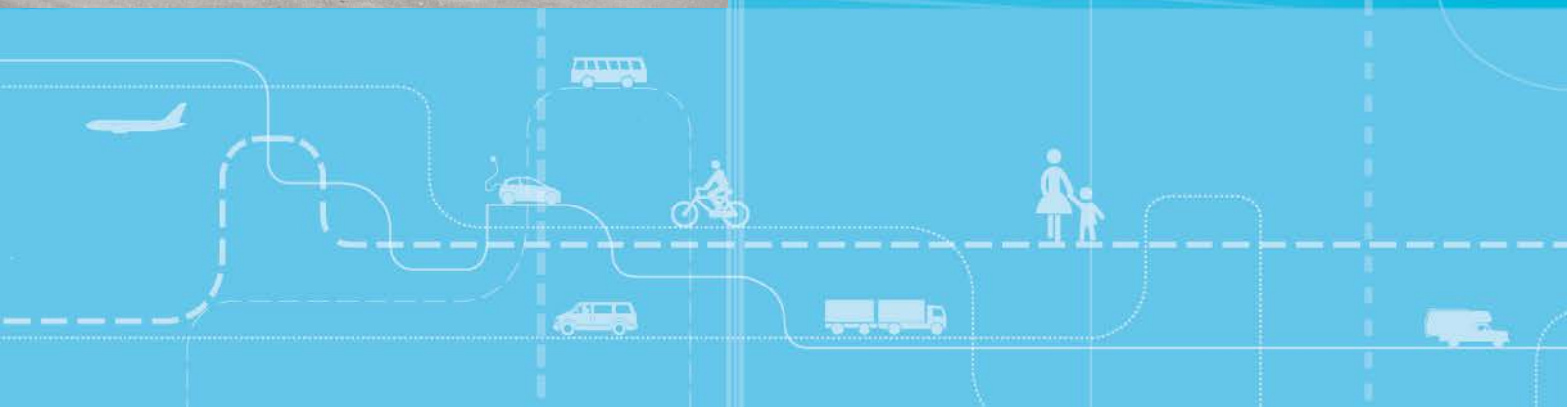


# På oppdrag

## Rumenske og bulgarske langtransportsjåfører i Norge





# På oppdrag - Rumenske og bulgarske langtransportsjåførere i Norge

Kåre Skollerud  
Guri Natalie Jordbakke  
Tor-Olav Nævestad  
Mona Bråten  
Ragnhild Steen Jensen

Forsidebilde: © Stein Inge Stølen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

**Tittel:** På oppdrag. Rumenske og bulgarske langtransportsjåførere i Norge

**Forfattere:** Kåre Skollerud  
Guri Natalie Jordbakke  
Tor-Olav Nævestad  
Mona Bråten  
Ragnhild Steen Jensen

**Dato:** 12.2020

**TØI-rapport:** 1779/2020

**Sider:** 57

**ISSN elektronisk:** 2535-5104

**ISBN elektronisk:** 978-82-480-2298-5

**Finansieringskilde:** Arbeidstilsynet

**Title:** On Assignment. Romanian and Bulgarian truck drivers making international deliveries in Norway

**Authors:** Kåre Skollerud  
Guri Natalie Jordbakke  
Tor-Olav Nævestad  
Mona Bråten  
Ragnhild Steen Jensen

**Date:** 12.2020

**TØI Report:** 1779/2020

**Pages:** 57

**ISSN:** 2535-5104

**ISBN Electronic:** 978-82-480-2298-5

**Financed by:** The Norwegian Labour Inspection Authority

**Prosjekt:** 4559 – Levekår og lønns- og arbeidsforhold blant rumenske og bulgarske sjåførere som kjører i Norge

**Prosjektleder:** Kåre Skollerud

**Kvalitetsansvarlig:** Frants Gundersen

**Fagfelt:** Reisevaner

**Emneord:** Arbeidsforhold  
Bulgaria  
Romania  
Langtransportsjåførere  
Sikkerhet  
Importvolum

**Project:** 4559 – Living conditions and pay and working conditions among Romanian and Bulgarian drivers in Norway

**Project Manager:** Kåre Skollerud

**Quality Manager:** Frants Gundersen

**Research Area:** Travel Behaviour

**Keywords:** Working conditions  
Border crossing freight  
Freight transport  
Long haul trucking  
Bulgaria  
Romania  
Traffic safety  
Goods transport

#### Sammendrag:

Denne rapporten presenterer funn fra en spørreundersøkelse om lønns- og arbeidsforhold blant sjåførere 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 langtransportsjåførere som ble gjennomført i Danmark i 2015. Dette gjelder både utforming av spørreskjema og denne rapporteringen av resultater.

260 sjåførere ble intervjuet og den dominerende delen var rumenske (68 prosent). Bulgarere utgjorde 23 prosent mens resten enten var Makedonske eller hadde både makedonsk og bulgarsk pass.

I tillegg til resultatene fra spørreundersøkelsen inneholder rapporten et kapittel om vinterkjøring og sikkerhet og et kapittel som benytter offisiell statistikk til å se på utviklingen for rumenske og bulgarsk transport over grensen.

#### Summary:

This report presents findings from a survey on wages and working conditions among drivers of Romanian- and Bulgarian-registered trucks. The drivers were recruited at rest areas and truck stops around Oslo. The interviews were conducted by Romanian- and Bulgarian-speaking interviewers from February to June 2018. The survey was conducted according to a survey among the same categories of long-distance transport drivers conducted in Denmark in 2015. This applies for both the design of the questionnaire and the way results are reported.

260 drivers were interviewed, and the majority were Romanian (68 percent). Bulgarians accounted for 23 percent while 10 percent were either Macedonian or had both Macedonian and Bulgarian passports.

In addition to the results of the survey, the report contains a chapter on winter driving and safety and one a chapter using official statistics to look at the development of Romanian and Bulgarian transport across the border.

**Language of report:** Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt*  
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

*Institute of Transport Economics*  
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Denne rapporten bygger på prosjektet Levekår og lønns- og arbeidsforhold blant rumenske og bulgarske sjåfører som kjører i Norge. Prosjektet er gjennomført som et samarbeid mellom Fafo og Transportøkonomisk institutt på oppdrag fra Treparts bransjeprogram for transport. Arbeidstilsynet, representert ved Marianne Elvsaas Nordtømme, har vært oppdragsgiver.

Formålet ved undersøkelsen har vært å belyse arbeids- og levekår til langtransportsjåfører og å produsere data som er sammenliknbare med en tidligere undersøkelse i Danmark. Denne undersøkelsen ligger til grunn for datainnsamlingen som foregikk i form av nettbrettbaserte intervjuer på rasteplasser i første halvdel av 2018. Vi vil takke våre intervjuere som hver ettermiddag og kveld gjennomførte oppsøkende rekruttering av informanter på rasteplasser og truckstop rundt Oslo, i alt fra –20 til +30 grader C.

Guri Natalie Jordbakke har stått for beskrivelsen av utviklingen i transportvolumer utført av transportører fra Romania og Bulgaria, samt de statistiske beskrivelsene av lønns- og ansettelsesforholdene. Tor Olav Nævestad har stått for beskrivelsen av risiko ved vinterkjøring blant rumenske og bulgarske sjåfører. De øvrige kapitlene er et resultat av samarbeidet mellom Fafo og TØI. Ragnhild Steen Jensen har hatt hovedansvaret for kapitlet om Sjåførenes ønsker om fremtiden, mens Mona Bråten har hatt hovedansvaret for kapitlet Arbeidsbetingelser og velferdsordninger. Kapitlene som beskriver sjåførene, reguleringer og kjørehverdag har hatt Kåre Skollerud som hovedansvarlig. Han har også vært prosjektleder for prosjektet.

Kvalitetssikringsarbeidet er utført av Frants Gundersen.

Oslo, desember 2020

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
*Direktør*

*Frants Gundersen*  
*Avdelingsleder*



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Gjennomføring av spørreundersøkelsen.....	1
1.3	Organisering av rapporten .....	2
<b>2</b>	<b>Om sjåførene</b> .....	<b>3</b>
2.1	Inntekt.....	4
2.2	Sjåførenes kjøremønstre og lokalisering av arbeidsforholdet .....	7
<b>3</b>	<b>Reguleringer og kjørehverdag</b> .....	<b>12</b>
3.1	Hvor lenge er sjåførene i Norge.....	12
3.2	Når var sjåføren sist i hjemlandet .....	12
3.3	Kjører ikke tomme lastebiler til Norge .....	15
3.4	Rapporterte brudd på kjøre- og hvilebestemmelsene .....	15
3.5	Oppsummering.....	16
<b>4</b>	<b>Arbeidsbetingelser og velferdsordninger</b> .....	<b>18</b>
4.1	Syke- og arbeidsledighetspenger.....	18
4.2	Arbeidsgivers bidrag til pensjons-, helse- og arbeidsledighetsforsikringsordninger .....	19
4.3	Andre kompensasjonsordninger .....	23
4.4	Oppsummering.....	26
<b>5</b>	<b>Sjåførenes ønsker for fremtiden</b> .....	<b>27</b>
5.1	Høyere lønn.....	28
5.2	Bedre og tryggere rasteplasser .....	29
5.3	Flere/oftere opphold i hjemlandet .....	29
5.4	Sove andre steder enn i egen bil.....	29
5.5	Oppsummering.....	30
<b>6</b>	<b>Vinterkjøring og sikkerhet</b> .....	<b>31</b>
6.1	Bakgrunn.....	31
6.2	Bruk av kjetting på vinterføre.....	32
6.3	Kompetanse om lasting på vinterføre .....	33
6.4	Bekymring for å sette seg fast på norske vinterveger.....	34
6.5	Mestringsfølelse knyttet til vinterkjøring.....	34
6.6	Oppsummering og diskusjon.....	35
<b>7</b>	<b>Lastebiler over grensa, utvikling for rumenske og bulgarske lastebiler</b> .....	<b>37</b>
7.1	Datagrunnlag.....	37
7.2	Utviklingen i transporterte tonn for rumenske og bulgarske lastebiler.....	37
7.3	Hva slags varer transporterer rumenske og bulgarske biler?.....	39
7.4	Nasjonalitet på sjåfør og bil (bilhenger) .....	40
7.5	Lønnsnivå og lønnsvilkår .....	40

7.6 Rumenske og bulgarske sjåfører .....	42
7.7 Tredjelandskjøring.....	43
7.8 Tredjelandskjøring av rumenske og bulgarske lastebiler .....	43
<b>8 Oppsummering .....</b>	<b>45</b>
<b>Litteraturliste.....</b>	<b>48</b>
<b>Vedlegg .....</b>	<b>49</b>
Spørreskjema, engelsk versjon.....	49



## Sammendrag

# På oppdrag. Rumenske og bulgarske langtransportsjåførere 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 sjåførere 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 langtransportsjåførere som ble gjennomført i Danmark i 2015. Dette gjelder både utforming av spørreskjema og denne rapporteringen av resultater.

260 sjåførere 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 sjåførere rapporterte at de i sistnevnte situasjon fikk minstelønn for sjåførere i hjemlandet.

86 prosent av sjåførene oppgir at de har fast månedslønn/grunnlønn, mens hver femte sjåfør (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.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Landbasert godstransport har vært gjennom store forandringer siden begynnelsen av 1990-tallet, preget av økt internasjonal konkurranse. I Norge er det en felles forståelse mellom arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene om at den landbaserte transportnæringen er stilt overfor en rekke utfordringer som følge av regelverksendringer med påfølgende økt konkurranse. I forbindelse med prosjektet Arbeidsforhold i gods og turbil gjennomførte Fafo og TØI en rasteplassundersøkelse for å få bedre innsikt i de utenlandske sjåførenes arbeidsforhold (Jensen m.fl. 2014). Den gangen utgjorde polske og baltiske sjåfører den største andelen av de utenlandske sjåførene. Siden den gang har det dannet seg et bilde av at det nå kommer flere sjåfører fra land lenger øst, først og fremst fra Romania og Bulgaria. Dette, sammen med at det i Danmark i 2015 ble gjennomført en undersøkelse av rumenske og bulgarske sjåførs arbeidsforhold, var bakgrunnen for at Treparts bransjeprogrammet transport ønsket en undersøkelse tilsvarende den danske, gjennomført i Norge. Ønsket var å få sammenliknbare data. Det var en forutsetning at samme spørreskjema skulle benyttes i den norske undersøkelsen og at analysene skulle være sammenliknbare. For å muliggjøre sammenlikninger ligger store deler av analysene i denne rapporten tett opp til de analyser som ble utført i den danske rapporten. Dette har virket inn på hvilke analyser som presenteres. På grunn av svarfordelingene i vår norske undersøkelse har det ikke vært mulig å gjennomføre en del av de analysene som har blitt gjort av det danske materialet. Dette forholdet har blant annet ført til at kapittel tre, «Sjåfører som har arbeidsgivere lokalisert i Danmark», i den danske rapporten ikke er med i vårt dokument.

I spørreundersøkelsen har vi, i forståelse med oppdragsgiver, lagt inn 4 spørsmål knyttet til sikkerhet. Dokumentet inneholder også en analyse av utviklingstrendene for transportoppdrag utført av rumenske og bulgarske lastebiler i Norge. Kilder til denne er SSBs grensepasseringsstatistikk som gir en oversikt over utvikling i transporterte godsmengder over grensen, etter registreringsland til lastebilene. Disse dataene er supplert med informasjon fra en spørreundersøkelse blant lastebilsjåfører utført av YTF i 2017.

## 1.2 Gjennomføring av spørreundersøkelsen

En stor del av ressursene i dette prosjektet har vært brukt på å gjennomføre selve datainnsamlingen. Spørreundersøkelsen ble i både Danmark og Norge gjennomført ved ansikt-til-ansikt intervjuer med intervjuere som snakket rumensk og bulgarsk. Begrunnelsen for å bruke rumensk og bulgarske intervjuere var å ufarliggjøre intervjusituasjonen og for å kunne kommunisere med sjåførene på morsmålet deres. I den norske undersøkelsen fylte lastebilsjåførene ut et nettbrettbasert spørreskjema på bulgarsk eller rumensk. Sjåførene ble oppsøkt på rasteplasser rundt Oslo i tiden fra midten av februar til midten av juni, inklusive et avbrudd på en drøy måned rundt påske. Årsaken til den lange datainnsamlingsperioden var at det viste seg vanskelig å få nok respondenter. Problemet var ikke at sjåførene vegret seg for å delta, men at det var få sjåfører fra disse landene på rasteplassene. Utfordringen var størst med hensyn til de bulgarske sjåførene. Opprinnelig ønsket man seg 100 sjåfører

fra hvert land. Dette målet ble ikke nådd, men utvalget består i alt av 260 sjåfører, jf. kapittel 2. Til sammenlikning ble den danske undersøkelsen gjennomført i løpet av en uke (Cowi 2015). I løpet av denne uken ble det gjennomført intervjuer med 225 sjåfører. Dette tyder på at antallet rumenske og bulgarske sjåfører er på et helt annet nivå i Danmark enn vi erfarte rundt Oslo.

Alle respondentene er anonyme og det er ikke samlet inn noe kontakinformasjon.

### **1.3 Organisering av rapporten**

I tillegg til dette innledningskapitlet består rapporten av seks kapitler.

Kapittel to, tre, fire og fem følger i stor grad den danske rapporten. Kapittel to ser på lastebilsjåførenes nasjonalitet, ansettelsesforhold og lønn. Kapittel tre omhandler sjåførenes kjørehverdag. Det tar opp spørsmål som hvor lenge sjåførene har oppholdt seg i Norge, fravær fra hjemlandet og om eventuelle brudd på kjøre- og hvilebestemmelsene. I kapittel fire ser vi på sjåførenes arbeidsbetingelser og velferdsordninger. Nærmere bestemt ser vi på omfanget av lønn under sykdom og ved arbeidsledighet, og i hvilken grad arbeidsgiver betaler for slike ordninger. Kapittel fem tar fore sjåførens ønsker for fremtiden. Rapportens siste kapittel, kapittel syv, ser på sjåførenes opplevelse av sikkerhet og mestring av arbeidet.

I kapittel syv benyttes andre datakilder til å analysere utviklingen i transportoppdrag utført av rumenske og bulgarske lastebiler i Norge. I kapitlet behandles også tredjelandskjøring utført av lastebiler fra disse nasjonene, dessuten inneholder kapitlet analyser av rumenske og bulgarske sjåførers lønnsforhold i forhold til sjåfører fra andre nasjoner.

## 2 Om sjåførene

Som beskrevet i innledningen var utgangspunktet for datainnsamlingen å intervju rumenske og bulgarske sjåfører. Totalt ble det i perioden gjennomført intervjuer med 260 sjåfører i trekkvogner med bulgarske og rumenske registreringsskilt. Dette betyr at undersøkelsen begrenser seg til de sjåførene som kjører for, eller er ansatte i foretak som benytter biler registrert i andre land, for eksempel Rumenerne som er ansatt i et norsk spedisjonsfirma med egne biler, ikke vil ha muligheter til å komme med i undersøkelsen.

Som det fremgår av tabell 2.1 ga den oppsøkende virksomhetene en sammensetning av respondenter der personer med rumensk pass utgjør 68 prosent av utvalget og bulgarer utgjør 23 prosent. I tillegg var det noen lastebiler der sjåførene enten hadde et makedonsk, eller både makedonsk og bulgarsk pass. De utgjorde forholdsvis små andeler på fem prosent hver.

Tabell 2.1: Hva er din nasjonalitet ifølge ditt pass?\* Norge 2018.

	Antall	Prosent
Rumensk	176	68
Bulgarsk	59	23
Makedonsk	12	5
Både bulgarsk og makedonsk pass	13	5
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>101</b>

\* Spørsmålet var «What is your nationality according to your passport?».

Når det gjelder ansettelsesform ser vi av tabell 2.2 at de aller fleste sjåførene var ansatt i et firma. 94 prosent oppga en slik ansettelsesform, mens de resterende 6 prosentene, det vil si 15 sjåfører, oppga at de kjørte en trekkvogn som de enten eide selv, var leaset eller som de leiet. Dette er en noe mindre andel enn de 11 prosentene som oppga dette i den nærmest identiske danske undersøkelsen.

Tabell 2.2: Hvordan er du ansatt?\* Norge 2018 og Danmark 2015.

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Jeg kjører en vogn jeg eier, leaser eller leier	15	6	23	11
Jeg er ansatt i et firma	245	94	191	89
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>100</b>	<b>214</b>	<b>100</b>

\* Spørsmålet var: «How are you employed?».

Av alle sjåfører, uavhengig av ansettelsesform, var det, som det kommer frem i tabell 2.3, en fjerdedel av sjåførene som var ansatt i et firma med under ti ansatte. 18 prosent var ansatt i firmaer med mellom ti og 49 ansatte, mens godt over halvparten, 57 prosent, var ansatt i et firma med 50 eller flere ansatte. Dette er markant forskjellig fra den danske undersøkelsen der bare 35. prosent av de ansatte var ansatt i så store firmaer, mens det var 42 prosent som var ansatt i et firma med under 10 ansatte.

Tabell 2.3: Hvor mange er ansatt i det firmaet du jobber for?\*

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Færre enn ti ansatte	65	25	89	42
10 – 49 ansatte	47	18	49	23
50 eller flere ansatte	148	57	74	35
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>100</b>	<b>212</b>	<b>100</b>

\* Spørsmålet var: “How many people are employed in the company you work for?”

Den relativt store andelen sjåfører som jobber i firmaer med mist 50 ansatte er i samsvar med det inntrykket våre intervjuere fikk av at ett stort firma med en egen avdeling i Romania, dominerte blant sjåførene. Dette inntrykket blir ytterligere forsterket når våre data viser at nesten 2/3-deler av de rumenske sjåførene jobbet for et firma med minst 50 ansatte. Hvis vi bare ser på dem som *ikke* er ansatt, men kjører egen/leaset eller innleid bil, jobber derimot 2/3-deler av dem i eller for et firma med under 10 ansatte.

## 2.1 Inntekt

I undersøkelsen ble sjåførene spurt om sin inntekt<sup>1</sup> i januar måned. Av tabell 2.4 ser vi at det bare er 203 sjåfører som har oppgitt sin inntekt på dette spørsmålet. Det var 30 prosent av de intervjuede sjåførene som svarte at de ikke ønsket å oppgi dette, eller at de ikke visste hva de tjente den måneden.

Tabell 2.4: Sjåførenes lønnsnivå i januar 2018 (Norge) og september 2015 (Danmark). Euro\*.

	Norge		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
100 – 500 euro	6	3	14	8
600 – 1000 euro	7	3	14	8
100 – 1500 euro	23	11	74	43
600 – 1900 euro	73	36	54	31 <sup>1)</sup>
1000 euro eller mer	94	46	16	9
<b>Totalt</b>	<b>203</b>	<b>99</b>	<b>172</b>	<b>100</b>

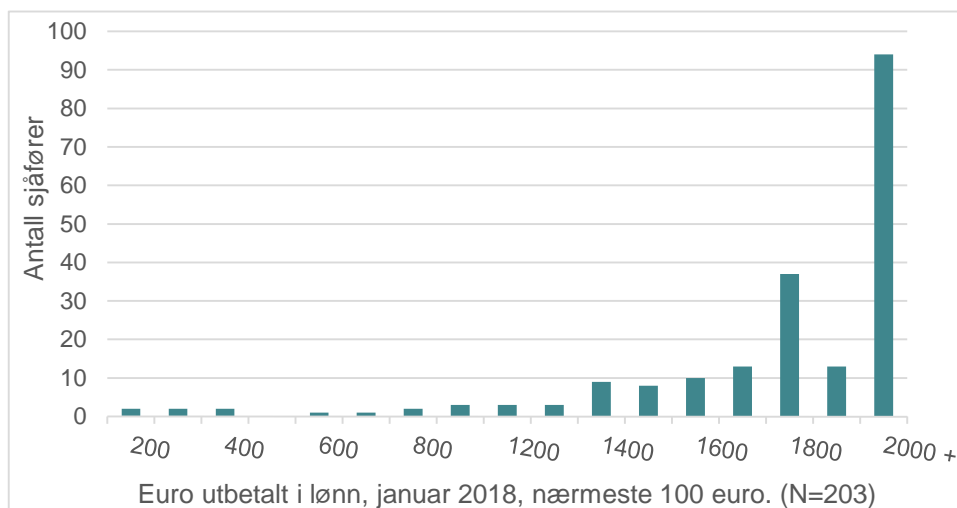
\* Spørsmålet var: «How much did you earn in September? Please circle the nearest 100 euro amount.». I den danske undersøkelsen er spørsmålet stilt uten at det er spesifisert om det er inntekt før eller etter skatt. For å gjøre informasjonen mest mulig sammenliknbar er spørsmålet stilt på den samme måten i den norske undersøkelsen

<sup>1)</sup> Ingen signifikant forskjell mellom landene for dette inntektsnivået.

Av dem som oppgir egen inntekt i januar er det 3 prosent som oppgir å ha tjent 1000 euro eller mindre denne måneden. Dette er en betydelig lavere andel av sjåførene enn man finner i den danske undersøkelsen der 16 prosent oppgir å ha tjent såpass lite. I vår norske undersøkelse er det heller ikke en stor andel sjåfører som oppgir å ha tjent mellom 1100 og 1500 euro. Bare elleve prosent av sjåførene oppgir dette. I den danske undersøkelsen fra 2015 er dette den kategorien som oftest oppgis; 43 prosent av sjåførene i den undersøkelsen oppgir å ha inntekt i denne størrelsesorden. Den inntektskategorien som blir nevnt av flest sjåfører i den norske undersøkelsen er den øverste inntektskategorien, på

<sup>1</sup> «Inntekt» ble ikke definert spesifikt i den danske undersøkelsen som dannet mønster for den norske. For å få mest mulig sammenliknbare tall ble samme betegnelse benyttet i den norske undersøkelsen.

2000 euro eller mer. Nesten halvparten av sjåførene, eller 46 prosent, oppgir at de hadde en inntekt på dette nivået i januar 2018. Selv om det opereres med forholdsvis store lønnskategorier, indikerer svarene et høyere lønnsnivå for sjåførene i den norske undersøkelsen i januar 2018 sammenliknet med den danske undersøkelsen fra september 2015. Hvis man går ut fra at inntekten er jevnt fordelt innenfor hver lønnskategori og setter inntekten i disse kategoriene lik deres middelvei, samtidig som man gjør en grov antagelse om at gjennomsnittslønnen i høyeste inntektskategori er ti prosent over nedre grense er på 2200 euro, får man en lønnsforskjell mellom sjåførene i den danske og norske undersøkelsen på 11 prosent. I Figur 2.1 er inntektsprofilen i den norske undersøkelsen vist ved å angi antallet sjåførere som oppgir sin lønn i nærmeste 100 euro. Vi har ikke nøyaktig sammenliknbare tall for den danske undersøkelsen, men en tilsvarende figur i den danske rapporten antyder, basert på en visuelt basert opptelling, at ca. 25 prosent av sjåførene i den danske undersøkelsen oppga at de hadde en inntekt i en av de tre høyeste inntektskategorien, dvs. en inntekt på 1800 euro eller høyere sist måned. Tilsvarende andel i den norske undersøkelsen er 70 prosent. Denne markante forskjellen er også til stede hvis vi bare ser på andelen som oppgir å ha tjent 2000 euro eller mer: Rundt 10 prosent av de sjåførene i den danske undersøkelsen oppga dette, mens det er 46 prosent av sjåførene i den norske undersøkelsen som har oppgitt det samme.



Figur 2.1: Inntektsnivå i januar 2018.<sup>2</sup>

Vi har spurt sjåførene om hvordan de får lønnen utbetalt. Tabell 2.5 viser at det vanlige er å ha fast månedslønn, 86 prosent av sjåførene svarer at de har det. 10 prosent svarer at det har fast lønn på dager de kjører, mens 8 prosent svarer at de har lønn per kjørte kilometer/lønn baser på kjørt distanse<sup>3</sup>. I den danske undersøkelsen er andelen som oppgir at de har fast månedslønn lavere, med 55 prosent, mens andelen som oppgir å ha lønn per kilometer/kjørt distanse er høyere, med 16 prosent.

<sup>2</sup> Figuren bygger på samme spørsmål som tabell 2.4 og den samme anmerkningen gjelder også her.

<sup>3</sup> I den danske rapporten argumenteres det for at det er ulovlig å lønne etter utkjørt distanse. Og i forordningen, artikkel 10, heter det: Et transportforetaks avlønning av egne ansatte førere eller av førere som er stilt til dets rådighet, skal ikke være knyttet til kjørt distanse og/eller mengden av gods som transporteres, selv ikke i form av bonus eller lønnstillegg, dersom den nevnte betalingen er av en slik art at den setter trafiksikkerheten i fare og/eller oppmuntrer til overtredelse av denne forordning.

Tabell 2.5: Sjåførenes lønnsystem. Norge 2018 og Danmark 2015.

Svaralternativer	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall oppgitte svar*	Prosent av oppgitte svar	Antall oppgitte svar*	Prosent av oppgitte svar
Fast månedslønn/grunnlønn	223	68	118	55
Fast lønn på dager man kjører	27	8	41	19
Lønn basert på kjørt distanse	21	6	35	16
Per diem betaling	49	15	65	31
Annet	7	2	8	4 <sup>1)</sup>
<b>Totalt avgitte svar</b>	<b>327</b>	<b>100</b>	<b>213</b>	<b>100</b>

\* Tabellen viser spørsmålet «Hva slags lønn får du?» Å gi flere svar var mulig. Til sammen ble det avgitt 260 svar i den danske og 327 svar i den norske undersøkelsen.

<sup>1)</sup> Ingen signifikant forskjell mellom landene for denne kategorien.

Mens tabell 2.5 viser prosent av oppgitte svar og er sammenliknbar med informasjonen i den danske rapporten, viser figur 2.6 hvor store *andeler av sjåførene* i den norske undersøkelsen som oppgir å ha de enkelte betalingsordningene, selv om det for en del sjåførers vedkommende inngår i en kombinasjon med andre lønnsystemer. Av tabellen ser vi at 86 prosent av sjåførene oppgir å ha fast månedslønn eller «grunnlønn». Omtrent hver femte sjåfør (19 prosent) oppgir at de har per diem betaling. De fleste av disse sjåførene oppgir at de har lønn basert på per diem betaling i kombinasjon med andre lønnsystemer. Det er imidlertid 15 sjåfører, eller 6 prosent av alle sjåførene, som oppgir per diem som deres eneste lønnsystem. Blant de 21 sjåførene som oppgir å ha lønn basert på kjørt distanse er det på tilsvarende måte 12 sjåfører, eller 5 prosent av alle sjåførene, som oppgir dette som deres eneste lønnsystem.

Tabell 2.6: Sjåførenes lønnsystem. Andelen sjåfører i den norske undersøkelsen (2018) som har oppgitt å ha lønnsystemer. Norge 2018 og Danmark 2018.

	Norge 2018 Prosent av utvalget**
Fast månedslønn/grunnlønn	86
Fast lønn på dager man kjører	10
Lønn basert på kjørt distanse	8
Per diem betaling	19
Annet	3
<b>N (Antall sjåfører som har oppgitt minst et svaralternativ)</b>	<b>260</b>

\*\* Prosenten viser prosent individer i utvalget (N=260) som oppgir de ulike betalingsformene, ikke prosent av totalt antall avgitte svar, som i tabell . Kolonnesummen blir derfor over 100 prosent og er ikke oppgitt. At antall avgitte svar per respondent varierer mellom den norske og den danske undersøkelsen vanskeliggjør også en direkte sammenlikning mellom undersøkelsene og de danske andelene er utelatt i tabellen mens hovedinntrykket er referert til i teksten.

Som det fremgår av tabell 2.7 betaler 2/3 av sjåførene i den norske undersøkelsen skatt i Romania, mens det er 29 prosent av sjåførene som betaler skatt i Bulgaria. I den danske undersøkelsen var det derimot flest sjåfører som oppga at de betalte skatt til Bulgaria, nesten halvparten (48 prosent) av sjåførene gjorde dette, mens det var 42 prosent som oppgav å betale skatt til Romania.



Tabell 2.7: Land Sjåførene betaler skatt til.

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Bulgaria	76	29	103	48
Romania	174	67	89	42
Makedonia	2	1	1	0 <sup>1)</sup>
Norge (ev. Danmark)	2	1	0	0 <sup>1)</sup>
Øvrige land	2	1	8	4
Vet ikke	4	2	10	5
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>101</b>	<b>213</b>	<b>101</b>

Norge 2018 og Danmark 2015\*

\* Respondentene skal fylle ut med land oppgitt i en liste etter å ha blitt presentert teksten: «I pay tax in...»

<sup>1)</sup> Ingen signifikant forskjell mellom landene for denne kategorien.

## 2.2 Sjåførenes kjøremønstre og lokalisering av arbeidsforholdet

Tabell 2.8 viser at over 2/3-deler, eller 69 prosent av sjåførene opplyser at de alltid sover i bilen. Som det fremgår av tabellen er dette en lavere andel enn man fant i den danske undersøkelsen der denne andelen var på 87 prosent. Til gjengjeld er andelen som svarte «Sover andre steder enn bilen én eller to ganger i måneden» og «Sover andre steder enn bilen én gang i uka» større i den norske undersøkelsen med henholdsvis 19 og 7 prosent mot 6 og 1 prosent i den danske undersøkelsen. I denne sammenheng kan det nevnes at kravet om å sove utenfor kjøretøyet minst én gang i uke ikke er like populært blant alle sjåførene. I samtaler intervjuerne hadde med sjåførene i sammenheng surveyundersøkelsen ble det flere ganger argumentert for at sjåførene ikke likte denne ordningen. En grunn som ble nevnt for dette var at dette gjorde bil og last mer utsatt for tyveri når de ikke kunne passe på. Dessuten mente de at en del av overnattingsstedene de ble tilbudt på kontinentet hadde en lite tilfredsstillende standard.

Tabell 2.8: Hvor sover du når du er på jobb? Norge 2018 og Danmark 2015.

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Sover alltid i bilen	179	69	190	87
Sover andre steder enn bilen én eller to ganger i måneden	49	19	13	6
Sover andre steder enn bilen én gang i uka	17	7	3	1
Sover andre steder enn bilen én eller to ganger i uka	7	3	6	3
Sover for det meste andre steder enn i bilen	8	3	4	2*
Annet	0	0	2	1
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>101</b>	<b>218</b>	<b>100</b>

\*) Ingen signifikant forskjell mellom landene for denne kategorien

Av tabell 2.9 går det frem at Frankrike, Tyskland og Norge er de landene som oftest blir oppgitt som de landene sjåførene i den norske undersøkelsen kjører mest i. Tyskland og Frankrike utgjør store transportmarkeder i seg selv. At Sverige blir oppgitt så ofte kan til dels være forklart med at det er mange sjåfører som er ansatt i ett stort firma. Dette firmaet

transporterer mye frukt og grønnsaker fra Spania til Norge og veien for denne transporten går gjennom de nevnte landene<sup>4</sup>.

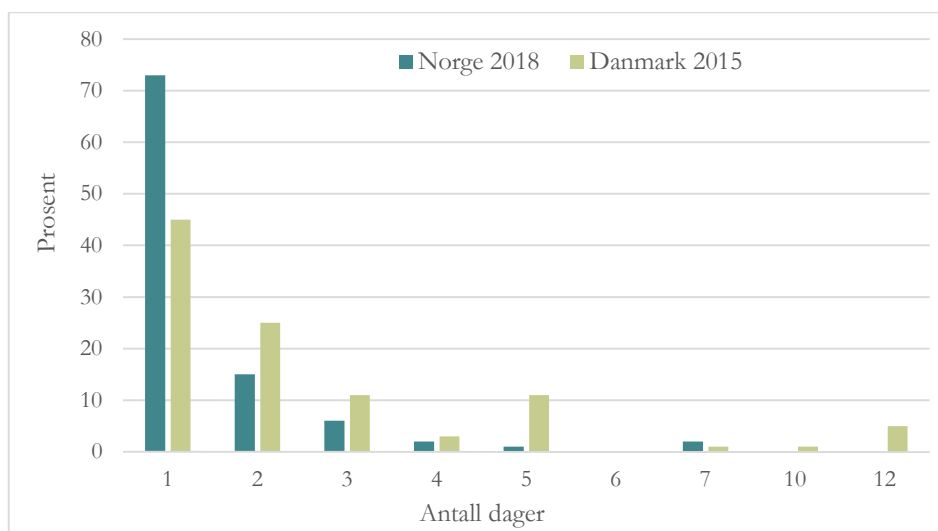
Danmark har en annen geografisk plassering og de tre landene som de bulgarske og rumenske sjåførene oppga i den danske undersøkelsen at de oftest kjørte i var Danmark (67 prosent), Tyskland (56 prosent) og Sverige (14 prosent).

Tabell 2.9: I hvilket land har du kjørt mest siste år? Ranger de tre du oftest kjører i. Norge 2018.

Land og frekvens kjørt i dem fra oftest til tredje-mest	Ranger de tre du oftest kjører i		
	Kjører mest i	Kjører nest mest i	Kjører tredje mest i
De baltiske land	9	2	3
Belgia	2	2	7
Danmark	17	33	16
Finland	-	-	4
Frankrike	61	41	10
Nederland	2	2	10
Italia	14	20	25
Norge	49	26	36
Polen	2	1	1
England	4	11	12
Sverige	45	40	25
Tsjekkia	-	1	2
Tyskland	53	55	24
Ungarn	-	2	3
Østerrike	2	2	6

Figur 2.2 viser antall dager sjåførene «denne gangen» har vært i Norge for den norske undersøkelsen fra 2018, sammenliknet med den danske undersøkelsen fra 2015. Den mest markante forskjellen er at det i den norske undersøkelsen er nesten  $\frac{3}{4}$  av sjåførene som oppgir at de bare har vært i landet i én dag mens denne andelen er på 45 prosent i den danske undersøkelsen. Men vi ser at det i begge undersøkelsene er få sjåførere som oppgir å ha vært i landet utover 4-5 dager. I samtaler med sjåførene i forbindelse med intervjuene fikk vi opplysninger om at det av og til hendte de måtte vente opptil 5 dager på last tilbake, men at det pleier å gå raskere. Det hender også at de fikk beskjed om å kjøre tomme tilbake.

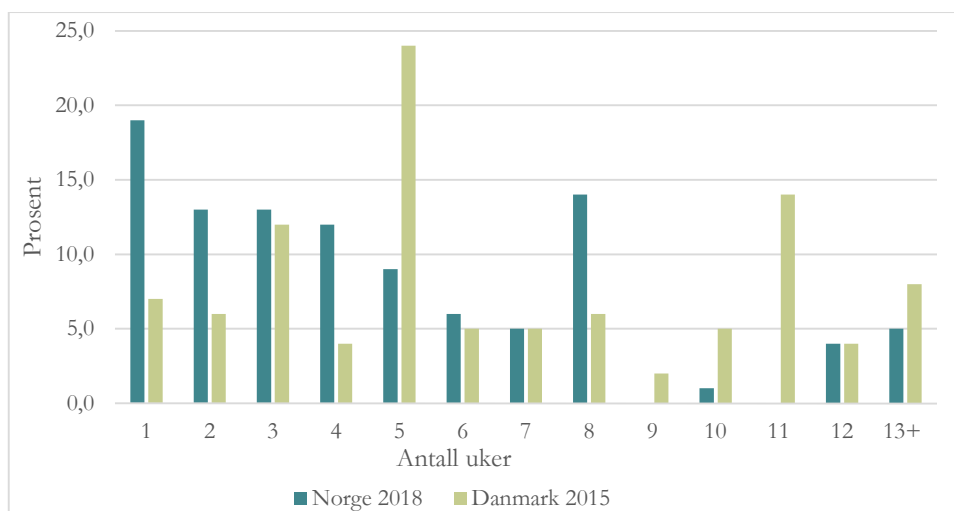
<sup>4</sup> Intervjuerne rapporterte at mange sjåførere etterlyste Spania på listen over land i dette spørsmålet



Både i den danske og norske undersøkelsen finnes det én uteligger som oppgir å ha vært i landet i omkring 20 uker uten å krysse grensen. Disse to er ikke plassert inn i tabellen.

Figur 2.2: Hvor lenge har du vært i Norge/Danmark (Danmark i den danske undersøkelsen) denne gangen uten å krysse grensen til et naboland? Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent.

Å kjøre internasjonal transport innebærer selvfølgelig fravær fra hjemmet. Figur 2.3 viser hvor mange uker sjåførene oppgir å ha vært borte fra hjemlandet. Av figuren går det frem at det i den norske undersøkelsen er rundt fem prosent av sjåførene som oppgir å ha vært borte fra hjemlandet i mer enn 12 uker, tilsvarende andel i den danske undersøkelsen var åtte prosent. Inntrykket er at de fleste sjåførene har hatt et litt kortere opphold borte fra hjemlandet sitt i den norske undersøkelsen enn de som er med i den danske. Dette inntrykket blir bekreftet ved at medianverdien, den verdien som deler utvalget i to like store grupper, er fem uker i den danske undersøkelsen og fire uker i den norske.



Figur 2.3: Hvor mange uker har det gått siden du sist var i hjemlandet ditt? Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent.

Som man kanskje kan vente når man intervjuere bulgarske og rumenske sjåfører i bulgarske og rumenske trekkvogner har de aller fleste sjåførene arbeidsgivere fra Romania og Bulgaria. Av tabell 2.10 ser vi det i likhet med sjåførenes nasjonalitet er det å ha arbeidsgivere lokalisert i Romania det vanligste. 62 prosent av sjåførene oppga å ha dette, mens 20 prosent oppga at deres arbeidsgiver var lokalisert i Bulgaria. Det er altså noe mindre

andeler arbeidsgivere som er lokalisert i disse landene enn andeler sjåfører. Dette vises også ved at 14 prosent av sjåførene, som utelukkende er fra Romania, Bulgaria og Makedonia (jf. tabell 2.1) oppgir å ha arbeidsgiver lokalisert i andre land, mens fire prosent oppgir å ha arbeidsgivere lokalisert i Makedonia. Vi kan også legge merke til at det er to sjåfører som har oppgitt at deres arbeidsgiver er lokalisert i Norge. I den danske undersøkelsen var andelen sjåfører som oppga at arbeidsgiver var lokalisert i Danmark (undersøkelseslandet) betydelig høyere (12 prosent), mens andelen med arbeidsgivere lokalisert i «andre land» var lavere (5 prosent). En nærliggende forklaring på den høye andelen i det norske materialet som oppgir at deres arbeidsgiver er lokalisert i Romania, er at det i den norske undersøkelsen er en betydelig andel sjåfører som er ansatt i én stor virksomhet som har opprettet en egen avdeling i Romania og derfor oppgir å ha sin arbeidsgiver der. Selv om forklaringen er nærliggende er det ikke mulig å bekrefte den med det datamaterialet vi har tilgjengelig

Tabell 2.10: I hvilket land holder din arbeidsgiver til? Norge 2018 og Danmark 2015.

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Romania	161	62	83	41
Bulgaria	52	20	77	36
Makedonia	9	4	12	6*
Norge	2	1	24	12
Andre land	36	14	11	5
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>101</b>	<b>207</b>	<b>100</b>

\* Ingen signifikant forskjell mellom landene for denne kategorien

Når det gjelder hvem som kontakter sjåførene med informasjon om når og hvor de skal kjøre, viser tabell 2.10 at de aller fleste, 85 prosent av sjåførene oppgir at de mottar slik informasjon fra bedriften de er ansatt i. I den danske undersøkelsen er tilsvarende andel 77 prosent.

Tabell 2.11: Hvem kontakter deg med informasjon om når og hvor du skal kjøre neste tur? Norge 2018 og Danmark 2015.

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Bedriften jeg er ansatt i	220	85	163	77
En bedrift jeg ikke er ansatt i	38	15	41	19*
Vet ikke	2	1	7	3*
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>101</b>	<b>211</b>	<b>100</b>

\* Det er ingen signifikant forskjell mellom landene for denne kategorien

Med en så høy andel arbeidstakere lokalisert i Bulgaria, Romania og Makedonia (86 prosent, jf. tabell 2.9) og når 85 prosent av sjåførene oppgir at de får instruksjoner om kjøreoppdrag fra bedriften de er ansatt i (jf tabell 2.10), er det ikke uventet at disse instruksene i hovedsak kommer fra disse landene. Av tabell 2.11 ser vi da også at 80 prosent av sjåførene oppgir å få instruks fra en person lokalisert i ett av disse landene. Når det gjelder Norge er det også her bare to sjåfører som oppgir å få instruks fra personer lokalisert i landet. Dette er de samme to sjåførene som vi fant som ansatte i Norge i tabell 2.9.

Tabell 2.12: I hvilket land er den personen som gir deg instruksjoner lokalisert? Norge 2018 og Danmark 2015.

Land hvor instruktør er lokalisert	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Bulgaria, Romania eller Makedonia	208	80	149	71
Et annet land i Øst- eller Sør- Europa	7	3	1	0
Norge	2	1	56	27
Et annet land i Nord- eller Vest-Europa	43	17	8	4
<b>Totalt</b>	<b>260</b>	<b>101</b>	<b>214</b>	<b>102</b>

## 3 Reguleringer og kjørehverdag

I dette kapitlet ser vi nærmere på spørsmål omkring reguleringer av arbeidshverdagen og eventuelle brudd på disse. Nærmere bestemt ser vi på hvor lenge sjåførene har oppholdt seg i Norge, om de har med last når de reiser inn til Norge, hvor lenge de er borte fra hjemlandet og om de har brutt kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller blitt bedt om å gjøre det.

### 3.1 Hvor lenge er sjåførene i Norge

Som vist i kapittel to har vi spurt sjåførene om hvor lenge de har vært i Norge uten å krysse grensen. Tabell 3.1 viser at er det kun én sjåfør som oppgir å ha vært i Norge lengre enn syv dager. De fleste har vært her i kort tid, og 89 prosent oppgir å ha vært her i to dager eller mindre, mens 11 prosent svarer at de har vært her mellom tre og syv dager. Sammenlikner vi med den danske undersøkelsen er ikke forskjellene så store, men der fant man en liten andel på 4 prosent som oppgav å ha vært i Danmark i mer enn syv dager. De resterende 96 prosenten av sjåførene oppga at de hadde vært i Danmark i 7 dager eller mindre. For de danske sjåførene er det ikke presentert data som gjør det mulig å differensiere denne kategorien ytterligere.

Tabell 3.1: Hvor lenge har du vært i Norge denne gangen uten å krysse grensen til et naboland? Norge 2018 og Danmark 2018.

	Norge 2015		Danmark 2018	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
To dager eller kortere	229	89	*	*
Mellom tre og syv dager	29	11	*	*
Syv dager eller kortere	(258) <sup>1)</sup>	(100) <sup>1)</sup>	177	96
Lengre enn syv dager	1	*	7	4
<b>Totalt</b>	<b>259</b>	<b>100</b>	<b>187</b>	<b>100</b>

<sup>1)</sup> For Norge oppsummerer kategorien «Syv dager eller kortere» kategoriene «To dager eller kortere» og «Mellom tre og syv dager».

### 3.2 Når var sjåføren sist i hjemlandet

Også når det gjelder spørsmål om hvor lenge det er siden sjåføren sist var i hjemlandet har vi for sammenlikningens skyld benyttet den danske kategoriseringen. Av tabell 3.2 ser vi at de fleste sjåførene, 68 prosent, svarer at de har vært borte i mer enn to uker, mens 32 prosent svarer at det er to uker eller mindre siden de sist var hjemme. I den danske undersøkelsen er de tilsvarende andelene henholdsvis 88 og 13 prosent.

Tabell 3.2: Hvor mange uker har det gått siden du sist var i hjemlandet ditt? Norge 2018 og Danmark 2018.

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
To uker eller mindre	82	32	21	13
Mer enn to uker	178	68	147	88
Totalt	260	100	168	101

I den danske undersøkelsen har de sett på om det er noen sammenheng mellom ansettelsesforhold og hvor lenge sjåføren har vært borte fra hjemlandet. Når vi gjør samme analyse med det norske materialet finner vi, likhet med den danske undersøkelsen, at hvorvidt man er selvstendig sjåfør eller er ansatt/arbeider i et selskap ser ut til å ha liten betydning for hvor lenge man er borte fra hjemlandet (tabell 3.3). I den norske undersøkelsen er det bare 15 sjåfører som oppgir at de er selvstendige, og av disse 15 er det 6 sjåfører som har vært borte fra hjemlandet to uker eller mindre, mens 9 sjåfører har vært borte i mer enn to uker. Blant de som er ansatte/arbeider for et selskap er det 32 prosent som svarer at de har vært borte to uker eller mindre og 69 prosent som svarer at de har vært borte i mer enn to uker.

Tabell 3.3: Ansettelsesforhold etter antall uker siden besøk hjemme. Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent (n).

Antall uker siden besøk i hjemland	Norge 2018		Danmark 2015	
	Eier, leaser eller leier lastebil	Arbeider for et firma	Eier, leaser eller leier lastebil	Arbeider for et firma
To uker eller mindre	40	31	8	12
Mer enn to uker	60	69	92	88
Totalt	100 (15)	100 (245)	100 (16)	100 (148)

Det er også små forskjeller i hvor lenge sjåførene er borte fra hjemlandet i forhold til størrelse på selskapet de er ansatt i (målt etter antall ansatte). Og det er ingen entydig sammenheng mellom størrelse på selskapet og hvor lenge man er borte. Tabell 3.4 viser at det er litt flere i de minste selskapene (færre enn 10 ansatte) og de største (mer enn 50 ansatte) som svarer at de har vært borte fra hjemlandet i mer enn to uker henholdsvis 68 prosent og 74 prosent. Blant sjåførene som er ansatt i mellomstore selskaper er det derimot bare litt over halvparten, 53 prosent, som svarer at de har vært borte i mer enn to uker.

Tabell 3.4: Antall uker siden besøk i hjemlandet etter størrelsen på virksomheten man jobber for. Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent (n).

Antall uker siden besøk i hjemland	Norge 2018			Danmark 2015		
	Færre enn 10 ansatte	Fra 10 til 49 ansatte	50 eller flere ansatt	Færre enn 10 ansatte	Fra 10 til 49 ansatte	50 eller flere ansatt
To uker eller mindre	32	47	26	14	6	14
Mer enn to uker	68	53	74	86	94	86
Totalt	100 (65)	100 (47)	100 (148)	100 (69)	100 (36)	100 (57)

Vi ser av tabell 3.5 at det er mer utbredt blant sjåfører med arbeidsgiver i Bulgaria å være borte fra hjemlandet i mer enn to uker enn blant sjåfører som har arbeidsgiveren sin i Romania. For sjåfører med arbeidsgiver i Romania oppgir 63 prosent at de har vært borte fra hjemlandet i mer enn to uker, mens den tilsvarende andelen i Bulgaria er 75 prosent. For de andre landene er tallene så små at det ikke gir mening å kommentere dem.

Tabell 3.5: Antall uker siden besøk i hjemlandet, 2-delt, etter hvilket land arbeidsgiveren er lokalisert i. Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent (n).

Hjemland	Norge 2018			Danmark 2015		
	To uker eller mindre	Mer enn to uker	Totalt	To uker eller mindre	Mer enn to uker	Totalt
Romania	37	63	100 (161)	14	86	100 (57)
Bulgaria	25	75	100 (52)	16	84	100 (63)
Makedonia	11	89	100 (9)	0	100	100 (11)
Norge	100	0	100 (2)	*	*	*
Danmark	*	*	*	0	100	100 (19)
Andre land	17	83	100 (36)	22	78	100 (9)

Om sjåføren får oppdrag fra selskapet de er ansatt i eller av andre ser ut til å ha liten betydning for hvor lenge sjåføren er borte fra hjemlandet. Tabell 3.6 viser at de fleste sjåførene, 220, eller 85 prosent av dem som besvarte spørsmålene, svarer at de får oppdrag fra selskapet de er ansatt i, mens det er 38 som svarer at de får oppdrag fra andre. Av de som får oppdrag fra selskapet de er ansatt i er det 30 prosent som har vært borte to uker eller mindre, mens 70 prosent har vært borte i to uker eller mer. Av sjåførene som får oppdrag fra andre er det 40 prosent som har vært borte to uker eller mindre og 60 prosent som svarer at de har vært borte i mer enn to uker.

Tabell 3.6: Antall uker siden besøk i hjemlandet etter hvem som kontakter sjåførene med informasjon om neste oppdrag. Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent (n).

Antall uker siden besøk i hjemland	Norge 2018		Danmark 2015	
	Virksomheten jeg jobber for	En virksomhet jeg ikke jobber for	Virksomheten jeg jobber for	En virksomhet jeg ikke jobber for
To uker eller mindre	30	40	12	16
Mer enn to uker	70	61	88	84
Totalt	100 (220)	101 (38)	100 (119)	100 (37)

Tabell 3.7 viser hvordan inntekten varierer etter om hvor lenge det er siden man har vært i hjemlandet. Det kan virke som om oppgitt inntekt er noe lavere for dem som oppgir å ha vært i hjemme de siste to ukene sammenliknet med dem som ikke har vært i hjemlandet på tre uker eller mer. Forskjellene er imidlertid små og man må slå sammen de to høyeste inntektskategoriene for å få signifikante forskjeller mellom de to gruppene. I den norske undersøkelsen fra 2018 viser det seg da at 70 prosent av dem som oppgir å ha vært hjemme de siste to ukene oppgir å ha en lønn som ligger i en av de to høyeste inntektskategoriene mens tilsvarende andel for dem som har vært borte fra hjemlandet i tre uker eller mer, er på 87 prosent. I den danske undersøkelsen var det 36 prosent av dem som hadde vært hjemme i løpet av de siste to ukene som hadde en inntekt i en av de to høyeste inntektskategoriene, mens det var 45 prosent av dem som ikke hadde vært borte som oppgir å ha hatt en inntekt i en av disse to inntektskategoriene. Disse forskjellene kan indikere en lavere lønn når man ikke er i aktiv tjeneste på veiene. Antallet respondenter er imidlertid lite og det kan være betydelige forskjeller innenfor inntektskategoriene som utjevner den tilsynelatende inntektsforskjellen.



Tabell 3.7: Inntekt etter antall uker siden man var i hjemlandet. Norge 2018 og Danmark 2015\*.

Inntekt i norske kroner	Norge 2018		Danmark 2015	
	To uker eller mindre	Mer enn to uker	To uker eller mindre	Mer enn to uker
100-500	3	3	18	7
600-1.000	8	1	18	3
1.100-1.500	18	8	29	45
1.600-2.000	27	40	18	37
2.000 +	43	48	18	8
<b>Totalt</b>	<b>99 (60)</b>	<b>100 (143)</b>	<b>100 (17)</b>	<b>100 (132)</b>

\* Bortsett fra for inntektskategorien 2.000+ er det ingen statistisk signifikante forskjeller mellom Danmark og Norge i figuren.

### 3.3 Kjører ikke tomme lastebiler til Norge

Innenfor EØS er transportmarkedet i stor grad liberalisert. Godstransport foregår i henhold til en fellesskapstillatelse. En slik tillatelse gir adgang til å utføre bilateral transport, transittransport, tredjelandstransport og midlertidig kabotasje. Ifølge gjeldene regelverk for godstransport kan kabotasje utføres i forbindelse med en internasjonal transport. Dette betyr at transportøren må foreta en grensekryssende transport inn i Norge hvis han ønsker å utføre transport i Norge. Det er ikke adgang for en transportør til å komme til Norge uten last, for så å drive innenlands transport (kabotasje) i landet<sup>5</sup>. I undersøkelsen har vi spurt sjåførene om de alltid har med last de kjører inn i Norge. Tabell 3.8 viser at så si alle, 94 prosent, svarer at de alltid har med seg last. Tar vi med de som svare nesten alltid er det 99 prosent av sjåførene som har med last inn til landet. Disse tallene samsvarer godt med den danske undersøkelsen hvor 98 prosent av sjåførene svarer at de alltid (77 prosent) eller nesten alltid (19 prosent) har med last når de reiser inn til Danmark.

Tabell 3.8: Har du alltid med last når du kjører til. Norge 2018 og Danmark 2018. Prosent (n).

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Alltid	94	244	77	169
Nesten alltid (8-95 prosent av gangene)	5	14	42	42
Ofta (60-79 prosent)	1	2	4	4
Halvparten av gangene (40-59 prosent)	0	0	2	2
Av og til (20-39 prosent)	0	0	1	1
Sjeldent (5-19 prosent)	0	0	1	1
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>260</b>	<b>100</b>	<b>219</b>

### 3.4 Rapporterte brudd på kjøre- og hvilebestemmelsene

Vi har også spurt sjåførene om direkte brudd på kjøre- og hvilebestemmelsene, konkret har vi spurt om daglig kjøretid, kjøring uten pause, pålagt hviledager og helgehvil. Svarene fremkommer i tabell 3.9 og viser at sjåførene i svært liten grad rapporterer om brudd. 97 prosent av sjåførene svarer at de ikke har overskredet noen av bestemmelsene, mens det er

<sup>5</sup> <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/ytransport/internasjonalt-transport-og-kabotasje/id485244/>

9 sjåfører som svarer at de har brutt én eller flere av bestemmelsene<sup>6</sup>. At det i så liten grad rapporteres om brudd på kravet om å ha last på vei inn til Norge og på kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan henge sammen med at disse spørsmålene berører sjåførenes atferd direkte, mens de øvrige spørsmålene i større grad dreier seg om forhold virksomhetene er ansvarlige for.

Tabell 3.9: Brudd på kjøre- og hvilebestemmelsene. Norge, prosent og antall.

	Prosent	Antall
Enten overskredet grensen for daglig kjøretid, kjørt mer enn 4,5 timer uten pause, ikke tatt pålagte hviledager eller ikke tatt helgehviler	3	9
Ingen av delene	97	251
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>260</b>

I den danske undersøkelsen bare 42 sjåfører som svarte på dette spørsmålet – noe de setter i sammenheng med at det er et sensitivt spørsmål. sjåførene oppfattet

I undersøkelsen stilte vi også spørsmål om sjåførene hadde opplevd at arbeidsgiver eller formidler/agent hadde bedt dem om å bryte hvile- og kjørebestemmelsene. Tabell 3.10 viser at de fleste sjåførene ikke har opplevd å bli bedt om dette, 84 prosent av sjåførene svarer at de ikke har opplevd det, mens 16 prosent svarer at de har opplevd slikt press. Disse tallene er omtrent de samme som i den danske undersøkelsen, der var det 87 prosent som svarte at de ikke hadde opplevd et slikt press, mens 13 prosent svarte at de hadde opplevd det.

Tabell 3.10: Har din arbeidsgiver eller en agent/formidler bedt deg om å bryte kjøre- og hvilebestemmelsene i løpet av den siste måneden. Norge 2018 og Danmark 2015\*.

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Ja	16	42	13	29
Nei	84	218	87	186
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>260</b>	<b>100</b>	<b>215</b>

\* Ingen statistisk signifikante forskjeller mellom landene.

Det er imidlertid verdt å merke at selv om det er 16 prosent, eller 42 sjåfører, som svarer at de har opplevd at arbeidsgiver eller agent/formidler har bedt dem om å bryte kjøre- og hvilebestemmelsene er det bare 9 sjåfører som oppgir at de har brutt disse bestemmelsen (se tabell 3.9).

### 3.5 Oppsummering

I dette kapitlet har vi sett på spørsmål omkring reguleringer av arbeidshverdagen og eventuelle brudd på disse. Det ble også gjort en sammenlikning med funnene i den tilsvarende danske undersøkelsen fra 2015. Det generelle inntrykket er at forholdene ikke er vesentlig

<sup>6</sup> Med et antall på 9 sjåfører har det liten hensikt å gjøre noen nærmere analyser av hvem de er eller hvor de kommer fra, slik de gjør i den danske rapporten.

forskjellige, men at analysene kan tyde på at arbeidsforholdene er noe dårligere for deltakerne i den danske undersøkelsen. Hovedfunnene i den norske undersøkelsen er følgende:

- Sjåførene i undersøkelsen oppgir at de har oppholdt seg kort tid i Norge. 89 prosent har vært her i to dager eller kortere.
- De fleste sjåførene, 69 prosent, har imidlertid vært borte fra hjemlandet i mer enn to uker.
- Det ser ut til å være mer utbedt blant sjåfører med arbeidsgiver i Bulgaria å være borte fra hjemlandet i mer enn to uker, enn blant sjåfører med arbeidsgiver i Romania.
- Nesten alle, 94 prosent av sjåførene, har med last når de kjører inn til Norge.
- Brudd på kjøre- og hvilebestemmelsene er lite utbredt. Det er 9 sjåfører som oppgir at de har brutt en eller flere av bestemmelsene.

## 4 Arbeidsbetingelser og velferdsordninger

I dette kapitlet ser vi nærmere på spørsmål omkring sjåførenes arbeidsbetingelser og velferdsordninger. Nærmere bestemt ser vi på omfanget av lønn under sykdom og ved arbeidsledighet, og i hvilken grad arbeidsgiver betaler for slike ordninger.

### 4.1 Syke- og arbeidsledighetspenger

Respondentene fikk spørsmål om fra hvilket land de vil få utbetalt ytelse ved sykdom eller arbeidsledighet. Tabell 4.1 viser hvilket land sjåførene oppgir. Her ser vi at de aller fleste svarer at de vil få dette utbetalt fra Romania eller Bulgaria. Svarene på dette spørsmålet er sterkt korrelert med sjåførenes nasjonalitet (ifølge passet). 98 prosent av de som oppgir at de vil få ytelse utbetalt fra Romania, oppgir at de er rumenske statsborgere. Tilsvarende oppgir 95 prosent av de som svarer at de vil få ytelse utbetalt fra Bulgaria, at de er bulgarske statsborgere (ikke vist i tabell). Kun to sjåfører svarer at de vil få utbetalt ytelse fra Norge ved sykdom eller arbeidsledighet, mens tre sjåfører svarer at de ikke vet hvilket land som vil utbetale slike ytelse.

Tabell 4.1: I hvilket land vil du være berettiget til ytelse dersom du trenger dem på grunn av sykdom eller arbeidsledighet? Norge 2018 og Danmark 2015

Land de er berettiget til ytelse i	Norge 2018		Danmark 2015	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Bulgaria	20	46	45	94
Romania	76	172	44	92
Makedonia	1	3	3	7 <sup>1</sup>
Norge	1	2	2	4 <sup>1</sup>
Vet ikke	1	3	5	11 <sup>1</sup>
Total	99	226	100	207

Majoriteten av sjåførene oppgir altså at de vil få utbetalt syke- eller arbeidsledighetspenger fra hjemlandet, Bulgaria eller Romania. Tabell 4.8 i den danske rapporten som setter opp hvilke land disse sjåførene kjører mest i viser ingen tendenser og gir dermed lite informasjon. Vi har derfor utelatt denne tabellen og vil begrense oss til å påpeke at det blant dem som svarer at de kjører mest i Norge, mottar 29 prosent syke- og arbeidsledighetspenger fra Bulgaria, mens 71 prosent mottar dette fra Romania. Som tidligere nevnt korrelerer dette sterkt med sjåførenes nasjonalitet.

I tabell 4.2 viser vi sammenhengen mellom hvilket land sjåførene forventer å få utbetalt syke- og arbeidsledighetspenger, og hvor lenge de har vært i Norge uten å krysse noen grense til nabolandene denne gangen, samt hvor mange uker det har gått siden sist gang de var i hjemlandet. Her kommenterer vi på de som oppgir at de vil få utbetalt syke- og arbeidsledighetspenger i Bulgaria og Romania, de øvrige gruppene er for små til at vi kan kommentere dem.

Sjåfører som vil få utbetalt syke- og arbeidsledighetspenger i Bulgaria har i gjennomsnitt vært i Norge 1,2 dager uten å krysse noen grense til nabolandene denne gangen. Tilsvarende har de som vil få syke- og arbeidsledighetspenger utbetalt i Romania vært i Norge i gjennomsnitt 1,6 dager denne gangen.

Når det gjelder spørsmålet om hvor mange uker det har gått siden sist gang de var i hjemlandet, etter hvor de forventer å få utbetalt syke- og arbeidsledighetspenger, viser tabell 4.2 at de som oppgir Bulgaria har vært borte fra hjemlandet i gjennomsnitt 7,4 uker denne gangen, mens de som oppgir Romania har vært borte i gjennomsnitt 4,6 uker denne gangen. I begge disse tilfellene er standardavviket ganske stort, noe som illustrerer at det er store variasjoner mellom sjåførene i begge gruppene når det gjelder tid siden de sist var i hjemlandet.

Tabell 4.2: Antall dager sjåførene har vært i Norge uten å krysse grensen til et naboland og perioden sjåførene har vært borte fra hjemlandet etter hvor de forventer å få utbetalt syke- og arbeidsledighetspenger.

		Bulgaria	Romania	Makedonia	Norge	Alle
Hvor lenge har du vært i vært i Norge uten å krysse noen grenser til nabolandene denne gangen. Antall dager.	Gjennomsnitt	1,2	1,6	3,7	1	1,6
	Standardavvik	0,5	1,1	3,1	0,0	1,6
	Antall sjåfører	46	172	3		260
Hvor mange uker har det gått siden sist gang du var i hjemlandet ditt? Antall uker.	Gjennomsnitt	7,4	4,6	4,3	0,5	5,8
	Standardavvik	6,9	4,5	1,5	0,7	8,1
	Antall sjåfører	46	172	3	2	260

## 4.2 Arbeidsgivers bidrag til pensjons-, helse- og arbeidsledighetsforsikringsordninger

Tabell 4.3 viser andelene sjåfører som svarer bekreftende på spørsmålet om arbeidsgiver bidrar til ulike sosiale ordninger.

Tabell 4.3: Andelen sjåfører som svarer bekreftende på spørsmålet om arbeidsgiver bidrar til ulike sosiale ordninger. Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent (n).

	Norge 2018		Danmark 2015	
	Prosent	Antall totalt	Prosent	Antall totalt
Helseforsikring	84	(266)	97	(198)
Arbeidsledighetsforsikring	81	(266)	39	(198)
Pensjonssparing	85	(266)	92	(203)

I den norske undersøkelsen er det 84 prosent som svarer at arbeidsgiver bidrar til helseforsikring. 81 prosent svarer at arbeidsgiver bidrar til arbeidsledighetsforsikring, mens 85 prosent svarer at arbeidsgiver bidrar til pensjonssparing. De tilsvarende tallene i den danske undersøkelsen var 97 prosent som oppga at arbeidsgiver bidro til helseforsikring, og 92 prosent som oppga å få bidrag til pensjonssparing. Derimot var det en mindre andel, 39 prosent, som oppga at arbeidsgiver bidro til arbeidsledighetsforsikring. Hovedinntrykket av tabell 4.3 er likevel at sjåførene i de aller fleste tilfeller har arbeidsgivere som bidrar til ulike sosiale velferdsordninger for sine ansatte.

Tabell 4.4 handler om hvorvidt sjåførene er dekket av et arbeidsledighetsfond eller ikke varierer etter hvilket land den som gir oppdrag/instrukser er lokalisert. Det er bare i kategorien sjåfører som oppgir at den som gir oppdrag/instrukser er lokalisert i «Bulgaria,

Romania og Makedonia» det er et tilstrekkelig antall sjåfører i både den norske og den danske undersøkelsen til at forskjellene landene imellom blir statistisk signifikante. Av tabellen fremkommer det en klar forskjell mellom undersøkelsene. Sjåførene i den danske undersøkelsen der bare så vidt i overkant av hver tredje sjåfør (35 prosent) oppgir å få dekket arbeidsledighetsforsikring. I den norske undersøkelsen er det derimot vel fire av fem sjåfører (82 prosent) som oppgir å mota slik støtte.

Tabell 4.4: Hvorvidt sjåførene er dekket av arbeidsledighetsforsikring etter hvilket land personen som gir dem kjøreinstruksjoner er lokalisert. Norge 2018 og Danmark 2018. Prosent (n)\*.

	Norge 2018			Danmark 2015		
	Ja	Nei	Totalt (n)	Ja	Nei	Totalt (n)
Romania	96	4	100 (161)	57	43	100 (78)
Bulgaria	52	48	100 (52)	79	21	100 (70)**
Makedonia	44	56	100 (9)	100	0	100 (10)**
Andre land	75	25	100 (36)	56	44	101 (9)**

\* I tabellen er Norge og Danmark utelatt på grunn av lavt antall sjåfører (34 sjåfører i de to undersøkelsene til sammen).

\*\* Det er ingen signifikant forskjell mellom den norske og den danske undersøkelsen for denne kategorien.

Tabell 4.5 viser tilsvarende oversikt over andel sjåfører som er dekket av arbeidsledighetsfond, men nå med utgangspunkt i hvilket land arbeidsgiveren er lokalisert. Tabellen antyder en interessant forskjell mellom de som svarer at arbeidsgiveren er lokalisert i Romania, hvor 96 prosent oppgir at de er dekket av et arbeidsledighetsfond, og de som oppgir Bulgaria, hvor 52 prosent svarer at de er dekket av et slikt fond. Blant de som svarer at arbeidsgiver er lokalisert i et annet land enn de nevnte, er det 75 prosent som svarer at de er dekket av et arbeidsledighetsfond. Tallene er imidlertid små og må tolkes med forbehold om en forholdsvis stor feilmargen, selv om forskjellen mellom landene er signifikant.

Tabell 4.5: Hvorvidt sjåførene er dekket av arbeidsledighetsforsikring etter hvilket land arbeidsgiver er lokalisert. Norge 2018 og Danmark 2018.

Arbeidsgivers land	Norge 2018			Danmark 2015		
	Arbeidsledighetsforsikring			Arbeidsledighetsforsikring		
	Ja	Nei	Totalt (n)	Ja	Nei	Totalt (n)
Bulgaria, Romania Makedonia	82	18	100 (208)	35	65	100 (133)
Andre land i Øst- eller Sør-Europa	100	0	100 (7)	*	*	* (1)
Norge	*	*	* (2)	*	*	*
Danmark	*	*	*	44	56	100 (50)
Andre land i Nord- eller Vest-Europa	84	16	100 (36)	63	38	101 (8)**

\*\* Det er ingen signifikant forskjell mellom den norske og den danske undersøkelsen for denne kategorien.

I tabell 4.6 kommer det fram at hvorvidt sjåførene er dekket av et arbeidsledighetsfond eller ikke, ikke har noen vesentlig betydning for om de alltid må sove i vogna eller ikke når de er ute på oppdrag. I begge tilfellene oppgir rundt 65 prosent at de alltid må sove i bilen.

Tabell 4.6: Hvorvidt sjåførene oppgir at de alltid må sove i lastebilen etter hvorvidt de har arbeidsledighetsforsikringsordninger. Norge 2018 og Danmark 2018. Prosent (n).

Sover alltid i bilen	Norge 2018		Danmark 2015	
	Arbeidsledighetsforsikring		Arbeidsledighetsforsikring	
	Ja	Nei	Ja	Nei
Ja	68	65	80	84
Nei	32	35	20	16
Totalt	100 (215)	100 (51)	100 (77)	100 (121)

Videre viser tabell 4.7 sammenhengen mellom hvorvidt arbeidsgiver bidrar med arbeidsledighetsforsikring eller ikke, og hvilke land sjåførene oppgir å kjøre mest i. Tabellen viser resultater fra den norske undersøkelsen og at en stor andel, 86 prosent, av de sjåførene som oppgir at de kjører mest i Norge har arbeidsgiver som bidrar med arbeidsledighetsforsikring. For sjåfører som oppgir at de kjører mest i Danmark er det 65 prosent av sjåførene som oppgir å ha en arbeidsgiver som bidrar med arbeidsledighetsforsikring. I den danske undersøkelsen fra 2015 er det 46 prosent av sjåførene som oppgir at de mottar et slikt bidrag. På grunn av at det er såpass få sjåfører som oppgir å kjøre mest i Danmark, 17 stykker i undersøkelsen fra 2018 og 57 i den fra 2015, er denne forskjellen mellom de to undersøkelsene ikke signifikant. Når vi ser bort fra kategoriene med svært få sjåfører og stor risiko for et tilfeldig resultat, er hovedinntrykket fra denne tabellen det samme som fra tabell 4.3, det vil si at majoriteten av sjåførene har en arbeidsgiver som bidrar til arbeidsledighetsforsikring.

Tabell 4.7: Arbeidsgivers bidrag til arbeidsledighetsforsikring etter land sjåførene oppgir å ha kjørt mest i. Norge. Prosent og antall (N) for hver kategori\*.

De tre landene sjåførene oppgir å kjøre mest i, rangert (1-3)	Plass	Nei	Ja	Totalt, antall (N)
Norge	1	14	86	49
	2	42	58	26
	3	19	81	36
Danmark	1	35	65	17
	2	18	82	33
	3	25	75	16
Sverige	1	44	56	45
	2	18	83	40
	3	32	68	25
Tyskland	1	15	85	53
	2	6	95	55
	3	4	96	24
Nederland	1	50	50	2
	2	50	50	2
	3	10	90	10
Belgia	1	0	2	2
	2	50	50	2
	3	14	86	7
Frankrike	1	2	98	61
	2	10	90	41
	3	10	90	10
Østerrike	1	0	2	2
	2	50	50	2
	3	0	100	6
Italia	1	7	93	14
	2	15	85	20
	3	12	88	25
UK	1	25	75	4
	2	0	100	11
	3	0	100	12
De baltiske land	1	0	100	9
	2	0	100	2
	3	0	100	3

\* Land som er oppgitt av mindre enn fem sjåfører tilsammen, uavhengig av kategori, er utelatt i tabellen.

I tabell 4.8 vises sammenhengen mellom hvorvidt arbeidsgiver betaler inn til et arbeidsledighetsfond/-forsikringsordning og hvor mange uker det har gått siden sjåføren sist gang var i hjemlandet sitt. Tabellen viser også hvor lenge sjåførene har vært i Norge uten å krysse noen grense til nabolandene denne gangen, avhengig av om arbeidsgiver betaler inn til en arbeidsledighetsordning eller ikke. I tabellen ser vi at sjåførene i den norske undersøkelsen som har arbeidsgivere som *ikke* betaler inn til et slik fond/ordning i gjennomsnitt oppgir at de har vært borte fra hjemlandet i 8,2 uker og at de i gjennomsnitt har vært i Norge i 1,5 dager. Standardavviket er imidlertid høyt og forteller om en stor spredning i svarverdiene. For dem som oppgir at deres arbeidsgiver bidrar til en arbeidsledighetsfond/-forsikring er gjennomsnittperioden de har vært utenfor eget hjemland så å si 3 uker lavere (5,3 uker), mens perioden («antall dager» de har vært i Norge er på samme nivå (1,6 dager). I den danske undersøkelsen er imidlertid forskjellen mellom de periodene de har vært borte fra hjemlandet betydelig mindre. I denne undersøkelsen var det dessuten slik at det var



arbeidstakere med arbeidsgivere som betalte inn til fond/ordninger som i gjennomsnitt oppga å ha vært lengst borte fra hjemlandet. Når det gjelder antall dager de i gjennomsnitt har oppgitt å ha vært i Danmark lengre enn i den norske undersøkelsen. I gjennomsnitt oppgis like vel ikke mer enn 2,6 dager for dem med arbeidsgiver som ikke betaler bidrag til et arbeidsledighetsfond/-forsikring og 2,3 dager for sjåfører med arbeidsgivere som betaler inn.

Tabell 4.8: Antall uker sjåførene siden sjåførene sist var i hjemlandet og antall dager de har vært i Norge/ Danmark uten å krysse grensen til andre land, etter hvorvidt arbeidsgiver betaler inn til arbeidsledighetsfond/-forsikringsordning, samt tilsvarende gjennomsnitt for alle sjåfører. Norge 2018 og Danmark 2018.

Betaler din arbeidsgiver inn til en arbeidsledighetsfond/-forsikringsordning?		Norge 2018		Danmark 2015	
		Antall uker gått siden sist gang du var i hjemlandet ditt?	Antall dager vært i Norge uten å krysse grenser til nabolandene denne gangen.	Antall uker gått siden sist gang du var i hjemlandet ditt?	Antall dager vært i Norge uten å krysse grenser til nabolandene denne gangen
Nei	Gjennomsnitt	8,2	1,5	6,7*	2,6
	Standardavvik	15,4	2,9	4,2	2,3
	Antall sjåfører	(45)	(45)	(92)	(99)
Ja	Gjennomsnitt	5,3	1,6	7,3	2,3
	Standardavvik	5,3	1,1	5,0	3,0
	Antall sjåfører	(215)	(215)	(61)	(67)
Alle	Gjennomsnitt	5,8	1,6	6,9*	2,5
	Standardavvik	8,1	1,6	4,5	2,6
	Antall sjåfører	(260)	(260)	(153)	(166)

\* Det er ingen signifikant forskjell mellom den norske og den danske undersøkelsen for denne kategorien.

### 4.3 Andre kompensasjonsordninger

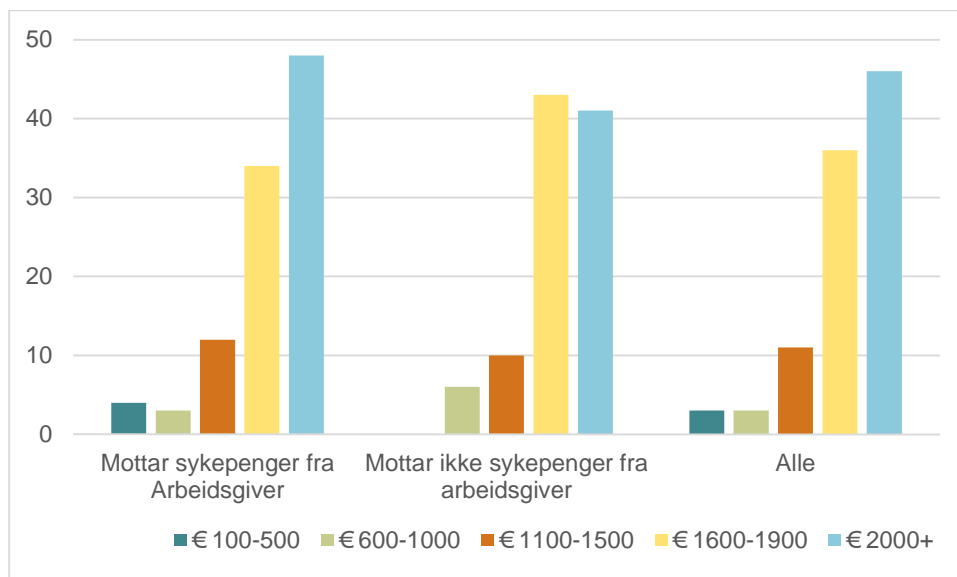
Tabell 4.9 viser andelen sjåfører som har ordninger med feriepenger eller sykepenger. Totalt svarer 70 prosent av sjåførene at de mottar betaling i ferier/feriepenger, mens 75 prosent svarer at de mottar betaling eller kompensasjon ved sykdom/sykepenger. I den danske undersøkelsen var tilsvarende andeler på 83 og 31 prosent.

Tabell 4.9: Andelene av sjåførene som mottar henholdsvis betaling i ferien/feriepenger og betaling ved sykdom/sykepenger. Norge 2018 og Danmark 2015.

Mottar du...	Norge			Danmark		
	Antall	Prosent	Totalt antall sjåfører	Antall	Prosent	Totalt antall sjåfører
Betaling i ferier/feriepenger	185	70	260	117	83	141
Betaling eller kompensasjon hvis du er syk/sykepenger	199	75	260	44	31	141

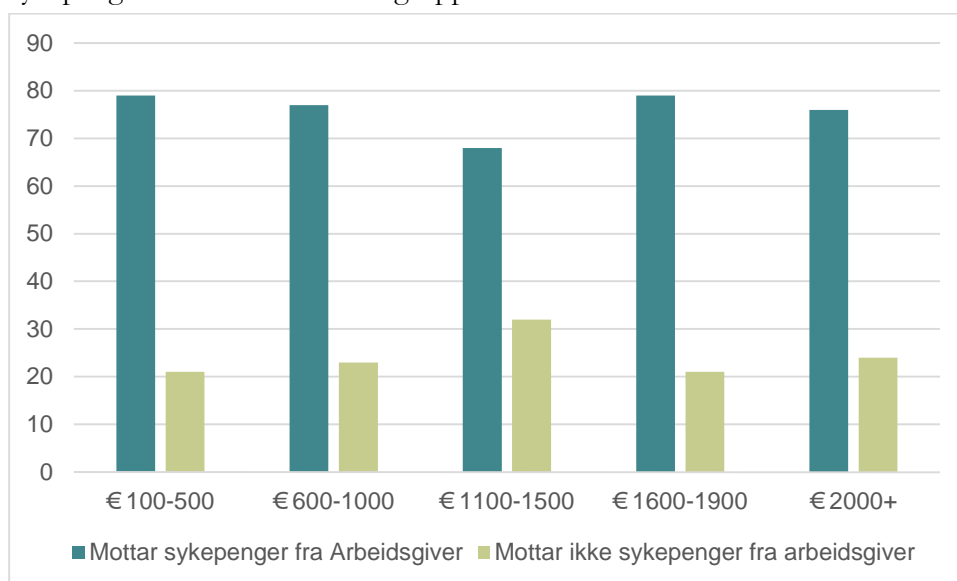
I figur 4.1 og 4.2 fremstiller vi hvordan de som svarer at de mottar kompensasjon ved sykdom/sykepenger og de som ikke mottar slik kompensasjon fordeler seg på ulike inntektskategorier.

I figur 4.1 følger vi den danske analysen og ser hvordan de ulike inntektskategoriene er representert blant dem som mottar og dem som ikke mottar sykepenger. Av figuren ser vi at blant de som mottar sykepenger, utgjør de høyeste inntektsgruppene den største andelen, totalt 82 prosent. Samtidig ser vi at også sjåfører som oppgir at de tilhører de to laveste lønnskategoriene, også opplyser at de mottar betaling ved sykdom/sykepenger. Totalt utgjør sjåfører i de to laveste lønnskategoriene sju prosent av sjåførene som opplyser at de mottar betaling ved sykdom.



Figur 4.1: Andelen sjåfører etter inntekt og hvornidt de oppgir å motta sykepenger eller ikke. Prosent<sup>7</sup>.

Figuren viser også at resultatet i fordelingene i hver inntektskategori i betydelig grad gjenspeiler inntektskategoriens størrelse i det totale. Vi har derfor gjort en tilleggsanalyse for de norske dataene fra 2018 og figur 4.2 viser andelen som oppgir at de mottar sykepenger innen hver inntektsgruppe.



Figur 4.2: Andel som mottar eller ikke mottar sykepenger, andeler i hver inntektskategori. Norge.

<sup>7</sup> Figur 4.1 er laget med figur 5 i COWI (2015) som modell.

Gruppen sjåfører som oppgir at de ikke mottar sykepengen i vår undersøkelse utgjør 203 personer, og tallene blir noe usikre når vi deler disse opp i undergrupper. Vi ser likevel at det er liten og ingen statistisk signifikant forskjell i andelene som mottar sykepenge mellom de ulike inntektskategoriene.

Tabell 4.10 viser i hvilket land den som gir sjåføren oppdrag/instruksjoner er lokalisert, og hvorvidt sjåførene er dekket av en ordning med sykepenge eller ikke. Som nevnt er majoriteten av de sjåførene vi har intervjuet omfattet av en ordning hvor de mottar kompensasjon/sykepenge ved sykefravær. I tabellen ser vi da også at største delen av sjåførene som oppgir at den som gir oppdrag/instruksjoner er lokalisert i Bulgaria, Romania eller Makedonia, og de som oppgir at oppdragsgiver er lokalisert i andre land i nord eller vest i Europa, også svarer at de er dekket av en sykelønnsordning. Sjåfører som oppgir at oppdragsgiver er lokalisert i andre land, er for få til at de kan kommenteres.

Tabell 4.10: Andelen som mottar lønn under sykdom/sykepenge etter hvilket land personen som gir kjøreinstruksjoner er lokalisert\*.

Landet der personen som gir kjøreinstruksjoner er lokalisert	Norge			Danmark		
	Nei	Ja	Totalt	Nei	Ja	Totalt
Bulgaria, Romania eller Makedonia	23	77	100 (208)	66	34	100 (92)
Andre land i Øst eller Sør-Europa	43	57	100 (7)	100	0	100 (1)
Norge	0	100	100 (2)	76	24	100 (37)
Et annet land i Nord- eller Vest-Europa	23	74	101 (43)	63	38	101 (8)
Alle	33	67	100 (266)	69	31	100 (136)

\* Det er bare for landkategorien «Bulgaria, Romania eller Makedonia» det er tilstrekkelig med sjåfører i begge undersøkelsen til at det gir mening å gjøre en sammenlikning.

Tabell 4.11 viser sammenhengen mellom hvilket land arbeidsgiver er lokalisert og hvorvidt sjåførene svarer at de mottar sykepenge eller ikke. Her ser vi at andelen sjåfører med arbeidsgiver i Romania, ligger på godt over 90 prosent. Til sammenlikning ser vi at andelen som svarer at de er dekket av en sykelønnsordning er langt mindre blant sjåførene som oppgir at arbeidsgiver er lokalisert i Bulgaria. Forskjellene er interessante, men vi må samtidig minne om at antallet sjåfører med arbeidsgiver i Bulgaria er liten og at det derfor er heftet usikkerhet ved tallene for disse. Mønsteret i forskjellene mellom landene er også det samme som det vi fant da vi så på hvorvidt sjåførene hadde en form for arbeidsledighetsforsikring (tabell 4.5).

Tabell 4.11: Andelen sjåfører som mottar lønn under sykdom/sykepenge etter landet arbeidstaker er lokalisert. Prosent (n).

Landet der personen som gir kjøreinstruksjoner er lokalisert	Norge, 2018			Danmark, 2015		
	Mottar ikke	Mottar	Totalt	Mottar ikke	Mottar	Totalt
Romania	93	7	100 (161)	75	25	100 (57)
Bulgaria	40	60	100 (52)	71	29	100 (45)
Makedonia	44	56	100 (9)	60	40	100 (5)
Norge	100	0	100 (2)	*	*	*
Danmark	*	*	*	50	50	100 (14)
Andre land	61	39	101 (43)	56	44	100 (9)
Alle	77	24	101 (260)	69	31	100 (130)

Tabell 4.12 viser sammenhengen mellom hvorvidt sjåførene opplyser at de alltid må sove i vogna og om de mottar sykepenge ved sykdom. Her ser vi at det ikke er noen forskjell

mellom sjåfører som opplyser at de alltid sover i bilen og de som opplyser at de ikke alltid sover i bilen, når det gjelder andelen som svarer at de er dekket av en sykepengeordning. I begge tilfeller svarer tre av fire at de har en sykelønnsordning.

Tabell 4.12: Andelen sjåfører som oppgir at de mottar sykepenger avhengig av om de alltid må sove i bilen.

	Norge, 2018			Danmark, 2015		
	Nei	Ja	Totalt	Nei	Ja	Totalt
Sover alltid i bilen	26	74	100 (179)	70	30	100 (116)
Sover ikke alltid i bilen	24	76	100 (87)	64	36	100 (34)
Totalt	25	75	100 (266)	69	31	100 (141)

## 4.4 Oppsummering

I dette kapitlet vil vi trekke frem følgende hovedfunn:

- Nær sagt samtlige sjåfører som ble intervjuet oppga at de vil få utbetalt ytelser ved sykdom eller arbeidsledighet i hjemlandet (nasjonalitet ifølge passet)
- Majoriteten blant sjåførene svarer også bekreftende på spørsmålet om arbeidsgiver bidrar til sosiale ordninger slik som helseforsikring, arbeidsledighetsforsikring og pensjonssparing.
- Det kan synes som om sjåfører fra Romania generelt er bedre dekket av ulike sosiale ordninger sammenliknet med sjåfører fra Bulgaria, men det er heftet usikkerhet til tallene i og med at antallet sjåfører som er intervjuet er begrenset i begge gruppene.

Hovedbildet som tegner seg i dette kapitlet samsvarer godt med bildet som ble tegnet i den danske COWI-rapporten, selv om det også er noen forskjeller. Andelen sjåfører som svarer at de er dekket av en sykepengeordning er langt større i vår undersøkelse sammenliknet med hva som var tilfellet i den danske. I vår undersøkelse opplyser 75 prosent at de er dekket av en sykepengeordning, mens i den danske er den tilsvarende andelen kun 31 prosent. I denne sammenheng må det igjen pekes på at en stor andel av de rumensk- og bulgarskregistrerte bilene som kjører til og fra Norge tilhører og utfører oppdrag for ett stort spedisjonsfirma. De forholdene som eksisterer i dette firmaet vil derfor ha betydning for hvordan vilkårene er for hvordan arbeidsforholdene til sjåførene i undersøkelsen.

## 5 Sjåførenes ønsker for fremtiden

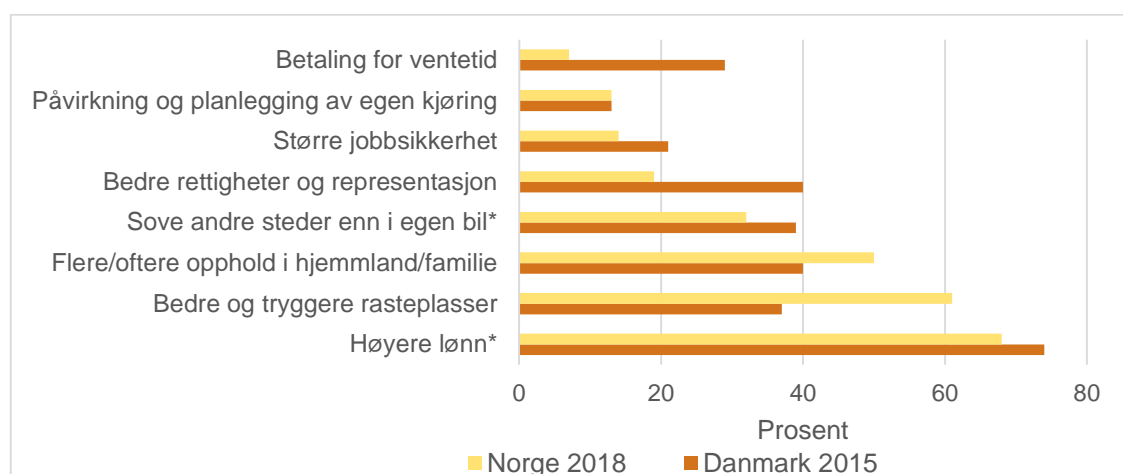
I spørreundersøkelsen har vi bedt sjåføren krysse av på en liste over forhold som de vurderer ville kunne gi dem en bedre arbeidssituasjon. Tabellen under (5.1) viser hva sjåførene ønsker for å få et bedre arbeidsliv/personlig liv.

Tabell 5.1: Ønsker for å oppnå et bedre arbeidsliv/personlig liv. Inntil tre kryss.

	Norge 2018	Danmark 2015
Høyere lønn (inkludert bidrag til forsikring og pensjonsforsikring)	68 (181)	74 (160)
Betaling for ventetid	7 (18)	29 (62)
Bedre og tryggere rasteplasser	61 (162)	37 (79)
Flere/oftere opphold i hjemlandet/familie	50 (132)	40 (87)
Større jobbsikkerhet	14 (36)	21 (46)
Påvirkning og planlegging av egne kjøreeoppdrag	13 (35)	13 (29)
Sove andre steder enn i egen bil	32 (85)	39 (84)
Bedre rettigheter og representasjon i relasjon til arbeidsgiver	19 (50)	40 (85)

Tabellen viser, ikke så overraskende, at høyere lønn er det de fleste svarer at ville bidra til et bedre arbeidsliv/personlig liv, 68 prosent svarer det. Dernext kommer bedre og tryggere rasteplasser (61 prosent), flere/oftere opphold i hjemlandet/hos familie (50 prosent) og på fjerdeplass ønske om å sove andre steder enn i egen bil (32 prosent). Det færrest har kryssset av på er betaling for ventetid (7 prosent), større jobbsikkerhet (14) og bedre rettigheter og representasjon i relasjon til arbeidsgiver (19 prosent).

Figur 5.1 er annen måte å presentere tabellen på. Her har vi rangert sjåførenes ønsker og startet med det ønsket som har blitt oppgitt av færrest sjåfører i undersøkelsen gjennomført i Norge i 2018-undersøkelsen til det ønsket som oppgis av flest.



Ingen statistisk signifikant forskjell mellom den danske undersøkelsen fra 2015 og den norske undersøkelsen fra 2018

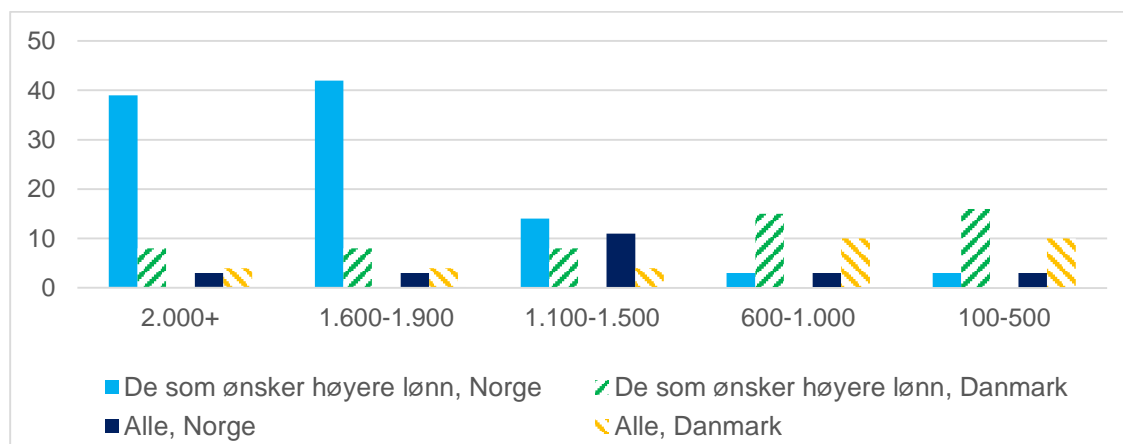
Figur 5.1: Ønsker oppgitt etter hvor hyppig de nevnes. Andelen sjåfører som har oppgitt de ulike ønskene. Opptil tre ønsker kunne oppgis. Norge 2018 og Danmark 2015.

Sammenlikner vi med den danske undersøkelsen finner vi at i begge undersøkelsen er «høyere lønn» det ønsket som oppgis oftest. I den danske undersøkelsen fra 2015 oppgir 74 prosent av sjåførene at de ønsker dette. Det er ingen statistisk signifikant forskjell mellom denne andelen i den danske undersøkelsen og andelen som oppgir dette ønsket i den norske undersøkelsen. Når det gjelder ønsket om bedre og tryggere rasteplasser ser vi imidlertid at andelen har økt betraktelig, fra 37 prosent som oppga dette ønsket i 2015-undersøkelsen, til 61 prosent i 2018. En liknende økning finner vi også i andelen som oppgir et ønske om flere/oftere besøk i hjemlandet, selv om denne økningen ikke er like stor: fra 40 prosent i 2015 til 50 prosent i 2018. Vi finner også store endringer i andelene som oppgir at de ønsker seg betaling for ventetid og bedre rettigheter og representasjon. Her er det imidlertid en reduksjon i andelen som oppgir dette, henholdsvis fra 29 prosent til 7 prosent og fra 40 prosent til 19 prosent fra 2015 til 2018. Også for andelene som oppgir ønskene om å sove andre steder enn i bilen og ønsket om større jobbsikkerhet er det en reduksjon fra den danske undersøkelsen i 2015 til den norske i 2018. Reduksjonen i andelene som oppgir disse ønskene er fra 39 til 32 prosent for ønsket om å sove andre steder enn i bilen og fra 21 til 14 prosent for ønsket om større jobbsikkerhet. I den danske undersøkelsen er det 40 prosent som har krysset av på at de ønsker bedre rettigheter og representasjon i relasjon til arbeidsgiver, mens den tilsvarende andelen i vår undersøkelse er 19 prosent.

Når vi videre skal se nærmere på de fire ønskene sjåføren oppgir som viktigst for dem er det altså en forskjell mellom den danske undersøkelsen og vår. I vår undersøkelse er de fire ønskene som er hyppigst krysset av på: høyere lønn, bedre og tryggere rasteplasser, flere/oftere opphold i hjemlandet og muligheter for å sove utenfor lastebilen.

## 5.1 Høyere lønn

De fleste sjåførene, 68 prosent, oppgir at høyere lønn vil bidra til et bedre arbeidsliv/ personlig liv. Dette er ikke spesielt overraskende og er det samme som de fant i den danske undersøkelsen. I figur 5.2 har vi, for å reprodusere analysen i den danske undersøkelsen (Cowi 2015), gruppert andelene som oppgir at de ønsker høyere lønn etter inntektsgrupper. Vi finner ingen systematisk sammenheng mellom inntektsnivå og ønsket om høyere lønn – alle ønsker høyere lønn uavhengig av hva de tjener. Dette sammenfaller også med den danske undersøkelsens funn.



Figur 5.2; Andelene av sjåførene som ønsker høyere og alle sjåførere innen hver inntektskategori. Norge 2018 og Danmark 2015. Prosent.

## 5.2 Bedre og tryggere rasteplasser

I vår undersøkelse er det i overkant av 60 prosent av sjåførene som har krysset av på at de ønsker bedre og tryggere rasteplasser. Dette forholdet ble ikke nevnt like ofte i den danske undersøkelsen. Det er ingen data i undersøkelsen som kan utdype denne forskjellen, men en mulighet er at sjåførene vurderer/oplever at rasteplassene i Danmark er bedre utstyrt. Inntrykket fra datainnsamlingen til denne undersøkelsen og informasjon fra en mindre rasteplassundersøkelse er at sjåførene generelt opplever de norske rasteplassene som trygge, men nettopp dårlig utstyrt.

## 5.3 Flere/oftere opphold i hjemlandet

I vår undersøkelse oppgir halvparten av sjåføren at de ønsker å kunne reise til hjemlandet oftere. Tabellen under (5.2) viser at blant sjåførene som svarer at de ønsker å være oftere hjemme er gjennomsnittlig antall uker de har vært borte 5,1. Til sammenlikning er gjennomsnittet blant alle sjåfører 5,8 uker og blant de som *ikke* har krysset av på at de ønsker å reise oftere er gjennomsnittet 6,4 uker. Sjåførene i den norske undersøkelsen har i gjennomsnitt vært borte fra hjemmet noe kortere (én uke) enn sjåførene i den danske undersøkelsen. Dette *kan* være en indikasjon på at sjåførene er borte fra hjemlandet noe kortere i 2018 enn de var i 2015, men det kan også hende at de sjåførene som besvarte undersøkelsen var tidligere i sin kjøreperiode og dermed hadde flere uker foran seg enn de danske sjåførene hadde i 2015.

Tabell 5.2: Gjennomsnittlig antall uker siden sjåføren var hjemme, Norge 2018 og Danmark 2015.

	Norge, 2018	Danmark 2015
Sjåfører som har oppgitt ønsket om å reise til hjemlandet oftere	5,1	7,0
Sjåfører som IKKE har oppgitt ønsket om å reise til hjemlandet oftere	6,4	*
Alle sjåfører	5,8	6,8

I den danske undersøkelsen har de en antagelse om at det er de sjåførene som har vært lengst borte som oftere vil ønske å reise hjem (Cowi 2015, 73-74). Våre tall viser det motsatte. En rimelig forklaring kan være at de sjåførene som har mest forpliktelser hjemme, f. eks familie og små barn, er de som oftest reiser hjem. Og at det også er de sjåførene som i størst grad ønsker det – fordi de savner familien. Dette får også støtte i den danske undersøkelsen hvor de også finner at det ei tillegg til dem som har vært borte lengst finner en stor andel sjåfører som oppgir at de ønsker å være oftere hjemme blant dem som har vært borte i bare én uke.

## 5.4 Sove andre steder enn i egen bil

Å sove andre steder enn i egen bil var det 32 prosent av sjåførene som krysset av på at de ønsket for å få et bedre arbeidsliv/personlig liv. Vi ser av tabell 5.3 at flertallet av sjåføren, 179, svarer at de alltid sover i egen vogn. Av disse er det 37 prosent som har krysset av på ønske om å sove andre steder. Det er imidlertid 63 prosent av de som alltid sover i vognen som *ikke* har oppgitt ønske om å kunne sove utenfor som et av sine tre viktigste ønsker. Det samme mønsteret fant den danske undersøkelsen. Dette kan ha sammenheng med en holdning blant en del sjåfører om at det å sove utenfor bilen øker sjansen for tyveri av last.

Tyveri av last ble imidlertid ikke opplevd som noe problem på norske rasteplasser, men ble nevnt som en kilde til bekymring og som en grunn til å ville sove i bilen ved overnattinger i andre land på kontinentet. Vurderingen var at de norske rasteplassene var trygge, men dårlige.

Tabell 5.3: Andelen sjåfører som oppgir mulighet til å sove utenfor vogna, oppgitt som ett av de inntil tre viktigste ønskene for å få et bedre arbeidsliv/personlig liv etter hvorvidt de alltid sover i bilen. Prosent.

	Norge, 2018			Danmark, 2015		
	Nei	Ja	Totalt	Nei	Ja	Totalt
Sover ikke alltid i bilen	79	21	100 (87)	79	21	100 (28)
Sover alltid i bilen	63	37	100 (179)	58	42	100 (187)
Totalt	75	25	100 (266)	69	31	100 (215)

## 5.5 Oppsummering

I dette kapittelet har vi bedt på sjåføren om å velge mellom ulike forhold som kan tenkes å gi dem en bedre arbeidshverdag. Listen over tiltak i den norske undersøkelsen var identisk med listen benyttet i den danske undersøkelsen. Blant sjåførene som deltok i den norske undersøkelsen er det særlig tre forhold sjåførene krysser av som ett av deres tre prioriterte valg:

- De fleste sjåførene har høyere lønn som et av sine tre ønsker for hva som ville gi dem et bedre arbeidsliv/sosialt liv. Dette ønsket gjelder uavhengig av hvor mye sjåførene tjener
- Nest etter høyere lønn ønsker sjåførene seg bedre og tryggere rasteplasser
- Flere/oftere opphold i hjemlandet
- Mulighet til å sove andre steder enn i egen bil.

Disse forholdene var også blant de oftest prioriterte valgene i den danske undersøkelsen. Også i den undersøkelsen er «høyere lønn» nevnt av størst andel av sjåførene. Når det gjelder «tryggere rasteplasser» er den nevnt som et ønske av en større andel av sjåførene i den norske enn i den danske undersøkelsen. Om dette er et uttrykk for en utvikling på kontinentet, eller en misnøye over manglende døgnhvileplasser med en viss kvalitet i Norge, vet vi imidlertid ikk. I den norske undersøkelsen er det over halvparten av sjåførene som nevner de tre første punktene, mens omtrent en tredjedel, eller 32 prosent av sjåførene oppgir det å kunne sove andre steder enn i egen bil. 40 prosent av sjåførene i den danske undersøkelsen nevner dette. Andelen er altså fortsatt høy i den norske undersøkelsen selv om det mellom de to undersøkelsestidspunktene ble innført et krav om at ukehvilen ikke skal gjennomføres i egen bil. I hvilken grad dette er et uttrykk for at kravet ikke oppfylles på en tilfredsstillende måte av arbeidsgiver, eller et uttrykk for at sjåførene ønsker å også kunne ha flere hvileperioder utenfor bilen vet vi imidlertid ikke.



## 6 Vinterkjøring og sikkerhet

### 6.1 Bakgrunn

Tidligere forskning som analyserer norske ulykkesdata viser at utenlandske tunge godsbiler har tre ganger høyere risiko for å bli involvert i eneulykker enn norske tunge godsbiler, dobbelt så stor risiko for møteulykker, og nesten dobbelt så stor risiko for kollisjon med et kjøretøy som kjører i samme retning (Nævestad mfl 2016). Studien til Nævestad mfl (2016) rapporterer at mens de utenlandske tunge godsbilene utgjorde 6 prosent av de kjørte kilometerne på norske veier, var de involvert i 11 prosent av de politirapporterte ulykkene med personskade. Denne studien finner også at utenlandskregistrerte yrkessjåfører var involvert i 17 prosent av dødsulykkene og at utenlandske tunge godsbiler utgjorde 33 prosent av dem som kjørte seg fast på vinterføre.

Nævestad mfl (2016) konkluderer på bakgrunn av ulykkesdata, data fra spørreskjema, intervjuer og litteraturstudie med at særlig to risikofaktorer synes å være viktige for å forklare hvorfor utenlandske sjåfører av tunge godsbiler har høyere ulykkesrisiko på norske veier. Den første risikofaktoren gjelder erfaring med og kompetanse på å kjøre på norske veier. Den andre risikofaktoren er relatert til vinterkjøring. Norske veier kan være utfordrende for utenlandske sjåfører, med dårligere vegstandard enn det som vanligvis finnes på det europeiske kontinentet, og kupert terreng (bratt stigning). Dette illustreres av at utenlandske sjåfører av tunge godsbiler har høyere ulykkesrisiko per km kjørt i Vest-Norge, Trøndelag og Nord-Norge, hvor vegene er mer krevende.

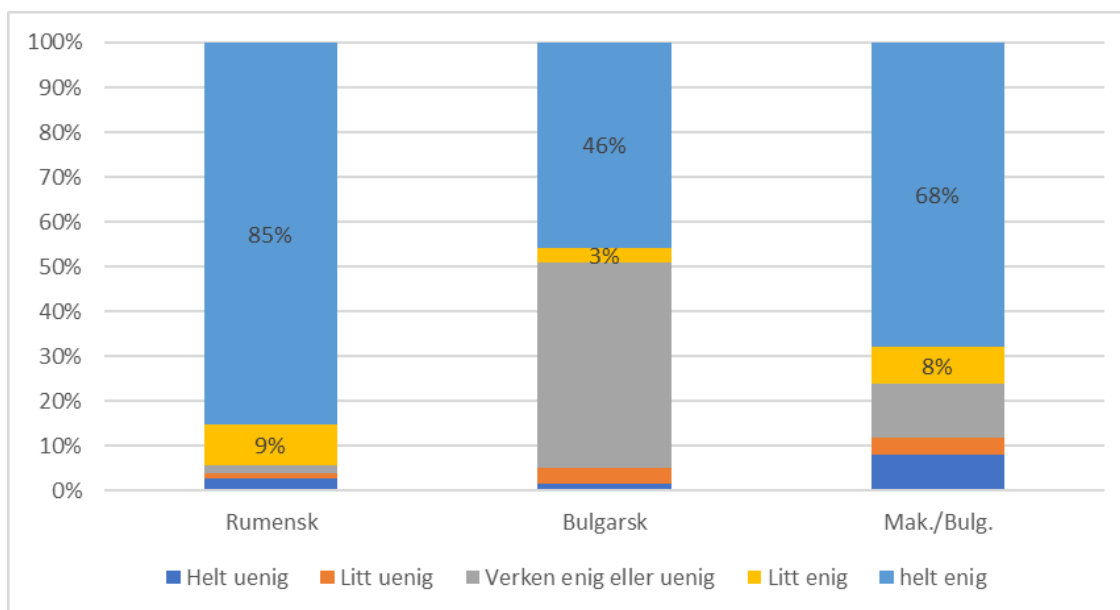
Resultatene til Nævestad mfl (2016) tyder på at norske sjåfører av tunge godsbiler er bedre utstyrt, har mer kompetanse på, høyere mestringsfølelse og lavere risikooppfatning knyttet til vinterkjøring enn utenlandske sjåfører i Norge. Gitt betydningen av kompetanse, erfaring, risikooppfatning og mestringsfølelse blant norske og utenlandske sjåfører av tunge godsbiler på norske vinterveier, har vi også inkludert fire spørsmål om dette i den foreliggende studien, som også ble brukt i studien til Nævestad mfl (2016). De fire spørsmålene er:

- Jeg bruker ofte kjettinger på vinterføre, når jeg trenger det
- Jeg laster tilhengeren slik at jeg får maks vekt på bilens drivaksel ved vinterføre
- Jeg er bekymret for å sette meg fast på vinterføre
- Jeg opplever at jeg mestrer å kjøre på norske vinterveier

Siden disse spørsmålene også ble brukt i studien til Nævestad mfl (2016), sammenlikner vi resultatene i den foreliggende studien med resultatene til Nævestad mfl (2016). Vi nevner hovedresultatene fra Nævestad mfl (2016) fortløpende i teksten i tillegg til at vi diskuterer forskjeller og likheter mellom de to datasettene. Spørreundersøkelsen som rapporteres i Nævestad mfl (2016) inneholder for det første, 61 norske sjåfører som ble rekruttert gjennom en nettbasert spørreundersøkelse. For det andre, inneholder den 17 sjåfører fra andre vesteuropeiske land som ble rekruttert gjennom feltarbeid på rasteplasser, parkeringsplasser og terminaler i østlandsområdet i 2014. For det tredje, inneholder den 45 Sentral- og Østeuropeiske sjåfører som også ble rekruttert i det nevnte feltarbeidet i 2014 (se Nævestad mfl 2016).

## 6.2 Bruk av kjetting på vinterføre

Figur 6.1 viser de tre nasjonale gruppernes svarfordelinger på påstanden: “Jeg bruker ofte kjettinger på vinterføre, når jeg trenger det”. De tre gruppernes nasjonalitet er basert på den nasjonaliteten som de oppgir i passet sitt. Vi viser resultater for 176 rumenske sjåfører og 59 bulgarske. I tillegg har vi slått sammen sjåfører med makedonsk nasjonalitet i passet med sjåfører med makedonsk og bulgarsk nasjonalitet i passet, på grunn av et lavt antall sjåfører i begge grupper (N=25).



Figur 6.1: Tre nasjonale gruppers svarfordelinger på påstanden: “Jeg bruker ofte kjettinger på vinterføre, når jeg trenger det”. Rumenske sjåfører (176), bulgarske sjåfører (N=59) og makedonsk/ bulgarske sjåfører (N=25).

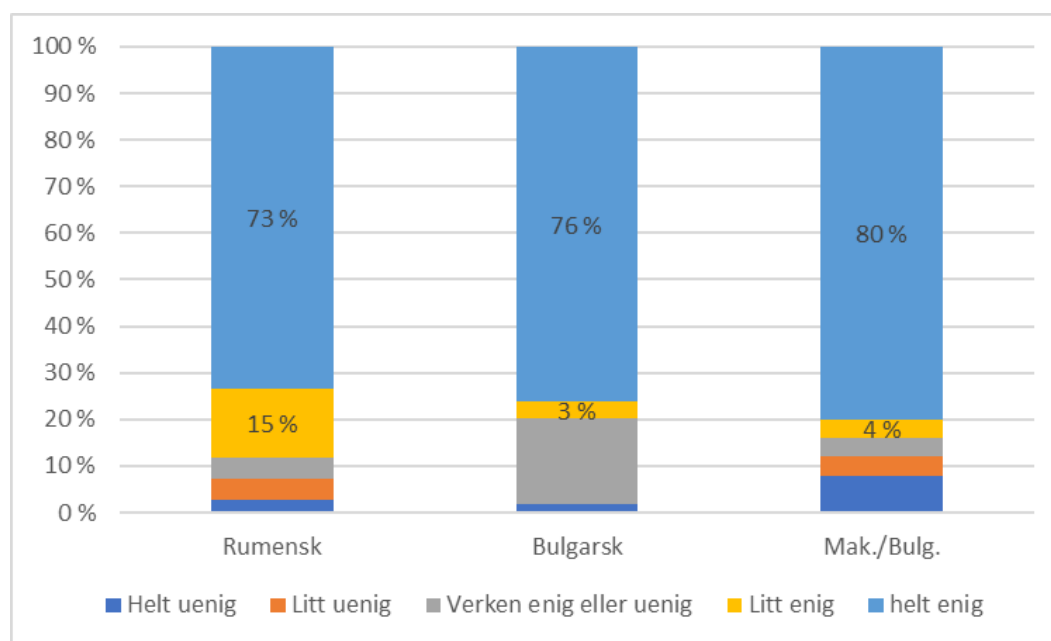
Vi ser at det er størst andel rumenske sjåfører som er helt enige i påstanden om at de ofte bruker kjettinger på vinterføre, når de trenger det, mens det er færrest bulgarske. I alt 94 prosent av de rumenske sjåførene er enige i påstanden, sammenliknet med 49 prosent av de bulgarske.

Når vi sammenlikner med de tre gruppene i utvalget til Nævestad mfl (2016) fra 2014, er det påfallende at det jevnt over var lavere andeler som var helt enige i påstanden. Blant de norske sjåførene var det 43 prosent som var helt enige, blant de sentral og østeuropeiske var det 44 prosent, mens 29 prosent av sjåførene fra andre vesteuropeiske land var helt enige. Når vi ser på andelene både for helt og delvis enige, var tallene henholdsvis 84 prosent 58 prosent og 53 prosent i gruppene. Vi diskuterer forskjellene ytterligere i kapittel 6.6.

Endelig må det påpekes at påstanden om kjettingbruk er flertydig, på den måten at definisjonen av «når jeg trenger det» er subjektivt. Det er sannsynlig at definisjonen av dette er avhengig av individet som svarer og at forståelsen av dette også antakelig varierer mellom nasjonale grupper, mellom grupper med ulik erfaring, alder, sikkerhetskultur på arbeidstedet osv.

### 6.3 Kompetanse om lasting på vinterføre

Vi inkluderte følgende spørsmål i spørreundersøkelsen: “Jeg laster tilhengeren slik at jeg får maks vekt på bilens drivaksel ved vinterføre”, for å sammenlikne sjåførenes kompetanse på det å laste for norske vinterveger (Figur 6.2).



Figur 6.2: Tre nasjonale grupperes svarfordelinger på påstanden: “Jeg laster tilhengeren slik at jeg får maks vekt på bilens drivaksel ved vinterføre”. Rumenske sjåfører (N=176), bulgarske sjåfører (N=59) og makedonske/bulgarske sjåfører (N=25).

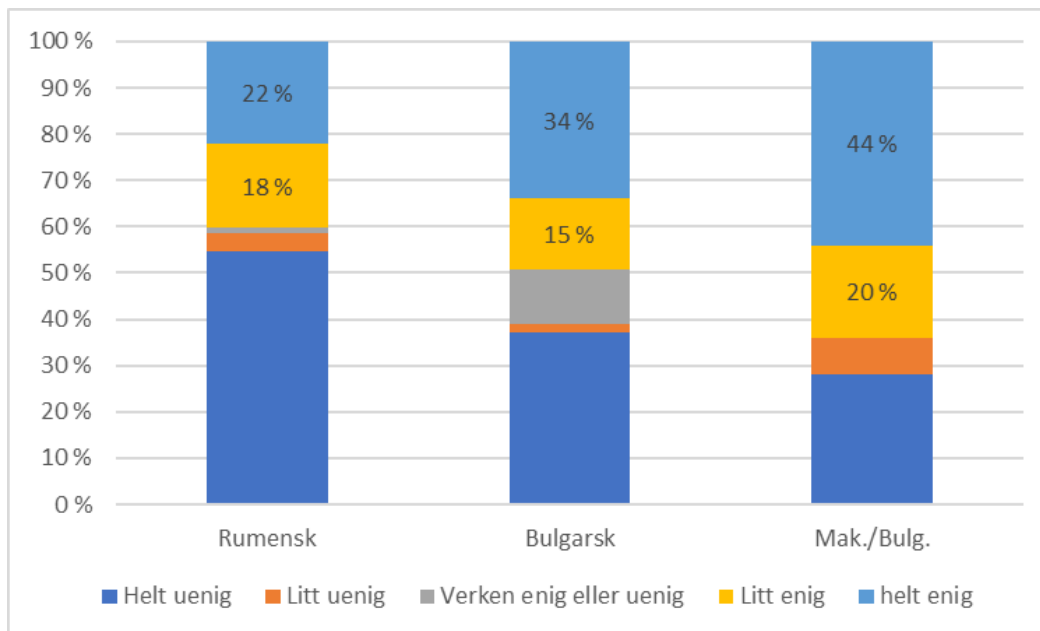
Vi ser ikke store forskjeller mellom gruppene på påstanden om at sjåførene laster tilhengeren slik at de får maks vekt på bilens drivaksel ved vinterføre. Det er totalt størst andeler rumenske sjåfører som er enige, etterfulgt av de makedonske/bulgarske, med hhv. 88 prosent og 84 prosent.

Når vi sammenlikner med de tre gruppene i utvalget til Nævestad mfl (2016) fra 2014, kan det nevnes at det totalt var noe større andeler som var enige blant de norske sjåførene og sjåførene fra andre vesteuropeiske land, med hhv. 93 prosent og 94 prosent. I alt 63 prosent av de sentral og østeuropeiske sjåførene var enige. Til denne sammenlikningen er det viktig å påpeke at vi hadde et viktig svaralternativ i undersøkelsen i 2014, som dessverre ikke kom med i 2018: «Jeg laster ikke hengeren selv»<sup>8</sup>. I alt seks av de norske sjåførene, ingen av sjåførene fra andre vesteuropeiske land og 7 av de sentral og østeuropeiske sjåførene (dvs. 16 prosent) svarte dette i 2014. Disse er ikke tatt med når vi prosentuerer resultatene for gruppene i 2014. Det gjør at vi ikke kan utelukke at andelene enige i dataene fra 2018 kunne vært høyere, dersom de som «ikke laster hengeren selv» svarte «verken eller», eller «uenig» i 2018, fordi de ikke hadde svaralternativet «jeg laster ikke hengeren selv». Sammenlikningen mellom dataene fra 2014 og 2018 er derfor forbundet med noe usikkerhet på dette spørsmålet.

<sup>8</sup> NHO Logistikk og Transport opplyser at tilfeldige sjåfører ikke har adgang til inneområdet på terminalene det ifølge tariffavtalene som er gjeldene for spedisjonsterminaler. I praksis kan denne reguleringen innebære at de bulgarske og rumenske sjåførene ikke har adgang til å delta i lossing og lastin av egen bil på slike områder.

## 6.4 Bekymring for å sette seg fast på norske vinterveger

Studien til Nævestad mfl (2016) viser at utenlandske sjåfører er overrepresenterte blant de som setter seg fast på vinterføre. Figur 6.3 viser svarene til de tre nasjonale gruppene på spørsmålet: «Jeg er bekymret for å sette meg fast på vinterføre».



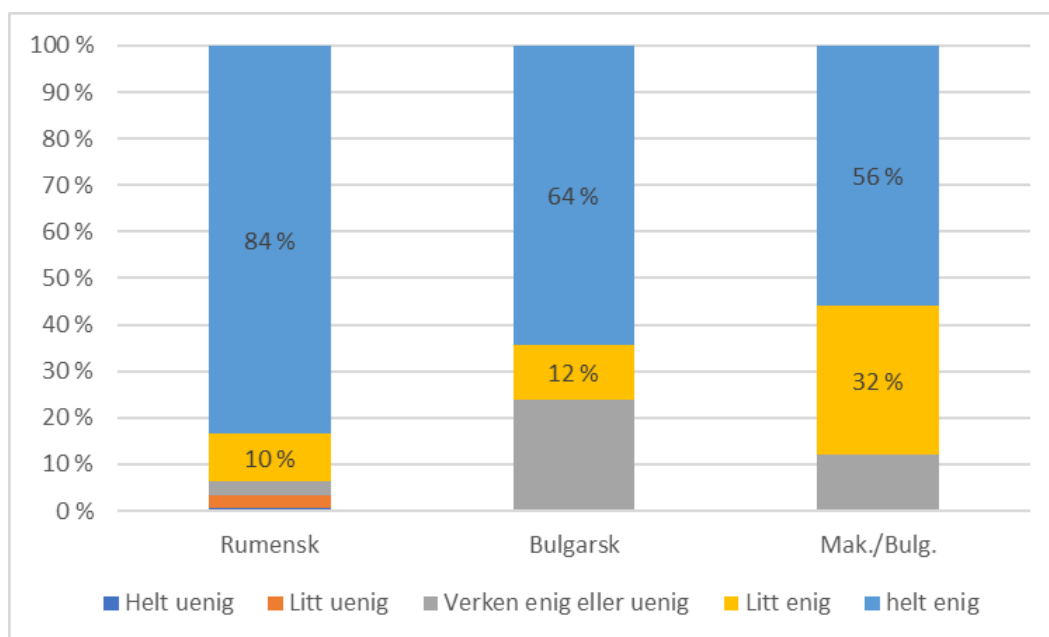
Figur 6.3: Tre nasjonale gruppers svarfordelinger på påstanden: «Jeg er bekymret for å sette meg fast på vinterføre». Rumenske sjåfører (176), Bulgarske sjåfører (N=59) og Makedonske/ bulgarske sjåfører (N=25).

Vi ser at det er lavest andeler rumenske sjåfører som er enige (40 prosent) i påstanden om at de er bekymret for å sette seg fast på vinterføre, mens det er størst andel blant de makedonske/bulgarske (64 prosent).

Når vi sammenlikner med de tre gruppene i utvalget til Nævestad mfl (2016) fra 2014, ser vi at 29 prosent av de norske sjåførene var bekymret for å sette seg fast på vinterføre, 18 prosent av sjåførene fra andre vesteuropeiske land var bekymret for å sette seg fast, mens 65 prosent av de sentral og østeuropeiske var det.

## 6.5 Mestringsfølelse knyttet til vinterkjøring

Figur 4 viser svarene til de tre nasjonale gruppene på spørsmålet: «Jeg opplever at jeg mestrer å kjøre på norske vinterveger».



Figur 6.4: Tre nasjonale gruppers svarfordelinger på påstanden: «Jeg opplever at jeg mestrer å kjøre på norske vinterveger». Rumenske sjåfører (176), Bulgarske sjåfører (N=59) og Makedonske/bulgarske sjåfører (N=25).

Vi ser at det er størst andel rumenske sjåfører som er helt enige i påstanden om at de opplever at de mestrer å kjøre på norske vinterveger, mens det er færrest bulgarske. I alt 94 prosent av de rumenske sjåførene er enige i påstanden, sammenliknet med 76 prosent av de bulgarske.

Når vi sammenlikner med de tre gruppene i utvalget til Nævestad mfl (2016) fra 2014, er det igjen påfallende at det jevnt over var lavere andeler som var helt enige i påstanden. Blant de norske sjåførene var det 48 prosent som var helt enige, blant de sentral og østeuropeiske var det 27 prosent, mens 65 prosent av sjåførene fra andre vesteuropeiske land var helt enige. Når vi ser på andelene både for helt og delvis enige, var tallene henholdsvis 88 prosent 71 prosent og 63 prosent i gruppene.

## 6.6 Oppsummering og diskusjon

Resultatene viser generelt høyere bruk av kjetting, mindre bekymring for å sette seg fast på vinterføre og høy grad av mestring blant de rumenske sjåførene i 2018. Deres skårer er for det første høyere enn de andre nasjonale gruppene i dataene fra 2018. I tillegg, ser vi at det ofte er høyere andeler som er helt enige i påstandene i 2018, særlig blant de rumenske sjåførene, sammenliknet med sjåførene i undersøkelsen fra 2014. Dette gjelder også de norske sjåførene. Det er betydelig høyere andel rumenske sjåfører som er helt enige i påstandene om kjettingbruk og mestringsfølelse enn blant de norske sjåførene i 2014. Forskjellene mellom andelene som er helt enige er interessante, og vanskelig å forklare. Vi kan tenke oss ulike årsaker.

En første mulig årsak er at forskjellene gjenspeiler reelle forskjeller mellom grupper. Gradsforskjellen kan gjenspeile reelt høyere kjettingbruk og høyere mestringsfølelse blant rumenske sjåfører i 2018 enn andre grupper i 2014. Dersom vi tar dette for gitt, fremstår de rumenske sjåførene i undersøkelsen fra 2018 som bedre rustet for vinterkjøring enn de sentral og østeuropeiske sjåførene fra undersøkelsen i 2014. Bildet er imidlertid blandet, siden de makedonske/bulgarske og bulgarske sjåførene fra 2018 ikke skårer like bra på spørsmålene som de rumenske. Denne forskjeller er interessant, og vi kan for eksempel

spekulere i om disse to gruppene er ansatt i ulike bedrifter, som for eksempel gir ulik grad av vinteropplæring. Vi har tidligere nevnt at ett firma dominerer blant de rumenske sjåførene og ulikheten mellom sjåførene med ulik nasjonalitet kan ha sin forklaring i dette firmaets opplæringsystem.

En annen mulig årsak som må tas i betraktning når vi diskuterer resultatene er mulige rapporteringseffekter knyttet til intervjusituasjonen. Spørsmålet om kjettingbruk er normativt ladet, og utenlandske i Norge er i en spesiell situasjon. De kan komme fra land hvor spørreundersøkelser er mindre vanlige, og de har kanskje ikke de samme tradisjonene for arbeidsmiljøundersøkelser som norske ansatte. I tillegg viser forskning at øst og sentraleuropeiske arbeidstakere i vesteuropeiske land svarer mer positivt i undersøkelser om arbeidsmiljø, på grunn av respekt for autoriteter (Guldenmund mfl 2013). Nævestad mfl (2016) finner flere slike rapporteringseffekter som gjør det vanskelig å sammenlikne svarene til norske og utenlandske sjåfører i studien. De konkluderer med at det ser ut til at sistnevnte gruppe har en tendens til å underrapportere negative forhold (for eksempel brudd på kjøre- og hviletid, sovne bak rattet) og overrapportere positive forhold (for eksempel ledelsens engasjement for sikkerhet). Nævestad mfl (2016) fant for eksempel at andelen blant de øst- og sentraleuropeiske sjåførene i studien som oppga å ha sovnet bak rattet kun var en tredjedel av andelen som de norske sjåførene oppga. Dette til tross for at førstnevnte gruppe oppga at de hadde kjørt dobbelt så mange km i løpet av de to siste årene. Slike rapporteringseffekter innebærer for eksempel at de utenlandske respondentene har en større tendens til å bruke ytterpunktene i svarskalaene (for eksempel «helt enig»). Det er imidlertid vanskelig å forklare at dette ikke også gjelder for de bulgarske sjåførene i 2018.

For det tredje, må det også nevnes at vi ikke har med spesifikk informasjon om eksponering for norske vinterveger i dataene fra 2018, Sammenlikningen vår må behandles med varsomhet, siden vi ikke har tatt høyde for informasjon av denne typen. Gitt Nævestad mfl (2016) sin vektlegging av erfaring, burde vi utvilsomt ha kontrollert for erfaring på norske vinterveger i sammenlikningen av mestringsfølelse, det å være bekymret for å sette seg fast, kompetanse og kjettingbruk. Det er imidlertid lite som indikerer at sjåførene i 2018 undersøkelsen har vært mye eksponert for norske vinterveier. Vi har blant annet sett at de kun oppholder seg i noen få dager i landet og informasjon fra intervjuerne tyder på at de da venter på å få med seg last ut av landet. Enkelte av sjåførene som ble intervjuet i mai og juni ga også uttrykk for at de ikke kjørt til Norge om vinteren.

Disse usikkerhetene knyttet til de ulike svarene til gruppene fra undersøkelsen i 2014 og 2018 er et argument for å gjennomføre en tilsvarende undersøkelse blant norske og utenlandske tungbilsjåfører i Norge i 2018, hvor vi inkluderer flere av nøkkelvariablene i studien til Nævestad mfl (2016). Dette gjelder særlig erfaring med norske vinterveger, opplæring i vinterkjøring osv.

## 7 Lastebiler over grensa, utvikling for rumenske og bulgarske lastebiler

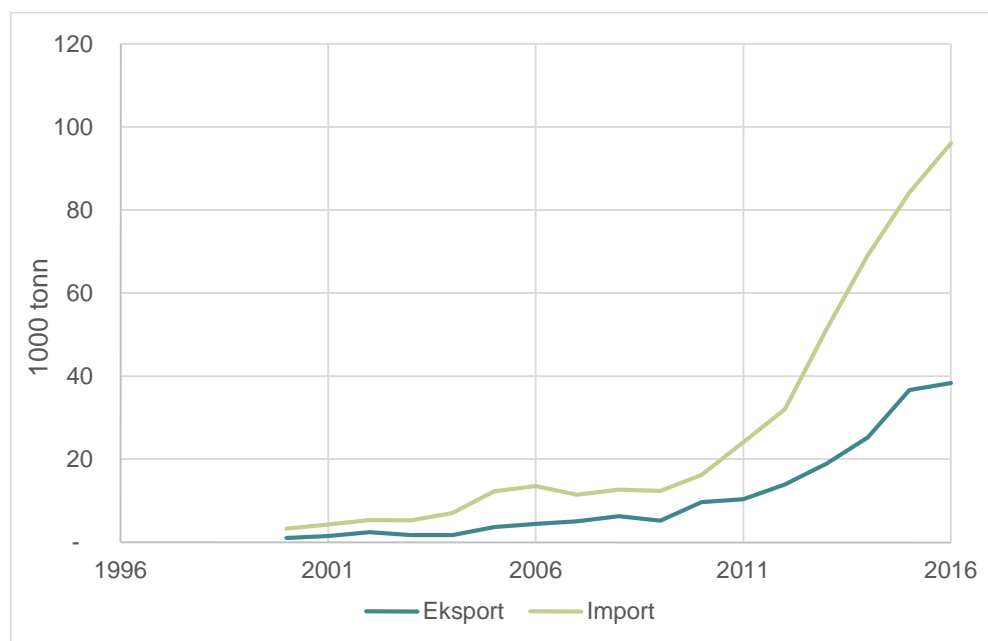
### 7.1 Datagrunnlag

For å få en oversikt over utviklingen i transportoppdrag utført av rumenske og bulgarske lastebiler i Norge, sammenliknet med andre nasjonaliteter, anvendes SSBs grensepasseringsstatistikk. Grensepasseringsstatistikken tar for seg varer som fraktes inn til eller ut av Norge på lastebil på vei (SSB). Formål er å kunne gi en oversikt over ulike grensekryssende trafikk etter lastebilens registreringsland.

Vi har sett på transporterte tonn over grensen, med rumenske og bulgarske lastebiler.

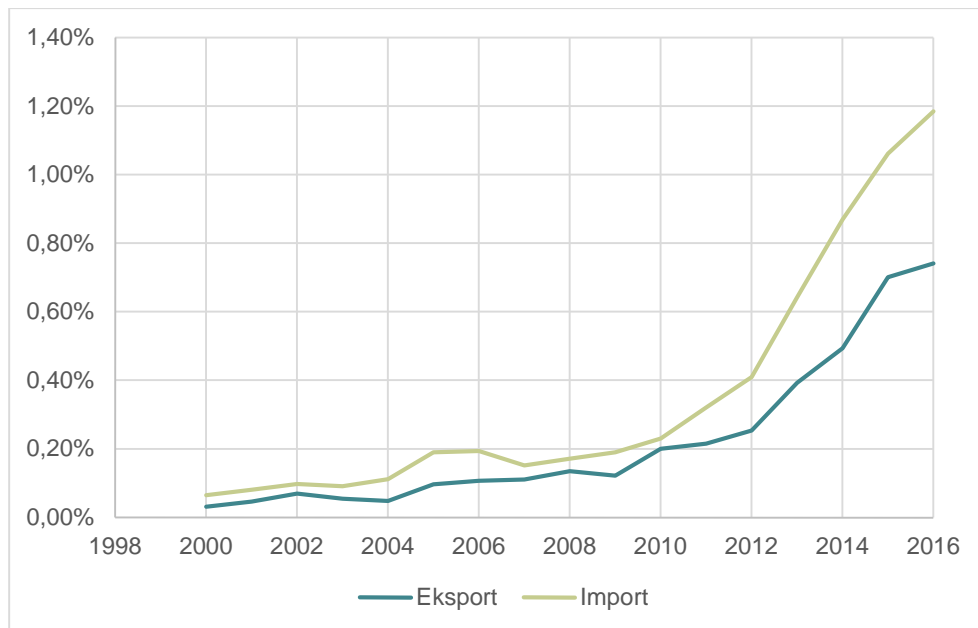
### 7.2 Utviklingen i transporterte tonn for rumenske og bulgarske lastebiler

Først har vi sett på utviklingen i fraktete tonn over grensen, der godset er fraktet med rumenske eller bulgarske lastebiler. Dette er illustrert i figur 7.1. En ser en markant økning fra 2010, med en tilspisset økning fra 2012 og utover. Eksporten får en liten utflating det siste året.



Figur 7.1: Utviklingen i tonn fraktet til/ fra Norge for rumenske og bulgarske registrerte lastebiler.

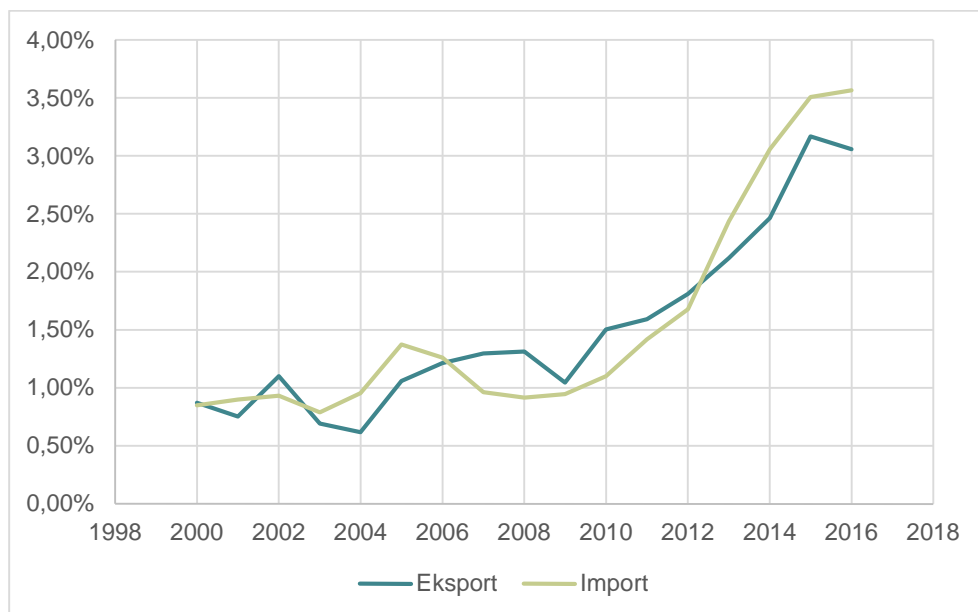
Selv om økningen er betydelig når en ser på rumenske og bulgarske lastebiler isolert, er nivåene relativt lave i forhold til totalt fraktet tonn. Dette illustreres i figur 7.2 under.



Figur 7.2: Utvikling i andelen av tonn fraktet til/fra Norge på veg for rumenske eller bulgarskregistrerte lastebiler.

Andelen transporterte tonn til/fra Norge som utføres av rumenske og bulgarske lastebiler, ligger under 1prosent for eksport i hele perioden og bikker 1prosent for import i 2015.

Figur 7.3 viser det samme som figur 7.2, bare at totalen nå er alle lastebiler fra land utenom Norden.

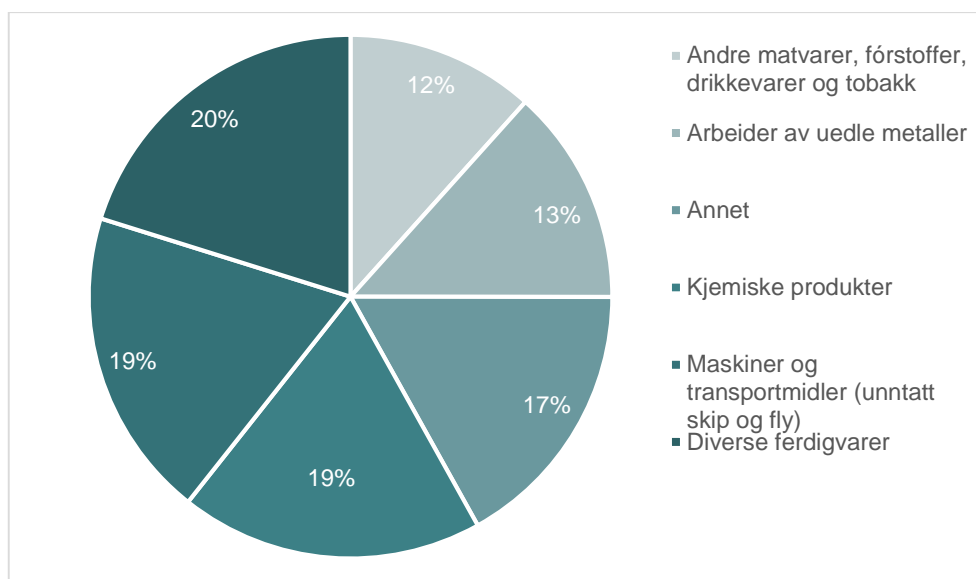


Figur 7.3: Andelen tonn på veg over grensen fraktet av rumenske og bulgarske lastebiler, som andel av tonn frakten av lastebiler utenom Norden.

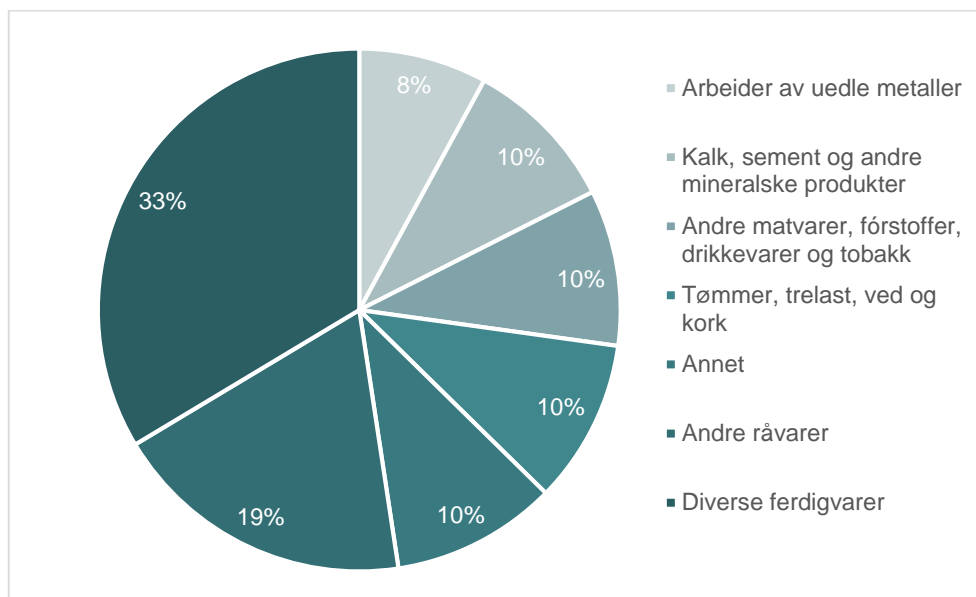


### 7.3 Hva slags varer transporterer rumenske og bulgarske biler?

Fra SSBs statistikkbank er det hentet ut informasjon om hvor mye tonn av ulike varegrupper som fraktes med rumenske og bulgarske lastebiler. Fra figur 7.4 og 7.5 ser en at både rumenske og bulgarske lastebiler transporterer mest av «diverse ferdigvarer», henholdsvis 20 og 30 prosent. Deretter følger «maskiner og transportmidler» og «kjemiske produkter». Bulgarske lastebiler transporterer mest av, målt i tonn, «andre råvarer» og «tømmer, trelast, ved og kork». «Annet»-kategorien er for begge figurer en oppsamlingskategori for varegrupper med under 5 prosent av totalen.



Figur 7.4: Fordeling av transportert gods, målt i tonn, av rumenske lastebiler, etter varegrupper. Rumenskeregistrerte lastebiler.



Figur 7.5: Fordeling av transportert, gods målt i tonn, av bulgarske lastebiler, etter varegrupper. Bulgarskeregistrerte lastebiler.

## 7.4 Nasjonalitet på sjåfør og bil (bilhenger)

I tillegg til grensepasseringsstatistikken har en også hatt tilgang til spørreundersøkelse blant lastebilsjåfører utført av YTF, dette for å supplere utviklingen i transportoppdrag utført av rumenske og bulgarske lastebiler til/fra Norge med deres lønns- og arbeidsvilkår. Spørreundersøkelsen er utført i 2017 (Gulbrandsen 2017).

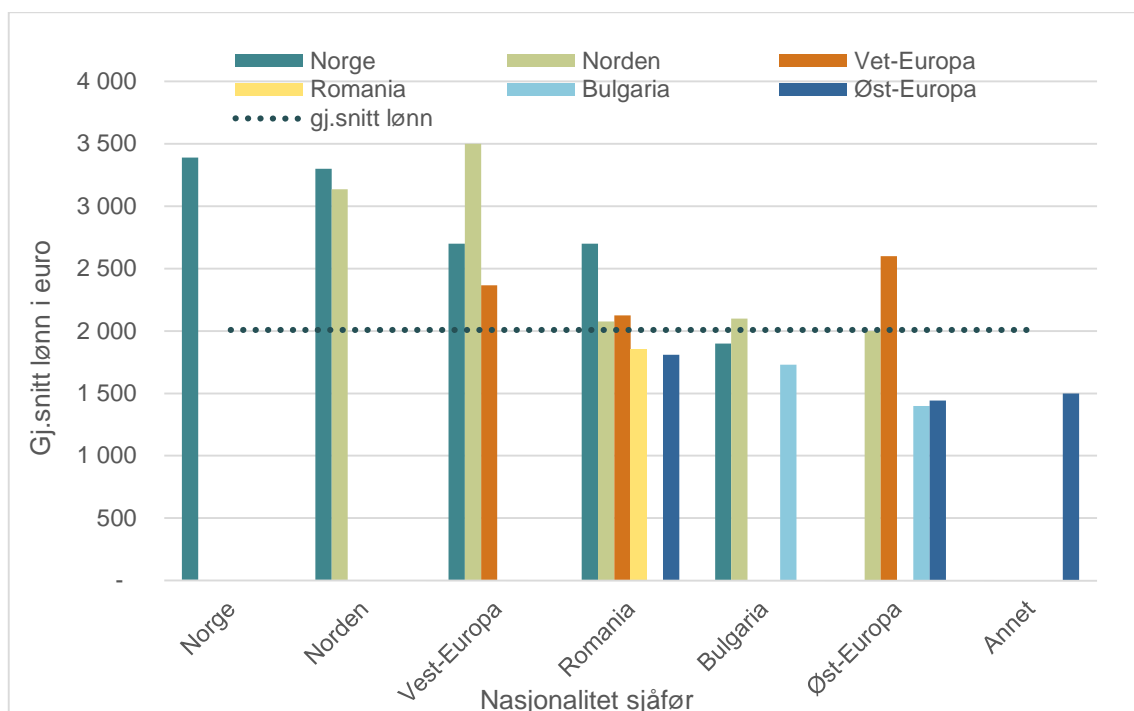
I spørreundersøkelsen blir bl.a. nasjonalitet til bil, henger og sjåfør registrert. Under rapporteres derfor hvor stor andel av utvalget som utgjøres av rumenske eller bulgarske sjåfører, biler og evt. hengere. Det totale utvalget, etter vasking av YTF, er 390 sjåfører, der 58 (15 prosent) er rumenske og 12 (3 prosent) er fra Bulgaria.

## 7.5 Lønnsnivå og lønnsvilkår

I figur 7.6 vises gjennomsnittlig lønn etter nasjonalitet både på bil og sjåfør, mens en ser tilsvarende i figur 7.7 med fordeling av nasjonalitet til bilen etter nasjonalitet til sjåføren. For eksempel vil den røde stolpen på Romania representerer rumenske sjåfører som kjører lastebil fra Vest-Europa, for disse ligger lønnen så vidt over det totale gjennomsnittet. Vi ser at norske og nordiske sjåfører og sjåfører i norske og nordiske lastebiler er de som har best betalt i gjennomsnitt. For alle land/landgrupper er det slik at gjennomsnittslønnen er høyere for sjåføren av samme nasjonalitet enn gjennomsnittet for fører av bilen av samme nasjonalitet, som impliserer at de fleste land benytter sjåfører fra land med lavere lønnsnivå enn sitt eget. Den stiplede linjen viser gjennomsnittslønnen for hele utvalget. Her må en huske på at utvalget ikke er jevnt fordelt over landene, Øst-Europa er for eksempel overrepresentert i antall sjåfører og vil derfor påvirke snittet mest. De litt store inntektsintervallene i svarkategoriene i vår 2018-undersøkelse gjør det vanskelig å komme frem til en nøyaktig gjennomsnittsinntekt for de intervjuede sjåførene. Ut fra inntektsfordelingen virker det imidlertid som et rimelig *anslag* at lønnen til disse sjåførene er på nivå med, eller antakelig noe over gjennomsnittslønnen til Rumenske sjåfører, det vil si i underkant av 2000 euro.



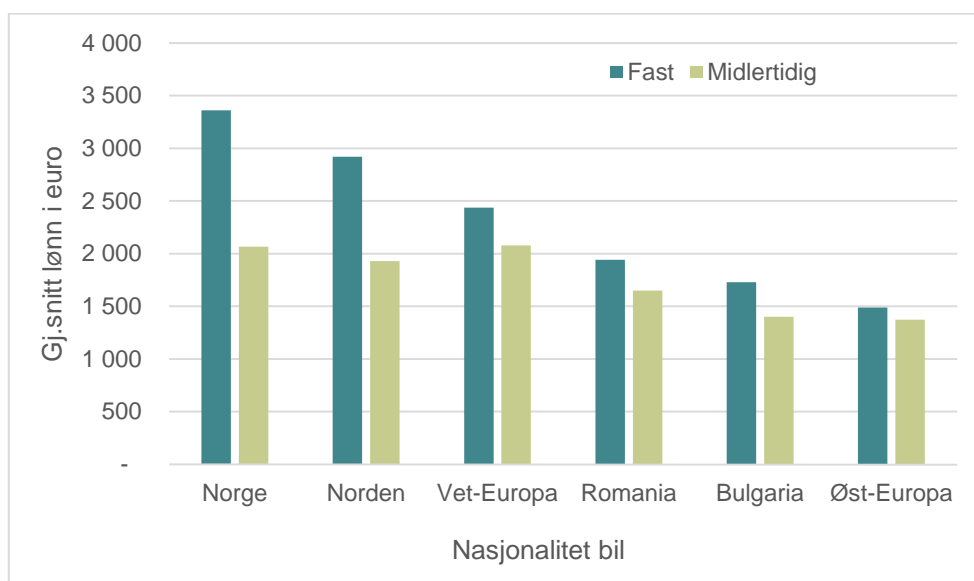
Figur 7.6: Gjennomsnittlig lønn, i euro, etter nasjonalitet på bil og sjåfør og det totale gjennomsnittet i utvalget.



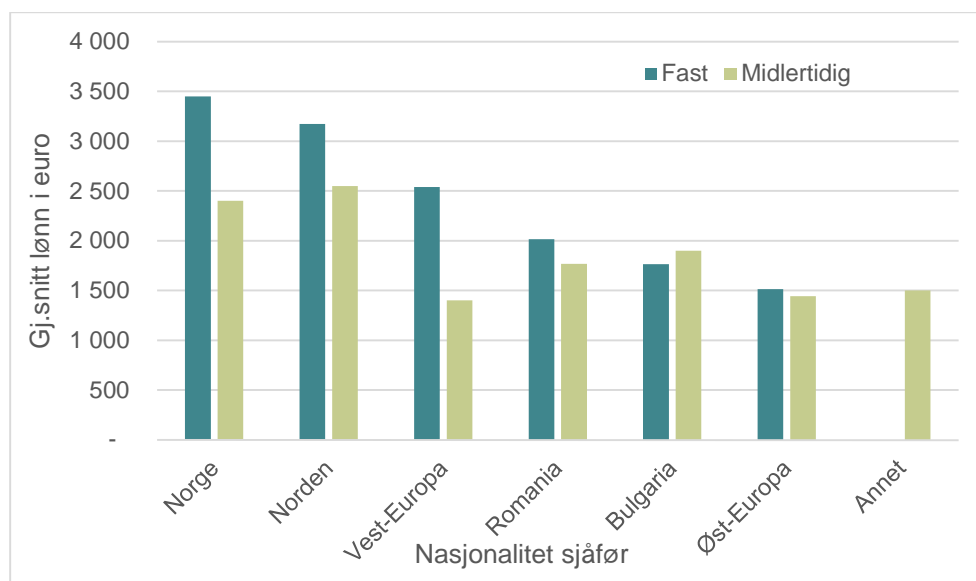
Figur 7.7: Gjennomsnittlig lønn, i euro, etter nasjonalitet på sjåfør og videre fordelt på nasjonalitet på bil (etter farger) og gjennomsnittslønn for det totale utvalget.

En årsak til lønnsspredning kan være ansiennitet eller alder. Vi har derfor sett på den demografiske variabelen alder til sjåføren, og ser at Norge i større grad enn andre landgrupper har sjåførere som er representert i de øvre aldersklassene (50+). Dette er likevel ikke grunnen til at lønnen for norske sjåførere er høyere enn for andre sjåførere, da lønnen for disse virker å være noe lavere enn for yngre aldersgrupper. Vi kan ikke kontrollere for om sjåførene jobber full tid eller ikke.

Figur 7.8 og 7.9 viser gjennomsnittlig lønn i euro etter nasjonalitet på bil og sjåfør der en skiller mellom fast og midlertidig ansettelse for sjåførene. En ser at generelt tjener fast ansatte sjåførere gjennomsnittlig mer enn de som er midlertidig ansatt, forskjellen virker å være spesielt stor i Norge og Norden.



Figur 7.8: Gjennomsnittlig lønn, i euro, etter nasjonalitet på bilen og om sjåføren er fast eller midlertidig ansatt.



Figur 7.9: Gjennomsnittlig lønn, i euro, etter nasjonalitet på sjåføren og om sjåføren er fast eller midlertidig ansatt.

## 7.6 Rumenske og bulgarske sjåfører

Tabell 7.1 viser en oversikt over antall og andelen rumenske og bulgarske sjåfører etter nasjonalitet på bilen de kjører. Halvparten av de rumenske sjåførene kjører lastebil med samme nasjonalitet. En merker seg også at flere rumenske sjåfører kjører svenskregistrerte biler<sup>9</sup>.

Tabell 7.1: Antall og andelen rumenske og bulgarske sjåfører etter nasjonalitet på bil de kjører. Andel er oppgitt i prosent.

Nasjonalitet bil	Rumenske sjåfører		Bulgarske sjåfører	
	antall	andel	antall	andel
Romania	29	50		
Sverige	11	19	1	8
Polen	5	9		
Slovakia	5	9		
Norge	3	5	2	17
Spania	2	3		
Danmark	1	2		
Italia	1	2		
Tyskland	1	2		
Bulgaria			9	75
Total	58	100	12	100

Er det noen rumenske biler som har sjåfører som har en annen nasjonalitet enn rumensk? Slike tilfeller finnes ikke i dataene. I undersøkelsen er det 29 rumenske biler, alle kjørt av rumenske sjåfører. Dette henger trolig sammen med at Romania er et av de landene i Europa med lavest lønnsnivå, og er derfor i liten grad et attraktivt arbeidsmarked for

<sup>9</sup> Når det gjelder svenskregistrerte lastebiler så har rundt halvparten av sjåførene svensk nasjonalitet, mens nær 20 prosent har rumensk (de 11 sjåførene rapportert i tabell1), deretter kommer polske sjåfører med nær 10 prosent.

sjåfører fra andre land. Motsvarende ser en av listen av land i tabell 7.1 at det er rumenske sjåfører i biler registrert i land med antatt høyere lønnsnivå enn Romania.

Når det gjelder bulgarske sjåfører kjører disse først og fremst bulgarske lastebiler, 75 prosent. Videre er det kun to andre nasjonaliteter på lastebilene de bulgarske sjåførene i undersøkelsen kjører med, og det er norsk og svensk. Ved sjekk av bulgarske biler viser det seg at av de 12 bulgarske bilene registrert er det kun 2 som ikke har bulgarsk sjåfør. Disse sjåførene er fra Makedonia, ett land med enda lavere lønnsvilkår enn i Bulgaria.

## 7.7 Tredjelandskjøring

For utenlandske bilers kjøring i Norge har vi informasjon fra undersøkelser tilsvarende SSBs lastebilundersøkelse, gjennomført av andre EU-land. SSB mottar informasjon fra Eurostat om antall turer, transporterte tonn og opprinnelses-/destinasjonssted i Norge. Statistikken inneholder geografisk stedfesting på Nuts3-nivå (tilsvarende fylker). Her inkluderes også internasjonal kjøring til/fra Norge med utenlandske lastebiler, samt kabotasjekjøring i Norge. Undersøkelsen inkluderer, i likhet med SSBs lastebilundersøkelse, kun biler med nyttelast over 3,5 tonn.

## 7.8 Tredjelandskjøring av rumenske og bulgarske lastebiler

Tabell 7.2 og 7.3 viser en oversikt over tonn kjørt av rumenske og bulgarske lastebiler fordelt over år og destinasjons/avsender land/område. Begge tabeller viser 2015 som et toppår for transporterte tonnmengder utført av lastebiler med disse nasjonalitetene, med en betydelig nedgang i 2016. Det er gjennomgående at rumenske og bulgarske lastebiler frakter mer inn til Norge enn de eksporterer fra Norge. Norden er det stedet der det transporteres mest fra og til med rumenske og bulgarske lastebiler, og det er her nedgangen fra 2015 til 2016 er størst.

Tabellene viser også at tredjelandskjøring for rumenske og bulgarske lastebiler er relativt utbredt.

Tabell 7.2: Tonn kjørt av rumenske eller bulgarske lastebiler etter destinasjonsland/ område og år (eksport fra Norge).

Eksport	2012	2013	2014	2015	2016
Norden	30	12	2	267	67
Vest-Europa	4	25	7	31	70
Romania og Bulgaria	6		9	6	3
Øst-Europa				2	22
<b>Totalt</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>307</b>	<b>162</b>

Tabell 7.3: Tonn kjørt av rumenske eller bulgarske lastebiler etter avsenderland/ område og år (import til Norge).

Import	2012	2013	2014	2015	2016
Norden	45	45	31	317	121
Vest-Europa	1	1	19	61	55
Romania og Bulgaria	9	9	9	22	29
Øst-Europa				69	
<b>Totalt</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>60</b>	<b>469</b>	<b>205</b>

I tabell 7.4 og 7.5 ser vi en oversikt over transportarbeid (målt i tonnkm) utført av rumenske og bulgarske lastebiler fordelt over år og destinasjons/avsender land/område. Det er det samme mønsteret her med 2015 som toppår og betydelig nedgang i 2016 totalt og at destinasjon og avsendedested er i Norden for størsteparten av transportarbeidet. Dette sammen med at en liten andel kjører fra eller til Romania eller Bulgaria, tyder på tredjelandskjøring.

Tabell 7.4: Tonnkm kjørt av rumenske og bulgarske lastebiler etter destinasjonsland/område og år, det vil si eksport fra Norge.

Eksport	2012	2013	2014	2015	2016
Norden	19	3	1	183	35
Vest-Europa	17	50	11	61	113
Romania og Bulgaria	9		19	21	7
Øst-Europa				0	29
<b>Totalt</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>31</b>	<b>266</b>	<b>183</b>

Tabell 7.5: Tonnkm kjørt av rumenske og bulgarske lastebiler etter avsenderland/område og år, det vil si import til Norge.

Import	2012	2013	2014	2015	2016
Norden	12	61	6	174	105
Vest-Europa	5	44	20	82	74
Romania og Bulgaria	16		23	66	59
Øst-Europa				20	
<b>Totalt</b>	<b>34</b>	<b>105</b>	<b>49</b>	<b>343</b>	<b>238</b>

For å supplere dette har vi til slutt utarbeidet en tabell, basert på vegkantundersøkelsen som er utført av YTF, som gir en oversikt over nasjonalitet på lastebil og henger for rumenske og bulgarske sjåfører.

Tabell 7.6: Nasjonalitet på bil og henger for rumenske og bulgarske sjåfører. Andel er oppgitt i prosent.

Land henger	Nasjonalitet bil			
	Romania		Bulgaria	
	N	Andel	N	Andel
Finland	1	3		
Sverige	2	7	1	11
Danmark	9	31	2	22
Tyskland	1	3	2	22
Frankrike			1	11
Spania	8	28		
Romania	7	24		
Bulgaria			3	33
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>100</b>	<b>9</b>	<b>100</b>

En ser at rumenske lastebiler i størst grad kjører med tilhengere registrert i Danmark og Spania, etterfulgt av Romania. Dette gir en ytterligere indikasjon på at rumenske transportører i stor grad utfører tredjelandskjøring, altså transport til/fra Norge og et tredjeland (utenfor Romania). For bulgarske sjåfører er observasjonen er relativt spredt og det er få observasjoner, så en kan ikke se noe tydelig mønster. Men en ser at bulgarske sjåfører kjører både nordiske hengere og hengere fra Tyskland og Frankrike.

## 8 Oppsummering

I denne rapporten har vi presentert funn fra en spørreundersøkelse om lønns- og arbeidsforhold blant sjåfører av rumensk- og bulgarsk-registrerte lastebiler. Sjåførene har blitt rekruttert til undersøkelsen på rasteplasser og truckstopp rundt Oslo. Undersøkelsen ble gjennomført med rumensk- og bulgarskspråklige intervjuere i perioden fra februar til og med juni 2018. I tråd med oppdraget har prosjektet blitt gjennomført etter modell fra en undersøkelse blant langtransportsjåfører fra de samme landene, gjennomført i Danmark i 2015. Den danske undersøkelsen har også vært modell for utforming av spørreskjema og for rapporteringen av resultatene i denne rapporten.

Av de totalt 260 sjåførene vi intervjuet var den dominerende delen rumenske (68 prosent). Bulgarske sjåfører utgjorde 23 prosent mens 10 prosent enten var makedonske, eller hadde både makedonsk og bulgarsk pass. Over halvparten av alle sjåførene jobbet i et foretak med 50 eller flere ansatte og intervjuerne rapporterer at det var ett stort spedisjonsfirma som var helt dominerende som arbeidsgiver for sjåførene i undersøkelsen. Våre intervjuere rapporterte også om en relativt god oppslutning om undersøkelsen og at bare et fåtall av sjåførene vegret seg fra å delta.

Når det gjelder sjåførenes lønn er den klart bedre enn det som kom frem i den danske undersøkelsen og nesten halvparten av sjåførene i vår undersøkelse oppga å ha hatt en inntekt på 2000 euro eller mer i januar 2018, mens 6 prosent oppgav at inntekten denne måneden hadde vært 1000 euro eller mindre. Hva som er årsaken til denne forskjellen har vi ikke informasjon om. 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. Dette er imidlertid muntlig informasjon gitt til våre intervjuere og vi kjenner ikke utbredelsen av dette.

En sammenlikning av lønnsnivået i den danske undersøkelsen fra 2015 og den norske undersøkelsen gir et inntrykk av at det har vært en økning i lønnen til de rumenske og bulgarske sjåførene. Likevel er «høyere lønn» (inkludert bidrag til forsikring og pensjonsforsikring) det ønsket som blir nevnt klart oftest av sjåførene som noe som vil kunne bidra til at man oppnådde et bedre arbeidsliv/personlig liv. I overkant av to av tre sjåfører oppgir dette.

I prinsippet kunne det høye lønnsnivået vi finner i den norske undersøkelsen sammenliknet med den danske, tenkes å være et resultat av at det er innført en allmenngjøring av tariffavtalene for transport i Norge. Vi så imidlertid at sjåførene oppholder seg så få dager i Norge at det er lite trolig at eventuell kabotasje med norsk lønnsnivå vil trekke lønnen mye opp. Intervjuerne våre fikk heller ingen opplysninger gjennom praten før og etter intervjuene som tydet på at sjåførene kjørte kabotasje i noe særlig omfang. Tiden i Norge ble heller formidlet som en tid der man ventet på å få last man skulle ta med seg ut av landet. Og om det ikke lyktes hendte det at man måtte kjøre ut uten last. Dette fikk man i mange tilfeller beskjed om under oppholdet i Norge. Igjen må vi ta forbehold om at disse inntrykkene bygger på informasjon som tilfløt våre intervjuere i den uformelle praten før og etter intervjuene og ikke er systematisk innhentet data.

86 prosent av sjåførene oppgir at de har fast månedslønn/grunnlønn, mens hver femte sjåfører 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.

Over 2/3-deler 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 inntrykkene fra undersøkelsen noe motstridende. På den ene siden viser spørreundersøkelsen at det å kunne sove andre steder enn i bilen er det fjerde oftest nevnte ønsket for fremtiden blant sjåførene. Hver tredje sjåfør nevnte dette forholdet. På den andre siden kom det frem sterke reaksjoner på påbudet om en langhvil utenfor bilen i uka. Det var to argumenter som ble benyttet for å begrunne motstanden deres: For det første ble det hevdet at det å sove borte fra bilen økte en allerede betydelig risiko for at lasten skulle bli stjålet. For det andre ble det 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. I overensstemmelse med disse argumentene er da også bedre og tryggere rasteplasser det ønsket sjåførene nevner nest hyppigst som en viktig faktor for å forbedre situasjonen deres. Når det gjelder de norske rasteplassene fortalte sjåførene til intervjuerne våre at disse ble oppfattet som trygge, men de at 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.

Sjåførene vi intervjuet hadde en tydelig tilknytning til hjemlandene sine: bilene var registrerte der og 82 prosent av sjåførene hadde arbeidsgiver i Romania eller Bulgaria. Likevel viser undersøkelsen at sjåførene er borte fra hjemlandet sitt i lange perioder. De fleste sjåførene, 62 prosent, har vært borte fra hjemlandet lengre enn 3 uker på intervjutidspunktet og medianverdien på antall uker sjåførene oppgir at de har vært hjemme fra intervjutidspunktet, er fire uker. Fem prosent oppgav at de hadde vært borte fra hjemlandet i mer enn 12 uker. Flere eller oftere opphold i hjemlandet var det det tredje oftest nevnte ønsket sjåførene oppga for å gjøre situasjonen deres bedre. Halvparten av sjåførene oppgav dette som en av tre faktorer.

Selv om sjåførene er borte fra hjemlandet i betydelige perioder, oppholder de seg ikke så lenge i Norge. Ni av ti sjåfører 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 9 sjåfører 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 arbeidsgiveren deres bidrar til sosiale ordninger som helseforsikring, arbeidsledighetsforsikring og pensjonsforsikring. Materialet indikerer at sjåfører fra Romania i gjennomsnitt er bedre dekket av slike ytelser enn sjåførene fra Bulgaria. Om dette er en forskjell mellom bulgarske og rumenske transportfirma generelt, eller om det i stor grad knytter seg til forholdene i ett foretak med en stor del av de rumenske sjåførene vet vi imidlertid ikke. Antallet sjåfører er også såpass lite at det er vanskelig å trekke sikre slutninger når det gjelder disse ytelsene. I forhold til den danske undersøkelsen er det imidlertid en betydelig høyere andel i vår undersøkelse som oppgir at de er dekket av slike forsikringsordninger. 75 prosent av sjåførene i vår undersøkelse oppga at de er dekket av en sykepengeordning, mens det i den danske undersøkelsen bare var 31 prosent som oppga det samme.

På mange måter er dette forholdet mellom den danske og den norske undersøkelsen i tråd med den generelle tendensen vi ser: Sjåførene i den norske undersøkelsen rapporterer jevnt over noe bedre lønns- og arbeidsforhold enn det som kom frem i den danske undersøkelsen. Om dette er uttrykk for en generell forbedring, eller et uttrykk for at Norge er lokalisert i utkanten av kontinentet og at dette gjør at det å ha fraktoppdrag til og fra Norge



skiller seg fra transporter på kontinentet, for eksempel når det gjelder konkurransesituasjon og kjennetegn ved selskaper som opererer her, kan ikke undersøkelsen svare på. Uansett tegner verken den danske eller den norske undersøkelsen et bilde av en bransje preget av lovløse tilstander, selv om det er rom for betydelige forbedringer på en rekke områder.

Når sjåførene selv skal peke på viktige faktorer for å forbedre sin arbeids- og livssituasjon er det, som vi har sett, lønn (inklusive økonomiske «garantiordninger»), bedre og ikke minst tryggere rasteplasser/overnattingssteder, kortere kjøreperioder borte fra hjemlandet. Ut fra opplysninger som har kommet frem i samtaler før og etter intervjuene fikk våre intervjuere informasjon som kan tyde på at også ansettelsesforholdene kan være et viktig tema for å forbedre sjåførenes liv. Flere av sjåførene snakket om at de kunne gå i flere uker og vente på oppdrag, en del av dem uten noen form for lønn, eventuelt på minstelønn.

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 norsk undersøkelse fra 2014 (Nævestad, T.-O. m.fl., 2016). I denne undersøkelsen stilte man de samme sikkerhetsspørsmålene som ble stilt i vår undersøkelse i 2018. De bulgarske og makedonske sjåførene viser ikke like store kunnskaper om sikkerhet som de rumenske. Dette *kan* være knyttet til eventuelle opplæringsregimer i det ene dominerende transportfirmaet, men dette har vi ikke nok kunnskap om. Som antydning 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.

Når det gjelder utviklingen av transportoppdrag utført av rumenske og bulgarske lastebiler til og fra Norge finner vi ved bruk av SSBs grensepasseringsstatistikk, 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 blikker en prosent for total import i 2015.

## Litteraturliste

- Cowi A/S (2015). *Byways in Danish Transport*. Cowi, Lyngby, Danmark
- Guldbrandsen, L. A. (2017). *Grenseundersøkelsen 2017. Rapport om lønns- og arbeidsvilkår for gods sjåfører på veg*. Yrkestrafikkforbundet (YTF), Oslo.
- Guldenmind, F., B. Cleal & K. Mearns (2013). An exploratory study of migrant workers and safety in three European countries, *Safety Science*, volume 52, pp. 92-99
- Statistisk sentralbyrå, SSB. *Lastebilundersøkelsen*. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/lbunasj>
- Nævestad, T.-O., R. O. Phillips, G. M. Levin, I B Hovi (2016). *Internationalisation in road transport of goods: safety outcomes, risk factors and measures*, TØI-rapport 1487/2016. Transportøkonomisk institutt, Oslo

# Vedlegg

## Spørreskjema, engelsk versjon

Information	
This is a study on working conditions implemented by the Institute of Transport Economics. As a sign of gratitude for your time you receive a lottery ticket.	

Label1	Is this the first time you have answered this questionnaire?
Yes	<input type="radio"/> 1
No	<input type="radio"/> 2

Information	
You don't have to answer now. Thank you for participating in the study, no need to answer again.	

Label2	What is your nationality according to your passport?
Romanian	<input type="radio"/> 1
Bulgarian	<input type="radio"/> 2
Macedonian	<input type="radio"/> 3
Both Bulgarian and Macedonian	<input type="radio"/> 4

Label3	How are you employed?
♦ range:*	
I drive a lorry that I own, lease or rent	<input type="radio"/> 1
I work for a company	<input type="radio"/> 2

Label4	How large is the company you work for?
	Fewer than ten employees <input type="radio"/> 1
	10 to 49 employees <input type="radio"/> 2
	50 or more employees <input type="radio"/> 3
	<input type="radio"/> 4

Label5	In which country is your employer based
	Romania <input type="radio"/> 1
	Bulgaria <input type="radio"/> 2
	Macedonia <input type="radio"/> 3
	Norway <input type="radio"/> 4
	Another country <input type="radio"/> 5
	Don't know <input type="radio"/> 6

Label6	Who contacts you to let you know where and when you are going next?
	The company in which I am employed <input type="radio"/> 1
	A company in which I am not employed myself <input type="radio"/> 2
	Don't know <input type="radio"/> 3

Label7	In which country is the person who gives you your instructions located?
	Bulgaria, Romania or Macedonia <input type="radio"/> 1
	Another country in Eastern or Southern Europe <input type="radio"/> 2
	Denmark <input type="radio"/> 3
	Another country in Northern or Western Europe <input type="radio"/> 4
	Don't know <input type="radio"/> 5

Label8	What was your income in January? Please circle the amount to the nearest 100 euro
Don't know	○ 1
Unwilling to disclose	○ 2
100	○ 3
200	○ 4
300	○ 5
400	○ 6
500	○ 7
600	○ 8
700	○ 9
800	○ 10
900	○ 11
1000	○ 12
1100	○ 13
1200	○ 14
1300	○ 15
1400	○ 16
1500	○ 17
1600	○ 18
1700	○ 19
1800	○ 20
1900	○ 21
2000 +	○ 22

Label19	How are your wages paid? (You may give more than one answer)
	Fixed monthly salary / basic salary <input type="checkbox"/> 1
	Fixed wage on days when I am driving <input type="checkbox"/> 2
	Payment based on mileage <input type="checkbox"/> 3
	Per diem payment <input type="checkbox"/> 4
	Other (please specify) <input type="text"/> Open

Label20	I pay tax in
	Bulgaria <input type="radio"/> 1
	Romania <input type="radio"/> 2
	Macedonia <input type="radio"/> 3
	Norway <input type="radio"/> 4
	Another country <input type="radio"/> 5
	I do not pay tax <input type="radio"/> 6
	I am not willing to answer this question <input type="radio"/> 7
	Don't know <input type="radio"/> 8

Label21	Are you entitled to benefits from a public authority or a public insurance fund if you become sick or unemployed
	Yes <input type="radio"/> 1
	No <input type="radio"/> 2
	Don't know <input type="radio"/> 3

Label22	In which country would you be eligible for benefits if you needed them because of sickness or unemployment?
Bulgaria	<input type="radio"/> 1
Romania	<input type="radio"/> 2
Macedonia	<input type="radio"/> 3
Norway	<input type="radio"/> 4
Don't know	<input type="radio"/> 5

Label23	Does your employer pay contributions to...
Your health insurance	<input type="checkbox"/> 1
Your unemployment insurance fund	<input type="checkbox"/> 2
The employer does not pay any of these	<input type="checkbox"/> 3

Label24	Does your employer contribute to your pension savings?
Yes	<input type="radio"/> 1
No	<input type="radio"/> 2

Label25	Do you receive...
Pay when you are on holiday?	<input type="checkbox"/> 1
Pay or compensation when you are sick?	<input type="checkbox"/> 2
The employer does not pay any of these	<input type="checkbox"/> 3

Label26	How many weeks have passed since you were last in your home country? (For example, 3 weeks, 5 weeks, 11 weeks)
◆ Weeks:	Open

Label27	In what countries have you driven most last year (2017)?
Norway	<input type="checkbox"/> 1
Denmark	<input type="checkbox"/> 2
Sweden	<input type="checkbox"/> 3
Finland	<input type="checkbox"/> 4
Germany	<input type="checkbox"/> 5
Netherlands	<input type="checkbox"/> 6
Belgium	<input type="checkbox"/> 7
France	<input type="checkbox"/> 8
Austria	<input type="checkbox"/> 9
Italia	<input type="checkbox"/> 10
United Kingdom	<input type="checkbox"/> 11
Poland	<input type="checkbox"/> 12
Czech Republic	<input type="checkbox"/> 13
Hungary	<input type="checkbox"/> 14
The Baltic countries	<input type="checkbox"/> 15

Label28	How long have you been in Norway this time without crossing any borders with neighboring countries? Please state the number of days (1 day, 5 days, 12 days)
	Open

Label29	How are you accommodated in connection with your work? Select the answer that fits best.
I always sleep in the lorry	<input type="radio"/> 1
I sleep outside my lorry once or twice a month	<input type="radio"/> 2
I sleep outside mu lorry once a week	<input type="radio"/> 3
I sleep outside my lorry two or three times a week	<input type="radio"/> 4
I sleep outside my lorry most of the time	<input type="radio"/> 5
Other (please specify):	Open



<b>Label30</b>	<b>Are you always carrying goods in the lorry when you cross into Norway?</b>
Always	<input type="radio"/> 1
Almost always (80-95%)	<input type="radio"/> 2
Often (60-79%)	<input type="radio"/> 3
half of the times (40-59%)	<input type="radio"/> 4
Occasionally (20-39%)	<input type="radio"/> 5
Rarely (5-19%)	<input type="radio"/> 6
Never	<input type="radio"/> 7

<b>Label31</b>	<b>Within the last two weeks, have you...? (Please tick the relevant boxes)</b>
Exceeded daily driving hours	<input type="checkbox"/> 1
Driven more than 4.5 hours without a break	<input type="checkbox"/> 2
Omitted to take your daily breaks	<input type="checkbox"/> 3
Omitted to take your weekend breaks	<input type="checkbox"/> 4

<b>Label32</b>	<b>Has your employer or a haulier asked you to break the driving/rest rules within the last month?</b>
Yes	<input type="radio"/> 1
No	<input type="radio"/> 2

Label33	Look at the list below and state your three greatest wishes in terms of having a better working and personal life (tick a maximum of three boxes).	
Higher pay (including insurance and pension contributions)	<input type="checkbox"/>	1
Payment for waiting time	<input type="checkbox"/>	2
Better and safer lorry stop facilities	<input type="checkbox"/>	3
Opportunity to visit your home country/family more often	<input type="checkbox"/>	4
Greater job security	<input type="checkbox"/>	5
Influence on a better planning of my driving schedules	<input type="checkbox"/>	6
Possibility of sleeping away from my lorry	<input type="checkbox"/>	7
Better rights and representation in relation to my employer	<input type="checkbox"/>	8

Label34	I feel that I cope well with the driving conditions of Norwegian roads	
Totally disagree	<input type="radio"/>	1
Disagree somewhat	<input type="radio"/>	2
Neither agree, nor disagree	<input type="radio"/>	3
Agree somewhat	<input type="radio"/>	4
Totally agree	<input type="radio"/>	5

Label35	When I drive in the winter I often use snow chains	
Totally disagree	<input type="radio"/>	1
Disagree somewhat	<input type="radio"/>	2
Neither agree, nor disagree	<input type="radio"/>	3
Agree somewhat	<input type="radio"/>	4
Totally agree	<input type="radio"/>	5

Label36	I am worried «getting stuck” when driving under winter conditions	
Totally disagree	<input type="radio"/>	1
Disagree somewhat	<input type="radio"/>	2
Neither agree, nor disagree	<input type="radio"/>	3
Agree somewhat	<input type="radio"/>	4
Totally agree	<input type="radio"/>	5

Label37	In the winter I load the trailer so that I get maximum weight on the driving axle	
Totally disagree	<input type="radio"/>	1
Disagree somewhat	<input type="radio"/>	2
Neither agree, nor disagree	<input type="radio"/>	3
Agree somewhat	<input type="radio"/>	4
Totally agree	<input type="radio"/>	5

Information
<p>You have now answered all the questions. Thank you for participating.</p>

## Transportøkonomisk institutt (TØI)

### Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)