

Sjåførar frå Aust-Europa med månadsløn på 5.000 - aukande sosial dumping i

- ...transportbransjen.

☐ SUNNMØRSPOSTEN

24.07.2014 Side 6-7

Forfatter: NILS STØYVA Distriktssekretær LO

LUSELØNN

I løpet av våren og sommaren har det vore ei rekkje medieoppslag om sosial dumping og kriminalitet i arbeidslivet. Siste veka har vi sett stygge eksempel på yrkessjåførar frå Aust-Europa som bur permanent på Svinesund og køyrer på oppdrag i Norge med ei månadsløn på 5000 kroner. Dette er sosial dumping på sitt verste og kan ikkje akseptierast.

Bakgrunnen for oppslaga er ein intervjurunde fagforeininga gjorde med 500 yrkessjåførar på Svinesund. Løna er berre ein brøkdell av det ein norsk sjåfør tener. Sjåførane køyer fleire månader i strekk utan fritid. Dei overnattar i bilane sine og et mat som dei har med frå heimlandet sitt.

Nokre av sjåførane er tilsette i useriøse norske selskap. Mens andre køyrer på oppdrag av transportbedrifter i utlandet.

Dei har ikkje rettar i det norske trygdesystemet og andre sosiale sikkerheitsnettverk. Heller ikkje arbeidsmiljølova kan dei støtte seg på. Like eins veit vi at mange av desse selskapa let vere å betale bompengar. Køyretøya kan i mange høve vere livsfarlege på vinterføre.

Halvparten av dei tyngre bilane som passerer Svinesund på veg inn til Noreg kjem frå andre land utanfor Norden.

Også trafikktejljengar i Sogn og Fjordane har vist at om lag 40 % av varetransportane på hovudvegane blir utførte av transportørar frå utlandet. Sidan mange av desse sjåførane har heilt andre løns- og arbeidsvilkår enn dei norske sjåførane, vert prispresset i transportbransjen svært stort. Marginane er små og det er heile tida ein kamp for kutte kostnader.

Det er ikkje mogeleg for seriøse og ærlege norske transportørar å konkurrere med selskap som driv med sosial dumping og ikkje følgjer norske arbeidsvilkår.

Vi må også vere merksame på ansvaret til dei som kjøper transporttenester. Desse må ha kontroll med arbeids- og lønsvilkåra til sine underleverandørar av transporttenestene.

COOP har t.d. inngått ei landsomfattande avtale med ein underleverandørar som det blir stilt store spørsmål med. Selskapet er tidlegare bøtlagt for ulovleg transport.

Transportarbeidarforbundet har brukt store ressursar på denne saka over fleire år. For medlemmene i LO er det viktig at nasjonale styresmakter set verk tiltak for å stoppe sosial dumping. Dei raudgrøne partia ønskjer å endre lovverket slik at ein kan straffe dei som kjøper tenester frå selskap der sjåførane ikkje vert lønna etter norske tariffar.

På bakgrunn av utviklinga vi har sett siste månadene, er det viktig at Regjeringa tek tak i dei

uverdige tilhøva vi ser i transportbransjen.

Ei månadsløn på 5000 kroner utan rettar i trygdesystemet er sosial dumping av verste sort. Dette er tilhøve som det må ryddast opp i og som ikkje er den norske velferdsstaten verdig

" - Ei månadsløn på 5000 kroner utan rettar i trygdesystemet er sosial dumping av verste sort"

NILS P. STØYVA

Bildetekst:

- SNART I FLEIRTAL: Varetransporten med utanlandske vogntog aukar i Norge. Halvparten av dei tyngre køyretya som passerer grensa ved Svinesund er no frå land utanfor Norden.

© Sunnmørsposten

NATIONEN

NATIONEN

Arbeidsliv og samfunn skiller lag

☐ NATIONEN
15.07.2014 Side 3



Forfatter: Kari Gåsvatn, er kommentator, i Nationen

Arbeidslivet flises opp og flagges ut. Nationen har de siste ukene vist at det er lovløse tilstander innen yrkestransport i Norge. Sjåførere lever på luselønn. Det er brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelser.

Ingen har oversikt over transportbransjen. Lange kontraktkjeder og mange ledd gjør at ingen vet hvor mange utenlandske underleverandører som kjører på norske veier. Offisiell statistikk for såkalt kabotasje stemmer ikke med tellingen av biler på Svinesund.

Som Geir A. Mo, direktør i Norsk Lastebileierforbund sier til Nationen: «Statistikken for kabotasjeandel er det vel bare NHO som tror på.» Han minner om at idag kan en lastebilsjåfør på østeuropeisk lønning kjøre rundt hele Østlandet og hente varer, og så dra til Vestlandet og losse tre ganger på en uke.

Fri flyt fører til sosial dumping. Det går an å etterlyse strengere regler og mer kontroll. Men selve systemet legger opp til en spiral nedover.

Coop kjøper tjenester av et litauisk firma som gjentatte ganger er anmeldt for regelbrudd og som beskyldes for å behandle sjåførene dårlig. Når Coop velger dette firmaet, er det fordi transportene legges ut på anbud. Et firma som betaler dårlig, kan tilby litt billigere transport. Coop får litt bedre marginer.

Samtidig er det mange tapere. Norske lastebileiere kan ikke konkurrere og legger ned. Eller de hyrer selv inn utenlandske sjåførere som er villige til å kjøre for lavere lønn. Samfunnet taper skatteinntekter. Lastebiler som kjører i Norge, skal betale moms. Men ingen har oversikt over hvor mange som lurer seg unna.

Den største taperen er norske lokalsamfunn. En sjåfør som bor permanent på Svinesund for å kjøre i skytteltrafikk mellom Norge og Sverige, lever livet i transitt, frakoblet samfunnet både i

landet han kjører for og landet han kommer fra. Som det kommer fram i en fersk intervjuundersøkelse som Yrkestrafikkforbundet (YTF) har utført så jobber ofte sjåførere månedsvis i strekk, overnatter i bilen og overlever på mat medbragt fra hjemlandet.

Sjåførere som bor på Svinesund, går ikke på foreldremøter og dugnad, verken det ene eller andre stedet. Langtransport har alltid vært forbundet med lange fravær. En norsk sjåfører kom likevel alltid tilbake og var en del av samfunnet der han hadde hus, hjem og familie. Folk visste hvem som kjørte fisk og møbler til kontinentet.

Transportbransjen er et ekstremeksempel på det som skjer med arbeidslivet i hele Europa. Problemet går langt dypere enn til sosial dumping. Arbeidslivet frikobles fra lokalsamfunnene. Både arbeidet og de som utfører det, blir mer usynlige.

Frikoblingen skjer i bransje etter bransje. Det er folk fra andre land som bygger hus, pusser opp, passer gamle eller tar fjøsarbeidet. Også i Norge står det biler fra Litauen, Polen og andre land over alt. Noen jobber lovlig og regulert, mens andre er uregistrerte, jobber svart eller på fiktive kontrakter som ikke sier sannheten om betingelsene.

Det de har felles, er at de er på gjennomreise. De ønsker å tjene mest mulig penger på kort tid, før de reiser tilbake. Det samme gjelder forsåvidt for leger som tar korte vikariater og går uforsvarlig lange vakter. Leger får ekstra høy lønn for en gjestevisitt. Sjåførere i transitt, pleiere, snekkere og røktere tjener mye mindre enn fastboende ville kreve for samme jobben.

Summen av et frikoblet arbeidsliv er at sivilsamfunnet taper. Målet med fri flyt er bedre konkurransevne, flere jobber, mer vekst. Når lønnsspiralen presses nedover ved hjelp av billig innleid arbeidskraft, kan den enkelte bedrift eller husholdning få litt mer å gå på. Men livet i lokalsamfunnet taper. Folk uten tilhørighet, deltar ikke i det sivile liv.

Arbeidsinnvandrere som blir værende på et sted, er noe helt annet. Når polske verftsarbeidere kjøper hus og henter familien og når røkteren fra Litauen selv begynner å drive en gard, da blir de en del av lokalsamfunnet.

Alle lokalsamfunn har godt av at fremmede flytter inn og bidrar med nye impulser. Samfunn blir rikere av å ta imot folk som vil bo der fast. Flyktninger lærer seg språket og går på jobb, foreldremøter og dugnad. Det er plass for langt flere flyktninger. Midlertidige arbeidstager på lavtlønn, eller altfor høy lønn, taper et samfunn fordi de ikke får noe forhold til naboer og organisasjoner.

Det er alltid noen som tjener på sosial dumping. Men det blir ikke noe sivilsamfunn av ut-og-inn-arbeidere, langt mindre av å bo i en bil på Svinesund.

Sitat:

Frikoblet

«Det blir ikke noe sivilsamfunn av å bo i en bil på Svinesund.»

Oppsummert:

Sosial dumping

1 Selve systemet med fri flyt legger opp til en spiral nedover.

Oppsummert

Oppsummert:

I transitt

2 Transportbransjen er et ekstrem-eksempel på det som skjer i arbeidslivet.

Oppsummert:

Sivilsamfunnet

3 Lokalsamfunnene trenger folk som bor der fast og ikke bare reiser til og fra.

Bildetekst:

- Søkelys på transportbransjen: Mange oppslag i Nationen de siste ukene. Foto: Stian Eide

© Nationen

NATIONEN

NATIONEN

En tungveker taler ut

☐ NATIONEN
11.07.2014 Side 18-19

Forfatter: Ida De Rosa

Lastebilgeneral Geir A. Mo krever at det blir slutt på det han kaller kuwaitiske tilstander på norske veier.



HELGA · HELGEPRATEN

Geir A. Mo

- Hvorfor bruker store firmaer utenlandske transportfirmaer som mistenkes for sosial dumping?

- Fordi de som bestiller transporttjenester som andre store selskaper, sitter med Excel-arkene sine og skal ha det billigst mulig. Dermed ender de opp med å kjøpe tjenester fra utenlandske selskap som konkurrerer på pris ved å gi dårlig lønn til sine ansatte og bryte hviletidsbestemmelser for å vinne oppdrag.

- Hva har det å si for de norske bedriftene du representerer?

- Det blir et kappløp mot bunn, der det gjelder å underby hverandre uten å ta hensyn til dem som kjører lastebilene. Det er en usunn utvikling. De norske som driver seriøst taper i konkurransen på område etter område. Norske transportører på internasjonale ruter er så godt som borte, og på langtransport blir det færre og færre av dem.

- Hva bør gjøres?

- Norske transportselskaper taper mot de utenlandske fordi sistnevnte har lov til å drive med

kabotasje (transportere varer innenlands i Norge). Vi trenger en kraftig innstramning av regelverket. I dag kan en lastebilsjåfør på østeuropeisk lønning kjøre rundt hele Østlandet og hente varer, og så dra til Vestlandet og losse av tre ganger på en uke. Det er dette de norske konkurrerer mot.

A-lag og B-lag

- Er utenlandske selskaper blitt den store stygge ulven?

- Ikke alle utenlandske selskaper driver useriøst, og ikke alle norske selskaper driver seriøst. Men vi har fått et A-lag og et B-lag i norsk transportbransje. A-laget følger lovverket, gir opplæring og har gode kjøretøy. På B-laget finner vi gjerne en østeuropeer med lav lønn, systematiske brudd på hvile- og kjørebestemmelser og mange som aldri har kjørt på norske vinterveier før.

- Offisiell statistikk sier at kabotasje utgjør 3 - 4 prosent av transportmarkedet i Norge, mens veksten i transport i Norge har økt med 40 prosent siden 2009. Sutrer dere?

- Statistikken om kabotasjeandel er det vel bare NHO som tror på, vi tror den reelle andelen er mye høyere. Det kommer 2200 lastebiler i døgnet gjennom Svinesund alene. Dersom tusen av dem tar tre turer hver, blir det 21.000 turer i uken.

- Men også andre opplever tøff konkurranse etter EU-utvidelsen?

- Jeg er for fri konkurranse, men konkurranse skal skje på like vilkår, og det er ikke like vilkår når deler av bransjen kjører i Norge med halve kostnadsnivået. Det er som om vi skulle ha ansatt polske journalister til halve lønnen i Norge.
15.000 kroner ikke akseptabelt

- En del av de norske lastebileierne du representerer kjøper inn transporttjenester fra utenlandske selskaper. Er dere ikke da med på å grave deres egen grav når dere ønsker mindre utenlandsk kjøring i Norge?

- Så vidt jeg vet følger de norske lover og regler. Vi oppfordrer dem til å opptre ansvarlig når det gjelder pris og lønn når de kjøper inn tjenester.

- Kan det være fristende for de norske lastebileierne å drive mer useriøst når konkurransen er så sterk?

- Jeg sitter ikke på noen konkrete saker om det, men det vi vet er at mange norske selskaper har utenlandske sjåførere som ansatte. Men vi har vært krystallklare på at de utenlandske sjåførene skal ha like godt betalt som de norske.

- Hva er en akseptabel timelønn for en lastebilsjåfør?

- Det kan jeg ikke si. Mens noen tjener 3-400.000 kroner i året, tjener andre 5-600.000 kroner. Men det er klart at dersom man betaler en sjåfør 10 - 15.000 kroner i måneden, så er det langt

under normalt, og uakseptabelt. Jeg hører og leser at norske transportselskaper betaler uanstendige lønninger, men så langt har jeg ikke fått noen konkrete eksempler. Vil ha eget «transportpoliti»

- Hvem skal kontrollere at de følger lover og regler?

- Vi har foreslått for regjeringen at det bør opprettes et eget «transportpoliti», der både politi, skattemyndigheter, arbeidstilsyn, veivesen og tollvesen er med. Denne enheten må kunne straffeforfølge hele transportkjeden, fra den som kjøper tjenestene, til lastebileierne og sjåførene.

- Frp-statsråd for samferdsel, Ketil Solvik-Olsen, ser ikke ut til å være enig?

- Han har sagt han ikke vil ha en omorganisering, men også at han ønsker bedre samordning mellom disse instansene. Utfordringen er ikke lovverket, for det finnes, men at lovene ikke praktiseres. Det får veldig små konsekvenser når en transportkjøper glemmer sitt ansvar.

- Så du er ikke fornøyd med regjeringens innsats så langt?

- Spørsmålet er om vi vil ha Kuwait-tilstander her i landet. Det er det ingen som vil, men samtidig er vi ikke villige til å gjøre de grepene som må til, vi tillater at det er slik. Dersom myndighetene vil tillate at vi skal ha et A-lag og B-lag i arbeidslivet, så får de heller si det rett ut. Regjeringen har vist mange gode trekk, men samtidig venter vi på mye.

- Klør du litt i fingrene etter å gå tilbake i politikken nå som Frp styrer Samferdselsdepartementet i regjering?

- Nei. Jeg trives godt i min nåværende rolle og har ingen planer om å gå tilbake til partipolitikken.

Artikkel:

Bård Hoksrud, statssekretær i Samferdselsdepartementet

- Med Geir har Lastebilforbundet blitt en aktør det lyttes til. Han er utfordrende, det kan være tøft, men det er hans rolle.

Svein Furøy, forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet

- Sett fra arbeidsgiversynspunkt gjør Geir en kjempejobb. Han har vært flink til å få media interessert i utfordringene denne næringen står overfor.

Heikki Holmås, SVs transportpolitiske talsmann

- Geir kritiserer framfritt regjeringen når det skjer for lite. Det er alltid kult med gamle Frp-ere som ser at et fritt marked ødelegger for de ansatte.

Fakta:

Fakta:

Fakta:

Fakta:

AKTUELL

Navn: Geir A. Mo (47)

Stilling: Administrerende direktør i Norsk Lastebileier-Forbund med 3000 medlemmer. Tidligere generalsekretær i Frp.

Aktuell: Nationen avslørte denne uken at dagligvarekjeden Coop har transportavtale med et litauisk selskap som er bøtelagt for ulovlig kabotasje.

Aktuell

Sitat:

Kritiserer gamle venner

Dersom myndighetene vil tillate at vi skal ha et A-lag og B-lag i arbeidslivet, så får de heller si det rett ut.

Fakta inngang:

Tre om Geir A. Mo

Bildetekst:

- Kappløp: - Transportbransjen er blitt et kappløp der aktørene underbyr hverandre på pris, sier Geir A. Mo. Foto: Norges LaStebileier-Forbund

© Nationen

NATIONEN

NATIONEN

Uverdige sjåførforhold

☐ NATIONEN
10.07.2014 Side 2

Nationen avslørte i går at utenlandske sjåførar går på luse lønn når de kjører mellom Sverige og Norge. Samtidig bor mange av dem i bilene og overlever på mat medbrakt fra heimlandet. Det som med andre ord kalles for sosial dumping.

Yrkestransportforbundet har intervjuet 500 sjåførar på svenskegrensa og resultatene er nedslående. Det som til nå har vært rykter i bransjen blir bekreftet. Etter at EU utvidet østover har transportnæringa fått enorm konkurranse fra bedrifter med sjåførar som tjener 5000 kroner måneden.

Marginene i logistikkbransjen er syltynne. Derfor jakter alle etter kostnader som kan kuttes. Billigere arbeidskraft er noe som brer om seg. Den norske sjåføren er i ferd med å bli utkonkurrert av rumenere og litauere. Ansvarer må legges på dem som bestiller transport. De må ha kontroll på sine underleverandører. Det stiller store krav til for eksempel Coop som har inngått avtale med Girteka. Selskapet er bøtelagt av norske myndigheter for ulovlig transport.

Regelverket tillater at utenlandske vogntog i Norge kan kjøre inntil tre turer innenlands før de må vende nesen ut av landet. Hvis man spekulerer i dette, skal det lite fantasti til for å skjønne at det er konkurransevidende. EU ønsker å liberalisere transportmarkedet ytterligere. Et fullt frislipp innebærer at det vil dure enda flere utenlandske vogntog inn på våre veier. Da er det farvel til den norske sjåføren for godt. Omtrent som med snekkere, malere og sjøfolk. Et annet poeng som opptar alle er enda større fare for kaos på norske vinterveier når trailere på sommerdekk står på kryss og tvers. Det skjer hver vinter.

Statssekretær i Samferdselsdepartementet, Bård Hoksrud (Frp), sto last og brast med lastebileierforbundet før han gikk inn i regjering. Nå har han sjansen til å rydde opp i de forholdene han selv kritiserte. Myndighetene må skjerpe kontrollene på grensa, både med kabotasje og utstyr. Lønnsforholdene i utenlandske selskaper får de ikke gjort noe med. Kravene til dem som opererer innenlands er noe helt annet. Vi forventer at lov- og ordenpartiet Frp setter foten ned og sikrer både trygge veier og like konkurransevilkår i bransjen. Dermed må Norge si klart nei til EUs frislipp i transportsektoren.

Oppsummert:

Sosial dumping

1 Det er uverdige når sjåfører tjener 5000 kroner måneden og må spise medbrakt mat.

Oppsummert

Oppsummert:

Ta ansvar

2 De som bestiller transport, må kjenne sine underleverandører.

Oppsummert:

Nei til EU

3 Norge må si klart nei til EU som ønsker fullt frislipp i transportsektoren.

© Nationen

NATIONEN

NATIONEN

Coop-kritikk for valg av transportør

□ NATIONEN
08.07.2014 Side 4-5

Forfatter: Stefan Offergaard

Coop har transportavtale med et litauisk selskap som tidligere er dømt for ulovlig kabotasjekjøring, og beskyldes for å underbetale sjåførene sine.



Det litauiske selskapet Girteka Logistics har gjentatte ganger blitt anmeldt for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelser. I tillegg blir de beskyldt for å underbetale sjåførene sine, og drive sosial dumping.

For to år siden var de på veidirektoratets verstingliste. Norges Lastebileier-Forbund (NLF) synes det er merkelig at Coop benytter seg av transportselskapet.

- Vi er ikke begeistret for at et så stort selskap som Coop bruker et transportselskap som vi vet driver svært dårlig behandling av sine sjåførere og ansatte, sier kommunikasjonsdirektør Kari Brun Ågotnes i forbundet.

- De har drevet med ulovlig kabotasjekjøring, og respekterer ikke lovene for godstransport på veiene, legger hun til.

Seinest i februar vedtok selskapet et forelegg på 900.000 kroner for ulovlig kabotasjekjøring.

- Vi kan ikke svare for hva slags avtale Coop har med Girteka, men forventer at de forholder seg til norske lover og regler, sier Ågotnes.
Ingen indikasjoner

Ifølge kommunikasjonssjef Harald Kristiansen stiller Coop krav om at de ansatte skal ha lønns- og arbeidsforhold i henhold til lover og regler som gjelder i landet selskapet opererer fra.

- I avtalen med selskapet ligger det, i tillegg til generelle krav om å følge lover og forskrifter, også etiske retningslinjer med krav om at de ansatte skal ha ordnede lønns- og arbeidsforhold, sier han.

Kristiansen sier de ikke har fått indikasjoner på at Girteka ikke følger avtalen knyttet til hvordan de skal behandle sine ansatte.

Det har imidlertid regionleder Roar Melum i NLF. Han sier sjåfører går til anskaffelse av falske førerkort og identiteter for å unngå reglene om hviletid.

- Det er hårreisende. En av sjåførene deres fortalte at han kjørte 286 mil i strekk. Han hadde med flere førerkort, og den eneste pausen hans var på fem minutter. Han måtte vel på do, da, sier han.

Melum sier de har snakket med flere sjåfører langs veien, men at de er redde for å stå fram.

- Det er mange enkeltepisoder som bekrefter hovedlinjene. Fortvilte sjåfører har selv sagt hvordan de behandles. De forteller om trusler, unndragelse av utgiftsposter og mye mer. De er livredde for å bli referert til, men beretter om lønns- og arbeidsbetingelser som kun kan beskrives som sosial dumping, sier han.

Vil ha dokumentasjon

Kristiansen i Coop sier at dersom noen skulle ha dokumentasjon på at deres etiske retningslinjer ikke blir fulgt, så vil de gjerne ha denne informasjonen.

- Da vil vi umiddelbart følge det opp med leverandøren.

- Hva gjør dere for å sikre Coop mot sosial dumping?

- Vi har skriftlig kontrakt med transportørerne. Den er strengt regulert i offentlige lover og forskrifter, samt i våre etiske retningslinjer som skal sikre sjåførenes ve og vel. Vi er i jevnlig dialog med Girteka, og de er meget godt klar over våre holdninger og konsekvensene av brudd på våre krav.

Kan bedre forholdene

Kari Brun Ågotnes sier Girteka er et av skapene som NLF følger nøye med på.

- Vi vil oppfordre alle norske transportkjøpere til å sjekke grundig hvilke selskap og underleverandører de samarbeider med. De har et ansvar for å sjekke at de driver seriøst, sier hun.

Ågotnes håper likevel at samarbeidet med Coop kan føre noe positivt med seg.

- Hvis de stiller krav, kan de bidra til å bedre forholdene til sjåførene og dermed sikkerheten på norske veier.

Importvarer

Kristiansen sier de kun har avtale med Girteka på transport av importvarer til Norge. Transportene legges jevnlig ut på tilbudsinnbydelse, og Girteka har vunnet deler av oppdragene.

- Det er få norske termoaktører igjen på importkjøring. Fiskeeksporten er grunnlaget for termotransport, og naturlig nok får vi nytte av å fylle opp disse bilene med frukt og grønt tilbake til Norge. Dette er både miljøvennlig og økonomisk, sier han.

- Hvor store volumer frakter de?

- Girteka er en av flere transportører vi har en mindre kontrakt med. Vår hovedtransportør på import av frukt og grønnsaker er Thermotransitt.

Av forretningsmessige årsaker vil han ikke å kommentere hvor mye Coop betaler for kontrakten.

- Frakter de varer internt i Norge, eller bare fra utlandet?

- Vi har kun kontrakt med dem på transport inn til Norge. Utfører de transporter i Norge skjer dette som lovlig kabotasje, og i så fall er de da underleverandør for en av våre norske transportører.

Transportavtale

Sitat:

Kristisk

«Vi er ikke begeistret for at et så stort selskap som Coop bruker dette transportselskapet.»

Kari Brun Ågotnes, kommunikasjonsdirektør i NLF

© Nationen

GAMENEWS

- Må kjøre full måned for å få lønn

-
- Skrevet av [Hans Kristian Barbøl](#)



Njoniza Haziri (t.v.), Jan Jacobsen, Ida Kristiansen og Miriam Sommerseth fra Yrkestrafikkforbundet samlet inn svar fra tungbilsjåfører på Svinesund. Foto: Bent Müller i Statens vegvesen.

Yrkestrafikkforbundet holdt spørreundersøkelse blant tungbilsjåfører på Svinesund. Det ble en vandring i sosial fornedrelse.

- En sjåfør vi snakket med var på desperat jakt etter mer arbeid, fordi han ikke fikk betalt før han hadde kjørt en full måned. Nå hadde han kjørt 14 dager, og kom ikke til å få betalt overhodet med mindre han fikk oppdrag for 14 dager til, sier kommunikasjonsansvarlig Ida Langdalen Kristiansen i Yrkestrafikkforbundet til MTlogistikk.no.

Det var også med vantro forbundets utsendte avdekket at flere sjåfører i utenlandskregistrerte biler kjørte for 300-400 euro per måned.

Sjåfører fortalte også at de måtte betale selv dersom det var feil med bil eller henger. I tillegg var det nokså sannsynlig at de kom til å få sparken.

Kjører fast Norge-Sverige

Kabotasje var ikke noe tema for mange av sjåførene som kjører for østeuropeiske transportselskap: De kjører fast mellom Norge og Sverige.

- Vi hørte sjåfører fortelle at de kjørte ca. 80 turer mellom Norge og Sverige i året. De var i hjemlandet med noen ukers mellomrom, sier Kristiansen.

Krever lik tariff i Norge

Yrkestrafikkforbundet har brukt relativt store ressurser på spørreundersøkelsen fordi resultatet skal brukes som grunnlag for å kreve allmenngjøring av tariffavtalen som gjelder for norske transportarbeidere. Det vil si at utenlandske sjåfører i utenlandskregistrerte lastebiler må betales norsk tariff så fort de krysser grensen til Norge.

- Det første skrittet er å få dokumentert at det er sosial dumping innen transportbransjen med denne spørreundersøkelsen. Så vil vi, via Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS), kreve allmenngjøring overfor Tariffnemden, sier Kristiansen.

Det ble samlet inn 540 besvarte spørreskjemaer 1. til 3. juli på kontrollstasjonen ved E6, Svinesund. Innsamlingen skjedde med hjelp fra Statens vegvesen.

Site by Kommunikator AS All rights reserved

Kjell-Erik N. Kallset og Mari Skurdal (nyhetssjef)
Ase Brøndvold | Emilie Ekeberg | Frida Holsten Gullestad | Pål Hellesnes
Anne Kari Hinna | Alf Skjeseeth | Line Madsen Simenstad | Simen Tallaksen

NYHETER

Vanskeligere å få sommerjobb

SØKERSKRED: Tall fra Nav viser at det i år er utlyst 10 prosent færre sommerjobber i perioden januar - april enn i samme tidsrom i fjor. Aftenposten forteller om en liten lekebutikk i Oslo som fikk rundt 330 sommerjobbsøknader. En iskrembod i Oslo fikk nærmere 500 søknader, mens Grand Hotel daglig mottar ti søknader. Kommunikasjonsdirektør Anne-Stine Talseth i Adecco sier at bransjen i år har merket seg større konkurranse også om de ufaglærte jobbene. – Arbeidsmarkedet generelt har tilspisset seg, og det merker spesielt unge som skal få seg den første arbeidserfaringen, sier Talseth.



ONTB

Sjef i Posten Norge Dag Mejdell seier det er avgjerande å ha de

Bringar låglønn

LÅGKOST: Sjåførar med slovakisk lønn er sentrale for Posten Norge sin milli-onbutikk. Konsernsjef Dag Mejdell seier det er heilt avgjerande å etablere seg i lågkostland for å overleva.

TRANSPORT

Av Anne Kari Hinna

I ein slovakisk by på storleik med Kongsberg ligg hovudkontoret til Bring Trucking, eit dotterdatterselskap av Posten Norge AS.

Som regjeringa skriv i den ferske eigarskapsmeldinga, har Posten Norge vakse kraftig i logistikkmarknaden, hovudsakleg gjennom oppkjøp av andre selskap.

Konsernsjef Dag Mejdell i Posten Norge seier dei ikkje ville overlevd i den internasjonale marknaden utan å etablere seg i lågkostland.

– Viss konsekvensen var norske bilar med norske sjåførar internasjonalt, då ville me mista alt. Følgjane ville ha vore at me også mista mykje innanlands, seier Mejdell.

Posten Norge hadde i fjor driftsinntekter på over 23 milliardar kroner og kunne leggja fram eit resultat etter skatt på 510 millionar kroner.

Tier om lokal lønn

Mejdell seier at Bring si verksemd i Slovakia blir driven med same krav til HMS, opplæring og standard på utstyr som verksemdene i Noreg.

– Gjennom det er me med på å heva standarden, seier han.

Slovakiske sjåførar får blant anna ekstra glattkøyringsopplæring.

Lønsmessig er historia ei anna. Mejdell ønsker ikkje kommentera nøyaktig kva dei utanlandske sjåførane, som køyrer til og frå og i Noreg, har i lønn, men seier at lønna ligg godt over det som er vanleg i

heimlandet. Det er både slovakiske og rumenske sjåførar i selskapet.

– Lønna er vesentleg lågare enn i Noreg. Men eg kan garantera at det er betydeleg over den lokale minstelønna.

Han seier at Posten Noreg måtte ta eit val.

– Viss ikkje, melder me oss ut. Då tar andre aktørar over. Eg trur ikkje det vil bidra til å heva standarden.

Uroa over bransjen

Bring bruker ein kombinasjon av eigne køyretøy og innleigde frå underleverandørar.

Sjef i Norges Lastebileieres-Forbund Geir A. Mo meiner selskapa som kjøper transporttenester må ta ein etisk debatt. Han hevdar lågast mogleg pris er det einaste som er styrande.

Mejdell meiner det er feil. – Viss han meiner me ikkje har ein etisk debatt, tar eg gjerne ein direkte dialog med han om det.

Mejdell delar uroa over utviklinga i transportbransjen, som er blitt prega av useriøse selskap. Han meiner ressursane til kontroll må styrkast og er positiv til eit eige «transportpoliti», slik også Mo ønsker. Han helsar også eit sentralt kabotasjeregister velkommen, viss det kan bidra til å sikra at regelverket blir overhalde.

Mejdell meiner det er viktig å rydda opp slik at konkurransen blir rettferdig. Han seier dei opplever ofte at utanlandske aktørar operer med lågare prisar enn kva Bring kan gjera gjennom sitt slovakiske selskap.

– Me forstår ikkje korleis det er mogleg, seier han.

Ønsker klarare regel

Fleire i bransjen meiner såkalla kabotasjekøyring er

FAKTA

Posten Norge AS:

- Statleg aksjeselskap. Konsernet har 19.941 tilsette.
- Hadde i fjor driftsinntekter på 23,5 milliardar kroner.
- Bring er den delen av konsernet som leverer tenester til bedriftsmarknaden.
- Bring Trucking er eit slovakisk selskap i Bring-systemet, med hovudkontor i Slovakia.

Transportbransjen:

- Klassekampen skreiv førre måndag at Statens vegvesen har gitt 4 av 10 tungtransportkøyretøy bruksforbund etter stikkprøvar i region aust i år.
- Leiar for Norges Lastebileieres-Forbund Geir A. Mo etterlyser ein etisk debatt i selskap som kjøper transporttenester.
- Samferdsleminister Ketil Solvik-Olsen varslar fleire grep for å rydda opp i bransjen.
- Kabotasje: I Noreg kan utanlandske selskap utføra opp til tre såkalla kabotasjeturar, i tilknytning til internasjonal transport.



Klassekampen 16. juni

særleg øydeleggande. Kabotasje inneber at utanlandske selskap, som slovakiske Bring Trucking, kan køyra internt i Noreg i eit avgrensa omfang.

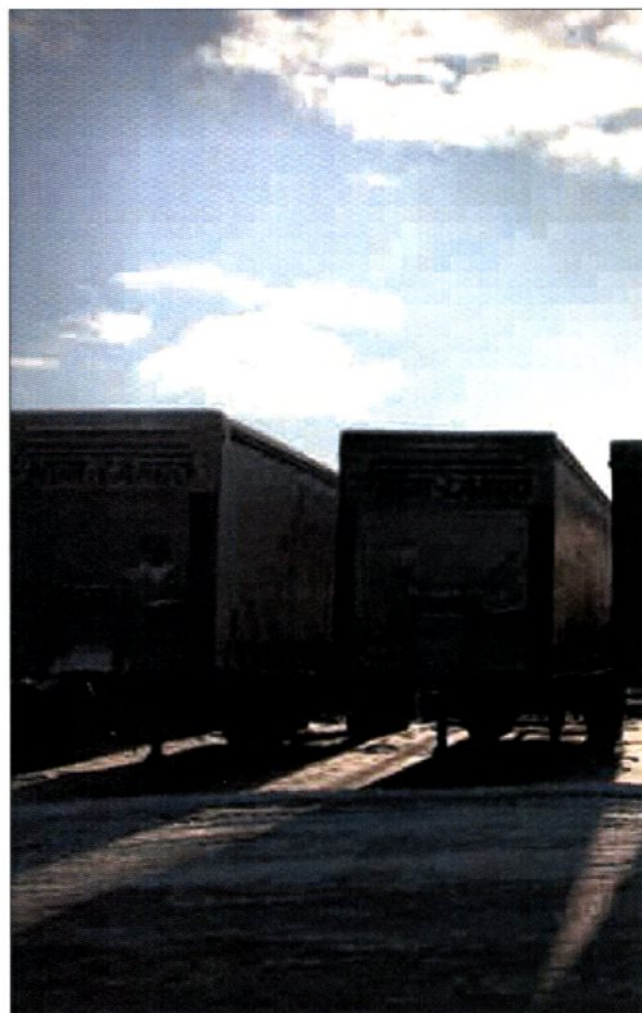
Mejdell etterlyser eit klårare regelverk for kabotasjekøyring.

– Det er divergerande oppfatningar i bransjen om det er ok med planlagte kabotasjeturar. Det er ei oppfatning i bransjen at det norske regelverket er strengere enn EU-regelverket.

– Me rettar oss etter det strenge regelverket, seier han.

Men også Posten har blitt tatt for ulovleg kabotasjekøyring.

– Det skal ikkje førekomm-



MILLIARDOMSETTING: Posten Norge AS er blant staten sine største selskap. I 2013 hadde Posten driftsinntekter på over 23 milliardar kroner, samstundes som Bring har slovakiske sjåførar som køyrer i Noreg for slovakisk lønn.

FOTO: TOM HENNING BRATLIE

ma. Diverre hadde me ein sjåfør tidligare i år som mangla naudsynt dokumentasjon i bilen, seier Mejdell.

– Kva gjer de for å hindra at det skjer?

– Me har interne rutinar for å sikra at me følger regelverket. På førehand gjer me ein selskapsgjennomgang og me følger opp. Det er ganske mange me ikkje bruker, seier Mejdell.

Unntaksvis er avtalar med underleverandørar avslutta.

– Me sa opp eit dansk firma som køyrde for oss i fjor. Me meinte dei ikkje dreiv i tråd med våre krav til etisk regelverk som sikrar gode forhold for deira sjåførar. Det er uakseptabelt. Men dei fleste lukar me ut på førehand, seier Mejdell.

anneh@klassekampen.no

Mange vil ha påbud

SYKKELHJELM: Seks av ti mener sykkelhjelm bør bli påbudt. Syklistenes Landsforening mener påbud ikke er veien å gå. – Vi er mot påbud, men for bruk av hjelm. Vi ser fra flere land at et påbud fører til at færre sykler, sier informasjonssjef Hulda Tronstad. Skadeforebygger Fred Nilsen i Spare-Bank 1 mener derimot at et påbud kan være en kjærkommen drahjelp. **ONTB**



Færre feirer Sankthans

FESTBREMS: Bare 15 prosent feirer at sola snur i disse dager, melder forskning.no. En undersøkelse om nasjonale symboler som Stiftelsen kirkeforskning har gjort, viser at nordmenn feirer sommersolhverv i mindre grad enn før, mens utviklingen er motsatt i Sverige og Danmark. Forklaringen kan være at nordmenn tar ut behovet for fest og feiring rundt en måned før, nemlig i forbindelse med nasjonaldagsfeiringen 17. mai. **SMFT**



lar av selskapet i Slovakia:

til Noreg



” Viss konsekvensen var norske bilar med norske sjåførar internasjonalt, då ville me mista alt.

DAG MEJDELL, KONSERNESJEF I POSTEN

– For å dumpa prisane i Vest-Europa

Norsk Transportarbeiderforbund (LO), som organiserer norske trailersjåførar, er kritisk til utviklinga.

– Me ser at fleire og fleire selskapa innanfor transportbransjen etablerer seg i lågkostland for å dumpa prisane i Vest-Europa, seier nestleiar Lars Johnsen i Transportarbeidarforbundet.

– I einsskild selskap er også dei austeuropaiske sjåførane for dyre. Då hentar dei inn sjå-

førar frå Filipinane til oppdrag i Europa, seier han.

Ifølge konsernsjefen Dag Mejdell i Posten Norge får slovakiske sjåførar ei lønn som ligg over minstelønna i landet.

– Minstelønna i Aust-Europa er langt under det som er naudsynt for å ha ein normal levestandard, påpeikar Johansen.

Det er LO-forbundet Postkom, som i hovudsak organiserer tilsette i Posten. For-

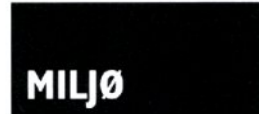
bundsleiar Odd Christian Øverland seier at dei har bedt om informasjon om lønnsnivået for dei slovakiske kollegaene, som dei ikkje organiserer.

– Me har ikkje kravd omfattande dokumentasjon, men det me har fått av informasjon er at lønna (i Bring Trucking, jour.anm.) er minst på linje med og truleg også over vanleg sjåførlønn i Slovakia, seier Øverland.



FYLLER: Kadettangen i Sandvika i Bærum er en av de offentlige strendene som får påfyll av sand på forsommeren.

Påfyll av ny sand kan skade miljøet



Av Mette Estep

Hvert år pøser nordmenn på med ekstra sand for å fifte opp gamle strender og lage nye. Miljøvernere maner til måtehold og frykter for dyreliv og planteliv langs kysten. Siden april har Tor Veia i Boston AS reist langs kysten og fylt på sand på private og offentlige strender.

Etter knallvær midtsommers i fjor, leverte Veia dobbelt så mye sand i juli som samme periode året før. Han mener en innbydende strand er blitt en forutsetning for at strendene brukes.

Også lenger nord vil folk ha strender. I Telegrafbukta sør på Tromsøya poste Tromsø kommune på sand for

noen år siden. Stranda er blitt svært populær, og kommunen vil ha mer.

Mens Boston henter skjellsand fra Vestlandskysten, bruker strandprosjektene på Tromsøya lys fjæresand fra Nordland. Flytting av en type sand til et sted den ikke hører hjemme har høstet mye kritikk. Arnodd Håpnes er fagleder for naturmangfold i Naturvernforbundet:

– Kysten vår er og skal være variert. Vi kan skade områder ved å fjerne store mengder sand fra havbunnen, men enda mer utsatt er områdene sanden flyttes til. Ålegressenger er for eksempel svært viktige for biologisk mangfold, og det er akkurat der på den varme grunna folk vil legge stranda si.

Han frykter for leveområder for sjøfugl og fiskeyngel av blant annet kysttorsk, sjøørret og laks. **ONTB**



Søker du jobb der du får bruke kreativiteten din? Falstadsenteret tilbyr spennende jobb i et utfordrende fagmiljø.

FORMIDLINGSKOORDINATOR

Du får hovedansvaret for å utvikle og koordinere senterets formidlings- og kommunikasjonsarbeid.

Vi søker en kreativ og fleksibel person med gode IT-kunnskaper og vilje og evne til nyttenkning. Vi tilbyr et kreativt og krevende fagmiljø med store utviklingsmuligheter. Lønn etter avtale.

Søknad med CV sender til post@falstadsenteret.no innen 1. august d.å. Opplysninger om stillingen ved henvendelse til direktør Tone Jørstad (tlf 7402 8056 - 95770887)

Utfyllende utlysningstekst finnes på www.falstadsenteret.no

Filippinske sjåførar:

Tjener det dobbelte i Europa

Skrevet av:

Heidi Bodensjö og Tormod Magelssen

Sist oppdatert: 09.05.2014

Dobbelt så bra betalt som på Filippinene, og drømmen om et europeisk førerkort. Det er noen av grunnene til at de filippinske sjåførene lar seg friste til å jobbe et år vekk fra familien i slengen.

Takket være streiken, samt hjelp fra den filippinske generalkonsulen i Tyskland, fikk de filippinske sjåførene jekket opp lønnen til de 670 euro de i utgangspunktet var blitt lovet. De fikk også mulighet til å nekte å kjøre i Norge på vinteren, samt å kunne nekte å kjøre hvis kjøretøyet har mangler, alt uten å bli oppsagt. Men lønns- og arbeidsavtalen deres inneholder andre punkt som ikke er "etter boka", og lønnen er virkelig lav, selv om vi regner med diettpengene. Hvordan og hvorfor kommer de allikevel hit og blir borte fra familien i opp til et år av gangen? Vi har hørt med noen av de som har sluttet i Dinotrans om dette.

Erfarne

Rekrutteringen skjer via annonser gjennom rekrutteringsselskapet STB-DJL Humanlink Inc. Det er et velansett selskap på Filippinene, og kravene er blant annet 3-5 års internasjonal erfaring, og de sjekker førerkort og referanser.

-Det holder ikke å komme med de 850 amerikanske dollarene som det koster for å få nødvendige dokumenter for å reise til Europa og kjøre, sier en av dem.

De krever kvalitet. Dette er sjåfører som har kjørt under ekstreme forhold i så vel ørken som på veier mange av oss ikke hadde våget å kjøre. Men hva med snø og glatte veier?

- Det er nytt for oss, men er man i bunn og grunn en dyktig og ansvarsfull sjåfør så lærer man seg det også, svarer han.

Om de godtas, blir de ansatt i latviske Dinotrans og sendes på selskapets bekostning til Volvo i Riga for videre utdanning (hva som ligger i den utdanningen er vi usikre på).

ADR via tolk

Med seg til Riga har de et internasjonalt førerkort, utferdiget av filippinske myndigheter. Der får de så blant annet ADR-kurs og lærer seg europeiske regler i løpet av minst fire uker.

-Til tross for at Volvos lærer ikke snakket engels, men måtte undevise med tolk så klarte alle ADR-kurset, noe som ikke alle de latviske sjåførene gjorde, forteller en annen sjåfør stolt.

Selve prøven gjennomføres via datamaskin, og så langt har alle bestått.

En bonus som de strekker seg etter er at de etter ett år får ta europeisk førerkort på Dinotrans regning.

Lønnen er lav. Etter ni måneder er det bare diettpengene som har økt fra 10 euro til 20 euro pr. dag. En bonus på minst 1000 euro og oppover, deles ut hvert år. Dinotrans skal også betale skatter, avgifter samt en mengde forsikringer.

-Hvor stor bonusen blir er opp til selskapet og påvirkes av om vi har forårsaket "an incident", forklarer en annen av våre kontakter og sier at selskapet noen ganger truet med dette.

Lønnen de får er for åtte timer pr. dag, seks dager i uka. Overtid er ikke tillatt, men godset må jo fram.

Står sammen

Er det virkelig verdt å forlate familien for dette et helt år av gangen, selv om de får fem ukers ferie med betalt reise? Ja, svarer de vi snakker med. På Filippinene tjener man halvparten av dette, mens de tjener noe mer når de kjører i Midt-Østen, der Saudi-Arabia er deres største marked.

-Å kjøre her er en investering i vår CV. Erfaring som åpner for bedre lønn når vi kommer hjem, forklarer en annen.

Men de vil gjennom Dinotrans også komme inn på det europeiske markedet til andre selskap som betaler bra lønn. De er ikke utfattige i sitt hjemland, og de har visjoner. Med kompetanse og serviceinnstilling vil de komme lengre.

-Vi er ett utholdende og arbeidsomt, men når det trengs står vi samlet og kan sette ned foten. Nå var vi flere som ikke syntes det kjentes bra lengre og valgte å forlate selskapet, sier de.

Etter avtalen vi har kopi av så må de selv betale for ekstra hjemreiser, eller hvis de sier opp jobben.

Dyrt

De visste ikke at det var så dyrt å leve i Europa, men det blir allikevel penger til overs. De kjente heller ikke til konkurransen fra lavkostland, med sjåfører som kan kjøpe seg førerkort og annet. De likte ikke å selv bli sammenlignet med denne gruppen sjåfører.

- Vi har ekte førerkort og kompetanse, men det blir jo like vanskelig for oss som for dere å få hevet lønna under slike forutsetninger, sier en av dem skuffet.

Vi kommer in på lønn og fagforeninger. Noen av dem blir overrasket når de hører hva de egentlig burde hatt i lønn, og spør om det virkelig fungerer med en fagforening?

-Vi fikk vite at fagforeninger her er korrupte, så de skulle vi ikke innlate oss med, sier en annen.

Vi forklarer prosedyrene rundt lønnsforhandlinger og at de allerede nå har nytte av fagforeningenes kamp mot sosial dumping. Interessen blant dem er vekket. På Filippinene finnes det en gryende fagbevegelse, men ingen tydelige ledere ettersom det er forbundet med livsfare.

I dag kjører over hundre filippinske sjåfører internasjonal trafikk i Europa og Norden. I skrivende stund befinner det seg ytterligere femti på utdanning i Riga.

URL: <http://www.tungt.no/transportmagasinet/article907375.ece>
tungt for mer

Norge



Ifølge Arbeidstilsynet har bygg – og anleggsbransjen lenge vært preget av flere useriøse aktører. Arbeidstilsynet mener omfanget av lovbrudd har blitt mer omfattende – også i en rekke andre bransjer.

FOTO: NRK

Arbeidstilsynet: Useriøse aktører brer om seg

Arbeidstilsynet advarer mot mer organiserte og systematiserte kriminelle nettverk innen arbeidslivet. De mener metodene de useriøse aktørene bruker blir stadig mer utspekulerte.



in Wiedswang Zondag
Journalist

Publisert 11.04.2014, kl. 20:29

Arbeidstilsynet har i sitt innspill til departementsutvalget mot økonomisk kriminalitet (DEPØK) - som jobber med en ny handlingsplan på området - sendt et brev spekket med advarsler om forholdene i norsk arbeidsliv.

I brevet, som NRK har fått tilgang til, skriver Arbeidstilsynet at de «erfarer at kriminalitetsbildet og utviklingen går i retning av mer organiserte og systematiserte kriminelle nettverk». Disse nettverkene består ifølge Arbeidstilsynet både av utenlandske og norske arbeidstakere og virksomheter.

Direktør i Arbeidstilsynet, Ingrid Finboe Svendsen, sier til NRK at de fleste som etablerer virksomhet i Norge har «gode og ærlige hensikter».

– Men vi ser at useriøse aktører brer om seg i flere bransjer. Tradisjonelt har det vært bygg – og anlegg, transport, uteliv og renhold, men nå ser vi at det også gjelder bilpleie, frisører, bakeri og næringsmiddelindustrien, sier Svendsen.

- Les også: – [Måtte betale tilbake lønn til arbeidsgiver](#)

– Mer organisert

I brevet beskriver Arbeidstilsynet også noen «utviklingstendenser» knyttet til økonomisk kriminalitet. Ifølge Arbeidstilsynet blir sosial dumping og utnyttelse av arbeidskraft stadig mer organisert og satt i system.

Ifølge tilsynet ser også deres inspektører at det i bransjer som utpreger seg innen sosial dumping, også begås en rekke andre lovbrudd enn brudd på arbeidsmiljøloven.

Dette gjelder blant annet skatteunndragelse, trygdesvindler, identitetskjøp, ulovlig innvandring, samt tollsvindler knyttet til import av byggevarer fra utlandet.

– Vi ser samtidig at bransjene, særlig transport og bygg – og anlegg, ser alvorlig. De ser at deler av bransjen deres er utsatt og ønsker å ta et tak, sier Svendsen, som mener situasjonen er alvorlig.

– Den er ikke bra for Norge, for å si det enkelt. Det er viktig at vi tar tak i dette med en gang, og gjør dette lite attraktivt.

Sofistikerte metoder

Arbeidstilsynet slår også alarm aktører som bruker stadig mer sofistikerte metoder for omgå krav. Ifølge Arbeidstilsynet har aktører i de ulike bransjene lært seg å tilpasse dokumenter, slik at det stadig er vanskeligere å avdekke brudd. Enkelte selskap opererer ofte «papirløst», noe som gjør dokumentasjonsarbeidet ytterligere komplisert.

Et annet, nytt utviklingstrekk er at



utenlandske arbeidere må jobbe gratis i en prøveperiode, gjerne i to til seks uker, for så å bli sagt opp når prøveperioden er over.

Ifølge Arbeidstilsynet har de også sett at enkelte oppretter virksomheter i familiemedlemmers navn – uten at de aktuelle familiemedlemmene er kjent med dette.

– Det gjør det vanskelig å finne ut hvem som er ansvarlig. Det gjør det også vanskelig, for arbeidstakere dersom lønn ikke kommer som avtalt, sier Svendsen.

– I ferd med å forsøple byggebransjen

NRK har vært i kontakt med de to rørleggere fra Balkan, som hevder de ble [tvunget til å betale tilbake deler av lønna til arbeidsgiver](#). Arbeidsgiver avviser påstandene.

Boye Ullmann, organisasjonsarbeider i Fellesforbundet, tror imidlertid på det rørleggerne forteller. Han mener saken er et eksempel på en uheldig utvikling i bygg og anleggsbransjen. Ullmann mener sosial dumping har blitt mye mer utbredt de siste ti årene.

– Byggebransjen har i mye større grad vært preget av sosial dumping de siste årene. I kjølvannet av sosial dumping er det mye økonomisk kriminalitet. Dette er i ferd med å forsøple byggebransjen, og andre bransjer i norsk arbeidsliv, sier Ullmann til NRK.

5000 tilsyn

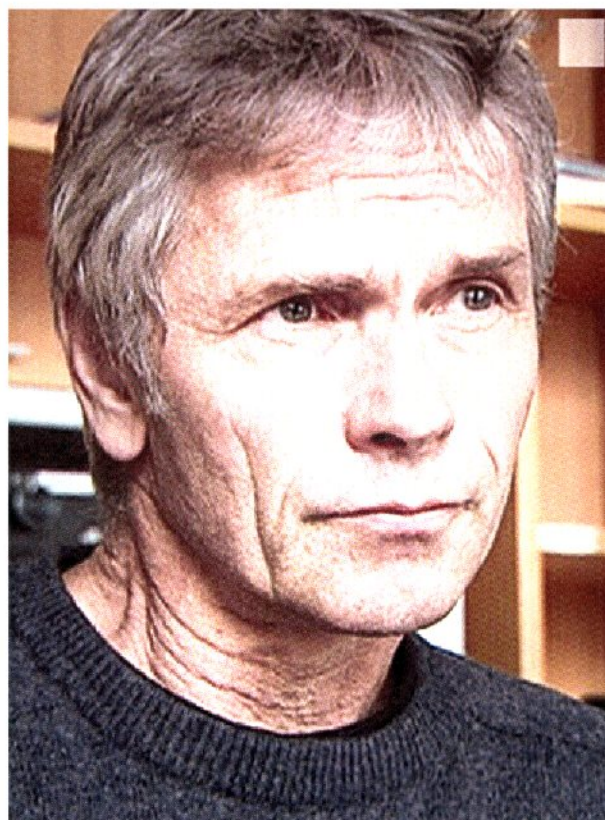
Arbeidstilsynet skriver i brevet til Arbeids – og sosialdepartementet at flere aktører oppretter et større antall virksomheter som de sjonglerer med. De peker også på en «markant utvikling» i retning av at de samme personene oppretter virksomheter, som legges ned ved endt oppdrag.

Deretter danner bakmennene nye bedrifter, som er klare for neste oppdrag – gjerne etter at



Ingrid Finboe Svendsen i Arbeidstilsynet sier metodene mange useriøse aktører bruker har blitt mer avanserte.

FOTO: NRK



Boye Ullmann i Fellesforbundet mener useriøse aktører er i ferd med å forsøple byggebransjen.

FOTO: HALLGEIR AUNAN / NRK

den forrige er erklært konkurs.

– Vi ser også at det opereres med flere arbeidslag, der et arbeidslag betaler skatt, og et annet – som ikke betaler skatt – får flest oppdrag, sier Svendsen.

Ifølge Svendsen ble det gjennomført rundt 5.000 tilsyn for å avdekke sosial dumping i 2013, og levert 160 anmeldelser til politiet. Direktøren i Arbeidstilsynet mener tilsynene hjelper.

– Metodene blir stadig mer avanserte, men vi har erfarne inspektører og ansatte i alle etater, som ikke gir seg i første runde. Vi har eksempler på at de går fire runder for å komme til bunns i sakene, sier Svendsen.

- **Les også:** – [Oppsigelsen kom som et sjokk](#)
- **Les også:** [Ingen av de streikende blir tilbudt ny jobb](#)
- **Les også:** [Her prøver de å gi rumenerne for lav lønn](#)

FAKTA

Dette er metodene:

Arbeidstilsynet mener sosial dumping økonomisk kriminalitet blir gjort ved hjelp av en rekke metoder. Disse er blant andre:

- * Aktører legger ned et selskap etter at et oppdrag er utført, for så å opprette et nytt til neste oppdrag.
- * Selskaper opprettes i familiemedlemmers navn, uten at familiemedlemmene vet det.
- * Utenlandske arbeidere må jobbe gratis i en prøveperiode (gjerne 2 - 6 uker), og blir sagt opp når prøveperioden er over.
- * En del av virksomhetene opererer ofte ofte «papirløst», og er derfor vanskelige å nå - både for Arbeidstilsynet og arbeidstakere

Kilde: Arbeidstilsynet

Økning i anmeldelser

* Arbeidstilsynet utførte omkring 16.000 tilsyn i 2013. Av disse var rundt 5000 tilsyn utført for å forebygge sosial dumping.

* I 2011 ble det registrert 67 innsendte anmeldelser til politiet.

* I 2012 leverte Arbeidstilsynet 141 anmeldelser.

* I 2013 leverte Arbeidstilsynet 160 anmeldelser.

Kilde: Arbeidstilsynet

Disse bransjene er mest utsatt

Disse bransjene skiller seg ut når det gjelder grove eller gjentatte arbeidsmiljølovbrudd.

* Verft, bygg - og anleggsbransjen

* Renholdsbransjen

* Bilpleiebransjen

* Hotell - og restaurantbransjen

* Transportbransjen

Kilde: Arbeidstilsynet

VIS FLERE

VIS FLERE

VIS FLERE

Opphavsrett NRK © 2014

Ansvarlig redaktør: Thor Gjermund Eriksen

Nettsjef: Frank Gander (konst.)

Norske kommuners dumpingselskap

☐ INDRE AKERSHUS BLAD
02.04.2014 Side 5

Forfatter: Stig Fjeldstad, Sjåførenes Krav

58 Norske kommuner pluss noen interkommunale selskaper eier REKOM AS som igjen driver med avfallslogistikk i Norge. Avfall blir transportert både innlands og utlands til forbrenningsanlegg.



Kuehne + Nagel AS har i løpet av de siste årene gått til anskaffelse av mer enn 350 Walking Floor-trailere, noe som gjør selskapet til desidert størst aktør i markedet av brennbart avfall.

Som vi vet er dette biler og trailere registrert i utlandet og det er utlandske sjåførere som kjører.

Planlagt kabotasje er ikke lov, men her herjer altså Skandinavias største aktør slik det måtte passe dem. Med hjelp av norske kommuners selskap skjer dette over hele landet hver eneste dag.

REKOM AS altså Norske kommuners selskap laster biler hver dag året rundt som kjøres av sjåførslever som hverken har lønn som er til å leve av eller har arbeidsforhold som tåler dagens lys.

Men hva gjør så Kuehne + Nagel AS for og få sine biler i posisjon for og kjøre dette avfallet som kommer fra norske kommuner.?

Jo, de dumper priser på transport med opp til 50 prosent og tar oppdragene fra norske transportører som ikke kan drive transport til dumping priser.

Norske transportselskaper kan ikke kjøre uten å betale skatt, moms, arbeidsgiveravgifter, bompenger, veiavgifter, kostpenger og lønn til sine ansatte.

Eksempel på prisdumping: Weber, eller kanskje bedre kjent som Leca, kjøper mye transport. Det norske transportselskapet, som hadde kjøringen, måtte vike til side for Kuehne + Nagel da de dumpet prisen med 50 prosent. Etter og ha regnet litt på denne prisen, viser det seg at det er umulig og dekke de faktiske utgifter bare på vogntoget. Så kommer jo sjåførutgifter i tillegg, normalt trekker jo også Kuehne + Nagel prosenter for sitt arbeid før lastebileieren får resten av kaka.

Så kan vi jo spørre dere som farter etter veien hvor mange Kuehne + Nagel-vogntog har dere sett som har problem?

Eller kanskje vi kan spørre hvor mange som ikke har sett det ?

Hele vinteren igjennom står disse vogntogene på kryss og tvers både i fjellet og andre plasser. Slavesjåførene har liten kunnskap og helt klart feil utstyr for å kunne drive sikker kjøring på norske vinterveier.

Så kan vi spørre hvor mange av disse vogntogene har blitt stoppa med for dårlige dekk, bremsefeil, mangel på kjettinger, falske førerkort, falske sjåførkort, mangel på

yrkessjåførbevis, kjøring i påvirket tilstand, kjøring uten autopass, kjøring med tørr svingskive og så videre?

Eller vi kan snu spørsmålet og spørre hvor mange av disse vogntogene har i det hele tatt vært i kontroll?

Mange spørsmål som man kan lure på, men vet innbyggerne i norske kommuner hva som skjer med avfallet vårt etter at vi har betalt avgift for at kommunen vår skal frakte det vek k?

Er innbyggerne i norske kommuner klar over at disse farlige vogntogene kjøres av sjåførere som ikke har verken opplæring som er tilstrekkelig eller arbeidsforhold som er menneskelig ?

Listen er lang og her blir det ikke kjøpt verken Lecastein eller andre produkter så lenge de er med på sosial dumping.

© Indre Akershus Blad

KONTROLL AV VOGNTOG



Ikke godkjent: Dette dekket bak på Gheorghe Puiu trailer har en mønsterdybde på 0,45 millimeter, langt under minstekravet på fem millimeter. I tillegg er det et sommerdekk, noe som heller ikke er tillatt lenger.

Strandet med blankslitte sommerdekk

- Livsfarlig, sier inspektørene.

Publisert 31.01.2014 kl 04:00 Oppdatert 31.01.2014 kl 11:11

STRYKEN: To rumenske trailersjåfører på blankslitte sommerdekk må tilbringe nesten en uke på Varpet kontrollstasjon mens de venter på godkjente dekk.

Tirsdag kjørte Gheorghe Puiu inn på vegvesenets stasjon, som ligger like ved fylkesgrensa mellom Oppland og Akershus. Der står han fortsatt.

– Han har kjetting på drivhjulene, men det hjelper ikke så mye når han har sommerdekk på forhjulene og helt glatte dekk på hengeren, sier Kjell Gunder Hilden, som er inspektør på stasjonen.

Han målte mønsterdybden på det mest slitte dekket bak på hengeren. Måleinstrumentet viste 0,45 millimeter!

– Det er sjokkerende når de kommer kjørende med slike dekk. Jeg vil påstå at denne bilen er livsfarlig, sier Hilden.

Fra og med denne vinteren er det påbudt med vinterdekk på tunge kjøretøy. Mønsterdybden skal være minst fem millimeter.



Hit, men ikke lenger: Den rumenske sjåføren Gheorghe Puiu ble nektet å kjøre videre etter en kontroll på Varpet tirsdag. Han er lovet nye dekk mandag. Inntil videre bor han i bilen, som står på kontrollstasjonen. Inspektørene Kjell Gunder Hilden og Arne Sørbekk til høyre. ? Sjåførene blir trolig bare sendt til Norge. Hvis de sier nei, og mener at dekkene er for dårlige, får de sikkert sparken, sier

Uten mat, penger og diesel

Mandag skal rumenske Puiu etter sigende få de seks nye dekkene han trenger for å få lov til å kjøre videre. Dekkene blir sendt fra Sør-Europa.

– Det er for dyrt å kjøpe nye i Norge, forklarer han på gebrokket engelsk.

Puiu hadde selskap av en tyrkisk sjåfør de to første dagene på Varpet, men han fikk nye dekk og kjørte videre i går.

Helt uten selskap blir han likevel ikke på kontrollstasjonen. Like etter at tyrkeren hadde kommet seg av gårde, dukket det opp enda en rumener på sommerdekk. Han skal også være lovet nye dekk på mandag.

LES LASTEBILERFORBUNDETS SYN: [Stopp galskapen!](#)

Da har Gheorghe Puiu stått på stasjonen i nesten en uke.

– De har verken mat eller drikke med seg, og nesten ikke diesel til å varme opp bilen. Vi har kjøpt litt mat til ham et par ganger, og sørget for at han har fått vann og gått på do, sier den andre inspektøren, Arne Sørbekk.

– Vi har ikke god samvittighet når vi tar helg, sjåførene blir igjen her uten mat og diesel. Dette er i høyeste grad sosial dumping. Men vi får ikke gjort annet enn å stoppe dem. De kan ikke kjøre videre med sommerdekk, sier Kjell Gunder Hilden.

To måneder på, to uker av

Gheorghe Puiu tar tilsynelatende den uventede «ferien» på Varpet med knusende ro, og sier at det aller meste er «no problem».

Han hevder at han får både lønn og penger til mat og diesel mens han står der, og at en kollega skal komme med mer diesel.

– Jeg får 50 euro per dag. Jeg tok over hengeren fra en kollega i Tyskland, og visste ikke at dekkene var så dårlige. Men regler er regler, sier han.

Puiu forteller at han har arbeidet for et lite, østerriksk firma i tre år. Han er på jobb i to måneder i strekk og har fri i to uker mellom de lange arbeidsøktene.

– Da er jeg hjemme med kone og barn i Romania. Når jeg er på jobb kjører jeg rundt i hele Europa, sier sjåføren.

Han gleder seg til å få nye dekk og komme seg videre, men sier at det er «no problem» å bo i bilen uten tilgang på noe som helst.

– Dette er jo mitt hjem, smiler han og slår ut med armene.

Inspektørene sier at det ikke er bare utenlandske vogntog som får kjøreforbud, noe som ble bevist mens vi var på stasjonen i går. En norsk trailer med sommerdekk på forhjulene måtte ta en pause.

Hilden.



Godkjent: Slik ser et godkjent vinterdekk ut. Et nytt vinterdekk til tunge kjøretøy har en mønsterdybde på om lag 20 millimeter. Utenlandske dekk har dessuten ofte hard gummi som ikke egner seg på norske vinterveger.



En halv millimeter: Det ene dekket på Puius henger er helt blankslitt og har en mønsterdybde på 0,45 millimeter. ? Sjokkerende! Men de fleste vi kontrollerer har heldigvis alt i orden, sier inspektør Kjell Gunder Hilden.

Kabotasje

☐ NATIONEN

31.01.2014 Side 16-19

Forfatter: Astrid Sverresdotter Dypvik

Stadig fleire utanlandske tungtransport sjåførar tar oppdrag i Noreg. Lastebilnæringa bed styresmaktene sjå til Finland for å redde næringa.



HELGA · DOKUMENT>>>

Samferdsel

Ute av kontroll

Snødrev i lufta. Halvfrosen sørpe på bakken. Den gråkalde vinterdagen har festa grepet sitt på Vegvesenets kontrollstasjon på Ski i Akershus. Nokre karar i lysande gule refleksvestar vinkar ein gul trailer med transportfirmaet DHLs logo på vidare. Han var ikkje for tung. Dekka såg fine ut. Han får køyre vidare. Like etter blir eit raudt vogntog vinka til side. Sjøføren har ein stor dataskjerm like ved rattet, fullt synleg for kontrollørane. Såg han film medan han kjørte på vegen?

- Dette ser vi heile tida, seier ein av karane i refleksvest og ristar på hovudet. Oppgitt. Vilt på vegen

Norske vegar har blitt ei slagmark. Stikkord for det som skjer er store lønnsforskjellar og det litt tunge ordet kabotasje. EU skal liberalisere transportmarknaden sin fram mot 2015. I dag er marknaden regulert, mellom anna gjennom kabotasjereglane. Kabotasje tillate sjåførar og firma å ta oppdrag i andre land enn der dei er registrert. Utanlandske sjåførar som leverer ei last i Noreg, kan ta opptil tre oppdrag i løpet av ei veke. Så må dei forlate landet. Dei siste seks åra har norsk transportbransje vore i kraftig endring. Lastebileigarforbundet peikar på utlandske sjåførar. Dei blir skulda for å fuske i faget, for å dumpe løner, køyre med falske førarkort, stjele diesel frå andre sjåførars bilar og for å køyre som villmenn. Pressa melder om sjåførar som søv i bilen, får betalt 23 kr i timen, som brukar sommardekk på vinterføre, som ikkje tar lovpålagte pausar, men køyrer heilt til dei ikkje klarer meir. Sjå til Finland

Transportarbeiderforbundet, som hadde landsmøte denne veka, krev umiddelbar stopp i all kabotasjekøyring. I tillegg ønskjer dei at Noreg skal melde seg ut av EØS. Lastebileierforbundet meiner løysinga på problemet er å finne i Finland. EU-landet Finland har innført eit nasjonalt regelverk som gjer at det i praksis er svært lite kabotasjekøyring i landet.

- Vi har tatt til orde for ein finsk modell, seier Geir Mo, administrerande direktør i Lastebileierforbundet.

I 2011 prøvde dåverande samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa å stramme inn på reglane for kabotasjekøyring. Årsaka var ei uro over situasjonen i turbussbransjen, der norske selskap tapte for utanlandske selskap. Kleppa fekk raskt melding frå overvakingsorganet ESA om at dei planlagte endringane truleg var i strid med EØS-avtalen. Forsøket vart skrinlagt. Samstundes går det stadig fleire trailerlass langs norske vegar. Ei utrekning frå NHO viser at sidan 2008 har 100.000 containerar med last blitt flytta over frå togtransport og ut på vegen. Sommardekk og kjettingar

På kontrollstasjonen blir ein danskregistrert trailer vinka til side. Kontrollørane konstaterer at han ikkje har kjettingar til hjula. Det blir ei bot på 1500 kr. Sjøfør Jørgen Hansen, ein mager mann med tjukt grått hår, ristar på hovudet.

- Kvifor hadde du ikkje kjettingar. Det er eit krav?

- Ja, eg veit det. Men dette er ikkje min bil, det er ein eg har lånt av firmaet. Min bil er til reparasjon. Denne har eg ikkje kontroll på. Eg trudde eg hadde med kjettingar. Men det er ikkje mitt ansvar, det er sjefen sitt, seier Hansen.

Traileren hans er full av Kellogs frukostblanding som skal inn til eit sentrallager i Oslo. Han har vore trailersjåfør i 40 år og likar jobben sin. Han likar fridommen. Når han er på tur er det han som bestemmer når han startar og når han sluttar. Han bestemmer når det er frukost og kvar det er frukost. Og han kjem seg rundt. Men han er ingen optimist på vegne av yrket sitt.

- Heile marknaden for trailertransport er øydelagt. Austeuropæarane tek over. Eg trur det er vanskeleg å gjere noko med det, seier Hansen.

Han legg til at han synest det er vel mange kontrollar i Noreg.

- Eg skjønner at det må vere kontrollar. Men nokre dagar har eg blitt stoppa fleire gongar, eg taper tid på slikt, seier han.

- Blir du irritert når du får bot?

- Nei, det er ikkje eg som skal betale bota, det skal sjefen min gjere. Det er same for meg.

- Er det første gong du får bot i Noreg?

- Nei, det er det ikkje. Eg vart stoppa sist veke fordi eg køyrde med sommardekk. No har eg fått orden på det, seier Hansen.

Negativ spiral

Meir effektiv og meir miljøvenleg. Det var det EU-kommisjonen hevda skulle bli den positive sida av kabotasjeregane. Om ein langtransportsjåfør kan ta fleire oppdrag undervegs, blir det mindre tomgangskøyring og færre transportar utan last. Men i EU-området er det store lønnsforskjellar mellom nye og gamle EU-land. Det har skapt ein dynamikk der austuropeiske

transportsselskap med austuropeisk løn utkonkurrerer vestlege sjåførar. Statistikk frå EUs statistikkbyrå Eurobarometer viser at delen av kabotasjekøyring auka frå 12 til 40 prosent mellom 2007-og 2011 i dei 15 gamle EU-landa. Selskapa som driv kabotasje kjem i all hovudsak frå dei 12 nye EU-landa. Eit anna problem, som ikkje er direkte knytt til kabotasjereguleringa, er selskap som driv på sida av reguleringa. Dei pressar prisane i marknaden ikkje berre gjennom lønsløva, men også gjennom å unndra skatt og å bryte regelverk.

Inga oversikt

- Vi veit ikkje kor mange dei er. Dei som arbeider i bransjen er overtydd om at det er langt meir av det enn det dei offisielle tala seier, fortel Ragnhild Steen Jensen, forskar ved Fafo. Ho har leia fleire forskingsarbeid om arbeidsforhold i vegsektoren.

Ho fortel at ingen har gjort ei systematisk kartlegging av kven dei er, kven dei arbeider for, kva dei frakter og kor lange arbeidsdagar dei har.

- Mykje av informasjonen som kjem i media er anekdotisk, seier Jensen.

Statistikk frå SSB fortel at kabotasjekøyring utgjer ni prosent av den totale godstransporten med utanlandske lastebilar til og frå Noreg. På grunn av innvendingane frå bransjen har Samferdselsdepartementet gitt SSB i oppdrag å finne ut om det er mogleg å hente ut tal på ein annan måte enn i dag.

Ein vanleg dag på jobben

Trailerar blir vinka ut til sida på kontrollstasjonen i Ski. Ein er for tung, og må laste av. Ein annan blir tatt til side. Har hengt opp gardiner, ein ein bamse i vindauget og ei dokke. Det gir dårleg utsyn, og må fjernast. Ronny Lindesteg, sjef for utekontrollen på Ski, ønskjer fleire kontrollar.

- 700.000 tunge køyretøy kryssar grensen ved Svinesund kvart år. Ikkje meir enn 10 prosent blir kontrollerte. Og då tar eg i, seier han.

Lindesteg tar til motmæle mot det negative biletet som er teikna av utanlandske sjåførar.

- Eg har jobba her i to år. Standarden på køyretøy har blitt betre. Eg har ikkje grunnlag for å seie at norske sjåførar er betre enn andre. Mange av dei som blir vinka til side her, er utlandske sjåførar. Men det er stor trafikk frå utlandet inn her. Dette er jo hovudvegen inn til Oslo frå Svinesund, seier Lindesteg.

Ein dag i januar leia han ein trailerkontroll på Svinesund. I løpet av ein time fekk ti trailerar køyreforbod. Ein hadde dekk som var heilt glattskurte. Ein annan hadde farleg brennbar last og eit punktert dekk i hengaren. Saka hamna i VG.

- Det såg ekstremt ut, men for oss var det ein vanleg dag på jobben. Vi ser slikt fleire gongar i veka, seier Lindesteg.

Vegvesenet har annsvar for trafikksikkerheit på norske vegar. Dei kan sjekke tilstanden på alle

køyretøy, om lasten er for tung eller om dekkene er for dårlege. Arbeidstilsynet kan sjekke løns- og arbeidsvilkår hos norskregistrerte firma. Men dei har ikkje fullmakt til å kontrollere vognvogter frå utanlandske firma som ikkje har leiding i Noreg. Arbeidstilsynet kan ikkje følgje opp mistankar om sosial dumping i utanlandske selskap. Dei har rett til å kontrollere om sjåførar bur i bilen. Men ifølgje den ferske Fafo-rapporten «Norsk transport - veien vidare», gjer dei det i svært liten grad.

Finlands eksempel

11. april i fjor vedtok Finland eit nytt regelverk for kabotasje. Regelverket var strengt frå før. Målet denne gongen var å gjere det strengare. Finland er frå før i ei særstilling blant vesteuropeiske land på transportsida. Statistikk frå Eurostat viser at Finland har om lag like mykje kabotasje som nabolanda Estland og Latvia.

- Eg tenkte meg nok at det var kabotasje du ville spørre om då du sa du var norsk, seier Pasi Moisi, direktør for Brusselkontoret til Skal, ein paraplyorganisasjon for finske lastebileigarar.

- Arbeidet med den finske lovgjevinga skjedde parallelt med at EU utforma sitt nye regelverk. Pådrivarane var mellom anna politiet. Det var stor frustrasjon i Finland over at EU sitt regelverk er så uklart, seier Moisi.

EU-regelverket slår fast at utanlandske sjåførar kan ta tre turar i løpet av sju dagar, før han må forlate landet. Men det presiserer ikkje kva ein tur er. Finland valde å tolke ein tur som ei lossing. Første gong sjåføren lossar har han tatt ein tur. Neste gong han lossar blir det to turar, tredje lossing er tredje tur, også om han ikkje har lasta inn ny last. Finland har også innført solidaransvar. Den som bestiller varer, er ansvarleg for at den som transporterer varene får løn i samsvar med finsk arbeidslivslovgiving.

EU-kommisjonen har bede Finland om å gjere greie for si tolking av EU sitt regelverk. Denne dialogen går framleis. Om EU-kommisjonen skulle kome fram til at regelverket ikkje er akseptabelt, ventar Moisi at spørsmålet vil hamne i EU-domstolen.

- EU-kommisjonen kan ikkje seie nei til eit regelverk som er vedtatt i Finland av den finske regjeringa. Det er det berre EU-domstolen i Luxembourg som kan, seier Moisi.

Det finske regelverket har ført til skuldningar om proteksjonisme. Moisi seier Finland ikkje vil kabotasjekøyninga til livs, men at dei ønskjer å kontrollere den.

- Vi er ikkje motstandarar av kabotasje, men vi vil at det skal gå føre seg i ordna former, seier Moisi.

Han fortel at ønsket om kontroll i transportbransjen blir sett i samanheng med arbeid mot økonomisk kriminalitet.

- Både transportsektoren, byggebransjen og restaurantbransjen har mykje svindel og stor andel av selskap som opererer i det vi kan kalle gråsoner. Det er utstrekt politisk semje i Finland om at dette skal kontrollerast, mellom anna gjennom kollektive lønnsavtalar, fortel Moisi.

Vodka til Italia

På Ski blir ein grøn trailer frå Bring, postens transportselskap, vinka til side. Kontrollørane måler og finn ut at eitt av dekkka har for dårlege spor. Sjøføren, Olle frå Skåne, får ei bot. Han er ikkje fornøgd.

- Eg visste det var på grensen, men eg trudde eg var innanfor. Dette var irriterande, seier han og lovar å bytte dekket straks han er tilbake i Sverige.

Olle har 20 års fartstid i yrket. I tolv år dreiv han sitt eige transportfirma. Han køyrde ofte til Frankrike og Italia med traileren full av Absolut Vodka. I Italia fylte han traileren med italiensk ost, gorgonzola, mozzarella og parmesan, som skulle ut for sal i svenske matbutikker. No køyrer han aldri ut i Europa lenger.

- Det er umogleg. Prisane er så låge at svenske sjåførar ikkje kan ta slike oppdrag, seier han.

Prispress er også årsaka til at han har tatt jobb hos Bring.

- Mot slutten kunne eg ikkje ta ut løn kvar månad. Det går ikkje, eg har familie og hus og er avhengig av inntekt, seier Olle.

Han fortel at han har vore begeistra for store køyretøy heilt sidan han var liten gut. Han ønskte å bli trailersjåfør. Men han vil ikkje at den 13 år gamle sonen skal bli det.

- Eg ser inga framtid i dette yrket, seier Olle.

Han planlegg å søke seg til ein ny jobb, og håpar på å kunne bli kranførar.

HELGA · DOKUMENT

>>> *Tungtrafikk*

Betyr at nasjonale handelsvarer blir frakta av ein operatør som er mellombels i landet.

Målet med å tillate mellombels frakt innanlandds er mellom anna å redusere tomgangskøyning etter at ein internasjonal transport er gjennomført.

EUs regelverk seier at ein bil som køyrer kabotasje kan ta opptil tre turar i løpet av sju dagar i det landet han er i etter at eit internasjonalt transportoppdrag er gjennomført.

Finland har innført ei nasjonal lovgiving som presiserer at tre turar er det same som tre lossingar. I tillegg har Finland innført solidaransvar, det vil seie at den som har bestilt vara er

ansvarleg for at den som fraktar vara får betalt i tråd med gjeldande regelverk.

I Noreg har mellom anna Lastebileigarforbundet teke til orde for å tolke regelverket om tre turar i tråd med det finske regelverket.

Sitat:

Ser til Finland

Vi har tatt til orde for ein finsk modell.

Geir Mo,

administrerende direktør i Lastebileierforbundet

Sitat:

Framtid

Eg ser inga framtid i dette yrket

Olle,

svensk trailersjåfør

Fakta inngang:

Fakta

Bildetekst:

- Sjekkar dekk: Kontrollørane sjekkar om dekka på traileren er djupe nok for å handtere norsk vinterføre. Alle Foto: Siri Juell Rasmussen
- Utan kjetting: Jørgen Hansen hadde ikkje med kjettingar til hjula, og fekk bot.
- Kontroll: Kontrollørane tar eit raskt overblikk over vogntoget og avgjer om det skal vinkast til side for nærare kontroll.
- Har sett mykje: Ronny Lindesteg er med på kontrollar av tunge køyretøy kvar veke.
- Fekk bot: Olle frå Skåne hadde eit dekk som ikkje hadde godt nok spor, og fekk bot.
- Dårlig utsyn: Denne sjåføren hadde gardinar og pynt over heile vindaugget.
- Med skjerm: Denne sjåføren hadde ein dataskjerm ved rattet.

© Nationen



– Har aldri vært så farlig å kjøre langs veiene

Danske Frank Kristensen har kjørt i Norge i 25 år. Nå advarer han mot livsfarlige forhold.

SE VIDEO: Døden kjører vogntog

Ola Solvang

E-post

Publisert 30.11.2013 kl 10:32 Oppdatert 30.11.2013 kl 16:01

Det russiske vogntoget kom aldri fram til Skjervøy for å hente laks. Bare 2 kilometer etter grensepasseringen havnet den 15 meter lange ekvipasjen i grøfta. Nå står trekkvogna her, ved tollstasjonen i Kilpisjärvi, bulket og forslått etter det brutale møtet med norske vinterveier og norsk gråberg.

LES MER: [To vogntog hentes opp fra grøfta langs E8](#)

Sjåføren ordner med de siste papirene før han slukøret kryper inn bak rattet. Han vil ikke snakke om det som har skjedd.

– Det var jævlig glatt, er den knappe kommentaren fra Sergej før han ruller opp vinduet og setter bilen i gir.

Det skrangler og knirker i den ødelagte bilen når han passerer skiltet der det står TULLI med store finske bokstaver.

Russerens første tur til Norge endte med forferdelse. Nå bærer det med halen mellom beina, ned Tornedalen, og deretter mot St. Petersburg – uten fisk.

LES MER: [Overtar veiene](#)

Sosial dumping

– Det handler om en ting: Sosial dumping, sier Frank Kristensen mens det russiske vogntoget kreker seg forbi på sørlig kurs. Selv skal dansken til Tromsø, og er trygg på at han vil klare det.

– Jeg har kjørt i Norge siden 1991, og vet hva som møter meg over grensa. Eller, forresten; det var kanskje ikke helt presist formulert. Jeg vet hvilke veier jeg skal mestre, men ikke hvem jeg møter på veien. Det er der usikkerheten ligger, sier den danske sjåføren.

– Jeg har 25 års erfaring med å kjøre på norske veier, og de har aldri vært så ille som det er nå. Finske og norske transportører bruker i stor grad Øst Europeisk arbeidskraft fordi det er billig. Mange av sjåførene mangler den nødvendige kompetansen til å mestre norske vinterveier. Arbeidsgivere sier gjerne at det er vanskelig å skaffe arbeidskraft. I virkeligheten handler det om at de ikke er villige til å betale det det koster.

– Alt handler om penger i vårt nye Europa. Norske veier er selvsagt spesielle, men det er ikke noe problem så lenge du vet hva du holder på med. Mange av dem som kjører tungtransport i dag behersker ikke jobben. Jeg skjønner godt at vanlige folk har et dårlig forhold til min yrkesgruppe. Det er altfor mange idioter der ute på veien. Lønnsvilkårene skremmer bort dyktige sjåfører. Kundene spør etter lavest mulig fraktpris. Går det galt er det en forsikringssak. Menneskers ve og vel er ikke en del av regnestykket.

– **Våre nye europeiske naboer går inn og dumper prisen på vår arbeidskraft. Dette gjelder ikke bare transportnæringen, men i høyeste grad også byggebransjen, sier Frank Kristensen.**

Folkekravet

Folkekravet om å stanse livsfarlige vogntog på grensa førte i forrige uke til at tollvesenet aksjonerte med ekstramannskaper, og støtte fra Statens vegvesen. I løpet av noen formiddagstimer sist mandag ble et antall vogntog kontrollert. Ingen slapp gjennom uten at tollere og inspektører fra Statens vegvesen hadde sjekket at utstyret var i orden.

Det er imidlertid ingen jernring rundt riket den formiddagen jeg besøker Kilpisjärvi. De aller fleste vogntogene passerer tollstasjonen uten at



DUMPING: Det handler om sosial dumping, mener den danske sjåføren Frank Kristensen. ? Jeg har har 25 års erfaring på norske veier, og det har aldri vært så farlig som nå.



FULL STANS: Et russisk vogntog kom ikke fram til Skjervøy. Bare et par kilometer fra Kilpisjärvi endte turen dramatisk. Foto: Ola Solvang

noen har spurt verken etter dekkmønster eller kjettinger. Tolloverinspektør Stein Nordgård er eneste nordmann på vakt sammen med to finske kolleger. De har egentlig mer enn nok med å ta unna papirarbeidet fra køen av vogntog på begge sider av kontrollposten. Vi har ingen mulighet til å sjekke alle som passerer.

– Det ville kreve helt andre ressurser enn det vi har tilgjengelig, sier Nordgård, mens han allikevel tar en kikk på vogntoget til danske Frank Kristensen. Frank har alt i orden.

– Vi skal bidra så godt vi kan, sier Atle Joakimsen, som er direktør for den nordligste tollregionen.

– Det er imidlertid slik at vi er tollere, ikke trafikkinspektører. Vår primær oppgave handler om toll. Vi har dessuten ikke den detaljerte fagkompetansen som politi og veimyndigheter har til å vurdere kjøretøyene som passerer grensa. Vi kan se på åpenbare ting som for eksempel vintermerking av dekk, mønsterdybde, og antall kjettinger, sier Joakimsen.

Avvist

Torsdagen er en vinterdag over normalen. Ikke er det spesielt glatt, og klarværet gir 10 kalde på grensestasjonen ved Kilpisjärvi. I skumringa, på vei ned mot Skibotn, kjører et vogntog fra Thermotrans allikevel rett ut i smaskogen. Når jeg kommer til, like etterpå, står Ilor iført refleksevest, med mobilen i handa, og snakker litauisk med sjefen sin. Sjåføren har kommet uskadd fra utforkjøringen med det fullastede vogntoget. Nå forklarer han oppdragsgiveren hva som har skjedd. I en svak kurve ved Helligskogen møtte han et vogntog på vei opp mot grensa. Veien var ikke bred nok for dem begge. Ilor tapte.

– Sjefen min har ringt etter Viking. Han mente det ville ta ei stund, forklarer Ilor, og forbereder seg på noen kalde timer under stjernehimmelen.

– Disse veiene er svært vanskelige. Spesielt nå om vinteren. Men jeg har kjørt her i 3 år, og det har gått bra. Helt til i dag, sier sjåføren.

Han var på vei tilbake til Tromsø med en fiskelast som var blitt avvist av tollerne i Litauen. Det meste av fisken går imidlertid andre veien. Sjømatindustriens voldsomme vekst er en viktig bidragsyter til trafikkveksten på veiene. Sergej, sjåføren som kjørte avveien like etter grensepasseringen, skulle til Skjervøy for å hente laks. To dager etter uhellet står Vasilij Shapovolov og fisker på moloen ved Lerøys slakteri i Skjervøy havn. 59-åringen slår i hjel noen timer før han skal laste laks som kollegaen hans ikke kom fram for å hente. De to jobber i det samme transportfirmaet i St. Petersburg.

– Han var uheldig. Dette var hans første tur til Norge, og han var antakelig ikke forberedt på det som ville møte han. Disse veiene er ekstreme. Om vinteren utvilsomt de mest ekstreme i hele Europa.

Potensiell katastrofe

Vasilij Shapovolov er en meget erfaren sjåfør. Han har 17 års fartstid på norske veier og er godt utrustet. 59-åringen er allikevel betenkt over utviklingen og det faktum at stadig flere av hans yrkesbrødre havner i grøtta.

– Det har skjedd store endringer i denne bransjen de siste årene. Konkurransen er knallhard, og lønningene presses ned. En russisk sjåfør tjener nå mellom 8.500 og 13.000 kroner i måneden. Det er svært vanskelig å få endene til å møtes på slike lønninger. Til sammenlikning tjente jeg 35.000 kroner måneden da jeg for 15 år siden jobbet for et norsk transportfirma.

– Konsekvensene av de lave lønningene er at de erfarne sjåførene ofte forlater bransjen og blir erstattet av folk med lav kompetanse. Nå erstattes østeuropeiske sjåførere i økende grad av arbeidskraft fra Østen. Fra land som Filippinene og Kina. Det kan bli en katastrofe, tror Shapovolov.

Uten påvirkning

Hallvard Lerøy A/S flytter mer enn 220.000 tonn fisk og annen sjømat hvert år. Svært mye av laksen fra Lerøy-selskapenes slakterier går ut med vogntog. Logistikkisjef Espen Andersen avviser at de er med på å drive fram en utvikling med sosial dumping.

– Vi har ikke egne biler, men forholder oss til transportselskaper som vi har forhandsgodkjent. Det som er avgjørende for oss er at transportselskapet får varen fram til rett tid, i rett stand, og til en konkurransedyktig pris. Det er også en forutsetning at de overholder lover og regler, sier Andersen.

– Mange av selskapene i transportbransjen bruker underleverandører. Derfor kan det være vanskelig å ha kontroll på hvem som faktisk henter varen. Jeg tror imidlertid det blir feil å fokusere ensidig på problemer knyttet til utenlandske vogntog. De er mange ganger i like god stand som norske biler.

– Når det gjelder det russiske vogntoget som nylig havnet utfør veien på tur hit, så var dette en transport som ble organisert av firmaet som hadde kjøpt fisken. I slike tilfeller prøver vi så godt det lar seg gjøre å påvirke kunden til å velge en flink transportør, men dette er ikke noe vi som selger av fisken kan bestemme.

– Jeg er glad for at det nå bevilges mer penger til kontroll. Vi er avhengig av at myndighetene får ressurser slik at de kan gjøre sin jobb. Vi ønsker også å bidra til å forebygge ulykker, og er med i prosjektet Trygg Trailer. Det innebærer blant annet at ansatte ved slakteriet sjekker mønsterdybde og kjettinger dersom man har en indikasjon på at bilen er dårlig skodd. I ytterste konsekvens vil vi nekte å laste bilen, sier Andersen.

Få kontrollert

Økningen i vogntogtrafikken har vært dramatisk. I 2002 krysset 16700 lastebiler inn i Norge over den norsk finske grensa. Ti år seinere var tallet 33.300. Og trafikken fortsetter å øke. I årene framover flyttes det industrielle tyngdepunktet nordover. Det er olje, gass, mineraler og økt produksjon av sjømat. Behovet for transport vil

Det hviler et tungt ansvar på skuldrene til tjenestemennene i Vegvesenets uteseksjon. De er i realiteten vanlige trafikanters eneste buffer mot

livsfarlige vogntog som kjører kjelke mellom familiebilene på norske veier. Politiet trår som regel bare til når det ender med personskade.

Mer enn nok

Tollene har ofte mer enn nok med toll. De andre blir statister i dramaet der Vegvesenets inspektører skal spille hovedrollene. Asle Pedersen og Roger Furumo skulle egentlig hatt fri den dagen jeg møter dem på den faste kontrollplassen i Nordkjosbotn. Inspektørene er imidlertid beordret på ekstrajobb. En hardt presset veidirektør har sendt alle mann til pumpene etter utallige avisoppslag om vogntoghavarier. Det tar bare noen få minutter å fylle opp med nye tunge kjøretøy på kontrollplassen. Deretter blir Lysskiltet som ruter tungtransporten inn, fra E-6, til kontrollørene, slått av. De to inspektørene går løs på hvert sitt vogntog. Mens Pedersen og Furumo måler mønsterdybde og sjekker kjettinger, suser tungtrafikken forbi. I løpet av et nitimers skift klarer de to inspektørene å sjekke 15–30 biler. Det er en brøkdel av det som passerer kontrollplassen.

Flere mangler

To av vogntogene som er innom i morgentimene mangler en eller flere kjettinger. Slik værforholdene er denne dagen får de allikevel kjøre videre. Like etter klokka 11 setter imidlertid Roger Furumo måleren i et dekk som ikke fyller kravene. 5 millimeter er et absolutt minimum. Her er det bare 2. Vogntoget er norsk, med norsk sjåfør, og er på vei til Tromsø med byggematerialer. Sjåføren får ordre om straks å legge på kjetting, og pålegg om å skifte dekket så raskt som mulig.

– Det er veldig fokus på utenlandske vogntog. Bildet er imidlertid ikke svart–hvitt. Vi finner også mangler på norske biler, slik vi ser her i dag. På materiellsida er det ikke lengre noen stor forskjell. Vi i Vegvesenet har imidlertid en rein teknisk innretning på det vi kontrollerer. Det handler om harde fakta som dekk, kjettinger, kjøre– og hviletid. Vi kan ikke måle kompetansen til de som fører vogntogene. Det finnes i dag ingen krav om å dokumentere vinterferdigheter, sier Furumo.

Trøtte og slitne

Administrerende direktør Geir A. Mo i Norges Lastebileier-Forbund ønsker at utenlandske sjåførere i framtida skal bli nødt til å dokumentere at de behersker glatt føre for å få lov til å kjøre på norske vinterveier. Utstyret har selvsagt mye å si, men veiene våre blir ikke automatisk tryggere av at vogntog som kommer hit er treakslet, eller har kjettinger i bagasjen. Dersom føreren ikke kan sette på kjettingene, eller vet hvordan bilen må lastes og utstyret brukes for å få full effekt hjelper det ikke så mye. En stor andel av de hendelsene som har preget nyhetsbildet de siste ukene viser jo nettopp dette, sier Mo.

– For meg er dette er et eneste stort paradoks. Ingen får lov til å reise ut på en jobb i Nordsjøen uten å ha gjennomført et omfattende sikkerhetskurs. Vi stiller imidlertid ingen særskilte krav om «sikkerhetskompentanse» for å kjøre 40 tonn tunge vogntog rundt på svingete, smale og glatte norske vinterveier.

– Jeg tror også det er helt riktig at en del av dette handler om sosial dumping. Problemene på norske veier har tiltatt dramatisk etter EU-utvidelsen som åpnet markedet for flere nye land i Øst-Europa, og vi ser dessverre framveksten av en ny sosial underklasse på veiene. Trøtte og slitne sjåførere gjør oftere feil enn de som ikke er det. De tar større sjanser.

– Nå i vinter har det også vært flere tilfeller der vogntog som har blitt pålagt kjøreforbud har fortsatt videre så snart kontrollørene var borte. Jeg tror ikke disse sjåførene bryter forbudet fordi de ønsker å utsette seg selv og andre for fare. De gjør det fordi de må, drevet av hensynsløse arbeidsgivere.

Naivt

– Kostnadsnivået i Norge ligger himmelhøyt over nivået i flere av EUs nye medlemsland. Derfor er det også svært attraktivt å sende vogntog hit for å drive såkalt kabotasje-kjøring. Et utenlandsk vogntog som kommer hit med last kan i løpet av en 7-dagers periode påta seg inntil 3 innenlandske transportoppdrag før de returnerer til hjemlandet. Vi vet at mange spekulerer i dette. Et vogntog kan kjøre nesten tomt inn i Norge. Deretter opererer man på innenlandsmarkedet i lange perioder. Gevinstmuligheten for et østeuropeisk selskap er stor fordi man opererer med lønninger som er en brøkdel av det et norsk selskap må betale. Man har gjerne med seg billig drivstoff, og kan gi blaffen i å betale bompenger. Risikoen for å bli avslørt for ulovlig kabotasjekjøring er dessuten svært liten. Muligheten for rask gevinst bidrar til flere useriøse aktører. Useriøse aktører, som bruker biler og sjåførere i et spill for høyest mulig profitt reduserer trafikksikkerheten.

Må skjerpes inn

– Etter vår oppfatning er det helt nødvendig å skjerpe inn regelverket, og samtidig øke kontrollinnsatsen. Det er det eneste som kan gjøre veiene tryggere. Dersom regelendringene skaffer oss noen venner i EU så får det være. Sikkerheten til norske trafikanter må gå foran alt. Og vi må forstå at den situasjonen man nå opplever på veiene ikke vil gå over av seg selv. Alle indikatorer peker på at behovet for transporttjenester vil øke kraftig i årene som kommer.

– Å tro at vi kan bygge jernbane og båter for å løse disse utfordringene er i beste fall naivt, sier Geir A. Mo.



Legg til en kommentar ...

Publiser på Facebook også

Publiser som Linki Gulbrandsen
(Endre)

Kommenter



Erik M. Johnsen · Project Manager hos Larvik kommune

kabotasje-kjøring bør ikke tillates i piggedekk sesongen., plain and simple.

Svar · Liker · 1 · Følg innlegget · 30. november 2013 kl. 11:27



Jon Bergli Bang · Toppkommentator · Sunnhordland folkehøgskule

Akkurat no bli æ litt usikker på om du mene alvor eller bare kødde.. plain and simple.....

Svar · Liker · 2 · 30. november 2013 kl. 14:36



Erik M. Johnsen · Project Manager hos Larvik kommune

Jon Bergli Bang Kabotasje kjøring er såvidt jeg har skjont (mulig jeg tar feil) resultat av EU/EOS regler - Noe norske politikere kan gjøre null og niks med.

Det vi kanskje kunne gjort var å få unntak i "piggedekkesesongen"

Jeg støtter i utgangspunktet ikke utenlandsk konkurranse på ulike vilkår overhode, men her haster det med å begynne en plass!

Svar · Liker · 1 · 30. november 2013 kl. 14:54



Jon Bergli Bang · Toppkommentator · Sunnhordland folkehøgskule

Erik M. Johnsen <http://www.regjeringen.no/en/dept/dst/tema/ykstransport/internasjonalt-transport-og-kabotasje.html?id=485244>

Hær kan du læse litt om ka kabotasje e førr nåkka.....

Svar · Liker · 30. november 2013 kl. 15:16



Chris Soleng · Toppkommentator · Tromsø, Norway

Anvarstraskrivelse, Lerøy! Tror ikke det er SÅ vanskelig å få til at sjåførene, og bilene, er bra nok. Det koster mer, men det kan spare liv.

Svar · Liker · Følg innlegget · 30. november 2013 kl. 19:49



Stein Atle Bauge · Toppkommentator

ja, BSdetektoren slår ut selv ved lynrask skumlesing

Svar · Liker · 1 · 30. november 2013 kl. 22:31



Døvnborg Kristensen · Livets skole

uha da, men den kære journalist har såman fået mundkurv/håndjem på, da han slet ikke skriver som jeg sagde at der var flere grunde til dygtige chauffør mangel en af de største grunde er myndighedernes egen pga. deres petitesse jagt på småting store bøder er de fleste dygtige chauffører skræmt langt væk fra branchen sammen med den sociale dumping, der er simpelthen ikke anden tilgang til branchen end fra de tidligere russiske republikker, selv arbejdsgiverne gerne vil betale for kompetent mandskab, statens kontrolniveau er umuligt og skræmmer dygtige chauffører fra branchen.... da de køre en nul-tolerance over for os og skriver bødeforelæg på mange tusinde kroner for mindre overtrædelser af love som intet har med trafiksikkerhed at gøre! ps det er vel ikke cabotage kørsel at laste norske fisk til Europa eller laste europæisk frugt til Norge, ja og 100% frigivelse af cabotagekørsel er endnu en politisk fejl også efter en danskers mening! nu var det tilfældigvis en dansk bil som røg i stor kontrol på grænsen og desværre en af dem som har mera styr på sikkerhedsudstyret end mange norsk indregistreret køretøjer! i må huske at det ikke er skiftende som bestemmer chaufførens nationalitet længere i vores nye kontrolsamtal, kære norske kollegaer

Svar · Liker · 16 · Følg innlegget · 30. november 2013 kl. 19:01



Olav Fellingen · Toppkommentator · Lillestrøm videregående skole

Men det bør tillates resten av året Erik M. Johnsen??? Det er den dumme uttalelsen jeg har på veldig lenge.. Er det mulig???

Svar · Liker · 15 · Følg innlegget · 30. november 2013 kl. 11:49



Ivar Bergsbakken · Sjåfør hos Gran Taralrud AS

Gi oppdragsgivere, og avsender av gods større ansvar,... så endrer ting seg ganske fort tenker jeg...

Svar · Liker · 9 · Følg innlegget · 30. november 2013 kl. 15:27



Roar Glomstad · Jobber for Transportpartner

Enig Ivar.

Svar · Liker · 30. november 2013 kl. 17:09



Tom Are Åsen · Toppkommentator · Cowboy på 22 hjul hos Sjå mæg sjel

Mekelig å høre fra en danske. Det er faktisk ingen som kjører mer kabotesje i norge en det danskene gjør.

Svar · Liker · 3 · Følg innlegget · 30. november 2013 kl. 12:38

Derfor kjører døden kjelke

□ NORDLYS

30.11.2013 Side 6-9

Sosial dumping og smale, svingete norske vinterveier er en potensielt dødelig kombinasjon. Her som ellers får man hva man betaler for.



LØRDAG | reportasje Kilpisjärvi: Det russiske vogntoget kom aldri fram til Skjervøy for å hente laks. Bare 2 kilometer etter grensepasseringen havnet den 15 meter lange ekvipasjen i grøfta. Nå står trekkvogna her, ved tollstasjonen i Kilpisjärvi, bulket og forslått etter det brutale møtet med norske vinterveier og norsk gråberg.

Sjåføren ordner med de siste papirene før han slukøret kryper inn bak rattet. Han vil ikke snakke om det som har skjedd.

- Det var jævlig glatt, er den knappe kommentaren fra Sergej før han ruller opp vinduet og setter bilen i gir. Det skrangler og knirker i den ødelagte bilen når han passerer skiltet der det står TULLI med store finske bokstaver. Russerens første tur til Norge endte med forferdelse. Nå bærer det med halen mellom beina, ned Tornedalen, og deretter mot St. Petersburg - uten fisk.
- Det handler om en ting: Sosial dumping, sier Frank Kristensen mens det russiske vogntoget kreker seg forbi på sørlig kurs. Selv skal dansken til Tromsø, og er trygg på at han vil klare det.
- Jeg har kjørt i Norge siden 1991, og vet hva som møter meg over grensa. Eller, forresten; det var kanskje ikke helt presist formulert. Jeg vet hvilke veier jeg skal mestre, men ikke hvem jeg møter på veien. Det er der usikkerheten ligger, sier den danske sjåføren.
- Jeg har 25 års erfaring med å kjøre på norske veier, og de har aldri vært så ille som det er nå. Finske og norske transportører bruker i stor grad Øst Europeisk arbeidskraft fordi det er billig. Mange av sjåførene mangler den nødvendige kompetansen til å mestre norske vinterveier. Arbeidsgivere sier gjerne at det er vanskelig å skaffe arbeidskraft. I virkeligheten handler det om at de ikke er villige til å betale det det koster.
- Alt handler om penger i vårt nye Europa. Norske veier er selvsagt spesielle, men det er ikke noe problem så lenge du vet hva du holder på med. Mange av dem som kjører tung-transport i dag behersker ikke jobben. Jeg skjønner godt at vanlige folk har et dårlig forhold til min yrkesgruppe. Det er altfor mange idioter der ute på veien. Lønnsvilkårene skremmer bort dyktige sjåførere. Kundene spør etter lavest mulig fraktpris. Går det galt er det en forsikrings sak. Menneskers ve og vel er ikke en del av regnestykket.
- Våre nye europeiske naboer går inn og dumper prisen på vår arbeidskraft. Dette gjelder ikke bare transportnæringen, men i høyeste grad også byggebransjen, sier Frank Kristensen.

Folkekravet om å stanse livsfarlige vogntog på grensa førte i forrige uke til at tollvesenet aksjonerte med ekstramannskaper, og støtte fra Statens vegvesen. I løpet av noen formiddagstimer sist mandag ble et antall vogntog kontrollert. Ingen slapp gjennom uten at tollere og inspektører fra Statens vegvesen hadde sjekket at utstyret var i orden.

Det er imidlertid ingen jernring rundt riket den formiddagen jeg besøker Kilpisjärvi. De aller fleste vogntogene passerer tollstasjonen uten at noen har spurt verken etter dekkmønster eller kjettinger. Tolloverinspektør Stein Nordgård er eneste nordmann på vakt sammen med to

finske kolleger. De har egentlig mer enn nok med å ta unna papirarbeidet fra køen av vogntog på begge sider av kontrollposten. Vi har ingen mulighet til å sjekke alle som passerer.

- Det ville kreve helt andre ressurser enn det vi har tilgjengelig, sier Nordgård, mens han allikevel tar en kikk på vogntoget til danske Frank Kristensen. Frank har alt i orden.

- Vi skal bidra så godt vi kan, sier Atle Joakimsen, som er direktør for den nordligste tollregionen.

- Det er imidlertid slik at vi er tollere, ikke trafikkinspektører. Vår primæroppgave handler om toll. Vi har dessuten ikke den detaljerte fagkompetansen som politi og veimyndigheter har til å vurdere kjøretøyene som passerer grensa. Vi kan se på åpenbare ting som for eksempel vintermerking av dekk, mønsterdybde, og antall kjettinger, sier Joakimsen.

Torsdagen er en vinterdag over normalen. Ikke er det spesielt glatt, og klarværet gir 10 kalde på grensestasjonen ved Kilpisjärvi. I skumringa, på vei ned mot Skibotn, kjører et vogntog fra Thermotrans allikevel rett ut i småskogen. Når jeg kommer til, like etterpå, står Ilor iført refleksvest, med mobilen i handa, og snakker litauisk med sjefen sin. Sjåføren har kommet uskadd fra utforkjøringen med det fullastede vogntoget. Nå forklarer han oppdragsgiveren hva som har skjedd. I en svak kurve ved Helligskogen møtte han et vogntog på vei opp mot grensa. Veien var ikke bred nok for dem begge. Ilor tapte. ■ - Sjefen min har ringt etter Viking. Han mente det ville ta ei stund, forklarer Ilor, og forbereder seg på noen kalde timer under stjernehimelen.

- Disse veiene er svært vanskelige. Spesielt nå om vinteren. Men jeg har kjørt her i 3 år, og det har gått bra. Helt til i dag, sier sjåføren.

Han var på vei tilbake til Tromsø med en fiskelast som var blitt avvist av tollerne i Litauen. Det meste av fisken går imidlertid andre veien. Sjømatindustriens voldsomme vekst er en viktig bidragsyter til trafikkveksten på veiene.

Sergej, sjåføren som kjørte avveien like etter grensepasseringen, skulle til Skjervøy for å hente laks. To dager etter uhellet står Vasilij Shapovolov og fisker på moloen ved Lerøys slakteri i Skjervøy havn. 59-åringen slår i hjel noen timer før han skal laste laks som kollegaen hans ikke kom fram for å hente. De to jobber i det samme transportfirmaet i St. Petersburg.

- Han var uheldig. Dette var hans første tur til Norge, og han var antakelig ikke forberedt på det som ville møte han. Disse veiene er ekstreme. Om vinteren utvilsomt de mest ekstreme i hele Europa.

Vasilij Shapovolov er en meget erfaren sjåfør. Han har 17 års fartstid på norske veier og er godt utrustet. 59-åringen er allikevel betenkt over utviklingen og det faktum at stadig flere av hans yrkesbrødre havner i grøfta.

- Det har skjedd store endringer i denne bransjen de siste årene. Konkurransen er knallhard, og lønningene presses ned. En russisk sjåfør tjener nå mellom 8.500 og 13.000 kroner i måneden. Det er svært vanskelig å få endene til å møtes på slike lønninger. Til sammenlikning tjente jeg 35.000 kroner måneden da jeg for 15 år siden jobbet for et norsk transportfirma.

- Konsekvensene av de lave lønningene er at de erfarne sjåførene ofte forlater bransjen og blir erstattet av folk med lav kompetanse. Nå erstattes østeuropeiske sjåførere i økende grad av arbeidskraft fra Østen. Fra land som Filippinene og Kina. Det kan bli en katastrofe, tror Shapovolov.

Hallvard Lerøy A/S flytter mer enn 220.000 tonn fisk og annen sjømat hvert år. Svært mye av laksen fra Lerøy-selskapenes slakterier går ut med vogntog. Logistiksjesp Espen Andersen

avviser at de er med på å drive fram en utvikling med sosial dumping.

- Vi har ikke egne biler, men forholder oss til transportselskaper som vi har forhåndsgodkjent. Det som er avgjørende for oss er at transportselskapet får varen fram til rett tid, i rett stand, og til en konkurransedyktig pris. Det er også en forutsetning at de overholder lover og regler, sier Andersen.

- Mange av selskapene i transportbransjen bruker underleverandører. Derfor kan det være vanskelig å ha kontroll på hvem som faktisk henter varen. Jeg tror imidlertid det blir feil å fokusere ensidig på problemer knyttet til utenlandske vogntog. De er mange ganger i like god stand som norske biler.

- Når det gjelder det russiske vogntoget som nylig havnet utfor veien på tur hit, så var dette en transport som ble organisert av firmaet som hadde kjøpt fisken. I slike tilfeller prøver vi så godt det lar seg gjøre å påvirke kunden til å velge en flink transportør, men dette er ikke noe vi som selger av fisken kan bestemme.

- Jeg er glad for at det nå bevilges mer penger til kontroll. Vi er avhengig av at myndighetene får ressurser slik at de kan gjøre sin jobb. Vi ønsker også å bidra til å forebygge ulykker, og er med i prosjektet Trygg Trailer. Det innebærer blant annet at ansatte ved slakteriet sjekker mønsterdybde og kjettinger dersom man har en indikasjon på at bilen er dårlig skodd. I ytterste konsekvens vil vi nekte å laste bilen, sier Andersen.

Økningen i vogntogtrafikken har vært dramatisk. I 2002 krysset 16700 lastebiler inn i Norge over den norsk finske grensa. Ti år seinere var tallet 33.300. Og trafikken fortsetter å øke. I årene framover flyttes det industrielle tyngdepunktet nordover. Det er olje, gass, mineraler og økt produksjon av sjømat. Behovet for transport vil

Det hviler et tungt ansvar på skuldrene til tjenestemennene i Vegvesenets uteseksjon. De er i realiteten vanlige trafikanters eneste buffer mot livsfarlige vogntog som kjører kjelke mellom familiebilene på norske veier. Politiet trår som regel bare til når det ender med personskaade. Tollerne har ofte mer enn nok med toll. De andre blir statister i dramaet der Vegvesenets inspektører skal spille hovedrollene.

Asle Pedersen og Roger Furumo skulle egentlig hatt fri den dagen jeg møter dem på den faste kontrollplassen i Nordkjosbotn. Inspektørene er imidlertid beordret på ekstrajobb. En hardt presset veidirektør har sendt alle mann til pumpene etter utallige avisoppslag om vogntoghavarier.

Det tar bare noen få minutter å fylle opp med nye tunge kjøretøy på kontrollplassen. Deretter blir Lysskiltet som ruter tungtransporten inn, fra E-6, til kontrollørene, slått av. De to inspektørene går løs på hvert sitt vogntog.

Mens Pedersen og Furumo måler mønsterdybde og sjekker kjettinger, suser tungtrafikken forbi. I løpet av et nitimers skift klarer de to inspektørene å sjekke 15-30 biler. Det er en brøkdel av det som passerer kontrollplassen.

To av vogntogene som er innom i morgentimene mangler en eller flere kjettinger. Slik værforholdene er denne dagen får de allikevel kjøre videre. Like etter klokka 11 setter imidlertid Roger Furumo måleren i et dekk som ikke fyller kravene. 5 millimeter er et absolutt minimum. Her er det bare 2. Vogntoget er norsk, med norsk sjåfør, og er på vei til Tromsø med byggematerialer. Sjåføren får ordre om straks å legge på kjetting, og pålegg om å skifte dekket så raskt som mulig.

- Det er veldig fokus på utenlandske vogntog. Bildet er imidlertid ikke svart-hvitt. Vi finner også mangler på norske biler, slik vi ser her i dag. På materiellsida er det ikke lengre noen stor

forskjell. Vi i Vegvesenet har imidlertid en rein teknisk innretning på det vi kontrollerer. Det handler om har-de fakta som dekk, kjettinger, kjøre- og hviletid. Vi kan ikke måle kompetansen til de som fører vogntogene. Det finnes i dag ingen krav om å dokumentere vinterferdigheter, sier Furumo.

Administrerende direktør Geir A. Mo i Norges Lastebileier-Forbund ønsker at utenlandske sjåførere i framtida skal bli nødt til å dokumentere at de behersker glatt føre for å få lov til å kjøre på norske vinterveier.

Utstyret har selvsagt mye å si, men veiene våre blir ikke automatisk tryggere av at vogntog som kommer hit er trekslet, eller har kjettinger i bagasjen. Dersom føreren ikke kan sette på kjettingene, eller vet hvordan bilen må lastes og utstyret brukes for å få full effekt hjelper det ikke så mye. En stor andel av de hendelsene som har preget nyhetsbildet de siste ukene viser jo nettopp dette, sier Mo.

- For meg er dette et eneste stort paradoks. Ingen får lov til å reise ut på en jobb i Nordsjøen uten å ha gjennomført et omfattende sikkerhetskurs. Vi stiller imidlertid ingen særskilte krav om «sikkerhetskompetanse» for å kjøre 40 tonn tunge vogntog rundt på svingete, smale og glatte norske vinterveier.

- Jeg tror også det er helt riktig at en del av dette handler om sosial dumping. Problemene på norske veier har tiltatt dramatisk etter EU-utvidelsen som åpnet markedet for flere nye land i Øst-Europa, og vi ser dessverre framveksten av en ny sosial underklasse på veiene. Trøtte og slitne sjåførere gjør oftere feil enn de som ikke er det. De tar større sjanser.

- Nå i vinter har det også vært flere tilfeller der vogntog som har blitt pålagt kjøreforbud har fortsatt videre så snart kontrollørene var borte. Jeg tror ikke disse sjåførene bryter forbudet fordi de ønsker å utsette seg selv og andre for fare. De gjør det fordi de må, drevet av hensynsløse arbeidsgivere.

- Kostnadsnivået i Norge ligger himmelhøyt over nivået i flere av EUs nye medlemsland. Derfor er det også svært attraktivt å sende vogntog hit for å drive såkalt kabotasje-kjøring. Et utenlandsk vogntog som kommer hit med last kan i løpet av en 7-dagers periode påta seg inntil 3 innenlandske transportoppdrag før de returnerer til hjemlandet. Vi vet at mange spekulerer i dette. Et vogntog kan kjøre nesten tomt inn i Norge. Deretter opererer man på innenlandsmarkedet i lange perioder. Gevinstmuligheten for et østeuropeisk selskap er stor fordi man opererer med lønninger som er en brøkdelen av det et norsk selskap må betale. Man har gjerne med seg billig drivstoff, og kan gi blaffen i å betale bompenger. Risikoen for å bli avslørt for ulovlig kabotasjekjøring er dessuten svært liten. Muligheten for rask gevinst bidrar til flere useriøse aktører. Useriøse aktører, som bruker biler og sjåførere i et spill for høyest mulig profitt reduserer trafiksikkerheten.

- Etter vår oppfatning er det helt nødvendig å skjerpe inn regelverket, og samtidig øke kontrollinnsatsen. Det er det eneste som kan gjøre veiene tryggere. Dersom regelendringene skaffer oss noen uvenner i EU så får det være. Sikkerheten til norske trafikanter må gå foran alt. Og vi må forstå at den situasjonen man nå opplever på veiene ikke vil gå over av seg selv. Alle indikatorer peker på at behovet for transporttjenester vil øke kraftig i årene som kommer.

Å tro at vi kan bygge jernbane og båter for å løse disse utfordringene er i beste fall naivt, sier Geir A. Mo.

"Mange av dem som kjører tung-transport i dag behersker ikke jobben. Jeg skjønner godt at vanlige folk har et dårlig forhold til min yrkesgruppe. Det er altfor mange idioter der ute på veien. "

Transportbransje i endring

*Tallet på vogntog som kommer til Norge via den norsk finske grensa har økt kraftig. I 2002 var tallet 16.700. Ti år seinere var det økt til 33.300.

*Det stilles ingen krav om at utenlandske vogntogsjåfører skal ha glattkjøringskurs for å ferdes på norske vinterveier. 15. november ble imidlertid kravene til vinterdekk og utrustning skjerpet.

Wen rapport fra Transportøkonomisk institutt dokumenterer store forskjeller i konkurransebetingelsene mellom norske og utenlandske transportselskaper. Det viktigste er lønnsforskjeller. I 2008 var gjennomsnittslønna for en norsk fører 62.000 euro. En Bulgarsk sjåfør tjente 5800 euro.

Bildetekst:

- Det russiske vogntoget står bulket og forslått ved grensestasjonen i Kilpisjarvi. Turen til Skjervøy for å hente laks endte dramatisk bare et par kilometer fra grensa. Den russiske sjåføren har vært inne hos tollerne og ordnet med papirene. Nå må han returnere til St. Petersburg uten fisk.
- Ilor møtte et vogntog på vei opp mot grensa. Veien var ikke bred nok for dem begge, og den litauiske sjåføren tapte.
- Inspektør Asle Pedersen sjekker papirene til Knut Berntsen som kjører et lass for Senja avfallsselskap.
- For dårlig. Inspektør Roger Furumo finner et dekk med 2 millimeters mønsterdybde på det norske vogntoget. Minimumskravet er 5 millimeter. - Det er ikke slik at det kun er utlendinger som ikke har utstyret i orden, konstaterer inspektøren.
- Disse dekkene var nærmest blankslitte, og sjåføren ble beordret til å legge på kjettinger.hdansken fast mens vogntoget hans
- Russiske Vasilij Shapovolov er bekymret over at lønnanivået blir så lavt at erfarne sjåfører slutter
- Trafikkøkningen over den norsk-finske grensa har vært dramatisk. I 2002 krysset 16700 vogntog inn i Norge. Ti år senere var tallet 33.300.
- Det handler om sosial dumping, mener danske Frank Kristensen. - Jeg har 25 års erfaring med å kjøre på norske veier, og det har aldri vært så farlig som det er nå, slår dansken fast mens vogntoget hans blirsjekket av tolloverinspektør Trond Nordgård.

© Nordlys

Norske sjåførar blir presset ut

☐ HELGELAND ARBEIDERBLAD
26.11.2013 Side 3



Forfatter: Jon Steinar Linga

Per Johansen i Per Johansen Transport AS på Herøy mener at eksistensgrunnlaget til norske transportfirma nærmest er borte.

Johansen har 15 norske trailersjåførar i sin stab, ti biler på veiene til enhver tid og kjører årlig omkring 1,3 millioner kilometer. Mye av kjøringen foregår på Helgeland og til og fra Trondheim, samt noe kjøring til Oslo.

Mye av aktiviteten i firmaet er basert på frossen laks som kjøres sørover fra Marine Harvest på Herøy. Firmaet har også en del varekjøring fra Coops hovedlager i Trondheim til Coop i Mosjøen, Sandnessjøen og på Mo.

Underbetalt

Men i kjølvannet av trailerdebatten om sikkerhet langs helgelandsveiene gjør Johansen seg noen betraktninger.

- Norske sjåførar er ofte underbetalt. Egentlig skulle norske sjåførene fått 15-20 prosent mer enn det de får, sier Johansen. Han vi-ser til at hans sjåførar i mange tilfeller må skifte vinterdekk to ganger hvert år på trailerne. Det er kostbart, påpeker Johansen.
- Vi blir veldig presset. Enkelte utenlandske sjåførar kjører for 7.000-8.000 kroner i måneden. Vi kan jo spørre om dette er sosial dumping. Vi klarer ikke å konkurrere når norske sjåførar normalt skal ha 40.000 i månedslønn, sier Johansen.

Opplæring

- Vil du be norske bedrifter tenke seg godt om, med tanke på hvem de bruker som transportørar og med tanke på sikkerhet og konkurranse?
- Jeg vil ikke kategorisk si at en utenlandsk sjåfør er en dårlig sjåfør. Mange svenske sjåførar, for eksempel, er flinke til å kjøre på vinterveier. Men opplæring er viktig, sier Johansen. Han mener at utenlandske sjåførar- og kjøretøy bør kontrolleres på grenseovergangene.

Kompetanse i det blå

- Dekk og kjettingar må være på plass. Jeg synes heller ikke at de skal slippe unna bomavgiftene. Og norske sjåførar må jo framvise egne kompetansebevis. Samtidig vet vi ikke om de utenlandske sjåførene har kompetanse nok. Vanligvis spør vi jo om en utenlandsk flykaptein har kompetanse til å fly. Jeg mener at vi har en nærmest «vill vest»- situasjon nå, sier Johansen.

Regiondirektør Roger Nyeng i Coop i Trondheim opplyser at Coop generelt stiller omfattende krav til utstyr og materiell i forbindelse med transport.

- Vi føler oss komfortable med våre norske transportører, sier Nyeng.

- fakta

Per Johansen Transport AS, Flostad på Herøy:

Stiftet: 1990

Administrerende direktør: Per Johansen.

Driftsresultat:

2010: 570.000 kroner 2011: 1.712.000 kroner 2012: 934.000 kroner

Bildetekst:

- UNDERBETALT: Per Johansen mener at norske trailersjåførere og transportselskap har blitt svært presset på pris på grunn av inntøget av billig utenlandsk arbeidskraft. (Arkiv

© Helgeland Arbeiderblad

Redd stumpene

ITROMSØ
26.11.2013



Av Bertil Grødhall (bildet), transportør Over flere år har æ advart for at norsk transportnæring ikke vil eksistere i nærmere fremtid. Dette ser man helt klare signaler på i dag, når det nærmest flommer over av utenlandske bileiere og sjåførere.

Over lengre tid har produsenter og sentrale leverandører presset pris og løsserutiner, med krav om direkte leveranser til forbruker og detaljledd. Imens har Statens vegvesen biltilsynet vært opptatt av bagateller på kjøre- og hviletidsregler med store konsekvenser for den igjenværende norske transportnæring, med det resultat at ingen nordmenn gidder å jobbe eller drive for egen regning i transportnæringen.

Ei næring forfulgt av sosial dumping, og vegvesen som skriver bøter så blekket spruter, hvilken fornuftige sjeler ønsker og være frivillig i en slik næring. Derfor har vi semitrailere fra utlandet, med et lass som de får 18.000 - kr fra Oslo til Tromsø, med krav om å kjøre direkte ut hver ei eske, ellers så blir det trekk i det allerede underskuddbeløpet de er tilbudt. Trailere med stykkgoods leverte tidligere ved terminal, og distribusjon foregikk med varebiler i sentrum, dette uten noen problemer. Jeg antar at denne transportnæringen er ødelagt for lang fremtid, og Statens vegvesen har fått seg en oppgave de aldri kommer i havn med.

Det vil komme nye aktører med GPS-styrte sjåførere på nymerkede, lovlige, ubrukelige vinterdekk kjøpt i Mellom-Europa som en strøm, og alle disse vil stå fast her og der og være en trafikkfelle for andre trafikanter. Kapitalismens bakside med god hjelp av offentlig forvaltning (Statens vegvesen) har satt oss i en uløselig situasjon, hvis vi ikke regulerer denne aktiviteten med lov. Stimuler norske aktører til fortsatt drift, og betal for jobben som utføres, da har vi kanskje en mulighet for å redde stumpene av ei norsk transport næring, med sjåførere som vet hvor dem skal.

© iTromsø

Stanser livsfarlige trailere

HALDEN ARBEIDERBLAD
16.11.2013 Side 2-3



I veivesenets kontroller på Svinesund, blir hver fjerde trailer nektet å kjøre videre på norske veier.

Dermed blir underbetalte sjåførere sittende i førerhuset gjerne over uke før ekspeditøren betaler bot og betaler for nye dekk.

- Jeg har ingen penger, og vet ikke hva som skjer, sier polske Zbignien Bajor som er stanset med helt blankslitte dekk.

Skremmende

I går sjekket samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen selv standarden på dekkene til utenlandske trailere som ble stanset på Svinesund.:

- Dette er skremmende, sier han.

- Vi er nødt til å intensivere kontrollen for å få stanset denne trafikken. Høye bøter er et virkemiddel, sier han.

Sende et signal

- Da sender vi signal til utenlandske transportører om at de antakelig blir tatt i Norge og at det koster mye å kjøre videre. De må ut med bot, kjøpe nye dekk og skaffe seg kjettinger.

- Da tar de kanskje ikke sjansen lenger, sier han.

Sjåførene rammes

Like ofte som veivesenet må stanse trailere, opplever de at sjåførene er i en svært fortvilet situasjon.

De kan bli sittende i førerhuset sitt i dagevis i påvente at transportøren stiller opp med de nødvendige pengene til bot og nye dekk.

Uten penger

Sjåførene er blakke, og det har hendt at folk har kjøpt mat til dem.

- Jeg vet ikke hva som skjer nå, sier Zbignien Bajor fra Polen. Han får ikke kjøre videre før det er lagt på nye dekk. Et av dekkene var så nedslitte at korden er åpen.

Har ikke noe valg

- Som sjåfør har jeg ikke noe valg. Jeg må ta den hengeren jeg blir tilvist - selv om jeg sier ifra at den har dårlige dekk og at bilen mangler kjettinger. Hvis ikke jeg vil kjøre, står det mange i køen bak meg som vil, sier han.

- Jeg trenger penge, sier han men vet ikke hvilken lønn han får for turen.

Må bare vente

- Jeg har ingen penger med meg og må bare stå her og vente, sier han.

Han har litt mat og en femliterskanne med vann i førerhuset.

Litt senere trekker han for gardinen og legger seg i køya bak førersetet.

Tida går fortere når man sover.

Sosial dumping

- Mye av trailertrafikken til Norge er ren sosial dumping, sier Tormod Magelsen som er redaktør i Transportmagasinet som har tatt opp problemene flere ganger.

- Lønna er ofte nede i 20 kroner timen, sier han.

- Noen sjåfører blir trukket i lønn dersom de har brukt mer diesel enn forventet, sier han.

Med fly fra Filippinene

- Sjåførene nå kommer hovedsakelig fra Romania, Bulgaria, Slovakia, Litauen og Estland.

- Det siste er at transportører flyr inn sjåfører fra Filippinene for å betale enda mindre lønn, sier han.

- Når disse trailerne er i Norge har de lov til å drive transport i en uke i landet. Men det må være tilfeldige og ikke avtalte oppdrag.

Pengene som rår

- Men det er pengene som rår også i norske bedrifter. Uten å blunke bruker de utenlandske trailere med underbetalte sjåfører.

Dette er en sosial dumping som er en trussel mot den godstransporten som foregår i ordentlige former, sier Tormod Magelsen.

Bildetekst:

- Samferdselsminister Ketil Storvik-Olsen hjelper kontrollsjef Roger Galvik i Statens vegvesen med å kontrollere dekk på en trailer. Under kontrollen i går ble det funnet mange grelle eksempler. Alle
- Zbignien Bajor ble i går sittende igjen på Svinesund og visste ikke når han kom seg derfra. - Det kan ta dager, sa han.
- Eksempel på et dekk som skal på norsk vinterføre. Her er dekke helt blankslitt og korden kommer fram.
- Samferdselsminister Ketil Storvik-Olsen fulgte interessert med under kontrollen av trailerne.
- - Sjåfører har timelønn helt ned til 20 kroner. Dette må stanses, sier redaktør Tormod Magelssen (t.h.) og journalist Svein-Ove Arnesen i bladet TransportMagasinet.

© Halden Arbeiderblad

Hedmark og Oppland



Glattkjøringskurs for utlendinger: Her får deltakerene prøve seg på motbakker, unnabakker, bremsing og skarpe svinger på såpeglatt vegbane. Video: Juliane Kravik.

Lærer utlendinger glattkjøring

Øst-europeiske sjåfører har en mye dårligere føreropplæring enn norske. Det tar Posten konsekvensen av. Nå tar de med sine utenlandske sjåfører på glattkjøringskurs.



Publisert 02.11.2013, kl. 15:42

Oppdatert 02.11.2013, kl. 16:47

– Der mista jeg grepet helt, og skled rett ut! Noen få kilometer mer i timen kan utgjøre en himmelvid forskjell, smiler Ionescu Cristi Ionut fra Romania.

80 på glatta



Han er en av 80 for det meste utenlandske sjåfører i Posten-selskapet Bring som får



Glattkjøringskurs gir nyttig erfaring, synes Ionescu Cristi Ionut fra Romania.

FOTO: KURT SIVERTSEN / NRK

glattkjøringskurs på NAFs trafikksenter i Våler i Hedmark. Her får de prøve seg på motbakker, unnabakker, bremsing og skarpe svinger på såpeglatt vegbane. Å stå fast i motbakken, eller skli helt ut i svingen, gir nyttig erfaring å ta med seg på norske vinterveger.

– Det er ikke bare bra, det er veldig bra! sier Ionescu fornøyd.

Andre året

– Vi trener våre internasjonale sjåførere for norske vinterveger. Vi vokser på internasjonal frakt. Derfor er dette så viktig, forklarer Stein Børre Johnsen, daglig leder i Bring Linehaul.

Dette er andre året Posten gjennomfører glattkjøringskurs for sjåførene. Før jul gjennomfører de tre helgesamlinger.

Sjåførene kjører til daglig mellom Norge, Sverige, Danmark og Tyskland.

Opplæring først

– En del av dem kjører i den norske fjellheimen, men aldri før de har fått skikkelig opplæring, sier Johnsen.



- Ingen av våre sjåførere får kjøre de tøffeste rutene uten glattkjøringskurs, sier Stein Børre Johnsen i Bring.
FOTO: KURT SIVERTSEN / NRK

- Er dette noe dere gjør fordi alt for mange havner i grøfta?

- Nei, men det er alltid noen som havner i grøfta, vi har 2-3 uhell i året blant dem som kjører internasjonalt. Det er ikke til å unngå. Vi forsøker bare å være best mulig forberedt, også med gode dekk og godt utstyr. Vi plasserer sjåførene på ruter de har erfaring og kompetanse til å kjøre.

Egne kart

Johnsen mener norske bakker ofte er den aller største utfordringa.

- Du vet aldri når de kommer, og når du står midt i bakken og begynner å skli bakover, er det for sent!

- Betyr det at sjåførene kjører på GPS og havner på uframkommelige småveger?

- Det skjedde nok i starten. Nå har vi egne kart, som vi går gjennom med sjåførene, og blant annet viser hvor de må stoppe og legge på kjetting.

Lettvint opplæring

Johnsen innrømmer glatt at også deres utenlandske sjåførere oftest har dårligere føreropplæring.

- Norge og Sverige er de eneste landa der glattkjøring er påbudt, det har de ikke i øst- og sør-europa. Der holder det å vise at man kan kjøre en bil litt større enn en personbil, så får man kjøre vogntog, sier han.

- Og man kan sjøl tenke seg hva arbeidsledige sjåførere kan skryte på seg av kompetanse for å få jobb. Dette prøver vi å heve oss over. Hos oss starter de på trygge veger, så får de kurs. Ingen uerfarne blir satt på de største utfordringene.

- Posten viser veg

Statssekretær Bård Hoksrud i samferdselsdepartementet tok sjøl turen til Vålerbanen lørdag for å se på Postens opplegg. Men han ble forsinket underveis.

- Det var glatt, og en del lastebiler og personbiler lå strødd langs vegen. Det viser jo behovet for bedre opplæring for å takle norske vinterveger, sier Hoksrud.

- Da er det veldig positivt at Posten går foran, og sikrer at en del av de utenlandske sjåførene på norske veger får prøve seg på glatta, får en erfaring å ta med seg på vintervegene.



Statssekretær Bård Hoksrud kan ikke love krav om ekstra opplæring for utenlandske sjåførere. Video: Juliane Kravik.

Kompetanse viktigst

Hoksrud viser til at det er svært mange utenlandske sjåførere på norske veger, og mener mange ikke har den erfaring eller kompetanse de burde hatt for kjøring i Norge på vinteren.

– Jeg får mange tilbakemeldinger fra bransjen, kontrollmyndighetene og andre på at dette kanskje er den største utfordringa etterhvert. Utstyret begynner å bli ganske bra, men kompetansen på vinterføre mangler. Det er bra at Posten tar opplæring på alvor. Det burde mange flere selskaper gjøre. Dette handler om trafiksikkerhet på norske veger.

EU-regler

– Men hva kan myndighetene gjøre med dette? Kan det komme krav om bedre opplæring?

– Dette er er ting vi alltid må se på. Men vi er avhengige av å holde oss til EU og Europas regelverk, og der er det en del utfordringer i forhold til å kreve mer kompetanse, svarer Hoksrud.

Internasjonal konkurranse

– Men hvorfor bruke utenlandske sjåførere når dere vet at norske sjåførere har mer erfaring og bedre kompetanse på norske forhold?

– Det er fordi vi konkurrerer i et internasjonalt marked, med internasjonale kostnader. Da må vi ha billigere utenlandske sjåførere for å konkurrere om de store kontraktene, sier Johnsen, og viser til konkurranse fra land som Polen, Tsjekkia og Tyskland.

Det halve av norsk lønn

– Flyselskapet Norwegian er beskyldt for sosial dumping med sine lave lønner til thailandske flyverter. Er Posten på samme nivå?

- Nei, det vil jeg ikke si. De utenlandske sjåførene har litt under halvparten av lønna til norske sjåfører, og det er tre ganger vanlig lønn i for eksempel Romania. Vi holder oss innafor de lovene som finnes på dette området, svarer Johnsen.

- Posten er etablert ute, og konkurrerer på et internasjonalt marked, men jeg forventer at de holder seg til regelverket, både når det gjelder biler og sjåfører, sier statssekretær Bård Hoksrud.

Opphavsrett NRK © 2014

Ansvarlig redaktør: Thor Gjermund Eriksen

Nettsjef: Frank Gander (konst.)



Kjører hardt på: Utenlandske lastebilsjåfører skal ofte bryte regler om hvile og kjøretid i sjudagers perioden de kan ta oppdrag i Norge. Norges lastebilnæring forviller over at norske sjåfører må følge et strengt regelverk, mens utenlandske sjåfører kan neglisjere det samme regelverket uten konsekvenser. Foto: Vidar Heitkotter

Kjører lovløst på vegene

Yrkessjåfører i dalen frykter for framtiden i konkurranse med utenlandske sjåfører som ikke følger loven. Inspektør i Arbeidstilsynet bekrefter at grove regelbrudd har blitt henlagt på stedet.

Fredrik Grønningsæter

Publisert 04.09.2013 kl 13:15 Oppdatert 04.09.2013 kl 15:35

Stemningen er dyster på truckerruta E6 gjennom Gudbrandsdalen for tiden. I helgen gjennomførte Norges Lastebileier-Forbund (NLF) en landsdekkende protestaksjon mot kabotasje og sosial dumping (SD) på Norske vegar – merk deg det første begrepet, det rimer på sabotasje.

– Sjåførene i dalen frykter for framtiden sin. Mange firmaer i Gudbrandsdalen, som baserer seg på frakt øst/vest, mister stadig oppdrag til utenlandske firmaer. De utenlandske firmaene har lave priser, betaler sjåførene sine en brøkdel i lønn, betaler ikke avgifter som bompenger, bryter arbeidsmiljøloven. Og gjør de noe galt får det ingen reaksjon, sier en oppgitt leder i Hedmark/Oppland NLF, Guttorm Tysnes. Tysnes forteller at nok et fraktfirma i regionen gikk konkurs for ikke lenge siden.

– Sikkert av flere grunner, men at vi ikke kan konkurrere på like vilkår er nok en av dem. Kabotasje er når en sjåfør fra et utenlandsk firma har kjørt til Norge på oppdrag. For ikke å kjøre tomhendt tilbake, kan sjåføren ta på seg tre innenlandsoppdrag, såkalte kabotasjeturer, innen en tidsluke på sju dager. Problemet oppstår hvis sjåfører tar på seg mer enn tillatt og kjører det reimer og tøy kan holde for å tjene mest mulig.



Fortviler: Adm.dir. Geir A. Mo i Norges Lastebileier-Forbund (NLF), regiondirekte i NHO Innlandet Christl Kvam, og seniorinspektør i Arbeidstilsynet Håkon Willerud på Biri. Foto: Fredrik Grønningsæter

– Driften ned 24 prosent

Valgmøte på Biri for to uker siden. Administrerende direktør Geir A. Mo i NLF er svart i blikket, trolig med skjellig grunn. Han tordner fra talerstolen så de framfattede politikerne fra alle de store partiene blir stramme i masken.

– Siden 2007 har driftsresultatene i vår næring falt med 24 prosent. Det skyldes i hovedsak én ting. Utenlandske sjåførere som kommer til Norge og kan unngå alle norske regler for arbeidsliv og dermed underby vår bransje. De bryter loven daglig, men ingen stopper dem, selv om lovverket er der, slår Mo harmdirrende fast. Politikerne nikker og forbereder valgflesk på notatblokkene sine. Kanskje tollerne på grensen bør være litt mer enn 16 stykker? Kanskje noen nye lover?

– Vi trenger ikke nye lover. Vi har allerede lover, men de må bli håndhevet, raser Mo.

– Spekulerer i kabotasje og SD

– Kabotasje er et forretningsområde utenlandske firma spekulerer i, påstår Mo.

I samme problematikken finner du sosial dumping. Det er kjent at mange av de utenlandske sjåførene kjører uten skikkelige kjøretøy, påkrevd hviletid og anstendig lønn. Noe som legger press på den innenlandske lastebilnæringen. I publikum på Biri er seniorinspektør Håkon Willerud i Arbeidstilsynet. Han tar ordet:

– Jeg har selv deltatt på kontroller sammen med Statens vegvesen hvor utenlandske sjåførere slipper videre med klare brudd på kjøre- og hviletidsreglene. Willerud forteller om en fortvilende og ikke minst, urettferdig, situasjon.

– Vi opplever at de norske sjåførene blir fulgt opp, men ikke de utenlandske, forteller han og gir et eksempel:

– Spesielt var der én med graverende brudd. Vegvesenet gjorde en god jobb, og saken ble oversendt til politiet. Vi fikk raskt beskjed om at politiet ikke hadde ressurser til å håndtere dette, og sjåføren fikk bare kjøre videre.

Henla saken

På Frya i Ringebu i juni krasjet en polsk sjåfør nesten med en UP-bil. Politiet opprettholdt ikke beslaget av førerkort, og mannen fikk kjøre videre. Norsk Transportarbeiderforbund valgte å anmelde påtalemyndigheten i Gudbrandsdal politidistrikt etter hendelsen. Denne uken ble saken henlagt.

– Spesialenhetens oppgave er å vurdere om politiadvokaten i Gudbrandsdalen politidistrikt har gjort noe straffbart, og våre undersøkelser viser at politiadvokaten ikke har gjort noe straffbart, sa juridisk rådgiver ved spesialenheten for politisaker, Mona Skaaden-Bjerke, til NRK mandag. Noe som får NLF til å se rødt.

– Dette er et godt eksempel på den forskjellsbehandlingen som vi opplever og synes er veldig uheldig. NLF ønsker konkurranse og utenlandske sjåførere velkommen, men det skal skje på like vilkår, der norske og utenlandske sjåførere blir behandlet likt, sier kommunikasjonssjef Kari Brun Ågotnes i NLF til GD. Også regionslederen i NLF, Guttorm Tysnes er skuffet.

– Vi ser at mindre alvorlige forseelser i trafikken hos en norsk yrkessjåfør fører til at førerkortet blir inndratt i tre måneder. Loven skal følges, men den må være lik for alle.

0 kommentarer

LOGG INN

E-POSTVARSLING

Din kommentar...

Logg inn

A [Debattregler](#)

KOMMENTER

Mener sjåføryrket ødelegges

☐ TRØNDER-AVISA
31.08.2013 Side 17

Forfatter: Håvard Zeiner

■ INDERØY I dag kjører lastebilsjåfør Ståle Solberg og 50 andre sjåførar fra Nord-Trøndelag mot Trondheim for å demonstrere mot sosial dumping.



- Dette er med på å ødelegge hele bransjen, sier Ståle Solberg.

Får 25 kroner i timen

Han er 51 år og har jobbet som lastebilsjåfør i 31 av dem. I morgen skal han delta på sin første store markering i Trondheim. Solberg og kollegene har nemlig fått nok av det de mener er sosial dumping i lastebilbransjen. Den rutinerde lastebilsjåføren har blant annet hørt rykter om timelønninger ned mot 25 kroner. Med slike lønninger har norske arbeidsgivere lite å stille opp med. Skal vi tro Solberg så bruker også de utenlandske sjåførene lastebilene sine som rullende leiligheter.

- De lager all mat i bilen. Vegkroeiere som jeg har snakket med sier at det eneste utenlandske sjåfører legger fra seg hos dem er skit på toalettene.

Kritiserer ikke sjåførene

Han presiserer at han ikke er sint på de utenlandske sjåførene. Det er systemet han mener det er noe galt med. Han går så langt som å si at utenlandske aktører er med på å radere lastebilbransjen. Solberg sier det er de største selskapene som ødelegger. Han vet at flere av disse flyr inn sjåførar fra Øst-Europa, Østen og Sverige.

- Vi har ikke sjanse til å konkurrere når vi vet hva disse sjåførene får i lønn, sier Solberg.

I dag setter derfor Solberg og rundt 50 andre lastebilsjåførar fra Nord-Trøndelag seg inn i bilene sine og ruller mot Trondheim.

På 16 andre steder i Norge skjer det samme. Det er bransjeorganisasjonene Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) og Norges Lastebileier-Forbund (NLF) som står bak aksjonene. Begge forbundene mener sosial dumping ødelegger grunnlaget for norsk godstransport på vei. Regionrepresentant for NLF, Øyvind Lilleby, sier at politikerne har all mulighet til å rydde opp. - Regjeringen har mulighet til å gå inn og kontrollere alle ledd. De som blir kontrollert i dag er bare sjåførene. Bedre og flere kontroller står kun på vilje og ressurser, sier han.

Her er noen av kravene fra NTF og NLF til politikerne:

■ Intensivere kontrollen av kjøre- og hviletidsbestemmelser, arbeidsmiljøloven, forskrift om

arbeidstid og yrkestransportloven.

- Utvidede kontroll- og sanksjonsmuligheter for Statens vegvesen. Gi Statens vegvesen og politiet større mulighet for å holde igjen kjøretøy.
- Økt arbeid mot transportkriminalitet (herunder dieseltysterier). Dette må behandles som organisert kriminalitet.
- Økte krav til utstyr og kompetanse vedrørende tunge kjøretøy på vinterføre, samt økt vinterberedskap.

■ FAKTA

Sosial dumping

- Med sosial dumping menes særlig at utenlandske arbeidstakere som utfører arbeid i Norge får vesentlig dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn norske arbeidstakere.
- Det er også sosial dumping dersom utenlandske arbeidstakere gis vesentlig dårligere arbeidsvilkår for øvrig,

Kilde: Arbeidstilsynet.

Bildetekst:

- IRRITERT: Lastebilsjåfør Ståle Solberg frykter for jobben sin om utenlandske transportselskap får enda større innpass i det norske transportmarkedet enn hva som er tilfelle i dag.

© Trønder-Avisa

Hardt ut mot utlendinger i transportbransjen

- RøDT OG TOTEN TRANSPORT

□ OPPLAND ARBEIDERBLAD

23.08.2013 Side 16

Forfatter: Morten Høitomt

RAUFOSS - Vi kan ikke konkurrere med utenlandske dumpingpriser, sier konsernsjef Roy Jakobsen i Toten Transport AS.



Partiet Rødt inviterte Oppland Arbeiderblad til en valgkampsamtale hos Toten Transport denne uka. Rødt ønsker å få fram at deres programfestede mål er å trekke Norge fra EØS-samarbeidet, som de mener er ødeleggende for blant andre transportnæringen.

- Vi deler ikke det synet, det må jeg understreke, sier Roy Jakobsen.

Han er imidlertid enig i det meste partiet hevder om utenlandske transportselskaper: At mange stiller dårlig forberedt på krevende norske veier, opererer med svært lave lønninger, bruker dels defekt materiell, dropper å betale bompenger og til og med stjeler drivstoffet de bruker.

- Vi konkurrerer ikke på like vilkår, konstaterer Jakobsen.

Kan ta tre oppdrag her

Regelverket for såkalt kabotasje åpner for ganske omfattende trafikk av utenlandske lastebiler.

- Vi mener derfor at EØS-avtalen har vært den største trusselen mot sikkerheten på norske veier de siste 15 årene, sier Michael Hall i Rødt Gjøvik Toten.

Kabotasje innebærer at en transportør opererer mellom forskjellige destinasjoner i et annet land. Dette er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge, men myndighetene praktiserer egne regler for transportører fra EØS-land. De kan utføre opptil tre kabotasjeturer innenfor våre grenser innen ei uke etter ankomst.

- Nå vil EU at det skal bli fri flyt fra og med 2015. Da får vi et kjempeproblem. Det har vi for så vidt allerede, for det finnes norske transportører som bruker utenlandske biler og sjåførere, sier Roy Jakobsen.

Ingen tariff for dem

Ved frislipp av kabotasje, og samme økonomiske betingelser som i dag, kan ikke Toten Transport-sjefen se at norske aktører har noe å stille opp med.

- Utenlandske sjåførere tjener kanskje 500 kroner dagen, våre tjener 2500. De utenlandske kjører i tillegg gjennom bomringer uten å betale, fordi vi ikke har systemer som gjør det mulig å kreve pengene inn fra dem i etterkant. Toten Transport alene bruker 15 millioner kroner i året på bommer, sier Jakobsen til OA.

Lønnsforskjellene karakteriserer han som sosial dumping.

- Jeg føler ikke at norske myndigheter tar bransjen vår på alvor, sier han.

- I andre bransjer er det innført tariff for utenlandske arbeidere. For eksempel byggebransjen, bemerker Michael Hall.

- Dere trenger oss

Reidar Belgum, tidligere forretningsfører i Oppland Transportarbeiderforening, er enig med Jacobsen og Hall.

- Det er blitt så mange utenlandske biler her at mange norske sjåfører knapt tør parkere på rasteplasser. De er redd de skal bli frastjålet diesel og kjettinger. Det må bli like lønns- og arbeidsvilkår hvis vi skal få bukt med dette, sier han.

Rødt krever mer nasjonalt selvstyre enn EØS-avtalen tillater.

- Vi vet at også flertallet i det norske folket har den oppfatningen, men det gjenspeiles ikke i sammensetningen på Stortinget. Derfor trenger opinionen oss til å målbære sitt syn, fastslår Bjørn Sigurd Svingen i Rødt Gjøvik Toten.

Bildetekst:

- SAMMEN MOT URETT: F.v. Bjørn Sigurd Svingen (Rødt), Roy Jacobsen (Toten Transport), Reidar Belgum (tidligere tillitsvalgt) og Michael Hall (Rødt).

© Oppland Arbeiderblad

Frykter transportbransjens død

- ■ GARDERMOEN VALG 2013

□ ROMERIKES BLAD
21.08.2013 Side 6-7

Forfatter: Kjell Aasum

Dag Henriksen og Arvid Birkelund misliker sterkt at utenlandske sjåførere utfører transportoppdrag her i landet. De advarer mot rasering av arbeidsplasser.



Kjørelærer Dag Henriksen og transportør Arvid Birkelund, begge med tilhold i Ullensaker, tok i går med seg stortingsrepresentant Sverre Myrli (Ap) på kjøretur. Hensikten var å vise noen av de utfordringene bransjen står overfor.

Til «løvens hule»

Med Dag Henriksen bak rattet på det 17,5 meter lange vogntoget fikk Sverre Myrli innblikk i den høyst vekslende standarden på veinettet i Skedsmo, Fet, Sørum og Ullensaker.

Enda viktigere; Birkelund og Henriksen tok med seg Arbeiderpartiets oppkandidat i Akershus til «løvens hule», næringsområdene ved Gardermoen, der vogntog hjemmehørende i Danmark, Estland og Litauen sto parkert på rekke og rad.

Sjåfør i bare underbuksa

Utenfor ett av de større næringsbyggene påtraff delegasjonen en estlender kun iført underbukse utenfor «arbeidsplassen sin».

- Vi skal ikke på noen måte påstå at denne mannen har brutt noe regelverk, men er det slik vi vil ha det i Norge? Stadig flere utlendinger som påtar seg oppdrag til lavere priser og andre vilkår enn norske sjåførere, med yrkesbrødre som bor og lever under helt andre og svært spesielle, temmelig ofte kummerlige forhold, spør Henriksen og Birkelund.

Urettferdig

Arvid Birkelund har eget firma med flere biler, Transportør 1 AS. Han synes det er blodig urettferdig at utenlandske firmaer og sjåførere kaprer nye markedsandeler av høyst betenkelige årsaker.

- Seriose aktører bidrar med store beløp i skatter og avgifter til det norske fellesskapet. Bare i bomavgifter betaler jeg titusenvis av kroner hver eneste måned, mens konkurrentene opererer under helt andre vilkår. Det er så å si komplett umulig å kreve inn bompenger fra utenlandske sjåførere. Hvis myndighetene ikke strammer inn, vil bransjen vår på sikt bli utradert, uttaler han.

Kabotasje brer om seg

Kabotasje, det vil si transport av personer og gods i en annen nasjon enn der kjøretøyet hører hjemme, er blitt mer utbredt de siste par-tre årene.

- Regelverket som skal forhindre kabotasje finnes for hele EØS-området, men veivesenets folk klager over at politiet ikke følger opp selv når alvorlige brudd avdekkes, angivelig fordi det mangler ressurser, sier Dag Halvorsen.

Norges Lastebileierforbund ønsker seg flere kontroller og razziaer overfor utenlandske selskaper, noe duoen støtter fullt og helt.

Norsk lønn i Norge

Talsmennene for transportbransjen synes også det er beklagelig at myndighetene ikke krever at det kun skal utbetales norske lønninger til den og de om utfører arbeid her i landet.

- Hvis så var tilfelle, ville den sosiale dumpingen mer eller mindre falle bort, mener de to.

Sverre Myrli forstår godt reaksjonene til Henriksen og Birkelund. Han håper blant annet at politiet gir disse sakene høyere prioritet.

- Vi vet også at utenlandske sjåførere i større grad er presset på tid. Flere av dem er derfor ikke like flinke til og nøye med å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene som erfarne, norske sjåførere.

Etterslep på vedlikehold

Sju politikere takket ja til invitasjonen fra lastebileierforeningen og NAF om å bli med på en rundtur på Romeriksveiene tirsdag etter middag.

Senere på dagen ble det holdt et valgkampmøte i Lillestrøm, der de to organisasjonene gjentok sine krav fra fire år siden med paroler som «Veiene skal være sikre», «Veiene skal utvikles med hensyn til miljø» og «Veiene skal ha god framkommelighet».

Nærmere 50 personer deltok i møtet, som med all tydelighet fortalte om et temmelig stort etterslep på veivedlikehold over hele Akershus.

Bildetekst:

- RUNDTUR PÅ ROMERIKE: Transportør Arvid Birkelund (t.v.) og kjørelærer Dag Halvorsen sørget for at stortingsrepresentant Sverre Myrli (Ap) fikk et godt innblikk i veistandarden her i distriktet - og ikke minst hvor mange utenlandske aktører som utfører transportoppdrag til og fra og kanskje også på selve Romerike. Halvorsen og Birkelund har ingen tall å komme med, men de ser med bekymring på at lokale transportfirmaer sliter kolossalt som en følge av konkurranse fra utenlandske sjåførere. BEGGE

- LETTKLEDD ESTLENDER: En sjåfør på en lastebil registrert i Estland ga oss et spesielt motiv under lastebileierforeningens rundtur på Romerike i går.

© Romerikes Blad

Fillipinske sjåførar på slavelønn i Norge

Skrevet av:

Svein-Ove Arnesen

Sist oppdatert: 21.08.2013

Det latviske transportselskapet Sia Dinotrans ses stadig oftare på norske veier. Ikke så rart, kanskje. Hele 21 prosent av omsetningen stammer fra Norge. Bak rattet sitter sjåførar som kan ha så lite som 20 kroner timen i lønn.

Da det ble kjent at Dinotrans i fjor fløy inn billige fillipinske sjåførar ble det ramaskrik. Under overskriften "Nå er Øst-europeerne for dyre" satte vi søkelyset på flere sider ved dette opplegget som satte sinnene til sjåførstanden i kok.

Dengang hevdet Dinotrans at sjåførlønnen lå på mellom 12000-17000 svenske kroner i måneden - noe som er lavt nok.

Stoppafusket har gjennomgått regnskapene

Nå har en svensk journalist gått gjennom regnskapene til selskapet - og selv om resultatet kan virke horribelt, er det kanskje ikke helt uventet. De fillipinske sjåførene som kjører på Sverige tjener omkring 20 kroner timen hevder journalisten.

Dette fremgår av en artikkel som er publisert av Stoppafusket.nu.

Vi har ved selvsyn gjentatte ganger møtt fillipinske sjåførar i Norge også, og lønnen er omtrent den samme her, selv om bedriften forsøker å få lønnen til å virke høyere ved å regne diett som lønn.

Da journalisten konfronterer en av hovedeierne, svenske Staffan Resare med tall fra selskapets regnskap, bekrefter han indirekte den lave lønnen - men hevder at det er slik alle øst-europeiske selskaper driver. Korrespondansen mellom Resare og journalisten ligger i sin helhet på stoppafusket.nu der det tydelig fremgår at Resare ikke ønsker særlig kontakt med journalisten.

Den største omsetningen fra Sia Dinotrans kommer fra Sverige med 45 prosent. Deretter kommer Tyskland med 22 prosent og Norge med omtrent det samme - 21 prosent. I Latvia trekker de bare inn 1,8 prosent av omsetningen.

Søker fortsatt sjåførar

TransportMagasinet er forøvrig kjent med at Dinotrans fortsatt søker etter fillipinske sjåførar. Nå ligger en annonse ute der de ønsker 50 sjåførar. Du finner jobbannonsen her.

Vi husker at de fillipinske sjåførene som i første omgang kom til Europa, ble utsatt for så mye hets at flere åpne facebook-grupper måtte stenges eller slettes. Vi forsøkte også selv å få fatt i noen av de fillipinske sjåførene uten å lykkes.

Les også: Nå er øst-europeerne for dyre

Les også: Forsvarer bruken av fillipinske sjåførar

Også andre transportørar lukter på muligheten for rimelig arbeidskraft. I et dansk radiointervju fra oktober i fjor fortalte direktør Jørgen H. Hansen fra Freja Transport & Logistics A/S i Danmark at de også kikket på denne løsningen. Hansen fortalte at fillipinske sjåførar ikke bare var billigere - men de drakk også mindre alkohol enn sine øst-europeiske kolleger.

Du kan høre det korte innslaget her. (Spol frem til 02.14)

URL: <http://www.tungt.no/transportmagasinet/article858084.ece>
tungt for mer



Om TS Forum Norge Stilling ledig Samarbeidspartnere Kontakt oss



Hovedside

Nyheter

Innmelding

Medlemsoversikt

Kurs

Søkeord



← Forrige Neste →

Dinotrans betaler slavelønn

I følge det svenske nettstedet Stoppafusket.nu, har de bevis for dette - svart på hvitt. Det latviske transportselskapet Sia Dinotrans som kjører på svenske og norske veier betaler sjåførene sine rene slavelønner. Rundt 20 kroner timen. Det viser selskapets egne tall.

Sia Dinotrans har i mange år benyttet latviske sjåførere, helt til selskapet kom på den fantastiske ideen å satse på filippinske lastebilsjåførere i stedet. Da Dinotrans satset på filippinske sjåførere, gikk hovedeieren i selskapet, svenske Staffan Resare, ut offentlig og sa at sjåførlønnene lå mellom kr 11.474 og 16.255 månedens.

Da Stoppafusket konfronterte ham med tall fra selskapets årsmelding, bekrefter han den dårlige lønnen, indirekte. Men dette kommer vi tilbake til. Først noen fakta.



Årsmeldinger

Det finnes flere Dinotrans selskap rundt i Europa, i tillegg til nært tilknyttede selskap. Stoppafusket har gjennomgått alle årsmeldinger i Dinotransgruppen for årene 2011 og 2012 (samtlige Dinotrans selskap og nærstående selskap). De fleste av selskapene i Dinotransgruppen finnes i Latvia. Det latviske Sia Dinotrans er det største selskapet i gruppen med sine 220 ansatte og 155 egne lastebiler. De andre selskapene har betydelig færre ansatte og færre lastebiler. I svenske Dinotrans, for eksempel, finnes det bare én ansatt. Tyske Dinotrans er også et lite selskap. Latviske Dinotrans er også det selskapet som omsatte mest penger i 2011 tok selskapet inn 76 millioner på transportoppdrag (ytterligere 2,6 millioner på salg av lastebiler). I 2012 økte Sia Dinotrans' omsetning kraftig. Nå ligger tallet på knapt 120 millioner (og ytterligere drøyt 43 millioner på salg av lastebiler).

Filippinere

Den kraftige økningen tilskriver selskapet selv satsingen på filippinske sjåførere. Det kan man lese i selskapets beretning:

"I 2012 lanserte selskapet å forbedre mengelen på arbeidskraft ved å tiltrekke seg migrerende arbeidstakere – lastebilsjåførere fra Filippinene. Prosjektets resultat ble at selskapet lyktes med å øke nettoomsætningen."

Og landene som latviske Dinotrans økte sin omsetning aller mest i, er i Sverige og Norge. Hele 45% av totalomsætningen kommer nå fra Sverige, og 21% fra Norge. I Latvia, hvor selskapet er registrert, tar selskapet kun inn 1,8%.

Advarer

Sia Dinotrans kjører i flere europeiske land. I tillegg til Sverige og Norge kjører selskapet mye i Danmark og Tyskland. Omsetningen fra Tyskland ligger på 22%. Et land der man nå åpnet advarer om at de utrustede filippinske sjåførene gjør tyske veier usikre.

Personalkostnad

Årsmeldingen viser at reparasjoner koster mer for Dinotrans enn sjåførene gjør. Og sjåførkostnadene er 16% av hva Dinotrans betaler for drivstoff. En bra måte å måle personalkostnad på, er å sammenligne den med selve omsetningen. For å gjøre en svært generøs beregning, tar vi vekk omsetningen selskapet har hatt på lastebilsalg og regner alt personale inn, både lastebilsjåførere og administrasjon. Da havner personalkostanden på 9,5% av omsetningen. Et meget lavt tall.

Eieren

Staffan Resare skriver i en e-post til Stoppafusket at personalkostnaden er nesten 20% av omsetningen. I personalkostnaden legger han da til og med inn diettgodtgjørelse. Men diett har aldri vært lønn. Godtgjørelsen er til for å dekke kostnadene sjåførene har når de jobber utenlands. Da skriver Staffan Resare tilbake: *"Om du tror at arbeidere ikke oppfatter diett som inntekt, bør du studere hvordan dine partivänner betrakter deres diettgodtgjørelse fra Brüssel. Til din informasjon: Det er slik det fungerer i ethvert østeuropeisk selskap, også."*

Den latviske staten har fastsatt hvor mye skattefri diettgodtgjørelse som gjelder i de forskjellige landene i Europa. I Norge gjelder 36 lats (kr 450,-) per dag. 30 dager i Norge gir da en godtgjørelse på kr 13 497,30.

Timelønn

Sia Dinotrans årsmelding viser at den totale lønnskostnaden for samtlige ansatte havner på beskjedne 9 millioner. La oss leke oss litt med tallene og se hva vi havner på i timelønn for de ansatte i Dinotrans. Selskapet hadde 211 ansatte i snitt i 2012. Tallet dekker både sjåførere og administrativt personale. Selv om det strømmer inn alarmerende rapporter om utenlandske sjåførere som jobber både natt og dag og overmatter i lastebilene sine, begynner vi med å anta at Dinotransansatte kun jobber heitid (173 timer i måneden). Da blir lønnen deres 20,73 i timen. Jobber de halvtid (86,5 timer i måneden), havner lønnen på 41,47 i timen. Og jobber de kun 25% (43,25 timer i måneden) blir timelønnen 82,93.

En liten sammenligning: En svensk sjåfør har en begynnerlønn på SEK 134,67 i timen (med feriepenger og premiekompensasjon blir det SEK 154,44 kroner i timen).

Transportarbeitarforbundet

Markus Pettersson er forbundssekretær i det svenske Transportarbeitarforbundet, og han kommenterer Dinotrans' ekstremt lave lønninger slik:

- Det er overraskende om tallene stemmer. Samtidig er det ikke overraskende om man skal overleve på et marked der prisene er veldig presset. Da Dinotrans hentet filippinere for å kjøre i Sverige, forstod vi at hensikten var å tjene penger på det, sier han.

Markus Pettersson mener også at Dinotrans' store omsetning i Sverige antyder at mesteparten av transportene er ulovlige.

- Men dessverre har vi ikke noen eksisterende kontroll av de omfattende ulovlige transportene vi har i Sverige, noe som medfører at flere seriøse transportforetak som følger lover og avtaler har gått konkurs.

Staffan Resare

I følge skattelovgivningen kan et utenlandsk selskap få såkalt fast driftssted hvis for eksempel eieren bor i Sverige. Med fast driftssted mener man at selskapet blir "forsvensket". Selskapet skal ha regnskapene her, betale skatt og sosiale utgifter her. Det latviske Sia Dinotrans er 80% eid av Staffan Resare. Men han står ikke oppført som bosatt i Sverige. Han utvandret til Latvia i 2007. Adressen han oppgir i Latvia viser et hus som har sett sine beste dager. (Klikk her for å se bilde av huset.) Stoppafusket spurte ham om han virkelig bodde på den adressen i Riga han har oppgitt til myndighetene i Latvia og Sverige.

Han svarte slik: "Du har kanskje hørt at det er et dårlig nabolag, men huset mitt er nytt."

Latviske årsmeldinger er hentet fra den latviske databasen Lursoft.

Originaltekst: Anne-Lena Norberg

Research: Anne-Lena Norberg og Susanne Atterday

Oversatt til norsk av Ole Askeland / www.tekstogslikt.no

FAKTA OM DINOTRANSGRUPPEN

Latviske selskap i Dinotransgruppen

Samtlige latviske selskap (unntatt ett) er ikke registrert i Sverige. Har ikke F-skatt. Har ikke momsregistrert seg og er ikke registrert som arbeidsgivere.

Sia Dinotrans er det absolutt største selskapet blant disse selskapene. I slutten av 2012 var det 220 ansatte i selskapet. Selv om Dinotrans' personalkostnad kun er på 9,5% av omsetningen, er det toppnoteringen blant Dinogrubbens selskap i Latvia.

Entrans L er et transportselskap som krymper fra år til år. Fra 2010 har antallet ansatte minket fra 51 til 1. Men ser man på tidligere år, er de totale personalkostnaden på 3,9% av omsetningen. Selskapet hadde da også daglønnsarbeidere.

GCT Service. Slått konkurs i 2012. Året før var det et lite transportselskap med åtte ansatte som hadde sin store omsetning utenom Latvia. Selskapet omsatte for 5,4 millioner i 2011. Totale personalkostnader utgjorde 5,8% av omsetningen. GCT leide også inn sjåfører.

Entrans har ennå ikke levert inn årsmelding for 2012. Opplysningene som følger er fra årsmeldingen for 2011. Entrans er et transportselskap kjører mesteparten av sin last i land utenfor EU. Total personalkostnad er kun på 5,3% av omsetningen. Den skattefrie diettgodtgjørelsen som utbetales til sjåførene er nærmere åtte ganger større enn lønnen. Entrans har økt personalet fra 13 personer i 2010 til 21 i løpet av 2011.

GK Trans byttet i løpet av året navn til **Sia Baltic truck & trailer rent**. Selskapet er et krympende selskap som i 2010 hadde 14 ansatte, i 2012 var det 1 ansatt igjen. Omsetningen lå på 618.000 kroner.

AA Trans ble avsluttet 2. mai 2013.

Transtin er et inkasso- og kredittopplysningsselskap med en omsetning på drøyt 1,3 millioner kroner. En person ansatt.

Dinotrans Holding: Investeringselskap. Foretaket hadde kun en omsetning på knapt 257.000 kroner. Kostnadene var desto høyere og tapet kom i 2012 opp i 1,4 millioner kroner.

Selskap i andre land

Samtlige selskap (unntatt svenske Dinotrans) er ikke registrert i Sverige. Har ikke F-skatt. Er ikke momsregistrert og er ikke registrert som arbeidsgivere.

Dinotrans i Litauen: Avsluttet.

Dinotrans i Estland: Usikkert om det er aktivitet i selskapet. Selskapet er ikke avsluttet, men har ikke levert årsmelding siden 2010.

Dinocarrier i Estland: Et selskap som i hovedsak arbeider med transport. Selskapets omsetning ligger i 2012 på 23,7 millioner kroner. 74% av omsetningen kommer fra Sverige, og 26% fra Finland. Virksomheten i Estland er ubetydelig. Selskapet har 28 heltidsansatte som får en timelønn på 60,38 kroner. Total personalkostnad er 16% av omsetningen.

Dinotrans Sweden: Har kun én person ansatt. Omsetningen i 2012 lå på 53,2 millioner kroner. Selskapet er registrert for å drive med import og eksport av biler, lastebiler m.m., samt for internasjonale transportere.

Dinotrans Polen: Selskapet har ennå ikke levert årsmelding for 2012. Følgende er tall fra årsmeldingen 2011: Selskapet hadde en liten omsetning på 14 millioner kroner. Antallet ansatte oppgis til 1 – 5 og lønnen som utbetales i løpet av året oppgis til rundt 892.400 kroner.

Dinotrans Tyskland: Dinotrans Trucking GMBH er et lite selskap og behøver derfor ikke innlevere full årsmelding, etter tyske regler. Man kan derfor ikke se hvor mange ansatte selskapet har eller hvilken lønn de ansatte har fått. Men omsetningen er ikke høy, kun 2 millioner kroner. Og resultatet dette året var beskjedne 312.000 kroner.

Fakta om latviske Sia Dinotrans

Omsetningen i prosent, fordelt på land

Sverige 45%
Tyskland 22,3%
Norge 21,4%
Danmark 8,5%
Latvia 1,8%
Nederland 0,6%
Russland 0,1%
Estland 0,1%
Litauen 0,1%
Kypros 0,04%
Polen 0,06%

Fotnote: Omregningen fra latviske lats og euro til svenske kroner (SEK) er gjort ved hjelp av Forex valutaomregner.

Kontaktinformasjon

Transport Forum Norge

Leder:

Øystein Lie

Mobil: 90 16 11 49

Mail: ts_forum@westgaard.no

Ansvarlig redaktør

Øystein Lie

Mobil: 90 16 11 49

Mail: ts_forum@westgaard.no

Redaktør:

Ole Askeland

Mobil: 90 12 66 22

Mail: ole@plura

Samarbeidspartnere

- Netcom

- Stalco

- Størbrand

- Hoga Unitech Systems AS

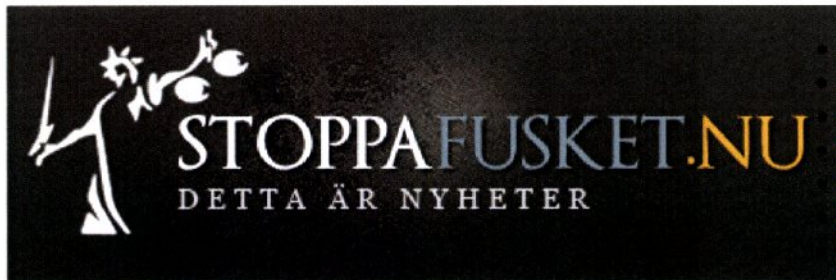
- P

- Telenor

- Transportatt

Produsert av Pixelbasattalet AS

- [Hem](#)
- [Syftet med Stoppafusket.nu](#)
- [Länkar](#)
- [Kontakt](#)



- [Arkiv](#)
- [Laval](#)
- [Atlanco/Rimec](#)
- [Svarta Listan](#)
- [Grå Listan](#)
- [Sponsorer](#)
- [Debatt](#)
- [Krönikor](#)

- [Press](#)

sök på sidan

Annons

ALLA ÄR VI LITE OLIKA



[Drivers working for slave wages at Sia Dinotrans](#)

share



[this](#)

[Dinotrans owner: "This is how all companies in Eastern Europe work"](#)

Dinotrans ägare svarar "Så fungerar det i alla öststatsföretag"

[0 kommentarer](#)

2013/08/20 | [0 kommentarer](#)



Utöver den extremt låga lönen betalar Sia Dinotrans traktamente till sina chaufförer. Och traktamente, menar ägaren Staffan Resare, är också inkomst.

"Så fungerar det i alla öststatsföretag" upplyser han Stoppafusket. Läs hela mailkorrespondensen mellan Stoppafusket och Staffan Resare som publiceras nedan.



[Read here the article in english](#)

16 augusti 2013:

0

201

Tweet

Share

Stoppafusket till Staffan Resare:

Hej Staffan!

Jag heter Anna-Lena Norberg och är frilansjournalist. Jag driver sajten www.stoppafusket.nu. Jag har gjort en granskning om Dinotranskoncernen och har flera frågor till dig utifrån detta. Jag hoppas du tar kontakt med mig omgående innan artikeln publiceras. Det jag kommer ta upp i artikeln är att Sia Dinotrans använder 4 procent av omsättningen till löner, att de största intäkterna kommer från Sverige o.s.v. Jag har gått igenom samtliga årsredovisningar i Dinotransgruppen.

Du når mig på: 0707-6588 16. Det är helt okej om du ringer mig kvällstid eller om du ringer i helgen.

/Anna-Lena

19 aug 2013:

Staffan Resare till Stoppafusket:

I enlighet med vår interna policy måste jag svara på engelska. Vi anser att det inte ligger i vårt intresse att nämnas i din publikation och vi hoppas att Du kan respektera det. För att få dig att förstå att dina påståenden är felaktiga, så vill vi förtydliga följande. SIA Dinotrans tillhör inte någon koncern. SIA Dinotrans är ett fristående transportföretag som producerar tjänster inom internationell transportindustri.

En stor del av omsättningen utgörs, som Du kan se i vår resultaträkning, av försäljning av vår begagnade utrustning. Eftersom nästan all utrustning säljs till Sverige är detta också anledningen till att försäljningen till Sverige är så hög. Tyskland och Norge är våra största marknader för försäljning av transporter.

I SIA Dinotrans lönekostnader ingår även administration samt en stor del traktamenten under resekostnader. Den totala kostnaden för personal ligger strax under 20%. Alla lastbilsförare är anställda i bolaget och alla skatter, sociala avgifter och försäkringar är betalda. En tre månader lång granskning av det lettiska Skatteverket har just avslutats utan anmärkning.

Vi kommer inte att bedriva någon ytterligare korrespondens med er då vi är övertygade om att ditt intresse för SIA Dinotrans bygger på rasism och din önskan att ta tillfället i akt och utnyttja vårt val att anställa lastbilsförare från Filipinerna.

Bästa hälsningar

Staffan, SIA Dinotrans

19 aug 2013:

Stoppafusket till Staffan Resare:

Hej!

Jag kommer publicera en artikel om Dinotrans-gruppen på Stoppafusket. Ni har själv skrivit i er årsredovisning att ni har dotterbolag och närstående bolag därav min formulering koncern/grupp. Jag har gått igenom samtligas årsredovisningar (förutom de som gått i konkurs och som likviderats).

Jag har gjort nya beräkningar sedan jag skrev till dig. Detta är de uppgifter jag har hämtat från Sia Dinotrans och som kommer publiceras:

Personalkostnaden (både administrativ och chaufförer, löner och sociala avgifter) uppgår till 9,5 av omsättningen. Då har jag räknat bort omsättningen av lastbilsförsäljning. Alltså en mycket generös beräkning.

Den totala lönekostnaden (både administrativ personal och chaufförer) delat på 211 anställda innebär att lönen är runt 20 kronor i timmen. Vilket innebär en extrem lönedumpning. Traktamente är inte något som räknas till löner utan är därutöver. Så traktamentskostnaden tar jag inte med.

Jag har från Sia Dinotrans årsredovisning hittat hur stor omsättningen är i olika länder. Du förklarar här att den stora omsättningen beror på försäljning av lastbilar vilket motsäger er egen skrivning i verksamhetsberättelsen där ni skriver: "2012 lanserade bolaget att åtgärda arbetskraftsbristen genom att attrahera migrerande arbetstagare – lastbilschaufför från Filippinerna. Projektets resultat blev att företaget lyckades öka nettoomsättningen."

Dessutom tar jag upp siffror från samtliga företag i Dinotrans-gruppen som kommer publiceras.

Ytterligare en sak som jag tar upp är din utvandring till Lettland. Du har uppgett till Skatteverket och i officiella papper i Lettland att du bor på xxx. Min fråga är om du verkligen bor i detta hus.

Det bästa är självklart att du ringer mig så du får möjlighet att kommentera varje enskild fakta. Mitt telefonnummer är 0707-65 8816. Men hör av dig ganska så snabbt. Jag kommer publicera inom kort.

Stoppafusket är grävande journalistik på nätet, med fokus på oseriösa utländska företag, deras svenska kunder och arbetarnas villkor. Stoppafuskets arbete är i botten ett arbete mot rasism.



Med vänlig hälsning

Anna-Lena Norberg



19 augusti 2013:

Staffan Resare till Stoppafusket:

Vi är glada att du arbetar mot rasism. Då kan du följa vårt filippinska projekt i andra medier, och kanske så småningom förstå vad som pågår. Beträffande vår årsredovisning, så nämns där inte något om dotterbolag. Närstående betyder, som du kan se i noterna, något annat.

Om du tror att arbetare inte betraktar traktamenten som inkomst, så borde du kolla upp vad dina partivänner tycker om sina Bryssel-traktamenten. Bara så att du vet, det är så här det fungerar i alla öststater.

Du påstår också att du bryr dig om arbetstagarna. Detta är bra, men du har aldrig hört någon av Dinotrans arbetare klaga. Kanske försöker Du slå in redan öppna dörrar?

Beträffande vår omsättning från lastbilsförsäljning, så skrev jag att den stora omsättningen av försäljningen till Sverige berodde på att nästan alla lastbilar såldes till Sverige, och då blir, som ni kan se, omsättningen för transporter större både för Tyskland och Norge. Det finns ingen motsägelse i detta.

Att det finns en brist på kvalificerad arbetskraft för internationella lastbilstransporter är ett välkänt faktum i branschen och att Dinotrans lyckades öka omsättningen för transporter totalt är ingen hemlighet, så jag förstår inte vad du menar med motsägelse.

Till skillnad från de flesta transportföretag i öst, är SIA Dinotrans ett mycket transparent och öppet företag.

Bryr du dig om villkoren för de arbetare som producerade och transporterade din telefon eller dator från Kina? Eller rumänerna som producerade ditt kylskåp och hur detta transporterades till Sverige? Nej, inte alls. Du är mer intresserad av att visa hur duktig du är och hur SIA Dinotrans försöker lura sina anställda, som du aldrig har mött.

Skäms på dig! Var så god och publicera vad du vill!

Förresten, du har kanske händelsevis hört att det är ett dåligt grannskap, men mitt hus är nytt.

Och till sist, vänligen kontakta mig aldrig igen.

Staffan, Dinotrans

19 augusti 2013:

Stoppafusket till Staffan Resare:

Hej igen!

Det är viktigt att allt blir rätt därför är jag tvungen att kontakta dig igen, Staffan. Du får välja själv om du svarar eller inte. Jag tolkar ditt svar som att de 12000 – 17000 sek som du offentligt sagt att Sia Dinotrans chaufförer tjänar, att i den siffran ingår också traktamentet. Jag har en sammanställning från Lettland över vilka traktamenten som gäller i de olika länderna. För Sverige gäller 28 lats. Om en chaufför är i Sverige i 30 dagar blir det 11 000 kronor i traktamente. För Norge 36 lats. Om en chaufför är i Norge 30 dagar blir det närmare 14 200 kronor i traktamente. För Tyskland gäller 32 lats vilket ger 12 200 kronor i traktamente på 30 dagar.

Det innebär att Dinotrans chaufförer ungefär tjänar lettisk minimilön (som för närvarande ligger på ungefär 15 kronor i timmen) och därutöver har traktamente. Årsredovisningen visar ju också detta att lönen ligger runt 20 kronor i timmen för samtlig personal.

Du skriver att det är på det sättet alla öststatsföretag fungerar. Du får gärna ge mig exempel.

/Anna-Lena

Översättning: C-line production

[\[Oversetter\]](#)

Kommentera

Name (required)

Mail (will not be published) (required)

Website



Skicka

Tack till våra fackliga sponsorer!

A Promessa do Sindicato:

“Juramos que nunca jamais em circunstância alguma iremos trabalhar em condições menos favoráveis, ou com um salário inferior ao que prometemos agora.

Prometemos reciprocamente em profunda compreensão, que se todos mantermos esta promessa, então o empregador é obrigado satisfazer as nossas exigências!”

Krönikor

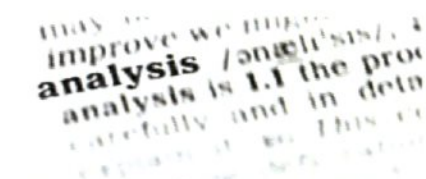


Krönika av Thomas Lundh, journalist och författare.

Fler poliser! Fler skattmasar!


Månadens glada nyhet var att Skatteverket storsatsar just nu på att hitta skattefuskare i transportbranschen...

Debatt



Här kommer debattartiklar publiceras. Är du intresserad av att skriva en debattartikel? Hör av dig!

TIPSA OSS! CALL US!

 Kanske just ditt tips blir nästa stora avslöjande här på Stoppafusket! Ring oss: 0707-65 88 16

If you have any information that you want to share with Stoppafusket please call: 0046 - (0)707 65 8816

- [Hem](#)
- [Syftet med Stoppafusket.nu](#)
- [Länkar](#)
- [Kontakt](#)



- [Arkiv](#)
- [Laval](#)
- [Atlanco/Rimec](#)
- [Svarta Listan](#)
- [Grå Listan](#)
- [Sponsorer](#)
- [Debatt](#)
- [Krönikor](#)

- [Press](#)

sök på sidan

Annons



[Byggnads kulturstipendium](#)



[this](#)

[Bostad i Riga](#)

Dinotrans betalar slavlöner

0 kommentarer

2013/08/18 | 0 kommentarer



Svart på vitt. Det lettiska åkeriet Sia Dinotrans som kör på våra svenska vägar betalar sina chaufförer rena slavlöner. Runt 20 kronor i timmen. Det visar företagets egna siffror.

8

1.8k

Tweet

Share

[Read here the article in english](#)

Sia Dinotrans har under många år använt sig av lettiska chaufförer, tills företaget kom på den briljanta idén att istället satsa på filippinska lastbilschaufförer. När Dinotrans satsade på filippinska chaufförer gick huvudägaren av företaget, svensken Staffan Resare, ut offentligt och sa att lönerna för chaufförerna låg mellan 12000- 17000 kronor i månaden. Stoppafusket konfronterar honom med siffror från företagets årsredovisning bekräftar han indirekt den låga lönen. Men till detta kommer vi sen. Först lite fakta.

Årsredovisningar

Det finns flera Dinotransföretag runt om i Europa och även andra närstående företag. Stoppafusket har gått igenom alla årsredovisningar i Dinotransgruppen för åren 2011 och 2012 (samtliga Dinotransföretag och närstående bolag). De flesta av företagen i Dinotransgruppen finns i Lettland. Det lettiska Sia Dinotrans är det största bolaget i gruppen med sina 220 anställda och 155 egna lastbilar. De andra företagen har betydligt färre anställda och färre lastbilar. I svenska Dinotrans, till exempel, finns bara en person anställd. Det tyska Dinotrans är också ett litet företag. Det lettiska Sia Dinotrans är också det företag som omsatte mest pengar. 2011 drog företaget in 89,7 miljoner kronor på transporter (ytterligare 3 miljoner på försäljning av lastbilar). 2012 ökade Sia Dinotrans omsättning kraftigt. Nu ligger siffran på 136 miljoner kronor (och ytterligare 49 miljoner på försäljning av lastbilar).

Filippiner

Denna kraftiga ökning tillskriver företaget själv sin satsning på filippinska chaufförer. Det här står att läsa i verksamhetsberättelsen:

"2012 lanserade bolaget att åtgärda arbetskraftsbristen genom att attrahera migrerande arbetstagare – lastbilschaufför från Filippinerna. Projektets resultat blev att företaget lyckades öka nettoomsättningen."

Och de länder som det lettiska Dinotrans ökade sin omsättning allra mest i är Sverige och Norge. Hela 45 procent av totala omsättningen kommer nu från Sverige och från Norge 21 procent. I Lettland, där företaget är registrerat, drar företaget bara in 1,8 procent.

Varnar

Sia Dinotrans kör i flera länder i Europa. Förutom Sverige och Norge kör företaget mycket i Danmark och Tyskland. Omsättningen från Tyskland ligger på 22 procent. Ett land där man nu [öppet varnar för att de orutinerade filippinska chaufförerna gör de tyska vägarna osäkra](#).

Personalkostnad

Årsredovisningen visar att reparationer kostar mer för Dinotrans än vad chaufförerna kostar. Och chaufförernas kostnad är 16 procent av vad Dinotrans lägger i bränsle. Ett bra sätt att mäta personalkostnaden är att jämföra den med själva omsättningen. För att göra en riktigt generös beräkning plockar vi bort den omsättning företaget har på lastbilsförsäljning och räknar med samtlig personal, både chaufförer och administration. Då landar personalkostnaden på 9,5 av omsättningen. En mycket låg siffra.

Ägaren

Staffan Resare skriver i e-post till Stoppafusket att personalkostnaden är nästan 20 procent av omsättningen. I personalkostnaden lägger han då även traktamente. Men traktamente har aldrig varit lön. Ett traktamente är till för att täcka de extra kostnader som chaufförerna har när de jobbar utomlands.

Staffan Resare skriver då tillbaka: *"Om du tror att arbetare inte uppfattar traktamente som inkomst, bör du studera vad dina partivänner anser om deras traktamente från Bryssel. För din information: Det är så det fungerar i varje östeuropeiskt företag också."*

(Klicka här för att läsa hela korrespondensen mellan Staffan Resare och Stoppafusket)

Lettiska staten har fastställt hur mycket skattefritt traktamente som gäller i de olika länderna i Europa. I Sverige gäller 28 lats (367 kronor) per dag. 30 dagar i Sverige ger då ett traktamente på 11 000 kronor.


Timplön

Sia Dinotrans årsredovisning visar att den totala lönekostnaden för samtliga anställda landar på blygsamma 9,5 miljoner kronor. Låt oss leka lite med siffrorna lite och se var vi landar på i timplön för Dinotrans anställda. Företaget hade 211 anställda i medeltal under 2012. Då ingår både chaufförer och administrativ personal. Även om larmrapporter strömmar in om utländska chaufförer som jobbar dag och natt och bor i sina lastbilar, börjar vi med att anta att Dinotrans anställda bara jobbar heltid (173 timmar i månaden). Då blir deras lön 21,75 kronor i timmen. Jobbar de halvtid (86,50 timmar i månaden) landar lönen på 43,50 kronor i timmen. Och om de bara jobbar 25 procent (43,25 timmar i månaden) blir timplönen 87 kronor.

Som jämförelse: En svensk chaufför har en ingångslön på 134,67 kronor i timmen (med semesterersättning och premiekompensation blir det 154,44 kronor i timmen).

Transportarbetareförbundet

Markus Pettersson är förbundssekreterare vid Transportarbetareförbundet och han kommenterar Dinotrans extremt låga löner så här:

 Det är överraskande om siffrorna stämmer. Samtidigt är de inte överraskande om man skall överleva på marknaden där osserna är väldigt pressade. När Dinotrans hämtade filippiner för att köra i Sverige förstod vi att syftet var att tjäna på det, säger han.

 Markus Pettersson menar också att Dinotrans stora omsättning i Sverige antyder att merparten av transportererna är illegala.

–Men tyvärr har vi ingen befintlig kontroll av de omfattande illegala transportererna som vi har i Sverige och som gör att flera seriösa åkerier som följer lagar och avtal har gått i konkurs.

Staffan Resare

Enligt skattelagstiftningen kan ett utländskt företag få så kallat fast driftställe om till exempel ägaren bor i Sverige. Med fast driftställe menas att företaget blir "försvenskat". Företaget ska bokföra här, betala skatt här och sociala avgifter här. Det lettiska Sia Dinotrans ägs till 80 procent av Staffan Resare. Men han står inte skriven i Sverige. Han utvandrade till Lettland i juli 2007. Den adress han uppgett i Lettland visar ett hus som har sett sina bästa dagar ([klicka här för att se huset](#)). Stoppafusket frågade honom om han verkligen bodde på den adress i Riga han uppgett till myndigheter i Sverige och Lettland.

Han svarade så här: "Du kanske har hört att det är ett dåligt område men mitt hus är nytt."

[Klicka här om du vill se del av Sia Dinotrans årsredovisning.](#)

Lettiska årsredovisningar är hämtade från den lettiska databasen [Lursoft](#).

Text: Anna-Lena Norberg

Research: Anna-Lena Norberg och Susanne Atterday

FAKTA OM DINOTRANSGRUPPEN

Lettiska företag i Dinotransgruppen

Samtliga lettiska företag (utom ett) är inte registrerade i Sverige. Har inte F-skatt. Har inte momsregistrerat sig och är inte registrerade som arbetsgivare.

Sia Dinotrans är det absolut största företaget bland företagen. I slutet av 2012 var det 220 anställda i företaget. Trots att Dinotrans personalkostnad bara är 9,5 procent av omsättningen, är det toppnoteringen bland Dinogrupperns företag i Lettland.

Erntrans L är ett transportföretag som krymper från år till år. Från 2010 har de anställda minskat från 51 till 1. Det här året fanns inte heller någon lön utbetald till chaufförer. Men om man ser på föregående år låg den totala personalkostnaden på 3,9 procent av omsättningen. Företaget hade då också daglönearbetare.

GCT service. I konkurs under 2012. Året innan var det ett litet transportföretag med åtta anställda som hade sin stora omsättning utanför Lettland. Företaget omsatte 6 miljoner kronor 2011. De totala personalkostnaderna var 5,8 procent av omsättningen. GCT Service hyrde också in chaufförer.

Erntrans har ännu inte lämnat in sin årsredovisning för 2012. Uppgifterna som följer är från årsredovisningen 2011. Erntrans är ett transportföretag som kör sina mesta laster i länder utanför EU. Den totala personalkostnaden är bara 5,3 procent av omsättningen. Det skattefria traktamente som betalats ut till chaufförerna är närmare åtta gånger större än lönen. Erntrans har ökat sin personal från 13 personer 2010 till 21 under 2011.

GK Trans bytte under året namn till Sia Baltic tryck & trailer rent. Företaget är ett krympande företag som 2010 hade 14 anställda, 2012 var det en anställd kvar. Omsättningen låg på 693 000 kronor.

AA trans likviderades 2 maj 2013.

Transfin är ett inkasso- och kreditupplysningsföretag med en omsättning på drygt 1,5 miljoner kronor. En person anställd.

Dinotrans Holding: Investmentbolag. Företaget hade bara en omsättning på knappt 300 000 kronor. Kostnaderna var desto mer och förlusten 2012 uppgick till 1,6 miljoner kronor.

Företag i andra länder

Samtliga företag (utom svenska Dinotrans) är inte registrerade i Sverige. Har inte F-skatt. Har inte momsregistrerat sig och är inte registrerade som arbetsgivare.

Dinotrans i Litauen: Likviderat

Dinotrans i Estland: Osäkert om företaget har verksamhet. Företaget är inte likviderat men företaget har inte lämnat in någon årsredovisning sedan 2010.

Dinocarrier i Estland: Ett företag som huvudsakligen sysslar med transporter. Företagets omsättning 2012 ligger på 26,6 miljoner kronor. 74 procent av omsättningen kommer från Sverige och 26 procent från Finland. Verksamheten i Estland är försumbar. Företaget har 28 heltidsanställda som får en timlön på 67,66 kronor i timlön. Den totala personalkostnaden är 16 procent av omsättningen.

Dinotrans Sweden: Har bara en person anställd. Omsättningen 2012 låg på 59,6 miljoner kronor. Företaget är

registrerat att bedriva import och export av bilar, lastbilar m.m och även för internationella transporter.

Dinotrans Polen: Företaget har inte lämnat in någon årsredovisning för 2012 ännu. Följande är siffror från årsredovisningen 2011: Företaget hade en liten omsättning på 15,7 miljoner kronor. Antalet anställda uppges till 1-5 och lönen som utbetalats under året ligger på en miljon kronor.

Dinotrans Tyskland: Dinotrans Trucking GmbH är ett litet företag och behöver därför inte lämna in en fullständig årsredovisning, enligt tyska regler. Man kan därför inte se hur många anställda som finns eller vilka löner de anställda har fått. Men omsättningen var inte hög, enbart 2,2 miljoner kronor. Och resultatet det här året var blygsamma 350 000 kronor.

Fakta lettiska Sia Dinotrans

2012 års omsättning i procent fördelat på länder

Sverige 45 procent
Tyskland 22,3 procent
Norge 21,4 procent
Danmark 8,5 procent
Lettland 1,8 procent
Holland 0,6 procent
Ryssland 0,1 procent
Estland 0,1 procent
Litauen 0,1 procent
Cypern 0,04 procent
Polen 0,06 procent

Fotnot: Omvandlingen från lettiska lats och euro till svenska kronor har gjorts med hjälp av Forex valutaomvandlare.

[\[Översetter\]](#)

Kommentera

Name (required)

Mail (will not be published) (required)


Website

Skicka

Tack till våra fackliga sponsorer!

Ametiühingu lubadus:

„Me lubame ja töötame, et me mitte kunagi, mitte mingil juhul ei

 töta halvematel tingimustel või
halbema palgaga, kui oleme siin
kokku leppinud.

Utenlandske sjåførar overtar norske ratt godstransportkabotasje

☐ HAUGESUNDS AVIS
10.08.2013 Side 4-5

Norske trailersjåførar er i ferd med å lide same skjebne som den norske sjømann. Han erstattes av utenlandsk arbeidskraft.



Transportvirksomheten på norske veier er i ferd med å «

TRANSPORT

Den norske langtransportsjåføren er «død». Nå er det utenlandske firma, eller norske bedrifter med selskaper registrert i utlandet som tar seg av kjøring mellom Norge og Europa.

Men også for innenlandstransporten er det store endringer. Utenlandske sjåførar overtar rattet. Hos Suldal Transport forteller administrerende direktør Rune Furseth at de har ansatt 20 sjåførar frå Polen, Litauen og Tyskland. Det utgjør rundt ti prosent av den samlede sjåførstaben. - Det blir vanskeligere og vanskeligere å rekruttere norske sjåførar. Færre og færre nordmenn ønsker å gå inn i yrket. Når det gjelder våre utenlandske sjåførar er de bosatt i Norge og får norsk tarifflønn, pluss tillegg. Mange av våre konkurrenter lønner sine utenlandske sjåførar langt under tariff, gjerne 40, 50 kroner timen. Da sier det seg sjøl at Suldal Transport er ute av konkurransen, sier Furseth. Furseth har måttet si fra seg transportavtaler fordi prisene blir satt så lavt at det ikke er penger igjen til lønn.

Anstendig lønn

På Karmøy holder TNR, Transportsentralen Nord-Rogaland, til på Husøy. Selskapet med 40 egne biler og rundt 40 innleide biler, har ansatt en tysk og tre polske sjåførar. Årsak: Fikk ikke tak i norske sjåførar.

Mens både TNR og Suldal Transport opptre ryddig og betaler anstendig lønn til sine sjåførar bosatt i Norge, er det ikke slik alle steder. For faglig sekretær i Oslo Transportarbeiderforening Peter Hansen, er trenden helt krystallklar. - Mange transportørar ansetter etter hvert bare østeuropeiske sjåførar, som kjører og kjører og kjører. Enten flytter de til Norge og bor på hybler eller i brakker, ellers er det ganske vanlig at de bor i bilene i fire til seks uker før de reiser heim i et par uker. Disse jeg snakker om her er ansatt i norske selskap og kjører innenlandstransport.

Uten overtid

- Det vi ser av nye medlemmer i transportarbeiderforeningen er at de nesten utelukkende er utlendinger. Sjåførar som kjører langtransport innenlands og distribusjonskjøring i byene, sier Hansen til Haugesunds Avis.

- Hva gjør Transportarbeiderforbundet i forhold til denne problematikken?- Vi prøver å opprette tariffavtaler i de selskapene vi har medlemmer. Det største problemet er at sjåførene, selv om de har tarifflønn, går på avtaler som gjør at de må jobbe uforholdsmessig lange dager uten betalt overtid. Selv om de østeuropeiske sjåførene holder seg innenfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene så er de ute lenge, har ventetid og utfører annet arbeid i hviletiden. Lønningene har gått ned for sjåførere. Det har vært mangel på norske sjåførere, det har også tvunget transportselskapene å rekruttere utenlands.

- På samme vilkår

- Hva bør myndighetene gjøre?

- Fjerne muligheten for provisjonskjøringen og stramme opp reglene for kabotasje.- På samme måte som i andre serviceyrker må man til utlandet for å hente arbeidskraft, sier Geir A. Mo, administrerende direktør i Norges Lastebileierforbund.- Hva er bakgrunnen, er det fordi det er billig arbeidskraft eller er det problemer med rekruttering til sjåføreryrket?- Det handler om rekruttering. Vi sliter med å rekruttere til sjåføreryrket, utdanningskapasiteten er for lav. De utenlandske sjåførene som er ansatt i våre medlemsbedrifter er ansatt på samme vilkår som andre sjåførere i samme bedrift. Vårt anliggende når det gjelder utenlandske sjåførere er en sosiale dumpingen som foregår og de dårlige arbeidsvilkårene som sjåførere i utenlandske foretak har. Det er ikke sånn at vi ikke skal ha sjåførere i Norge av annen opprinnelse enn norsk. Det har aldri handlet om det, sier Mo.

- Ikke høystatus

- Det er et sammensatt bilde?

- Det er det det er. Det er fryktelig komplisert og det er en blanding av internasjonal transport, nasjonal transport, kabotasjekjøring og sosial dumping. Det er en vanskelig materie å finne ut av. Men sjåføreryrket er ikke noe høystatus- eller høytlønnet yrke, det er krevende, det er dårlige arbeidsforhold langs veiene fordi det ikke er skikkelige hvileplasser og man er mye borte fra hjemmet. Med alt det vi vet skjer ute på veien, gjør ikke dette yrket mer attraktivt. Derfor sliter man med å rekruttere norske sjåførere. Vi sliter også med å få det offentlige til å etablere nok skoleplasser, sier Mo.

Fastlandstransport* 358 Veitransport 264 Sjøtransport 85 Jernbanetransport 9

Alle tall i millioner tonn* viser samlet fastlandstransport

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Kabotasje er transport utført av en utenlandsk transportør mellom to steder i Norge. En utenlandsk godstransportør kan utføre tre turer internt i Norge i løpet av sju dager etter lossing av en internasjonal last. Etter EU-utvidelsen har det vært en kraftig økning av kabotasje. Resultatet er redusert framkommelighet på norske veger om vinteren, og økt press på de

sosiale rettighetene til de norske transportørane.

Det er ganske vanlig at de bor i bilene i fire til seks uker før de reiser hjem i et par uker.

peter Hansen

Oslo Transportarbeiderforening

Bildetekst:

- Trucking: Ti prosent av samtlige norske lastebiler som ble stoppet av Vegvesenet i vinterens kontroller ble kjørt av utenlandske sjåførar.Foto: Terje Størksen

© Haugesunds Avis

Forsvarer bruken av fillipinske sjåførar

Skrevet av:

Svein-Ove Arnesen

Sist oppdatert: 20.02.2013

- Vårt mål er ikke å finne billig arbeidskraft, det finnes det nok av i Europa. Målet er å finne dyktige medarbeidere som bidrar til at Dinotrans leverer god kvalitet.

Det forteller svenske Staffan Resare til transportnet.se i et intervju. Resare er administrerende direktør i det latviske selskapet Dinotrans som nylig har ansatt en rekke fillipinske sjåførar.

Les også: Nå er øst-europeerne for dyre

Saken om Dinotrans sine sjåførar har bidratt til leserstorm og også en rekke tildels grove uttalelser på ulike facebook-sider.

Mange spør seg om de fillipinske sjåførene er dyktige nok til å møte nordiske vintre og flere reagerer på rykter om sosial dumping og hevder at fillipinerne er med på å presse sjåførlønningene ned.

Samme lønn som øvrige "Europa-sjåførar"

I intervjuet forteller Resare at samtlige Dinotrans-sjåførar i Europatrafikk ligger på samme lønnsnivå som øvrige sjåførar i Europa.

Resare hevder at disse nettolønningene ligger på mellom 1400 og 2000 euro månedlig. Også sjåførene som er ansatt i Dinotrans sitt tyske selskap skal ligge på dette nivået. Han synes media trekker forhastede konklusjoner om bedriftens valg av fillipinske sjåførar.

Tatt godt imot av kundene

Direktøren forteller vidare at de har hatt problemer med å finne sjåførar i Latvia som tilfredsstillar kravene, uten at han utdyper dette nærmere.

- Vi har valgt å ansette fillipinske sjåførar for å møte våre kunders krav, uttaler han til transportnet.se. Han avslutter med å fortelle at de nye sjåførene er tatt vel imot av kundene og at de leverer god kvalitet på sine transporter.

Dinotrans har kjøring på hele Europa og har en rekke kontorer over hele kontinentet, deriblant Sverige. Bedriften har 260 trekkvogner og hadde en omsetning på 28 millioner euro i 2009. Omkring 330 er ansatte i transportselskapet som ble stiftet i 1996.

URL: <http://www.tungt.no/transportmagasinet/article819775.ece>
tungt for mer

Nå er øst-europeerne for dyre

Skrevet av:

Svein-Ove Arnesen

Sist oppdatert: 19.02.2013

Dinotrans har fløyet inn fillipinere til sine 260 trekkvogner i Europa og Skandinavia.

Det var i fjor høst at det fillipinske bemanningselskapet STB-DJL Human Link fikk i oppdrag å rekruttere et antall fillipinske sjåførere til det latviske transportselskapet Dinotrans.

Første rekrutteringsperiode gikk frem til november og nå er allerede et stort antall fillipinske sjåførere på veiene i Europa etter å ha blitt fløyet inn og fått fire ukers opplæring. I første omgang skal det dreie seg om 100 sjåførere.

260 trekkvogner

Dinotrans disponerer 260 trekkvogner og bl.a. for å få ned kostnadene, begynner altså selv øst-europeiske transportselskaper nå å rekruttere sjåførere som er billigere i drift enn de selv er. Det betyr at "dyre" baltiske sjåførere og rumenere må se seg slått av land med enda lavere lønnskrav.

Det går ubekreftede rykter om lønnsforhold ned til 670 euro i måneden. Dette har foreløpig ikke latt seg verifisere. Det som derimot er bekreftet er en sjåfør som hevder at han nå tjener tre ganger så mye som han gjorde i sin tidligere jobb.

Ønsker sjåførere mellom 24-39 år

I følge jobbannonsen som ble utlyst på Fillipinene var Dinotrans på utkikk etter sjåførere mellom 24-39 år med minimum 3-årig erfaring. De må ha sertifikat for tung bil og henger. De må også beherske engelsk både muntlig og skriftlig i tillegg til å ha ren vandel og god helse. Når det gjelder øvrige kvalifikasjoner er det ønskelig med høyskole eller minimum fullført videregående skole.

Dessuten blir det vektlagt om sjåførene virker ansvarsfulle, positive og ikke minst: produktive.

Store kunder

Blant fordelene som trekkes frem er at de får jobbe i et av Europas ledende transportbedrifter med kunder som DHL, Agility og Schenker og at de vil få oppleve flere land i Europa med varierende biler og kjøretøyskombinasjoner.

Samtidig opplyser at det er nulltoleranse for alkohol og at maksimal arbeidstid vil være 45 timer i uken, med 9 timers dag på det meste.

Alle sjåførere vil ifølge annonsen få fire ukers betalt ferie i året og fire ukers betalt opplæring når de ankommer Europa.

I tillegg fristes det med en gratis hjemreise i året.

Å planlegge tiden samt økonomisk kjøring vil også gi bonus utover minstelønnen.

Facebook-kok

Nyheten har satt sinnene i kok på facebook det siste døgnet. Direkte trakassering og trusler florerer, samtidig som enkelte aktører forsøker å balansere debatten ved å fortelle at det ikke er sjåførene man er sinte på, men oppdragsgiverne.

En dansk lagerarbeider forteller at han liker de fillipinske sjåførene så godt at han vil la de stå hos ham i dagevis før han lossen lasten. Også norske, svenske og tyske sjåførere er aktive i debatten på en rekke facebook-grupper. Mange er naturlig nok redde for kompetansen til de utenlandske sjåførene når de møter snøkledd landskap i f.eks. Norge. Dessuten tenker nok mange på om historien om hvordan de fillipinske sjømenn overtok for de norske vil gjenta seg.

Dinotrans har kontorer i en rekke europeiske land (også i Sverige) og selv om selve holdningselskapet har adresse i Latvia, styres mye fra Tyskland. De har også en rekke tyske biler.

Det er forøvrig ikke bare Dinotrans som leker med tanken på fillipinske sjåførere. I et radiointervju fra oktober i fjor

fortalte direktør Jørgen H. Hansen fra Freja Transport & Logistics A/S i Danmark at de også kikket på denne løsningen. Hansen fortalte at fillipinske sjåførere ikke bare var billigere - men de drakk også mindre alkohol enn sine øst-europeiske kolleger.

For Hansen er det det samme hvor sjåførene kommer fra, så lenge jobben blir gjort.

Du kan høre det korte innslaget her. (Spol frem til 02.14)

Se den opprinnelige jobbannonsen her.

URL: <http://www.tungt.no/transportmagasinet/article819402.ece>
tungt for mer

Nordland



Bjørn Tore Bråten i Polarsirkelen Transportarbeiderforening mener sikkerheten alltid må komme først.
FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

Hyrer inn billige vogntogsjåfører

Norges største transportør Bring ansetter i stor stil utenlandske sjåfører gjennom selskaper i Polen og Slovakia.



Johansen
Journalist

Frank Nygard



vold

Publisert 30.10.2012, kl. 17:23

– Den norske transportbransjen er i ferd med å utraderes, konkluderer Bjørn Tore Bråten i Polarsirkelen Transportarbeiderforbund.

Norske sjåfører må konstatere at også staten selv er storforbruker av utenlandske sjåfører.

– Det er oppdragsgiverne som er ansvarlig for at det blir stadig flere utenlandske vogntogsjåfører på norske veier. De etterspør transport til lavest mulig pris, sier Bråten til NRK.no.



BRING PÅ GLATTISEN: Bring er landets største transportør, og ansatter i stor stil utenlandske sjåfører gjennom selskaper i Polen og Slovakia.

FOTO: NRK

Via selskaper i Slovakia og Polen ansetter statseide Bring utenlandske sjåfører på lokal lønn, som igjen frakter varer inn og ut av Norge. Gjennom EØS-avtalen er dette mulig, [så fremst sjåførene ikke frakter varer internt i Norge.](#)

Går på luselønn

I en fersk [rapport fra Transportøkonomisk institutt](#) kommer det fram at utenlandske sjåfører ansatt Øst-Europa lønnes inntil 80–90 prosent lavere enn norske kollegaer.

– Det er ille at Norge godtar at noen går på luselønn, mens andre på tariff. I byggenæringa har de greid å få på plass et system som garanterer utenlandske bygningsarbeidere minstelønn. Det bør man få til i transportnæringen også.

- Les også: – Disse dekkene er ikke brukbare
- Les også: Nektet å betale bilberging
- Les også: Førerløst dansk vogntog skled 200 meter

Men først og fremst må kontrollene av sjåfører og biler bli bedre, tror han.





Da dekkene ble kontrollert fant kontrolløren speilglatte sommerdekk.
FOTO: NRK

– Sikkerhet må alltid komme først. Det viktigste er å unngå at disse sjåførene blir drapsmaskiner på norske veier. Oppdragsgiverne må begynne å stille krav til sjåførene, og ikke bare tenke på pris. Disse sjåførene gjør så godt de kan ut fra de forutsetningene de har, sier Bråten.

I tillegg til fiskerinæringa og privateide godsselskaper, er også staten selv storforbruker av utenlandske sjåfører.

– Tjener 1200 euro i måneden



KOKTE OVER: Den norske vogntogsjåføren Viktor Andreassen skjelte ut den litauiske sjåføren som ble

stående fast i Narvik i dag.

FOTO: DAN HENRIK KLAUSEN / NRK

Svein Thomassen som sitter i Konsernrådet i Norsk Transportarbeiderforbund synes det er betenkelig at statlige selskaper bruker billige, utenlandske sjåførere.

– Sjåførene som Posten Norge bruker via Bring Cargo får ei lønn på 1200 euro i måneden, sier han til NRK.no.

Dette er sjåførere som brukes i transport til og fra Norge, og rundt i Europa, samt såkalt [kabotasjekjøring](#), i hovedsak innenfor reglene, men det har forekommet brudd på reglene.

– Det er betenkelig at et statlig eid selskap ikke tar dette mer alvorlig, sier Thomassen.

Også forbundsleder for tillitsvalgte i Posten, Odd Kristian Øverland liker utviklingen dårlig.

– Kan sammenliknes med norske sjøfolk



Da tre vogntog sperret E6 fikk dntne ambulansen pttroblemer. Foto: Dan Henrik Klausen.

– Det er uheldig at Posten og Bring benytter seg av utenlandske sjåførere, og dermed er med på å presse de norske sjåførene ut av bransjen. Det er ingen ønskesituasjon, men som tillitsvalgt må jeg likevel forholde meg til det, sier han til NRK.no.

Han sier at det som skjer i transportnæringen nå kan sammenliknes med da norske sjøfolk forsvant fra norske skip for 30–40 år siden.

Men i motsetning til sjøfolkene er disse sjåførene ute på norske veier med dårlig utstyr,

med de katastrofale følgene det kan få for tilfeldige ofre.

Ifølge Statens vegvesen er tunge kjøretøy involvert i hver tredje norske dødsulykke.

– Krever nasjonal tariff

Informasjonssjef Pål Jakobsen i Posten bekrefter at Posten er deleier selskapet Blomqvist Transport, som har avdelinger i Danmark, Tyskland, Polen og Slovakia.

Lønn fastsettes i det land sjåførene tilhører. Posten krever at nasjonal tariff skal følges, også hos de selskap som kjører på oppdrag for Blomqvist.

Han sier at Posten har nulltoleranse for ulovlig kabotasje.

– Vi har et sterkt fokus og strenge rutiner for å unngå at noen som kjører oppdrag for oss gjør dette. Vi tar tydelig avstand fra ulovlig kabotasje, og står i fremste rekke for å bekjempe dette, sier han.

Jakobsen understreker at transport er et europeisk og grenseoverskridende marked.

– Tøff konkurranse



Nok et utenlandske vogntog på dårlige dekk som sperrer veien. Her fra Leirfjord i Nordland i dag.
FOTO: EVA ULVØY

– Vi benytter utenlandske sjåførere der oppdraget gjør at dette er riktig og naturlig. For ikke mange år siden var det vanlige at internasjonale transporter ble kjørt av norske sjåførere. Nå har utenlandskregistrerte kjøretøyer og sjåførere tatt over det meste.

Store kostnadsforskjeller er den viktigste årsaken.

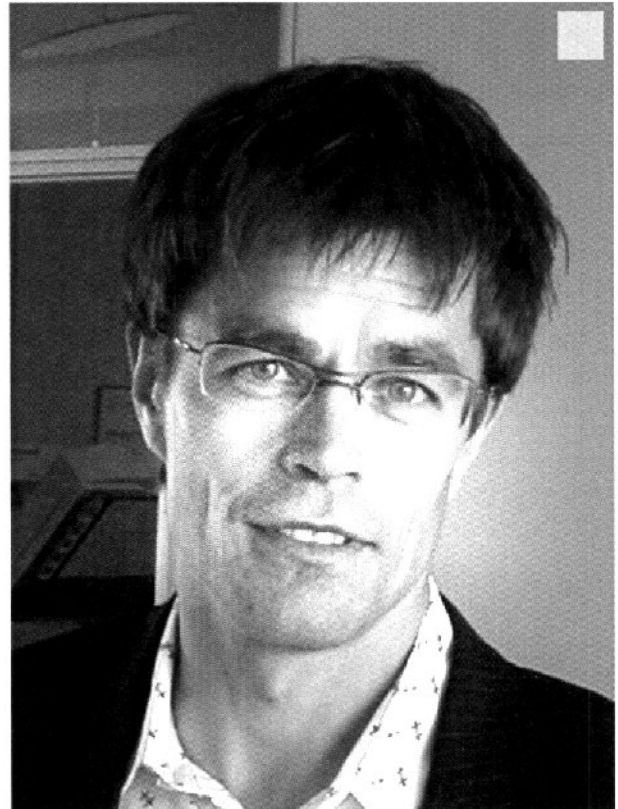
– For Posten er det et dårlig alternativ å begrense virksomheten til innenlandske transportoppdrag. Da ville vi i løpet av noen år ville bli marginalisert i forhold til våre hovedkonkurrenter.

Lønnsomhet og arbeidsplasser ville gått samme veien, ifølge Jakobsen.

– **Som Norges største logistikkonsern skal vi være fremst i rekken til å påse at vi overholder lover og regler, og sette høye krav til oss selv. Vi kan imidlertid ikke pålegge oss selv å operere med betydelige høyere kostnader enn nær sagt alle konkurrenter. Da er vi snart uten oppdrag, sier han.**

– *Hva slags krav stiller man til utstyr og skolering av sjåfører fra utlandet?*

– Posten er kjent for å ha de strengeste kravene i bransjen. Alle lover og regler skal naturligvis følges, i tillegg stilles strenge krav til utstyr. Alle sjåfører som er ansatt i Posten og Bring har tett oppfølging og skolering, og i kjører helt konkret lederutviklingsprogrammer for ansatte i Slovakia ansatt i Blomqvist, sier han.



Informasjonssjef Pål Jakobsen i Posten.
FOTO: POSTEN NORGE / THOR S. KRISTIANSEN

Hva mener du om utviklingen i transportnæringen?

NRK setter pris på at mange bidrar med meninger, erfaringer og synspunkter i kommentarfeltet. Takk for at du begrunner dine meninger og avstår fra personangrep. Innlegg som ikke følger våre regler for deltakelse kan bli slettet.

Opphavsrett NRK © 2014

Ansvarlig redaktør: Thor Gjermund Eriksen

Nettsjef: Frank Gander (konst.)

Fordypning



Østeuropeiske langtransportsjåfører spiser medbragt mat fra trailerens 'kjøleskap'.
FOTO: RUNE ANDERSEN / SJÅFØRENES KRAV

- Ikke råd til mat i Norge

Østeuropeiske sjåfører som jobber for skandinaviske selskaper og datterselskaper tjener langt dårligere enn sine norske og svenske kollegaer. 38 år gamle Marek fra Polen sier han kjører mye i Norge, men at han aldri kjøper mat her. - Åh nei, Norge, det er altfor dyrt sier han, og ler av spørsmålet.



Journalist

Publisert 08.09.2012, kl. 11:05

Marek er ansatt i et svensk selskap. Han vil bare si fornavnet sitt og vil ikke at vi skal skrive navnet på selskapet han kjører for.

Lønnen som er på 1000 Euro i måneden, er under en tredel av det en norsk sjåfør tjener. Det synes han er urettferdig:

- Vi gjør jo akkurat den samme jobben. Og vi jobber til og med hardere. Norske og svenske selskaper vil ha polske sjåfører, fordi vi er gode sjåfører, sier han.

Sjåførene er ansatt i svenske og norske selskaper eller datterselskaper, men bor i lavkostland og lønnes lokalt. Selv om flere forteller at de tilbringer mesteparten av tiden på veien i land som Norge.

Maten Marek spiser har han med fra Polen. Han fyller opp kjøleskapet i lastebilen for tre uker, så går det i boksmat de siste ukene. Han forteller at han kjører mye i hele Skandinavia. Han handler litt i Sverige mot slutten av oppholdet, men altså aldri i Norge.

– Det er ofte ikke dusj på parkeringsplassen jeg har råd til å stå. Av og til kan det gå en uke, kanskje en og en halv uke uten at jeg får tatt en dusj, sier Marek.

– Det er ikke bra, men vi må bare ta denne jobben. Det er vanskelig å få jobb i Polen og her er det mer å tjene enn hjemme akkurat nå.

Marek forteller at han kjører i blant annet Norge og Sverige i seks uker, og er to uker hjemme. Hvis han ønsker å tjene mer penger kan han kjøre i ti uker, før han får to uker hjemme hos familien.

Ifølge Polens ambassade i Norge er en polsk gjennomsnittlige månedslønn 6.500 norske kroner, en sjåførlønn ligger noe under dette. Arbeidsledigheten i Polen er 10%.

- **HØR: Langtransportsjåføren - den nye norske sjømannen?**

Posten i Slovakia

Posten Bring er blant de norske selskapene som har opprettet datterselskap i det tidligere Øst-Europa - nærmere bestemt i Slovakia.

Konserndirektør Arne Bjørndahl sier de har gjort dette for å få bedre kontroll.

– Vi valgte å bli med på dette prosjektet fordi vi tror det er bedre å eie og ha full kontroll enn å kjøpe av leverandører som vi aldri kan ha den samme kontroll over som i et selskap vi eier selv, sier Bjørndahl.



Konserndirektør Arne Bjørndahl i Posten Logistikk sier at eierskap i østeuropeisk transport gir bedre kontroll over arbeidsforholdene.

FOTO: POSTEN NORGE

Han vil ikke vise frem arbeidskontrakter eller fortelle hva sjåførene tjener, utover at de er lønnet lokalt.

– Dette er konkurransehemmeligheter, og vi har veldig mange konkurrenter fra Øst-Europa som er interessert i den typen informasjon, sier Bjørndahl.

NRK har ikke snakket med noen av sjåførene i Postens datterselskap i Slovakia.

Ingen minstelønn

Det er ingen minstelønn for transportbransjen i Norge, de kan i prinsippet betale hva de vil. Det er derfor ikke ulovlig når norske selskaper lønner utenlandske sjåførere lavt, eller når de leier inn utenlandske transportselskaper med billige sjåførere.

Dette er fordi transportbransjen ikke har en såkalt allmenngjort tariffavtale.

[Allmenngjøring av tariffavtaler](#) er et av flere virkemidler for å hindre at utenlandsk arbeidskraft får dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som er vanlig i Norge.

Fagforeningen Norsk Transportarbeiderforbund er blant de som ikke vil ha allmenngjort tariffavtalen slik at det blir en minstelønn i transportsektoren. Årsaken er at de mener det er et organisasjonsfiendtlig tiltak som blant annet vil føre til økt konkurransevridning mellom organiserte og uorganiserte bedrifter.

Vanskelig å leve lovlig på lønnen

– Vi ser at mennesker ikke har råd til å leve på lønnen de får. De har ikke råd til å kjøre inn på en parkeringsplass og betale for den, det føles ikke riktig.

Det sier Politikommissarie hos politiet i Göteborg, Håkan Carlsson, som leder EU-prosjektet, Prevention of Cargo Crime.

– Å ansette en utenlandsk sjåfør blir mye billigere, det kan skille enormt mye penger, det kan være under en tredel av prisen. Og det innebærer også at den utenlandske sjåføren tjener så dårlig at han må utvide inntekten, sier Carlsson

– Når jeg ser sjåførere fra andre land sitte mellom bilene og spise maten de har med fra hjemlandet da forstår man at vi ikke har samme levevilkår.

– Hva gjør de hvis de ikke har råd til å leve av lønnen de får?

– Da stjeles det en hel del, blant annet diesel.

Carlsson forteller at de har tatt mange for dieseltveri. Ferske tall fra politiet i Sverige viser at det ble stjålet 4,6 millioner liter diesel fra lastebiler og faste tanker i Sverige i 2011.



- Det er ikke riktig når folk ikke kan leve på lønnen de får, sier Håkan Carlsson, som leder EUs kamp mot transportkriminalitet.

FOTO: GÖTEBORGSPOLISEN

Det finnes ikke tilsvarende statistikk for Norge foreløpig men politiet sier til NRK at dieselyveri er et stort og økende problem.

Departementet: -Uholdbart

Statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet sier til NRK at det er uholdbart hvis arbeidstakere som jobber i Norge ikke har råd til å dekke et basisbehov som mat.

–Slik skal vil vi ikke ha det.

–Et selskap i et annet EØS-land som ønsker å selge sine varer til Norge må kunne bruke lastebiler og ansatte fra andre land. Det er også fornuftig at man kan få kjøre innom mer enn en bedrift i Norge og også ta med annen last. Men vi kan ikke akseptere at lastebiler med sjåfører på lønns- og arbeidsvilkår fra lavkostland i stort omfang kjører mellom bedrifter i Norge. Det er sosial dumping som vi må bekjempe. Dette er uverdigg for de utenlandske sjåførene, det presser nordmenn ut av transportbransjen og skaper et press på norske lønns- og arbeidsvilkår, sier Lahnstein.

Flere polske lastebiler

I godstrafikken ut og inn av Norge øker andelen utenlandske vogntog. Nesten 60% av markedet er på utenlandske hender, og polakkene blir stadig flere, viser tall fra SSB.

Polakkene var med sine 1,2 millioner tonn gods nest størst blant utlendingene når det gjelder transport til, fra og i Norge i 2010.

"Tyrkisk restaurant"



Middagsmåltid for østeuropeiske trailersjåfører på rasteplassen 'Stigs Center' i Göteborg.

FOTO: RUNE ANDERSEN / SJÅFØRENES KRAV

På Stigs Center, en stor parkeringsplass i Gøteborg sitter en gjeng tyrkiske sjåfører og spiser frokost. De sitter trangt mellom vogntogene og har felt ut en luke på siden av bilen og bruker den som bord.

Primusen er fyrt opp og de byr på tyrkisk te. Brød, tomater, egg og smør ligger utover det provisoriske bordet. Alt har de med seg fra Tyrkia.

Lønna er 1000 euro i måneden, forteller de. Det er gratis å parkere når NRK besøker parkeringsplassen, men det skal ha kommet parkeringsautomater i etterkant. Det er ingen dusjer eller toalett, men det er en stor bensinstasjon, motell og gatekjøkken.

Kjører for Posten Bring

På samme parkeringsplass treffer vi Kazim Er. Han er fra byen Neveshir midt i Tyrkia. Er har klær til norske kunder i lasta. Han forteller at han tjener mellom 500 og 600 Euro i måneden i det tyrkiske selskapet Erol Kardeşler der han er ansatt, men sier han ofte kjører for Bring Logistic, Bring Cargo og Combitrans, som alle er eid av Posten.

– Er lønnen høyere når du jobber for Bring?

– Nei det er den ikke, det er det samme. 500-600 Euro i måneden. Jeg er bare en vanlig ansatt. Når min sjef sier at jeg må kjøre en bestemt transport, så må jeg gjøre det, svarer Kazim Er.

Posten Bring er informert om hva tyrkiske Er forteller. Posten svarer at de ikke har egne sjåfører i Tyrkia og at de ikke har noe grunnlag for å kommentere saken ut ifra de opplysningene som er gitt.

Underleverandørene

Transportkjeden fungerer ofte ved at et stort transportselskap selger ut en transport til et annet transportselskap, som igjen selger transporten videre til et nytt transportselskap og slik fortsetter kjeden i mange ledd, og med mange underleverandører.

– Alle disse leddene skal ha sin del av kaka og da er det ikke mye igjen når kanskje en bulgarer i siste ledd skal kjøre, sier juridisk direktør i Norsk Lastebileierforbund, NLF, Robert Aksnes.

NLF organiserer mange av de små og mellomstore transportbedriftene som ofte er underleverandører.

– I tilfeller hvor et av våre medlemmer er med i denne kjeden og får noen til å kjøre ulovlig i siste ledd så er de med på å undergrave sin egen virksomhet og det tar vi sterk avstand fra, sier Aksnes.

Urinstank

Den norske sjåføren Sven Ottar Borgen synes det er trist at forholdene for de østeuropeiske sjåførene er så dårlig. Lukta på Stigs Center beskriver han slik:

– **Det lukter urin, men det er ikke noen toaletter her så det blir bare sånn.**

Borgen som kjører mye i Norge og Sverige, synes det er generelt dårlig med fasiliteter på parkeringsplasser for tungtransport i Norge.

– Det er ikke like morsomt å stoppe på sanne steder, det er veldig mye søppel som ligger langs kantene. Og når det er dårlig med veitoaletter blir det benyttet rasteplasser og det er vel heller ikke det vakreste å se.

Den siste sjømann

Sven Ottar Borgen frykter for sin egen arbeidsplass når de østeuropeiske sjåførene har en lønn som er under en tredel av de norske sjåførene.

– **Vi er en utdøende rase, det blir omtrent som de som jobbet på havet. Det var jo masse nordmenn, men nå er det jo snart ikke noe annet enn en kaptein og en styrmann igjen. Vi må bare skrive historie og se på gamle bilder.**

De fleste østeuropeiske sjåførene vi har snakket med tjener 1000 Euro i måneden, de norske 3500 Euro i måneden. For de utenlandske sjåførene som bor i Norge og jobber her er inntrykket at de får samme lønn som norske sjåførere.

Borgen har tatt initiativ til flere møter på Stortinget og møtt toppene i Arbeidstilsynet. Foreløpig føler han at han ikke har nådd frem.

– **Vi prøver å få til en forståelse med norske myndigheter at de må se på vår arbeidsplass som en viktig næring i Norge, sier han.**

Borgen mener at hvis de utenlandske sjåførene hadde fått en høyere lønn ville de lagt igjen mer penger når de var her, og de norske sjåførene kunne fått flere turer utenlands med lastebilen sin.

– For 25 år siden da det kom noen russiske biler og noen polske sjåførere så var det nesten sånn at du tok bilde av det. Det var et spesielt syn.

• **LES OGSÅ: [Transportarbeid i Norge](#)**



Den norske langtransport sjåføren Sven Ottar Borgen frykter hans profesjon skal dø ut, som den norske sjømannen.

FOTO: MARIA KOMMANDANTVOLD / NRK

Opphavsrett NRK © 2014

Ansvarlig redaktør: Thor Gjermund Eriksen

Nettsjef: Frank Gander (konst.)

Telemark



Illustrasjonsfoto: - Sosial dumping er blitt et problem i transportnæringa, sier tilsynsleder Bjørn Tore Hansen.
FOTO: STIG MORTEN WAAGE / NRK

- Uverdige arbeidsforhold

Østeuropeiske sjåfører kjører for norske selskaper for helt ned i åtte kroner timen og jobber inntil 23 timer i døgnet.



Eva Susanne Drugg

Publisert 25.01.2010, kl. 11:34

En storkontroll Arbeidstilsynet gjennomførte i forrige uke avdekket uverdige arbeidsforhold i bransjen, forteller tilsynsleder Bjørn Tore Hansen.

- Det å bo og sove i bilene i flere uker i strekk er ikke bra. Tenk på de sanitære forholdene, sier Hansen.



Tilsynet har satt sosial dumping i transportbransjen på dagsorden. Første steg er å få kartlagt omfanget, forteller Hansen.

Kontrollene langs E18 bekrefter at problemet gjelder både norske og utenlandske firmaer.

Fikk munnkurv av sjefen

En av sjåførene Arbeidstilsynet stoppet var fra Ungarn, men kjørte for et norsk selskap. Han fortalte at han tjente åtte kroner timen.

En tjekkisk sjåfør, også leid inn av et norsk firma, hadde fått munnkurv av sjefen, og nektet å si noe som helst.

I tillegg til dårlig lønn og arbeidsforhold har mange sjåfører uforsvarlig lange arbeidsdager.

- En sjåfør hadde 50 kroner i timen. Han hadde papirer på at han hadde hatt en økt på 23 timer. Det er livsfarlig, sier Hansen i Arbeidstilsynet.

- Hjelpesløse

Norske selskaper etablerer seg i Øst-Europa og ansatter billig arbeidskraft som de bruker på norske veier.

- Norske myndigheter er hjelpesløse. Det er noe vi må gjøre noe med for omfanget blir større og større. De norske seriøse aktørene får problemer med å være i bransjen, mener Hansen.

Les: [Litauer jobbet for 17 kroner timen](#)

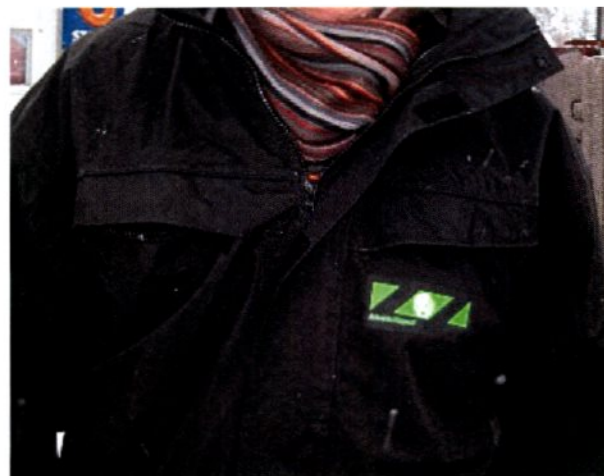
Les også: [Språkkurs mot sosial dumping](#)

- Slitne sjåfører

Geir Hellem driver transportfirmaet TLT, som igjen gjør oppdrag for Ringsaker-firmaet SST. Han har tolv ansatte på veien og leier inn utenlandsk arbeidskraft.

- Vi betaler dem på lik linje som norske sjåfører, og opererer med en garantilønn på 25.000 kroner i måneden, forteller Hellem.

Han kjenner til underbetalte sjåfører på veiene som kjører lange distanser.



Bjørn Tore Hansen i Arbeidstilsynet.

FOTO: ANITA MOLAND / NRK



- Vi får vanskelige kjøreforhold på veiene fordi sjåførene er slitne, sier Geir Hellem som driver transportfirmaet TLT.

FOTO: ANITA MOLAND / NRK

- Vi får vanskelige kjøreforhold på veiene fordi sjåførene er slitne, forteller Hellem.

Opphavsrett NRK © 2014

Ansvarlig redaktør: Thor Gjermund Eriksen

Nettsjef: Frank Gander (konst.)