie av 13 svenske busser til erstatning på Dovrebanen er ulovlig bruk av utenlandske selskaper i ordinær rutedrift, og har anmeldt NSB til politiet.

– Dette viser hva som skjer når NSB Persontog ikke gir kjøring til svenske selskaper, blant annet Nettbuss som de selv eier. Nå er det ikke mulig å få tak i busser, og dette blir et økende problem framover. Selskapene selger unna fordi de ikke får oppdrag. NSB har satt seg selv i denne situasjonen, og vi er veldig skuffet på grunn av dette, sier Brunborg.

Kritisk

Kritikken går ut på at NSB betaler for dårlig, kun er opptatt av pris og ikke vurderer kvalitet. Selskaper selger unna turbilene sine fordi de ikke klarer å konkurrere med utenlandske operatører som driver ulovlig kjøring av turister i Norge med underbetalte sjåfører. Det lønner seg ikke å ha materiellet, derfor velger de også bort oppdrag når togene står.

Tidligere i juni var det krise da kjøreledningen ble revet ned to steder nær Bergen. Uhellene skjedde på kvelden, og NSB jobbet febrilsk hele natten for å skaffe alternativer.

– Men vi har ikke fått et eneste napp. Det er veldig vanskelig å få tak i busser, så dette er krise, sa pressevakt Håkon Myhre Myhre til NRK.

Han måtte be folk holde seg hjemme fra jobb dersom de ikke fant andre transportløsninger.

Tvil

Anmeldelsen kom under en stans på Dovrebanen da svenske selskaper tok opp passasjerer ved Oslo S. NSB hadde kontakt med Statens vegvesen, som mener regelverket om kabotasje ikke er enkelt når det gjelder kjøring fordi togene står. De ble enige om å la «tvilen komme passasjerene til gode denne gang».

– Nå avventer vi situasjonen og har en dialog med Statens vegvesen som forvalter dette regelverket og jobber med en avklaring, sier Age-Christoffer Lundeby, kommunikasjonssjef NSB Persontog.

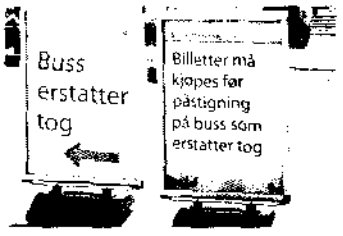
– Avtalen vi har er med norske selskaper, og vi forsøkte å få nok kapasitet i dette markedet. NSB har transportbehov for passasjerene våre, og under bruddet på Dovrebanen leide vi inn disse 13 svenske bussene, sier Lundeby.

Advart

Sjåfører, selskaper og Bilpersonalets landsråd har lenge varslet at det vil komme en krise når tog står, eller det kommer noe tilsvarende en ny askesky som lammer flytrafikken.

– Selskapene kan ikke sitte på en reserve. NSB har de siste årene valgt å sette denne transporten ut på anbud. Resultatet er at Nettbuss ikke har vært det vinnende selskapet,

fordi vi konkurrerer i et marked med andre aktører som hverken har tariffavtaler, pensjonsordninger eller miljøvennlige busser. Dette mener vi i all hovedsak går på pris, sier Jan Audun Strand, leder av Bilpersonalets Landsråd.



IKKE KAPASITET. Norske selskaper må kvitte seg med busser fordi de taper i konkurransen med aktører som kutter kostnader på sjåførenes bekostning. Foto: Øystein Brathen

Leder i Bilpersonalets landsråd er Jan Audun Strand. Foto: Øystein Brathen

Diskuter gjerne saken i kommentarfeltet. Bruk fullt navn, vær saklig og vis respekt for andres meninger. Bruk vanlig folkeskikk og husk at det du skriver blir lest av mange andre. Vi fjerner meldinger med trakassering og hat, og falske profiler.

Vennlig hilsen redaksjonen

Forbundsleder Kjell Atle Brunborg i Norsk Jernbaneforbund synes det er forkastelig at NSB bruker svenske busser til å frakte sine passasjerer. Foto: Ole Palmstrøm

BUSS MAGASINET
Norges ledende busstidskrift siden 2002!

13 svenske busser har fått tilatelse til rutedrift

By Tom T. | 13/06/2014 | Filed under: Alle artikler, Nyheter

NSB skal i følge sjef for kommunikasjon ha klart å få midlertidig tillatelse til å kjøre ordinær rutedrift med 13 svenske busser frem til tirsdag.

- NSB har hatt dialog med Statens Vegvesen som har gitt tillatelse til at de svenske bussene kan benyttes i "Buss for tog" frem til tirsdag, sier Kommunikasjonssjef for NSB Persontog, Åge-Christoffer Lundeby.

Det var fredag morgen at de 13 svenske bussene begynte å ta opp togpassasjerer på perrong 19 på Oslo S. Dovrebanen ble steng grunnet feil og det ble satt inn "Buss for tog" frem til tirsdag 17. juni. Det NSB ikke hadde sjekket, var om de kunne benytte disse bussene i det som er å regne som ordinær rutedrift. Dermed startet en dag med busskluss for NSB.

Først gikk det mange timer før det ble klart at bussene ikke hadde lov å kjøre i rutetrafikk og ble da tatt ut av drift rundt klokken 14 på fredag. Bussmagasinet hadde da sammen med Norsk Turbileierforbund arbeidet med å få tak i dokumentasjon som viste at det er NSB som selv har oppført i sine kontrakter sammen med NHO at "Buss for tog" er å regne som ordinær rutedrift og dermed ikke lov å benytte seg av utenlandske transportører. Dette kommer godt frem i kontraktene som NSB har med sine underleverandører.

Så går NSB selv ut å henter inn utenlandske busser når de ikke klarer å få inn nok norske. De bryter dermed sitt eget regelverk.

Like over klokken 14 fredag så kom det en kontra mail fra NSB om at de nå hadde fått en midlertidig tillatelse fra Statens Vegvesen på å kunne bruke de 13 svenske bussene i ordinær rutedrift til og med tirsdag 17. juni. En tillatelse Bussmagasinet ikke har klart å få tak i.

Statssekretær Bård Hoksrud (FrP) er informert om saken og skal sjekke opp i dette, men understreker at dette er en pinlig episode, spesielt når det er snakk om et stort statlig selskap som NSB.

Norsk Turbile-erforbund med Sveinung Johansen i spissen har levert inn en anmeldelse på saken og håper myndighetene nå kan rydde opp i denne ulovlige praksisen.

- Denne hendelsen er ikke et brudd på kabotasjeregelen, men en direkte årsak at regelen ikke har klare retningslinjer for persontransport. Noe av det forbundet har jobbet med over mange år er at kabotasjereglene i Norge for persontransport dårlig regulert slik at det er vanskelig for den Norske bussnæringen å konkurrere med utalandske operatører på det Norske markedet. Dette fører da igjen til at det blir mindre tilgjengelig materiell i krisesituasjoner som dette da norske buss eiere bygger ned bussparken til og kun dekke opp for faste oppdrag, sier han og legger til at NSB ikke har grunnlag for å bryte norsk lov bare for det de er i manko på busser.

- Forbundet har derfor varslet Politiet og levert inn anmeldelse på NSB for brudd på Lov om Yrkestransport, avslutter han.

Annonsører

busworld

ufi Approved Event

busworld TURKEY ISTANBUL

Kjøp BM online 59,-

Les Bussmagasinet på ditt nettbrett, pc eller mobil.

Arkiv

Select Month

Bussmagasinet.no

- Alle artikler
- Nyheter
- Veteranbussen
- Om oss
- Kontakt oss
- Busworld 2015
- Utgivelsesplan og annonsepriser for 2014
- Kjøp & Salg

Logg in:

- Logg inn

Buss Magasinet er:

- et nøytralt bransjetidskrift for hele bussbransjen, selskaper, sjåfører, entusiaster og de som har interesse for veteranbusser.
- Utkommer med ny papirutgave hver måned!
- Bestill abonnement å få bladet rett hjem i postkassen for kun kroner 650,- pr. år for nye lesere.
- Bruk skjema til høyre med navn, mail og adresse, eller:
- Send navn og adresse til: post@bussmagasinet.no

eller ring/sms til tlf: 91 70 89 49

Bestill abonnement

Name *

Email *

Submit

Copyright © 2014 Buss Magasinet. All Rights Reserved.
Magazine Flow created by Themes by bavotasan.com

Powered by WordPress.

Stopp sosial dumping i transportbransjen

DRIVA
31.03.2014 Side 6

Norsk Transportnæring sliter med å konkurrere mot utenlandske transportfirmaer som utfører ulovlig kabotasjekjøring av gods i Norge.

Det er ikke lenger bare innen godstransport, dette er noe som også i større grad gjør sitt inntog i turbilbransjen der det mangler et skikkelig regelverk.De store busselskapene selger nå unna store deler av sin turbilpark da de ikke kan konkurrere mot utenlandske selskaper som opererer med lønns og arbeidsvilkår langt under norske tariffestede minstelønner. Dette medfører at tilgjengeligheten overfor Sivilforsvaret og Forsvaret blir redusert og vi får en svekket beredskap dersom større ulykker eller naturkatastrofer skulle oppstå. Per i dag har NSB problemer med å skaffe bussmateriell ved togstans der en må sette inn buss for tog grunnet mangel på tilgjengelig materiell.LOs Fylkeskonferanse i Møre og Romsdal krever at LO og Regjeringen tar dette på alvor og finner løsninger som sørger for at vi har muligheter for å beholde en bussbransje som har evne til å stille med materiell når samfunnet har behov for det. LOs Fylkeskonferanse i Møre og Romsdal krever at det kommer på plass et lovverk som sikrer Norsk godstransport og busstransport levedyktige vilkår. LOs Fylkeskonferanse i Møre og Romsdal mener et godt regelverk vil bidra til å hindre sosial dumping innen transportsektoren og krever at arbeidet med dette intensiveres. Vedtatt på LOs Fylkeskonferanse i Møre og Romsdal

© Driva

stoppafusket.se http://www.stoppafusket.se/2014/03/10/bergkvarabuss-forsokte-blasa-lettiska-chaufforer/

Bergkvarabuss snålade in på skadestånd till lettiska chaufförer

Bergkvarabuss skulle betala sammanlagt 60 000 kronor till de tre chaufförer som företaget hade hyrt in från det lettiska bemanningsföretaget Sia Billig Arbetskraft. Det blev resultatet efter förhandling med Kommunal. Men Bergkvarabuss försökte snåla in på skadeståndet till de lettiska chaufförerna. Dessutom anklagas Bergkvarabuss för att ha kört illegalt i Norge.

Valentina heter en av de lettiska chaufförernas fruar. Hon och jag har hållit kontakt sedan hösten 2012 då vi träffades i Riga. I maj förra året publicerade Stoppafusket en artikel om företaget Billig Arbetskraft som hennes man var anställd vid och om Bergkvarabuss som hyrt in chaufförerna (klicka här för att läsa hela artikeln). Jag intervjuade Valentina med filmkamera. En film som SVT Smålandsnytt fick. Snart syntes Valentina överallt i Sverige och nyheten om att Bergkvarabuss hade använt chaufförer som tjänade i det närmaste slavlön spred sig över landet och även utomlands.

Skadestånd

Enligt anställningskontraktet skulle de lettiska chaufförerna tjäna 29,50 kronor i timmen plus få ett skattefritt traktamente (fastställt av lettiska staten) på ungefär 365 kronor per dag. Men chaufförerna blev blåsta av sin arbetsgivare Billig Arbetskraft. Två månader av den tid chaufförerna jobbade fick de inte en enda krona i lön eller i traktamente. Lettiska Yrkesinspektionen blev inkopplad på fallet. Men Billig Arbetskrafts ägare hade tömt bolaget på pengar och skrivit över företaget på en målvakt. Ärendet kom till fackförbundet Kommunals kännedom efter Stoppafuskets avslöjanden. Kommunal kallade Bergkvarabuss till förhandling eftersom företaget hade anlitat det lettiska bemanningsföretaget utan att förhandla enligt MBL, Medbestämmandelagen. Resultatet av förhandlingen blev att Kommunal skulle få ett skadestånd på 60 000 kronor. Kommunal ville dock att pengarna skulle gå till de tre lettiska chaufförerna. Förhandlingen hölls 22 oktober 2013.

14000 kronor

Det här kände jag inte till när Valentina kontaktade mig via e-post i början av februari i år. Alltså flera månader efter det att beslutet tagits att Bergkvarabuss skulle betala 60 000 kronor i skadestånd. Hon ville att jag skulle ta del av vad Bergkvarabuss skrivit till hennes man. *"Hej! Vi har förstått att du inte fått korrekt lön från Billig Arbetskraft. Vi skulle vilja rätta till detta, men vi har inte fått tillräcklig information i vår utredning för att göra det komplett. Vi har bestämt att betala en schablon på 14 000 kronor till dig (gällande matpengar). Vi behöver dina bankuppgifter för att föra över dessa pengar. Kan du skicka dem till mig?"**

Frågor

Jag bad Valentina skicka över några frågor till Bergkvarabuss. Skulle chaufförerna dela på 14 000 kronor? Hur hade man räknat ut 14000 kronor och skulle det betalas skatt på pengarna. Svaret från Bergkvarabuss löd: *"Hej! Vi har betalat alla fakturor till Billig arbetskraft men vi vill hjälpa er litegrann ändå. Vi har försökt att få fram information om er betalning och era turer men har inte lyckats att få all information. Därför har vi bestämt att betala 14 000 till var och en av er. Vi kommer betala summan till er för matutgifter och det kommer inte vara några skatter."***

Kommunal

Jag tog vid det här tillfället också kontakt med Kommunal och fick då reda på att förhandling hade hållits med Bergkvarabuss och att summan som gällde var 20 000 kronor för varje chaufför. Kommunal kunde inte kräva ut de lettiska chaufförernas rättmätiga svenska löner då chaufförerna inte var medlemmar i facket. För så är det i Sverige. Facken kan inte dra fall till Arbetsdomstolen för icke-medlemmar. Kommunal blev inte så lite förvånade när jag berättade att Bergkvarabuss "erbjöd" de lettiska chaufförerna matpengar på 14

000 kronor. Kommunal tog kontakt med Bergkvarabuss och påtalade detta. 20 000 kronor ska det vara till varje chaufför.

14000 kronor ändå

Som livet är ibland. Allt annat händer så jag hann aldrig kontakta Valentina om att det var 20 000 som skulle komma på kontot. Men drygt tre veckor senare, 28 februari, skriver Valentina till mig att hennes man fått *14 000 kronor* på kontot. "Det är lite, men ändå något", skriver hon. Det var dags att ringa till Valentina i Lettland och berätta. Hennes karaktäristiska ödmjuka röst låter alltid lika glad när jag ringer.

– Hi Anna-Lena, how are you? Nice to hear from you!

När jag berättar att pengarna de skulle få var skänkta av Kommunal och att Bergkvarabuss tydligen själv sänkt summan på skadeståndspengarna.

– Jaha! Det här är enkel matematik. 60 000 ska delas på tre chaufförer. Det blir 20 000 kronor. Det bevisar bara att Bergkvarabuss, som säger sig vara seriöst, är likadan rufflare som Billig Arbetskraft, säger hon och skrattar med lite cynisk touch.

För om Valentina både är en vacker och sofistikerad kvinna, långt ifrån sinnebilden av en person som kan riva av bitande uttalande, så är det här en kvinna med självrespekt och integritet. Mål i mun har hon och letterna, säger hon, är inte dumma i huvudet.

– You know, we do not live in a box! Vi förstår vad Bergkvarabuss har gjort. De försöker spara pengar. De försöker spela ett spel.

Förutom det, är ni glada över pengarna eller hur känner ni er?

– Det är självklart mer än ingenting. Och vi är tacksamma över Kommunals beslut att vi skulle få pengarna. Men resultatet är att chaufförerna tjänat mindre än hälften än vad de hade rätt till enligt det lettiska anställningskontraktet. Och samtidigt ska EU-medborgare ha rätt till åtminstone minimilönen i det land de arbetar. Det finns tydligen inga instrument i ert land som gör det möjligt att följa den lagen. Så resultatet är att i Sverige kan man tjäna noll krona och vår Yrkesinspektion kan inte göra något åt det. Och inte heller facket i Sverige.

Har betalt

Göran Mellström som är vd vid Bergkvarabuss menar att företaget först betalat 14 000 kronor och efter slutgiltigt ställningstagande av Kommunal betalade Bergkvarabuss omgående ut 6000 kronor till varje chaufför (klicka här för att se Göran Mellströms fullständiga kommentarer). Men i samtal idag (10 mars 2014) har inte Valentinas man fått några pengar på kontot. Det har då gått 139 dagar sedan förhandlingarna med Kommunal. 139 dagar!

Bergkvarabuss körde illegalt

I Norge finns det ytterligare en person som öser galla över Bergkvarabuss. Det är Jon H Stordrange. Han är vd för NHO transport som är en arbetsgivare- och branschorganisation för norska transportföretag. Föreningens medlemmar är bussföretag, spårvagns- och godsföretag. Vi träffas över en lunch (smörgåsar – det är ju Norge) hösten 2013. En man som representerar en organisation som vill ha ordning och reda på arbetsmarknaden – för de seriösa företagens skull.

– När Bergkvarabuss använde chaufförer från Billig Arbetskraft körde de fasta transporter i Nordkap. Det innebär att de körde illegalt i Norge. Det finns så kallade cabotageregler men de gäller inte fasta transporter, säger Jon H Stordrange.

Vad ska ni göra mot detta? Dra dem inför rätta för brott mot cabotagereglerna?

– Det hade vi gjort om det inte var så att Bergkvarabuss förlorade mestadels av körningen i Nordkap, så de kör inte längre där i samma omfattning. Idag kör de i Väst Norge, tillfälliga turer, sightseeing turer. Men vi menar att Bergkvarabuss har så pass omfattande verksamhet i vårt land att de borde registrera sig här och följa de norska reglerna.

Tillbaka till de lettiska chaufförerna, borde de egentligen inte ha norsk lön då det var i Norge de

jobbade?
– Jo, de skulle haft minst vår lägsta lön på ungefär 25 000 norska kronor i månaden då Billig Arbetskraft inte hade någon verksamhet i Lettland och därför inte kunde hävda att arbetarna var utsända. Det är förfärligt att letterna farit så illa i vårt land.

Lika konkurrensvillkor
Just nu sitter en arbetsgrupp i Norge, tillsatt av Transportdepartementet och där NHO Transport ingår. I gruppen ska man komma fram till hur att öka kontrollen av utländska transportföretag för att konkurrensen ska vara på lika villkor. Idag inom persontransporter är det lagligt att köra tillfälligt cabotage i ett annat EES- eller EU-land, men *tillfälligt* är inte konkretiserat i form av antal dagar eller uppdrag inom godstransporter. Det som diskuteras är bland annat hur *tillfälligt* ska konkretiseras och om det ska bli kännbara böter.

Europeiska regler
Göran Mellström, vd vid Bergkvarabuss, menar att uppdragen företaget gör i Norge är inte att ses som fast trafik.
– NHO Norge har inte kontaktat oss eller meddelat några synpunkter.Uppdragen i Norge är att betrakta som cabotage-trafik enligt de gemensamma europeiska reglerna – precis som de baltiska bussbolagen åberopar vid sina omfattande uppdrag i Skandinavien.
(Klicka och läs Göran Mellströms fullständiga kommentarer)

En liten extra förklaring när det gäller Norge. Trots att norrmännen röstade nej till EU har man idag överenskommelser som innebär att arbetskraften i Europa även kan röra sig fritt i Norge. Och att EU-regler ska gälla så länge Norge är en del av EES – europeiskt ekonomiskt samarbetsområde.

Anna-Lena Norberg

Uppdatering: Två dagar efter att denna artikel publicerats fick de lettiska chaufförerna de resterande pengarna.

**Den engelska originaltexten löd: "Hello! We understand that you have not received proper wages from Billig Arbetskraft. We would like to make this right, but we do not have full information for our investigation to make it complete. We have decided to pay flat at about 14000 SEK to you. (regarding food expenses)We need your bank details to transfer this money, can you send them to me?"*

*** Den engelska originaltexten löd: "Hello! We´ve paid all invoices to Billig Arbetskraft, but we would like to help you a bit anyway. We´ve tried to gather information about your payment and the tours but haven´t succeed to get all information, because of that we have decided to pay 14000 SEK to each of you. We will pay the amount to you for food expanses and it will be no taxes."*

Norske busser utkonkurreres av billigsjåfører

Utenlandske sjåfører med dårlige lønns- og arbeidsvilkår kjører stadig flere turister. Norske selskaper kvitter seg med turbussene.

Oystein Brathen -

Publisert: 29.08.2013

– Det er blitt verre i sommer, mener leder i Bilpersonalets landsråd, Jan Audun Sand.

Landsrådet får henvendelser fra medlemmer om sjåfører som godtar lønn ned til 28 kroner timen, fordi det er mer enn hva de kan regne med å få i hjemlandet.

I 2003 hadde Nettbuss cirka 250 turbusser. I dag er antallet redusert til 80. Flere av dem står stille midt i høysesongen, opplyser Kai Kristoffersen, administrerende direktør i Nettbuss Travel til nettstedet E24.

Hver uke får han forespørsler fra mindre firmaer som ikke klarer å drive lønnsomt og vil selge kjøretøyene sine.

– Situasjonen bør bekymre samferdselsministeren og NSB Persontog. Vi mister reservekapasiteten *det er behov for når togene står*, eller som da askeskyene fra Island stanset flytrafikken, sier Strand.

Dumping

NHO Transport opplever at medlemsbedrifter må sende ansatte til Nav fordi det ikke er oppdrag selv midt i sommerukene. Det har ikke vært aktuelt i Nettbuss.

– Vi har løsninger der sjåførene går over til å kjøre vanlige ruter når det *ikke er nok å gjøre for turbussene*, sier Strand.

Turister hentes på flyplassene, og det samme gjelder passasjerer på cruiseskip langs kysten som skal i land for å besøke attraksjoner. Medlemmer har avdekket *flere tilfeller av elendige lønns- og* arbeidsforhold i tillegg til eksemplet med 28 kroner timen.

Den svenske nettsiden «Stoppa Fusket» avslørte at et svensk selskap leide inn sjåfører fra Latvia gjennom et bemanningsbyrå. De måtte *gouta* 30 kroner timen, og etter nesten tre måneder i Norge fikk de ikke engang lønna utbetalt. Saken ligger nå i det svenske rettsapparatet.

Ingen krav

Selskaper fra land som er EU- og EØS-medlemmer har lov å drive persontrafikk i Norge, såkalt **kabotasje**, så lenge det kun er midlertidig. For turbusser er «midlertidig» ikke presisert.

I november 2011 la Samferdselsdepartementet *fram et forslag til nye* regler som ble sendt på høring. De skulle tre i kraft 1. april året etter, men ble stoppet. Ett av de planlagte virkemidlene var en grense på 30 dager.

– EFTAs overvåkningsorgan ESA har stilt spørsmål om reglene som avklarer hvor lenge utenlandske busselskap har rett til å utføre oppdrag i Norge. For å sikre forutsigbare forhold for næringslivet vil jeg utsette innføring av nytt regelverk til handlingsrommet er avklart med ESA, sa daværende statsråd Magnhild Meltveit Kleppa i februar 2012.

Nå jobbes det med å innføre obligatorisk bompengebrikke fra neste år.

Uoversiktlig

I dag er det ingen som har oversikt over hvor mange utenlandske turbusser som kjører i Norge. Det finnes heller ingen dokumentasjon på lønns- og arbeidsforholdene.

Danmark og Tyskland er blant landene hvor utenlandske busser må betale en kilometeravgift på grenseovergangen. Frankrike har innført klare regler for hvor lenge turbussene kan være i landet.

– Kabotasje er i ferd med å ta knekken på hele bransjen. Norske *turbusselskaper kan ikke betale sjåførene* 30 kroner i timen, sier Kai Kristoffersen.

*** Les også: (SVs Ingunn Gjerstad:) Støtter tiltak mot sosial dumping**

- Norsk turbilnæring kan bli utradert, sier LO-topp.

Kjørte buss til Nordkapp for 27 kroner timen

BILLIGTUR: Mange turister som ble busset fra Honningsvåg til Nordkapp (bildet) i fjor, ble kjørt av sjåfører på sultelønn. FOTO: TERJE MORTENSEN/VG.

Av *BJØRN HAUGAN* (VG) 26.08.2013 17:13

Tre latviske bussjåfører ble lønnet med 27 kroner timen for å kjøre turister fra Honningsvåg til Nordkapp i fjor sommer.

De latviske sjåførene kjørte for det svenske busselskapet Bergkvarabuss, og var leid inn gjennom bemanningsselskapet Billig Arbetskraft i Sverige.
Det har avslørt i sommer.

VG følger

Lønnsoppgjøret
Bil og trafikk
Bil og miljø
LO
Sverige

Stasjonert i Honningsvåg

Saken trekkes frem nå i forbindelse med en aksjon i Norsk Transportarbeiderforbund og Norges Lastebileierforbund skal ha mot ulovlig bruk av utenlandske sjåfører i Norge.

at bussjåførene var stasjonert i Honningsvåg hele sommersesongen i fjor sammen med en del andre utenlandske sjåfører, for å kjøre cruiseturister for Bergkvarabuss fra havna i Honningsvåg. Tidligere var det norskbaserte turbilselskaper som hadde denne cruisekjøringen.

Har du tips eller innspill til denne saken?

- Noe av det verste vi har vært borti

I motsetning til for godstransport, finnes det ingen begrensninger for såkalt kabotasjekjøring

innen turbilkjøring (utenlandske transportører som kjører innenlandske transportoppdrag i Norge). Utenlandske turbilselskaper kan operere fritt i Norge innenfor en tidsramme på ett år.

- Historien med de latviske sjåførene, er noe av det verste vi har vært borti når det gjelder sosial dumping innen transportnæringen i Norge. De: hører ingen steds hjemme å la sjåfører jobbe for mindre enn en femtedel av lønna til en norsk bussjåfør. Dette er rene sultelønninger som selvsagt ingen norske busselskaper kan konkurrere med. Utenlandske turbilselskaper har tatt over nesten alt av kjøring av cruiseturister i Norge, sier forbundsleder Roger Hansen i LO's Norsk Transportarbeiderforbund til forbundets eget nettsted.

- Kan bli utradert

- Situasjonen i den norske turbilnæringen er i ferd med å bli så kritisk at den kan bli utradert i løpet av de nærmeste årene. Her er det behov for kraftfulle tiltak både på kort og lang sikt. Det skal nå lages et eget handlingsprogram for transportnæringa i forbindelse med regjeringas tredje handlingsprogram mot sosial dumping. Et aktuelt tiltak i denne sammenhengen, kan være å almengjøre tariffavtalen i turbilnæringen. Dette vil kunne sikre at utenlandske turbilsjåfører som er stasjonert i Norge, har norske lønns- og arbe dsvilkår, sier Hansen.

Vurderer sak

Fagforbundet Kommunal i Sverige, som har tariffavtale med Bergkvarabuss, er opprørt over denne saken.

Forbundssekretær Susanne Gällhagen i Kommunal sier til Transportarbeider.no at de vurderer å gå til sak mot Bergkvarabuss på vegne av de latviske sjåførene for at de skal få etterbetalt lønn i henhold til den svenske tariffavtalen.

Kommunal mener også at Bergkvarabuss har brutt tariffavtalen gjennom å engasjere utenlandske sjåfører uten at dette er drøftet med fagforeningen.

Uvitende

- Vi betalte 205,50 kroner timen til Billig arbetskraft som leide ut sjåførene, sier Bergkvarabuss-sjef Göran Mellström til SvT.

- Og likevel fikk sjåførene knapt tretti kroner timen?

- Ja, det gjør meg bedrøvet å høre, sier Mellström.

Det fremholdes at den første månedslønnen kom punktlig til sjåførene til Billig arbetskraft. Siden ble det stopp og sjåførene har ikke mottatt lønn siden, og ledelsen i selskapet er forduftet.

Under jorden

Den latviske Yrkesinspektionen har bøtelagt Billig Arbetskraft og krevd at de skal betale det de skylder sjåførene, men ledelsen er forduftet og selskapet er tømt for penger.

- Vi har egentlig ikke ansvar for at de ikke har fått pengene sine, men vi skal vurdere det, sier Göran Mellström, som leide inn innleiebyrået.

- Jeg vet ikke om jeg skal le eller gråte når direktøren for Bergkvarabuss sier at han ikke visste noe. At sjefen for et busselskap ikke vet noenting om lønns- og arbeidsvilkårene til egne sjåfører, er rett og slett skandaløst, sier Roger Hansen.

Klare til å aksjonere

Lørdag 31. august blir det aksjon mot kabotasje og sosial dumping i regi av Transportarbeiderforbundet og Norges Lastebileierforbund i Haugesund, men flere rikspolitikere tilstede.

- Kabotasjekjøring er en stor trussel mot norsk transportnæring. Seriøse norske

transportselskaper har ingen mulighet til å konkurrere med utenlandske selskaper som betaler sjåførene sine ned mot 30 kroner timen. Norske transportkjøpere ser ikke ut til å ha noen blygsel mot å kjøpe transporttjenester som er gjort *billig gjennom grov* sosial dumping. Mange av de utenlandske lastebilene har også dårlig teknisk standard som er en fare for alle vegfarende i Norge. Dette må vi reagere på, sier John Terje Nordskog i Norsk Transportarbeiderforbund.

Bussjåfør i Norge fikk 23 kroner timen

Turbussbransjen slår alarm om sosial dumping, og frykter utenlandsk konkurranse skal utslette bransjen.

Asle
Bentzen

Tirsdag 20. august 2013, kl. 09:23

Del på Facebook Del på Twitter

Annonse:

Nyheter

Av Asle Bentzen

Turbusser som frakter turister mellom turistmål og overnattingssteder er et vanlig syn i norske byer om sommeren. I stadig flere sitter det utenlandske sjåfører bak rattet.

Lave priser og maks profitt

Men konkurransen fra utlandet er mer enn bare fri flyt av transporttjenester. Sjåførnæringen og fagforbundet slår alarm om det de kaller sosial dumping, manglende sikkerhet og sjåfører som ikke følger norske regler for sikkerhet.

Resultatet er at norsk turbussnæring dør ut, frykter aktørene i bransjen.

– Utenlandske selskaper får drive etter andre vilkår enn norske. De betaler sjåførene mindre, og kan ta mindre betalt. Turoperatørene ønsker mest mulig profitt, og leier inn de billigste busselskapene, sier Ola Halvorsen, som eier busselskapet HMK, til TV2.no.

Dropper bompenger og dieselavgift

Han sier videre at utenlandske selskaper kan droppe bompenger, med minimal risiko for å bli tatt.

– Og de kan fylle avgiftsfri diesel. Blir de tatt får de en bot på kanskje 5000 kroner. Boten blir beregnet ut ifra hvor lenge de har vært i landet. En norsk buss får derimot en bot beregnet ut fra hvor lenge bilen har vært registrert i Norge, sier Halvorsen.

I lastebilnæringen er det strenge regler for såkalt kabotasje. Det betyr at utenlandske biler ikke har lov til å komme til Norge for å ta transportoppdrag. De har kun lov til å kjøre varer inn i landet, og ta tilfeldige oppdrag her en begrenset periode – men deretter må bilen også ut av landet.

23 kroner timen for kjøring i Norge

Slike regler finnes ikke i turbussnæringen. Dermed kan utenlandske selskaper sende sine busser til Norge, hvor de kan kjøre utenlandske turister til langt lavere priser enn de norske selskapene. Transportarbeiderforbundet har avdekket at en sjåfør som jobbet i Finnmark tjente 23 kroner timen.

– Det var en svensk mann som var ansatt av en underleverandør som Bergkvarabuss hadde leid inn. Vi kontaktet Svensk transportarbeiderforbund, som tar saken videre. Selskapet har tariffavtale, sier leder Roger Hansen i Norsk Transportarbeiderforbund.

– Lurt av bemanningsselskap

Administrerende direktør Göran Mellström skriver i en e-post til TV2.no at han kjenner saken. Han opplyser at det dreide seg om flere sjåfører.

– De var riktignok ikke ansatt av Bergkvarabuss. Sjåførene det gjelder var ansatt av et bemanningsselskap som vi hadde betalt etter avtale, men som lurte både oss og sjåførene. Vi jobber med å utbetale lønnen sjåførene skal ha, skriver Mellström.

Han sier lønnsnivået viste seg å ikke være fullt så lavt for tre latviske sjåfører, og at selskapet hans samarbeider med det latviske arbeidstilsynet for at sjåførene skal få utbetalt lønnen de har krav på.

2 sumo

– Bergkvarabuss retter seg etter den svenske avtalen for bussnæringen. Dette gjelder også for kjøring utenlands. Kjøring i Norge er krevende og utføres av erfarne sjåfører, som vanligvis har nådd øverste lønnsnivå. Den er 145-148 svenske kroner per time, skriver Mellström.

Sjåførene som TV2.no har snakket med kjenner til at utlendinger tjener ned i 30 kroner timen. Det gjelder for det meste østeuropeere, men også svenske sjåfører skal være nødt til å ta til takke med småpenger når alternativet er arbeidsledighet i hjemlandet.

12.000 per måned
I Bergen og Oslo står utenlandske busser stilt opp ved hoteller og turistmål. De østeuropeiske sjåførene snakker begrenset engelsk, og er vanskelig å få i tale. En sjåfør fra Litauen kunne fortelle at han tjener 1500 euro per måned.

Jeg vet ikke hva timebetalingen blir. Månedslønnen er den samme, mens timetallet varierer, sier han.

– I Norge er det en svært lav lønn, men sammenlignet *med nivået hjemme i* Litauen er det en vanlig lønn, sier sjåføren.

1500 euro er 12.000 norske kroner og ikke engang halvparten av en norsk sjåførlønn. *Men Ola Halvorsen* i HMK sier det er vanlig at østeuropeerne tjener mindre, og at de jobber svært lange dager. Norske sjåfører opplyser at enkelte tjener ned i 700 euro per måned, rundt 6000 kroner, og at arbeidsmengden er stor – opp til 250 timer per måned.

Transportarbeiderforbundet: – Sosial dumping
Lønnskostnadene er så lave sammenlignet med norske lønninger at de gir konkurransefortrinn. Opplysningene fra sjåførene støttes av Roger Hansen i fagforeningen:

Helhetsinntrykket er at de ligger langt under norske forhold. Det er sosial dumping – det er det ingen tvil om, sier Hansen.

– Argumentet til mange er at de tjener langt *mer på dette enn i hjemlandet*, så da har de det bare bra. Men i Norge skal de ha norske vilkår, ellers går det ut *over norsk næringsliv* og norsk transportbransje. De utenlandske bedriftene bidrar ikke til det norske samfunn, utover at de tar på seg en transportjobb for en turoperatør som vil ha maks profitt.

Har du tips til denne saken? Send e-post til reporter Asle.Bentzen@tv2.no

Halvering av norske turbusser
Ola Halvorsen i HMK sier selskapet hans sjelden tar turer over flere dager, nettopp på grunn av *konkurransen fra utlandet*. Hansen i transportarbeiderforbundet sier flåten av turbusser er drastisk redusert de siste årene.

– På få år er antall busser halvert. Det gjelder de norske selskapene som har drevet i mange år og som har stått for den kvaliteten vi kjenner, sier Hansen.

Halvorsen i HMK og flere andre sjåfører TV2.no har vært i kontakt med sier norske turbusser på langturer snart vil være historie.

– Vi kan risikere at alle langturer blir med en sjåfør fra Øst-Europa bak rattet, sier han.

(Artikkelen fortsetter under bildet)

2 sumo

– 700 euro i måneden

En av sjåførene som var i Bergen sentrum tirsdag formiddag var svenske Anton Pavlevski. Det eneste han har til felles med østeuropeiske kolleger er et østeuropeisk etternavn. Han har kjørt buss i 35 år, og har også kjennskap til sjåfører som blir svært dårlig betalt.

– Ja, det stemmer. De tjener 700 euro i måneden. Nede i Tyskland er det avføring på alle parkeringsplassene, fordi mange av sjåførene ikke har én euro til å betale seg inn på toalettet, sier Pavlevski til TV2.no.

Uerfaren med norske forhold

Han kjører for den svenske turbussgiganten Bergkvarabuss, og sier han som ansatt blir godt tatt vare på. Han kjenner ikke til sjåfører som kjører for hans selskap som tjener 30 kroner timen. Han sier om bransjen generelt at det er uerfarne og ferske sjåfører som må ta til takke med svært dårlig betaling.

Pavlevski sier inntoget av østeuropeiske sjåfører også har noe å si for sikkerheten.

– De har ikke like grundig opplæring som oss – de har for eksempel ikke glattkjøringskurs. De kjenner ikke forholdene på norske veier. Hvis jeg ser på min GPS at det er 200 kilometer til bestemmelsesstedet vet jeg at det er fire timers kjøring i Norge – ikke to timer som på svenske veier. Det krever erfaring å vite dette, sier Pavlevski.

Han forteller at moderne busser, som hans egen, har digital kjøreskive som viser om hviletiden er overholdt.

– Det går ikke an å jukse. I en politikontroll kan politiet koble en datamaskin på min kjørecomputer, og få vite på minuttet hvor lenge jeg har kjørt. Men med gammeldagse analoge kjøreskiver er det mulig å manipulere dem og gi blaffen i hviletidene, sier han.

Busser med lav sikkerhet

Både Pavlevski og flere andre sjåfører som TV2.no har vært i kontakt med tegner et bilde av at noen utenlandske selskaper gir blaffen i sikkerhetsforskrifter. Mens norske selskaper er strenge med hviletider, overnattingsfasiliteter og matpauser, opplever særlig østeuropeiske sjåfører stort press.

– Sikkerheten er det største problemet. Bussene har ikke den standarden som vi krever. De har med seg kjøretøy med lav standard. Bussene ser gjerne pene ut, men service og vedlikehold er ikke som det skal, sier Roger Hansen, leder i Norsk Transportarbeiderforbund.

Har du tips til denne saken? Send e-post til reporter: Asle.Bentzen@tv2.no

Les også: Ulykkesvogntog var begjært avskiltet

Under samtaler med sjåfører og aktører i turbilbransjen blir vi fortalt at det er profitten som styrer kvaliteten på busstjenestene. Turoperatørene prøver å skvise mest mulig inn i én dags program, noe som presser sjåførene til å kjøre fortere og lengre.

– De gir blaffen i regler for blant annet parkering. Får de en bot ler de, kaster boten under hjulet og kjører videre – og de slipper unna med det, sier en av sjåførene som ikke ønsker å stå fram med navn og bilde.

Flere sier også at utenlandske sjåfører må sove i bussene mellom oppdragene. Det vanlige er at de sover på hotell, noe som blant norske sjåfører anses som viktig for å være uthvilt bak rattet.

– Mens de kjører får de kanskje et hotellrom der de kan sove om natten. Men mellom oppdragene, der det skal være en viss friperiode, er det de færreste av dem som har råd til hotell. Du kan tenke deg hvordan det er å ligge i bussen i sommervarmen, og så skal du sitte og kjøre buss i flere timer neste dag, sier Halvorsen.

Annonse:

Nøstegaten 72,
Pb 7222,
5020 Bergen

Ans. redaktør: Alf Hildrum
Salgsdirektør: Bjørn Gunnar Rosvoll
Redaktør: Bård Espen Hansen

Telefon: 02255
E-post: 02255@tv2.no

Materialet på nettstedet er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten avtale med TV 2 AS (utgiver) og/eller med annen klareringsordning (Kopinor www.kopinor.no eller Norwaco www.norwaco.no), er enhver lagring, eksemplarfremstilling og tilgjengeliggjøring (herunder visning) bare tillatt når det er hjemlet i lov (til privat bruk, sitat og lignende). Utnyttelse i strid med lov eller avtale medfører erstatningsansvar, og kan straffes med bøter eller fengsel.

NHO: – Ser ikke problemet, og ønsker ingen endring

Norske turbussjåfører slår alarm om sosial dumping og usunn konkurranse fra utlendinger. Men NHO reiseliv vil ikke endre på reglene for utlendinger som kjører i Norge.

Asle
Bentzen

Tirsdag 20. august 2013, kl. 19:44

Del på Facebook Del på Twitter

Annonse:

Nyheter

Av Asle Bentzen

TV2.no har fortalt om norske bussjåfører som er frustrerte over inntoget av utenlandske bussjåfører i Norge . Norske selskaper får sterk konkurranse fra utenlandske selskaper, som sender busser til Norge for å ta oppdrag her.

Priser ut norske bedrifter

I persontransport gjelder ikke samme regler som i varetransport, der utenlandske biler har svært strenge begrensninger på transportoppdrag innad i Norge. Dermed kan busselskaper fra utlandet operere fritt i Norge. Med lave lønninger kan de tilby transporttjenester til langt lavere priser enn det norske selskaper er i stand til.

Les også: Bussjåfør i Norge fikk 23 kroner timen

Sjåførene sier det er reiselivsnæringen som er med og legger til rette for sosial dumping, som igjen skaper en usunn konkurranse for norske selskaper. Men reiselivet ønsker ikke å endre på reglene, nettopp av konkurransehensyn.

– NHO ønsker ingen endring. Det fungerer slik det er i dag. Vi ser ikke problemene og vi er redde for at turbusstrafikken fra utlandet skal forsvinne, sier Jostein Hansen, fungrende administrerende direktør i NHO reiseliv til TV2.no.

– Men dette gjelder utlendinger som tar oppdrag innenfor Norges grenser - ikke turistbusser som kommer utenfra med turister inn i landet?

– Ja, men vi frykter at begrensninger kan gå ut over turbusstrafikken. Det er det våre medlemmer i distriktene frykter. Det er derfor de er imot dette og vi taler våre medlemmers sak, sier Hansen.

Strandet etter EU-nei

Det var innvendinger fra EU som var årsaken til at det strandet i 2012, da daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa var i ferd med å innføre begrensninger på hvor lenge utenlandske busselskaper fikk operere i Norge.

– Regjeringen foreslo noen nye regler, men det strandet på EU-reglementet. Norge har vel en avtale med EU som ikke har noen begrensninger, sier Hansen.

– Saken ligger til behandling i Samferdselsdepartmentet, sier han.

– Andre land har særregler

Men Ola Halvorsen, som eier transportselskapet HMK, kjøper ikke argumentet om at EU ikke tillater særregler for transport i de enkelte land.

– Norske myndigheter skylder på EU, og sier Norge ikke kan ha særregler. Men andre land har regler. Når vi kjører til Spania må vi ut av landet med en gang, sier Halvorsen til TV2.no.

Betalingen til sjåfører ansatt i Norge er fastsatt av lovverk og tariffavtaler. Men undersøkelser som TV2.no har gjort avslører at busselskaper blir nødt til å lønne sjåførene for færre timer per dag. Dermed jobber de fortsatt ti til elleve timer per dag, men får kun betalt for åtte timer.

Jostein Hansen i NHO reiseliv understreker at organisasjonen ikke er tilhenger av sosial dumping, når han får høre om sjåfører som jobber i Norge for 30 kroner timen

– Nei, det er ikke akseptabelt. Det høres uakseptabelt lavt ut, sier Hansen.

Fransk og norsk system fikk nei fra EU

Utenlandske transportører kan drive innenlands turbusstransport i Norge på «midlertidig basis», men det er ikke definert hva som er midlertidig. Statssekretær Lars Erik Bartnes i Samferdselsdepartementet sier regjeringen støttet seg på et fransk system, da den i 2011 foreslo en begrensning på 30 dagers virksomhet i strekk, avgrenset til i alt 45 dager i løpet av ett kalenderår.

Reglene skulle settes i verk fra 1. april 2012, men protestene fra reiselivsnæringen var høylydte.

2 sumo

– Det kom betydelige protester fra reiselivsbransjen. Virke mente dette var i strid med EØS-avtalen, og vi kontaktet EU-kommisjonen for å undersøke dette. På samme tidspunkt hadde EU-kommisjonen stilt spørsmål ved det franske regelverket. Kommisjonen svarte oss at dette er i strid med EØS, sier Bartnes.

Da ble planene om de nye reglene skrinlagt. Bartnes sier Samferdselsdepartementet har forståelse for den norske bussnæringens bekymring.

– Nå samarbeider vi med finske og danske transportministrene. Den finske ministeren har jobbet mye for å definere hva som er kabotasje. Vi jobber sammen med andre nordiske land for å få et felles syn på hva som er kabotasje innen persontransport, sier Bartnes.

Annonse:

Nøstegaten 72,
Pb 7222,
5020 Bergen

Ans. redaktør: Alf Hildrum
Salgsdirektør: Bjørn Gunnar Rosvoll
Redaktør: Bård Espen Hansen

Telefon: 02255
E-post: 02255@tv2.no

Materialet på nettstedet er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten avtale med TV 2 AS (utgiver) og/eller med annen klareringsordning (Kopinor www.kopinor.no eller Norwaco www.norwaco.no), er enhver lagring, eksemplarfremstilling og tilgjengeliggjøring (herunder visning) bare tillatt når det er hjemlet i lov (til privat bruk, sitat og lignende). Utnyttelse i strid med lov eller avtale medfører erstatningsansvar, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Den estiske bussjåføren Virgo Janno stortrives i Norge. Den norske bussbransjen fortviler over at utenlandske busselskaper har fått øynene opp for den norske sommeren.
FOTO: MATHIAS KLINGENBERG

Estiske Virgo gjør bussbransjen fortvilet

Den estiske bussjåføren Virgo Janno elsker Norge. Det gjør den norske bussbransjen fortvilet.

MATHIAS KLINGENBERG
12:50 - 28.07.2013 , **Oppdatert: 12:59 - 28.07.2013**

- Norge er så vakkert! Naturen her er nydelig og interessant, med mange store fjell, sier Virgo Janno entusiastisk.

Den estiske bussjåføren har hver sommer de siste årene kjørt turister mellom Norge, Sverige og Danmark. E24 møter ham utenfor Vigelandsparken i Oslo, hvor utenlandske registreringsskilt er overrepresentert blant de mange parkerte bussene. Denne dagen frakter Janno kinesiske turister.

Ved å jevnlig reise ut av Norge, unngår han å bli omfattet av den uklare kabotasje-loven.

Det kalles nemlig kun kabotasje når utenlandske bussjåfører frakter personer eller varer innenfor ett annet land.

LES OGSÅ:* *Kabotasje: Politiet sitter lamslått tilbake

Sover på hoteller

E24 har tidligere fortalt om den norske turbussbransjens fortvilelse over konkurransen fra utlandet.

Bransjen mener konkurransen er i ferd med å ta knekken på hele næringen.

De hevder at konkurransen fører til sosial dumping, blant ved at de utenlandske bussjåførene tilsynelatende sover og spiser i bussene.

- Jeg sover alltid på hoteller, og spiser sammen med turistene, sier Janno.

LES OGSÅ:* *Nettbuss: Utenlandskonkurransen knekker turbussbransjen

Estisk lønn

De store lønnsforskjellene i EØS-området er også et heftig samtaleemne i bussbransjen, i og med at bussjåførene kan komme fra alle EØS-land.

Janno sier han får estisk lønn når han jobber i Norge.

Gjennomsnittlig månedslønn i Estland i 2012 var på 855 euro, ifølge Fafo. Det tilsvarer omtrent 6700 kroner. Minstelønnen var på 290 euro, nesten

HVA BETYR KABOTASJE?

Kabotasje er et ord for den transporten som utføres når hjemlandet til transportøren er forskjellig fra det landet transportøren utfører jobben i.

I EØS-området er persontransportkabotasje tillatt på *midlertidig* basis.

2300 kroner.

- Norske bussjåfører har mye bedre lønn enn meg, forteller Janno.

Den norske bussbransjens frustrasjon har han merket svært lite til.

- Jeg føler meg velkommen i Norge, og stortrives her, sier han.

Les også:

- **Rolf må kvitte seg med flere av turbussene sine**
- **Flere enn hver tredje lastebil er utenlandsk**

OM OSS ANNONSERING TIPS REDAKSJONEN FÅ NYHETSBREV ABONNÉR PÅ RSS FRA E24

Ansvarlig redaktør/Adm.dir: Per Valebrokk
Nyhetsredaktør: Ingrid Indseth

Nyhetssjefer: Andreas Fosse, Eric B. Utheim, Kristin Norli

Tel: +47 22 86 40 25
Fax: +47 24 14 63 99

E24 eies og drives av E24 Dinepenger AS, Akersgata 55, 0180 Oslo. Alt innhold er opphavsrettslig beskyttet.

E24 arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler, Cookies og integritetspolicy

ØNSKER ENDRING: Gjøran Andre Lerskallen (til venstre) og Audun Storvik kontrollerer Jup Moonens reiselogg. Politibetjentene mener loven må endres dersom forholdene for den norske bussnæringen skal bedres. Foto: Mathias Klingenberg

- Hele kontrollen er illusorisk

De utenlandske bussene kan med loven i hånd utkonkurrere bussnæringen i i Norge. E24 ble med politiet på kabotasjekontroll.

MATHIAS KLINGENBERG
09:04 - 27.07.2013 , **Oppdatert: 10:02 - 27.07.2013**

Solstrålene trenger gjennom den sotete politiruten idet politibetjent Gjøran Andre Lerskallen rygger inn på parkeringsplassen ved Akershus festning. Ved Lerskallens høyre skulder sitter Audun Storvik, ti år eldre og fem lønnstrinn høyere.

Til vanlig kjører begge betjentene motorsykler og hjelper til ved alvorlige trafikkulykker i Oslo-området.

Men dette er ingen vanlig dag.

Klokka har såvidt passert 10.00. Cruisebåtene Artania, Emerald og World of Princess har akkurat lagt til kai på forskjellige steder i Oslo havn. Cruiseturistene skal nå over i turbusser.

Det er tid for kabotasjekontroll, og E24 er med på slep.

Kabotasje. Ordet er til forveksling likt det mer kjente uttrykket sabotasje. Ifølge flere bussjåfører E24 har snakket med, er betydningen av ordene også nært beslektet.

Fremmedordet utgjør en overhengende trussel for hele persontransportnæringen, ifølge mange av de største busselskapene i Norge.

Bussdød og sosial dumping er noen av følgene ved at utenlandske busselskaper kan transportere turister innenfor Norges landegrenser, skal vi tro bransjen selv.

De mener også at kontrollen mer eller mindre er fraværende.

(Saken fortsetter under bildet.)

PÅ JAKT: Gjøran Andre Lerskallen (til venstre) og Audun Storvik sitter i bilen og observerer bussene som tar imot turister. **FOTO:** MATHIAS KLINGENBERG

- Har sikkert urent mel i posen

E24s utsendte sitter i baksetet på den parkerte politibilen og studerer Jup Moonen, den nederlandske bussjåføren som i dette øyeblikk spankulerer mot Storvik og undertegnede. Storvik ruller ned vinduet.

- Would you like a cup of coffee?

Moonens nederlandsk-engelske aksent hjelpes ikke av det åpenbart forhøyede adrenalinnivået den nederlandske bussjåføren nå har.

- No, thank you. I have tobacco, you know, parerer Storvik, og Moonen går tilbake til den russisk-registrerte bussen sin.

HVA BETYR KABOTASJE?

Kabotasje er et ord for den transporten som utføres når hjemlandet til transportøren er forskjellig fra det landet transportøren utfører jobben i.

I EØS-området er persontransportkabotasje tillatt på *midlertidig* basis.

LES OGSÅ:Nettbuss: Utenlandskonkurransen knekker turbussbransjen

Betjent Lerskallen har saumfaret området til fots, men slår seg nå ned i førersetet ved siden av Storvik igjen.

Ble du tilbudt kaffe du også, eller?, spør han.

- Ja, men for oss som ikke har selskapsblære blir det vanskelig å takke ja så tidlig på vakta, svarer Storvik.

- Ja, han spurte meg også da jeg gikk forbi i stad. Han har sikkert urent mel i posen, sier Lerskallen humoristisk.

Det umulige midlertidig-begrepet

Tidligere har E24 skrevet om bussbransjens fortvilelse over at utenlandske busstransportselskaper kommer med utallige busslaster inn i landet, helt lovlig.

Det er nemlig lov for utenlandske bussjåfører å drive kabotasje så lenge det bare er *midlertidig*. Ordet midlertidig er klarere definert når det kommer til varetransportkabotasje, men ikke ved persontransportkabotasje.

I E24 Bedrift kan du sjekke hvordan det går med ditt lokale busselskap.

Norske myndigheter har tidligere forsøkt å lage klarere regler for persontransportkabotasje. Reglene ble stoppet av EFTAs overvåkningsorgan ESA.

- Det virker jo ikke som det er veldig lett å kontrollere kabotasje?

- Godstransport krever mye jobb å kontrollere, men der er det jo hvertfall mulig. Persontransport blir det verre med, sier Storvik.

Bussbransjen sier at de utenlandske turbussene ikke overholder gjeldende kjøre- og hviletidsbestemmelser, at bussjåførene må sove i bussene om natta samt at de fyller avgiftsfri diesel.

I dag skal politibetjentene kontrollere at bussjåførene følger kjøre- og hviletidsbestemmelsene. De vil også sjekke om sjåførene har bussløyve.

Betjentene definerer midlertidig-begrepet som inntil 30 dager, og vil derfor også kontrollere for dette. De forventer likevel ikke å finne stort.

- Det har meg bekjent aldri vært straffeforfølgelse av busselskap som driver med ulovlig kabotasje. Regelverket er jo altfor uklart, sier Storvik.

Den avgiftsfrie dieselen vil ikke politibetjentene bry seg om, det er tollvesenet som tar seg av den kontrollen.

Ingen krav til reiselogg

Lerskallen og Storvik sitter i bilen og venter på at turistene skal fylle opp Moonens buss. Det er først da de kan kontrollere bussen for kabotasjevirksomhet.

Snart skimtes en liten flokk med asiater, og Moonen hilser dem velkommen. Storvik går bestemt bort til bussen, med både Lerskallen og E24 hakk i hæl.

Moonen er like hyggelig, dog noe mer stresset enn ved første møte. Han blar febrilsk i papirer helt til han mister dem på gulvet. Svetten renner, passasjerene venter utålmodig.

Omsider finner han notatene sine med oversikt over egen rute. Da har ikke bussjåføren så mye annet å gjøre enn å grave en stor del av armene i bukselommene mens han venter på dommen.

Det finnes i dag ingen krav til reiselogg i bussene. Dokumentene politibetjentene møter kan derfor være svært forskjellig, og ofte på de forskjellige landenes språk. Dersom sjåførene ikke har reiselogg, må politiet ta til takke med samtalen som etterforskningmetode.

(Saken fortsetter under bildet.)

UNDERSØKER: Audun Storvik snakker med Jup Moonen. I og med at det ikke finnes noe krav til reiselogg i utenlandske busser: er det å samtalen eneste etterforskningsmetode for å finne ut om sjåføren driver ulovlig kabotasjevirksomhet. **FOTO:** MATHIAS KLINGENBERG

Moonen har ved eget initiativ ført logg over sine bevegelser. Det gjør det lettere for både politibetjentene og Moonen.

- Han kom fra Sverige i dag, så ut ifra dagens regelverk har han ikke gjort noe galt. Han overholder også hviletidsbestemmelsene, sier Lerskallen.

- Hvor lett er det å ettergå dokumentasjonen dere får av sjåførene?

- Ja... det er vel det beste svaret jeg kan gi deg, svarer Lerskallen.

Etter endt kontroll kan en tydelig lettet Moonen kjøre avgårde med sine nylig ervervede cruiseturister.

Ytterligere fire kontroller senere har politibetjentene fortsatt ikke funnet noe de kan gå videre med.

- Man må gjøre noe med lovverket

Ved dagens siste kontroll dukker en noe forfjamset norsk bussjåfør opp.

- Jeg måtte bare bort å se. Endelig gjør dere noe! Jeg er så drittlei av det her! De ødelegger jo hele markedet for oss nordmenn, sier sjåføren, som ikke ønsker å gi navnet sitt til E24.

- Man må gjøre noe med lovverket. Det hjelper ikke å kontrollere, svarer Storvik.

LES OGSÅ:Rolf må kvitte seg med flere av turbussene sine

Politibetjenten får støtte av politiinspektør Tov Svalastog i Utrykningspolitiet.

- Hele kontrollen er illusorisk. Regelverket må endres, i dag er det for vanskelig å håndheve. Vi er helt avhengige av at sjåføren er ærlig, sier han.

Vel inne i politibilen igjen oppsummerer Storvik dagen. Han gir bussbransjen lagt på vei medhold i anklagen om fraværende kontroll.

- Norske bussjåfører er frustrerte, og mange små selskaper selger seg ut. Kontroll av persontransportkabotasje har ikke vært satt på dagsorden hos oss. Skal det være vits i at vi bruker ressurser på det, må vi ha regelverket med oss. Det har vi ikke i dag, sier han.

Etter tre timers kontroll på en av de store innfartsdagene i Oslo, står Storvik og Lerskallen uten resultat.

- Det er veldig enkelt å drive lovlig kabotasjevirksomhet i Norge, men det er jo ingen tvil om at virksomheten skader den norske bussnæringen, sier Lerskallen, og legger til:

- En gjennomsnittlig politimann vet jo knapt hva kabotasje er.

LES OGSÅ:

- ***NSB tjener mest på buss og eiendom***
- ***Utsetter turbussreglene***
- ***Salgsboom for korrupsjonsdømt bussprodusent***
- ***Unibuss-sjef innrømmer korrupsjon***

REGJERINGEN OG PERSONTRANSPORTKABOTASJE

EØS-avtalen åpner for at utenlandske selskaper *midlertidig* kan utføre persontransportkabotasje i Norge.

I 2011 foreslo Samferdselsdepartementet å konkretisere lovverket, slik at det lettere kunne håndheves. Forslaget ble stoppet av EFTAs overvåkningsorgan ESA.

- Det er krevende å forandre et regelverk som angår så mange land. Det er betydelig uenighet, og det vil ta tid, har Sigrid Brattabø Handegard (SP), politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet, tidligere sagt til E24.

OM OSS ANNONSERING TIPS REDAKSJONEN FÅ NYHETSBREV ABONNÉR PÅ RSS FRA E24

Ansvarlig redaktør/Adm.dir: Per Valebrokk
Nyhetsredaktør: Ingrid Indseth

Nyhetssjefer: Andreas Fosse, Eric B. Uthelm, Kristin Norli

Tel: +47 22 86 40 25
Fax: +47 24 14 63 99

E24 eies og drives av E24 Dinepenger AS, Akersgata 55, 0180 Oslo. Alt innhold er opphavsrettslig beskyttet.

E24 arbeider etter Vær varsom-plakatens regler, Cookies og integritetspolicy

SLUTT: Til høsten vil Rolf Lie kvitte seg med turistbussene sine. Konkurransen fra de utenlandske busselskapene er for tøff til å fortsette.

Rolf må kvitte seg med flere turbusser

Færre turbusser svekker Norges beredskap, advarer bransjen.

MATHIAS KLINGENBERG
13:19 - 13.07.2013 , **Oppdatert: 13:18 - 24.07.2013**

Rolf Lie startet turbusselskapet Askeladden Reiser da han for 23 år siden kjøpte sin første ti-seters Chevrolet van. Siden den gang har turister fra nesten hele verden prøvesittet setene i bussene hans.

I dag har Lie 9 busser.

Til høsten vil han kvitte seg med flere av turbussene.

- Vi har ikke noe å gjøre i sommermånedene lenger. Det er ikke lett å konkurrere med de litauiske busselskapene som betaler sine sjåfører 30 kroner i timen, sier Lie til E24.

- En trussel mot Norges beredskap

På fredag fortalte E24 om turbussbransjens fortvilelse over konkurransen fra utlandet. Bransjen sier de i flere år har måttet trappe ned på antall busser.

Nettbuss, bransjens største aktør, har gått fra 250 til 80 turbusser på ti år.

Nå advarer næringen om følgene av nedtrappingen.

- Det kommer til et punkt hvor det blir for lite turbusser i Norge. Hvis det kommer en askesky, eller hvis jernbanenettet blir slått ut, vil ikke de baltiske turbussene redde oss. De vil være i sine respektive land, sier Helge Kvame, sjef for Jotunheimen og Valdresruten bilselskap.

Han får støtte av bransjens interesseorganisasjoner.

- Busselskapene har hatt reservekapasitet som også har fungert som en beredskapskapasitet for samfunnet. Den kapasiteten forsvinner med det regimet vi har nå. Det utgjør en trussel mot Norges beredskap, sier Roger Hansen, leder i Norges Transportarbeiderforbund.

- Utviklingen er farlig ut ifra en beredskapsmessig tankegang, sier Jon H. Stordrange, administrerende direktør i NHO Transport.

LES OGSÅ: *Nettbuss: Utenlandskonkurransen knekker turbussbransjen*

- Lytter nøye til bussbransjen

Ingjerd Schou, samferdselspolitisk talsperson i

DETTE ER LEDERTALENTENE:

E24! Ledertalentene 2013

For femte gang kårer E24 i år Norges fremste ledertalenter høsten 2013.

I samarbeid med Mercuri Urval og en ekstern fagjury leter vi etter talenter som:

- Er 35 år eller yngre (født 1978 eller senere)
- Jobber i næringslivet
- Har resultatansvar, personalansvar og/eller

beslutningsansvar

Fredag 18. oktober ble vinneren kåret, og de øverste plasseringene på listen.

Allerede nå kan du komme med innspill til neste års kandidater. **Kjenner du et ledertalent som burde være med i kåringen? Tips oss her**

Høyre, mener problemstillingen er interessant. Hun etterlyser samtidig at bransjen dokumenterer de faktiske forholdene.

- Det er viktig at vi har en viss kapasitet i den norske bussektoren. Bussjåførene gjør en viktig jobb hver dag, de kjører blant annet det aller kjæreste vi har til skolen. Jeg lytter alltid godt etter når de sier ifra, bussbransjen er ikke den bransjen som klager mest, sier Schou.

Samferdselsdepartementet sier de jevnlig jobber med å sikre den norske turbussbransjens fremtid.

- Det er et viktig poeng bussbransjen trekker frem her. Under askeskyen var det viktig å ha en bussnæring som kunne bistå det norske folk. Vi vil lytte og diskutere med bransjen for å finne ut hva som kan gjøres, sier Sigrid Brattabø Handegard (Sp), politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet.

Rolf Lie selger ikke alle bussene. Siden 2004 har han drevet en flybussrute mellom Ringerike, Hadeland og Gardermoen. Denne tjenesten benyttes fortsatt av reiselystne nordmenn.

Lie vil også fra høsten av leie inn flere turistbusser ved behov.

- Jeg bruker 3-4 busser på flybussruten. Før kunne vi ha noen busser ekstra om vinteren fordi sommeren reddet økonomien. Nå må antall busser baseres på vinterbehovet. Det gjør at jeg må kvitte meg med flere av bussene, sier Lie.

LES OGSÅ:

Nettbuss: Utenlandskonkurransen knekker turbussbransjen

Slik kan de elektriske bussene kjøre 24/7

Södra Cell på Tofte legges ned

OM OSS ANNONSERING TIPS REDAKSJONEN FÅ NYHETSBREV ABONNÉR PÅ RSS FRA E24

Ansvarlig redaktør/Adm.dir: Per Valebrokk
Nyhetsredaktør: Ingrid Indseth

Nyhetssjefer: Andreas Fosse, Eric B. Utheim, Kristin Norli

Tel: +47 22 86 40 25
Fax: +47 24 14 63 99

E24 eies og drives av E24 Dinepenger AS, Akersgata 55, 0180 Oslo. Alt innhold er opphavsrettslig beskyttet.

E24 arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler, Cookies og integritetspolicy

TURBUSSKRIG: Turbussbransjen sier de blir utkonkurrert på pris av utenlandske busselskaper som kommer til Norge. Utenfor Vigelandsparken var det fredag stor busstrafikk, og de aller fleste bussene var utenlandsregistrert. **FOTO:** MATHIAS KLINGENBERG

Advarer om bransjens død

Utenlandske turistbusser utkonkurrerer norske busser. Bransjen er fortvilet over hvor lite myndighetene gjør.

MATHIAS KLINGENBERG
12:17 - 12.07.2013 , **Oppdatert: 13:21 - 24.07.2013**

De siste årene har utenlandske turbusselskaper fått øynene opp for den norske sommeren. Den norske bransjen er fortvilet.

- Kabotasje er i ferd med å ta knekken på hele bransjen. Norske turbusselskaper kan ikke betale sjåførene 30 kroner i timen, sier Kai Kristoffersen.

Han er leder for Nettbuss Travel, Norges største turbussaktør.

HVA ER KABOTASJE?

Samferdselsdepartementet definerer kabotasje slik: «Kabotasje er nasjonal transport mot vederlag som utføres i et annet land enn der transportøren er hjemhørende.»

Gjennom EØS-avtalen må Norge godta *midlertidig* kabotasje fra EØS-land.

For varetransportkabotasje finnes det klare regler for hva som er lovlig og ulovlig kabotasje.

For persontransportkabotasje er ikke ordet midlertidig nærmere spesifisert.

Kabotasje er et ord for den transporten som utføres når hjemlandet til transportøren er forskjellig fra det landet transportøren utfører jobben i.

- De siste tre årene har situasjonen forverret seg kraftig. Nå transporterer utenlandske turbusser ikke bare egne lands turister, men også turister fra Asia og Amerika, sier Kristoffersen.

Kabotasje er egentlig ulovlig i Norge. Gjennom et tillegg i EØS-avtalen fra 2003 plikter likevel Norge seg til å godta *midlertidig* persontansportkabotasje fra EU- og EØS-medlemmer.

I 2003 hadde Nettbuss rundt 250 turbusser. For tre år siden var det antallet redusert til 100. I dag disponerer Nettbuss 80 turbusser. På samme tid har det totale antallet busser i selskapet økt fra 2.000 til over 3.000.

Sjekk hvordan det går med ditt lokale busselskap i E24 Bedrift.

Mange vil selge busselskapet sitt

Kristoffersen forteller at flere av turbussene hans nå står stille midt i det som tidligere var høysesongen. Samtidig får han stadig epost som vitner om bransjeforfallet.

- Jeg mottar ukentlig oppkjøpsforespørsler fra mindre firmaer som ikke klarer å drive lønnsomt lenger. For å få oppdrag må man

Kai Kristoffersen, Nettbuss
FOTO: ALEXANDER HAGSTADIUS

ANTALL KONKURSER I BRANSJEN

- 2010: 4
- 2011: 8
- 2012: 9
- Hittil i 2013: 5

Kilde: Brønnøysundregistrene

ned på samme prisnivå som de utenlandske bussene, og det er umulig med det kostnadsnivået vi har i Norge, sier Kristoffersen.

Det samme opplever Helge Kvamme, driftssjef ved Jotunheimen og Valdresruten bilselskap.

- Jeg får stadig henvendelser fra mindre aktører som vil selge, sier han.

Kvamme mener situasjonen er uholdbar. For ti år siden hadde han rundt 25 turbusser i drift. I dag har han bare 5-6 turbusser, likevel har han ledig kapasitet midt i det som tidligere var høysesongen.

- Turistene vi pleide å hente på Gardermoen fraktes nå mer eller mindre utelukkende av utenlandske busser. Det samme gjelder for cruisebåttrafikken, der stort sett svenske og baltiske busser transporterer cruisebåtturistene lokalt langs kyst-Norge, sier Kvamme.

LES OGSÅ: *Frykter for norsk skogindustris fremtid*

- Bussjåførene må gå på NAV

Selskapene følger arbeidsvilkårene til det landet bussene er registrert i. Dette bidrar sterkt til at de utenlandske turbussene har et mye lavere kostnadsnivå.

Unibuss tur har sluttet å kjøre utenlandske turister til Vestlandet.

- Vi har ikke sjans til å konkurrere med busser som kommer fra Baltikum. De kommer jo med sine egne arbeidsvilkår, sier Kjell Knarbakk, daglig leder i Unibuss tur.

Nettbuss prøver ikke å konkurrere med utenlandsbussene på pris.

Jon H. Stordrange, NHO Transport
FOTO: JOHN PETTER REINERTSEN

- Vi har ingen mulighet til å konkurrere prismessig med de utenlandske selskapene. Det er heller ikke ønskelig, da vi ville tapt mye penger på det, sier Kristoffersen.

NHO Transport sier de daglig mottar epost fra oppgitte busselskaper som ikke klarer å konkurrere på pris.

- Mange norske bussjåfører må gå på NAV om sommeren fordi det ikke finnes oppdrag til dem, sier Jon H. Stordrange, administrerende direktør i NHO Transport.

- Kjører for 35 kroner i timen

Den svenske nettsiden Stoppa Fusket skrev i mai om to latviske bussjåfører som kjørte buss i Sverige for 29,50 svenske kroner per time.

Kim Øyen, sjåfør ved H. M. Kristiansens Automobilbyrå, sier at timesprisen for utenlandske bussjåfører ligger på samme nivå i Norge.

- Jeg snakket med en østisk sjåfør tidligere i sommer. Han fortalte at han kjørte for 35 kroner i timen, sier Øyen.

Floraen av utenlandske bussjåfører gjør det vanskeligere å være norsk turguide, ifølge kilder E24 har snakket med.

- Det er mange dårlige sjåfører som ikke kan norsk, engelsk eller tysk, sier en turguide til E24.

DETTE ER LEDERTALENTENE:

E24! Ledertalentene 2013

For femte gang kårer E24 i år Norges fremste ledertalenter høsten 2013.

I samarbeid med Mercuri Urval og en ekstern fagjury leter vi etter talenter som:

- Er 35 år eller yngre (født 1978 eller senere)
- Jobber i næringslivet
- Har resultatansvar, personalansvar og/eller beslutningsansvar

Fredag 18. oktober ble vinneren kåret, og de øverste plasseringene på listen.

Allerede nå kan du komme med innspill til neste års kandidater. **Kjenner du et ledertalent som burde være med i kåringen? Tips oss her**

Tips oss om denne saken!

Send epost til journalisten

Ingen oversikt

I dag er det ingen som har oversikt over hvor mange utenlandske turbusser som befinner seg i Norge sommerstid.

Ordet *midlertidig* er ikke klarere definert i persontransportkabotasjeloven.

Det betyr at det er opp til hver enkelt å tolke hvor lenge utenlandske busselskaper kan frakte turister i Norge.

Det finnes ingen dokumentasjon på hva slags forhold bussjåførene lever under, annet enn det som har kommet fram i mediene.

Utrykket sosial dumping er flittig brukt i bransjen for å beskrive utviklingen.

- Jeg har sett pristilbud fra utenlandske busselskaper hvor det fremgår at sjåføren skal overnatte i bussen, sier Stian Schau Andersen, trafikkleder i Schaus buss.

Bransjen forteller om flere måter de utenlandske busselskapene angivelig sparer penger på.

- Vi sliter med at det er vanskelig å kreve inn bompenger fra de baltiske bussene, sier sjåfør i

S-Buss Tore Kristian Sørlie. Han er også formann i Norges turbileierforbund.

- Myndigheten har lovet lenge at det skal innføres et krav til bombrikker i utenlandske busser, men dette er utsatt gang på gang, sier Sørlie.

Ifølge Nettbuss betaler en vanlig norsk turbuss 50.000 - 70.000 kroner i året i bompenger.

Også dieselen mener bransjen å vite at de utenlandske selskapene kutter kostnadene ved hjelp av.

- Vi vet at flere utenlandske selskaper tanker avgiftsfri diesel for å spare penger. Maksimumsboten for å fylle avgiftsfri diesel for en utenlandsk sjåfør er 5000 kroner, men minimumsboten for de norske er 100 000 kroner, sier Kristoffersen i Nettbuss.

Danmark og Tyskland er blant landene hvor utenlandske busser må betale en kilometeravgift på grenseovergangen. Frankrike har innført klare regler for hvor lenge turbussene kan være i landet.

Norge har ikke innført noen slike tiltak.

Samtidig skal Norge være ekstra attraktivt for utenlandske busselskaper, da et høyt kostnadsnivå og en kort sesong gjør det gjør det enkelt og effektivt å tjene penger.

For godstransport gjelder klare bestemmelser for hva som er lovlig og ikke lovlig kabotasje. Persontransportnæringen er ikke beskyttet av noen slike presiseringer.

- Vi er fritt vilt, ingen taler vår sak, sier Andersen.

Innstramming ble forkastet

I 2011 ble forsøkte Samferdselsdepartementet å stramme inn reglene. NHO Transport og den norske bussnæringen var noen av tilhengerne av forslaget, som blant annet gikk ut på at utenlandske busser ikke kunne oppholde seg i Norge i mer enn 30 dager.

Alle utenlandske busser skulle registrere seg i et web-basert register før de kjørte inn i Norge.

- Med det forslaget hadde vi fått mer kunnskap om hvordan kabotasje fungerer her i landet, sier Stordrange i NHO Transport.

LES OGSÅ: 16 hoteller ut av NHO i protest

Virke var imot

Hovedorganisasjonen Virke var, i likhet med majoriteten av distriktshotellene i Norge, imot presiseringen.

De advarte mot å innføre et tiltak de mente ville gjøre det enda vanskeligere for den norske turistnæringen å konkurrere.

- Turbussbransjens problemer må sees i sammenheng med omstillingene andre bransjer er i. Vi har for lengst passert smertegrensen for kostnadene vi har i Norge med tanke på internasjonalt konkurranseutsatte næringer. Regelverket må derfor baseres på fakta og utformes slik at ikke andre næringer blir skadelidende, sier Hilde Charlotte Solheim, direktør for reiseliv og kultur i Virke.

Presiseringen ble forkastet før den trådte i kraft. EFTAs overvåkingsorgan ESA hadde nemlig stilt spørsmål om lovligheten ved forslaget.

Solheim mener turbussbransjen må gå i seg selv om se på om deres forretningsmodell og drift er rigid nok for et brått skiftende marked.

- Jeg vil ikke bagatellisere bussnæringens utfordringer, men jeg er ikke særlig imponert over deres verdensbilde. Næringen har et eget ansvar for å være omstillingsdyktige, sier hun.

- Kommer ikke turistene til gode

Turbussbransjen sier det er turoperatørene, ikke turistene, som nå nyter godt av den lavere prisen de utenlandske busselskapene tilbyr.

- Vi sender hvert år ut pristilbud til turoperatørene, og det er disse prisene som blir brukt når turistene kjøper reisen, sier Kristoffersen i Nettbuss.

- Det er turoperatørene som tjener på dette. Tvert imot kan turistene tape på det, fordi de utenlandske bussjåfører gjerne er mye mindre kjent med norske veier, sier Stordrange i NHO Transport.

Turbussbransjen er opprørt over det de mener er

REGJERINGENS HÅNDTERING AV PERSONTRANSPORTKABOTASJE

07.01.2011: Samferdselsdepartementets beskriver situasjonen i et høringsnotat:

«De siste par årene har Samferdselsdepartementet mottatt en rekke henvendelser fra turbilnæringen om økt konkurranse fra utenlandske aktører. Bransjen hevder at store deler av turbilmarkedet i sommersesongen utføres av utenlandske busser og at den norske næringen har hatt en markant nedgang i omsetning de siste 3-5 årene.»

NHO Reiseliv, NHO Transport, Vegdirektoratet og LO er blant dem som hilser presiseringen velkommen.

25.03.2011: Nærmere to måneder etter høringsfristens utløpsfrist sender hovedorganisasjonen Virke (da kalt HSH) sine innspill til Samferdselsdepartementet. De stiller seg meget kritisk til forslaget.

24.11.2011: Daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa skriver følgende i et brev til Hordaland fylkeskommune:

«Persontransportkabotasje er eit problem som dei seinare åra har gjort seg meir gjeldande i Noreg enn i dei fleste andre EØS-landa.»

«Eg kan informere om at Samferdselsdepartementet har vedteke ei nærare tolkning av omgrepet "mellombels persontransportkabotasje". ... Den nye ordninga vil tre i kraft 1. april 2012.»

18.02.2012: Samferdselsministeren skriver følgende i en pressemelding:

«EFTAs overvåkningsorgan ESA har stilt spørsmål om reglene som avklarer hvor lenge utenlandske busselskap har rett til å utføre oppdrag i Norge. For å sikre forutsigbare forhold for næringslivet, vil jeg utsette innføring av nytt regelverk til

handlingsrommet er avklart med ESA.»

tafatthet fra myndighetens side.

- Kontrollregimet er mye strengere når vi drar ut enn når de kommer til Norge. Vi får ikke lov til å kjøre inn i Tyskland før vi har forhåndsbetalt kilometeravgiften. I Norge kan alle kjøre over grensa på Svinesund uten at noen bryr seg om du har med noen ekstra liter avgiftsfri diesel, sier Knarbakk i Unibuss tur.

- Forstår bussnæringen

Samferdselsdepartementet sier de har forståelse for bussbransjens utålmodighet.

Sigrid Brattabø Handegard

- Vårt mål er å sikre norsk transportnæring. Vi er også opptatt av å forhindre sosial dumping, sier Sigrid Brattabø Handegard (Sp), politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet.

Hun forteller at samferdselsminister Marit Arnstad jobber jevnlig med sine kolleger i EU og Norden for å påvirke EU-regelverket slik at det tar hensyn til at EU-landene har store individuelle forskjeller.

- Men det er krevende å forandre et regelverk som angår så mange land. Det er betydelig uenighet, og det vil ta tid, sier hun.

Handegard sier departementet ønsker å jobbe tett med turbussnæringen fremover for å finne effektive tiltak. Hun forteller at det tas sikte på å innføre et obligatorisk bompengesystem for utenlandske busser fra og med neste år.

Presiseringen av reglene ved godstransportkabotasje er ikke blitt påklaget i EU, og brukes i mange EU-land.

- Mitt inntrykk er at vi har langt flere allierte i EU når det gjelder behandling av kabotasje ved gods enn ved turbusser, sier Handegard.

LES OGSÅ:

Flere enn hver tredje lastebil er utenlandsk

16 hoteller ut av NHO i protest

Vi overnatter flere netter på hotell

OM OSS ANNONSERING TIPS REDAKSJONEN FÅ NYHETSBREV ABONNÉR PÅ RSS FRA E24

Ansvarlig redaktør/Adm.dir: Per Valebrokk
Nyhetsredaktør: Ingrid Indseth

Nyhetssjefer: Andreas Fosse, Eric B. Utheim, Kristin Norli

Tel: +47 22 86 40 25
Fax: +47 24 14 63 99

E24 eies og drives av E24 Dinepenger AS, Akersgata 55, 0180 Oslo. Alt innhold er opphavsrettslig beskyttet.

E24 arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler, Cookies og integritetspolicy

BOREAL-BOIKOTT

- Lokalt busselskap skvises ut av utenlandske, og

FINNMARK DAGBLAD
11.07.2013 Side 12

Forfatter: KIM GAARE

Finnmark Turbuss AS taper konkurransen mot lavtlønnede, og mener seg hevnet av Boreal fordi de gikk mot deres vilje i fjor.

I fjor kom det et nytt busselskap på banen i Finnmark, Bussscharter.no. som har hovedkontor i Levanger i Nord-Trøndelag. De jobber opp mot å kjøre turister til Nordkapp. Dermed spisset konkurransen seg også mellom Boreal og de lokale busselskapene.

- Boreal truet oss med at det ville bli konsekvenser dersom vi tok oppdrag for Busscharter.no. Boreal har ikke vært flinke til å bruke oss fra før, så vi kjører for det firmaet som betaler oss. Dermed kom vi i konflikt med Boreal, sier daglig leder Bernt Skogen i Finnmark Turbuss As.

Ble avvist

I dag er situasjonen at Busscharter.no har tatt over det meste av cruisekjøringen til Nordkapp. Det er et norsk firma, men de leier i stedet inn svenske og danske turoperatører som igjen har hyret østeuropeiske sjåfører.

For Finnmark Turbuss fikk «uenigheten» med Boreal konsekvenser. For selv om Boreal trenger aldri så mange ledige busser, så ring-er de ikke Finnmark Turbuss, ifølge han.

- I år har ikke Boreal spurt oss om vi har ledig kapasitet. Jeg ringte til Boreal for en stund siden, men ble avvist på en frekk måte om at vedkommende hadde fått beskjed om å ikke bruke oss, sier han.

Daglig leder i Boreal Transport Nord AS, Per Hansen, avviser at de skal advart mot å bruke den nye konkurrenten.

- Jeg har snakket med han som har anledning til å gi til slike beskjeder. For årets sesong er det ingen som har gitt disse beskjedene, hevder han.

Boreal som tar oppdrag fra hele cruisenæringen, boikotter heller ikke Finnmark Turbuss, ifølge Hansen.

- Dette er bare tull. Vi er ikke sur på noen. Vi har en betydelig omsetningssvikt i Honningsvåg. Vi har tatt inn ti ekstra busser til Nord-Norge. Derfor bestiller vi mindre fra underleverandører. Når vi bestiller slike tjenester går det på pris og kvalitet. Hvis ikke han når opp i konkurranse med å kjøre buss, så kan han ikke bli sur.

En annen kilde FD har vært i kontakt med bekrefter likevel at også et annet lokalt busselskap

skal ha blitt truet i fjor med boikott fra Boreal dersom de tok oppdrag fra Busscharter.no. FD har valgt å ikke publisere navnet til vedkommende.

Sosial dumping

I 2012 avdekket «Buss Magasinet» at de svenske selskapet Bergkvarabuss, innleid av Busscharter.no, drev med sosialdumping ved å gi timelønn ned i 27 kroner til latviske sjåfører. Busscharter.no avviste da at de visste noe om dette. Hvilke lønnsbetingelser sjåførene har i dag er uvisst, men leder i LO Finnmark varsler kontroller i sommer.

- Det er trist hvis det er slik at de får dårligere arbeidsvilkår. Da mesker dem seg med billig arbeidskraft, slik skal vi ikke ha det.

Per Hansen i Boreal forteller at de ikke har sjans til å konkurrere med selskaper som lønner lavt.

- Vi ser det som en stor utfordring at utenlandsk selskaper driver prisdumping. Den karusellen kan ikke vi være med på. Vi konkurrer derfor med kvaliteten på tjenestene.

For Bernt Skogen i Finnmark Turistbuss er situasjonen fatal.

- Vi fikk tilbud om kjøring fra Busscharter.no, men da måtte vi anskaffe en buss med to etasjer. Det kan vi ikke bare for en sommer.

Nå lurer han på lovligheten av at et norsk selskap kan leie inn svenske og danske selskaper som igjen hyrer østeuropeiske ansatte.

- Er det lov av et norsk bussfirma å leie inn svenske og danske selskaper til kjøre i Norge med østeuropeiske sjåfører, over en hel sommer, spør han og viser til at det i transportnæringa er regler som sier at det ikke er lov.

FD har ikke lytes å få kommentar fra Arbeidsdepartementet.

Bildetekst:
- Bernt Skogen mener at de er boikottet av Boreal. Tidligere i år spurte de om å leie buss hos Boreal, men de svarte at de hadde, selv om plassen var full av parkerte busser.

© Finnmark Dagblad

BUSS MAGASINET

-
-
-
-

Search...

- Om oss
- Kontakt oss
- Utgivelsesplan og annonsepriser for 2014

Frykter for sikkerheten

By Jan T. 07.08.2013 Filed under Aktuelt, Nyheter

- Nordkapp er ikke et hvilket som helst sted å kjøre buss til og fra. Det vet alle som kjenner til vær- og vindforholdene her oppe. Jeg frykter at tidspress og mer bruk av dobbeltdekker busser: kombinert med utenlandske sjåfører med uoversiktlige lønns- og arbeidsforhold, ned og slett kan *gå på sikkerheten løs*.

Av Geir Jonassen

Dette sier Stig Runar Andersen fra Honningsvåg. Andersen er lokaltillitsvalgt for Norsk Transportarbeiderforbund – og i tillegg er han nåværende tillitsmannbumbud for rundt 400 bussjåfører i hele Nord-Norge. Han er ansatt som bussjåfør i Boreal AS. – Jeg understreker at jeg her kun uttaler meg som tillitsvalgt og verneombud og ikke på vegne av selskapet som jeg arbeider i, sier han.

Satsing på HMS

Han begynte å arbeide i det daværende Finnmark Fylkesrutebil for 25 år siden. De siste 11 årene har han kjørt buss til og fra Nordkapp-øvelsesskiftet som Ankommer Honningsvåg med Hurtigruten og tilbaksesk. – *Under av mange ar har vi endelig mye arbeid* – på sikkerhetsdelen, og når det gjelder Nordkapp-turistene kan vi selvsagt ikke ta hensyn til de spesielle forholdene som rådet her oppe, sier Andersen – som selv er født og oppvokst i Honningsvåg.

Smal og svingete ve

– Ifjor var det noen uheldige episoder – hvor noen av våre busser nærmest blir presset ut av veien av noen dobbeltdekkere fra utenlandske buss-selskaper. Veien opp til Nordkapp er smal og *svingete*. Det er stadig stans, og noen har over 80 passasjerer. Dobbeltdekkede busser er beregnet for komfortable lange strekninger – og ikke for å drive skyttelbrafikk til og fra Nordkapp som ligger en dag om fra Honningsvåg, påpeker Andersen.

Vind og take

Han peker blant annet på det spesielle vær- og vindforholdene man kan opleve på den aktuelle strekningen. Veien er svingete og tro. – Det har hendt flere ganger at både busser og campingbiler har blåst av veien her oppe, også midt på sommeren – og med et kan takvinger tjuke over fjellet. Vi har dyktige sjåfører som tilegner seg good kunnskaper, samt å kunne utøve førstehjelp og annen assistanse om uheldet skulle være et faktum, påpeker Andersen.

Utenlandske sjåfører

Han mener at man står overfor en helt annen situasjon med utenlandske selskapers inntreden i Nordkappbrafikken. – Det handler om sjåfører som ikke *kan norsk og mange av dem* kan knapt engelsk. De er overhodet ikke kjent i det aktuelle området. Det sier seg selv at det vil kunne by på problemer i en tilfelle hvor en buss er involvert i en assistanse-situasjon, sier han.

Stig Runar Andersen vil ikke gå inn på enkeltsaker – og han vil heller ikke fremme konkrete påstander om noen vil dumpe ned det gjelder lønn. – Det er kan si er at vi som arbeider som sjåfører selvsagt også kommer i kontakt med *utenlandske sjåfører*, og det vi har lagt merke til at mange av dem har det jeg vil karakterisere som lavere lønns- og arbeidsvilkår, sier han.

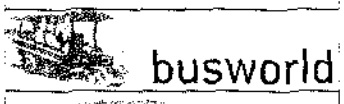
- Vi vet lite

- Jeg og mine kolleger har også registrert at en og annen sjåfør har kjørt uhelsdrevet bussen om morgen og neste dag – samme dag. Vi vet ingenting om hvilke arbeidstidsbestemmelser som gjelder for dem, og hvorvidt norske arbeidsmiljølover overhovedet forøvrig blir gjort gjeldende for de utenlandske selskapenes ansatte. I det nye tilfelle vet vi svært lite om hva som foregår. Om noen skulle være underbetalte, så er det vel ikke i det de ønsker å kjøre så mye som mulig i en kort periode i en relativ kort turistsesong. Noe som igjen selvsagt kan gå på sikkerheten løs, sier Stig Runar Andersen.

Endret lovverk

Han mener at lovverk og regler for bussbransjen bør endres, slik at man får et lovverk som det man har når det gjelder lastebiler og vegtrafikk. Innen bussbransjen er det dagens for stor grad av frihet, og det fører til for lite kontroll med det som skjer fra myndighetenes side. I tillegg til å innføre ekstra sikkerhetsmarginer for norske bussselskaper – så ønsker man om mer enn mer grad av sikkerhet, både for passasjerene og ansatte. Dette er en situasjon som bare kan vedtas, sier Stig Runar Andersen.

Annonsører



Kjøp BM online 59,-

Les Bussmagasinet på din nettbrett, pc eller mobil

Arkiv

Select Month

Bussmagasinet.no

- Alle artikler
- Nyheter
- Vegtrafikktilsynet
- Om oss
- Kontakt oss

stoppafusket.se http://www.stoppafusket.se/2013/05/28/vi-blev-inte-hungriga-men-vi-fros/

Vi blev inte hungriga – men vi frös

29,50 kronor i timmen för att köra buss för Bergkvarabuss. Det var vad de lettiska chaufförerna skulle fått. Men de blev blåsta på den största delen av lönen. Ärendet har gått till domstol och lettiska Yrkesinspektionen är inblandad.

Jag möter Robert* och hans fru Valentina första gången på Hotell Riga i Riga en mörk novembermånad 2012. Hotellet är ett gammalt nedslitet sovjethotell. Grandiost med guldgardiner och med flagnande färg och luggslitna mattor. Det var Roberts dotter som hade sett artikeln Stoppafusket hade om det lettiska bemanningsföretaget "Sia Billig Arbetskraft" och skrivit till mig om sin fars ärende. Robert är en ganska tystlåten man. Hans fru är en klassisk skönhet med skimrande ljusblå ögon. Båda är väldigt artiga och kultiverade. Robert berättar att han hade precis blivit av med ett jobb som busschaufför och letade därför nytt på den lettiska stora sajten: www.ss.lv. Och där hittade han en annons som föll honom på smaken. Nu talar ju inte Robert svenska. Hade han gjort det hade han kanske aldrig sökt jobbet. För vem vill jobba för ett företag som heter Billig Arbetskraft?
Ett anställningskontrakt skrevs mellan mannen bakom Billig Arbetskraft, Ingars Petrovs, och Robert 2 maj 2012 i Sverige. Lönen blev satt till 29,57 i timmen (2,33 lats) och sen skulle Robert få ett skattefritt utlandstraktamente på 355 kronor om dagen (28 lats). Klicka här för att se Roberts anställningskontrakt. (Översättningen till svenska är gjord av översättningsbyrån EWS.)

Hotell och frukost

Robert kom tillsammans med ytterligare fyra lettiska busschaufförer till Sverige.
– Tiden i Sverige började med att Bergkvarabuss hade introduktion för oss under två veckor i Kalmar. Vi fick inte betalt under de två veckornas introduktion. Men vi fick hotell och frukost, berättar Robert.
Introduktionen var på engelska och, enligt Robert, lärde de sig hur de skulle fylla i olika papper och hur de skulle förstå kartor och kunna olika rutter. De fick också lära sig hur bussarna skulle städas. De testades också hur de körde bussarna. Två av letterna fick sluta under de här introduktionsveckorna då de inte ansågs vara tillräckligt kvalificerade.

Shuttle

Det första jobbet som Robert och hans kamrater fick var att under en vecka köra shuttlebussen mellan Göteborgs färja och Göteborgs stad.
– Det var inte så bra. Vi körde bara sex timmar per dag så vi tjänade inte så mycket! Man tjänar mest på att köra långa rutter, berättar Robert.
Nästa uppdrag var att köra asiatiska turister från Göteborg till Oslo. När de kom tillbaka till Göteborg fick de vänta i två-tre dagar innan Ingars Petrovs ringde.
– Han sa att Bergkvarabuss inte visste var de skulle sätta oss i jobb så vi fick åka hem till Lettland igen och vänta.

Travel Buss

Efter en vecka var det dags att åka till Sverige igen. Den här gången fick de en adress till Stockholm. Adressen gick till Travel Buss i Skogås (ett företag i Bergkvara koncernen). Väl där fick de vänta… igen. De väntade i en dag. Och en dag till. På nätterna sov de på, vad Robert kallar, ett vandrarhem för personalen, ovanpå Travel Buss garage. Där bodde mestadels polacker som arbetade som bussmekaniker. Till slut kom tre bussar upp till Stockholm. En från Göteborg och två från Malmö. De här bussarna skulle köra uppe vid Nordkap i Norge. Det betydde ytterligare pengar för de lettiska chaufförerna då det lettiska utlandstraktamentet för Norge ligger på 36 lats (457 kronor per dag)
Det kom också tre svenska chaufförer. Sammanlagt var det alltså sex chaufförer som skulle möta upp olika kryssningsfartyg vid Honningsvåg och köra turisterna till Nordkap.
Robert och hans vänner jobbade från 24 maj till 24 augusti i Norge. Men någon lön för de två sista

månaderna har de inte fått. De har helt enkelt blivit blåsta på lönen.

Foto som Robert tagit från Nordkap i Norge.

Labour Inspectorate

Som så många gånger förr kommer livet emellan och det är inte förrän i maj 2013 som jag kommer att fortsätta gräva i Roberts fall. Det blir återigen en resa till Riga. Jag har med kort varsel fått intervjutid på huvudkontoret hos den lettiska Yrkesinspektionen, State Labour Inspectorate, om Roberts arbetsgivare Billig Arbetskraft. Riga som var grå och dyster i november när jag träffade Robert och Valentina har nu lyst upp så här under våren. Hopplösheten syns inte lika tydligt för solens strålar faller lika på både fattig och rik. På Labour Inspectorate träffar jag tre personer som är mycket trevliga och tillmötesgående. Jag träffar Sabine Vaska som är biträdande direktör på Inspektionen, Vilnis Virza som är chefsjurist på "Labour Law Unit" och Tatjana Zabarovska som är specialist på internationella relationer på "Cooperation and Development Unit". De säger helt frankt i början av intervjun:

– Vi är på din sida.

De berättar gärna om det som är offentligt i Roberts och hans kollegors fall och om Billig Arbetskraft.

Kom aldrig

13 augusti 2012 fick Inspektionen två klagomål på företaget och ett tredje klagomål kom in 14 september. Vid Inspektionens utredning framkom att chaufförerna inte hade fått lön och traktamente för två månader. De hade inte heller fått resekostnaderna betalda till och från Lettland som de har rätt till. Och de hade inte heller fått sin semestersättning.

–Vi har bokat möte med arbetsgivaren Ingars Petrovs många gånger. Han har sagt att han ska komma varje gång, men han kom aldrig, berättar Sabine Vaska.

"Lämnat" Sverige

Ingars Petrovs bodde i Sverige, närmare bestämt i Skövde, när han startade Billig Arbetskraft. Han "lämnade" Sverige (registrerade sig på Skattemyndigheten som utflyttad ur landet) efter den första artikel på Stoppafusket om Billig Arbetskraft. Till mig sa han att han fått ett ingenjörsjobb i Lettland. Men här i Lettland lyser han alltså också med sin frånvaro. Ingars Petrovs har även försvunnit ut ur företaget. Det

finns en ny ägare och styrelseledamot på Billig Arbetskraft, som är lika lätt att nå som Ingars Petrovs.
Den lettiska Yrkesinspektionen har gjort allt den kan. Billig Arbetskraft har fått böter på 375 lats (ungefär 4 800 svenska kronor) för icke-betalda löner, resekostnader och traktamente. Yrkesinspektionen har också skickat ett föreläggande om att företaget ska betala de tre chaufförerna det som företaget är skyldig dem. Eftersom inget har betalats har ärendet gått till lettiska Kronofogden, som konstaterat att Billig Arbetskrafts konton är helt tomma. Det finns inte heller några tillgångar att sälja för att få in pengar. Så något större hopp om att få ut chaufförernas lön finns inte.
På Inspektionen är man intresserade av att veta hur kontraktet mellan Bergkvarabuss och Billig Arbetskraft ser ut.
–Har du sett något sådant kontrakt? frågar Vilnis Virza mig.
– Nej, säger jag. Men kan inte ni kräva att få ut det från Bergkvarabuss?
– Det går inte, fyller Sabine Vaska i. Vi har bara mandat att kräva ut papper i Lettland.

Inom EU kan de olika Yrkesinspektionerna i de olika länderna be varandra om hjälp. Lettiska Yrkesinspektionen har *inte* vänt sig till svenska Arbetsmiljöverket för att få hjälp med att få ut papper från Bergkvarabuss.Men förmodligen skulle Arbetsmiljöverket inte vara så mycket till hjälp i alla fall, eftersom verket klart och tydligt sagt att de inte sysslar med arbetares ekonomiska spörsmål. Arbetsmiljöverket hänvisar istället sådant till fackföreningarna. Det är bara att konstatera: Inom EU råder det fri rörlighet av det mesta men INTE av kontroller. Det bäddar för att en svart ekonomi ska kunna växa sig välmående.

Domstol
De tre chaufförerna har på tre platser i landet dragit Billig Arbetskraft inför domstol (vilket är gratis i Lettland i sådana här fall). Inte på något ställe har företaget dykt upp
– Om vi skall gå vidare mot Ingars Petrovs personligen måste vi anlita en advokat och driva "a criminal case". Men det har vi helt enkelt inte råd med, förklarar Roberts fru Valentina när vi träffas i maj.
Den här gången träffas vi är på ett annat hotell, det glassiga Radisson Blu Latvia där tre nätter kostar lika mycket som en lett har i minimumlön per månad.
Vad har det inneburit för er att förlora de här pengarna?
– Vi har ju inte varit helt barskrapade, säger hon och ler ett brett leende.
Inombords målar jag upp en bild av att Valentina och Robert har det ganska bra ekonomiskt. Den bilden raseras ungefär en halv minut senare.
– Vi har inte varit hungriga, fortsätter hon. Men vi hade planerat att byta fönster med pengarna från Billig Arbetskraft. Det kunde vi inte göra nu, så det har varit kallt och vi har frusit under vintern. Du förstår, vi klarar inte ekonomiskt att byta fönster om vi både jobbar i Lettland och har lettiska löner.

Bergkvarabuss
På Bergkvarabuss bekräftar trafikplanerare Mikael Andersson senare per telefon att de lettiska chaufförerna jobbat för Bergkvarabuss.
– Det är inte jag som bestämmer vilka som skall anställas eller om man tar in bemanningsföretag. Däremot var jag ute och åkte lite med dem och kontrollerade deras körteknik för att se vad de var för några. De var fem från början, två fick åka hem som inte uppfyllde kraven. Ytterligare en person fick åka hem för han uppförde sig inte trevligt. Det kom en annan sen på hans plats. Letterna körde i Norge sedan i tre månader för Bergkvarabuss.
Men letterna fick vänta uppe på Traveller Buss adress i Skogås innan de åkte till Norge. Och de svenska chaufförerna som åkte upp samtidigt till Norge körde bussar från Traveller.
– Vi kör ju väldigt mycket trafik i Norge. Vi har säkert… vet inte exakt hur många turer vi kör på. Vi kör mycket asiater som kommer med flyg till Stockholm. Letterna körde inte för Traveller, nä, de körde för Bergkvarabuss.
Men de var ju hos Traveller Buss. Det vet jag. Där fick de vänta..
– Ja, Traveller är ju vårt dotterbolag. De kom med båten till Stockholm sen fick de vänta någon dag innan de fick bussarna då för att köra till Nordkap.
Var det Bergkvarabuss som hade kontraktet i Norge eller var det Traveller Buss? För de svenska chaufförerna körde bussar från Traveller. Jag har foton på detta.

– Vi har mycket bussar på Nordkap och kör. Det är dagligen höll jag på att säga.
Och det är både Bergkvarabuss och Traveller Buss som kör vid Nordkap?
–Ja, det är det ju. Det var ju inget eget vi hade. Vi körde åt ett bolag där uppe i Nordkap… som tar in.. det är när det kommer kryssningsgäster som ska till utsiktsplatsen från Honningsvåg till Nordkap man kör den sträckan. Det är ungefär 3,5 mil.
Vem är det som kan ge kommentarer. Det låter ju inte så bra att Bergkvarabuss haft chaufförer som tjänar 29,50 kronor i timmen.
–Vad de tjänar vet inte jag.
Men det vet jag.
–Det är ett bemanningsföretag, Billig Arbetskraft, som vi anlitade.
Hade ni MBL-förhandlingar med facket innan ni tog in Billig Arbetskraft?
– Ingen aning. Det vet inte jag. De flesta är upptagna på kurs idag. Men jag ska ta reda på vem som ska kommentera och återkommer.

Ingen återkom från Bergkvarabuss under ett par veckor för att kommentera varför företaget tagit in ett bemanningsföretag som inte har F-skatt i Sverige och med namnet Billig Arbetskraft. Det kan inte sägas heller vara klarlagt att letterna bara jobbat för Bergkvarabuss eller om de skickats vidare att arbeta på Traveller Buss också. På Roberts arbetsgivarintyg står det tydligt och klart att han jobbat både för Bergkvarabuss och Traveller Buss.

Vd:n på Bergkvarabuss Göran Mellgren tog senare kontakt via e-post med Stoppafusket. I väntan på kommentarer från Göran Mellgren kommer här en kort resumé vad han skrivit: "*Vi försvarar inte på något sätt Ingars Petrovs agerande, utan tvärtom är både upprörda och besvikna då det är uppenbart att man har lurat såväl förarna som oss…*" "*Vi har uppmanat Billig Arbetskraft att omedelbart utbetala återstående löner och vi kommer att agera för att förarna skall få sina pengar. Vi lämnar gärna nödvändig information till den lettiska yrkesinspektionen, exempelvis avtal mm*".

Facket
Båda bussbolagen har kollektivavtal med Kommunal. På Kommunal finns Susanne Gällhagen som är ansvarig för bussbranschen. Efter det att hon tagit del av Roberts fall har Kommunal omedelbart begärt förhandling med Bergkvarabuss angående brott mot MBL, medbestämmandelagen.
– Vi ser mycket allvarligt på det här då vi inte blivit informerade om bemanningsföretaget Billig arbetskraft. Vi har aldrig fått chans att kontrollera företaget och säga vår mening. Det kommer bli skadestånd men hur stort det är kommer vi bestämma under förhandlingarna. Men klart är att Bergkvarabuss inte skall tjäna något på lönedumpning eller illojal konkurrens, säger hon.
Kan ni göra något för Robert och hans arbetskamrater? De har ju inte ens fått ut sina 29,50 kronor i timmen och inte heller sitt traktamente.
– Just nu i dagsläget vet vi inte om vi kan hjälpa dem, men vi söker vägar att kunna göra det.

Anna-Lena Norberg

* Robert är ett påhittat namn

Vi använder cookies för att ge dig en bättre upplevelse av SVT:s webb.

Om cookies på svt.se [http://www.svt.se/tittarservice/hitta-svar/omsvt/cookies-3]

Jag godkänner

Chaufförer fick jobba för 30 kronor i timmen

11 mars

Lettiska chaufförer jobbade för knappt trettio kronor i timmen. Sedan stal bemanningsföretaget två månadslöner och traktamentet.

Det var mycket som gick fel när Sveriges största privata bussbolag Bergkvarabuss i Kalmar, anlitade bemanningsföretaget Billig Arbetskraft.

Under tre månader förra året körde de turister från Hurtigruttens kryssningsfartyg i Nordnorge till Nordkap - tur och retur.

Bergkvarabuss hyrde chaufförerna från det lettiska bemanningsföretaget Billig Arbetskraft.

– Vi betalade 205:50 i timmen till Billig arbetskraft som hyrde ut chaufförerna, berättar Bergkvarabuss vd Göran Mellström.

Och ändå fick letterna knappt trettio kronor i timmen?
– Ja, och det gör mig såklart bedrövad att höra, säger Mellström.

Företaget stal pengarna

Den första månadslönen kom i alla fall punktligt från Billig Arbetskraft. Sen blev det stopp, och ännu har de lettiska bussförarna inte fått vare sig lön eller traktamente för de två sista månaderna som de arbetade för Bergkvarabuss vid Nordkap.

Företaget Billig Arbetskraft stal alltså pengarna som de lettiska förarna jobbat för.

Inga pengar finns kvar

Den lettiska Yrkesinspektionen har bötfällt bemanningsföretaget Billig Arbetskraft och krävt att de ska betala hela skulden till de lurade chaufförerna. Men ägaren har gått under jorden och skrivit över firman på en så kallad målvakt. Det finns inga pengar kvar i bolaget, inga tillgångar att sälja och inga löner till de lurade chaufförerna.

– Vi har ju egentligen inget ansvar för att de inte har fått sina pengar, men jag ska fundera. Kanske kan vi hjälpa dem på något sätt, säger Göran Mellström.

reporter
Carina Asp carina.asp@svt.se [mailto:carina.asp@svt.se]

Publicerad: 5 juni 2013 - 06:00
Uppdaterad: 11 mars 2014 - 11:12

Mer Smålandsnytt

EXTREMA SOMMARVÄDRET

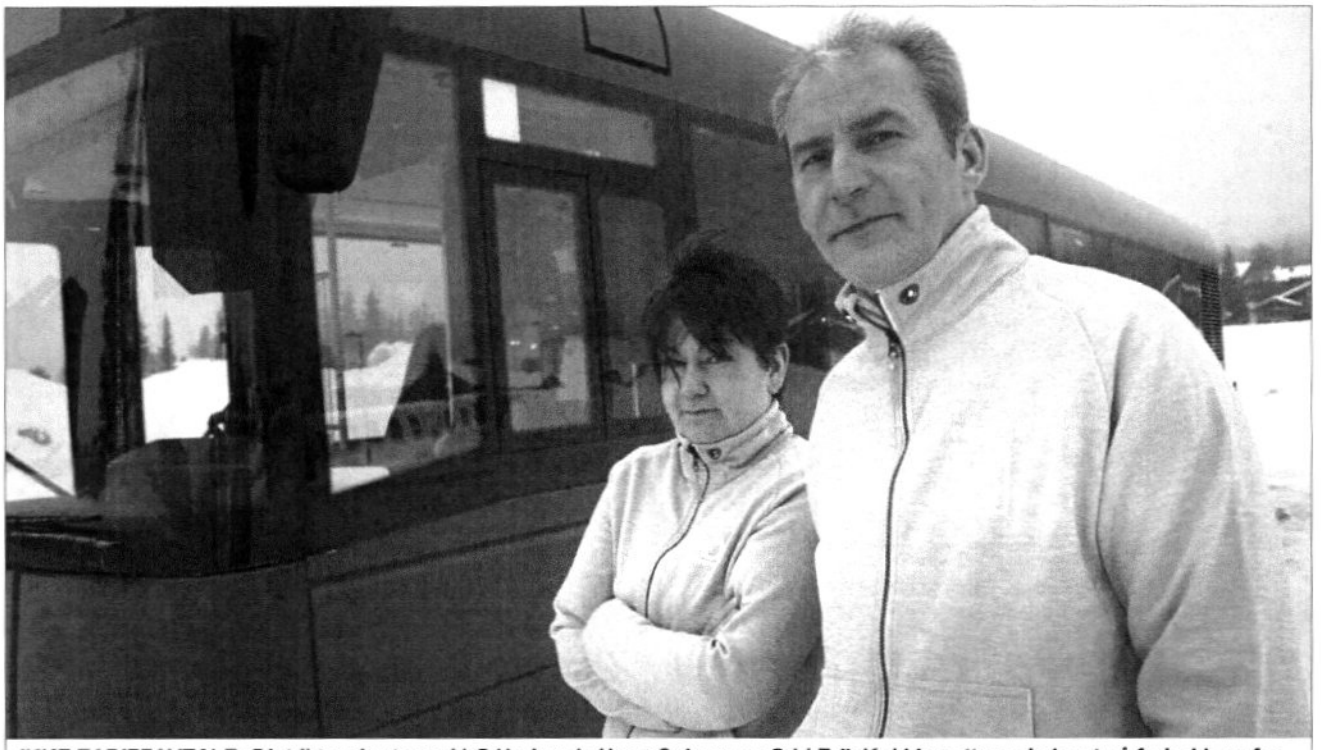
SOMMARKRÄKSJUKA PÅ HOCKEYSKOLA

TILL SMÅLANDSNYTT

Mer Nyheter

TILL NYHETER

Kontakt: **smalandsnytt@svt.se** [mailto:smalandsnytt@svt.se] | Telefon: 0470-778800 | Ansvarig utgivare: **Cecilia Broke** [mailto:cecilia.broke@svt.se] | **© Sveriges Television AB**



IKKE TARIFFAVTALE: Distriktssekretærer i LO Hedmark, Hege Søberg og Odd Erik Kokkin setter søkelyset på forholdene for sjåførene på Skibussen. (Foto: Ingrid Melby)

Kritiske til sjåførenes arbeidsvilkår

Hedmark Transportarbeiderforening og LO mener sjåførene som kjører skibussen i Trysil har for dårlige arbeids- og boforhold.

– Vi har hatt et prosjekt i Trysil i vinter og er til stede i Trysil hver mandag og tirsdag, forteller distriktssekretær Hege Søberg i LO, Hedmark.

Hun understreker at de ønsker å ha et godt samarbeid og god dialog med bedriftene i Trysilfjellet.

Anbefal 59

– Avtalene ser ikke ut

Blant forholdene LO har ønsket å se på i Trysil er arbeidsavtalen til sjåførene på Skibussen.

– Vi fikk før jul innsyn i avtalene, og de kjører på urimelige avtaler. forteller Hege Søberg.

– Vi mener lønns- og arbeidsavtalene til de polske og portugisiske sjåførene grenser til sosial dumping, og sosial dumping bidrar ikke til samfunnsutviklingen, sier Søberg.

– Det er flere punkter vi har sett på. Skibussen kjøres morgen og kveld, så sjåførene har 12 timers arbeidsdag, men får bare betalt for de timene de kjører, og har heller ikke overtid.

I en tariffbedrift ville de ha hatt avtale om delt dagsverk, og en viss kompensasjon for timene imellom kjøringen. Dessuten er de midlertidige kontraktene uten hjemmel, og gjelder for kjøring i Oslo, ikke Trysil, forteller

Søberg.

– Elendig løsning

– Sjåførene betaler 3.000 kroner i måneden for å bo på 5 kvadratmeter, med felles kjøkken og bad. Det synes vi er en elendig løsning, sier Hege Søberg og Odd Erik Kokkin i LO.

– Vi har nå varslet arbeidstilsynet, for LO er ikke part i saken siden bedriften ikke har taiffavtale.

LOs representanter hadde mandag møte med ledelsen i Skistar.

– Det var et veldig positivt møte, forteller Søberg i etterkant av møtet.

– Skistar vil gå i dialog med HMK og stille krav til at ting blir ordnet opp i. Vi i LO vil følge med utover i sesongen, både i denne saken og i andre forhold vi velger å fokusere på.

Kritikk mot Boreal

LO er også kritiske til Boreal, en tariffbedrift som i utgangspunktet hadde avtalen om skibuss med Skistar.

– Vi hadde håpet at Boreal ville stille krav til HMK som underleverandør, men i stedet trekker de seg ut, sier Hege Søberg.

– Vi er ikke part i denne saken, sier Anders Erik Hansen i Boreal. Vi hadde kjøringen forrige sesong, men har valgt å konsentrere oss om Trysilbussen, og mente det var enklere at HMK hadde direkte avtale med Skistar.

– Ber om dokumentasjon

– Vi har bedt om dokumentasjon fra HMK om at sjåførenes arbeidskontrakter er tilfredsstillende, sier administrerende direktør i Skistar Helge Bonden.

Helge Bonden bekrefter at Boreal ønsket ut av den opprinnelige avtalen, og at Skistar skrev direkte avtale med HMK i desember.

– Vi hadde noen krav som gikk på at vi ønsket nye miljøvennlige busser, og et bra produkt og bra service, og det mener vi at er oppfylt.

– Vi er ikke interessert i avtaler som ikke følger lover og regler. Vi har bedt HMK om dokumentasjon om forholdene som er tatt opp av LO, dessuten stilte vi krav om at HMK skulle bli medlem i Destinasjon Trysil, og det har vi kontraktfestet, sier Helge Bonden.

– Alle våre sjåfører har skriftlig avtale, og vi har avtale om leie av hybler via Skistar. Sjåførenes vilkår i Trysil er de samme som for våre andre turbussjåfører., sier Morten Stovner-Sørlie, daglig leder i HMK busser.

– Vi har ikke tariffavtale, men våre avtaler er ikke dårligere enn andres.

Grunnlønna er 157 kroner i timen, og i stedet for overtidsbetalt får sjåførene et tillegg på 20 kroner fra første time de jobber, det vil da si 177 kroner timen.

– Dette har vært oppe på høyt nivå, og er lovlig, sier Morten Stovner-Sørlie i HMK.

Nordnytt

Den største cruiseoperatøren i Nordkapp har i år valgt å bruke et selskap som leier inn busser fra utlandet. Det kan får store konsekvenser mener Yrkestrafikkforbundet.
FOTO: ATLE MARKENG / NRK

Frykter utenlandske busselskaper skviser ut lokale firmaer

Manglende regelverk gjør at utenlandske busselskap som kjører i Norge kan skvise ut lokale bussfirmaer, mener leder for Yrkestrafikkforbundet i Finnmark.

Vibeke Lund Pettersen
Journalist

en

Publisert 11.06.2012, kl. 07:59

Leder for Yrkestrafikkforbundet i Finnmark, Fred Nibe mener det i dag er nærmest lovløse tilstander som gjør at utenlandske busser kan ta over markedet.

– Det er klare regler for godstrafikk, men ikke på buss. For oss virker det som at det ikke er noen regler. Det ser ut som at de kan kjøre i årevis uten å forlate

landet, sier Nibe.

- **Les også:** Frustrerte sjåfører truer med oppsigelse
- **Les også:** Tilliten til bussen kjørt «i grøfta»

Klarer ikke konkurransen

Utenlandske busselskap kan tilby priser lokale busselskaper ikke kan konkurrere med. Det får konsekvenser mener Nibe.

– Mindre selskap klarer ikke konkurransen og går dukken. Vi har mye høyere lønnskostnader enn de fleste land rundt oss. Vi risikerer å miste mange av turbusselskapene, som rett og slett vil forsvinne fra Norge. Det er veldig alvorlig.

- **Les også:** Tvunget til å kjøre ulovlig

Den største cruiseoperatøren i Nordkapp har i år valgt å bruke et selskap som leier inn busser fra utlandet. Dermed har lokale selskap mistet rundt 60 prosent av kjøringen til og fra Nordkapp.

– Lite tilfredsstillende

Politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet, Sigrid Brattabø Handegard medgir at regelverket er dårlig.

– Dagens regelverk som sier at utenlandske transportører kan drive kjøring på midlertidig basis, er lite tilfredsstillende og det er vanskelig å kontrollere, sier Brattabø Handegard.

- **Les også:** Skolerer bussjåfører i utlandet

Tirsdag skal Yrkestrafikkforbundet i møte med samferdselsministeren. Der vil de kreve svar på når regelverket for bruk av utenlandske busselskaper i Norge vil skjerpes.

Politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet, Sigrid Brattabø Handegard er enig i at regelverket for utenlandske turbusser er dårlig.
FOTO: SVEIN ERIK DAHL / SAMFOTO

Opphavsrett NRK © 2014
Ansvarlig redaktør: Ivar Gjermund Eriksen
Nettsjef: Frank Gunder (konst.)

BUSS MAGASINET

Search...

- Om oss
- Kontakt oss
- Utgivelsesplan og annonsepriser for 2014

Innlegg av Jon H. Stordrange NHO Transport ang kabotasjekjøring med buss

By Tom T | 18.03.2012 | Filed under: Alle artikler, Nyheter

Bussmagasinet nr 2/2012 har et større oppslag om NHO og krav og nye kabotasjeregler på turbussiden. Disse skal bl.a. som kjent inn i kraft 1. april, men virksomheten er nå utsatt på grunn av uklarheter i forhold til EØS-reglene.

Nevnte artikkel med intervju av Reidar Aske fra Aske Reiser og Transport AS gir oss svar på et lekt og bilde av NHOs holdninger i kabotasjesaken. Det er på denne bakgrunn nødvendig å presisere følgende:

1. NHO Transport har pådrevet mørst for å få nye og strengere regler for kabotasje på turbuss den siden sommeren 2010. Foreningen har fått de yttere problemene langt vis flere ganger og i ulike avser og omfang i NKK. Det har selvsagt også vært en tett dialog med Samferdselsdepartementet og aktuelle politikere. NHO Transport har også samarbeidet med Transportarbeiderforbundet og Yrkestrafikkforbundet i denne saken.

2. NHO Reiseliv ønsker selvsagt å ikke lede innen reiselivskjeden og har støttet NHO Transports ønsker om å begrense utenlandske turbilers virksomhet i Norge til 30 dager sammenhengende kjøring og maksimalt 45 dager. Det er vel en NHO Reiseliv påpekte im dertid overfor Departementet, lebhuar en kræftbed-ø[illegible] som forslag til forskriftsendringer ikke var sendt på høring da det gjenstår to måneder til implementering.

Vår medlemsmasse vil bli svært aktive i kampen mot nye kabotasjeregler. Det kan derfor se ut som om Yrke og NHO Reiseliv forveksles i artikkelen i Bussmagasinet 2/2012.

Utsettelse av innføring av nye kabotasjeregler fører til store utfordringer for norsk turbilbransje, som går en svært travl sesong. Jeg og NHO Transport er imidlertid i dialog med Departementet for å finne et mulig kø-sparende regelverk som kan bidra til å begrense utenlandske turbilers virksomhet. Økt kontroll av kjøre- og hviletider er et alternativ og jeg har i tillegg prøve å forsøke innføringen av obligatoriske bomblikker for lungje kjøretøy. Alle med næringsbasert omsetning på mer enn 50.000 kroner skal også være og stå i merverdiavgiftsregisteret, noe som også må håndheves overfor utenlandske turbilselskaper.

Annonsører

SPENNENDE
KONFERANSEPAKKER
HELE ÅRET
Kun 2 timer fra Oslo

Truer med å droppe Norge

Nye bussregler skremmer utenlandske reisearrangører.

Oliver Orskaug <oliver@reiselivsavisen.no>

a a a

hilde charlotte solheim hsh reise kabotasje nærings- og handelsdepartementet samferdselsdepartementet

FRYKTER KONSEKVENSENE: Direktør Hilde Charlotte Solheim i HSH Reise er redd en innstramming av regelverket for persontransportkabotaje vil redusere antall utenlandske turistankomster til Norge. Foto: HSH REISE

EGNE BUSSER: DEt spanske selskapet Panavision Tours er en av mange utenlandske aktører som har egne busser i Norge. De flyr passasjerer inn til Finland, som kjøres i buss til Norge og drar hjem med fly fra Bergen. Noen rundturer er på 16 dager, mens bussen blir i Norge. Foto: OLIVER ORSKAUG

HSH roper varsko etter at de har mottatt signaler om at tusenvis av turistankomster til Norge kan forsvinne om nye bussregler innføres i Norge.

En av de største aktørene som sender tusenvis av utlendinger på ferie til Norge hver sommer, truer nå med å skrinlegge Norge som feriedestinasjon.

Årsaken er at Samferdselsdepartementet vil endre dagens regelverk for turbusstransport i Norge, noe som vil redusere mulighetene for utenlandske turbusser å operere her i landet i sommersesongen.

Drar til Sverige

HSH Reise har varslet reiselivsmyndighetene i Norge om at den internasjonale reisearrangøren Vision of Scandinavia (VOS) i disse dager tar stilling til om de skal videreføre sitt omfattende norgesprogram for sine samarbeidspartnere, eller om de skal kansellere alle flygninger til Norge sommeren 2012.

Om sistnevnte skjer, vil VOS heller satse tyngre inn mot det svenske markedet.

Etter hva Reiselivsavisen forstår er vurderingene om å droppe Norge en direkte konsekvens av de varslede regelendringene for utenlandske selskapers turbussvirksomhet her i landet.

Logg inn · Skjul verktøylinje

Nå slår HSH Reise alarm om situasjonen

I et brev som er sendt ledelsen i reiselivsavdelingen i Næring- og handelsdepartementet, til statssekretær Halvard Ingebrigtsen i samme departement og ledelsen i Innovasjon Norge, skisserer HSH Reise konsekvensene av Samferdselsdepartementets foreslåtte regelendringer.

VOS estimerer at 25 til 30 turoperatører, som i snitt sender 15 000 turister til Norge hvert år, kan komme til å redusere sine tilbud til Norge.

- Disse selskapene har en type drift som gjør at de enkelt - helt eller delvis - kan stryke Norge fra sine programmer om mulighetene til å bruke utenlandske busser i Norge blir innskrenket, sier direktør Hilde Charlotte Solheim i HSH Reise til Reiselivsavisen.

Maks 30 dager i strekk

Reiselivsavisen skrev før sommeren at Samferdselsdepartementet, med statsråd Magnhild I Meltveit Kleppa til rors, ønsker å endre og presisere dagens regelverk om persontransportkabotasje.

På grunn av EUs indre marked, kan utenlandske turbussoperatører kjøre turister mellom ulike destinasjoner i Norge i høysesongen. Når sommeren er over, så forsvinner de utenlandske bussene igjen.

Norske turbusselskaper hevder de utkonkurreres på pris og mister oppdrag som følge av denne virksomheten.

Fagforeninger som LO og Yrkestrafikkforbundet hevder utenlandske turbusselskaper er useriøse og driver med sosial dumping ved å tilby lavere lønn enn norske sjåfører får.

Meltveit Kleppa og hennes stab vil begrense hvor mange dager i året en utenlandsk turbuss kan operere her i landet.

Ingen busser skal kunne kjøre mer enn 30 dager i strekk, og maks 45 dager i løpet av ett år, heter det i forslaget.

Regelen var ment vedtatt i mai og innført fra i sommer, men ble utsatt i siste øyeblikk fordi reiselivsbransjen ikke hadde mulighet til å omstille seg så raskt til nye regler.

Utsatt til 2012

Departementet har lovet å gå en runde til i saken, men signalene tyder på at de vil gå inn for begrensninger.

HSH Reise mener Samferdselsdepartementet ikke har forstått konsekvensene av regelendringen, og kaller det nye regimet som kan komme for proteksjonistisk.

- Ingen vet hvor dramatiske konsekvenser denne regelverksendringen vil få, men vi er overrasket over å høre at den utenlandske gruppeturismen i Norge ser det som umulig å operere med denne regelverksendringen, sier Solheim.

Hun sier situasjonen kan bli langt verre enn man vurderte da norske innkommende operetører ble konsulert før sommeren.

- De bruker i hovedsak norske turbusselskaper og supplerer med utenlandske ved behov, sier Solheim.

Leser man høringsuttalelsene som er sendt departementet, legger ikke turbussnæringen og fagorganisasjonene skjul på at de vil ha reglene innført for å beskytte sine egne interesser.

I høringsnotatene som ble sendt departementet før sommeren, går blant annet LO inn for at utenlandske turbusser skal ut av landet etter bare åtte dager på norske veier.

Bytter ikke spansk med norsk

HSH Reise mener at det ikke er noe automatikk i at utenlandske reisearrangører vil bruke norske turbusser om de ikke kan bruke sine egne.

- Det er en viss konkurranse i turbussmarkedet mellom norske og utenlandske aktører, men svært mye av denne trafikken vil forsvinne og ikke havne i norske selskaper om det innføres særnorske regler, sier reiselivsdirektør Hilde Charlotte Solheim til Reiselivsavisen.

Hun viser til at det spanske selskapet Condor, som sender rundt 15 000 gjester til Norge i sommersesongen, bruker egne busser fordi kundene deres forventer at sjåførene snakker deres eget språk.

HSH Reise hevder også at turbussnæringen ikke har kapasitet til å ta imot den økte mengden turister om sommeren, slik at man er nødt til å hente inn busser fra utlandet, selv om bransjen hevder de har det.

- Svært mange norske busselskap er primært interessert i lokal kjøring og optimere utnyttelse av buss på den måten. Økning i cruiseanløp gjør at behovet lokalt har blitt større, noe som gjør at mange rundreiseoppdrag ikke prioriteres. En del norske busser står også parkert om sommeren fordi det er mangel på sjåfører, samtidig som flere sjåfører faktisk tar sommerferie i turistsesongen, sier Solheim.

Åpenhet om arbeidsvilkår

I en rekke artikler har det fremkommet påstander om at utenlandske bussjåfører nærmest kjører nærmest gratis for sine arbeidsgivere og at de må bo i bussen, mens gjestene innlosjeres på hotell.

Det er også påstatt at de utenlandske sjåførene bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene og at dette går ut over sikkerheten.

- Hva er HSH Reises respons til dette?

- Påstander om sosial dumping legitimerer ikke å spenne bein for gruppeturisme i Norge, noe som vil ramme distriktreiselivet meget hardt, sier Solheim.

Hun sier hennes medlemmer ikke kjenner seg igjen i påstander om at sjåfører tjener 15 kroner i timen og må sove i bussen.

- Tilfeller av brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelser må selvsagt slås ned på, og vi tar gjerne en dialog om dette, sier Solheim.

Hun har heller ikke noen problemer med at operatører av en viss størrelse går i dialog om lønns- og arbeidsvilkår, og er innstilt på å opplyse om sin praksis.

- Vi har alle en felles interesse av å sikre at utlendinger som jobber i turistnæringen i Norge har det bra, det være seg om man serverer, rer senger eller kjøre buss. Her skal HSH være sitt ansvar bevisst, sammen med våre medlemmer, sier Solheim.

Publisert: 23. sep 2011 - Sist oppdatert: 7. des 2011

Les også

Jensen kutter reiselivsstøtten

Laber rødgrønn reiselivssatsing

Øker INs budsjett med 3,8 prosent

Utlendinger overtar bussrattet

– Mange selskaper er nesten uten oppdrag, sier Steinar Stenvaag, leder i Norges Turbil-eierforbund.

INGAR HAUG STEINHOLT (foto)

Oppdatert: 12.okt. 2011 18:38

Lagre a

På Vippetangen i Oslo står turbussene klare til å ta imot turistene som kommer spaserende av danskebåten. Flere av bussene tilhører utenlandske selskaper.

Turbusselskapene tilbyr alt fra korte turer mellom hotell og flyplasser til ukeslange turer på kryss og tvers i Norge.

Ifølge Turbileierforbundet er nå rundt 110 utenlandske turbusselskaper stasjonert i Sør-Norge hele sommersesongen. De utenlandske bussene tilbyr lavere priser på korte og lange norgesturer enn det de norske selskapene kan tilby.

Utenlandske turistbusselskaper fra EØS-området har mulighet til å kjøre innenlandsturer midlertidig i Norge, men det er ikke spesifisert noe sted hva dette vil si. Dermed kan utenlandske selskaper kjøre turister i Norge hele sommeren, uten at det strider mot norske lover.

Går konkurs.

Nå melder den norske bransjen at utenlandske turistbusser overtar markedet.

- Mange selskaper er nesten uten oppdrag, selv om sommeren vanligvis er den travleste tiden av året. Baltiske og svenske busser presser oss ut av markedet ved å dumpe sjåførlønningene, sier leder Steinar Stenvaag i Turbileierforbundet.

Per Ole Melgård, sekretær i Oslo og Omegn Bussarbeiderforening, deler den oppfatningen.

- Hvis dette fortsetter, må vi flagge ut all norsk turbussnæring til Sverige. Bransjen i ferd med å kræsjlande.

Ifølge Stenvaag tjener en norsk sjåfør fra 150 kroner i timen, mens svenskene må nøye seg med mellom 92 og 97 kroner i timen. De får ikke overtidsbetaling. De baltiske bussene er enda billigere i drift.

- De ansatte på de baltiske bussene får betalt rundt 500 kroner dagen for opptil ti timers arbeidsdager, og de må sove i bussen, sier Steinar Stenvaag.

Uklart regelverk.

Organisasjonene foreslår nå at hver turistbuss som kommer, skal betale for antall kilometer og antall passasjerer de har med seg. En slik ordning er blant annet innført i Tyskland og Frankrike.

De samme landene har også innført strenge regler for innenlandsturer. Den norske turbilbransjen krever at også Norge strammer inn muligheten for utenlandske busselskaper til å kjøre innenlandsturer, slik at bussene maksimalt kan være her én uke, med maks tre turer, uten å returnere til hjemlandet. Tilsvarende regelverk er allerede innført for godstransport.

I tillegg ønsker bransjen forbud mot gamle turbusser.

- I Sverige og Danmark og flere andre land har de også et forbud mot gamle turbusser med forurensende motorer, men her i Norge kan alle komme og forurense så mye de vil. Norske busser som har prioritert miljøvennlig drivstoff, blir ikke belønnet på noen måte, sier Melgård.

Reagerer.

- Vi kan ikke miste norske arbeidsplasser fordi regjeringen ikke følger opp med regelverk som sikrer like betingelser, sier stortingsrepresentant Ingjerd Schou (H), medlem av transportkomiteen. Hun ber om en klargjøring fra Regjeringen.

- Slik regelverket er i dag, så er det en konkurransevridning i de utenlandske selskapenes favør. I tillegg fører dette til at selskaper kan drive sosial dumping på sjåførlønninger i Norge. Det er ingen grunn til at dette skal være mer akseptabelt i transportbransjen enn i byggebransjen, sier hun.

Også transportkomiteemedlem Gorm Kjernli (Ap) reagerer.

- Regelverket må endres slik at det forhindrer at norske turistbusser utkonkurreres av sosial dumping, sier han.

Også Transportbedriftenes Landsforening krever endring.

- Vi tatt opp problemet gjentatte ganger med departementet, men de har skyldt på manglende EU-regelverk, selv om dette ikke har hindret andre EU-land i å stramme inn sine regelverk, sier administrerende direktør Jon H. Stordrange.

Vil stramme inn.

Samferdselsdepartementet innrømmer at dagens regelverk ikke er klart nok. De varsler endring, men vil ikke soe noe om hvor stor.

- Slik regelverket er i dag, er det hverken hensiktsmessig for dem som blir kontrollert eller for dem som kontrollerer, i tillegg til at regelverket utgjør et konkurranseproblem for den norske turbilnæringen. Vi vil derfor sørge for å gjøre noe med dette, sier Lars Erik Bartnes (Sp).

Han er statssekretær i Samferdselsdepartementet. Han kan ikke love hvordan «midlertidig», altså hvor lenge utenlandske selskaper får kjøre av gangen i Norge, vil defineres, men han lover at presiseringen vil skje i dialog med bransjen.

Samferdselsdepartementet sikter på å avklare regelverket før sommersesongen neste år.

- Når det gjelder godstransport, har vi nylig innført en innstramming, slik at «midlertidig» er definert som inntil tre turer i løpet av syv dager. Vi har ikke vært kjent med at det har vært tilsvarende problemer med persontransport før for et halvt år siden, sier Bartnes.

Samferdselsdepartementet vil også se på avgiftsordninger som er innført i andre land og vurdere om dette kan være aktuelt å innføre i Norge.

- Dette er noe vi må se på og vurdere, sier Bartnes.

Publisert: 02.aug. 2010 10:24

art

VIS KOMMENTARER

SISTE FRA INNLAND

Milliontap, stengte butikker og ansatte uten lønn

Økokrim fant ikke eksperter – skatteadvokat slipper anke

UTENLANDSKE TRANSPORTSELSKAPER

Transport mellom to punkter i en annen stat enn der selskapet hører hjemme, kalles kabotasje. Det er i utgangspunktet ikke tillatt. Transportører fra EØS-området har likevel tilgang til å utføre midlertidig kabotasje i Norge. Men de må først ha en grense- kryssende transport inn til Norge for å kunne drive transport her. Det er altså ikke lov å drive transport for utenlandske selskaper dersom man har kommet til Norge uten last eller passasjerer. For godstransport er det vedtatt at utenlandske selskaper kun kan ha tre innenlandske transporter i Norge innenfor en tidsperiode på maksimalt syv dager, deretter må transportøren ut av landet. For turbiltransport er det ikke formulert lignende regler. De utenlandske turbilselskapene kan derfor kjøre innenlandsturer i Norge i opptil to måneder uten at de må forlate landet. Det er opp til Veivesenet å kontrollere at transportørene overholder kabotasjereglene. Kilde: Samferdselsdepartementet

primepeople
HR SOLUTIONS
<
>
Schibsted Norge AS
Tech lead
Jobb

MEST LEST ØKONOMI

Nå blir det oljeboring i nordmenns ferieparadis

Allergimaten er blitt trendy - og gull verdt

Overlege: Omdiskutert trend

Russland dømt til å betale 300 milliarder

Argentina går mot sin åttende statskonkurs

Utenlandske busselskaper – som her ved Frognerparken – har i økende grad overtatt «norske» turbiloppdrag. Norske aktør venter på nye regler som skal begrense virksomheten til utlendingene, men må vente til neste sommer. I mellomtiden risikerer norske sjaåfører å bli permitterte, ifølge bransjen.

Utkonkurrerer norske busser

Turistbusser fra utlandet får kjøre så mye de vil i Norge i sommer. Dermed kan et stort antall norske busser komme til å stå parkert.

MORTEN UGLUM (foto) , ARNFINN MAUREN

Publisert: 19.jun. 2011 23:46 **Oppdatert:** 20.jun. 2011 07:05

Lagre

- Det som har skjedd kommer til å få dramatiske konsekvenser for turbilbransjen i sommer, sier administrerende direktør Jon H. Stordrange i NHO Transport.

Bransjen forventet nemlig at nye regler om utenlandske selskapers anledning til å ta på seg «norske» oppdrag - såkalt kabotasjekjøring - skulle være på plass foran årets sommersesong. Det er de ikke, og det har ifølge norske turbilselskaper ført til at mesteparten av sommerens oppdrag er gått til utenlandske busselskaper.

- Følgende eksempel kan illustrere situasjonen: En mangeårig kunde av oss bestilte for noen år siden busstjenester for mellom tre og fem millioner kroner fra oss. I sommer har kunden bestilt for 200.000 kroner, forteller direktør Kai Kristoffersen i Nettbuss Travel - en av landets største aktører på dette markedet.

Oppdragene det her er snakk om, er blant annet sightseeing for cruisepassasjerer, kjøring av turister fra flyplasser til hoteller og mellom andre steder i Norge. Turbilbransjen anslår selv at denne delen av markedet utgjør mellom 100–120 millioner kroner årlig.

- Men for norske aktører har markedet kollapset. Fra 2006 og til i fjor ble omsetningen vår halvert. Fra i fjor til i år er 90 prosent blitt borte, forklarer Kai Kristoffersen i Nettbuss Travel.

Norske turbilselskaper klarer ikke å konkurrere med busser fra Baltikum og Sør-Europa. Årsaken er, ifølge selskapene, at utenlandske selskaper kan drive i Norge under helt andre rammevilkår enn de norske.

- De har sjåfører med langt lavere lønninger og dårligere arbeidsvilkår enn de norske selskapene tilbyr. I tillegg kan utenlandske operatører ha fordeler momsmessig. Det er også vanskelig å få krevd inn bompenger fra dem. De risikerer også lavere bøter enn norske selskaper hvis de blir avslørt med avgiftsfri diesel på tanken, sier NHO-direktør Jon H. Stordrange.

Turbilbransjen mener en begrensning i hvor lenge de utenlandske turistbussene kan være i Norge, ville ha ført til en mer normal konkurransesituasjon. Og mange turbilselskaper planla også årets sesong med tanke på at slike regler ville bli innført – slik de fikk signaler om tidligere i år.

- Når dette ikke skjer, risikerer vi å måtte parkere nærmest samtlige busser. Ansatte kan bli bedt om å ta ferie på tidspunkt de ikke skulle ha ferie eller bli permitterte, forteller Kai Kristoffersen i Nettbuss Travel.

Nå setter bransjen sin lit til at Samferdselsdepartementet får på plass reglene til neste sommer.

- Klarer departementet det, vil næringen få trygge rammevilkår. Bare vi kommer oss gjennom årets sommer, så skal det gå bra, sier Stordrange.

Siste fra Økonomi

Offshoreverft får statsrådbesøk

Opptur for sparerne, svakere for Skagen AS

Slik kan Maaseide spare 100 millioner kroner

Stintefeber i fjordane

Kjære leser

Nettdebatten er stengt mellom kl. 23.00 og 07.00.

Vi vil gjerne ha engasjement, argumenter og dine synspunkter på sakene vi skriver om. Her må du identifisere deg med fullt navn. Vi er sikre på at det gjør debatten mer åpen og interessant. Les og sett deg inn i debattreglene våre før du deltar i debatten.

Vennlig hilsen Solveig Grødem Sandelson, kultur- og debattredaktør.

Kommenter

Sosial tilleggsfunksjon for Facebook

Fakta

Dette er saken

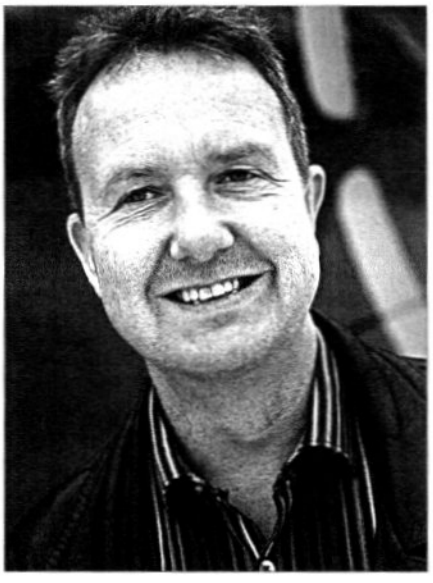
Transport mellom to punkter i en annen stat enn der selskapet hører hjemme, det som kalles kabotasje, er i utgangspunktet ikke tillatt.

Transportører fra EØS-området har likevel tilgang til å utføre midlertidig kabotasje i Norge, men begrepet «midlertidig» er ikke blitt definert.

Dette smutthullet har bidratt til utenlandske turbiler har tatt over mange turistoppdrag i sommerhalvåret. Norske selskaper har følt seg priset ut av markedet.

Det er foreslått at utenlandske busser bare kan være i Norge i 30 dager i strekk, og totalt 45 dager i løpet av ett år.

Relaterte bilder



Direktør Kai Kristoffersen i Nettbuss Travel.

Strengere kabotasjeregler for turbuss

Etter årets turbilsesong meldte flere av NHO Transports medlemmer om omsetningssvikt fordi utenlandske turbusser, med helt andre lønns og arbeidsvilkår enn de norske, opererte fast i det norske markedet fra tidlig vår og til langt ut på høsten. Etter høring på forslag til nye regler, og grundige diskusjoner mellom departement og bransjeorganisasjoner, ser det endelig ut til at et regelverk som gir likere konkurransevilkår kommer på plass – før neste sesong.

TEKST OG FOTO MARIT GRØTTHEIM

Samferdselsdepartementet meldte 21. november at det nå skal innføres tidsbegrensning på turbilkabotasje. – Tansportører fra andre EØS-land skal få rett til å drive turbusstransport mellom reisemål innenfor Norge i inntil 30 dager i strekk, eller maksimalt 45 dager i løpet av et kalenderår. Denne presiseringen av gjeldende regelverk får virkning fra 1. april 2012, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

Norske Turistbusser AS henter en gruppe i Oslo som skal på utflukt.

«MIDLERTIDIG» – UTEN TIDSBEGRENSNING

Etter dagens regelverk og praksis har utenlandske transportører adgang til å utføre innenlands turbusstransport i Norge når dette skjer på «midlertidig basis». Til nå har man ikke hatt noen nærmere tolking av begrepet «midlertidig».

Det er spesielt på to områder konkurransen har vært merkbar. Turister som kommer med fly og skal videre på rundtur i Norge med buss, og cruisepassasjerer som skal på utflukt til severdigheter på land, hentes oftere enn før av utenlandske busser.

– Med den tolkning som Samferdselsdepartementet nå har fastsatt, er det lagt til rette for en bedre håndheving av regelverket. Endringen har også sammenheng med at den norske turbilnæringen i de siste årene har fått økt konkurranse fra utenlandske transportører som driver med andre lønns- og arbeidsvilkår enn norske transportører, sier samferdselsministeren.

– De nye reglene er positive for norsk turbilnæring, og gjør at selskapene igjen kan få vekst og stabile rammebetingelser, men det er viktig at reglene håndheves med hyppige kontroller fra myndighetene for å bli effektive, sier administrerende direktør Jon H. Stordrange i NHO Transport.

KONTROLLORDNINGER INNFØRES

For å sikre at regelverket blir fulgt, foreslår departementet å lage et kontrollsystem der utenlandske transportører blir pålagt å registrere det enkelte transportoppdrag mellom reisemål i Norge. Registreringen skal skje i et web-basert register som vil være direkte tilgjengelig for politiet og kontrollørene til Statens vegvesen.

Ikke alle ønsker de nye reglene velkommen. Deler av reiselivsnæringen har uttrykt skepsis, og cruiseaktører hevder at reglene vi føre til problemer med å skaffe nok busser i de store cruisehavnene i høysesongen. Kleppa svarer med at de nye reglene skal ivareta både reiseliv og bussnæringen, og at en bærekraftig reiselivsnæring må basere seg på norske lønns og arbeidsvilkår. ●

Tre turbilselskaper om de nye reglene

1. Hva synes du om den avgrensningen for utenlandske aktører som innføres med de nye kabotasjereglene for turbuss?
2. Hvordan er omsetningen i turbilproduksjonen deres påvirket av utenlandsk kabotasje siste år?
3. Vil de nye reglene få konsekvenser for planlegging av og investering i framtidig turbildrift?
4. Hva synes du om innvendingene fra Reiselivsnæringen om at dette vil føre til færre turister og mangel på busser i høysesongen for cruisetrafikk?

FOTO JVB

Kristoffer Kvame: på høy tid at det kommer regler.

JVB, KRISTOFFER KVAME

1. Det er på høy tid at det kommer regler. Håper at det samtidig vedtas hvem som skal utøve kontroll og at sanksjoner følges opp.
2. Overland kjøringen har gått drastisk ned, men vi har klart å kompensere med annen trafikk.
3. Forutsigbarheten blir mer stabil og lysten til å fortsette med turbiler øker.
4. De får ta ansvar for sin aktivitet så får vi i turbilbransjen løse våre utfordringer.

FOTO Arne Danielsen

Kai Kristoffersen nasjonal beredskap er en viktig del av vår bransje.

NETTBUSS TRAVEL, KAI KRISTOFFERSEN

1. Den er svært viktig for norske aktører i bransjen. Hvis de fire viktigste månedene i vårt marked i framtiden overtas av aktører som kan levere de samme produktene som oss, men til helt andre betingelser og dermed helt andre priser, vil bransjen smuldre opp over tid. Det vil bli færre turbusser, og reiselivet vil da ikke ha mulighet til å frakte sine gjester rundt i landet i perioden oktober–april når utlendingene ikke er stasjonert i Norge. Det viktigste for oss, er ikke å fjerne utlendingene fra markedet, men å tilpasse regelverket slik at vi kan konkurrere på like markedsmessige vilkår, med moms, bompenger, kjøre- og hviletidsbestemmelser og hvilken type drivstoff som benyttes. Dette vil være til det beste, både for oss busselskaper og for resten av reiselivet over tid.
2. Omsetningen i den delen av markedet som påvirkes av utenlandske busselskapers aktivitet i Norge, har falt dramatisk.
3. Optimismen er naturlig nok noe avventende. Jeg tror ikke det blir lagt inn mange nye bestillinger hos bussfabrikkene i løpet av vinteren. Ett til to år med nye regler og en evaluering vil gi oss bedre svar på dette spørsmålet.
4. Jeg tror mye av reaksjonene er basert på misforståelser, rykter og kanskje dommedagsprofetier. Grensene skal jo ikke stenges for utenlandske busser, men nytt regelverk vil forhåpentligvis jevne ut konkurransen. Prisene på turbuss i Norge kan øke noe for de store turoperatørene, men at billige østeuropeiske busselskaper har operert i Norge, behøver ikke å bety at reiser i Norge har vært billigere for passasjerene i bussen.

De to siste årene har norske busselskaper hatt mye ledig kapasitet i sommersesongen, noe som aldri har skjedd før i de snaut 20 årene jeg har vært i bransjen. I årene før, opplevde vi alltid å få for lite busser til å ta de største toppene, men da kunne bransjen selv styre dette, og leie inn kapasitet fra våre naboland i de korte periodene i juni og august.

Kapasitet handler i mange tilfeller om viljen til å betale det en tjeneste koster. Hadde ikke Samferdselsdepartementet kommet på banen nå, tror jeg f. eks. ikke situasjonen med askestengte flyplasser i hele Europa ville blitt løst like elegant som den ble om tre til fem år, av den enkle grunn at antallet turbusser i Norge ville vært dramatisk redusert. Den nasjonale beredskapen er også en viktig del av vår bransje.

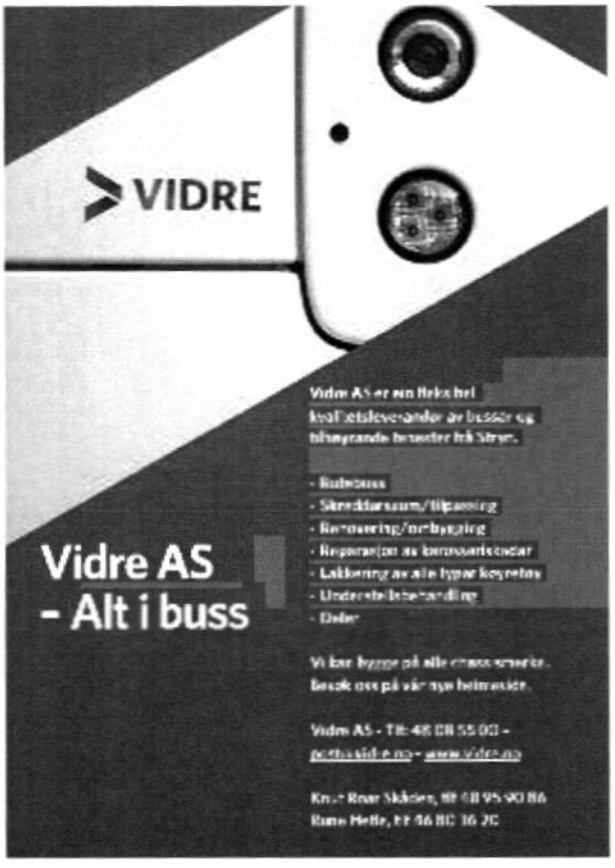
Til sist, jeg tror alle deler av reiselivet er tjent med å sammen diskutere hva vi kan gjøre for å øke opplevelsen til turistene.

FOTO Tide Reiser

Knut Harald Kvernes: en omsetningssvikt på 8-10 prosent i sommer.

TIDE REISER, KNUT HARALD KVERNES:

1. Det er veldig bra at denne regelen er kommet, det er bare så synd de utenlandske turbussen får kjøre i Norge i 30 dager før de må ut av landet. Det skulle ha vært 10 dager og så ut, og maksimalt fire ganger i året.
2. Tide Buss avd Reiser har hatt en omsetningssvikt på 8-10 prosent gjennom sommeren.
3. Ja, dersom reglene blir håndhevet strengt av de kontrollerende myndigheter, og vi ser at det blir større etterspørsel etter norske turbusser, vil vi kunne investere i mer materiell.
4. Er sluttet å tru på julenissen, de som tjener på dette er turoperatørene, ikke gjestene. At det kan bli tøft å finne nok materiell de første ukene av juni er en kjensgjerning, men utover det har vi nok turbussmateriell i Norge til å ta hånd om Cruisetrafikken og kjøringen for incomming operatørene. At det på sikt, når anbudene brer om seg i distrikts Norge, kan bli vanskeligere er også en kjensgjerning. Her må cruise og turistnæringen være flinkere til å påvirke fylkeskommunene når de lager spesifikasjonen på materiellet så det også kan brukes i turbusskjøring.



BUSS MAGASINET

Search...

- Om oss
- Kontakt oss
- Utgivelsesplan og annonsepriser for 2014

Turoperatørene delaktig i at kabotasjereglene brytes

By Jørn T. 02/02/2014 | Filed under Alle artikler, Nyheter

Det er i dag tillatt å drive kabotasjekjøring i opp til to måneder, eller over halve sesongen. Norge er også et av få land der det fremdeles er tillatt å kjøre med busser som har euro 0 krav. Dette utnytter utenlandske busselskaper fult ut. De kommer med gamle og forurensende busser. I tillegg sender de sjåfører på luselønn samme med litt mat og en primus. Slik lever de i to måneder mens moderselskapet i utlandet tjener gode penger.

- Det er mye som kan sies om disse reglene men det er vel turoperatørene som bør kritiseres her. De har en fantastisk evne til å drive med en form for grønt-vasking av gamle, usunne busser som ikke forurenser så mye og andre ekvivalente land på grunn av krav om forurensning via Euro normer og krav. De kjører med gamle busser Euro 1 / Euro 2 / Euro 3 motorer som man ikke får bruke i andre europeiske land, sier Ola Halvorsen hos I-VK fordelen. Han blir ikke direkte berørt av denne problematikken men ser at dette gir dumping i prisene og får seriøse selskaper under trøkk til å gå opp.

- Det er også mye om vår regjering som ikke kan se problemet og *noterte miljøsoner* som alle vare naboland har gjort for 10 år siden. Disse kvalitetene kjører selvfølgelig billigere enn oss og sjåførene bor i sovekabiner og lager mat med primus. Dette gjelder også svenske busser hvor sjåførene lønnes med 115 svenske kroner og 6 timer en dag + tillegg traktamente på 500 kr. Dette fører til at sjåførene ikke spiser ute og selskapet sparer arbeidsgiveravgift som i Sverige er ca 50 %.

Norge er et av få land som fremdeles ikke har innført miljøsoner. Dette gir alle muligheten til å kostnadsfritt og helt ovlig kjøre hvor som helst i Norge i gamle og forurensende busser. Med gamle busser og lave lønninger så kan selskapene støvsuge markedet for turer. Turoperatørene i både Norge og utlandet arrangerer turer og vil gjøre *billigste* uten å se på *hvilke* selskaper som er sjåførens arbeidsgiver.

- Dette er og et problem for oss med de avgifter, forringelser vi har i Norge. Nye lover om kabotasje må komme men det er ikke verdt som i andre europeiske land da vi har en høysesong på 4 måneder. Vår sjåfører bør følge andre europeiske land og det bør skje NÅ! Det vil stenge mange østeuropeere ute inkludert svensker som er på vei vestover, sier daglig leder i Sagabuss AS, Tore Sørli.

Vanger Busselskaper har måtte kaste in håndkle etter at selskaper fra vare naboland har sett hvor enkelt det er å tjene penger i Norge. Slik som man hadde et selskap med 60 busser i Norge. Bytildet i flere norske byer var omregnet av utenlandske busser som kjøre turister for under i avgiftene av hva norske busselskaper kan klare.

- Kampen om å få endret regelverket så er det nå ute på høring et forslag om å endre teksten om kabotasjekjøring. Det innebærer blant annet at kabotasjekjøring reduseres fra to til en måned. Fristen for høring går ut 4. februar.

- Vi skal nå et møte 3. februar og komme med våre argumenter. Det er ikke så veldig bra det departementet skriver, blant annet at man kunne kjøre kabotasje i 30 dager, sier Tore Sørli i Sagabuss AS. Han er styremedlem i Norges Turbil og deltok i et møte i Samferdselsdepartementet i forrige uke med å gi tilsvar på høringsutkastet.

Han ønsker å kunne komme tilbake med mer konkrete tiltak og overbeviserende forslag eller innspill.

Annonsører

SAGABUSS

Fiaa
28 - 31 OCT. 2014
Madrid - Spain
IFEMA
UNITED PRESS
busworld
ufi
Approved Event
busworld
TURKEY
ISTANBUL

Kjøp BM online
59,-

Les Bussmagasinet på dit nettbrett, pc eller mobil

Arkiv

Select Month

Bussmagasinet.no

- Alle artikler
- Nyheter
- Veteranbussen
- Om oss
- Kontakt oss
- Busworld 2015
- Utgivelsesplan og annonsepriser for 2014
- Kjøp & Salg

Logg in:

- Logg inn

Buss Magasinet er:

- et nøytralt bransjetidskrift for hele bussbransjen, selskaper, sjåfører, entusiaster og de som har interesse for veteranbusser
- Ukommer med ny papirutgave hver måned!
- Bestill abonnement å få bladet rett hjem i postkassen for kun kroner 650,- pr. år for nye lesere
- Bruk skjema til høyre med navn, mail og adresse, eller:
- Send navn og adresse til: post@bussmagasinet.no
eller msg/sms til tlf: 91 70 89 49

Bestill abonnement

Name *

Email *