

Sammendrag

På oppdrag. Rumenske og bulgarske langtransportsjåfører i Norge

TØI rapport 1779/2020

Forfattere: Kåre Skollerud, Guri Natalie Jordbakke, Tor-Olav Navestad, Mona Bråten og Ragnbild Steen

Jensen Oslo 2020 57 sider

Denne rapporten presenterer funn fra en spørreundersøkelse om lønns- og arbeidsforhold blant sjåfører av rumensk- og bulgarsk-registrerte lastebiler. Sjåførene ble rekruttert på rasteplasser rundt Oslo og intervjuene ble gjennomført med rumensk- og bulgarskspråklige intervjuere fra februar, til og med juni 2018. Spørreundersøkelsen har blitt gjennomført etter modell fra en undersøkelse blant de samme kategoriene langtransportsjåfører som ble gjennomført i Danmark i 2015. Dette gjelder både utforming av spørreskjema og denne rapporteringen av resultater.

260 sjåfører ble intervjuet og den dominerende delen var rumenske (68 prosent). Bulgarer utgjorde 23 prosent mens resten enten var Makedonske eller hadde både makedonsk og bulgarsk pass. Over halvparten av all sjåførene jobbet i et foretak med 50 eller flere ansatte. Intervjuerne rapporterer at ett stort spedisjonsfirma var helt dominerende og de anslo at denne virksomheten antagelig sysselsatte godt over halvparten av de rumenske sjåførene.

Når det gjelder sjåførenes lønn oppga nesten halvparten å ha hatt en inntekt på 2000 euro eller mer i januar 2018, mens 6 prosent oppga at inntekten denne måneden hadde vært 1000 euro eller mindre. Mange av sjåførene fortalte imidlertid at det er betydelige forskjeller i inntekten avhengig av om de kjører eller er hjemme og venter på oppdrag. En god del sjåfører rapporterte at de i sistnevnte situasjon fikk minstelønn for sjåfører i hjemlandet.

86 prosent av sjåførene oppgir at de har fast månedslønn/grunnlønn, mens hver femte sjåfører (19 prosent av sjåførene) oppgir å ha per diem betaling og 8 prosent oppgir å ha betalt etter kjørt distanse. Når vi ser på dem som enten oppgir per diem betaling eller lønn etter kjørt distanse er det 10 prosent av sjåførene som oppgir at de bare har lønn basert på ett av disse prinsippene.

69 prosent av sjåførene oppgir at de alltid sover i bilen mens 13 prosent sover i bilen én gang i uka, eller oftere. Når det gjelder det å sove annet sted enn i bilen er imidlertid inntrykket fra undersøkelsen noe motstridende. Noen oppgir at de ønsker å sove andre steder enn i bilen, men på den andre siden kom det frem sterke reaksjoner på påbudet om én langhvil utenfor vogna i uka. For det første ble det hevdet at det å sove borte fra bilen økte en allerede betydelig risiko for at lasten skulle bli stjålet under hvilene. Det ble også argumentert for at en del av de overnattingsstedene de ble tilbudt var av en så dårlig kvalitet at de foretrakk å sove i egen bil. Når det gjelder de norske rasteplassene fortalte sjåførene at disse ble oppfattet som trygge, men at de stort sett var av dårlig kvalitet med få fasiliteter. Særlig ble det uttrykt ønsker om bedre muligheter for å kunne dusje, både for kvinner og menn, samt å kunne få vasket og tørket tøy.

Undersøkelsen viser at sjåførene er borte fra hjemlandet sitt i lange perioder. De fleste sjåførene, 69 prosent, hadde vært borte fra hjemlandet lenger enn én uke på intervjutidspunktet. Medianverdien på antall uker sjåførene oppgir at de har vært hjemmefra er fire uker. Fem prosent oppgav at de hadde vært borte fra hjemlandet i mer enn 12 uker.

Selv om sjåførene er borte fra hjemlandet i en betydelige periode, oppholder de seg ikke så lenge i Norge. Ni av ti sjåførere oppgir at de har vært i Norge i to dager eller kortere. Nesten alle, 94 prosent, oppgir at de hadde med last da de kom inn i landet. Ut fra sjåførenes egen rapportering tyder det også på at brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene er lite utbredt. I alt er det ni sjåførere som oppgir at de har brutt en eller flere av disse bestemmelsene.

Når det gjelder ytelser ved sykdom eller arbeidsledighet oppgir så godt som alle sjåførene at de vil motta slike ytelser i hjemlandet. De fleste sjåførene oppgir også at deres arbeidsgiver bidrar til sosiale ordninger som helseforsikring, arbeidsledighetsforsikring og pensjonsforsikring. Når vi sammenlikner den norske undersøkelsen med den danske finner vi at sjåførene i den norske undersøkelsen jevnt over rapporterer om noe bedre enn det som kom frem i den danske undersøkelsen. Om dette er uttrykk for en generell forbedring fra 2015 til 2018, eller et uttrykk for at det å kjøre i Norge skiller seg ut fra det å kjøre i Danmark kan ikke undersøkelsen svare på. Ingen av undersøkelsene tegner imidlertid et bilde av en bransje preget av lovløse tilstander, selv om det er rom for vesentlige forbedringer på en rekke områder. Når sjåførene selv skal peke på viktige faktorer for å forbedre sin arbeids- og livssituasjon er det lønn (inklusive økonomiske «garantiordninger»), bedre og ikke minst tryggere rasteplasser/overnattingssteder, og kortere kjøreperioder borte fra hjemlandet som blir fremhevet oftest.

Når det gjelder å beherske norske vinterforhold virker det som om det er mer bruk av kjetting og mindre bekymring over hvorvidt man behersker forholdene hos de rumenske sjåførene nå enn det var i en undersøkelse fra 2014 hvor de samme sikkerhetsspørsmålene ble stilt. De bulgarske og makedonske sjåførene viser imidlertid ikke like stor kunnskap. Dette *kan* være knyttet til eventuelle opplæringsregimer i det dominerende transportfirmaet, men dette har vi ikke nok kunnskap om til at dette blir noe annet enn spekulasjoner. Som antydnet i kapitlet *kan* det også være et produkt av en rapporteringseffekt der sjåførene vil svare positivt. Dette betyr imidlertid at de har kunnskaper nok om temaet til å vurdere hva som er riktige svar.

Til slutt i rapporten ser vi på utviklingen av transportoppdrag utført av rumenske og bulgarske lastebiler til og fra Norge ved bruk av SSBs grensepasseringsstatistikk. Målt i tonn finner vi en markant økning fra 2010 med en tilspisset økning fra 2012 og utover. Selv om denne økningen er betydelig når man ser på bulgarske og rumenske lastebiler isolert, er nivåene forholdsvis lave i forhold til totalt antall tonn. Andelen transporterte tonn til/fra Norge utført av disse lastebilene ligger under en prosent for total eksport og bikker en prosent for total import i 2015.