

Transport- og lønnsstatistikk i Norge og Europa
- for turbiltransport

Lin Andrea Gulbransen
YRKESTRAFIKKFORBUNDET |

Innholdsfortegnelse

1.0 Innledning.....	2
2.0 Transport utført av utenlandske arbeidstakere	2
3.0 Turbiltransport i Norge.....	2
4.0 Turbiltransport i EU	4
5.0. Lønn	5
5.1. Lønn i EU	5
5.2. Lønn i Norge	7
5.3. Utenlandske arbeidstakere ansatt i norske selskap.....	7
5.3 Sammenligning av lønn.....	8
6.0 Oppsummering	9
Litteraturliste	10

1.0 Innledning

EUs regler om fri markedsadgang gjør at alle EU-godkjente operatører kan utføre internasjonal persontransport i alle land innad i EØS-området, uavhengig av hvor transportøren er registrert. Reglene om kabotasje kjøring i EU gjør det også mulig å kjøre innenriks turer i et annet land enn der transportøren er registrert og sjåføren er ansatt. Dette gjør at det er sjåfører som er ansatte i andre land, som mer eller mindre fast kjører oppdrag i Norge. Disse har i hovedsak ikke de samme lønns- og arbeidsvilkårene som norske sjåfører.

For persontransport er det et skille mellom transport i rute (rutebuss, ekspressbuss og lignende) og turbiltransport. Rutekjøring eller ekspressbusskjøring er adgangsregulerte markeder og foregår dermed i all hovedsak av norske selskaper. Når man snakker om utenlandske arbeidstakere som har dårligere vilkår enn norske arbeidstakere, er det i hovedsak snakk om turbilkjøring (også kalt turbuss), da dette ikke er adgangsregulert og dermed i større grad kan utføres av utenlandske selskaper. Det er god grunn til å tro at det er en betydelig andel utenlandske arbeidstakere ansatt i utenlandske selskaper som utfører persontransport på vei i Norge, med dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn norske arbeidstakere. Det finnes imidlertid ingen klar statistikk for hvor mange dette gjelder, eller hvilke lønns- og arbeidsvilkår disse har. I dette dokumentet er det derfor samlet og fremstilt statistikk og annen dokumentasjon om denne typen transport og lønnsnivå i Norge og EU, som kan gi oss et indirekte bilde av situasjonen. Dette for å synliggjøre hvilke lønns- og arbeidsvilkår sjåfører kjører for i Norge.

2.0 Transport utført av utenlandske arbeidstakere

For persontransport er som nevnt turbiltransport mest relevant å se på. Denne transporten er omfattet av EØS-områdets frie markedsadgang. Det vil si at utenlandske selskaper kan transportere passasjerer i Norge. Dette kan foregå som en internasjonal transport, enten inn eller ut av Norge, eller det kan være innad i Norge i form av kabotasje transport.

Kabotasje er en innenriks transport der en transportør fra en stat utfører transport mellom to punkter innad i en annen stat enn den transportøren er fra. I EØS-området kan alle EU-godkjente transportører utføre «midlertidig» kabotasje. Eneste kriterium for at et utenlandsk selskap kan drive turbiltransport innenlands i Norge er at transporten må være av midlertidig karakter. Kabotasjereguleringene medfører dermed at transportøren kan utføre transport i Norge i måneder av gangen så lenge det ikke er av permanent karakter, og at den utenlandske sjåføren vil bo og arbeide i Norge tilsvarende lenge.

3.0 Turbiltransport i Norge

Typisk turbilkjøring er turist- og opplevelsesreiser. Turbilselskaper bedriver også blant annet bedrifts- og skolereiser og ekstra kjøring for å erstatte eller supplere rutetransport når det er nødvendig. Det er for turist- og opplevelsesreiser man ser den største andelen av transport utført av utenlandske selskaper. Det vil derfor være denne transporten det blir sett på videre.

Det finnes ingen statistikk på hvor mye slik transport som foregår innad i Norge. Heller ikke på hvor mye av denne transporten som er kabotasje utført av utenlandske selskaper. Det føres ikke statistikk ved turbiltransport verken i Norge eller i EU. For å anslå omfanget må man dermed støtte seg på statistikk for andre områder og erfaringer fra aktørene i bransjen. Blant annet kan man se på undersøkelser om turisme i Norge. En Fafo-rapport om arbeidsforhold i vegsektoren (Bråten et al 2013) har gjort et forsøk på å sammenfatte forskning på omfanget av turistreiser med buss i Norge. Den finner at turisme inn i Norge har vært økende og at en del turister ankommer med buss, eller ankommer med fly og så fortsetter med buss. Den sier også at «Inntrykket er at det brukes mest utenlandske busser og utenlandske sjåførere» (s.39). Den forenklete gjesteundersøkelsen fra Transportøkonomisk institutt i 2012 *Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012*, sa også at «I 2012 kom det ca 5,2 millioner overnattingsgjester og 1,3 millioner dagsbesøkende til Norge. I tillegg kom 588000 cruisepassasjerer til Norge, som er mer enn noen gang» (Farstad et al 2013). Antallet overnattinger på feriereiser har gått opp med tre prosent.

På tross av økningen i turisme, kan det se ut til å ha vært en nedgang i turbiltransport utført av norske selskaper i Norge. Det finnes ikke samlet statistikk over dette, men bransjeaktørene melder om nedgang. De norske busselskapene oppgir at de har redusert antallet turbiler dramatisk de siste ti årene. De oppgir å bli utkonkurrert av lønninger langt under norsk tariffnivå (Klingenberg 2013a og 2013b). De større operatørene melder også at de ofte får forespørsler om å kjøpe opp mindre operatører. Grunnen som blir oppgitt for ønsket om å selge er at de ikke klarer å drive i den harde konkurransen fra utenlandske selskaper. Fafo skriver i rapporten arbeidsforholdene i veisektoren: «De norske turbiloperatørene har møtt sterk konkurranse i hjemmemarkedet fra utenlandske busselskaper. Disse står for en økende andel av turistoppdrag i sommerhalvåret og spesielt turer i tilknytning til cruise- og flyreiser» (Bråten et al 2013:38).

Med bakgrunn i bekymringer fra transportbransjen har det blitt satt ned en kabotasjearbeidsgruppe med representanter fra partene i transportbransjen, turistnæringen og Samferdselsdepartementet. Denne leverte en rapport i 2014 der det fra både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene uttrykkes stor bekymring for kabotasje i turbilnæringen.

«Medlemmet fra Spekter, med støtte fra medlemmet fra NHO Transport, viser til at deres medlemmer erfarer at kabotasje har vært en økende faktor i konkurransen om persontransport i Norge, særlig de siste fire årene. Hovedårsaken er at utenlandske transportører har et lavere lønns- og kostnadsnivå enn norske transportører. Lokale aktører blir dermed utkonkurrert. Medlemmet fra Spekter viser til en forandring i markedet ved at de utenlandske busselskapene kommer til Norge, ikke bare for å transportere turister fra eget land, men fra alle land. Videre viser medlemmet til at utenlandske sjåførere stasjoneres i Norge gjennom sesongen (i hovedsak fra april til september) og at utenlandske aktører tar seg av hele transporten, mot tidligere der lokale transportører i større grad tok seg av lokal kjøring (Kabotasjearbeidsgruppen 2014:32)»

SSB har gjennomført intervjuer blant turist- og turbiloperatører for å undersøke grunnlaget for å lage statistikk om turbilkjøring i Norge. De fikk da oppgitt at det var flere som benyttet kabotasje. De fikk også informasjon om at det i tillegg var utenlandske firmaer som bestilte kabotasjetransport i Norge (Berglund 2014). Representanten for Hovedorganisasjonen Virke i Kabotasjearbeidsgruppen har også presisert at adgangen til lovlig kabotasjekjøring er «svært viktig for Norsk reiseliv» (Kabotasjegruppen 2014:34).

Det er altså bred enighet om at det utføres mye turbiltransport av utenlandske aktører i Norge. Turistsesongen varer fra mai til september/oktober. Bransjen oppgir at utenlandske selskaper kjører i Norge hele turistsesongen. Det betyr at de utenlandske sjåførene bor og arbeider i Norge i opptil 6 måneder av gangen. At det foregår mye slik transport underbygges av at det er en betydelig økning i turismen samtidig som den norske turbilbransjen melder om nedgang.

4.0 Turbiltransport i EU

Det er heller ikke tilgjengelig statistikk fra EU for turbilkjøring. Det har likevel blitt gjort noen undersøkelser på temaet. Steer Davies Gleave (2009) har gjort en undersøkelse der de finner at åpningen for kabotasje på dette markedet ikke har ført til store endringer i omfanget av kabotasje innenfor persontransport, bortsett fra i Hellas og Sverige der man har fått en del kabotasjetransport. Undersøkelsen dekker kun EU-land, og dermed ikke Norge. I rapporten om arbeidsforhold i vegtransport mener Fafo likevel at:

«Disse funnene er relevante for Norge, som et høykostnadsland. I Hellas er kabotasje spesielt lønnsomt på grunn av reguleringer og dyre lisenser for greske selskaper, men også på grunn av lavere lønninger i geografisk nærliggende land. Sverige har også et stort omfang av kabotasje, i hovedsak operatører fra Estland, Latvia, Polen, Belgia, Nederland og Russland (selv om russiske operatører ikke har kabotasjerettigheter). Svenske selskaper utfører også kabotasje, først og fremst tilbringertjenester til og fra flyplasser og over grensen til naboland. [...] Det er flere grunner til å tro at situasjonen i Norge i dag skiller seg fra tendensen i Europa, som Steer Davies Gleave tegner i sin rapport. Dette henger sammen med de høye kostnadene, i Norge, og at utvidelsen av EU omfatter flere land. Fra og med 1. mai 2009 har Estland, Latvia, Litauen, Tsjekkia, Slovakia, Polen og Ungarn adgang til å drive kabotasje innen EØS-området på lik linje med de andre EØS-landene. Effekter av denne østutvidelsen vil ikke vises i Steer Davies Gleaves rapport, som i stor grad bygger på tall fra 2008.» (Bråten et al 2013:40-41)

Fafo påpeker altså at det er flere grunner til å tro tallene for persontransportkabotasje er høyere i Norge selv om de er lave i EU. Vi har forhold i Norge som ligner de to landene med påvist kabotasje i EU, og det er på nåværende tidspunkt flere land som har adgang til å drive kabotasjevirkosomhet. Steer Davies Gleave (2009:85) sier også at omfanget i EU kan være større enn det som ble avdekket. De fant for eksempel tilfeller av land som meldte at de utfører kabotasje i andre land, mens de opplyste «vertslandene» meldte at det ikke foregikk kabotasje hos dem. Det tyder på at det kan være underrapportering i materialet.

Fafo-rapporten viser også til et brev skrevet av NHO Transport til samferdselsministeren i 2013, der organisasjonen sier at kabotasje på turbilsiden ser ut til å være et fenomen spesielt i Norge. NHO Transport lister flere grunner til at persontransportkabotasje er et betydelig fenomen i Norge, selv om det ikke er utberedt i resten av EØS-området:

- Det høye prisnivået i Norge gir stor inntektpotensial for aktører med lave kostnader
- Sesongen for utenlandske turbiler i Norge konsentrert til perioden fra mai til og med september, noe som gjør det lett å oppnå en høy omsetning på kort tid
- Andre land (for eksempel Danmark, Tyskland og Østerrike) har innført en merverdiavgiftsrelatert kilometer- og passasjeravgift, som har redusert attraktiviteten for utenlandske aktører
- Andre land utfører en strengere kontrollvirkosomhet og har for eksempel en tettere oppfølging av at bomavgifter blir betalt (Bråten et al 2013:41).

Arbeidsgiverorganisasjonen mener altså også at selv om det ikke er påvist mye kabotasje i EU, så er det gode grunner til at det er utbredt i Norge.

5.0. Lønn

Det er stor grunn til å tro at de utenlandske sjåførene får lønn på nivå med den i hjemlandet, eller landet selskapet er registrert i, også når de kjører i Norge. Den tilsynelatende høye andelen av utenlandske selskaper som kjører turistbusser i Norge, og den norske turbilbransjens opplevelse av å bli utkonkurrert kan tyde på dette. Det er også funnet flere dokumenterte tilfeller av utenlandske sjåførere med langt lavere lønn enn de norske, og sjåførene har også oppgitt selv å ha lønnsnivå fra hjemlandet (Bentzen 2013, Klingenberg 2013a, 2013b og 2013c, Nordberg 2013). Dette betyr at utenlandske arbeidstakere bor og arbeider i Norge i måneder av gangen til samme lønn som de får i hjemlandet.

Det er vanskelig å direkte sammenligne lønninger for utenlandske og norske sjåførere som kjører turbil i Norge. Det finnes ingen konkrete tall på dette. Det vil likevel, i den grad det er mulig, gis en framstilling av de forskjellige lønnsnivåene for turbilsjåførere i Norge og de forskjellige EU-landene. Dette for å synliggjøre hvilken lønn de utenlandske arbeidstakerne har når de arbeider i Norge, og hvordan denne er sammenlignet med norske arbeidstakeres lønn i samme bransje.

5.1. Lønn i EU

Det finnes ikke offentlig tilgjengelig, sammenlignbar statistikk for turbilsjåførere i EU-landene. Det som er klart er at det er en veldig stor forskjell mellom lønninger i de «gamle» og de «nye» EU-landene. De «nye» EU-landene omtales videre som EU-13, og består av Polen, Estland, Latvia, Litauen, Kypros, Slovakia, Slovenia, Ungarn, Tsjekkia, Malta, Bulgaria, Romania og Kroatia. Det vil her gis et bilde av de relative lønnsnivåene i landene basert på tilgjengelig statistikk for lønninger i landene.

Eurostat (2014a) har tall på gjennomsnittlige lønninger for fulltidsansatte i kategorien «Transport og lager» i 2011 for noen av EU-landene. Her er det satt opp en oversikt over de landene det gjelder. Tallene er regnet om fra euro til NOK med en kurs der 1 euro = 8 kr, litt over den gjennomsnittlige kursen i 2011. Tallene er basert på årlig inntekt. Ved utregning av månedslønn er årslønnen delt på 12.

Gjennomsnittlig lønn for fulltidsansatte i transport og lager 2011		
Land	Årslønn	Månedslønn
Belgia	311 832 kr	25 986 kr
Bulgaria	36 168 kr	3014 kr
Estland	80 992 kr	6749 kr
Spania	202 224 kr	16 852 kr
Latvia	71 320 kr	5943 kr
Luxemburg	370 376 kr	30 864 kr
Nederland	352 368 kr	29 364 kr
Østerrike	312 840 kr	26 070 kr
Romania	49 168 kr	4097 kr
Slovakia	77 760 kr	6480 kr

Sverige	291 480 kr	24 290 kr
Storbritannia	275 080 kr	22 923 kr

Disse tallene er fra 2011, og man kan dermed vente at de kanskje har steget noe de siste tre årene. Av de landene som er målt, kan man se at det er veldig store forskjeller mellom landene. Bulgaria, Romania, Slovakia og Estland har alle månedslønner på under 7000 kroner per måned. Spania har 16 852 kr, Storbritannia har 22 923 kr og Sverige har 24290 kr. De resterende har over 25000 kr per måned.

Av senere tall er det tilgjengelig gjennomsnittlig arbeidskraftkostnader per time for de fleste EU-landene i 2013. Dette er Eurostats (2014b) tall for gjennomsnittlige arbeidskraftkostnader for «wages and salaries» per time i «Business economy». Kategorien «Business economy» inneholder blant annet transport og lagertjenester, men også flere andre områder innenfor produksjon av varer og tjenester. «Wages and salaries» vil si alt det arbeidsgiver betaler ut til den ansatte før skatt. Det inkluderer ikke de sosiale kostnadene selskapet har for arbeidsgiveravgifter og lignende, men inneholder all form for lønnskostnader det har til arbeidstakeren. Her er også oppgitt nivået for Norge, slik at man kan sammenligne med hva denne sektoren gjennomsnittlig koster i lønnskostnader i Norge. Igjen er det regnet om til kroner med en kurs på 1 Euro = 8 NOK, som er litt over den gjennomsnittlige kursen i 2013.

Gjennomsnittlig lønnskostnader 2013: «Business economy»	
Land	Timeskostnad
European Union (28 countries)	145,60 kr
Belgium	224 kr
Bulgaria	24,80 kr
Czech Republic	60,8 kr
Denmark	276 kr
Germany	200 kr
Estonia	54,40 kr
Ireland	187,20 kr
Greece	-
Spain	121,60 kr
France	190,40kr
Croatia	57,60 kr
Italy	159,2 kr
Cyprus	105,60 kr
Latvia	41,60 kr
Lithuania	35,20 kr
Luxembourg	246,40 kr
Hungary	47,20 kr
Malta	92 kr
Netherlands	197,60 kr
Austria	182,40 kr
Poland	49,60 kr
Portugal	72,80 kr
Romania	28,80 kr

Slovenia	97,60 kr
Slovakia	51,20 kr
Finland	199,20 kr
Sweden	228 kr
United Kingdom	144,80 kr
Norway	312 kr

Gjennomsnittlig arbeidskraftkostnad i alle de 28 EU-landene er 145,60 kr, men det er store forskjeller mellom landene. De fleste landene med det laveste lønnsnivået er blant EU-13. Noen av de søreuropeiske landene har også ganske lave nivåer. Det er to av de nyeste medlemslandene som ligger nederst med 24,80 kr i Bulgaria og 28,80 kr i Romania. Det er deretter en stor gruppe østeuropeiske land som ligger mellom dette og 60 kr timen. Portugal, Malta og Slovenia har mellom 70 og 100 kr timen. Kypros er det landet av EU-13 landene som har høyest nivå, med 105,60 kr. Av de landene med høyest nivå er Danmark med 276 per time, Luxembourg med 246,40 per time, Sverige med 228 per time, og Belgia med 224 per time. Resten av landene varierer mellom 100 og 200 kr per time. Merk at dette fortsatt er gjennomsnittlig timekostnad for alle typer lønnskostnader, inkludert overtidsbetaling, bonuser og lignende. Den avtalte timelønnen de ansatte har vil derfor være lavere.

5.2. Lønn i Norge

Heltidsansatte i tur- og rutebiltransport hadde ifølge SSB (2014a) en månedslønn på 32 700 kroner i snitt i 2013. Tall fra NHO sine medlemsbedrifter viste også at den årlige gjennomsnittslønnen for bussjåfører i bedrifter med Bussbransjeavtalen var 380 270 kr, tilsvarende en månedslønn på 31 689 kr. Turbilsjåfører ligger antakelig litt under dette gjennomsnittet, da de har en lavere lønn i tariffavtalen og mindre tillegg for ubekvemme arbeidstider. Minstelønnen for ufaglærte turbilsjåfører i bussbransjeavtalen er fra 1. oktober 2014 kr 24 135,70 per måned. Minste timelønn blir da 148 kr per time. I tillegg til denne lønnen kommer eventuelle tillegg for ubekvemme arbeidstider og overtid.

Minstelønn for turbilsjåfører var i 2013 kr 23 483,70 kr per måned, 144 kr per time. I 2011 var minste månedslønn uten tillegg 21 951,50 kr per måned. For sammenlignbare tall med EU-tallene kan det også oppgis at gjennomsnittslønn i kategorien «transport og lager» var 37 600 kr i 2011 (SSB 2014b)

5.3. Utenlandske arbeidstakere ansatt i norske selskap

Det er tre type foretak som driver med turbilkjøring. Det er store rute- og ekspressbusselskaper, som også driver med turbilvirksomhet. Det er store turbilselskaper med mange busser, og det er små foretak med veldig få ansatte. Blant selskapene som hovedsakelig driver med rute- og ekspressbusskjøring er det meget god tariffdekning. De fleste av disse selskapene har lang tradisjon med tariffavtalen og sterke tillitsvalgte. Det er derfor et inntrykk at disse i hovedsak ikke ansetter eller leier inn utenlandske ansatte dårligere til vilkår enn tariffavtalens. I de to andre kategoriene er det imidlertid mye dårligere oversikt. Det er større turbilselskaper som ikke har tariffavtaler eller tillitsvalgte. Der er det mye mindre oversikt over vilkårene til utenlandske arbeidskraft. Noen av disse ansetter eller leier inn utenlandske arbeidstakere, men det er lite informasjon om disses vilkår. Det har også lite

kunnskap om andelen utenlandske arbeidstakere i de mindre turbilselskapene. Disse er meget små, med en til to ansatte. Det er ofte eieren og en til som kjører. Vi antar derfor at det ikke er så utbredt at disse ansetter utenlandske arbeidstakere. Fafo påpeker at det er en utfordring å kartlegge «[...] norske transportforetaks bruk av utenlandsk arbeidskraft og deres ansettelsesforhold; for eksempel bruk av innleide sjåfører og sjåfører på midlertidige kontrakter» (Bråten et al 2013:62).

5.3 Sammenligning av lønn

Vi kan få et overordnet bilde av forskjellene i vilkår når man ser på de gjennomsnittlige lønnskostnadene i EØS-landene. Norge er også med på listen, og man kan sammenligne gjennomsnittlige lønnskostnader i private bedrifter i Norge med resten av EU-landene. Tabellen viser at det er veldig store forskjeller. Gjennomsnittlige lønnskostnader per time i private bedrifter i Norge er 312 kr. Til sammenligning er de samme kostnadene gjennomsnittlig i EU landene 145,60 kr per time. I EU-13 er gjennomsnittlige lønnskostnader mellom 24,80 kr og 105,60 kr time. I de fleste av dem er nivået under 60 kroner per time.

Dette er ikke direkte sammenligninger av turbilsjåførers lønn, men lønnskostnader per time for bedrifter i kategorien «Business economy». Det knyttet en usikkerhet til å se på gjennomsnittlige lønnskostnader for en større gruppe. Man kan vente at norske turbilsjåfører ligger under dette gjennomsnittet, men man vet ikke om turbilsjåfører i de andre landene ligger over eller under gjennomsnitt. Forskjellene mellom landene er likevel så store at man får et tydelig bilde. Når man sammenligner med gjennomsnittlige lønnskostnader i de østeuropeiske EU-landene ser man at disse ligger langt under selv minste timelønn for turbilsjåfører i den norske tariffavtalen. EU-landenes tall innebærer da et gjennomsnitt av alle lønnskostnader selskapet har, inkludert bonuser, overtid og lignende. Sammenlignet med en minste timelønn på 144 kroner i Norge (2013), som ikke inneholder noen av disse tilleggene.

Blant de tilfellene der utenlandske arbeidstakere kjører i Norge, er det de østeuropeiske landene som nevnes. Spesielt de baltiske landene Estland, Latvia og Litauen trekkes frem. Her er de gjennomsnittlige lønnskostnadene i private bedrifter henholdsvis 54,40 kr, 41,60 kr og 35,20 kr per time. Dette er godt under en femtedel av tilsvarende i Norge. Og det er langt under tariffestet minstelønn for turbilsjåfører i Norge. Også dersom man sammenligner inntektene i 2011 i kategorien transport og lager viser det samme dramatiske bildet. Tall fra Estland og Latvia viser at disse hadde henholdsvis 6749 og 5943 kroner i gjennomsnittlig månedslønn. Mot 37600 kroner i Norge samme år. Også sammenlignet med minstelønnen for turbilsjåfører er dette ekstremt lave lønninger. Lønninger på et slikt nivå er det knapt nok mulig å leve for i Norge.

Vi vet også at det kjøres en del kabotasje i Norge med svenskregistrerte busser. Sammenlignet med Norge har Sverige et lavere lønnsnivå, men det er ikke like stor forskjell som det er mellom Norge og de østeuropeiske landene. Likevel er det en betydelig forskjell mellom svensk og norsk lønn. Hvis man ser på gjennomsnittlige lønnskostnader i private bedrifter er det svenske nivået nesten bare to tredjedeler av det norske. Dersom man sammenligner månedslønn for arbeidstakere i transport og lager ser man det samme: den svenske lønnen er kun to tredjedeler av det som er gjennomsnitt her. Nå er riktignok turbilsjåførenes lønn i Norge under dette gjennomsnittet, men det er grunn til å tro at dette samsvarer med bildet i Sverige. At også der er turbilsjåførenes gjennomsnittslønn under nivået for kategorien transport og lager som helhet. Det meldes om at de svenske sjåførene kan få veldig lave lønner og at de ikke får betaling for overtid og ubekvem arbeidstid (Bentzen 2013, Steinholt

2011). Man ser også eksempler på er at det er innleide østeuropeiske sjåførere som kjører de svenske bussene og at de får lønn etter østeuropeisk nivå (Nordberg 2013).

6.0 Oppsummering

Aktører i bransjen og partene i arbeidslivet melder at de opplever stor grad av utenlandske selskaper med utenlandske arbeidstakere som kjører turbil i Norge. Dette er da busser som stasjoneres i Norge og kjører i landet over lengre tid, gjerne måneder av gangen. Sjåførene som jobber i Norge får kun betalt lønn på linje med den de har i hjemlandet. Bransjeaktører forteller at de blir utkonkurrert av markedet fordi de utenlandske transportselskapene tilbyr betydelig lavere priser enn det som er mulig å tilby når man betaler bussjåføren lønn på linje med den i norske tariffavtaler.

Det blir spesielt nevnt sjåførere fra de baltiske landene, der lønnsnivået ligger under en femtedel av det i Norge. En gjennomsnittlig arbeidstaker i transport i Estland eller Latvia tjener under 7000 kroner per måned. Det blir også meldt om svenskregistrerte busser som kjører i Norge. Svenske lønninger er to tredjedeler av norsk lønn, og det er grunn til å tro at sjåførene kjører på enda dårligere vilkår enn dette. Utenlandske arbeidstakere arbeider altså i Norge i måneder av gangen, med lønn det knapt nok er mulig å leve for.

Litteraturliste

- Bentzen, Asle (2013): «Bussjåfør I Norge fikk 23 kroner timen» i *tv2.no* URL: <http://www.tv2.no/nyheter/innenriks/bussjaafoer-i-norge-fikk-23-kroner-timen-4102737.html#.UvOdx7T-aB4> [Lest 06.02.2014]
- Berglund, Frode, Asbjørn Wethal og Jan Monsrud (2014): *Kabotasje i Norge Eksisterende og mulige datakilder* SSB-notat 2014/12.
- Bråten, Mona, Inger Beate Hovi, Ragnhild Steen Jensen, Merethe Dotterud Leiren og Kåre H. Skollerud (2013): «Arbeidsforhold i vegsektoren» Fafo-notat 2013:16. Oslo:Fafo
- Eurostat (2014a): “Average gross annual earnings by economic activity” i *epp.eurostat.ec.europa.eu* URL: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database [Lest 16.07.2014].
- Eurostat (2014b): «Labour cost levels» i *epp.eurostat.ec.europa.eu* URL: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database [Lest 18.07.2014].
- Farstad, Eivind, Petter Dybedal og Iratxe Landa-Mata (2013): *Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012* TØI Rapport 1295/2013
- Kabotasjearbeidsgruppen (2014): *Rapport om kabotasje på veg i Norge* Rapport til Samferdselsdepartementet. URL: http://www.regjeringen.no/pages/38662637/rapportomkabotasje26april2014_web.pdf [Lest 22.07.2014].
- Klingenberg, Mathias (2013a): «Advarer om bransjens død» i *e24.no* URL: <http://e24.no/jobb/nettbuss-utenlandskonkurransen-knekker-turbilbransjen/21098014> [Lest 12.07.2013].
- Klingenberg, Mathias (2013c): «Rolf må kvitte seg med flere turbusser» i *e24.no*. URL: <http://e24.no/naeringsliv/rolf-maa-kvitte-seg-med-turbussene-sine/21100151> (Lest 28.07.2014)
- Klingenberg, Mathias (2013c): «Estiske Virgo gjør bussbransjen fortvilet» i *e24.no*. URL: <http://e24.no/naeringsliv/estiske-virgo-gjoer-bussbransjen-fortvilet/21102094>. [Lest 30.07.2013].
- Norberg, Anna-Lena (2013): «Vi blev inte hungriga – men vi frös» i *stoppafusket.se* URL: <http://www.stoppafusket.se/2013/05/28/vi-blev-inte-hungriga-men-vi-fros/> [Lest 12.08.2013].
- SSB (2014a): «Lønn for ansatte i samferdsel, 1. oktober 2014» i *ssb.no*. URL: <http://ssb.no/arbeid-og-lonn/statistikker/lonnsamf> [Lest 17.07.2014].

SSB (2014b): «Lønn alle ansatte» i *ssb.no* URL:

<https://www.ssb.no/statistikbanken/selectout/ShowTable.asp?FileformatId=2&Queryfile=2014729145427973173682LonnAnsTidKjNar&PLanguage=0&MainTable=LonnAnsTidKjNar&potsize=1> [Lest 29.07.2014].

Steer Davies Gleave (2009): *Study of passenger transport by coach*. Rapport for Europakommisjonen URL:

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf [Lest 22.07.2014].

Steinholt, Ingar Haug (2011): «Utlendinger overtar bussrattet» i *Aftenposten*. URL:

http://www.aftenposten.no/okonomi/innland/Utlendinger-overtar-bussrattet-5334980.html#.U9Y_I2O9Heo [Lest 28.07.2014].