

Prosjektoppgave i EPT-100 Sikkerhetsstyring av vegtrafikken

Høsten 2013

Universitetet i Stavanger

# Utenlandske lastebilsjåførers lønns- og arbeidsvilkår i Norge

**Skrevet av:**

Torunn Garder

Kjell-Erik Stensby

## Forord

Denne prosjektoppgaven er en del av kurset EPT100 “Sikkerhetsstyring i vegtrafikken” som blir arrangert for Statens vegvesen Region øst av Universitetet i Stavanger.

Prosjektoppgaven er gjennomført i gruppe sammensatt av kursdeltakerne selv. Tema for oppgaven er valgt av gruppen under veiledning fra kurslederne.

Oppgaven er skrevet av:

- Torunn Garder, Statens vegvesen Region øst
- Kjell-Erik Stensby, Vegdirektoratet

Vi vil gjerne takke intervjuobjektene våre for at de tok seg tid og var positive til å bidra i oppgaven.

## Innholdsfortegnelse

<b>1. Innledning</b> .....	<b>4</b>
1.1 Bakgrunn.....	4
1.2 Problemstilling.....	5
1.3 Prosjektgruppas forutsetninger og begrensninger.....	5
<b>2. Teori</b> .....	<b>6</b>
2.1 Sosial dumping.....	6
2.2 Forskningsteori Rasmussen.....	8
2.3 Forskningsteori Reason.....	12
<b>3. Metode</b> .....	<b>16</b>
3.1 Kvantitativ.....	16
3.2 Kvalitativ.....	16
<b>4. Empiri</b> .....	<b>17</b>
4.1 Tidligere rapporter/media.....	17
4.2 Bakgrunn.....	19
4.3 Sammenfatning intervjufunn sjåførere.....	20
4.3.1 Lønn/ansettelse.....	20
4.3.2 Arbeidstid.....	22
4.3.3 Boforhold.....	22
4.3.4 Erfaring.....	22
4.3.5 Trivsel.....	23
4.3.6 Ferie/fritid.....	23
4.4 Intervjufunn bransjefolk.....	23
4.4.1 Sett fra en leders synsvinkel.....	23
4.4.2 Sett fra en tillitsvalgts synsvinkel.....	24
<b>5. Drøfting</b> .....	<b>25</b>
<b>6. Konklusjon og avslutning</b> .....	<b>31</b>
<b>Litteraturoversikt og linker</b> .....	<b>34</b>
<b>Kilder/intervjuer</b> .....	<b>35</b>

# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Gjennom Norges medlemskap i EØS og Schengen-avtalen mener vi å ha sett en stadig økende andel av utenlandske tungbilsjåførere i Norge. Bransjene som sysselsetter tungbilsjåførere er hovedsakelig delt mellom persontransport og godstransport.

Norge har i mange år hatt en nasjonal og en import- og eksportrettet industri hvor transporten av varene foregår på lastebil. Norske sjåførere har av mange i bransjen blitt ansett som noen av de dyktigste på sitt område med høy grad av yrkesstolthet.

Det var pr 31.12.2012 ca. 80.000 norskregistrerte lastebiler i Norge. Dette tallet har vært forholdsvis stabilt de siste 10 årene med en økning på ca. 3 %.

De baltiske landene fortsetter å ta markedsandeler ved transport til og fra Norge. I 2. kvartal i år ble 5,9 prosent av godsmengden fraktet på en baltiskregistrert godsbil, mot 5,5 prosent samme kvartal året før. Polske lastebiler økte også sin andel av grensetransporten, fra 4,7 til 5,8 prosent. Svenske og danske lastebiler mistet andeler i den samme perioden. Andelen import og eksport av gods med lastebil på vei i Norge, sortert etter bilens nasjonalitet viser en markant økning av bl.a. polske og baltiske aktører. (kilde SBB)

Uoffisiell telling foretatt av NLF (Norges Lastebileier Forbund) sommeren 2013 viste at i gjennomsnitt var 1 av 3 godsbiler på norske veier registrert i annet land. Videre finnes et ukjent antall utenlandske sjåførere som kjører for norske foretak.

I Norge fokuseres det mye på føreropplæring og veistandard, både for fremkommelighet og for trafiksikkerhet. Innføring av Yrkessjåførforskriften (FOR-2008-04-16-362: Forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåførere) i 2008 med krav til bl.a. etterutdanning av yrkessjåførere hver 5. år er ett av mange virkemidler for å høyne kunnskapen. Speditører, transportkjøpere og transportører er med på å bestemme transportmarkedet i Norge for både kvalitet og tilgjengelighet

Media, via både TV, aviser og kanskje særlig sosiale media som f.eks. Facebook fokuserer stort på utenlandske lastebilers oppdrag i Norge, både gjennom kjøretøyenes manglende tekniske stand, gjennom deres involvering i ulykker i Norge og på grunn av kabotasjekjøring. ( en transportør fra et land driver transport mellom forskjellige destinasjoner innenfor et annet lands grenser).

## 1.2 Problemstilling

Vi har kommet fram til følgende problemstilling som vi ønsker å diskutere og forsøke å finne svar på i denne oppgaven.

### **Kan arbeids-, lønns- og levevilkår hos utenlandske lastebilsjåførere på oppdrag i Norge ha betydning for trafikksikkerhet på norske veier?**

For å nærme oss svar på problemstillingen har vi prøvd å kartlegge forskjellige typer ansettelsesforhold, lønnsforhold og øvrige sosiale forhold som kan ha betydning for sjåførenes utførelse av arbeidet.

## 1.3 Prosjektgruppas forutsetninger og avgrensninger

Innenfor rammene studiesituasjonen setter er vi nødt til å avgrense problemområdet. Vi har valgt å konsentrere oss om godstransport og lastebilsjåførere som fører kjøretøy over 7,5 tonn. Det er sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår vi har studert, ikke kjøretøyenes tekniske stand.

Begge deltakerne har lang fartstid i lastebilbransjen, både nasjonalt og internasjonalt. Dette har gitt en styrke i tilnærmingen av problemstillingen men også en utfordring i forhold til at vi har måttet ta hensyn til vår egen eventuelle forutinntatthet.

Gjennom intervjuene vi har foretatt har vi kommet i en spesiell situasjon i kraft av at vi begge er representanter for norske veimyndigheter (Vegdirektoratet og Statens vegvesen). Dette er etater som ikke «klinger godt» i mange sjåførers ører. I denne prosjektoppgaven har vi derfor valgt å utelate (under intervjuene med sjåførere) hvor vi er ansatt men kun presentert oss som studenter. Under intervjuene vi har gjort med nordmenn i transportbransjen har vi beskrevet vår studie. Disse er også kjent med hvor vi til daglig er ansatt. Vi mener å ha klart å håndtere de utfordringene disse momentene har gitt.

Samtlige intervjuobjekter er anonymisert. Innsamlet materiale under intervjuene vil bli slettet idet rapporten ferdigstilles da dette kun er relevant for studiet.

## 2 Teori

For å finne svar på problemstillingen ønsker vi å se om vi kan finne noen bakenforliggende årsaker til ulykker der utenlandske sjåførere er involvert. Vi tenker oss at det er en grunn til at ting skjer, og kan det være en mer kompleks sammensetting av forhold som øker risikoen?

- Hvem er aktørene? Sjåførere, agenter, bileiere, transportkjøpere, speditører, myndigheter
- Hva skjer mellom aktørene? Hvordan fungerer dynamikken, hvilke krefter rår?
- Hvilken rolle har myndighetene? Er de egentlig på banen? Hva med tilsynsapparatet?
- Hvorfor gjør ikke organisasjonene noe?
- Hvem har egentlig makt?

Dette er bare noen av spørsmålene som reiser seg. Vi skal se om vi finner et mønster ut fra det materialet vi har samlet inn.

### 2.1 Sosial dumping?

Transportbransjen, i likhet med andre bransjer, opplever i stadig økende grad at utenlandske arbeidstakere kommer til Norge for å arbeide. Denne arbeidsinnvandringen er ikke noe nytt fenomen og kommer av at det er få eller ingen jobber ledige i eget hjemland. Grunne til at dette er mulig er vårt medlemskap i EØS-samarbeidet som i siden 1994 har gitt Norge tilgang til EUs indre marked på lik linje med EU-landene selv. Men avtalen er tosidig og medfører at Norge som ett av tre EØS-land (de to andre er Island og Liechtenstein), i stor grad blir berørt av EUs lovgivning. Dette inkluderer en av de fire frihetene som er definert i samarbeidet, fri bevegelse for arbeidstakere.

Som en følge av denne friheten til hvor som helst innenfor EU/EØS å kunne ta arbeid, er arbeidsinnvandringen nå stor til Norge fordi Norge har en forholdsvis stabil økonomi og tilgang på ledige jobber i de fleste sektorer. Arbeidsforholdene er stort sett regulert gjennom tariffavtaler som sikrer arbeidstakeren både lønn og gode arbeidsforhold. Helsesektoren er ett eksempel på dette hvor arbeidsinnvandringen er stor fra bl.a. Sverige. Enkelte bransjer var allikevel sene med å få på plass avtaler som sikret arbeidstakeren en minstelønn og gode arbeidstidsordninger. Dette gjaldt særlig bygge-/anleggsbransjen som benyttet arbeidstakere, i noen tilfeller ufaglært, fra Øst-Europa. Disse ble ikke tilbudt minimumslønn, bodde under svært kummerlige forhold, hadde ikke regulert arbeidstid og kunne bli sagt opp på dagen uten rettigheter til sosial stønad. Etter massive presseoppslag ble dette til slutt ryddet opp i og det er nå mye bedre i denne sektoren.

Transportbransjen ser ut til å være neste sektor ut i dette som kan kalles sosial dumping. *Med sosial dumping menes at utenlandske arbeidstakere som utfører arbeid i Norge får vesentlig dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn norske arbeidstakere* (Arbeidstilsynets definisjon). Dette omhandler både utenlandske sjåførere på norskregistrerte kjøretøy og utenlandske operatører på det norske transportmarkedet. Sjåførene som kommer hit til landet blir tvunget til å arbeide under kummerlige forhold under lengre perioder. En sjåfør fra Romania kan bli værende i Norge i flere uker uten tilfredsstillende sanitære og hygieniske forhold samtidig som at lønnen som er avtalt gjør at de ikke kan benytte seg av sosiale aktiviteter under fastlagte friperioder i henhold til bestemmelser om f.eks. kjøre- og hviletid. De arbeider ofte lengre perioder i døgnet hvor laste-/lossetid, som skal inngå som arbeidstid, registreres som hviletid. Dermed vil sjelden eller aldri den reelle arbeidstiden registreres korrekt.

Transportsektorens store svakhet i forhold til lønnsnivå for utenlandske sjåførere som arbeider i Norge, er at de ikke har allmenngjort tariffavtale. Norge har p.a. ikke generelt minstelønnskrav og minstelønn avtales derfor gjennom tariffavtaler. Men denne er allikevel ikke gyldig for minstelønn dersom det ikke er allmenngjort. Med allmenngjort menes at hele eller deler av tariffavtalen i en bestemt sektor av arbeidslivet blir gjeldende for alle som jobber der. Ved siden av å fastsette minstelønn, vil blant annet regler for betaling av overtid og arbeid utenfor normal arbeidstid, dekking av reiseutgifter, mat og losji, samt rett til tilpasset arbeidstøy kunne bli allmenngjort. Dersom en slik avtale finnes, vil bedriften være forpliktet til å følge minimumskravene her. Allmenngjøringen vil imidlertid være tidsbestemt og opphøre automatisk dersom ingen av partene i arbeidslivet ønsker å fornye den i kjølvannet av en ny tariffavtale. Transportbransjen har som nevnt, ikke en slik avtale og det er dermed fritt fram for arbeidsgiver å bestemme lønnen selv.

Transportbransjen er underlagt flere lovverk. Dette er i stor grad lover som er gjeldende for hele EU/EØS gjennom diverse direktiver, forordninger og regulativer. Forskjellen mellom disse er at direktiver/forordninger kun gjelder EU/EØS-medlemslandene (31 land) mens UNECE-regulativer er gjeldende for alle land i Europa, Russland og andre land fra tidligere Sovjetunionen, Canada og USA (totalt 56 land).

Et EU-direktiv er et rammevedtak om inneholder mål og betingelser som medlemslandene må utarbeide en egen lovtekst for innen en gitt tidsfrist. Medlemsland kan reservere seg fra deler av innholdet i direktivet dersom det ikke er passende for vedkommende land. Dette kan føre til store forskjeller i tolkning av et direktiv. Eksempel på rammedirektiv er 2007/46/EU som omhandler godkjenning av bil, lastebil, buss og tilhenger. Dette direktivet er et samledirektiv for mange andre direktiver som omhandler de forskjellige komponentene/systemene til et kjøretøy og er et hjelpemiddel for kjøretøyprodusenter ved f.eks. typegodkjenning. En forordning er direkte anvendelig i medlemsstatene noe som betyr at den er sidestilt med landets egne lover. Teksten i en forordning kan ikke endres nasjonalt og skal





Begrepet **sosio-teknisk system** er mye brukt i litteraturen for å beskrive systemer som inkluderer tekniske komponenter, maskinvare og programvare, som den operative prosessen, og de fleste som bruker og samhandler med systemet. I tillegg omfatter begrepet politikk og organisatoriske regler som styrer systemets bruk, regularitet og juridisk sammenheng innenfor området.

To sentrale begreper i teorien er offensivt og dynamisk. Dynamisk refererer til de stadige endringene som oppleves av alle aktører på operasjonelt nivå i samfunnet som følge av konkurransepress, kostnadsreduksjon, endringer i eierforhold, skiftende politiske prioriteringer, nye forskrifter, utviklende teknologi etc. Alt dette fører til dynamiske interaksjoner som påvirker aktørene. Offensivt refererer til samspillet mellom beslutningstakere og aktører som er involvert i et system.

Bakgrunnen for dette prosjektet var å forsøke å finne ut om utenlandske transportoperatører har en høyere sikkerhetsrisiko i vegtrafikken enn norske og eventuelt hvorfor. Sikkerhetsnivået i vegtrafikken har endret seg drastisk de siste 40 årene. I forhold til 1970 hvor over 500 ble drept i trafikken, er vi i dag rundt 150 drepte hvert år. En stor nedgang med tanke på at antall kjøretøy er tredoblet. Vegtrafikken omfavner også tekniske tema (vegutforming, kjøretøy) og sosiologisk tenking (mennesket) og Rasmussens teori kan således benyttes.

Sikkerhetstankegangen var til å begynne med liten eller fraværende. «Det var menneskelig feil» var en godt brukt frase når ulykken hadde skjedd. Men ved sakte og sikkert å jobbe seg gjennom tema for tema, har sikkerhets- og risikovurdering i dag blitt hverdagslig. Sikkerhetskulturen i dagens samfunn er god.

Ved å ta for seg et tenkt tilfelle med en møteulykke mellom lastebil og personbil på en ordinær tofeltsvei er det lettere å visualisere teorien. Fører av personbil omkommer, fører av vogntog overlever uten fysiske skader. Teorien er beskrevet skjematisk i figur I ovenfor.

Personbil treffer vogntog i slak høyresving. Personbilen kommer over i motgående felt og treffer vogntoget i venstre side. Vogntoget år ut i svingen men blir kastet tilbake på veien og over til andre siden. Personbilen har blitt kastet ut på sin høyre side.

Hva har skjedd? Hvilke faktorer har spilt en rolle? Kunne ulykken vært forhindret eller hatt mindre omfang?

**Vegen** er en ordinær tofeltsvei, tørt sommerføre. Ingenting på denne vegen skulle tilsi at det her skulle skje en dødsulykke. Hvilke lover og normer gjelder for vegen? For anlegging av offentlig veg, finnes kravene til dette i Forskrift om anlegg av offentlig veg, FOR 2007-03-29 nr. 0363 (Ref. 2) hvor Statens vegvesen har en mulighet til å fastsette utfyllende bestemmelser – vegnormaler – innenfor gitte rammer. Dette står omtalt i håndbok 018. Vegen er i tenkte tilfelle bygget etter standarden som var gjeldende og det har ikke vært TS-inspeksjon på gjeldende strekning fordi man anså

risikoen før dødsulykke for meget liten. Vegen kan i forbindelse med Rasmussen-teorien betegnes som teknisk faktor.

Neste moment i ulykken er **kjøretøy**. Kjøretøyene tilfredsstilte de tekniske kravene som gjaldt ved registreringstidspunkt, Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), og var begge i god teknisk stand. Dette ble avdekket ved en teknisk undersøkelse etter ulykken. Også dette er en teknisk faktor.

Individet er den siste hovedfaktoren i dette bildet. Individet styrer samhandlingen mellom de tekniske faktorene, i dette tilfellet kjøretøyet og vegen. Ved å se trafikkbildet, vil individet kunne ta en avgjørelse på hva det bør foreta seg. I tenkte tilfellet blir spørsmålet hva som gjorde at personbilen kom over i motgående kjørefelt og traff vogntoget.

**Individet** som i seg selv er frittenkende, må i vegtrafikksammenheng innrette seg etter gjeldende lover og regler. Man kan si at individet er styrt. Men trafikkbildet er ikke bedre regulert enn at det er store muligheter for feilvurderinger, noe som kan føre til fatale følger. Sammenlignet med luft og jernbane er vegtrafikken helt åpen. Sikkerhetssystemet fungerer kun når individet innretter seg etter det. Dersom en bryter ut av sikkerhetssonen, vil dette forstyrre sikkerhetsbildet.

Som nevnt er individet styrt av **lover og regler**. Disse skal forhindre at uønsket atferd får skje og skal være med på å øke sikkerhetsmarginen til trafikantene. Det skal sannsynliggjøres en viss nytte av forslaget. Nyttens defineres i stor grad i besparelser for hver investert krone over en viss tidsperiode. Man har f.eks. regnet ut at hvert dødsfall i trafikken i snitt koster 33 millioner kroner. Dersom investeringer på en hardt ulykkesbelastet vegstrekning da skal være lønnsom, må det sannsynliggjøres hvor mange færre som blir drept som en følge av investeringen målt over en viss periode. Sikkerhetstenkingen på dette nivået har altså en prislapp.

I hierarkiet under **storting/regjering** kommer departementer og direktorater. Departementenes oppgave er å styre de forskjellige områdene i samfunnet. For vegtrafikken sin del er det Samferdselsdepartementet (SD) som arbeider med lover og forskrifter. Departementene fører også tilsyn med veg, vegtrafikk og kjøretøy. Veger er, som nevnt over, regulert i forskrifts form. De skal ha en viss minimumsstandard for å tilfredsstillende definisjonen av trafiksikker veg sett i forhold til trafikkmengde. Vegtrafikken er regulert av trafikkreglene og til slutt vil kjøretøyet også være berørt av forholdsvis sterk lovgivning gjennom Kjøretøyforskriften eller tilsvarende godkjenningsregelverk.

Når det gjelder individet, er det selvfølgelig et regelverk som bestemmer vår grad av frihet i vegtrafikken. Det er til syvende og sist vår atferd i trafikken som bestemmer i hvor stor grad vi skal ferdes trygt.

Tilbake til ulykken, hva var det egentlig som skjedde og kunne det vært unngått? Hverken vegen, kjøretøyet eller individet er til fare for seg selv eller andre isolert sett,

men satt inn i en sammenheng hvor de skal samhandle, er risikoen for uønskede hendelser tilstede. Jens Rasmussens figur som er gjengitt i figur I ovenfor, forklarer skjematisk samspillet mellom de forskjellige aktørene i samfunnet. Denne forklarer også hvordan samspillet i trafikken fungerer. De tekniske sidene ved trafikken (veg, kjøretøy) og den sosiologiske faktoren er individet (føreren av kjøretøyet). Veg og kjøretøy er underlagt bestemmelser vedtatt av styrende myndigheter og håndhevet av kontrollerende myndigheter. Individet er også underlagt bestemmelser vedtatt av de styrende myndigheter og utøvende myndigheter, men kan bestemme seg for å **velge bestemmelsen bort**, slik at man blir en sikkerhetsrisiko. Individets oppgave i trafikksikkerhetsøyemed er å sørge for at alle, seg selv inkludert, kommer trygt fram til bestemmelsesstedet, enten det er 400 m unna eller 400 km unna. Jens Rasmussen hevder at samspillet mellom det tekniske og sosiologiske er avhengig av hverandre og dersom en del er fraværende eller undertrykt, vil en ulykke inntreffe. Når ulykken inntreffer må man derfor se på de bakenforliggende forhold for å se om det er en svikt i systemet. Her kan det være snakk om vegens beskaffenhet, kjøretøyets beskaffenhet eller oppmerksomheten til fører. Alle disse forholdene må kartlegges og man må finne ut hvordan de forskjellige forholdene påvirker hverandre. Kjøretøyet er avhengig av både individet og vegen for å komme frem, individet er avhengig av kjøretøy og veg og vegen er anlagt for at individet skal kunne føre et kjøretøy på den. Dersom en av faktorene uteblir, vil det ikke være noen risiko for ulykker.

Man har i dag et utall av muligheter for å regulere trafikkbildet i enda større grad. Mye er allerede gjort med f.eks. romlefelt i vegbanen, gatelys, kjøretøyene har fått bedre bremsesystem (ABS), er ofte utstyr med GPS i forbindelse med integrert navigasjonssystem, Cruise Control som også regulerer avstanden til forankjørende osv., osv. Men dette er bare hjelpemidler som kan fange opp en nødsituasjon i startfasen og kanskje forhindre at den utvikler seg til noe farlig. Men igjen er dette avhengig av samspillet mellom sosiologisk og teknisk, individ og kjøretøy.

Følgende er hentet fra «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2012»:

Medvirkende faktorer til skadeomfanget, dvs. at ulykkene fikk dødelig utgang, er dels knyttet til trafikantene, dels vegen og vegmiljøet og dels involverte kjøretøy. De viktigste faktorene i 2012 har vært:

- Manglende bruk av sikkerhetsutstyr: 41 % av omkomne personer i bil brukte ikke bilbelte.  
Av omkomne personer på MC brukte 12 % hjelmen galt, mens sju av de 12 omkomne syklistene ikke brukte hjelm. En av fire omkomne personer på moped brukte hjelmen galt
- Høy fart medvirket til at 32 % av dødsulykkene fikk dødelig utgang.  
Andelen gikk betydelig ned fra 2008 til 2011, og deretter litt opp i 2012

- Farlig sideterreng medvirket til at 57 % av utforkjøringsulykkene (17 % av alle ulykkene) fikk dødelig utgang. Andelen er klart lavere i 2011 og 2012 enn i tidligere år. Her har Statens vegvesen fortsatt et avgjørende ansvar og gode muligheter til å påvirke skadeomfanget i framtidige ulykker
- Utilstrekkelig innebygget sikkerhet i kjøretøy, som karosserisikkerhet og montert sikkerhetsutstyr, kan ha bidratt til at 47 % av dødsulykkene i 2012 fikk dødelig utgang. Dette gjelder i stor grad eldre biler. Andelen av dødsulykkene har variert noe fra år til år, men er høyere i 2011 og 2012 enn i tidligere år
- Stor forskjell i vekt og energimengde mellom involverte kjøretøy har medvirket til at 31 % av dødsulykkene i 2012 fikk dødelig utgang. Andelen er noe lavere enn i 2011

Dette viser at det er stor grad av samhandling for å få vegtrafikken sikker, individet er ikke alltid ansvarlig for at en ulykke inntreffer eller utfallet og stemmer bra med Rasmussens teori om samhandling mellom aktørene..

### 2.3 Forskningsteori – James Reason: Managing the risks of organizational accidents (1997)

**Reason** beskriver sammenhenger og mulige forklaringer i ulykker og katastrofer som rammer stort, som har multifaktorielle årsakssammenhenger, som involverer flere individer og flere nivå i en organisasjon eller samfunn. I dette prosjektet tenker vi at en vogntogulykke kan være en slikt eksempel. For eksempel vil en møteulykke der et vogntog er involvert kanskje kunne analyseres ved hjelp av Reasons teori.

**Sammenhengen mellom risiko, barriere og tap** (hazards – defences – losses) kan synes åpenbar i en vogntogulykke, men hvordan identifiserer vi risikoen, hvilke barrierer eller tiltak kan settes inn når risikoen er definert og hvilke typer tap, skader, evt. dødsfall kan svikt i barrieren føre til?

**Risikobegrepet** er beskrevet bl.a. i «Evaluering av risikovurderinger i Statens vegvesen Beslutningsstøtte og læringsverktøy» Ove Njå m.fl., Rapport IRIS-2013/043). Her beskrives flere tilnærminger av begrepet:

- Risiko er en kombinasjon av sannsynlighet og konsekvens
- Risiko er hendelser, utfall og usikkerhet forbundet med hva utfallet vil bli

I begge forståelsene spiller sannsynlighetsteori en stor rolle. I ytterligere en analyse av begrepet har Solberg og Njå (2012) funnet at risiko ikke eksisterer og at all presentasjon av risiko er kunnskapsbasert (og altså ikke sannsynlighetsberegnet, forfatters anm.).

Risiko for at en stor, alvorlig ulykke kan skje med et vogntog på norske veier kan kanskje alle teoriene komme til anvendelse. Utallige vogntog, uansett nasjonalitet på vogntog og fører kjører til enhver tid mange tusen kilometer på norske veier. Statistikken under viser Utenlandske Kjøretøy involvert i ulykker, 2008-2012

År.	Drept	Hardt skadde	Lettere skadd
2008	55	106	717
2009	57	83	591
2010	71	64	598
2011	56	76	500
2012	35	79	515
SUM	274	408	2921

Tabell 1 Total antall tilskadekomne hvor minst et tungt kjøretøy involvert (gjelder alle registreringsland) fordelt per år. De tilskadekomne kan både være personer som satt i tunge kjøretøyet eller andre trafikantgrupper.

Vi kan se at både sannsynligheten for at det skal skje igjen, konsekvensen og også usikkerhetsmomentene ligger i dagen. Samtidig er denne risikoen kunnskapsbasert og dermed basert på historiske hendelser og sånn sett ikke sannsynlighetsberegnet likevel. Kan det da være andre eller flere faktorer vi må ta hensyn til? Og hvordan forbinder vi risikoen for at en større ulykke skal skje med antatt konsekvens?

Fra samme analyse finner vi hvilke årstider som er mest representert i disse ulykkene:

Måned.	Drept	Hardt skadde	Lettere skadd
Januar	3	5	30
Februar	6	7	38
Mars	6	10	29
April	0	2	19
Mai	2	3	16
Juni	7	8	23
Juli	1	3	16
August	5	6	13
September	3	1	21
Oktober	0	2	34
November	1	2	20
Desember	2	5	29

Tabell 2 Statistikk over tilskadekomne hvor minst en utenlandsk tunge kjøretøy har vært involvert i fordelt på måned. Statistikk for 2008-2012.

På bakgrunn av dette ser vi ikke noe om årsaken til ulykkene men årstiden kan kanskje beskrive noe? Flest antall drepte finner vi i månedene februar, mars og juni, dette er også månedene der flest blir hardt skadd.

Vi kan ut fra dette se et (forenklet) bilde som sier at i månedene februar, mars og juni har det skjedd mange ulykker med stor konsekvens blant utenlandske vogntog på norske veier. Tallene sier ingenting om årsak eller om f.eks. hvordan tilsvarende oppsett ville sett ut for norske sjåførere i norske biler, eller utenlandske sjåførere i norske biler.

**Hvilke barrierer eller tiltak kan så settes inn?** Så lenge vi ikke kjenner til mer om årsaken til disse ulykkene kan det være vanskelig å finne tiltak. UAG (Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper) v / Magnus Larson har dog sett at en fordeling av tiltak som redder liv: (beregninger pr 2012)



Fullt utbygget systemsikkerhet ville reddet over 80 % av de omkomne. Dette tilsvarer ca. 36 menneskeliv pr. år i Region øst.

I rapporten «Null drepte og null hardt skadde – fra visjon mot virkelighet» (Nullvisjonen) av 2012 finner vi mer om årsak eller forklaring til medvirkende faktorer til dødsulykkene. Medvirkende faktorer er gruppert i faktorer knyttet til trafikantene, faktorer knyttet til kjøretøy, faktorer knyttet til veg og vegmiljø, og faktorer knyttet til vær- og føreforhold.

Manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor i 55 % av dødsulykkene, høy fart medvirkende i 48 %, rus i 22 %. Tretthet har vært medvirkende i 13 %, sykdom i 10 og mistanke om selvsvalt i 6 % av ulykkene. I 27 % av dødsulykkene har forhold knyttet til vegen og vegmiljøet vært en medvirkende faktor mens feil eller mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende i 20 %

James Reason skriver at det er utfordrende å skaffe oversikt og dermed kontroll over hendelsene og årsaksforhold. Ofte er det latente, underliggende forhold som ligger til grunn for at ulykken har inntruffet. Det er med dette siste som bakteppe at vi i vårt prosjekt vil se nærmere på om ANDRE forhold kan spille inn for sikkerhetstenkningen til utenlandske sjåførere. Kan deres lønns- arbeids og sosiale forhold være en av de utløsende årsaker til ulykke og hvilke brudd på barrierer er med her og kan vi i selve transportbransjen finne faktorer som kan bidra til å bygge barrierer eller forsvarsverk internt i selve bransjen? Reason skiller mellom «harde» og «myke» barrierer. Eksempler på «harde» er fysiske barrierer som varsling av stenging av tunell, bomber, personlig sikkerhetsutstyr (bilbelte/airbag) og forbedret system design (veileder i sikkerhetsstyring). Eksempler på «myke» er lover (Vegtrafikkloven), overvåking (strekings- ATK), regler og prosedyrer (håndbøker, veileder), trening (beredskap tunell, veg), administrativ kontroll (TS- kontroll). Hvilke myke barrierer vil en utenlandsk sjåfør møte? Og hvilke svakheter finnes? Reason kaller det «Sveiterostmodellen» -der hullene eller svakhetene er noe som varierer med tid og sted og ikke er en statisk størrelse. Det vil være både latente forhold og aktive feil. Det er et viktig organisatorisk skille mellom latente forhold og aktive feil. Den største forskjellen er tiden det tar mellom hendelsen og potensiell skade/ulykke. Den andre forskjellen handler om lokalisering innen organisasjonen. Eller: hvor i «transportsystemet» svikter det? Aktive feil er relatert til mennesket. Her vil det være sjåførfeil vi snakker om. Latente forhold er lokalisert høyere opp i organisasjonsstrukturen og er relatert til f.eks. bileier, speditør, transportør eller transportkjøper. Eventuelt en kombinasjon av disse.

Prosjektgruppa mener at de myke barrierene kan komme til anvendelse for vår gruppe. Dette vil bli forsøkt beskrevet i kapittel 4, 5 og 6.



### 3 Metode

Prosjektgruppen så det som formålstjenlig å kombinere flere forskjellige metoder for å kunne gi en bred belysning av tema gjennom bl.a. faktagjennomgang av tidligere utgitt materiale (kvantitativ) og gjennom dybdeintervjuer av aktører i bransjen (kvalitativ).

#### 3.1 Kvantitativ

Gruppen har benyttet seg av tidligere utgitte dokumenter, rapporter, artikler og litteratur. De fleste av disse er tilgjengelig via internett. Mange av kildene har vi kjent til fra før, andre har vi blitt gjort kjent med underveis i oppgaven. Statistikker er funnet hos SBB og hos Vegdirektoratet. Litteratur og dokumentkilder er oppgitt bakerst i rapporten.

#### 3.2 Kvalitativ

Vi utarbeidet først et spørreskjema som vi tenkte å benytte som bakgrunn ved intervju av sjåførere. Vi så imidlertid at det var lite hensiktsmessig å slavisk følge dette. For det første så vi at det var for omfattende, dernest at det for denne yrkesgruppen og sakens «natur» var enklere å prøve å føre en samtale med flyt og så ta notater. Dette henger også sammen med de språklige utfordringer vi møtte. Flere av intervjuene ble foretatt på engelsk, men mange av intervjuobjektene kunne ikke engelsk og vi benyttet derfor også tysk og spansk. For oss i denne prosessen kunne manglete språkkunnskap være en hemsko, men vi opplevde også en form for økt «tillit» idet vi kunne føre samtaler på «lastebilpråk» og at vi i stor grad forsto og viste forståelse for deres erfaringer. Under samtlige av disse intervjuene var vi begge fra gruppa med.

For å få tak i intervjuobjekter kjørte vil bil til steder i Oslo og omegn der vi vet at lastebiler står parkert i forbindelse med lasting, lossing og hvil. Vi banket på eller vinket til sjåførere vi så var tilstede. Der gardinene på lastebilhytta var trukket for lot vi vær å ta kontakt. Intervjuene ble gjennomført i 3 omganger, to på dagtid og en på kveldstid. Vi opplevde det enklere å få kontakt på dagtid. En av intervjurundene fant sted inne på ei spisebrakke, de andre utendørs, på lastebiloppstillingsplassene.

Samtlige av de andre intervjuene ble foretatt på norsk og i form av samtaler. Noen har vi hatt møte med, de fleste er foretatt over telefon.

Det foreligger ikke annet materiale enn gruppas egne notater fra disse intervjuene.



## 4 Empiri

### 4.1 Tidligere rapporter/media

Utenlandske sjåførar som jobber for enten utenlandske aktører eller for norske og skandinaviske aktører tjener langt dårligere enn sine norske kollegaer. Dette er belyst av flere:

- NRK, gjennom artikkel fra 08.09.2012. Her belyses bl.a. «luselønn», diffuse arbeidskontrakter og kriminell virksomhet (f.eks. dieseltveri). NRK har intervjuet østeuropeiske sjåførar som forteller at de jobber mer enn norske sjåførar, har med seg mat fra eget land fordi den er billigere enn norsk, spiser i eller ved bilen, sover og bor i bilen i ukesvis, har dårlig tilgang til hygiene og dusjmuligheter. Lønningene er bedre i Norge enn i Polen men arbeids og ansettelsesforholdene er uklare. Posten Bring ved konserndirektør Arne Bjørndahl uttaler at de gjennom et datterselskap i Slovakia tar inn utenlandske sjåførar men han vil ikke vise fram arbeidskontrakter eller snakke om lønn. Det eksisterer ikke minstelønn i bransjen i det hele tatt fordi transportbransjen i Norge ikke har en såkalt almenngjort tariffavtale.
- ETF (Europeisk Transportarbeiderføderasjon) kaller dette for «Slaveri» og har beskrevet arbeidsforhold gjennom sin rapport, *Slaveri i et moderne Europa – En ETF redegjørelse om arbeids og levevilkår for erhvervssjåførar i Europa*. I konklusjonen er de harde i si dom: *Resultatet af dette 4-årige arbejde er alarmerende for hele sektoren og chokerende for et socialt Europa*. Rapporten gir et omfattende bilde av lønns-, leve- og arbeidsvilkår blant utenlandske sjåførar. Alle aktørene i bransjen blir involvert, både transportkjøperne, speditører, bileiere, foreninger og selvfølgelig sjåførene. Det beskrives det vi kan kalle sosial dumping og brudd på en «juridisk bindende charter for fundamentale rettigheter i Den Europæiske Union, artikkel 31»:

*”enhver arbejder har ret til  
arbejdsforhold, der respekterer  
hans eller hendes sikkerhed,  
sundhed og værdighed.»*

Rapporten viser også til hva slike arbeidsforhold kan føre til:

***Dårlig søvnkvalitet medfører træthed og dermed implicit til ulykker på landevejene Træthed dræber chauffører og andre brugere af vejene! Ca. 80 procent af de chauffører, der blev interviewet af ETF, udtalte, at træthed var et problem, men at de ikke ville anmelde det, da de i så fald var bange for at miste deres job.***

- TØI rapport 1138/2011, Sjåførere i langtransport – en intervjuundersøkelse. Rapporten omhandler i grove trekk norske yrkessjåførers jobbhverdag i Norge:

*Etterspørselen etter godstransport på veg øker, og det rapporteres om vanskeligheter med å rekruttere kvalifiserte sjåførere samtidig som utvidede kvalifikasjonskrav stilles til nye og allerede praktiserende yrkesutøvere. Et ønske om økt profesjonalisering av lastebilnæringen manifesterer seg altså gjennom økte kompetansekrav til sjåførene, mens transportbeslutningene i stor grad foretas på transportkjøpernes premisser i forhandlinger med transportørene. Samtidig ansvarliggjøres sjåførene for sin trafikkatferd på linje med andre trafikanter, mens altså premissene for transportutøvelsen fastsettes av andre aktører i verdisystemene. Dette prosjektet formidler først og fremst langtransportsjåførenes egne syn på sitt yrke og deres forventninger til sin fremtidige arbeidssituasjon, noe som står i kontrast til samfunnets ambisjoner om profesjonalisering og heving av sjåføreryrkets status. (side 1)*

Rapporten belyser flere trekk fra næringen som er aktuell for vårt prosjekt.:

*Det vi opplever i form av økende innslag av utenlandske transportbedrifter og sjåførere i Norge kommer gjerne som følge av samlasternes beslutninger om hvilke underleverandører som skal benyttes på hvilke relasjoner, og en konsekvens av dette kan også være at norske transportører og sjåførere som er engasjert i disse nettverkene i større grad må akseptere å operere på andre relasjoner enn der de tradisjonelt har vært "hjemmehørende". Dette kan undergrave den lokale forankring, den lokalkunnskap og de lokale kunderelasjonene transportørene og sjåførene har, og innebære ytterligere fravær fra hjemmet for sjåførene. Lastebilnæringen har i mange år prøvd ut ulike løsninger for å holde arbeidskraftskostnadene nede: bruk av utenlandske sjåførere fra land med lavere lønnsnivåer, forsøk på å benytte sjåførere registrert som selvstendige næringsdrivende, ansettelse av norske sjåførere bosatt i regioner med lav arbeidsgiveravgift og i de senere årene outsourcing av transportoppdrag til transportforetak i EUs sist innlemmede land i sentral- og Øst-Europa. Dette siste oppfattes av våre informanter å ha påvirket transportmarkedet til de grader at norsk utenlandskjøring med norske biler og norske sjåførere av de fleste, både organisasjonsrepresentanter, sjåførere og transportforetak, antas å være tapt for alltid. (side 67 og 71)*

Funnene i disse tre artiklene gir en bakgrunn for hvordan transportbransjen organiserer og kjøper sjåførtjenester. I vårt prosjekt er det disse sjåførene og deres hverdag vi ønsker å belyse. Noe av det vi antar å finne er at artiklene viser et korrekt bilde av dagens aktører i Norge. Vi ønsker å gå noe videre idet vi tenker å gå dypere i lønns- og arbeidsforhold for å se om vi der kan finne noe som tilsier at disse sjåførene utgjør noen form for risiko i trafikken.

Idet rapporten skrives (primo november 2013) flommer media over med nyheter om ulykker der utenlandske vogntog er involvert. Det er forbikjøringer, utforkjøringer og kollisjoner. De fleste av disse vogntogene har vært dårlig skodd og er uerfarne med

norske vinterveier. Mange episoder er filmet og blitt lagt ut på internett. Det ser ut til å bli mer vanlig blant alle bilister å ha filmkamera montert på dashbordet. Denne trenden har i flere år vært vanlig i Russland og Øst Europa og ser nå ut til å feste seg i Norge.

Hva er grunnen til at så mange av disse kjøretøyene kjører ut? Kan det være flere årsaker enn «dårlige dekk»? Har vår teori om at lønns-, arbeids-, - og levevilkår noen betydning for årsaken til disse hendelsene? Dette er noe av det vi ønsker svar på gjennom vår studie.

## 4.2 Bakgrunn

Et intervju med tidligere bileier kan fortelle litt om utviklingen i bransjen:

*Stort, helnorsk firma med på det meste 38 egne biler, 110 ansatte og 150 innleide transportører i fast kjøring. Grunntanke ved oppstart i 2006 var å KUN benytte norske sjåførere. Etter krakket i 2008 ble det stadig vanskeligere å rekruttere nordmenn til å kjøre. Det var generell sjåførmangel i Norge. Å ta førerkort hadde blitt en STOR utgift og langtransportyrket fristet ikke lenger siden lønningene ikke lenger hang med den øvrige økonomiske veksten i Norge. For å i det hele tatt klare å bemanne bilene ble det rekruttert danske og tyske sjåførere. Disse jobbet da på norske lønninger. Det var nok slike sjåførere å få tak i, men ettersom andre (konkurrerende) firmaer etter hvert begynte å ty til øvrig europeiske sjåførere ble konkurransen fort skjev. Å lønne danske, tyske, hollandske sjåførere på norske lønninger var dårlig butikk når "alle" andre kunne bruke andre nasjonaliteter langt billigere. Firmaet opplevde at de ikke klarte å tilpasse seg det å drifte en stor, moderne flåte på den "nye" måten med billig arbeidskraft uten norskkunnskap og med en annen yrkeskunnskap enn man var vant til.*

*Markedet var ikke villig til å betale mer for norsk bemanning. Driftsutgifter, lønningskostnader og inntjening var ikke lenger i harmoni. Fra 2011 begynte de å tape store penger. Og i 2013 ble de solgt til en gigantisk operatør. Driften i sin opprinnelige form (bildrift + terminal) var en saga blott.*

Denne beskrivelsen fra en arbeidsgivers ståsted illustrerer etter vår mening godt hvordan arbeidsmarkedet for sjåførere i Norge har forandret seg de siste 3-10 årene. Fra å kun benytte norske biler med norske sjåførere har det vært en utvikling som vi beskriver her: Danske og tyske som jobbet på norske lønninger ble «avløst» av øst-europeere som først jobbet på litt lavere norske lønninger, deretter enda lavere norske lønninger. Etter hvert ble flere av disse ansatt på andre typer vilkår med lavere lønn og forventinger om flere arbeidstimer. Nå ser vi tilnærmet slavekontrakter med rumenske sjåførere. Markedet forventer en enda billigere arbeidskrafttilgang etterhvert med bruk av innleide filippinske sjåførere.

Disse sjåførergруппene har lite eller ingen erfaring med norske kjøreforhold.

### 4.3 Sammenfatning intervjufunn sjåførar

Det beskrives situasjonar som er ute av kontroll:

*Husker når jeg kjørte for xx så byttet jeg tralle på Hemsedal et par ganger med en slovener som kjørte for xx Transport. Han hadde 20 tusen fast i måneden og ble tvungen til å bryte lover og regler hele tiden. Jeg møtte ham igjen i fjor i en Vlantana (litauisk selskap, forf. anm.) bil, han fortalte at han hadde fulgt mitt råd (om å forholde seg til lover og regler) og at han da fikk sparken. Det som er veldig galt her i landet er jo alle de utenlandske bilene som kjører opp og ned hele året (kabotasje). Det har begynt å spre seg et hat i mot disse bilene at det snart går galt. Jeg vet om mange som har begynt å tenke på drastiske tiltak mot disse bilene og sjåførene. Og jeg skal ærlig innrømme at jeg også hater disse. Men som jeg sier til dem som er litt hissige i sine planer; vi må ikke glemme at det ikke er sjåførene som er syndebukkene. Det er egentlig de her hjemme som utnytter disse stakkarene på en slik måte. Og det som er synd er jo at det er sjåførene som blir hengt ut hele tiden, det er de som ikke kommer opp bakkene, det er de som sklir av veiene, det er de som ikke klarer å holde sida si rett og slett for de mangler riktig utstyr og kunnskap om norske forhold. Jeg vet godt at jeg også er en av dem som er snar til å kritisere utlendingene. Men jeg klarer ikke helt på glemme alle de gangene jeg selv har stått ensom rundt omkring i Europa uten telefon og GPS. Så jeg Så jeg hører til dem som mener at vi hverken kan eller skal nekte utlendinger å kjøre i Norge. Men at det må mere fokuseres på like vilkår og krav til utstyr.*

Denne historien er en god illustrasjon på forholdene de utenlandske sjåførene jobber under – sett med en norsk sjåførs øyne. Prosjektgruppa har intervjuet 19 utenlandske sjåførar fra 6 forskjellige land og med flere forskjellige arbeidskontrakter og forhold.

Vi har valgt å dele inn funnene i 6 underkategorier som alle belyser sider av sjåførenes hverdag i Norge.

#### 4.3.1 Lønn/ansettelse

Vi har sett mange forskjellige lønns og ansettelsesformer. Av våre intervjuobjekter er det både sjåførar som kjører for utenlandske firmaer og sjåførar som kjører for norske firmaer. Vi har kommet fram til at det eksisterer minst fem forskjellige arbeids/ansettelses kontraktsformer

1. Ansettelse i utenlandsk firma med dennes lønssystem i vedkommende land
2. «Ordinær» ansettelse i norsk firma med norsk lønn
3. Gråsone 1: Offisiell kontrakt med norsk firma – en form for midlertidig ansettelse.
4. Gråsone 2: Ansettelse i norske firmaers datterselskaper i andre land (lavkostland)
5. Gråsone 3: Det foreligger ingen ansettelse men en uoffisiell «kontrakt» med formidlingsbyrå i annet land. Disse er da ikke lønnet eller registrert som ansatt i Norge men jobber for norske firmaer i Norge.

Nedenfor beskrives mer detaljert hva hver av arbeids/ansettelses kontraktsformer innebærer:

1. Hos disse har vi ikke stort grunnlag for å si noe om lønns- og arbeidsforhold annet enn det vi kan tenke oss ut fra standarden på kjøretøy, klær, mat o.l. Se også rapp fra NRK (ref. liste) Det bl.a. sagt at de hadde ca. 1000-1500 € pr mnd. i lønn. Vårt inntrykk er basert på daglige observasjoner samt intervju med tre sjåførere som kjørte for bulgarske firma. Den ene sjåføreren var fra Makedonia, de andre Bulgaria. Matlaging foregikk baki den enes tralle, med primus. Maten var i hovedsak ikke innkjøpt i Norge pga pris. De sa at de hadde tilgang på dusj/wc hos spedisjonsfirmaer de lastet/losset hos. Noen norske bensinstasjoner tilbyr sjåførrom med dusj o.l. men disse koster i underkant av 1000 NOK pr mnd. (avtalekort) og det er langt mer enn disse gutta kan betale.

En annen gruppe vi intervjuet her hadde litt andre kår. De kjørte for Spanske/Rumenske firmaer, med base i Spania. Oppdragene var på fast basis mellom hovedsakelig Norge og Spania eller andre destinasjoner i Europa. Her så vi at selv om de hadde samme type kjøring og til dels samme standard på utstyr (som var vesentlig bedre enn de bulgarske) innrømmet de en forskjell i lønn mellom de spanske og de rumenske. Spanjolene tjente bedre selv i samme firma! ( Spanjolen hadde 1500 EUR i mnd., rumeneren 1300. Ex diett )

2. Noen er ansatt i norske firma og mottar lønn i norske kroner. Slik vi har oppfattet det gjelder ikke dette så veldig mange og de vi snakket med viste litt uvilje mot å fortelle om lønnsystemet de hadde. Det ble oppgitt beløp på ca. 17 000 NOK pr mnd. men da ut fra kun 14 dagers arbeid. Eksempelvis besto disse 14 dagene av 10 turer til/fra Bergen/Oslo. Det var usikkerhet rundt hva månedens resterende dager ble brukt til.
3. En annen form for ansettelse er lik punktet over men lønnsnivå er vesentlig lavere og det var usikkerhet rundt bl.a. oppsigelsestid o.l.
4. Mange er ansatt i et utenlandsk selskap (i f. eks Slovakia). Disse lønnes i EUR av det enkelte selskap. Lønningen er ca. € 1200 pluss diett. Vårt inntrykk er at disse har forholdsvis ryddige ansettelsesforhold men det er vanskelig å verifisere dette da de 4-5 stykkene vi prøvde å snakke med var lite villig til å fortelle. (Flere har taleforbud) De vi snakket med var ansatt i et slovakisk firma med slovakiske biler men i fast oppdrag for en av de største aktørene i Norge med kjøring mellom Norge og Europa. Se også <http://www.nrk.no/fordypning/transport-for-luselonn-1.8313604>

5. Lavest på rangstigen finner vi disse: 8 rumenere kom til Norge for ca. 6 uker siden, dvs. medio august 2013. De har ikke tidligere jobbet i Norge. Alle de 8 har en slags midlertidig ansettelse i et Slovakisk firma, i Slovakia. Dvs. at en norsk transportør kjøper tjenester derfra. Rumenerne er således ikke ansatt i Norge, de kjører på Slovakisk lønn som de får utbetalt i EUR en gang pr mnd. Lønna for disse er € 407 pr.mnd ex diett. Dette lønnsnivå er ca. 5-6 ganger så høyt som i Romania. Men en brøkdel av hva en nordmann lønnes med. Likevel fortelles det om at de ble lovet en noe høyere lønn, bl.a. at de skulle få ekstra betalt for rengjøring av kjøretøy o.l. Dette blir ikke utbetalt til de som jobber via agent, mens han som har kontrakt får betalt for tilsvarende jobb. Prosjektgruppa har fått tilgang på en kontrakt disse har signert på. Den er på 10 sider, juridisk engelsk der arbeidsgiver sikrer seg på alle måter.

1 rumener vi snakket med var ansatt på en slags avtale direkte hos transportøren under andre betingelser. (pkt. 3)

Med ei lønn på 1200 EUR... omregnet i norske forhold vil et brød eller en dusj koste 150 kroner.

#### 4.3.2 Arbeidstid

Ut fra våre intervjuobjekter ble ikke antall arbeidstimer pr døgn/uke ansett som noe stort tema. De «var på jobb uansett». MEN den siste kategorien, (se pkt. 5 under 4.3.1) forteller om: De jobber opp til 15 timer i døgnet, 3 dager i uka, de øvrige dagene noe kortere (9 timer). Vi fikk inntrykk av at kjøre og hviletidsbestemmelsene ikke var i fokus men at måten de regnet på var tenkt i forhold til arbeidstidsbestemmelsene. Det er uvisst hvordan bileierne håndterer sjåførkort/tømming av sjåførdata.

Arbeidskontrakten vi har fått tilgang til sier at lønna for de som undertegner den er inkludert inntil 150 timer overtid pr år. Den sier ingenting om kjøre-og hviletid, arbeidstidsbestemmelser eller arbeidsmiljølov.

#### 4.3.3 Boforhold

Samtlige bor i lastebilen (ca. 4 m<sup>2</sup>). Det var svært varierende hva de hadde av tilgang til kjøkken, do / dusj. Noen fikk låne kjøkken/kokemuligheter i faste brakker, andre lagde maten i bilen. Et fåtall hadde eget kjøleskap. Flere, særlig de bulgarske sjåførene, så ikke ut til å ha særlig mulighet til hygiene og vask. Til sammenligning i forhold til lønn (pkt. 4.3.1) vil et medlemskap i Statoil Truckers Club som gir adgang til du/dusj/vaskemaskin og parkering koste NOK 800 pr år, ca. ¼ av årslønna til de dårligst betalte.

#### 4.3.4 Erfaring

De fleste har kortere eller lenger fartstid som lastebilsjåfører. Noen få har kjørt og kjører flere steder i Norge, de fleste har mer langtransporterfaring fra Europa. Vi var interessert i å vite mer om deres kunnskap om kjøring under norske forhold, da særlig



på norske vinterveier. Blant de vi snakket med var det ikke mye erfaring å spore. Mange hadde kommet til Norge våren og sommeren 2013. Hos det ene firmaet var det et minstekrav at de skulle delta på et 2 dagers glattkjøringskurs i Hedmark. Firmaet betaler dette.

Flere sjåførere ga uttrykk for at de grudde seg til vinterføre.

**4.3.5 Trivsel.** Det ble sagt at da noen av rumenerne kom hit i august måtte andre øst-europeere slutte. Det dreier seg om bulgarere, litauere og polakker. Noen av disse hadde vært ansatt i 7-8 år. De ble altså oppsagt fordi firmaet hadde funnet billigere arbeidskraft. Det ble sagt at blant alle land i Øst-Europa og Baltikum, anses rumenerne å være desidert lavest på rangstigen og i mange tilfeller sett ned på. Vi fikk ikke inntrykk av at noen av de vi snakket med følte seg stolte over yrket sitt, kanskje med unntak av de spanske sjåførene.

**4.3.6 Ferie/fritid** Det ser ut til at det er vanlig å jobbe i 6 uker, ta 2 uker fri eller jobbe 9 uker og ta 3 uker fri. Eventuelt ikke ta fri i det hele tatt. Det er uvisst hvem som dekker hjemtransport. Ubekreftet utsagn melder om at den slovakiske agenten har busser som kjører rundt i Europa og henter inn/leverer ut sjåførere på vei til eller fra fri. Det kan på den måten ta lang tid før han kommer hjem. Og med to uker fri vil det, dersom han skal ta samme buss tilbake til Norge, ikke bety mange fridagene i hjemlandet.

Tiden i Norge mellom oppdrag blir ikke ansett som fritid men som ventetid.

## 4.4 Intervjufunn transportbransjefolk

Prosjektgruppa intervjuet bransjeansatte i forskjellige funksjoner. Felles for de vi snakket med var en oppgitthet over "situasjonen" og norske myndigheters manglende evne til å håndtere den. Ord som sosial dumping, slavekontrakt, forvridde konkurransevilkår, ruinerende av norske arbeidsplasser var noen.

### 4.4.1 Sett fra en leders synsvinkel:

Tidligere ansatt xx ansvarlig i xx Transport beskriver vanskelighetene med å rekruttere norske ansatte. De har i perioder fått tak i svenske sjåførere. Etter hvert ble det vanskeligere å få tak i svensker men disse kunne hjelpe m kontakt med et polsk vikarbyrå og på den måten tak i polske sjåførere. Disse mottok norsk lønn. Forutsetning for å bli benyttet som sjåfører i dette firmaet er at de har førerkort, yrkessjåførkompetanse samt snakker skandinavisk språk.

De fleste av disse vikarene er bosatt i Sverige. Det sies at flere andre norske firmer «rekrutterer» på samme måte. Denne måten å få tak i mannskap på sies å ikke være en økonomisk gevinst for transportøren.

Ved siden av å benytte polsk vikar- eller bemanningsbyrå hentes det sjåfører inn fra et slovakisk selskap. Disse er store både som bileier og sjåfør-»utleier». Prosjektgruppa har fått detaljerte opplysninger om hvordan sjåfør»utleien» foregår og også om hvem som står bak denne virksomheten. Via et konkret selskap i Slovakia foreligger avtale om «leie» av x antall sjåfører. Disse er av forskejllig nasjonalitet. Minstekravet for å komme til Norge og kjøre her er at de behersker språket. Videre avtales det at sjåførene må delta på et to-dagers glattkjøringskurs. For mange eller de fleste er det det første møtet med norske vinterforhold. Det gis inntrykk av at generell kjøre kunnskap er under pari men at deltakerne finner kurset «interessant». Sjåførene framstår som nevenyttige arbeidsfolk med forståelse for at utstyret er tungt og krever «omsorg». Dog blir det beskrevet to typer folk...de som hele tiden bor i bilen og de som iblant lager mat på brakke, er ute, ser tv etc.. Vi kan tenke oss hav dette betyr for muligheten deres til integrasjon i det norske samfunnet..

En annen forteller om utenlandske sjåfører generelt: De har ikke penger...blir trekt i lønn for «alt»... «må» stjele. De får ikke lov til å fylle diesel i Norge. Bilen skal ikke kjøres på tomgang og Webasto (dieselvarmer) skal ikke benyttes. Sjåførene får bare beskjed om å kle på seg!

#### 4.4.2 Sett fra en tillitsvalgtes synsvinkel:

Det finnes ingen allmenngjort tariffavtale i transportsektoren i Norge. Det har «i alle år» vært en gjensidig enighet om å ikke ha det. Det vil si, det VAR enighet om dette den gangen norsk transport gikk så det suste, dvs. på 80-tallet og så vidt inn i 90-åra. Da var det kanskje et gjensidig ønske om å jobbe «mye» - fordi det var gode penger å hente. Det fortelles om norske sjåfører som kjørte eksportlass med fisk fra Norge på slutten av 80-tallet, at de den gangen tjente opptil 400.000 kroner. Det var dobbelt så mye som en norsk industriarbeiderlønn og 3-4 ganger så mye som f.eks. en fransk lastebilsjåfør. Nå er tidene annerledes men «ordningen» med å jobbe mye uten å være organisert henger tydeligvis igjen.

En almengjort tariffavtale ville gitt en minstelønn og et minstelønnskrav til arbeiderne. Med allmenngjort menes at hele eller deler av tariffavtalen i en bestemt sektor av arbeidslivet blir gjeldende for alle som jobber der. Ved siden av å fastsette minstelønn, vil blant annet regler for betaling av overtid og arbeid utenfor normal arbeidstid, dekking av reiseutgifter, mat og losji, samt rett til tilpasset arbeidstøy kunne bli allmenngjort. Dersom en slik avtale finnes, vil bedriften være forpliktet til å følge minimumskravene her. Allmenngjøringen vil imidlertid være tidsbestemt og opphøre automatisk dersom ingen av partene i arbeidslivet ønsker å fornye den i kjølvannet av en ny tariffavtale. Transportbransjen har som nevnt, ikke en slik avtale og det er dermed fritt fram for arbeidsgiver å bestemme lønnen selv.



En tillitsvalgt og verneombud hos en av de store godsaktørene forteller om 4 lønnsmuligheter i lastebilbransjen i dag:

1. Et stort selskap benytter utenlandske sjåførere i norskregistrerte kjøretøy. De kommer fra f.eks. Tyskland, Polen, Holland. Får norsk lønn iht tariff.
2. Et «trucking» selskap i Slovakia har utenlandske sjåførere hos seg, med biler– disse lønnes av det selskapet i EUR. (€ 1400-1600 + diett) Kjører eksport/import for stort norsk selskap, som en vanlig «leiebil».
3. Andre selskap som IKKE har tariffavtale kan ha norskregistrerte biler og utenlandske sjåførere. Disse kan da få lønn i Norge, bo og leve her. Arbeidsgiver betaler skatt og arbeidsgiveravgift og sjåføren er «vernet» gjennom det men får altså en lav lønn. Det lar seg gjøre fordi LO ikke har en allmenngjort tariffavtale med transportbransjen i Norge. Se pkt. 2.1. Det gis flere eksempler på slike selskap. Dette er speditører som er registrert i Norge men altså med utenlandske arbeidere.
4. Andre igjen benytter utenlandske sjåførere i norskregistrerte kjøretøy mens sjåføren lønnes gjennom strå-/speditør selskap i utlandet. Disse sjåførene har desidert lavest lønn av alle og havner nederst på stigen, bl.a. fordi de ikke er ansatt i norsk selskap, ikke får lønn i Norge, ikke har rett på sosiale ytelser, ikke har adresse eller arb.giver her og sånn sett ikke «er her» i det hele tatt. (kan ikke få konto i norsk bank, få norsk mobiltelefon e.l. Se også pkt. 2.1)

Her er med andre ord absolutt «fritt fram».

## 5 Drøfting

Innledningsvis vil vi kommentere noe om det valgte temaet og hva våre undersøkelser har ført til. Vi skjønnte fort – allerede etter første runde med sjåførintervjuer – at temaet vi har valgt er hett og at vi har stukket hendene i et vepsebol. Dette fordi det synes åpenbart at vi har kommet over stygge tilfeller av sosial dumping. Videre mener vi å ha sett sider ved en næring som fra før har hatt stempel som «cowboyvirksomhet» men som viser seg å være verre.

Utenlandske, i denne sammenhengen øst-europeiske, transportarbeider som arbeider i Norge har betydelig dårligere arbeidsvilkår enn sine vest-europeiske kolleger. De lever under vilkår som for en vest-europeer er fullstendig uakseptable som er belyst tidligere i prosjektet. Hvorfor vil noen arbeide under slike forhold og hvorfor vil noen tilby slike arbeidsforhold?

Transportnæringen styres av en tilbyder-side (transportør) og en kjøper-side (avsender eller mottaker av varene). Midt imellom disse sitter sjåføren og skal betjene begge disse sidene som har motstridende interesser. Tilbyder av transporttjenester har som oppgave å transportere varer fra A til B til avtalt tid og pris. Allerede her begynner motsetningene. Transportøren er underlagt lover og regler for at transporten skal utføres

forsvarlig. Disse reguleringene er det lite transportøren får gjort noe med annet enn å legge opp transportrutene mest mulig effektivt. Transportkjøper er interessert i å få godset fram så hurtig og billig som mulig, uten tanke på reguleringer som transportøren kan være underlagt.

Arbeidsmarkedet i Øst-Europa har tvunget fra en ny arbeiderklasse. Hvilke forhold kommer de ifra? Øst-Europa, dvs. lander som Polen, de Baltiske stater, Bulgaria, Romania og i den senere tid også Kroatia, Bosnia og Makedonia, har alle stor arbeidsledighet. Dette medfører en forflytning av arbeidskraft til de områder hvor arbeid er tilgjengelig. Gjennomsnittslønnen i disse landene ligger på €150 – 200 og levevilkårene er meget dårlige, selv for de som har jobb. Når det vest-europeiske arbeidsmarkedet tilbyr lønninger som kan være opp mot det tredobbelte av hva man kan få i hjemlandet hvis man får en jobb, er ikke valget vanskelig for disse menneskene. Det kommer også frem i intervjurunden. Disse arbeidstakerne er ikke vant til å ha høy levestandard. De godtar å leve under forhold som ikke er akseptable over lang tid. Transportøren tilbyr i enkelte tilfeller muligheter for vask og dusj, men som oftest er de velsignet med muligheten terminaler eller kunder tilbyr dem.

Transportørene vet om disse forholdene, det må de jo siden det er de som sysselsetter disse menneskene og betaler deres lønn, direkte eller indirekte. Kostnadsnivået for en trekkvogn og semitrailer er stort sett den samme uansett land i Europa. Drivstoffkostnaden på et kjøretøy er stor men bortimot lik i Europa, med små variasjoner. Men selv én krone pr liter kan utgjøre ca. NOK 50.000,- på årsbasis pr kjøretøy så det er en aktuell post på transportkostnaden. Den neste store utgiften er servicekostnader på kjøretøyet. Kjøretøyet er inntektsbringende og det virker som denne stelles bedre med enn de som sørger for at kjøretøyet faktisk kan være en inntektskilde, sjåføren. Men kostanden er høy, særlig i nordre del av Vest-Europa og vest-europeiske kjøretøy vil dermed tape i kostnadskonkurransen med de øst-europeiske. Siste store post på utgiftssiden er lønn til sjåføren. En godt betalt øst-europeisk sjåfør kan ha opp mot €1500,- pr mnd. Dette skal dekke alle levekostnader for sjåføren og det samme for de som er igjen hjemme. En norsk sjåfør har tre ganger så mye. Transportørene spekulerer selvfølgelig i dette. Man får jo tre sjåførere for én. Alle disse kostnadsbesparelsene sammenlagt, anslagsvis NOK 300.000,-, betyr mye for inntjening i transportfirmaet. 10 vogntog er NOK 3 000 000,-, 100 vogntog er NOK 30 000 000,-. Når så utenlandske, også vest-europeiske, firmaer kommer til Norge og nå kan kjøre en ganske stor andel av innenlands gods på lovlig måte, såkalt kabotasje, må norske transportører også innrette seg etter dette for å overleve. Ikke alle gjør det *og slik vi kjenner bransjen*, er det de mest kyniske som faktisk benytter seg av denne muligheten til ansette eller leie inn utenlandsk arbeidskraft.

Hvorfor er så ikke dette regulert gjennom tariffavtaler? Arbeidstakerorganisasjonene anså ikke tidligere dette som nødvendig siden norske transportselskaper dominerte hjemmemarkedet og ingen fra Europa vill kjøre i dette snødekte landet. Selv sommerstid var det langt imellom utenlandske vogntog. På slutten av 80-tallet

begynnelsen av 90-tallet (etter murens fall) begynte de øst-europeiske aktørene å komme. En av de første store var Pekaes, statlig transportselskap fra Polen. Men trafikken gikk hovedsakelig fra grensen og inn til hovedstaden, med noen få unntak som dristet seg utenfor bygrensen og over høyfjellene til f.eks. Bergen. Disse fikk som regel store problemer, særlig vinterstid, pga. dekkutrusting og lite kompetanse på vinterføre. Men fortsatt så var de ikke truende for norsk lastebilnæring og fortsatt var heller ikke tariffavtaler noe tema fra hverken arbeidsgiver- eller arbeidstakersiden.

I dagens bilde er situasjonen en helt annen. Norsk transportarbeiderforbund vil nå gjerne ha allmenngjort tariffavtale, nettopp for å minske spriket til utenlandske sjåførere som arbeider enten midlertidig eller permanent her i landet. Arbeidsgiversiden er nå ikke veldig interessert i dette, fordi dette vil tvinge dem til å heve lønninger på en god del av sine sjåførere med fare for å få for store kostnader som igjen kan føre til at bedriften ikke klarer konkurransesituasjonen og driften tilslutt må opphøre. En allmenngjøring av en tariffavtale er en løsning, om enn midlertidig. Avtalen gjelder frem til neste forhandling som kan være i intervaller på ett eller to år. Dersom en av partene ikke lenger er villig til å allmenngjøre tariffavtalen, er man tilbake til situasjonen som var før en evt. allmenngjøring. Det har skjedd i andre sektorer, bl.a. elektro, hvor man anså konkurransesituasjonen fra utlandet som minimal og dermed var det ikke behov for allmenngjøring.

Hva så med transportkjøper, speditører og bileier, vil de ha noe ansvar i denne sammenheng? Transportkjøperen, enten det er avsender eller mottaker, betaler for en tjeneste. Tjenesten består i å frakte dennes varer trygt og sikkert fram til bestemmelsesstedet, som oftest fra produsent til grossist/forbruker.

For Norges del er det i dag, på grunn av skattemessige årsaker, slik at varelageret er flyttet fra produsent/forbruker til å være på bilen. Transportørene er derfor nærmest pålagt å stille med kjøretøy når varene er klare for transport og de får ofte bestemte lastetider som må overholdes, såkalt JIT (Just In Time). Kjøretøyene er i dag også ofte utstyrt med GPS, ikke bare primært for å lette arbeidet til sjåføren, men for å overvåke hvor han/hun er.

Etter at varene er lastet på, venter det i andre enden en mottaker som er avhengig av å få varene levert til rett tid. Med rett tid menes en bestemt dag til ett bestemt klokkeslett med margin på +/- en time. Ofte er dette i kategorien langtransport hvor det inngår både vegarbeid og ferger. Dersom det oppstår forsinkelser i forbindelse med slike ting, vil dette til syvende og sist falle på sjåføren og hans/hennes evne til å løse slike problemer. Avsender, mottaker, speditør og transportør pålegger sjåføren å utføre en oppgave som kan vise seg å være umulig på grunn av veg- og føreforhold, trafikkmengde, fergetider, pålagte hviletider som kommer utenfor tidsrammen av planlagte stopp som en følge av trafikkmessige forhold osv., osv. I slike situasjoner kan det tenkes at sjåføren, som er presset fra minst tre andre aktører i kjeden, men gjerne flere (det kan være flere speditører inne i bildet), som alle har lovet transporten frem overfor «sin» oppdragsgiver, blir fristet til å ta unødige sjanser for å få varene frem til riktig tid eller evt. gjøre forsinkelsen så liten som mulig.

Det er lett å forestille seg en utenlandsk (fortsatt øst-europeisk) sjåfør en januarkveld på en avsidesliggende plass i Nord-Norge, eller i tett snødrev på Sørlandet, velger å ikke legge på kjetting (hvis de i det hele tatt har med og kan legge på kjetting) for å spare en times jobb, i denne sammenheng forsinkelse hvis mottager er avhengig av å få godset til avtalt tid for å unngå stopp i produksjon. Hvilke fysiske og mentale påkjenninger pålegger vi denne personen som mest sannsynlig ufrivillig utfører dette oppdraget langt hjemmefra, underbetalt, sliten etter mange ukers tilværelse i lastebilhytta, ingen forståelse fra hverken avsender, mottaker, bileier eller speditør(er)? Alle nevnte parter har i det minste et moralsk ansvar for at denne personen som er lavest rangert i transportkjeden har de beste forutsetninger for å kunne utføre jobben slik partene ønsker det.

Hvordan forholder så myndighetene seg til denne problematikken?

Kontrollmyndigheter i Norge er Politiet, Statens vegvesen (SVV), Tollvesenet og Mattilsynet, hver med ansvar for sitt regelverksområde bortsett fra politiet som i utgangspunktet har myndighet til å kontrollere alt. Kjøretøyene blir i all hovedsak kontrollert for teknisk og bruk av politiet og SVV. Men regelverket er komplekst med store muligheter for tolkninger og det er mange faktorer som spiller inn.

En sjåfør som fører et kjøretøy i løyvepliktig transport, er å anse som profesjonell. Han/hun skal kunne alt som vedrører det å utføre et transportoppdrag. Kontrollpersonell skal også anses å være profesjonelle og kunne oppføre seg deretter. Som tidligere nevnt er regelverket som omhandler det å utføre et transportoppdrag, komplekst. Kontrollpersonell er godt skolerte personer som har en god forutsetning for å kunne tolke regelverk og utføre jobben på en forsvarlig og tilfredsstillende måte.

Hvordan vil disse møte en sjåfør som kanskje knapt nok har fullført grunnskole? Og som ikke kan norsk og knapt nok engelsk? Har virkelig denne sjåføren forutsetninger til å sette seg inn i hva som er korrekt og ikke korrekt eller må han/hun kun stole på det som blir fortalt angående lover og regler og hva som er tillatt? Vil en sjåfør, og dette gjelder nok ikke bare de utenlandske, forstå hva kontrollpersonellet sier når de forteller at «kjører du ned eller opp her uten kjetting vil du til slutt miste grepet fordi friksjonen som skal holde igjen massen du styrer er for liten»? Sett i lys av hvordan enkelte sjåførere håndterer kjøretøy, kan det synes som at slik kunnskap er totalt fraværende.

Fra nyttår ble også kabotasje-reglene lettere for de utenlandske transportørene. Reglene er slik at dersom man har innfortollet gods til Norge, kan man utføre inntill tre nasjonale oppdrag inne en uke før kjøretøyet må forlate nasjonen. En god regel for utenlandske transportører, men var det heldig å åpne for en slik praksis? Burde Samferdselsdepartementet krevd en viss basiskunnskap for å kunne utføre transportoppdrag i Norge sett i lys av tidligere års hendelser i vegtrafikken, spesielt vinterstid? Ting kan tyde på at en viss kompetanse på vinterkjøring skulle vært

dokumentert for å utføre oppdrag i Norge, lik det norske lastebil- og bussjåfører må ha (glattkjøringskurs) i tillegg til kunnskap om hvordan man legger på kjetting.

Dersom man ser på hvor mange østeuropeiske kjøretøy som kommer inn i landet med last, kan dette synes å vær lavt i forhold til faktiske antall øst-europeiske kjøretøy på veiene i Norge. Norges lastebileierforbund viser til en høyst uoffisiell telling hvor hver tredje lastebil på norske veier var utenlandsk. Dette er lite overensstemmende med tall fra statistisk sentralbyrå som viser til at kun ca. 12 % av godset som går over grensa til/fra Norge går på baltiske og polske kjøretøy. Fortsatt har Norge og Sverige den største andelen fraktet gods med en andel på totalt 69 %. Dersom tallene fra NLF er korrekte, betyr det at en stor andel øst-europeiske kjøretøy krysser grensen uten gods og har dermed heller ikke rett til å drive kabotasjetransport innenfor riket. Her kommer kontrollmyndigheten inn for å påse at regelverket blir fulgt, men det er et ressurspørsmål om hvor mange man klarer å avdekke som bedriver ulovlig transport i Norge. Muligvis er reaksjonen ikke harde nok slik at summen av risikoen for å bli tatt kombinert med mild reaksjonsform gjør at det er verdt å ta sjansen. Store operatører med mange biler med lik farge og logo gjør kontroll-arbeidet uoversiktlig og vanskelig.

Norge har en høy grad av trafikksikkerhetsopplæring. Dette starter allerede i grunnskolen og blir en ballast man tar med seg videre i livet. Denne sikkerhetstankegangen er ikke like fremtredende i alle land, og i enkelte øst-europeiske land virker det som at det er slik det var her for noen tiår tilbake; ulykker skyldes kun menneskelig svikt (les feil). Norske myndigheter har en kontrollplikt for å sikre trafikken og bestrebe å forhindre at ulykker skjer. Men kravet til sjåføren som tross alt har ansvaret for å føre disse tonnene trygt fra A til B og kanskje videre til C og D, er minst like stor. Men forutsetningen for å klare det er av varierende grad. Sjåføropplæringen i Norge karakteriseres som en av de virkelig beste. Med innføringen av yrkessjåførdirektivet og kanskje en av Europas strengeste tolkninger med kravene til grunn- og etterutdanning (Yrkessjåførforskriften) kan det være at vi gjør oss selv en bjørnetjeneste. Forskriften som var ment å øke trafikksikkerheten og yrkesstoltheten har ført til mindre rekruttering av norske sjåfører. Det er fryktelig dyrt å ta utdannelsen (opp mot 150.000 for en grunnutdanning) og en statusheving var det nok ikke snakk om likevel, bl.a. kvalifiserer ikke utdanningen engang for lån i Statens Lånekasse.

Vi snakker videre med og om mennesker som i praksis jobber opp til 80 timer i uka for lusedønn – og i tillegg faktisk på papiret ikke ER i Norge – og som blir uglesett av de fleste, ikke har noen rettigheter til hverken oppsigelsesvern, sosiale goder ELLER i det hele tatt mulighet til å kunne opparbeide seg noe som helst mens de jobber her. Dette er voksne menn (vi fant ingen kvinnelige sjåfører i dette studiet) som bor og jobber i et land langt hjemmefra, som sjelden er hjemme, som så til de grader er nederst på den sosiale rangstigen. Jo, norske sjåfører og tidligere sjømenn har også hatt slike jobber. Både som langtransportsjåfører og på båter i utenriksfart. Forskjellene er likevel mange. Nordmenn med slike jobber har tjent penger – i perioder meget gode penger. De har

ikke i nyere tid i alle fall måttet stå med lua i handa og tigge seg til en vask eller en dusj. De har kunnet spise godt og hver dag, de har hatt mer eller mindre faste ruter, oppdrag, oppdragsgivere som har hjulpet dem om de har vært i ei knipe. De har ikke måttet stjele diesel. Eksempelene er mange. Funnene våre i transportbransjen kan sammenlignes med tilsvarende tilstander i bygg- og anleggsbransjen, i rengjøringsbransjen, nå sist i luftfart blant kabinansatte. Forskjellen er antagelig at i både bygg- og anlegg og muligens også de andre så eksisterer det en almengjort tariffavtale som i det minste sikrer minstelønn. Og der det likevel avdekkes juks eller ugreie forhold har bransjene til en viss grad noe selvjustis.

Jo nærmere vi ser på de utenlandske sjåførenes lønns og arbeidsforhold i Norge, jo mer nærliggende er det å tenke seg at vi i Norge i dag kan forvente en økning av trafikkulykker der disse er involvert. Vi tenker oss at dette kan forklares med noen av funnene:

- **Arbeidstid.** Det fortelles om opp til 80 timers uke. En mann som, selv om det er for kortere perioder, har jobbet i 40-50-60 timer ei uke kan man uten stor forestillingsevne anta at er sliten. Trøtt. Ukonsentrert. Uoppmerksom. Dette er det samme som funnene beskrevet i kap. 4, rapporten til ETF.
- **Boforhold.** Man blir ikke dårlig sjåfør av å sove i lastebilen. Ei heller av å sove på ei brakke en gang i blant. Men når dusjen er uoppnåelig, sengetøyet uvaska på 6. uka, maten blir kokt på primus ute i norsk høst og vinter, eller inne i førerhytta der man også skal sove og bo. Videre sier jo kjøre- og hviletidsbestemmelsene at ukehvil ikke skal tas i hytta... Kanskje man kan bli litt trøtt og lei?
- **Erfaring.** Mange vi snakket med uttrykte engstelse for å kjøre til vinteren. Vi har allerede sett mange utforkjøringer, dog foreløpig uten personskader. Det fortelles om lite eller ingen erfaring med å kjøre på norske vinterveier. Dekk- og kjettingutrustning er ofte mangelfull. I beste fall finnes kjetting men ikke kunnskap om hvordan bruke dem. En av de store aktørene i bransjen sender sjåførene på glattkjøringskurs i to dager. Det kan virke som om de på den måten «kjøper seg fri» for ansvar. Instruktørene er erfarne kjørelærere med lang fartstid i bransjen «føreropplæring» på flere områder. Kan et to-dagers glattkjøringskurs kompensere for mange års erfaring med kjøring på samme forhold? Vi mener nei. Videre undres vi ennå mer når en fremstående politiker er med på et av kursene som en slags «samferdsels-gimmik» og kjører vogntog på glatta, flirer og ler og legger ut klippet på YouTube.
- **Språk.** Vi snakket med mange sjåfører av ulike nasjonaliteter. De hadde varierende språkkunnskap. De fleste snakket eget morsmål og kun litt engelsk og noen spansk. Ingen av de vi intervjuet kunne kommunisere på norsk i det hele tatt. Hvordan er det å jobbe i et land over lengere tid uten å kunne språket? Ei heller engelsk som mange nordmenn tross alt kan ganske bra? Vil språkbarrierer ha noe å si for forståelsen av oppdrag, veivalg, dekk,



føreforhold? Kan dette ha noe å si for trafikksikkerhetsforståelsen? Vi mener et klart ja.

Hvordan stiller forsikringsselskapene seg til forholdene vi nevner her? Hvor er kjøretøyene forsikret? Har aktørene godsansvarsforsikring? Har alle transportkjøperne egen vareforsikring eller gambler de? KAN de gamble nettopp fordi transportprisen er så lav? Senest i november 2013 forteller en av de aller største fiskeeksportørene i Norge at det vurderer å BYGGE EN NY VEI og vil «sponse» anslagsvis 70 millioner til dette – for å gjøre strekningen som må kjøres ut fra anlegget mer trafikksikkert, fordi de hver vinter utbetaler et ukjent antall millioner kroner i erstatning grunnet forsinkelse. På det verste kunne 6-8 vogntog sitte fast i baken. Hvor mange av dem var utenlandske? Som en av de norske sjåførene vi intervjuet sa:

*Æ må si at æ har kjørt denne bakken en del ganger i mitt liv. Tom opp og full lastet ned. Og i mye forskjellig vær og føre og æ e ikke sikker men æ trur det e bare en gang æ har måttet bruke kjetting der.*

*Ikke det at jeg er i mot at det skal gjøres noe, det hilser jeg velkommen med et stort YES. Men det som er hovedproblemet med den bakken er at pr i dag er hoveddelen av vogntogene som kjører der av utenlandsk opprinnelse med utstyr som burde ha vært forbudt på vinterstid i Norge.*

*Og når de i tillegg stort sett er fraværende med vintervedlikeholdet i denne monster bakken så må det bli trøbbel*

Så «enkelt» altså å kjøpe seg ut av et problem bare man har penger nok. Skal tro om det samme hadde skjedd dersom de samme aktørene hadde brukt norske vogntog og sjåførere.

## 6 Konklusjon og avslutning

Som beskrevet helt innledningsvis – det prosjektgruppa har oppdaget er en næring som står foran meget store endringer og utfordringer.

Vi har sett store lønnsforskjeller, beskrivelser om arbeidsforhold som sosial dumping, vi har sett varierende kunnskap om kjøring, og vi har til en viss grad møtt uvilje eller frykt for å snakke om tingenes tilstand.

De sosiale forholdene disse sjåførene lever under er særdeles ugunstige for deres helse og trivsel. Dette kan ha en sterk innvirkning på hvor uthvilt en sjåfør i realiteten er, og kan ha stor betydning på hvor våken og handlingskraftig en sjåfør er dersom det oppstår en krisesituasjon. Høsten 2013 ser ut til å bli et rekordår i forhold til antall utforkjøringer og lastebiler som står fast, sperrer veier etc. Vi er ikke alene om å uttrykke bekymring for dette. F.eks. går UP sjefen i Nordland ut i media og uttrykker en kraftig bekymring om sikkerheten på norske veier grunnet utenlandske kjøretøy og deres manglende utrustning og kunnskap om norske forhold. Det er den samme frykten vi opplever gjennom dette studiet. I tillegg til kjøretøyenes beskaffenhet og sjåførenes

kunnskap er vi særdeles bekymret for at faktorene trøtthet, sløvhet og, ukonsentrerthet som en følge av forholdene de jobber under kan føre til nedsatt reaksjonsevne. Hvilket fokus er det mulig å ha, under slike forhold, på temaer som lastsikring, hastighet, dekk, kjettingbruk etc. Vurderingsevnen svekkes og konsekvensen kan være katastrofal.

Også norske bergingsbilsjåførere og norske lastebilsjåførere deler bekymringen og bruker store ord i sin beskrivelse av tilstandene. Dette er folk som er ute der det skjer hele tiden. De frykter, som oss, som UP og som andre, at mange liv vil gå tapt.

Vi uttrykker bekymring for trafikkikkerheten både fordi arbeidsforholdene er dårlige men også fordi ansvaret virker så diffust og viljen til å ta tak ikke er tilstedeværende. Vi undres over norske myndigheters manglende vilje eller evne til å «ta tak». Vi stiller også spørsmålsteget rundt sammenblanding av roller idet de også opererer som aktører/bileiere i det samme marked de skal styre og kontrollere.

Denne prosjektoppgaven hadde som mål å se på forholdene til utenlandske yrkessjåførere og om deres arbeidsvilkår har innvirkning på trafikkikkerheten.

Innsamlede data viser tydelige tegn på en endring av ansettelsesforhold og hvilke nasjonaliteter som er representert i den norske vegtransporten. Sjåførere som har problemer med å finne jobb i sitt eget hjemland, får en mulighet gjennom norske transportforetak å få en mulighet til å skaffe seg en inntektsbringende jobb. Problemet ligger i hvordan ansettelsesforholdet blir definert. I rapporten peker vi på fem ansettelsesforhold hvorav det dårligste alternativet er utleie til norske transportører via formidler i utlandet. Sjåføren lønnes fra sitt hjemland eller formidlers nasjonalitet dersom dette er en annen enn hjemlandet til sjåføren. Dette fører til en uforholdsmessig lav lønn, ikke krav på feriepenger i henhold til norsk lov, ikke opparbeidelse av sosiale rettigheter og ikke mulighet til å etablere seg i landet. Man kan se en trend til et visst hierarki i sjåførstanden hvor toppen består av nordiske sjåførere, vest-europeiske på neste plass og øst-europeiske på bunn i dette hierarkiet. De som er aller nederst er rumenske og makedonske sjåførere med lønninger på mellom €400 - €600.

Forhold i tillegg til lønn som kan være av avgjørende betydning, er hygieniske og sosiale forhold. Sjåførene har gjerne 6- eller 9-ukers arbeidsperiode eller selvvalgt arbeidsperiode utover 9 uker hvor det eneste hjemmet er lastebilen. Dette strider sterkt imot EUs eget lovverk som sier at ukehvil ikke skal tas i lastebil. De sosiale forholdene sjåførene da lever under ugunstige for deres helse og trivsel. Dette kan ha en sterk innvirkning på hvor uthvilt en sjåfør i realiteten er selv etter å ha tatt en lovpålagt hvile på 45 timer. I tillegg kommer arbeidstid som ikke blir registrert men som fremkommer som hviletid selv om sjåføren har utført arbeid som f.eks. lasting eller lossing. Slike faktorer kan ha en sterk innvirkning på hvor våken og handlingskraftig en sjåfør er dersom det oppstår en krisesituasjon.

Antall drepte og hardt skadde er over en fem-års periode (2008 – 2012) totalt 682 hvorav 274 drepte. ( Ulykker med antall drepte og hardt skadde hvor minst ett tungt utenlandsk kjøretøy er innblandet. )



Selv om andelen av utenlandske kjøretøy på norske veier og andelen av utenlandske sjåførere som kjører for norske operatører er økende, har vi ikke mye informasjon som tyder på at trafikksikkerheten er vesentlig forringet på grunn av dette. Slik vi leser tallene vi har, er ikke disse kjøretøyenes innblanding i alvorlige ulykker økende i denne 5-års perioden. Men dette gjelder jo ulykker med drepte og hardt skadde, ikke "vanlige" utforkjøringer og bakkestans hvor kun trafikken blir hindret. Her er det få tall å finne og dermed kanskje større åpning for å frykte hva som kan skje.

Det er allikevel stor grunn til bekymring med tanke på videre utvikling hvor profitt i transportnæringen blir det sterkeste drivmiddelet. Dette fører til en videre endring av sjåførmarkedet hvor det blir hentet sjåførere fra Øst-Europa øst for Polen som er mye billigere igjen enn de rumenske. Det påstås også at enkelte selskaper henter sjåførere fra Filippinene uten at disse skal være observert her i landet enda.

Hvordan vil det gå når mennesker som aldri har sett og knapt nok hørt om snø og is, skal manøvrere 40 – 50 tonn på norske vinterveier? Hvordan vil den norske sjåførstanden klare å motstå presset fra lavtlønnede, utenlandske kolleger? Framtiden blir spennende for norske sjåførere og transportører.

Problemstillingens kompleksitet og omfang har gjort det nødvendig å bare vise litt av noe vi mener er toppen av et isfjell. En dypere gjennomgang, gjerne i et oppfølgende studie kunne analysert sjåførenes vilkår og bransjens utfordringer nærmere sett opp mot et trafikksikkerhetsperspektiv. Det kan reises spørsmål om hvem som har makt til å både gjøre endringer – eller sørge for at det ikke blir endringer. Rammebetingelser og makt. Vi ser fram til at noen tar opp ballen. Fort.

## Litteraturoversikt og linker

TØI rapport 1138/2011, Sjåførere i langtransport – en intervjuundersøkelse.

Vegtrafikkulykker med utenlandskregistrerte kjøretøy – et økende problem i Norge? av Tihomer Drec, Hamdija Pasic og Geir Sundet, 2007

«Evaluerings av risikovurderinger i Statens vegvesen Beslutningsstøtte og læringsverktøy» Ove Njå m.fl., Rapport IRIS-2013/043)

NLF Magasinet nr 8 2013, side 26, leserinnlegg direktør i NHO

Reason, J (1997) *Managing the Risks of Organizational Accidents*

Rasmussen J (1997) *Risk management in a dynamic society*

Aven, Boyesen, Njå, Olsen, Sandve (2004) Samfunnssikkerhet

Debattheft for inntektsoppgjøret 2014 – Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

<http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/godstrans/kvartal/2013-08-28#content>

<http://www.nrk.no/fordypning/transport-for-luselonn-1.8313604>

<http://www.eufagligt.dk/images/uploads/galleri/Slaveri.pdf>

<http://www.tv2.no/nyheter/innenriks/sendte-utenlandske-trailersjaafoerer-paa-glattkjoeringskurs-slik-gikk-det-3978468.html>

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article735974.ece>

<http://www.blomquist.sk/index.html#>

<http://www.nrk.no/nordland/bring-hyrer-inn-billige-utlendinger-1.8377975>

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article839258.ece>

<http://www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1/Ahrens-Akeri-sager-upp-15-chaufforer-i-Helsingborg/#.Unidm2g4tuE.facebook>

<http://www.statoilstasjonen.no/Hva-er-Truckers-Club>

<http://www.mtlogistikk.no/index.php/godstransport/gods-artikler/item/2297-bring-sterkere-i-vest-sverige>

## **Kilder/intervjuer:**

- 1 ansvarlig i godsselskap
- 1 leder i transportselskap
- 2 fagforeningsrepresentanter og driftsansvarlig godsselskap
- 4 norske distribusjons og langtransportsjåfører
- 2 kroatisk langtransportsjåfører
- 1 makedonsk langtransportsjåfører
- 2 spanske langtransportsjåfører
- 7 rumenske langtransportsjåfører
- 2 polske langtransportsjåfører
- 5 litauiske langtransportsjåfører
- 3 polske og bulgarske sjåfører ønsket ikke å la seg intervjuer

Prosjektet avsluttet 13.11.2013

