

Mona Bråten, Inger Beate Hovi,
Ragnhild Steen Jensen, Merethe Dotterud Leiren
og Kåre H. Skollerud

Arbeidsforhold i vegsektoren

Mona Bråten, Inger Beate Hovi,
Ragnhild Steen Jensen, Merethe Dotterud Leiren
og Kåre H. Skollerud

Arbeidsforhold i vegsektoren

© Fafo 2013
ISSN 0804-5135

Innhold

Forord.....	5
1. Innledning.....	6
Avgrensning.....	7
Notatets oppbygging.....	8
2. Tilnæringsmåte, metode og datakilder.....	9
3. Om useriøsitet og seriøsitet.....	10
Risikofaktorer for et useriøst arbeidsliv.....	11
Betydningen av partsforhold.....	12
4. Økt internasjonal konkurranse og kabotasje.....	15
Danmark.....	17
Sverige.....	18
EU.....	19
5. Kontroll- og tilsynsmyndigheter.....	21
Arbeidstilsynets erfaringer.....	21
Tilsynsomfang og reaksjoner.....	22
Samarbeid med andre etater.....	24
6. Sektorbeskrivelser – utvikling og utfordringer i arbeids- og ansettelsesforhold.....	25
Godstransport.....	25
Langtransport.....	27
Nærtransport, distribusjon.....	31
Passasjertransport.....	33
Lokal kollektivtransport.....	33
Ekspressbuss.....	36
Turbil.....	37
Drosje.....	42

7. HMS og arbeidsmiljøutfordringer.....	44
Arbeidsmiljø og helse	44
Systematisk HMS-arbeid og sikkerhet.....	46
Arbeidsmiljøutfordringer hos undergrupper av transportarbeidere	50
Arbeidstid	52
Lønn.....	56
8. Erfaringer fra metodeforsøket: intervju med utenlandske sjåførere på rasteplass.....	58
9. Oppsummering: utfordringer og problemområder	61
Kabotasje	61
Ansettelsesforhold	62
Arbeids- og lønnsvilkår	62
Bransjestruktur/selskapsstruktur og kontraktskjeder.....	63
Avslutningsvis	64
Referanser	65
Vedlegg 1 Skjematisk dokumentoversikt	65

Forord

Fra media og sentrale aktører innenfor transportnæringen har det de siste årene kommet meldinger om en urovekkende utvikling i bransjen. Bekymringen for fremveksten av useriøse virksomheter og aktører som ikke ivaretar elementære krav til arbeidsforhold og sikkerhet for arbeidstakerne, var også bakgrunnen for at Arbeidsdepartementet ønsket et forprosjekt som skulle se nærmere på arbeidsforholdene i vegsektoren.

Fafo og Transportøkonomisk institutt har i samarbeid utarbeidet dette notatet, hvor vi beskriver og analyserer hvilken kunnskap som finnes på feltet, hva som er kunnskapsmanglene og hvilke problemstillinger og utfordringer knyttet til arbeidsforhold og arbeidsvilkår som bør utforskes nærmere i et hovedprosjekt.

Vi ønsker å takke medlemmene i referansegruppen for å ha gitt oss tilgang til aktuelle og relevante dokumenter og rapporter, og ikke minst for at dere på kort varsel stilte opp til intervjuer og delte kunnskap om og synspunkter på utfordringer i bransjen med oss. Vi vil også takke Inger Marie Hagen på Fafo, som har bidratt med datainnsamling og innspill til kapittel 6. Takk også til de som har kvalitetssikret arbeidet, Line Eldring (Fafo) og Frode Longva (Transportøkonomisk institutt). Og til sist, takk til Fafos informasjonsavdeling som raskt og effektivt har ferdigstilt notatet for publisering.

Oslo, august 2013

Ragnhild Steen Jensen, prosjektleder

1. Innledning

De siste årene har det gjennom media og fra sentrale aktører i transportnæringen kommet flere bekymringsmeldinger om arbeidsforhold og arbeidsmiljø i bransjen, da først og fremst knyttet til økt utenlandsk konkurranse.¹ Arbeidstilsynet har også økt sin oppmerksomhet på transportbransjen, og de har i sin strategiplan for perioden 2013–2016 prioritert tilsyn overfor blant annet transportnæringen. Bakgrunnen er at man ser at deler av næringen har utfordringer når det gjelder helse, miljø og sikkerhet, men også at næringen i økende grad omfatter useriøse virksomheter og sosial dumping.² Bekymringen for fremveksten av useriøse virksomheter og aktører som ikke ivaretar elementære krav til arbeidsforhold og sikkerhet for arbeidstakere, er dessuten bakgrunnen for at Arbeidsdepartement har initiert dette *forprosjektet* som skal se nærmere på vegsektoren, primært med utgangspunkt i gods- og passasjertransport. Forprosjektet skal beskrive og analysere hvilke hovedproblemstillinger og utfordringer knyttet til arbeidsforhold og arbeidsvilkår som bør studeres nærmere i et hovedprosjekt. Forprosjektet har en eksplorerende karakter, hvor det å peke på problemstillinger og utfordringer er hovedformålet. Mer presist stiller vi følgende spørsmål:

- 1) Hva finnes av dokumentasjon når det gjelder arbeidsforhold og arbeidsmiljø innenfor transport i vegsektoren? Hva er kunnskapsmanglene?
- 2) I hvilke sektorer innenfor vegtransport er utfordringene størst når det gjelder arbeidsforhold og arbeidsmiljø?
- 3) Hva er de viktigste kjennetegnene ved vegsektoren som kan være av betydning for sektorens spesielle utforming med hensyn til arbeidsforhold og arbeidsmiljø?
- 4) Med utgangspunkt i punkt 1-3, hvilke problemstillinger bør undersøkes nærmere i et hovedprosjekt? Og hvilke deler av vegsektoren, og eventuelt andre transportnæringer, bør inkluderes i et slikt prosjekt?

Samferdselsområdet har vært igjennom dyptgripende forandringer siden begynnelsen av 1990-tallet, med store liberaliseringsprosesser, hvor nasjonale grenser har og får mindre betydning. Transportbransjen har de senere årene blitt stadig mer konkurranseutsatt, og mer eksponert for internasjonal konkurranse. På det landbaserte godstransportmarkedet er innenlandske selskaper kjøpt opp av internasjonale konsern, som f.eks. DB Schenkers oppkjøp av Linjegods og Postnords³ oppkjøp av Tollpost Globe (Eidhammer et al. 2012), og videre DSVs oppkjøp av Waagen transport. I tillegg til de store aktørene omfatter bransjen også en rekke små aktører, for eksempel lastebileiere med kanskje bare én eller to sjåfører ansatt. Mange av disse har et direkte kundeforhold til noen faste kunder som de kjører for. De store samlasterne som Schenker og Tollpost Globe, har så å si ikke egne biler eller ansatte sjåfører, men baserer driften på å leie/kjøpe inn transporttjenester fra slike mindre

¹ Se for eksempel <http://e24.no/jobb/nettbuss-utenlandskonkurransen-knekker-turbussbransjen/21098014>

² <http://www.arbeidstilsynet.no/binfil/download2.php?tid=235333>

³ Postnord er en fusjon mellom de svenske og danske postselskapene.

transportselskap og enkeltpersonforetak. Det finnes også transportsentraler som ikke eier egne biler, men som er en sammenslutning av biler, som tar imot og formidler oppdrag.

Markedene i luft-, sjø- og jernbanetransport er åpne for konkurranse både nasjonalt og internasjonalt, og konkurransen i flytrafikk har blant annet ført til vekst i lavprisselskaper. For lastebiltransport er innenriksmarkedet strengere regulert med kabotasjeforskriftene⁴, mens det er åpen internasjonal konkurranse ved grensekryssende transporter. Nasjonalt er anbudskonkurranser blitt mer vanlig innenfor kollektivtrafikken, noe som har bidratt til at enkelte internasjonale aktører opererer i markedet. En annen følge av anbudsregimet er større aktører som følge av oppkjøp. Også drosjenæringen har i økende grad blitt eksponert for anbudsutsetting, særlig på bestillingsmarkedet, og har fått økt konkurranse fra blant annet turbilselskaper.

Denne korte beskrivelsen viser at transportbransjen er sammensatt og fragmentert, både organisatorisk, funksjonelt og geografisk. Vi snakker derfor ikke om ett marked, men om mange markeder og til dels ulike forhold i det enkelte markedet. Det at bransjen omfatter så ulike yrkesområder og yrkesgrupper, betyr også at problemstillinger og utfordringer knyttet til arbeidsforhold, ansettelsesforhold og arbeidsvilkår varierer stort i de ulike bransjesegmentene.

Avgrensning

Vi har i forprosjektet begrenset oss til å se på vegtransport (godstransport og passasjertransport). Det er også til dels store utfordringer når det gjelder arbeidsforhold og arbeidsvilkår i andre deler av transportnæringen enn vegsektoren. Innenfor sjøfart og luftfart har økende internasjonal konkurranse ført til økt kostnadspress, det gjelder ikke minst lønn og sosiale kostnader (se Bergene & Underthun 2012). Aktuelle problemstillinger er for eksempel Ryanairs og Norwegians landbaser i utlandet og bruk av asiatisk arbeidskraft på ruter utenfor og innenfor EU. I handlingsplan 3 for et anstendig og seriøst arbeidsliv og mot sosial dumping, peker regjeringen også på utfordringer innenfor både luft- og skipsfart. Ifølge handlingsplanen er regjeringen i gang med en utredning av utfordringer for luftfarten, hvor det blant annet skal vurderes om det er mulig å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår ved fremtidig kjøp av flyruter. Når det gjelder skipsfart pekes det i handlingsplanen på at det er en utfordring at deler av norsk skipsfart ikke er omfattet av allmenngjøringsordningen, og at man ønsker en gjennomgang av hvilket handlingsrom Norge har, og å se på ordninger i andre land.⁵ Innenfor rammene av dette forprosjektet har vi imidlertid valgt å avgrense oss til vegtransport, selv om temaene også har relevans for andre deler av transportnæringen.

⁴ I dag har en utenlandsk transportør lov til å gjennomføre inntil tre betalte transportoppdrag mellom to innenriksdestinasjoner i Norge i løpet av en periode på en uke etter et internasjonalt transportoppdrag.

⁵ http://www.regjeringen.no/nb/dep/ad/tema/arbeidsmiljo/sosial_dumping/handlingsplan-2-mot-sosial-dumping.html?id=534938

Notatets oppbygging

I kapittel 2 gjør vi kort rede for metode og data. I kapittel 3 ser vi generelt på hva som kjennetegner seriøs og useriøs virksomhet. Med bakgrunn i undersøkelser fra bygg og anlegg, renhold, hotell og restaurant, peker vi på noen risikofaktorer for et useriøst arbeidsliv. Avslutningsvis skriver vi om betydningen av partsforhold i det norske arbeidslivet. I kapittel 4 ser vi på økt internasjonal konkurranse innenfor transportsektoren, med særlig vekt på kabotasje. Her viser vi til erfaringer og dokumentasjon fra Danmark, Sverige og EU. Kapittel 5 omhandler kontroll og tilsynsmyndigheter, først og fremst Arbeidstilsynet, som er tilsynsmyndighet på arbeidsmiljølovens område og skal føre tilsyn med at bestemmelsene i loven blir overholdt. Kapittel 6 gir en oversikt over de ulike segmentene innenfor vegtransporten og presenterer sentrale kjennetegn og utviklingstrekk ved dem. I kapittel 7 ser vi på helse, miljø og sikkerhetsutfordringer og på hva som kjennetegner HMS-arbeid og arbeidsmiljøutfordringer i vegtransporten. Kapittel 8 er en kort beskrivelse av et forsøk med å intervju utenlandske sjåfører på rasteplass. Vi gir et innblikk i både metode og funn. I kapittel 9 oppsummerer vi og peker på utfordringer og problemstillinger vi mener bør være sentrale i et større prosjekt om arbeidsforhold og arbeidsvilkår i transportsektoren.

2. Tilnæringsmåte, metode og datakilder

En sentral del av dette forprosjektet har vært å frembringe en oversikt over hvilken kunnskap som finnes på feltet, og hva som er kunnskapsmanglene. For å få samlet informasjon og kunnskap om feltet, har vi benyttet oss av ulike metodiske tilnæringer. For det første har vi gjennomgått foreliggende litteratur, forskning, dokumenter og tilgjengelig statistikk. Videre har vi intervjuet sentrale aktører i bransjen og gjennomført et mindre metodeeksperiment med å intervju utenlandske sjåfører på rasteplasser.

Dokumentanalyse

Vi har med utgangspunkt i Fafos og TØIs egen forskning, gjennom søk i relevante databaser, generelle internettsøk og bidrag fra referansegruppen i prosjektet skaffet oss en oversikt over publiserte rapporter, artikler og dokumenter (se vedlegg for en oversikt). Vi mener at vi slik har fått en oversikt over relevant forskning, utredninger og annen dokumentasjon om arbeidsforhold og arbeidsvilkår innenfor vegsektoren. Vi har i hovedsak sett på norsk litteratur, men har også innhentet relevant informasjon og forskning fra Sverige, Danmark og EU.

Informantintervjuer

Vi har intervjuet sentrale aktører på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden for å få deres vurderinger av utfordringene i bransjen, både når det gjelder virksomhetenes rammebetingelser og arbeidsvilkår og arbeidsforhold. Disse er Norges Lastebileier-forbund, NHO Logistikk og Transport, NHO Transport, Norges Taxiforbund, Virke, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet. Videre har vi intervjuet en av tilsynsmyndighetene, Arbeidstilsynet, og en større transportbedrift i bransjen. Til sammen har vi gjennomført ni intervjuer. Ved fem intervjuer var flere informanter til stede. Intervjuenes varighet var mellom 1 og 1,5 time.

Et metodeeksperiment: intervju på rasteplass

Vi har også gjennomført et mindre metodeeksperiment, hvor vi sammen med en tolk intervjuet utenlandske sjåfører på tre rasteplasser. Begrunnelsen for dette var todelt. For det første ønsket vi å prøve ut om dette er en mulig måte å komme i kontakt med utenlandske sjåfører på, som ellers kan være vanskelige å nå. Ønsket var å se hva slags kunnskap vi kunne få tilgang på når det gjelder arbeidsvilkår og ansettelsesforhold. Her finnes det lite dokumentasjon, og informasjonen er vanskelig tilgjengelig på andre måter. For det andre ønsket vi å vurdere om dette er en metode som kan brukes i et større omfang i et eventuelt hovedprosjekt.

3. Om useriøsitet og seriøsitet

I diskusjonene om useriøs virksomhet er lønn, helse, miljø, sikkerhet, skatter og avgifter og arbeidskontrakter sentrale områder. Useriøse virksomheter kobles gjerne også til begrepet «sosial dumping», et begrep som i hovedsak er brukt i forbindelse med arbeids- og tjenesteinnvandring fra de nye EU/EØS-landene (Eldring et al. 2011). I transportbransjen (som i andre bransjer), finner vi seriøse aktører som tilbyr gode lønns- og arbeidsvilkår, men også useriøse, som blant annet benytter det mulighetsrommet økt tilgang på utenlandsk arbeidskraft gir til å presse ned standarden på lønns- og arbeidsvilkår. I tillegg vil enkelte virksomheter bruke svart arbeid og bedrive skatteunndragelser for å presse prisene ned. Useriøse virksomheter som ikke ivaretar elementære krav til arbeidsforhold og sikkerhet for arbeidstakere, skaper utfordringer for arbeidstakere i bransjen, for virksomheter som ønsker å drive seriøst, og for myndighetene.

Seriøse aktører kan oppleve at de ikke når opp i konkurransen med bedrifter som på grunn av brudd på arbeidsmiljøbestemmelser eller skatteunndragelser kan presse prisene ned på et nivå som ikke er forenlig med å følge lovverket. Videre vil det være svært utfordrende for tariffbundne norske virksomheter å konkurrere med utenlandske selskaper med lavtlønnet arbeidskraft. Innenfor transportbransjen kan dette være vesentlig med hensyn til både anbudsproblematikk og kabotasje.

Fafo har gjennom studier av useriøse virksomheter innenfor andre bransjer, som renhold og bygg og anlegg (Trygstad et al. 2011; Ødegaard & Berge 2010), utviklet følgende modell, som også vil være relevant i en studie av transportbransjen:

Figur 3.1 Seriøsitetsmodell



Dette er en forenklet modell, og det er ikke nødvendigvis slik at virksomheter plasserer seg entydig i én av kategoriene. Det er også slik at i bransjer hvor det er stor kompleksitet, med mange ulike typer aktører og lange kontraktskjeder som omfatter flere virksomheter (som tilfellet er i transportbransjen), kan skillet mellom «de seriøse», «mellomkategorien» og «de useriøse» være komplisert å identifisere. Det er for eksempel et spørsmål om hvor i kontraktskjeden eventuell useriøsitet finner sted. Men modellen anskueliggjør det presset som finner sted mellom ulike typer virksomheter. Studien av renholdsbransjen dokumenterte at det var vanskelig for de seriøse virksomhetene å konkurrere mot tilbydere som på grunn av brudd på eksempelvis arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser, eller skatteunndragelser, kan presse priser ned på et nivå som ikke er forenlig med å følge lovverket. I rapporten pekes det på at en slik konkurransesituasjon vil kunne bidra til at bedrifter i mellomkategorien (se figuren) presses mot mer useriøse virksomheter, noe som igjen påvirker konkurransegrunnlaget for de seriøse aktørene (Trygstad et al. 2011). Modellen presenteres her først og fremst som et nyttig verktøy for et fremtidig hovedprosjekt for å analysere hvordan konkurransepresset kan påvirke de ulike aktørene.

Arbeidskraftmobiliteten i kjølvannet av EU-utvidelsen har skapt store utfordringer knyttet til lavlønnskonkurranse og sosial dumping, også i Norge. Ulike studier har dokumentert at selv om arbeidsinnvandrerne er velkomne og ettertraktede, er de også sårbare og blir ofte i mindre grad inkludert i det man kan kalle «det gode norske arbeidslivet» (Andersen et al. 2009; Friberg & Eldring 2011; Eldring & Friberg 2013). Forskningen i Norge har, som skrevet før, så langt særlig vært konsentrert om bygg, renhold og enkelte industribransjer, mens vi vet mindre om situasjonen innenfor transportnæringen. Flere forhold peker imidlertid i retning av at det også er store problemer her: For det første er transportnæringen i utgangspunktet en internasjonal og omskiftelig næring. For det andre er deler av næringen preget av lange og uoversiktlige kontraktskjeder – noe som er vel dokumentert kan gi grobunn for useriøse aktører og sosial dumping. For det tredje har det gjennom flere år blitt heist varselflagg fra fagforeninger, arbeidstilsyn og medier om en urovekkende utvikling i bransjen, både i Norge og i andre EØS-land.⁶

Risikofaktorer for et useriøst arbeidsliv

Tidligere forskning har vist at det er enkelte faktorer som øker risikoen for useriøse aktører: Et stort innslag av utenlandske arbeidstakere kan innebære en risiko for lav lønn, høy jobbusikkerhet og svart arbeid (Friberg & Eldring 2010). Innen renholdsbransjen har en også sett at anbud, det vil si måten anbud er utformet på, kan presse de seriøse aktørene ut av markedet. Bruk av for eksempel korte kontrakter hvor prisen er avgjørende for tildeling av anbudet, kan føre til at de seriøse aktørene presses ut av markedet (Trygstad et al. 2011). Lange kontraktskjeder, uklare ansvarsforhold og mangel på kontroll er et annet aspekt som

⁶ Selv om medieoppslag har en viss anekdotisk karakter, kan de bidra til å belyse viktige problemstillinger for transportnæringen. Se f.eks. SVT Uppdrag granskning om godstransport i Sverige: <http://www.svt.se/ug/se-program/20-3-20-00>

kan bidra til flere useriøse aktører (ibid.). For renholdsbransjen har det også vært pekt på at lave etableringskostnader og fravær av formelle kvalifikasjonskrav gjør det relativt enkelt å etablere egen virksomhet (ibid.; Berge et al. 2013). I bransjer hvor lønn og sosiale utgifter utgjør en stor del av de totale kostnadene,⁷ vil også seriøse virksomheter være sårbare overfor konkurranse fra virksomheter som bryter lov- og avtaleverk og betaler under det som er minstebestemmelser, eller vanlig i markedet.

Hvordan useriøsitet kommer til uttrykk, vil variere med bransje. Og det vil variere fra mindre alvorlige tilfeller, som mangler i arbeidsavtaler, til alvorlig kriminalitet. Under er eksempler på useriøsitet i renhold, restaurant og hotell (for en nærmere beskrivelse, se Berge et al. 2013; Trygstad et al. 2011), som vi antar vil være relevant også i transportbransjen:

- Manglende eller mangelfulle arbeidsavtaler, gjelder f.eks. beregning av arbeidstid og prising av oppdrag
- Kreative arbeidskraftstrategier med bruk av underleverandører, selvstendig næringsdrivende
- Skatteunndragelser
- Uanstendige arbeidsforhold

Undersøkelser av flere bransjer har vist at det er krevende å undersøke både hvilke typer useriøsitet som finnes og hvilket omfang det har (se f.eks. Trygstad et al. 2011, 2012; Ødegård & Berge 2010; Alsos & Jensen 2013). De involverte aktørene vil ha en interesse i å skjule forholdet, og konsekvensen er at det er tidkrevende og vanskelig å komme i kontakt både med bedrifter og med ansatte i det som betegnes som useriøs aktivitet. Det innebærer at det er vanskelig få tak i relevant informasjon, og at kvaliteten på informasjonen gjerne er usikker (Alsos & Jensen 2013). Ofte vil det også innenfor ulike bransjer og blant ulike aktører være flere (og ulike) oppfatninger av omfang og utbredelse av ulovligheter. Dermed kan det også være vanskelig å lage en situasjonsbeskrivelse som det vil være bred enighet om.

Betydningen av partsforhold

I en norsk og nordisk sammenheng har et velfungerende partssamarbeid gjerne vært en garanti for anstendige arbeidsvilkår. I store deler av det norske arbeidslivet er forholdet mellom partene preget av tillitt og respekt for hverandres roller, det gjelder både på et overordnet samfunnsnivå og på virksomhetsnivå. I en rekke studier av ulike bransjer er det fremhevet at kvaliteten på partssamarbeidet henger sammen både med bransjenes egenart og med organisasjonsgrad. Innenfor renhold blir det pekt på at de ansatte jobber spredt og ofte alene. Det betyr at det er få møteplasser for arbeidstaker og ledelse. Innenfor hotell og restaurant ser det ut til at arbeidstidsordninger har den samme effekten, og det antydes at det

⁷ Hovi og Hansen (2011) har beregnet at lønn og sosiale kostnader utgjør omtrent 41 prosent av de totale transportkostnadene innenfor gods. Innenfor kollektivtransport og drosje er denne andelen omtrent 60 prosent (Longva & Osland 2008; Aarhaug, Hagman % Skollerud 2013).

i begge bransjer ser ut til å være behov for flere formaliserte arenaer hvor arbeidsgiver og arbeidstaker/tillitsvalgt møtes (Berge et al. 2013; Trygstad et al. 2011). Dette vil også gjelde i deler av transportsektoren, særlig innenfor godstransport, hvor sjåførene i stor utstrekning jobber alene og sjelden er i kontakt med arbeidsgiver eller andre kolleger. Enehaug og Gamperiene (2010) har sett nærmere på partssamarbeid og verneombudets arbeid i nærtransport, og konkluderer med at måten transportyrket er organisert på, gir dårlige vilkår både for verneombudets arbeid og for partssamarbeidet. Den nevnte studien fra renhold, hotell og restaurant peker også på at der organisasjonsgraden er lav, kan det være utfordrende å få til et godt partssamarbeid på virksomhetsnivå. Innenfor deler av transportsektoren, særlig godstransport, er organisasjonsgrad og avtaledekning lav. Generelt er organisasjonsgrad og tariffdekning svært varierende innenfor næringen. Det er lav organiseringsgrad blant lastebilsjåfører, bare mellom 10 og 20 prosent av langtransportsjåførene er organisert (Rønnegren et al. 2008). Gruppen er ifølge Askildsen (2011) også vanskelig å organisere – dels fordi mange er selvstendig næringsdrivende, og dels fordi det er mange små virksomheter som drives av for eksempel slektninger, venner og bekjente. Dette gjør at det ikke utvikles vanlige partsforhold/partsrelasjoner. Innenfor kollektivtransport (bussjåfører) er organiseringsgraden langt høyere, rundt 80 prosent, og det gjelder både på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden.

Vi vet også at ikke bare størrelse, men også selskapsstruktur og eierform kan ha betydning for partssamarbeid. Trygstad og Vennesland (2012) har vist at internasjonale konsern utfordrer nasjonale medvirkningsordninger. Innenfor transportsektoren kan store logistikkonsern med internasjonale nettverk gjør det krevende for de ansattes representanter å få informasjon om og innflytelse over konsernets strategi og handlinger (Dølvik & Løken 2003). Bergene og Underthun (2012) peker på hvordan oppsplitting av eierskap, anbudsutsetting og outsourcing innenfor transportbransjen utfordrer det tradisjonelle partssamarbeidet. De viser også til at økt bruk av arbeidsinnleie, midlertidige kontrakter og selvstendig næringsdrivende utfordrer den norske arbeidslivsmodellen som baserer seg på prinsippet om kollektive forhandlinger mellom partene i arbeidslivet. Dette er en modell som forutsetter høy grad av organisering av både arbeidstakere og arbeidsgivere.

Organisasjonsgrader og tariffavtaledekning i transportsektoren

Nergaard og Stokke (2010) har analysert tall fra tilleggsundersøkelsen til Arbeidskraftundersøkelsen 3. kvartal 2008, som viser at organisasjonsgraden i næringen privat transport i Norge var 44 prosent. Dette var en nedgang fra tilsvarende undersøkelse i 2004, da organisasjonsgraden i privat transport var 53 prosent. Det er imidlertid store variasjoner i organisasjonsgraden mellom ulike grupper transportarbeidere. Eksempelvis er organisasjonsgraden blant langdistansesjåfører svært lav (slik vi beskrev i forrige avsnitt), mens den blant bussjåfører er svært høy. Tariffavtaledekningen er forholdsvis høy innenfor privat transport, 64 prosent svarer at lønns- og arbeidsvilkår helt eller delvis fastsettes gjennom tariffavtaler (op. cit.). Dessuten er det ikke uvanlig at bedrifter som ikke selv har inngått tariffavtale likevel følger enkelte av bestemmelsene i denne, særlig gjelder dette

lønnsbestemmelsene. Det finnes ingen lovfestet nasjonal minstelønn i Norge, og lønnsnivået i tariffavtalene blir derfor ofte retningsgivende også for lønnsnivået i bedrifter uten tariffavtale. Det finnes flere tariffavtaler i transportsektoren, og både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden finnes det flere organisasjoner med avtaler. Innen godssektoren finnes det to arbeidsgiverorganisasjoner, Norges Lastebileier-forbund og NHO Transport, begge har avtaler med LO/NTF, YS/YTF. Avtalene er i overveiende grad like. Partene har inngått bransjeavtaler både for transportselskaper i Norge og for bussbransjen. Så langt er ingen av tariffavtalene for transportnæringen allmenngjort⁸, men for rutegående busstransport finnes det i dag en «bransjeavtale» (det vil si at de nasjonale tariffavtalene er like) og bestemmelsene i yrkestransportloven krever at alle operatører har vilkår tilsvarende en nasjonal tariffavtale. Tariffavtalenes lønnsbestemmelser varierer for ulike grupper transportarbeidere. Mens langtransportsjåfører har bestemmelser om minstelønn, har bussjåfører normallønnsbestemmelser med spesifiserte tillegg for merarbeid, ubekvem arbeidstid med mer. Turbilsjåfører inngår også i de nevnte bransjeavtalene, disse har bestemmelser om minstelønn. Tall fra Teknisk beregningsutvalg viser at arbeidere i transportsektoren sett under ett hadde en gjennomsnittlig lønnsøkning på 4,3 prosent i perioden 2002–2012, noe som var den samme gjennomsnittlige lønnsvekst som blant arbeidere i NHO-bedrifter totalt sett.

Selv om majoriteten blant norske sjåfører får sin lønn fastsatt gjennom tariffavtaler, ga likevel flere av dem vi intervjuet uttrykk for bekymring over lønnsforholdene i de delene av bransjen som er mest utsatt for internasjonal konkurranse. Særlig var det knyttet bekymring til utviklingen innenfor langtransport og turbil, hvor organisasjonsgraden er lav både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, og hvor man dessuten finner et stort innslag av små bedrifter. Arbeidstilsynet var blant dem vi intervjuet som la vekt på at enkelte deler av transportbransjen opplever et sterkt økende press som følge av økt konkurranse og større press fra oppdragsgiver på leveringstid og pris, noe som også legger press på norske sjåførers lønnsnivå. Det ble også nevnt at flere av de store aktørene innenfor godstransport hadde gått ned i pris for å vinne oppdrag. Videre ble det nevnt eksempler på hvordan tilsynelatende veldrevne transportbedrifter hadde lagt ned virksomheten som følge av at konkurransesituasjonen og prispresset var blitt for stort. Gjennom tilsynsvirksomhet har Arbeidstilsynet sett at det finnes mange ulike måter å avlønne sjåførene på. Eksemplene som ble nevnt var blant annet lønn per time, lønn per oppdrag samt lønn som en prosentandel av oppdragets verdi. Arbeidstilsynet mente det var behov for å kartlegge omfanget av ulike avlønningssystemer blant norske transportarbeidere, for å vurdere hvordan ulike avlønningssystemer har betydning for sikkerhet.

⁸ Loven om allmenngjøring av tariffavtaler gir anledning til å forskriftsfeste at en landsomfattende tariffavtale helt eller delvis skal gjelde for alle arbeidstakere (både norske og utenlandske) som utfører arbeid av den art avtalen omfatter. Allmenngjøring kan bare vedtas dersom utenlandske arbeidstakere har påviselig dårligere lønns- og arbeidsvilkår sammenliknet med norske arbeidstakere. Per august 2013 er det allmenngjorte tariffavtaler innenfor bygg, landbruk, verftsindustri og rengjøring. For mer om allmenngjøring se: <http://www.faf.no/Oestforum/Kunnskapsbase/Temasider/allmenngj.htm>

4. Økt internasjonal konkurranse og kabotasje

En voksende og mer integrert verdensøkonomi er en sterk drivkraft for økt handel og dermed økt transport. Økonomisk vekst, økt handel og økt transport er utviklingstrekk som henger sammen. Det har også blitt lettere å dele opp produksjon av varer i ulike produksjonsprosesser, og utviklingen er at produksjon av varer flyttes dit den kan utføres billigst. Økt grad av produktspesialisering og endring i produksjonsmønstre påvirker både transportomfang og transportmønstre. Det har også skjedd endringer hos transportørene og logistikkbedriftene. De største logistikkbedriftene opererer over hele verden. Parallelt har det skjedd en konsentrasjon av lager og distribusjonspunkter. Dette har skjedd både internasjonalt og nasjonalt. Innenfor EU har det vært en lang prosess der landene er blitt tettere økonomisk integrert. EU er Norges viktigste handelspartner, og Norge er del av EUs indre marked. For å få mindre tomkjøring og en mer effektiv transport, er det på EU-nivå (EU-direktiv 1072/2009) tillatt å la (tilfeldig) innenriks godstransport utføres av utenlandske lastebiler etter at en internasjonal transport er avsluttet (såkalt kabotasje).

Etter EU-utvidelsen i 2004, har veksten i godstransport vært vesentlig høyere i de nye EU-landene enn i de øvrige. Lagerstrukturen har endret seg fra mange lagre til få sentrallagre med regionale satellitterminaler (NTP 2014–2023). Aktørene som dominerte innenlands godstransport for 10–12 år siden, som Linjegods, Tollpost Globe, Nor Cargo og DHL, har fått endret sin eiersammensetning. Tyske Deutsche Bahn eier i dag Linjegods, Tollpost Globe eies av den svenske posten, mens Nor Cargo er en del av Bring, som igjen eies av Posten Norge. DHL er kjøpt opp av tyske Deutsche Post. Dette viser hvordan de norske selskapene er en integrert del av det europeiske godsmarkedet og av en varestrøm med noen store selskaper som sentrale aktører.

Disse utviklingstrekkene, liberalisering og deregulering knyttet til å gjøre Europa til et felles transportområde, har skapt utfordringer som blant annet handler om at sosiale forhold og lønns- og arbeidsvilkår varierer mellom de europeiske landene. For transportnæringen har den stadig større åpningen av det europeiske markedet vært en avgjørende faktor, ikke bare når det gjelder måten godstransportsektoren er organisert og strukturert på, men også for hvordan og til hvilke kostnader tjenestene tilbys. Forskjeller i velferdsnivå og forskjeller i lønns- og arbeidsvilkår kan bidra til å utvikle praksiser som er uforenlige med et seriøst og anstendig arbeidsliv. Eksempler på slike praksiser er virksomheter som unndrar å betale skatt og moms, unngår sikkerhetskrav og hvor hensyn til arbeidsmiljø ignoreres.

I en rapport fra 2003 (før EU-utvidelsen), peker Dølvik og Løken (red.) på at de strukturelle endringene i transportsektoren innebærer store endringer i transportarbeidernes arbeidsforhold og arbeidsvilkår. De trekker frem tre forhold: for det første hvordan den økte internasjonale konkurransen gir et press på lønns- og arbeidsvilkår. Videre hvordan etableringen av store internasjonale konsern utfordrer nasjonale medvirkningsordninger. Og for det tredje peker de på at EUs utvidelse fra 2004 kan øke sannsynligheten for at norske /nordiske sjåfører vil bli utkonkurrert av billige sjåfører fra de nye medlemslandene. De

hevder at når mange små transportforetak konkurrerer om oppdrag fra logistikkonsern, blir selskapene presset på pris, og mulige konsekvenser av dette er å ansette utenlandske sjåførere, opprette datterselskaper eller knytte seg til undertransportører i lavkostland. Ti år etter denne rapporten fremstår mange av utfordringene innenfor godstransport og turbuss som de samme, antakelig også forsterket, men uten at vi vet nok om hva som er den faktiske situasjonen i disse sektorene. Det gjelder både foretaksstruktur og sysselsatte, lønns- og arbeidsvilkår og arbeidsmiljø.

Transportmarkedet utgjør en del av EUs indre marked, og gjennom EØS-avtalen omfattes også Norge av EU-regelverket. EUs arbeid for å skape et felles marked har vært, og vil fortsatt være, viktig for den norske reguleringen av næringen. Målet om å etablere et reelt felles europeisk transportområde omfatter også vegtransporten, og målet er å gjøre den mer effektiv. Per i dag har utenlandske aktører begrenset adgang til å drive transport mellom destinasjoner i Norge. For at slik transport, kabotasje, skal være lovlig, må den utføres i forbindelse med en internasjonal transport. Det betyr at lastebilen/transportøren først må foreta en grensekryssende transport inn i Norge. Kabotasje kan bare utføres i en begrenset periode, og det må ikke skapes en permanent eller løpende aktivitet. I tillegg gjelder følgende regler: Innenfor en periode på 7 dager regnet fra tidspunktet da den internasjonale lasten ble losset i Norge, kan lastebilen utføre inntil 3 innenlandske transporter med samme kjøretøy. Deretter må transportøren ut av landet. Dersom en utenlandsk transportør ønsker å drive permanent transport i Norge, må vedkommende etablere seg i landet etter gjeldende regler og søke løyve for nasjonal transport.⁹

For turbuss er det regelverket om «personkabotasje» som gir utenlandsk transportører adgang til å utføre oppdrag i Norge på midlertidig basis. Gjennom en rekke oppslag i media denne sommeren har det vært satt søkelys på turbussbransjen, det blir hevdet at utenlandske turistbuss utkonkurrerer norske busser, og det blir «advart om bransjens død»¹⁰. De utenlandske busselskapene følger arbeidsvilkårene i landet turbussen er registrert i, og det fremheves fra norske turbusser (Kai Kristoffersen i Nettbuss) at de ikke har noen mulighet til å konkurrere prismessig med de utenlandske selskapene. Fra arbeidsgiversiden blir det lagt vekt på at en for stram regulering av bransjen kan få uheldige virkninger for andre næringer, blant annet turistnæringen.

Kabotasjekjøring er omstridt, både når det gjelder omfang, lovlighet og konsekvenser for sektoren som helhet. Det kan se ut til at svært mye av debatten om useriøsitet i bransjen er knyttet til kabotasje. I intervjuene vi har gjort med partene, har kabotasje vært trukket frem som et sentralt tema, både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, og det gjelder både godstransport og turbuss. Det finnes dessuten en oppfatning om at denne typen utenlandsk transport er langt mer utbredt i Norge enn det offentlig statistikk viser.

Det er ikke bare i Norge kabotasjekjøring er omstridt. I mai i år ble planene om å etablere et felles europeisk transportmarked fra 2015 utsatt. Europakommisjonen uttalte i mai at de

⁹ <http://www.regjeringen.no/templates/RedaksjonellArtikkel.aspx?id=485244&cpslanguage=NO>

¹⁰ <http://e24.no/jobb/nettbuss-utenlandskonkurransen-knekker-turbussbransjen/21098014>

utsetter vedtaket om fri kabotasjekjøring med henvisning til at de store sosiale forskjellene mellom EUs medlemsland øker sjansen for sosial dumping: «*The current cabotage restrictions go against the spirit of a European Single Market which guarantees the rights of all citizens to work, travel and trade freely. Nonetheless they exist because of fears of possible abuse and lowering social standard*» (pressemelding fra EUs talsperson for Transport, Helen Kearns).

Det finnes også en oppfatning om at liberalisering av kabotasjereglene kan skape urimelige konkurransevidninger mellom høykost- og lavkostland i Europa. Det er videre ulike vurderinger i europeiske land av hvordan regelen om kabotasjekjøring kan uformes innenfor gjeldende regelverk. Finland har innført en snevrere definisjon av hva som utgjør en kabotasjetur. Ifølge den finske definisjonen tillates kun én lasting og én lossing. Det er dermed ikke mulig å utføre flere oppdrag på samme kjøretur.¹¹

Danmark

I Danmark ble det i 2012 satt ned et utvalg som undersøkte hvordan innsatsen mot sosial dumping kunne styrkes. Utvalget leverte sin rapport «Udvalget om modvirkning af sosial dumping» i oktober 2012. Undersøkelsen er ikke begrenset til transportsektoren, men ser på det danske arbeidsmarkedet generelt. Utgangspunktet for utvalgets arbeid er å se på virksomheter som unndrar seg å betale skatt og moms, og hvor sikkerhetskrav og hensyn til arbeidsmiljø ignoreres. Ett av kapitlene i utvalgets rapport omfatter kabotasje. I rapporten vises det til at danske LO og deler av transportorganisasjonen har fremholdt at omfanget av ulovlig kabotasjekjøring har vært økende i Danmark. Det fremheves at ulovlig kabotasjekjøring bidrar til konkurransevidning for danske transportvirksomheter, ettersom utenlandske selskaper kan utføre oppdrag til lavere kostnader ved lavere sjåførlønninger. Som et generelt overordnet prinsipp ved internasjonale kjøring er sjåføren underlagt de lønns- og arbeidsvilkår som gjelder i det landet hvor lastebilen er registrert.

Tall fra utvalget viser at kabotasje utgjør en relativt liten andel av det samlede transportarbeidet i Danmark, i 2010 var 4 prosent av det samlede danske transportarbeidet kabotasjekjøring, mot 3 prosent i 2009. En hovedutfordring med hensyn til kabotasjekjøring er om den er av permanent karakter, om den er systematisk, og hva som er speditørens ansvar i forbindelse med systematisk kabotasjekjøring. I rapporten diskuteres ulike tiltak i når det gjelder kabotasjekjøring, og følgende foreslås som «*Mulige tiltag vedrørende bedre kontrollmulighed med cabotagekørsel*»:

- Modernisere Trafikstyrelsens kabotasjeveiledning for å sikre at det er full klarhet over alle definisjoner og fortolkninger. Dette skal gjøres særlig ved å fokusere på om praksis for å avgjøre om en internasjonal transport er beskrevet presist nok, og om det er helt klart hvordan sjåførens skal dokumentere det
- Utarbeide en veileder til bruk for politiets kontroll av kabotasje

¹¹ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/presesenter/pressemeldinger/2013/varsler-tiltak-for-mer-like-konkurransev.html?id=731609>

- Undersøke muligheten for å bruke det kommende GPS-kjøresystemet for lastebiler til kontroll av kabotasje

Det understrekes imidlertid i rapporten at regelen til dels er vanskelig å kontrollere, og at det er en utfordring å skille mellom lovlig og ikke lovlig kabotasjekjøring.

Sverige

I Sverige har utfordringer for transportsektoren, og da særlig godstransport på veg, vært høyt på den offentlige dagsorden. Både gjennom kritisk tv-journalistikk og reportasjeboken «De nye trälarna» (Norberg og Lundh 2012), har arbeids- og lønnsvilkårene til utenlandske sjåfører som jobber i Sverige blitt tatt opp. I Sverige har det også blitt gjennomført en egen studie, *Cabotagestudien* (2013)¹², for å avdekke omfanget av ulovlig kabotasjekjøring. Eurostat har anslått at 5 % av all transportarbeid i Sverige er kabotasjekjøring, men de sier også at statistikken på området er mangelfull. I den aktuelle studien har 5000 personer, først og fremst lastebilsjåfører og privatpersoner, rapportert inn data om utenlandske lastebilers kjøremønster i Sverige. I forbindelse med studien ble det utviklet en mobil-applikasjon hvor utenlandske lastebilers registreringsnummer ble registrert. Stedsangivelsen kom automatisk via mobiltelefonenes innebygde GPS. I løpet av seks uker bidro ca. 5000 personer med 161 980 observasjoner ved hjelp av applikasjonen. I tillegg ble 1, 326 posisjoner samlet inn manuelt. Fra de totalt 163 306 posisjonene ble nærmere 7000 fjernet som feilregistreringer (Sternberg 2013). Beregninger etter innsamlingen antyder at minst 2000 utenlandske lastebiler konkurrerer med 8000 svenske lastebiler om «ren» innenlandsktransport (Sternberg 2013). Forfatterne mener at funnene bekrefter kvalitative utsagn og media-reportasjer (for eksempel Uppdrag granskning, Kaliber) om at kabotasjetransport er utbredt. Det påpekes også at en rekke svenske operatører, som har vært aktive på innenlandsmarkedet har gått konkurs (for eksempel Transporledet, J-Trans), noe de mener bekrefter inntrykket fra studien om at det er stor konkurranse fra utenlandske lastebiler på det svenske markedet. En svakhet ved undersøkelsen er at den ikke kan avdekke falske registreringer for eksempel ved at enkelte har rapportert inn fiktive opplysninger.

Studien peker også på at store transportkjøpere som gir oppdrag til speditørselskaper sjelden vet hvordan deres transporter utføres. Speditørene på sin side opplever et økt press for å benytte seg av utenlandske biler for å kunne konkurrere. Rapporten konkluderer med at Kabotasjedirektivet (EC)1072/2009 har skapt gråsoner og store tolkningsrom. For eksempel har Finland en strengere tolkning av kabotasjeregler enn Sverige, og det er også uklart om kabotasjekjøring skal være tilfeldig for å være lovlig. I studien fant de at uavhengig av hvilken tolkning man legger til grunn så er det en omfattende systematisk kabotasjekjøring i Sverige, og at tusenvis av lastebiler sjelden eller aldri forlater Sverige. Ifølge forskeren kan lastebileiere i Sverige som betaler skatt og som følger gjeldene regler, ikke konkurrerer på pris mot østeuropeiske lastebileiere som stasjonere lastebiler i Sverige.

¹² Henrik Sternberg ved Lunds tekniske høgskole

Innleie av selvstendige sjåførar

En nylig rettsak fra Sverige har også satt fokus på bruk av selvstendig næringsdrivende som sjåførar. Transportselskapet Andreassons Åkeri har fått et skattekrav på ti millioner svenske kroner etter å ha brukt innleide sjåførar fra lavkostland. Selskapet har benyttet seg av sjåførar registrert med enkeltpersonforetak i Polen, Latvia og Litauen, men ifølge den svenske skatteetaten fritar ikke det bedriften for å betale arbeidsgiveravgift, skatt, trygdeavgift til den svenske stat. Å leie inn en sjåfør som er registrert med enkeltpersonforetak i lavkostland vil av skattemyndighetene kunne bli sett som et ansettselsforhold. Det er hvordan arbeidet organiseres og utføres som avgjør dette, ikke sjåførens eller den næringsdrivendes adresse. Skatteverket i Sverige viser til at dersom sjåføren bare kjører for en kunde, og kjører kundens lastebil dit kunden peker, så er det ikke å oppfatte som selvstendig næringsvirksomhet (Norberg og Lundh 2012). Norges Lastebileier-forbund (NLF) viser til denne aktuelle saken på sin hjemmeside og advarer mot bruk av selvstendig næringsdrivende. De peker på at norske bedrifter som leier inn sjåførar som «kjører på regning» kan fremstå som et ansettelsesforhold. NLF skriver også om bruk av vikarar:

«Også bruk av vikarar i stedet for å ansette sjåførene fast, kan føre til forpliktelser. Vi er blitt fortalt at enkelte norske virksomheter leier inn vikarar fra utenlandske vikarbyråer til å kjøre for seg. Noen av disse skal etter hva vi har fått vite, kun få ca 1000 Euro pr. mnd. I enkelte tilfeller kan en innleid vikar kreve fast ansettelse. Fra 1. januar 2013 kan vikaren i tillegg også kreve norsk lønnsnivå av vikarbyrået, som en direkte følge av Vikardirektivet. Fra 1. juli 2013 har sågar bedriften som leier inn vikaren ansvar for at vedkommende får norsk lønning».¹³

EU

En rapport fra Europaparlamentet beskriver utfordringene innenfor godstransport på veg, med særlig vekt på sjåførenes arbeidsforhold (Social and working conditions of road transport hauliers, European Parliament 2013). Studien bygger på intervjuer med sentrale aktører og sjåførar i 16 medlemsland og gir en vurdering av forhold og trender som særlig påvirker sjåførenes arbeidsforhold.

Rapporten peker på at en av hovedutfordringene for godstransport på veg og for sjåførenes arbeidsforhold, handler om at den liberaliseringen som har funnet sted med hensyn til markedstilgang, ikke har blitt fulgt av en parallell prosess når det gjelder harmonisering av sysselsetting og arbeidsforhold. I rapporten fremheves det at det er utfordringer på følgende områder: arbeidsforhold, endrede jobbkrav (både større grad av oppgavefleksibilitet og en større andel andre aktiviteter enn kjøring som lasting og lossing) og et stadig lavere lønnsnivå. Ifølge de som er intervjuet har situasjonen innfor disse områdene forverret seg merkbart i løpet av de fem siste årene. Forfatterne av rapporten har på bakgrunn av det innsamlede materialet laget følgende tabell over hvilke forhold som anses som de viktigste og mest problematiske:

¹³ <http://www.lastebil.no/xp/pub/hovednyheter/616951>

Forhold	Grad av viktighet
Ulovlige/urettferdige arbeidsavtaler som bidrar til sosial dumping (inklusive «postbokselskaper») (Illegal/unfair employment schemes creating social dumping (including «letter-box companies»))	*****
Manglende tilsyn og kontroll (Lack of enforcement and controls)	*****
Harmonisering av sosiale forskjeller er langt fra oppnådd i de 27 EU-medlemslandene (Social harmonisation across EU27 Member States is far from being achieved)	****
Ulovlig kabotasjekjøring (Illegal cabotage operations)	****
Kvaliteten på hvile- og rasteplasser (Quality of rest and dedicated facilities)	***
Kjøre- og hvilebestemmelser (Driving time and rest periods)	**

Tabell hentet fra: Social and working conditions of road transport hauliers 2013. Vår oversettelse.

Tabellen viser at mange av de samme forholdene som vi har nevnt tidligere i forbindelse med useriøs virksomhet, blir vektlagt. Sjåførene og sentrale aktører vurderer forhold som bidrar til sosial dumping og manglende kontroll- og tilsynsmyndighet som særlig viktige. Deretter følger variasjoner i sosiale forhold, lønns- og arbeidsvilkår mellom EU-medlemslandene og ulovlig kabotasjekjøring. De to siste forholdene som trekkes frem, men som vurderes som noe mindre viktige, er knyttet til mer tradisjonelle helse-, miljø- og sikkerhetsspørsmål som kvalitet på rasteplasser og kjøre- og hvilebestemmelser. At dette oppfattes som mindre viktig, kan være fordi disse områdene lenge har vært gjenstand for oppmerksomhet, og at man har oppnådd forholdsvis gode standarder.

Rapporten konkluderer med at økt konkurranse fører til at transportselskaper prøver å minimere kostnadene for å oppnå lavere pris på transporttjenestene. Dette kan de gjøre gjennom å redusere lønnskostnader eller å øke sjåførenes produktivitet, noe som i praksis ofte betyr at sjåførene må kjøre lengre tid for lavere pris. Videre peker rapporten på at presset på å kutte lønnskostnader har bidratt til at enkelte transportselskaper adopterer praksiser som skaper urettferdige arbeidsforhold. Eksempler som gis, er det som i rapporten beskrives som «postbokselskaper». Dette vil si selskaper som etablerer seg med postadresse i medlemsland hvor skattenivå, velferdsnivå og krav til arbeidsvilkår er lave, mens all faktisk aktivitet foregår i høykostland. En annen måte å presse lønnskostnadene på, er å bruke selvstendige sjåførere som underleverandører. Transportselskapene drar fordel av at selvstendige sjåførere ikke er bundet av regler om arbeidstid, de koster heller ikke selskapet noe i form av skatter, sosiale avgifter og lønnet permisjon. Disse sosiale forpliktelsene er den selvstendige sjåførens eget ansvar. Til sist nevner rapporten ansettelse av lavtlønnede ikke-europeiske sjåførere, men her har man ingen oversikt over omfanget og viser til enkeltteksempler som at filippinske sjåførere har blitt rekruttert via et transportselskap fra Latvia.

5. Kontroll- og tilsynsmyndigheter

Arbeidstilsynet er tilsynsmyndighet på arbeidsmiljølovens område og skal føre tilsyn med at bestemmelsene i loven blir overholdt. Arbeidstilsynet skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. Arbeidsgiver plikter å fremlegge de opplysninger som tilsynsinspektørene ber om. Hvis Arbeidstilsynet kommer over forhold som er i strid med loven eller forskrifter til loven, har etaten muligheter til å bruke ulike reaksjonsmidler, slik som pålegg, stansing og varsel om tvangsmulkt. Arbeidstilsynet har også veiledningsplikt, som er nærmere beskrevet i forvaltningsloven. Alle alvorlige arbeidsulykker skal varsles Arbeidstilsynet, som vurderer eventuell gransking. Arbeidstilsynet har også oppgaver etter enkelte andre lover. Allmenngjøringsloven gir Arbeidstilsynet ansvar og myndighet til tilsyn med forskrifter om allmenngjøring, og de har også tilsyn med Utlendingsforskriftens krav om «norsk lønn» som vilkår for arbeidstillatelse (gjelder i hovedsak tredjelandsborgere). Fra 2006 fikk etaten rett til å anvende sine ordinære reaksjonsmidler (pålegg, stansing og varsel om tvangsmulkt) ved brudd på allmenngjøringsforskriften. I forbindelse med regjeringens handlingsplaner mot sosial dumping har Arbeidstilsynet blitt styrket, og resultatet har vært intensivering av tilsynsaktivitetene, blant annet mot sosial dumping innenfor bygg og anlegg, renhold, hotell og restaurant.

Arbeidstilsynets erfaringer

I transportsektoren har Arbeidstilsynet særlig vært opptatt av utfordringer knyttet til lange arbeidsdager og hvilke konsekvenser trøtthet kan ha for blant annet arbeidsulykker og trafikkikkerhet. Etaten har også vært opptatt av at stress er en arbeidsmiljøutfordring som preger store deler av bransjen, noe som i stor grad tilskrives økende press fra oppdragsgivere når det gjelder tid og pris. Videre får etaten stadig meldinger om bussjåfører som sliter med stress og ryggproblemer, og hvor forsering av en stor mengde fartsdumper peker seg ut som en betydelig arbeidsbelastning. I 1996–98 gjennomførte etaten en kampanje for et bedre arbeidsmiljø i transport- og lagerbransjen. I 2007 utga Arbeidstilsynet en veiledning om forebygging av korsryggplager i transportsektoren, og i 2008–2011 var det et prosjekt rettet mot eiere av varemottak og transportvirksomheter med det som formål at disse skulle jobbe systematisk for å forebygge muskel- og skjelettplager og sykefravær som følge av helseskadelige ergonomiske og psykososiale forhold. Utover dette har etaten hatt begrenset oppmerksomhet rettet mot særskilte arbeidsmiljøutfordringer i transportsektoren. Omfattende strukturendringer og økt internasjonal konkurranse de siste 10–15 årene har likevel bidratt til nye og økte arbeidsmiljøutfordringer i ulike deler av transportsektoren. På bakgrunn av utviklingen i bransjen og økt press på ansattes arbeidsvilkår som følge av økt konkurranse fra utenlandske aktører, har Arbeidstilsynet besluttet å øke aktiviteten rettet mot transportsektoren. Her gir vi en kort presentasjon av etatens strategiske plan samt erfaringer med tilsyn i transportbransjen.

Strategisk plan for 2013–2016

Arbeidstilsynet har besluttet å øke innsatsen mot næringer med alvorlige og sammensatte arbeidsmiljøutfordringer. I planperioden 2013—2016 skal Arbeidstilsynet rette et spesielt søkelys mot i alt fem næringer. Disse er: renhold, helse og sosial, bygg og anlegg, overnatting og servering, samt transport. I plandokumentet er følgende utfordringer, mål og strategier nedfelt når det gjelder etatens særlige innsats rettet mot transportnæringen:

Flere yrkesgrupper i transportnæringen har utfordringer knyttet til arbeidstid, og lange arbeidsuker og skift- og nattarbeid er utbredt. Manuell håndtering av gods og varer gir økt risiko for ergonomiske belastninger og ulykker i deler av næringen.

De siste årene har omtrent halvparten av dødsulykkene i transportnæringen vært trafikkulykker. Når det skjer arbeidsulykker i næringen så er skadene ofte veldig alvorlige. Deler av næringen preges også i økende grad av useriøse virksomheter og sosial dumping.

Mål

Arbeidstilsynet skal bidra til å sikre at arbeidstakere har lovlige arbeidsbetingelser og at arbeidsrelaterte belastninger som fører til helseplager reduseres. Antall arbeidsulykker skal reduseres.

Regiondirektør for Arbeidstilsynet Indre Østland har fått fullmakt til å ta et særlig ansvar for å følge opp kommunikasjonen med transportbransjen og i nødvendig grad sikre enhetlig tilsyn innen bransjen.

Tilsynsomfang og reaksjoner

Figur 5.1 viser antall tilsyn gjennomført i perioden 2008–2011 i transportbransjen, som omfatter vegtransport (goods og buss), samt speditører og transportsentraler. Figuren viser også andel tilsyn hvor det ble gitt pålegg. I mange av tilsynene ble det gitt pålegg for brudd på flere forhold, og antallet pålegg er derfor langt høyere enn det denne oversikten over andel tilsyn med pålegg kan gi inntrykk av. Fra våren 2006 og frem til i dag har det vært gjennomført et økende antall tilsyn sammen med Statens vegvesen ute på veg og i bedriftskontroller. Ved felles tilsyn er tilsynsobjektene transportvirksomheter som har kjøring som er underlagt kjøre- og hviletidsforskriften¹⁴. Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport (FATS)¹⁵ gjelder for norske virksomheter som sysselsetter arbeidstakere som deltar i transportaktiviteter som omfattes av kjøre- og hviletidsforskriften. Både Arbeidstilsynet, Statens vegvesen og Politiet har tilsynsmyndighet med FATS. De tre etatene har utarbeidet felles håndbok/retningslinjer for tilsyn etter FATS. Noen virksomheter

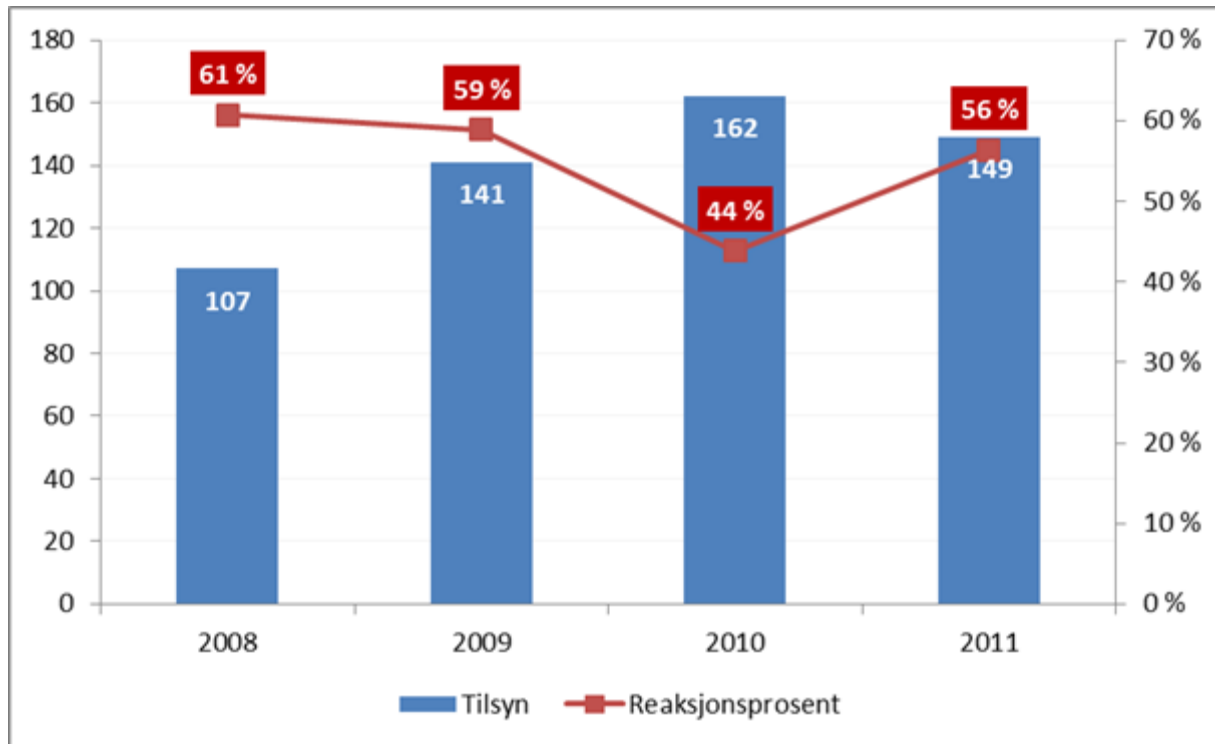
¹⁴ FOR 2007-07-02-877

¹⁵ FOR 2005-06-10 nr 543

har både kjøring som er underlagt kjøre- og hviletidsforskriften og kjøring som er unntatt fra denne forskriften.

Det gjennomføres også tilsyn hos oppdragsgiver (speditører, transportsentraler, etc.) med utgangspunkt i FATS § 3 «Avsendere, speditører, leverandører, oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden skal medvirke til at bestemmelsene i forskriften følges». Bransjen har selv etterlyst at Arbeidstilsynet øker oppmerksomheten omkring dette.

Figur 5.1 Antall tilsyn 2008–2011 i transportbransjen og andel tilsyn med pålegg.



Kilde: Arbeidstilsynet

Ved felles tilsyn som gjennomføres ute på veggen, blir det tilfeldig hvem man treffer på. Som oftest er det sjåfører som er ansatt i ulike firma, og ikke arbeidsgiveren eller en representant for denne man treffer i disse felles tilsynene. Arbeidstilsynets tilsynsobjekt er imidlertid hovedsakelig arbeidsgiveren, og man får derfor ikke tilstrekkelig informasjon ved å snakke med sjåføren i tilsyn på veg. Men ved deltakelse i slike fellestilsyn på veg, får Arbeidstilsynet likevel en del opplysninger om bedriftene som kan føre til tilsynsbesøk hos enkelte av dem i ettertid. Ellers velges bedriftene for tilsyn ut etter tips fra Statens vegvesen og deres kontroller av kjøre- og hviletid, eller som følge av ordinære tips om dårlige arbeidsforhold. Ved fellestilsyn på veg er Arbeidstilsynets oppgave først og fremst å kontrollere arbeidstid, arbeidsavtaler, opplæring og tekniske krav til påbygg, samt deler av bedriftens systematiske HMS-arbeid (internkontrollsystem). Arbeidstilsynet krever at arbeidsgiver utleverer dokumentasjon av blant annet timelister, kjøre-/hviletidsdata samt gjennomføring av systematisk HMS-arbeid.

Ifølge vår informant i Arbeidstilsynet har etaten hjemler til å kontrollere og å følge opp bedrifter som er stasjonert/registrert i Norge. Når det gjelder oppfølging av utenlandske

virksomheter som kjører i Norge, har Arbeidstilsynet få eller ingen muligheter til å kunne kontrollere disse med dagens regelverk. Arbeidstilsynet har dermed ikke mulighet til å følge opp mistanke om sosial dumping overfor utenlandske selskaper som er uten lederrepresentasjon i Norge. Arbeidstilsynet har ikke oppgaver knyttet til kontroll av kabotasjekjøring, men oppfatter at det er et stadig økende press på pris ved anbud og arbeidsforhold i bransjen, noe man antar skyldes økt konkurranse fra utenlandske aktører. Arbeidstilsynet kan i samarbeid med Statens vegvesen kontrollere utenlandske sjåfører i de tilfellene hvor det er mistanke om at bilene blir brukt som bolig til ukehvil,¹⁶ men slike kontroller har i liten grad blitt gjennomført. Arbeidstilsynet kan også kontrollere om utenlandske bussjåfører overnatter i bussen. Dette er ikke lov, men synes likevel å være praksis hos en del utenlandske turbiloperatører som prøver å redusere kostnader knyttet til turbilkjøring i Norge.

Samarbeid med andre etater

Som nevnt samarbeider Arbeidstilsynet med Statens vegvesen om felles tilsyn med overholdelse av forskriften om arbeidstid (FATS). Politiet har så langt valgt ikke å prioritere deltakelse i disse felles tilsynene. Arbeidstilsynet og Statens vegvesen inngikk en overordnet samarbeidsavtale i 2011, og hvor Arbeidstilsynet har ansvar for å ta initiativ til et felles årlig møte mellom etatene. Hvor godt man har etablert dette samarbeidet, varierer i de ulike regionene, og avhenger blant annet av hvor høyt lederne i de ulike regionene prioriterer dette arbeidet, samt personlig engasjement hos de som er satt til å jobbe med det. I intervju understrekes det at erfaringene med samarbeid på tvers av etatene og felles tilsyn er gode. Som et eksempel vises det til Oslo, hvor man har gjennomført samarbeidskontroller med både skatteetaten, Nav, politiet og Statens vegvesen. Disse kontrollene har gitt god uttelling, i den forstand at man har avdekket brudd på ulike lovverk. Det understrekes at et nærmere samarbeid med både skatteetaten og tollmyndighetene er ønskelig i arbeidet mot sosial dumping i deler av transportsektoren.

Når det gjelder effekten av tilsyn, har vår informant likevel et inntrykk av at Arbeidstilsynets kontroller av for eksempel arbeidstid, ikke blir respektert av bedriftene på samme måte som Statens vegvesens kontroller av kjøre- og hviletid. En grunn kan være at brudd på kjøre- og hviletid koster penger i form av forelegg, mens brudd på arbeidstidsbestemmelsene normalt bare gir pålegg om forbedring. Ved etterkontroll vises det at noen selskaper har gjort store forbedringer, mens andre ikke har gjort nok for å bedre forholdene. Det er også et ønske om at politiet i større grad prioriterer brudd på arbeidstidsbestemmelsene i transportsektoren enn hva som har vært tilfellet til nå. Arbeidstilsynets oversikt viser at lange dager og trøtthet hos sjåførene medfører fare for arbeidsulykker og trafikksikkerheten. 60 prosent av trafikkulykkene hvor en yrkessjåfør er involvert, har vist seg å være rene utforkjøringer, og det er rimelig å anta at trøtthet har vært en viktig årsak.

¹⁶ Regler om pålagt ukehvil er nedfelt i Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS FOR-2007-07-02-877.

6. Sektorbeskrivelser – utvikling og utfordringer i arbeids- og ansettelsesforhold

Som nevnt innledningsvis har transportbransjen gjennomgått store endringer de siste 20 årene. Betydningen av nasjonale grenser er redusert, og mengden av internasjonal transport har vokst, samtidig som konkurransen mellom aktørene i bransjen har økt. Liberaliseringen av næringen har blitt fulgt av strategiske oppkjøp av innenlandske virksomheter, og nye ansettelses- og kontraktsforhold har vokst frem. I dag fremstår bransjen som kompleks og fragmentert, med en rekke aktører på ulike nivå. I dette kapitlet skal vi derfor gi en oversikt over de ulike segmentene innenfor vegtransporten (langtransport av gods, nærdistribusjon av gods, lokal kollektivtransport, ekspressbuss, turbil og drosje) og presentere sentrale kjennetegn og utviklingstrekk ved dem. Vi vil også vise at sentrale arbeidsrelaterte utfordringer er forskjellige i de ulike delsektorene.

Godstransport

Godstransportmarkedet kan grovt deles i to delmarkeder med tilhørende utfordringer for sjåførene, henholdsvis langtransport og nærdistribusjon. Utfordringen for disse to delmarkedene er forskjellige. Hovedutfordringen for langtransport er spesielt knyttet til ukurant arbeidstid, høyt fravær hjemmefra og manglende fasiliteter for å kunne overholde den pålagte hviletiden. Dessuten oppleves et økende press på inntjening samt hurtig, presis og forutsigbar transporttid. I tillegg er det økende konkurranse fra utenlandske transportører både ved grensekryssende transportoppdrag og ved langtransport innenriks.

Transportoppdragene innenfor nærdistribusjon finner gjerne sted i byområder, hvor en hovedutfordring er knyttet til leveringssituasjonen. Nedenfor gir vi en beskrivelse av godssektoren, før vi går nærmere inn på utfordringene for arbeidsforhold og arbeidsmiljø.

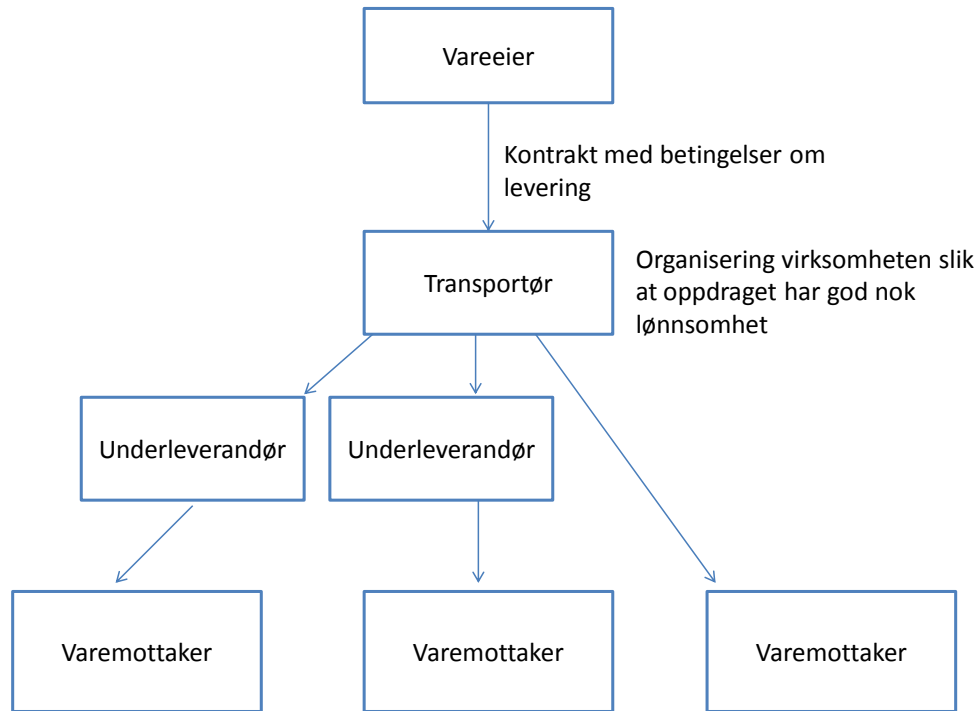
Utover myndigheter, som regulerer sektoren gjennom lover og reguleringer, er det i utgangspunktet tre parter innenfor godstransport: vareeier, varemottaker og transportør. Forholdet mellom dem er styrt av kontrakter. Kontrakten mellom vareeier og transportør inkluderer hvilke tjenester som skal utføres, for eksempel papirarbeid (spedisjon) og lossing hos mottaker. Ansvar for forsikring av lasten er dels regulert av standardkontrakten NSAB 2000 med tilhørende standarder (Incoterms), og dels hos både vareeier og varemottaker. Vanligvis er det ingen kontrakt mellom varemottaker og transportør.

Når det gjelder gjennomføringen av transporten, kan det være nyttig å skille mellom transportør og speditør. En vareeier kan enten benytte seg av en speditør og overlate nødvendig papirarbeid og transportlogistikk til denne, eller benytte seg av et transportfirma direkte. At en virksomhet kombinerer spedisjon- og transportfunksjonen er vanlig, og speditørene har både egne sjåfører og kjøper tjenester av andre transportselskaper.

Hvorvidt vareeier stiller krav om arbeidsforhold til underleverandører, og eventuelt hvilke krav, varierer. Offentlige innkjøpere kan stille slike betingelser, for eksempel har Statens vegvesen satt

opp en rekke krav knyttet til miljø- og trafikksikkerhetspolicy for kjøp av transporttjenester, men lønns- og arbeidsvilkår er ikke en del av denne policyen.

Figur 6.1 Kontraktskjede.



Illustrasjonen over viser at kontrakts- og leverandørkjedene innenfor godssektoren kan være lange og uklare. Den viser også at for transportøren vil det variere om det lønner seg å organisere virksomheten slik at egne ansatte utfører transporttjenesten, eller om underleverandører leverer tjenesten.

Generelt er godstransport på veg preget av mange små transportører. Askildsen (2011) omtaler godstransport på veg som «en bransje stort sett bestående av mikroforetak med lav bedriftsintern innovasjonstakt, relativt homogene produkter og store muligheter for å imitere sine konkurrenter, noe som medfører sterk priskonkurranse og liten grad av informasjonsdeling».

Tabell 6.1 viser at det i gjennomsnitt er mindre enn tre ansatte per selskap. De ti største selskapene innenfor godstransport utgjør ca. bare 7 prosent av alle ansatte.

Tabell 6.1 Lønnstaker, omsetning per foretak, antall foretak og antall sysselsatte, godstransport på veg.

	2007	2008	2009	2010	2011
Lønnstakere per foretak	2,34	2,46	2,46	2,48	2,59
Omsetning per foretak	3,82	4,16	4,00	4,28	4,61
Antall foretak	10062	10061	9755	9434	9226
Antall sysselsatte	29855	30900	29825	29092	29329

Kilde: <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/sranslag>

I henhold til Maskell m.fl. (1998) må foretak skape konkurransefortrinn som er basert på en *sjelden ferdighet*. Transporttjenester ses gjerne på som et homogent produkt, fordi transportmarkedet består av svært mange og små transportforetak. For å skille seg ut i markedet forsøker transportørene å utvikle tjenester slik at de er unike for sine kunder, men de blir ofte imitert og underbydd av andre transportører. Når potensialet for å skille seg ut fra konkurrentene er lite, blir transportprisen det dominerende konkurranseparameteret, og når alle konkurransefortrinn kan imiteres, blir graden av hemmeligholdelse høy.

Det har vært en kraftig vekst i godstransportmarkedet på veg over flere tiår, og innenlandstransportarbeid er mer enn doblet siden 1985. I denne perioden har verdiskapingen i sektoren økt kraftigere enn både brutto nasjonalprodukt og det private forbruket. Tabell 6.2 viser også at det har vært en økning i driftsinntektene på rundt 10 prosent per år fra århundreskiftet og frem til 2008¹⁷. Ser man derimot på utviklingen i driftsmarginene i bransjen, viser tabellen en reduksjon i perioden på godt over 20 prosent.

Tabell 6.2 Godstransport på veg, hovedtall etter næring. Kilde SSBs strukturstatistikk.

	Antall bedrifter	Antall sysselsatte	Driftsinntekt mill.kr.	Driftskostnader mill.kr.	Driftsmargin ¹⁸
2002	10 755	29 762	27 315	23 999	12,1 %
2003	10 509	29 224	28 046	24 742	11,8 %
2004	10 000	26 809	29 201	26 028	10,9 %
2005	9 718	27 484	31 508	28 478	9,6 %
2006	9 810	28 321	35 160	31 644	10,0 %
2007	10 228	30 373	39 692	35 699	10,1 %
2008	10 243	31 357	43 280	39 407	9,1%

Langtransport

Innenfor langtransport er det i hovedsak to hovedutfordringer som påvirker arbeidsforholdene: sterk konkurranse fra andre selskaper og arbeidsmiljøutfordringer som dårlig tilbud av fasiliteter for å gjennomføre lovpålagte døgnhviler. Arbeidsmiljøutfordringer er beskrevet nærmere i kapittel 7 i delen om langtransportsjåfører.

¹⁷ 2008 var siste det siste året SSB produserte tall på dette næringsnivået.

¹⁸ Driftsmargin = [(driftsinntekt-driftskostnad)*100]/omsetning

Når det gjelder konkurranse, så har alle EU-godkjente operatører siden 1. januar 1993 rett til å utøve internasjonal godstransport innen EU (forordning 881/92). Gjennom EØS-avtalen åpnes det for at transportører fra EØS-land har adgang til å utføre midlertidig kabotasje på veg i Norge, og at norske transportører har adgang til å utføre midlertidig kabotasje på veg i andre EØS-land (se kapittel 4 om reglene for kabotasjetransport). På grunn av ulikheter i rammevilkår opplever norsk langtransport av gods et press fra utenlandske operatører, spesielt fra de nye EU-landene. Analyse av data fra lastebilundersøkelser fra andre EU-land, viser at polske og baltiske biler allerede frakter norsk import og eksport til nær sagt alle land i Europa (Hovi & Hansen 2011). Dette har sammenheng med fri markedsadgang, lavt kostnadsnivå i landene der disse bilene er registrert, og økt assimilering av nasjonale transportselskap i internasjonale nettverk. Dette gjelder i første rekke for grensekryssende transporter, fordi det er begrenset tilgang til å drive kabotasjetransport innenfor EU og EØS. Dette vil også gjelde for innenrikstransport dersom EU åpner for fri kabotasje fra 2014, som signaliseres i Hvitboken (European Commission 2011), som et av flere mulige tiltak for økt kapasitetsutnyttelse.

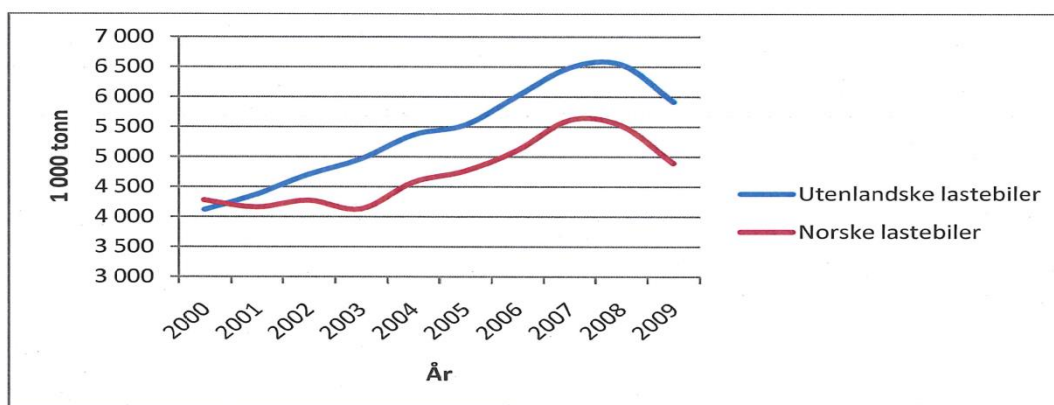
Europeisk forskning som fokuserer på deregulering av godstransport i EU, har i stor grad analysert politiske beslutningsprosesser i EU: hvordan medlemsland har blitt enige om en felles EU-politikk og hvordan ulike medlemsland har implementert ulike EU-direktiver og -forordninger (se for eksempel Héritier 1997, 1999; Schramm 2012). Det finnes lite litteratur om sosiale kostnader av deregulering av godsmarkedet i EU, men for eksempel Hilal (2008) gir et bidrag. Hilal går igjennom en rekke problemer som skyldes ulike skatte- og arbeidstakerregler, manglende kontroll og sanksjoner ovenfor selskaper som bryter regelverket. Hilal mener at skruppelløse selskaper har benyttet seg av dette til å drive med «falsk» outsourcing av aktiviteter, intensiv bruk av underleverandører og ved å ikke forholde seg seriøst til nasjonale skattelover, arbeidsmiljø- og velferdsreguleringer. Resultatet er, ifølge forfatteren, dårlige arbeidsforhold, høy utskifting av arbeidskraft med sjåfører fra østeuropeiske land, som har lavere lønner og sosiale rettigheter. Forfatteren påpeker at dette har ført til uro blant europeiske fagforeninger. Det finnes altså forskning som påpeker de samme problemene som fagforeninger rapporterer om. Imidlertid er det uklart hvor stort omfanget av kabotasje og grensekryssende transport utført av utenlandske sjåfører er, og i hvilken grad dette er problematisk.

En undersøkelse gjennomført blant Lastebileierforbundets medlemsbedrifter (NLF, 2010) viser at gjennomsnittsalderen blant lastebilsjåfører er høy, og den lå i 2010 på 44,8 år, en økning i gjennomsnittsalder med tre år fra 41,3 år i 2007, noe som tilsier at det er de eldste sjåførene som fortsetter i bransjen, og at det i liten grad rekrutteres unge sjåfører. Rekrutteringsproblemene gjelder også andre transportformer og terminalarbeidere. Bakenforliggende årsaker er ubekvem arbeidstid, lav lønn samt strengt regulert adgang til yrket for lastebilsjåfører, noe som gjør at det kan være en betydelig kostnad ved å ta førerkort for vogntog, spesielt etter implementering av EUs yrkessjåførdirektiv (Direktiv 2003/59/EF) i Norge høsten 2009. Høyere lønnsnivå i Norge enn i de øvrige europeiske landene og tilnærmet fri arbeidsinnvandring innenfor EØS-området, fører imidlertid til økt tilgang på sjåfører, spesielt fra EUs nye medlemsland.

Grensekryssende transport

I en intervjuundersøkelse blant sjåførere innenfor langtransport finner Askildsen (2010:71) at det er en bred oppfatning om at norsk utenlandskjøring med norske sjåførere og biler er «tapt for alltid». Imidlertid viser tall fra Statistisk sentralbyrå at norske transportører har tapt markedsandeler for grensekryssende transporter, men ikke at de er presset ut av markedet. Som vi ser av figur 6.2, har det vært en markant økning i volumet av gods som har krysset landets grenser i perioden fra 2000 til 2009, og både norske og utenlandske biler har hatt en vekst, selv om den har vært klart sterkest for utenlandske biler.

Figur 6.2 Utvikling i tonnmengder i norsk grenseoverskridende trafikk, fordelt på norske og utenlandske biler. 2000 – 2009. Kilde: SSBs grensepasseringsstatistikk.



Kløvstad (2010) mener at denne sterke økningen i utenlandske biler nå har stabilisert seg, men at den fortsatt øker noe i forhold til norske transportører. Derimot finner hun at norske operatører dominerer transport innenlands, det vil si hvor både pålesing og avlesing foregår i Norge.

Kabotasje

Omfanget av (lovlig og ulovlig) kabotasje i Norge er ukjent. Det finnes noen internasjonale oversikter over kabotasje, men de baserer seg i stor grad på nasjonale spørreundersøkelser. Siden grensekryssende trafikk har økt og kabotasje har økt på innenlandske markeder, er det et behov for bedre måter å samle inn data på (McKinnon & Leonard 2009:309)¹⁹.

Ifølge SSB utgjorde utenlandske lastebilers transport mellom to steder i Norge 0,7 millioner tonn og et transportarbeid på 372 millioner tonnkilometer i 2011. Dette gir en gjennomsnittlig transportdistanse for kabotasjetransport på 573 km i 2011. Selv om utviklingen i tonn og tonnkilometer er nær doblet fra året før, utgjorde kabotasjetransport fortsatt bare 0,3 prosent av den innenlandske transporten med lastebil målt i tonn og 2,3 prosent målt i tonnkilometer. Danske lastebiler utførte mest kabotasjekjøring i Norge. Dette

¹⁹ <https://www1.oecd.org/eco/outlook/2732085.pdf>

er basert på registreringer i nasjonale lastebilundersøkelser utført av de ulike EU-landene, der et utvalg av lastebileiere må rapportere hvor mye de transporterer og hvor transportoppdraget utføres. Det vil si at dersom det forekommer ulovlig kabotasje, vil ikke dette bli registrert i en slik undersøkelse. Utviklingen i kabotasjetransport i Norge i tonn og transportarbeid, samt gjennomsnittlig distanse for et kabotasjeoppdrag, fremkommer av figuren nedenfor.

Figur 6.3 Utvikling i kabotasjetransport målt i tonn og tonnkm, samt gjennomsnittlig distanse for et transportoppdrag.



Kilde: SSBs godstransportstatistikk (<http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/godstrans>)

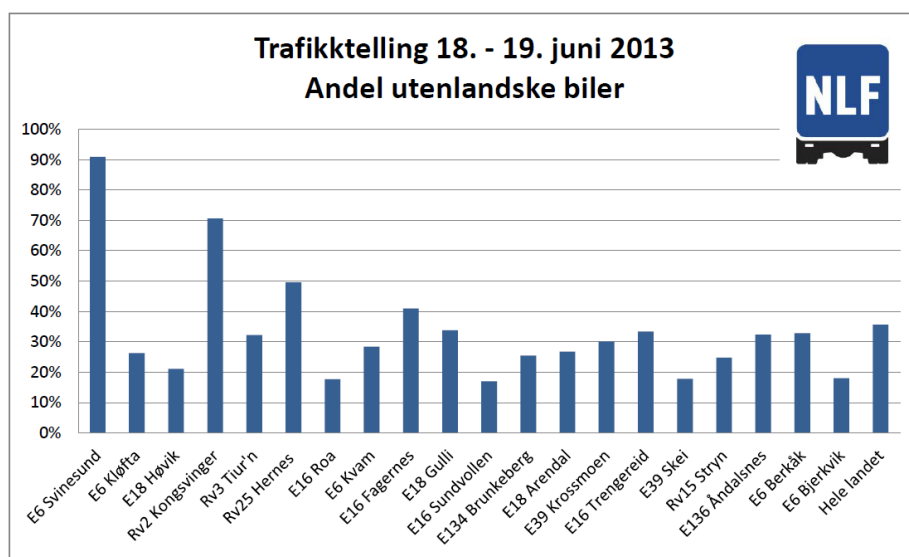
I en statistisk oversikt over kabotasje i EU finner Sciullo og Sihily (2006)²⁰ at kabotasjetransporten ble fordoblet mellom 1999 og 2004. De finner at omfanget i 2004 var størst i Belgia (2,9 prosent) og Frankrike (2,5), mens Norge hadde noe over 1 prosent kabotasje. Selv om omfanget var lavt, fant de en kraftig økning på 40 prosent i tonnkilometer i Danmark, Norge og Sverige. Det er sannsynlig at dette har økt ytterligere. I intervjuer peker partene på 2008/2009 som et viktig veiskille på grunn av østutvidelsen i EU.

Det finnes også andre forsøk på å avdekke omfang av lovlig og eventuelt ulovlig kabotasje. Den 18. og 19. juni 2013 gjennomførte Norges Lastebileier-forbund en trafikktelling på 20 steder spredt rundt i landet, for å få en oversikt over andel utenlandske biler. Figuren nedenfor viser resultatet av trafikktellingen. Tallene viser at andelen utenlandske lastebiler i hele landet var 36 prosent, det vil si 8441 av totalt 23 667 lastebiler. Den var størst på Svinesund (91 prosent), Kongsvinger (71 prosent), Hernes (50 prosent), Fagernes (41 prosent); og lavest på Sundvollen (17 prosent), Skei (18 prosent), Bjerkvik (18 prosent), Roa

²⁰ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-NZ-06-008/EN/KS-NZ-06-008-EN.PDF

(18 prosent) og Høvik (21 prosent). Trafikktellingen teller imidlertid bare utenlandske biler uten å skille mellom hvorvidt det er et utenriksoppdrag eller et innenriksoppdrag, det vil si om det er kabotasjetransport, og den skiller ikke mellom oppdrag som er lovlige eller ulovlige. Tellingen tar ikke høyde for om transporten for eksempel skyldes anleggstransport i området. Det er også en mulighet for at samme bil blir telt flere ganger på ett og samme oppdrag. Videre er det uklart om det er trekkvogn eller tilhenger som registreres, noe som er av betydning, da skiltene på trekkvogn og tilhenger kan ha ulike nasjonaliteter. Mest hensiktsmessig vil det være at trekkvognen registreres, da det er denne som utgjør det største kostnadselementet (sjåførkostnader).

Figur 6.4 Trafikktelling utført av Norges Lastebileier-forening 18.-19. juni 2013



Det kan også nevnes at 23.–26. juni gjennomførte Rambøll en undersøkelse av lastebiler ved Svinesundbroen på den norske og svenske siden (Rambøll 2013). Til sammen ble 3897 intervjuer med lastebilsjåfører gjennomført (2528 ved den norske tollgrensen og 1369 ved den svenske tollgrensen). Andelen utenlandske biler er lavere i Rambølls studie enn i Norges Lastebileier-forening sin telling. Rambøll finner at norskregistrerte lastebiler utgjør nesten 30 prosent av det totale antallet lastebiler som krysser Svinesundbroen.

Den mest omfattende kabotasjestudien er gjennomført av Henrik Sternberg i Sverige. Se nærmere beskrivelse av denne studien og erfaringer med kabotasje i Danmark i kapittel 4.

Nærtransport, distribusjon

Innenfor nærtransport er de største utfordringene for de ansatte knyttet til arbeidsmiljø. Ifølge Enehaug og Gamperiene (2010) og Statens vegvesen Håndbok 250 (Byen og varetransporten) er det først og fremst sjåføren i distribusjonsbilen som må løse problemene når forholdene for varelevering er dårlig tilrettelagt. Arbeidsmiljøet for denne yrkesgruppen er problematisk, og en stor andel av yrkesutøverne opplever større belastninger enn grensene i arbeidsmiljøloven tilsier. Problemet forsterkes av tidspress knyttet til avtalte tidsluker for levering eller til tidsbegrensninger i gågater. utfordringer knyttet til HMS og arbeidsmiljø

blant nærtransportsjåfører beskrives nærmere i kapittel 7, her beskrives utfordringer knyttet til strukturelle betingelser i nærtransport.

Vareleverandørene beregner vanligvis en hastighet på 20 km per time ved varelevering i sentrum av de større byene. I tillegg til kjøproblemer kommer uhensiktsmessig planlegging og dårlig tilrettelegging for varelevering. Trafikkreguleringen i byene legger stort sett til rette for å styre de tyngre trafikkstrømmene, og tilpasses behov for persontransport med bil og buss samt behov for å skjerme gater og byrom. Det er vanskelig å snu med stor bil, og forbudte svingebevegelser og blindgater kan gjøre kjørerutene svært kronglete. I gågater kan fremkommeligheten bli redusert av ulovlige reklameplakater og hindre i høyden, som baldakiner eller grener som vokser ut i gata. Uheldig plasserte blomstertrau, benker og lykter kan også utgjøre hindre.

For å komme til varemottak i moderne kjøpesenter er det ikke uvanlig at sjåførene må passere publikumsåpninger eller gangbaner. Ofte er det bygd og tilrettelagt slik at sjåførene er tvunget til å rygge der folk oppholder seg. Konflikter med innkjøring til parkeringsanlegg er også vanlig, men ikke så alvorlig. Problemene kan også skyldes for lave høyder og for små snusløyfer, slik at bilene ikke kommer inn der det er planlagt.

For å «levere over fortau» til tradisjonelle bybutikker må sjåføren finne losseplass. Svært ofte finner sjåførene at losseplassene kommunen har tilrettelagt er opptatt av ulovlig parkerte biler eller andre hindre, som for eksempel søppelcontainere. Ofte er det ikke tilrettelagt for varelevering nær nok butikken. Det er vanlig å se lastebiler i sykkelfelt og helt eller delvis på fortau. Dette er ulovlig, men det er likevel svært vanlig, fordi det er vanskelig å finne egnede lovlige losseplasser. Jobben med å frakte varene fra bilen helt frem til mottaker inne i bygningen er den delen der helse-, miljø- og sikkerhetsproblemer er størst. Den fysiske belastningen for sjåførene overstiger ofte arbeidsmiljølovens regler for gjentatte løft og belastning.

Tunge lass setter seg lett fast i kanter og ujevnheter. Det skal lite stigning eller ujevnheter til før tunge lass blir urimelig tunge å dra. Varelevering i bakke kan også medføre farlige situasjoner dersom traller eller gods begynner å trille eller skli ukontrollert. Problemene er dels på gategrunn, dels i overgangen mellom gate og bygning og dels inne i bygningen. Sjåføren skal ikke bare få varene inn i bygget, han skal også finne en som kan kvittere for mottatte varer. Han skal noen ganger plassere varene i hylla og til slutt ta med seg tomme transportbur eller paller tilbake til bilen. Det tar tid. Mangel på betjening i varemottak øker problemene for sjåførene og fører til at bilene står unødvendig lenge for lossing. Ordninger som pålegger sjåførene arbeid inne i butikkene, forlenger tiden bilene står for lossing. Hvis bilen er ulovlig parkert eller området er utsatt for tyveri, kan stresset øke når det tar tid å bli ferdig inne i butikken. Hvis man prøver å skynde seg, har belastningen lett for å øke.

Undersøkelser tyder på at om lag 70 prosent av leveransene i byer skjer fra gateplan. Slike leveranser er problematiske på grunn av annen trafikk og vanskelige leveringsforhold, samtidig som ulempene for andre trafikanter og beboere er stor. Behovet for tiltak som kan øke effektiviteten og redusere ulempene for andre aktører i bybildet, er stort. Aktuelle tiltak

for å redusere ulempene ved varelevering kan være større bruk av mindre godsbiler og overføring av leveranser fra gateplan til varemottak.

Passasjertransport

Forskjellige passasjertransporttjenester har ulike utfordringer avhengig av ulike kjennetegn. Et viktig skille går mellom offentlige transporttjenester (lokal kollektivtransport) og transporttjenester som i hovedsak er kommersielle (ekspressbuss, turbil, drosje). Et annet viktig skille er mellom adgangsregulerte markeder (lokal kollektivtransport, drosje og i noen grad ekspressbussruter) og markeder hvor adgangen ikke er regulert (turbil). Et tredje skille går mellom passasjertransport i rute (lokal kollektivtransport, ekspressbuss) og ikke-rute (turbil, drosje).

Mens vi vet mye om arbeidsforholdene innenfor offentlige transporttjenester, er kunnskapen mer uoversiktlig for tjenester som i hovedsak er drevet på privat, kommersiell basis. Samtidig synes forholdene å være bedre innenfor markeder der transporten går i rute enn der det ikke er ruteavganger. At presset på arbeidsforholdene ikke er like stort på rutetransport, skyldes antakelig at operatører på rutebilmarkedet må etablere seg i Norge. Operatører konkurrerer derfor på likere vilkår.

Innenfor de ulike delsektorene viser litteraturen at det er forholdsvis få konflikter rundt arbeidsforhold i lokal kollektivtransport, hvor partene har gått sammen og blitt enige om reguleringer, som løser tidligere problemer knyttet i hovedsak til innføring av anbud. Det foreligger mindre dokumentasjon på arbeidsforholdene i ekspressbussbransjen, men heller ikke her synes det å være utpregede problemer på dette området.

Utfordringene synes å være størst innenfor turbil og drosje, hvor det også mangler dokumentasjon. Innenfor turbil er det et behov for statistikk som dekker omfang av hvem de ulike operatørene er i markedet, og hvilke arbeidsbetingelser sjåfører og reiseledere har. Innenfor drosjesektoren er det behov for å avdekke problemer knyttet til rekruttering og arbeidsforhold, da det er flere kjennetegn ved drosjesektoren som gjør at ansettelsesforhold kan bli skjøvet litt til side. Samtidig vet vi lite om effekter av anbudskonkurranser mellom drosjeselskaper og turbilselskaper på ansettelsesforhold.

Lokal kollektivtransport

Lokal kollektivtransport og skolekjøring er offentlig betalte transporttjenester. Slike transporttjenester utgjør den delsektoren hvor det finnes mest dokumentasjon og litteratur om arbeidsvilkår og arbeidsforhold innenfor passasjertransport på veg.

Fylkeskommunene, som er ansvarlig bestillingsmyndighet, inngår kontrakter med ulike operatører. Siden midten av 1990-tallet har dette i økende grad skjedd via anbud (NHO

Transport 2011, 2013²¹). Samtidig har det skjedd en fristilling av offentlige selskaper og en konsolidering i markedet. Siden 1994 er flere selskaper kjøpt opp eller slått sammen, og eierstrukturen er endret, slik at det er mer krysseierskap og flere utenlandske selskaper som har kommet inn på markedet (Mathiesen & Solvoll 2008): I 2005 hadde fem av de 95 operatørene i Norge utenlandske eiere, og 44 hadde private, norske eiere. Seks av de største konsernene sto for 65 prosent av ruteproduksjonen (ibid.).

Et relevant internasjonalt regelverk er EF-forordning om kollektivtransport med jernbane og på vei (1370/2007), som er tatt inn i norsk lov. Den inneholder ingen bindende regler om bruk av anbud, men den forbyr fremforhandlede kontrakter, som tradisjonelt er mye brukt i Norge. Denne forordningen sammen med andre trekk ved det norske regelverket bidrar til at konkurranseutsettingen innenfor lokal kollektivtransport i Norge øker (Leiren 2011). Imidlertid begynte innføringen av anbud lenge før denne forordningen ble vedtatt.

I forbindelse med innføring av anbud i Norge ble det gitt uttrykk for problemer for de ansatte, som jobbusikkerhet, dårligere arbeidsvilkår og økt press på arbeidsbetingelser. For å avdekke problemområder og foreslå tiltak for å sikre ansettelsesforholdene innenfor lokal kollektivtransport, gjennomførte Transportøkonomisk institutt en rekke undersøkelser for Samferdselsdepartementet (Longva & Osland 2008; Longva, Osland & Skollerud 2007; Osland & Leiren 2006). Disse analysene dokumenterte at lønns- og arbeidsbetingelsene i liten grad er svekket innen lokal rutegående busstransport som følge av anbud. Bruk av anbud har ført til kostnadsbesparelser, men på grunn av velfungerende konkurranse og en mer overordnet ruteplanlegging har ikke disse svekket tilbudet (Longva & Osland 2008, 2010; Longva, Osland & Skollerud 2007). Kostnadsbesparelsene har heller ikke i nevneverdig grad ført til økt sykefravær eller utstøting fra arbeidslivet (Longva & Osland 2008). Undersøkelser hvor man har sett nærmere på utfordringer knyttet til arbeidsmiljø, tilrettelegging og helseplager blant bussjåfører, viser imidlertid flere negative konsekvenser som følge av anbudssituasjonen i rutebussnæringen. Disse undersøkelsene er nærmere omtalt i kapittel 7 (HMS og arbeidsmiljøutfordringer) i denne rapporten.

Anbud fører likevel til økt jobbusikkerhet for de ansatte, selv om hovedregelen er at sjåførene får tilbud om jobb hos operatøren som vinner anbudet. Gitt etterspørselen etter arbeidskraft, vil den viktigste endringen på grunn av anbud gjelde enkelte arbeidstakere, som ikke oppfattes som attraktive (Osland & Leiren 2006). Kun unntaksvis finnes det eksempler på at sjåfører blir arbeidsledige eller uføretrygdet. Longva og Osland (2008) finner at anbud i mange sammenhenger medfører en endring av skift og ruter av effektiviseringshensyn. Dermed blir det mindre pauser og slakk i arbeidstiden. De mener at det likevel ikke er grunnlag for å konkludere med at disse endringene i lønns- og arbeidsbetingelsene har medført økt sykefravær. Undersøkelsene viser imidlertid at anbud fører til økt avgang fra yrket i forbindelse med selve anbudsoverdragelsen.

²¹ <http://www.transport.no/rutebil/rutebil-mer-enn-50-prosent-paa-anbud-article3061-479.html>; <http://nho-transport.no/rutebil/status-for-anbud-i-rutebilnaeringen-article5094-479.html>

En effekt av anbud og de organisatoriske endringene som ofte følger slike prosesser, og som har virket negativt inn på ansettelsesforholdene, er at de ansattes muligheter til innflytelse på egen arbeidsdag har blitt mindre. Anbud har medført at flere beslutninger har blitt løftet ut av bedriften, noe som gir ansatte mindre rom for innflytelse på disse avgjørelsene (Longva & Osland 2008; Osland & Leiren 2006).

Når det gjelder lønnsutviklingen, så hadde bussjåfører lavere lønnsvekst enn gjennomsnittlig industriarbeiderlønn frem til det ble åpnet for anbud i 1994 (Longva & Osland 2008). Lønnsveksten er imidlertid forbedret det siste tiåret. En viktig årsak til at anbud ikke har ført til sosial dumping, er en kombinasjon av høy organisasjonsgrad, sentraliserte forhandlinger, harmonisering av nasjonale tarifforhandlinger, og yrkestransportlovens bestemmelser om at operatører er forpliktet til å gi lønns- og arbeidsbetingelser som minst svarer til en av de landsdekkende avtalene (Longva & Osland 2008). På bakgrunn av ulike former for samarbeid innenfor bransjen har ulike ordninger kommet i stand. Partene og nasjonale myndigheter har innført to sentrale virkemidler for å sikre ansettelsesforholdene blant bussjåfører innen lokal kollektivtransport:

- Identiske nasjonale tariffavtaler (bransjeavtalen) ble innført i 2008 av partene i arbeidslivet
- Regler om ansattes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse tatt inn i lovverket for anbud i rutebilssektoren (yrkestransportloven) i 2009

Disse tiltakene har bidratt til at det er mer ro rundt problematikken med ansettelsesforhold og anbud innfor lokal kollektivtransport nå enn før disse endringene trådte i kraft. Pensjon er likevel et unntak. Historisk sett har arbeidstakernes pensjonsbetingelser blitt dårligere. En side ved denne utviklingen er overføringen fra kommunal til privat sektor. En annen harmonisering av avtaleverket som har ført til en svekkelse av ordningene for de sjåførene som tidligere har hatt de relativt sett beste ordningene (for eksempel har sjåfører i Oslo hatt en bedre avtale enn sjåfører andre steder i landet). Osland og Leiren (2006) beskriver forskjellene mellom de daværende tariffavtalene i bussektoren. Dette var før «bransjeavtalen» ble innført, men på et tidspunkt da det i all hovedsak var de private avtalene som gjaldt i næringen. Sammenlikningen viste at alle tariffavtalene (både de private og den offentlige) sikret arbeidstakerne avtalefestet pensjon. En viktig forskjell var likevel at den offentlige og den private sektoren har forskjellige tilleggssytelser til folketrygden. I offentlig sektor ble alle arbeidstakere sikret bruttogaranterte tjenestepensjoner. Det vil si at samlet pensjon er uavhengig av endringer i folketrygdens pensjonsytelser; pensjonistene garanteres et samlet pensjonsnivå. I privat sektor derimot ble pensjonsytelsen definert på bakgrunn av folketrygden. Hva som har skjedd siden Osland og Leiren (2006) sin studie, vet vi mindre om. Et pågående prosjekt, som Oslo Economics, Arbeidsforskningsinstituttet (AFI) og Actecan gjennomfører på oppdrag for Arbeidsdepartementet, kartlegger virkninger av konkurranseutsetting på arbeidstakeres pensjonsvilkår, lønnsvilkår, arbeidstidsordninger, endringer i arbeidsstokken og arbeidsmiljø. Prosjektet vil kunne bidra til ny informasjon, da lokal kollektivtransport er med i denne analysen.

Ekspressbuss

Til forskjell fra lokal kollektivtransport er ekspressbussmarkedet kommersielt.²² Imidlertid er også ekspressbussruter, definert som fylkesgrenseoverskridende rutebiltransport,²³ adgangsregulert. Selskap som ønsker å opprette en ekspressbussrute, må søke fylkeskommunene (konsesjonsmyndighet for fylkesgrenseoverskridende rutebiltransport) om løyve. Disse behovsprøves mot lokal kollektivtransport, noe som kan medføre pålegg om å kjøre med stengte dører på deler av strekninger som ekspressbussrutene deler med lokal transport. Dette gjør at ekspressbussmarkedet ikke er under like stort press som for eksempel turbiloperatører. Turbiloperatører må også søke om løyve, men adgangen til markedet forstått som antall operatører i markedet, er ikke regulert (se neste delkapittel). En annen forskjell fra turbilmarkedet er at ekspressbussoperatører må være etablert i landet for å drive ekspressbussruter, siden det er snakk om regelmessige ruter.

Forskningsrapporter gir en god oversikt over det norske ekspressbussmarkedet. Leiren m.fl. (2007) viser hvordan ekspressbussmarkedet i Norge opplevde en vekst i takt med gradvis liberalisering av konsesjonspolitikken. Studien viser at ekspressbussrutene skårer høyt på kundetilfredshetsmålinger, at operatørene er preget av risikovillighet og at den samfunnsøkonomiske nytten av ekspressbussmarkedet tilsvarer omtrent en tredjedel av hele nyttesiden i kollektivutbyggingsstrategien i Nasjonal transportplan. En oppfølger til denne studien (Aarhaug, Christiansen & Fearnley 2012) bekrefter at ekspressbussmarkedet siden 2000 har gått igjennom en kraftig vekst, i hovedsak ved at flere linjer har blitt opprettet. Imidlertid har denne veksten stagnert med fallende passasjerbelegg per linje fra 2007/2008. Dette er tydeligst for de lange linjene, som har gjennomgått en stagnasjon eller nedgang. I motsetning har de regionale ekspressbussmarkedene opplevd en kraftig vekst i perioden (Aarhaug & Fearnley 2012). Aarhaug og Fearnley (2012) forklarer dette med konkurranse med fly, nye og strengere reguleringer i fylkene, at markedet er mettet og at næringen ikke har vært innovativ nok. Andre mulige forklaringer er den makroøkonomiske utviklingen og demografiske og sosioøkonomiske endringer.

Markedet har dominerende aktører som NOR-WAY Bussekspress – et markedsføringselskap,, som ikke drifter ekspressbussrutene selv – og operatørselskapet Nettbuss, som drifter mer «regionale ruter» som TIMEkspressen (Leiren et al. 2007, 27). Relevant med tanke på arbeidsforhold er samarbeidsløsninger, som tradisjonelt eksisterer mellom busselskaper. Dette betyr for eksempel at sjåfører slipper overnatting (Leiren et al. 2007, 21).²⁴

²² Det finnes ruter hvor ekspressbussoperatører utfører lokal kollektivtransport og får tilskudd for dette. Rundt en av tre ekspressbusslinjer mottar en form for tilskudd eller kompensasjon fra fylkeskommunene. Beløpet utgjør mindre enn 10 prosent av inntekten på de aktuelle linjene (Aarhaug, Christiansen & Fearnley 2012).

²³ Se Leiren m.fl. (2007) angående definisjon og problematikk rundt åpne og stengte dører.

²⁴ Leiren m.fl. (2007) nevner Kystbussen mellom Bergen og Stavanger som et eksempel. Da rapporten ble skrevet, var Kystbussen drevet av Veolia Transport og Tide. Sjåførene i Veolia Transport, som var stasjonert i Stavanger, kjørte ekspressbussen fra Stavanger til Leirvik. På Leirvik overlot de bussen med passasjerene, som dermed slapp å bytte buss, til en sjåfør fra Tide stasjonert på Leirvik, som kjørte til Bergen. I Bergen ble passasjerene sluppet av

Ingen av de nevnte studiene fokuserer på arbeidsmiljø og arbeidsforhold. Generelt finnes det svært lite litteratur som omhandler slike aspekter innenfor ekspressbussnæringen både nasjonalt og internasjonalt. Eksisterende litteratur handler i stor grad om reguleringspolitikk (se for eksempel Schiefelbusch 2013 om Tyskland; van de Velde 2009 for en oversikt over ekspressbussreguleringer i flere europeiske land).

Inntrykket er at det ikke er spesielle forhold som gir ekstra utfordringer for arbeidsforholdene i denne bransjen. Dette bekreftes gjennom intervjuer med partene. Ekspressbussruter er stort sett populære blant sjåførene, som opplever mindre stress på denne typen langkjøring enn lokal kjøring. Denne delsektoren synes heller ikke å ha spesielle utfordringer når det gjelder rekruttering. I intervjuer nevnes det at dette yrket kan være et attraktivt alternativ for eksempel for tidligere godssjåfører.

Turbil

Turbil er et av delmarkedene som har vært mest i søkelyset den siste tiden hva gjelder kabotasje og sjåførers arbeidsforhold. På den ene siden forteller turbiloperatører at flere av turbilene deres står stille midt på sommeren i det som normalt er høysesong for slike busstjenester. Operatører melder om at de ukentlig mottar oppkjøpsforespørsler fra mindre selskaper som ikke klarer å drive lønnsomt lenger. De oppgir konkurranse fra utenlandske operatører med et lavere kostnadsnivå som årsak for ønsket om salg eller nedleggelse.²⁵ På den andre siden står distriktshoteller og reiselivsnæringen, som er opptatt av å øke utenlandske turistgjestedøgn. Disse interessene er bekymret for at økte transportkostnader vil ødelegge grunnlaget for deres virksomhet.²⁶ Turbilsektoren er et område det i liten grad er drevet forskning på. Vi vet derfor lite om omfanget og konsekvensene av økt konkurranse fra utenlandske operatører.

Turbilmarkedet er svært uoversiktlig. Blant de norske selskapene er det i hovedsak tre typer operatører: Den første typen er store selskaper, som leverer lokale busstjenester og har egne turbilavdelinger. For disse er turbil en del av omsetningen. De ser ut til å klare seg, men i intervjuer og avisoppslag nevnes det at de reduserer antall biler.²⁷ Den andre typen er store og seriøse turbilselskaper, som H.M.Kristiansens Automobilbyrå AS og Schaus (disponerer 30 turbiler²⁸). I tillegg til turist- og opplevelsesreiser, leverer disse tjenester som blant annet bedriftskjøring og skolekjøring («hvite busser», leirskole), og de sikrer «plassgaranti» på ekspressbussruter. Den tredje typen er små turbilselskaper med en til to ansatte. Disse er mest

og nye tas på, og bussen, med samme sjåfør, returnerte til Leirvik. På Leirvik overtok en sjåfør fra Veolia Transport, som kjørte til Stavanger.

²⁵ <http://e24.no/jobb/nettbuss-utenlandskonkurransen-knekker-turbussbransjen/21098014>

²⁶ <http://e24.no/naeringsliv/16-hoteller-ut-av-nho-i-protest/20138825>

²⁷ Fra 2003 til 2010 reduserte Nettbuss antall turbusser fra 250 til 100. I 2013 disponerer Nettbuss 80 turbusser, mens selskapet har vokst på det lokale kollektivtransportmarkedet (<http://e24.no/jobb/nettbuss-utenlandskonkurransen-knekker-turbussbransjen/21098014>).

²⁸ <http://schaus.no/schaus-buss>

utsatt for konkurransepress fra øvrige aktører. Som det fremgår av tabell 6.3, består bransjen av mange slike små selskaper. I gjennomsnitt er det mindre enn fire lønnstakere per foretak.

Tabell 6.3 Lønnstaker og omsetning per foretak, antall foretak og antall sysselsatte, turbil.

	2007	2008	2009	2010	2011
Lønnstakere per foretak	3,58	3,71	3,94	3,50	3,43
Omsetning per foretak	3,59	4,04	4,69	4,43	3,96
Antall foretak	457	476	471	467	492
Antall sysselsatte	1895	2020	2104	1876	1937

Kilde: <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/stranslag>

De norske turbiloperatørene har møtt sterk konkurranse i hjemmemarkedet fra utenlandske busselskaper. Disse står for en økende andel av turistoppdrag i sommerhalvåret og spesielt turer i tilknytning til cruise- og flyreiser. Norsk turbilnæring hevder at de blir presset ut og ikke kan konkurrere på forhold som lønninger og arbeidsbetingelser.

Bakgrunnen er at utenlandske transportører i dag gjennom regelverket for «persontransportkabotasje» har adgang til å utføre innenlands turbusstransport i Norge på midlertidig basis. Tolkningen av begrepet «midlertidig» er uklar.²⁹ I 2011 foreslo Samferdselsdepartementet å innføre regler som presiserte begrepet «midlertidig» persontransportkabotasje. Forslaget gikk ut på at en transportør som utførte kabotasje i Norge ikke kunne oppholde seg i Norge i mer enn 30 sammenhengende dager, eller i mer enn 45 dager totalt i løpet av et år. For å kontrollere at et slikt regelverk vil bli fulgt, ville utenlandske operatører bli pålagt en registreringsplikt.³⁰ De nye reglene var varslet å skulle iverksettes fra 1. april 2012. Samferdselsdepartementet var i etterkant av høringen i dialog med EFTAs overvåkningsorgan (ESA), der det ble klargjort at en fortolkning som foreslått ikke ville være forenlig med EØS-avtalen. Departementet valgte på den bakgrunn å ikke gå videre med forslaget.

Det finnes lite litteratur om turbilmarkedet både nasjonalt og internasjonalt. Forsøk på å dokumentere omfang av turbiloperatører og reiser har støtt på metodiske problemer og vist seg vanskelig. Dette skyldes i hovedsak at markedet på grunn av fragmentering og mange små både innenlandske og utenlandske operatører, er vanskelig å kartlegge. Det er likevel gjort noen forsøk på å gi en oversikt over markedet.

TØIs gjesteundersøkelse kartlegger innkommende turisme til Norge. Undersøkelsen bygger på tilgjengelig statistikk og utvalgte registreringer av grensetrafikken ut fra Norge, samt på intervjuer med et utvalg av utenlandske besøkende. Den har vært gjennomført med fire års

²⁹ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/pressemeldinger/pressemeldinger/bedre-kontroll-av-utenlandske-turbusser-.html?id=663786>

³⁰ Det innebærer at utenlandske operatører må registrere hvert enkelt transportoppdrag mellom reisemål i Norge i et web-basert register, som skal være direkte tilgjengelig for politi og kontrollører i Statens vegvesen.

mellomrom siden 1994.³¹ Dataene er lite dekkende for turbilsegmentet, men busstransport omfattes i kategorien for turisme som kommer via veg (privatbil og buss) og bilferje.

Gjesteundersøkelsen viser at det totale antallet innkommende utenlandske ferieturister (dagsturisme er ikke inkludert) økte med 61 prosent fra 2001 til 2010 (Farstad, Rideng & Mata 2011; Rideng & Grue 2001). Andelen som ankom landet via veg økte med 35 prosent (til sammenlikning økte flyandelen med 166 prosent og båtandelen med 29 prosent). Farstad, Rideng og Mata (2011) registrerte at det i 2010 var 17 100 busser (513 000 passasjerer) som krysset grensen på veg eller via ferjeterminaler. 64 prosent ankom i løpet av sommermånedene fra mai til september. Konkurransen er derfor antakeligvis størst om sommeren. Minst 10 prosent av det totale antallet turister som kommer til Norge i forbindelse med ferie og fritid, benytter buss. Andelen er antakeligvis høyere, da antallet busspassasjerer som ankommer landet med fly, er ukjent.

Dybedal og Mata (2011) gir et bidrag for å få bedre informasjon enn gjesteundersøkelsen gir for bussreiser. De har gjennomført et internettøk etter kommersielle turer i Norge for å kartlegge innkommende turbilreiser til Norge og rundreiser i landet. Dybedal og Mata finner at 47 prosent av alle kommersielle turbilreiser i Norge starter i Norge med passasjerer som reiser inn til landet med fly. Av grensekryssende turbilreiser har 90 prosent av turene som starter i Sverige, Norge som eneste mål for reisen. Reiser som starter i andre land enn Sverige, har gjerne flere destinasjoner enn Norge som mål.

Forfatterne antar at økningen i antall turister til Norge henger sammen med endringer i regelverk og transportmarkedet som helhet, og at dereguleringen av det internasjonale transportmarkedet gjennom EU er av betydning for økningen i antall turister. Ifølge forfatterne har turbilreiser med internasjonale turister tradisjonelt startet og sluttet utenfor Norges grenser. I dag ankommer flere med fly, for så å benytte seg av busstjenester. Tidligere var slike busstjenester delvis busstjenester i andre land, men i hovedsak norske. I dag gjør kabotasjemuligheten for utenlandsk-registrerte operatører det mulig å tilby busstjenester til en lavere pris enn norske operatører. Dybedal og Mata (2011) antar at antall utenlandske turister som ankommer Norge via fly, har økt med denne muligheten. De mener at insentivene for å begynne bussreisene ved norske flyplasser i stedet for i hjemlandene til turistene, er større.

Tallene i den nevnte gjesteundersøkelsen og internettundersøkelsen er interessante fordi de sier noe om omfanget av turistbussreiser og setter det i en geografisk sammenheng. Imidlertid mangler det informasjon om fordeling på norske og utenlandsregistrerte busser, nasjonalitet på sjåfør og guide/reiseleder. Inntrykket er at det brukes mest utenlandske busser og utenlandske sjåførere. I hvilken grad dette utgjør et problem for norske operatører, i hvor stor grad det fører til konkurser eller innstramminger, er ukjent. Det er også usikkert i hvor stor grad norske operatører benytter seg av kabotasje i andre land. Det mangler også informasjon om arbeidsmiljø og arbeidsforhold.

³¹ I 2012 valgte Innovasjon Norge å legge ned denne undersøkelsen: <http://samferdsel.toi.no/nr-4/gjesteundersokelse-blant-utenlandske-turister-article30973-1325.html>

Metodisk har materialet mangler, som at studien ikke har en oversikt over det totale antallet rundturer i Norge, som kommersielle aktører gjennomfører i sommerhalvåret. Tallmaterialet over innkommende busser ved grenseoverganger og ferjeterminaler i gjesteundersøkelsen er for lite til at det kan brytes ned på kommersielle turer og turer som er organisert for private grupper, og om det er snakk om rundturer, dagsturer, helgeturer, osv. Samtidig skiller ikke reisevaneundersøkelser og spørreundersøkelser på flyplasser mellom flypassasjerer som reiser med kommersielle bussoperatører eller benytter seg av offentlige transportmidler til hoteller osv. For å få et bedre datagrunnlag, foreslår Dybedal og Mata (2011) å utvide gjesteundersøkelsen til å omfatte også en spørreundersøkelse blant sjåfører og reiseledere ved grenseoverganger og ferjeterminaler. En slik undersøkelse bør inkludere spørsmål om nasjonalitet, sesong, varighet, formål med turen og hva slags type tur. De foreslår også å initiere spørsmål angående rundturer i Avinor sin norske internasjonale flyreise-spørreundersøkelsen. Slike studier vil forbedre den statistiske usikkerheten. Det vil være relativt omfattende å skulle avdekke det totale omfanget av turbilreiser.

Også internasjonalt er bildet uoversiktlig. Den mest omfattende undersøkelsen av det europeiske turbilmarkedet er gjort av Steer Davies Gleave (2009). Rapporten, som er et oppdrag for Europakommisjonen, gir en oversikt over passasjertransport med «coach» i Europa³². I Norge vil dette markedet først og fremst inkludere turbil-, ekspressbuss- og flybuss-markedene. Gleave har samlet inn statistikk på innsatsfaktorer (antall ansatte, kjøretøy) og produksjon (passasjerkilometer, reiselengde, passasjerer) fra alle medlemslandene i EU i tillegg til 13 omliggende land, deriblant Norge. Imidlertid mangler en del data, og påliteligheten er dårlig. Derfor har Gleave valgt å se nærmere på hvordan sektoren er regulert i åtte land (Hellas, Italia, Polen, Romania, Spania, Storbritannia, Sverige og Tyskland). Sverige er det landet som er mest likt Norge. Markedet i Sverige betegnes som liberalisert, men med et relativt lavt antall operatører til tross for et deregulert marked.

Rapporten til Steer Davies Gleave sier også noe om effekter av implementeringen av to EU-forordninger i de åtte utvalgte landene. Disse er: EU-forordningen om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (561/2006), som blant annet gjorde det mulig for sjåfører på internasjonal transport å jobbe 12 dager uten en ukes hviletid, som andre sjåfører er pålagt (hviletidsbestemmelser); og EU-forordningen om kabotasjetransport av personer på vei (12/98), som tillater midlertidig innenlandsk transport med utenlandsk registrert kjøretøy i et annet land enn der transportøren hører hjemme.³³

Når det gjelder unntaket fra hviletidsbestemmelser for sjåfører på internasjonal transport, mener Steer Davies Gleave at markedet vil kunne tilpasse seg reglene, dersom unntaket fjernes. Angående kabotasjeordningen finner Steer Davies Gleave (2009) at denne ikke har ført til et stort antall internasjonale operatører i innenlandske marked, med to unntak: Hellas

³² Begrepet «coach» viser til busser med eget bagasjerom og ikke alle typer busser. Denne typen transport inkluderer alt fra langdistansetransport i rute og ikke i rute, skoletransport, tilbringertransport («shuttle») for turister mellom for eksempel flyplasser og hotell. Markedet er fragmentert og definisjonen av slik busstransport varierer mellom land.

³³ <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20030326-0402.html>

og i mindre grad Sverige. Disse funnene er relevante for Norge, som et høykostnadsland. I Hellas er kabotasje spesielt lønnsomt på grunn av reguleringer og dyre lisenser for greske selskaper, men også på grunn av lavere lønninger i geografisk nærliggende land. Sverige har også et stort omfang av kabotasje, i hovedsak operatører fra Estland, Latvia, Polen, Belgia, Nederland og Russland (selv om russiske operatører ikke har kabotasjerettigheter). Svenske selskaper utfører også kabotasje, først og fremst tilbringertjenester til og fra flyplasser og over grensen til naboland.

Studien til Steer Davies Gleave påpeker fordeler med kabotasje, som at sjåføren har språkkunnskaper som passer passasjerene bedre, at kostnadene er lavere og at det er mulig å gjøre alle avtaler i opprinnelseslandet. Ulemper som nevnes, er at kabotasje er regulert i mindre grad, en oppfatning om at slik transport ikke alltid følger hviletidsbestemmelser og at kjøretøyene ikke følger regler som for eksempel utslippskrav.

Steer Davies Gleave konkluderer med at omfanget av kabotasje innenfor passasjertransport er lavt i EU, og at dette ikke har hatt noen betydelig effekt på markedet. Samtidig erkjenner Steer Davies Gleave at omfanget kan være større enn de avdekker. For eksempel rapporterer svenske operatører om at de utfører kabotasje i andre land, hvor myndighetene forteller at det ikke er slik transport. Med ikrafttreden av Schengen-avtalen i flere land (f.eks. Bulgaria og Ungarn i 2012) etter at denne undersøkelsen ble gjennomført, er det også sannsynlig at omfanget har økt.

Det er flere grunner til å tro at situasjonen i Norge i dag skiller seg fra tendensen i Europa, som Steer Davies Gleave tegner i sin rapport. Dette henger sammen med de høye kostnadene, i Norge, og at utvidelsen av EU omfatter flere land. Fra og med 1. mai 2009 har Estland, Latvia, Litauen, Tsjekkia, Slovakia, Polen og Ungarn adgang til å drive kabotasje innen EØS-området på lik linje med de andre EØS-landene. Effekter av denne østutvidelsen vil ikke vises i Steer Davies Gleaves rapport, som i stor grad bygger på tall fra 2008. Videre skriver NHO Transport i et brev til samferdselsministeren 25. juni 2013 at «kontakten med andre bransjeforeninger i Nord-Europa har bekreftet at utfordringene med kabotasje på turbilsiden stort sett er begrenset til Norge³⁴». De begrunner dette med følgende argumenter:

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

Inntrykket av at kabotasje utgjør et problem i det norske turbilmarkedet og at andre land har gjennomført flere begrensninger (via konkrete tidsrammer eller avgiftssystemer), bekreftes i

³⁴ <http://nho-transport.no/getfile.php/Filer/Brev/Samferdselsdepartementet%2025.06.13.pdf>

intervjuer med flere av partene. Det finnes imidlertid ingen nyere god oversikt over hvordan ulike land har valgt å regulere dette markedet. Det er en oppfatning av at utenlandske turbiler opererer fritt i Norge i sommersesongen med konkurransefordeler, som at sjåførene kompenseres i henhold til hjemlandet lønns- og arbeidsvilkår. Dette er imidlertid ikke dokumentert. Det finnes heller ingen informasjon om hvilke arbeidsforhold utenlandske sjåfører har.

Det er også usikkert hvorvidt andelen utenlandske turbiler utgjør et problem eller bidrar til å løse noen forhold, som ferieavvikling blant norske sjåfører og at norske turbiler brukes til andre oppdrag (for eksempel «buss for tog»). Det bør også nevnes at på den ene siden kan strengere regler for turbil, som kan bidra til økte priser på turbiltjenester, gjøre det vanskelig for reiselivsbedrifter som turistnæringen og turisthotellene i distriktene.

På den andre siden påpekes det at dagens manglende regelverk medfører permitteringer blant turbiloperatører i distriktene, og at turbilsjåfører, som kanskje ellers kjører skolebuss, ikke lenger kan jobbe fullt årsverk. Et annet viktig forhold er at nedleggelse av norske turbiloperatører kan gå utover beredskapen, når for eksempel en flyplass er stengt. Det er derfor behov for studier som dokumenterer nedleggelse og permitteringer og hvor det blir av eventuelt permitterte ansatte i turbilselskaper.

Drosje

Drosjenæringen kan beskrives som en del av del av kollektivtrafikktilbudet, selv om det ikke mottar offentlige subsidier. Derimot er den stort sett regulert kraftig ved at antall drosjeløyver, tillatelser til å drive drosjenæring, reguleres av den enkelte fylkeskommune, og det er en betydelig variasjon i hvor stramt adgangsbegrensningen til næringen reguleres fra fylke til fylke. Næringen består i dag av 6500 løyvehavere og 8500 løyver. Dette utgjør 12 000 årsverk, rundt 20 000 ansatte, og med en deltidsandel på nesten 50 prosent. I tillegg er det 1000 bopelsløyvehavere i distriktene. Bopelsløyve gis i områder hvor kjøregrunnlaget er så lite at det ikke er grunnlag for å danne en drosjesentral. I slike tilfeller driver drosjeeieren selv turformidling, noe drosjesentralene ellers har som hovedoppgave.

Næringen har ulike typer aktører: Drosjeeieren er selvstendig næringsdrivende med løyve for å drive drosjenæring. Typisk driver eieren en drosje og en reservevogn som kan driftes når det er behov for det. Drosjesjåføren står i utgangspunktet fritt til å velge hvilken stasjon han vil knytte seg til. Drosjesentralen er ofte et sameie av drosjeeiere, selv om noen rent kommersielle aktører har dukket opp. Sentralene tar en avgift for å drive service, som å ta imot telefonbestillinger og distribuere turer, for drosjeeierne. Drosjesjåførene er ansatt hos og kjører for den enkelte drosjeeier. Arbeidsgiveransvaret er altså ikke hos drosjesentralene, men hos den enkelte drosjeeier og slik utenfor sentralenes ansvarsområde. Organisasjonsgraden blant sjåførene er lav, noe som kan ha sammenheng med de personlige forbindelsene det lett blir mellom den enkelte sjåfør og drosjeeier.

Drosjenæringen i Norge er først og fremst regulert gjennom yrkestransportloven og dens løyveordning. Denne ordningen har ligget til grunn for den behovsprøvingen som, sammen med Forskrift om maksimalpriser, har regulert konkurranse og prissituasjonen i bransjen. I den senere tiden har dette tradisjonelle reguleringsregimet imidlertid blitt utfordret av konkurranselovgivningen og lov om offentlige anskaffelser, som begge søker å fremme konkurranse. Konsekvensene av disse endringstendensene har blitt studert i en rekke lokale sammenhenger, men i tråd med oppdragsgiver ønske har studiene i all vesentlig grad hatt søkelyset rettet mot markedskonsekvenser som priser og drosjetilbud samt drosjeeiers (løyvehavers) situasjon (se for eksempel Longva, Osland & Leiren 2010; Fjose et al. 2011; Aarhaug & Skollerud 2011; Aarhaug, Krogstad & Skollerud 2013). Studier om konsekvenser for arbeidsmiljø og ansatte sjåførers arbeidssituasjon har vært så å si fraværende, både i nasjonal og internasjonal litteratur.

I en studie fra Sør-Trøndelag ble det imidlertid gjennomført fokusgruppeintervjuer med sjåfører fra to ulike sentraler. Sjåførene var da opptatt av sine lønns- og arbeidsvilkår, og de rapporterte en rekke kritikkverdige forhold. Mange av disse handlet om relasjonen til arbeidsgiver, for eksempel manglende utbetaling av ferie- og sykepenger og manglende arbeidskontrakter. Lønnsnivået var også et sentralt tema, og det ble argumentert med at man måtte ha arbeidsdager på minst 10 timer for å komme opp i en vanlig inntekt. Det er også antydning et behov for et kontrollorgan for arbeids- og ansettelsesforhold (Aarhaug, Krogstad & Skollerud 2012). Til nå har sjåførene hatt en forholdsvis gunstig situasjon, i og med at det for mange drosjeeiere har vært vanskelig å rekruttere sjåfører nok. Den refererte studien er imidlertid begrenset, og det er vanskelig å anta omfang eller alvorlighetsgrad av de rapporterte problemområdene. Først og fremst viser den et område som er strukturert slik at ansettelsesforhold lett kan bli skjøvet i bakgrunnen til fordel for dagens oppgaver, og hvor kunnskap om tingenes faktiske tilstand er så godt som fraværende.

Som en regulert næring er drosjenæringen lite utsatt for konkurranse når det gjelder privatmarkedet. De offentlige kjøpene som er satt ut på anbud, er imidlertid konkurranseutsatte. På dette området møter næringen konkurranse fra turvognselskap som kan drive på helt andre måter enn en taxi med kjøreplikt i hjemkommunen.

Fra næringens side blir det også hevdet at utenlandske minibusser har overtatt segmenter av markedet, ved for eksempel å stille opp ved flyplasser for å tilby billig transport. En annen konkurransekilde er mobiltelefonapplikasjoner, som gjør det enkelt å organisere «privat» transport hjem fra byen fredags- og lørdagskveldene. Disse pirataktige tilbudene utnytter toppene i etterspørselen og representerer et ikke ubetydelig inntektstap for drosjeeierne, og kanskje et enda større tap for den enkelte sjåfør.

7. HMS og arbeidsmiljøutfordringer

Norske arbeidstakere tegner et positivt bilde når de blir stilt generelle spørsmål om tilfredshet og motivasjon i jobben (NOA 2011). I en undersøkelse av HMS-tilstanden i Norge i 2007 svarte hele 86 prosent blant norske arbeidstakere at de alt i alt var tilfredse med den jobben de hadde, noe som var en økning fra 75 prosent i 2001 (Bråten et al. 2008). Det har på mange måter vært en positiv utvikling i arbeidsmiljøet de siste 10–15 årene (St.meld. nr. 29; NOA 2007, 2011; Bråten et al. 2008). Likevel er det fortsatt en del arbeidsmiljøutfordringer i transportsektoren. I dette kapitlet ser vi nærmere på hva som kjennetegner HMS-arbeid og arbeidsmiljøutfordringer i transportsektoren. Selv om litteraturen gir mange eksempler på sjåfører som trives godt i jobben og som ikke opplever helseproblemer som følge av den, er vi her først og fremst opptatt av å belyse ulike arbeidsmiljøutfordringer som kjennetegner transportbransjen og sjåføreryrket. I intervjuer med partene og Arbeidstilsynet ble det gitt uttrykk for bekymring for hvordan utviklingen i bransjen med økt internasjonalisering og konkurranse fra nye aktører vil sette HMS-situasjonen og arbeidsmiljøet i ulike deler av bransjen under press. I en fersk EU-rapport om arbeidsbetingelser for yrkessjåfører konkluderes det med at liberaliseringen innenfor markedet for godstransport både har gitt økt konkurranse og større forskjeller i arbeidsbetingelsene for sjåfører i ulike EU-land. Dette kan gi grunnlag for illojal konkurranse og sosial dumping, hevdes det i rapporten. Utfordringene når det gjelder sosial dumping og ulovligheter synes å være størst for østeuropeiske sjåfører (Directorate general for internal policies (EU), 2013). Flere av dem vi intervjuet ga også uttrykk for bekymring når det gjelder utviklingen i sjåførenes arbeidsvilkår, arbeidsmiljøutfordringer og sikkerhet på norske veier. Vi har først og fremst konsentrert oss om de forholdene som informantene var spesielt opptatt av; arbeidsmiljøbelastninger og helse, HMS, sikkerhet og ulykker, arbeidstid og lønn. Fremstillingen er basert på foreliggende litteratur og statistikk, hovedsakelig om norske forhold, samt rapporter fra EU.

Arbeidsmiljø og helse

Arbeidsmiljøbelastninger

STAMI og Nasjonal overvåkning av arbeidsmiljø og helse (NOA) overvåker norsk arbeidsmiljø og relevante helseforhold. Ved hjelp av data fra SSBs levekårsundersøkelse (LKU) i 2009 utførte NOA analyser av:

- Psykososialt arbeidsmiljø
- Organisatorisk arbeidsmiljø
- Fysisk arbeidsmiljø
- Kjemisk arbeidsmiljø
- Ergonomisk arbeidsmiljø

I analysene er sjåfør, mannskap (bil, anlegg, skip) definert som en yrkesgruppe. Analysene omfatter derfor transportarbeidere innenfor ulike transportnæringer, både på veg og sjø (NOA 2011). På grunnlag av data fra LKU har NOA utarbeidet et yrkesbarometer som viser 1) selvrapportert arbeidsmiljøeksponering gitt som relativ risiko for den aktuelle

yrkesgruppen sammenliknet med alle yrkesgrupper, og 2) selvrapportert relativ risiko for ulike helseutfall for det aktuelle yrket sammenliknet med alle yrkesaktive.

NOAs analyser viser at yrkesgruppen sjåfør og mannskap har langt større risiko for å være utsatt for en del fysiske arbeidsmiljøbelastninger sammenliknet med hele yrkesbefolkningen. Dette gjelder særlig helkroppsvibrasjon (over 5 ganger så høy risiko), arm-/håndvibrasjon (3,5 ganger så høy risiko) samt kulde (3 ganger så høy risiko). Mens risikoen for tunge løft, ensidig arbeid og hardt arbeid er om lag 1,5 ganger så høy som blant yrkesbefolkningen sett under ett. Vi må imidlertid legge til at sjåfører og mannskap i anleggsbransjen også inngår i denne yrkesgruppen, noe som kanskje kan forklare den relativt høye risikoen for å være utsatt for enkelte av disse arbeidsmiljøbelastningene. Risikoen for å være utsatt for løse-/avfettingsmidler er om lag 3,5 ganger høyere enn for yrkesbefolkningen sett under ett. Det samme gjelder risikoen for metallstøv/røyk (3,5 ganger så høy), oljer/skjærevesker (drøyt 3 ganger så høy) samt passiv røyking (drøyt 3 ganger så høy).

Videre viser NOAs analyser at sjåfører er mer utsatt for lange arbeidsuker og nattarbeid (2 ganger så stor risiko) enn hele yrkesbefolkningen. Dessuten har sjåfører 1,5 ganger større risiko for lav lederstøtte og jobbusikkerhet sammenliknet med hele yrkesbefolkningen.

EU har gjennomført tilsvarende kartlegginger av arbeidsmiljøet blant ansatte i landtransport, og finner i likhet med NOAs analyser at denne yrkesgruppen er mer utsatt for en del fysiske arbeidsmiljøbelastninger sammenliknet med andre yrkesgrupper (EU-OSHA 2009). Ifølge EU-kartleggingen er landtransportarbeidere i større grad enn andre utsatt for røyk, pulver og støv, lave og høye temperaturer, bråk, tunge løft, smertefulle arbeidsstillinger og vibrasjon i arbeidet. EU-kartleggingen viser dessuten at landtransportarbeidere jobber i et høyere tempo, har strammere tidsfrister og et mer monotont arbeid enn andre yrkesgrupper (op. cit).

Ulike forhold knyttet til arbeidstid er et sentralt element i EU-kartleggingen av ulike arbeidsmiljøforhold. Tallene viser at landtransportarbeidere langt oftere enn andre yrkesgrupper jobber skift, jobber på lørdag og søndag og har en daglig arbeidstid på mer enn 10 timer.

EU-rapporten viser dessuten at vold er et økende problem for ansatte i landtransport. Tallene viser at transportarbeidere i langt større grad enn andre yrkesgrupper er utsatt for mobbing og trakassering, uønsket seksuell oppmerksomhet, fysisk vold fra andre personer og trusler om fysisk vold. Analyse av data fra Levekårsundersøkelsen 2006 viser at også norske transportarbeidere er mer utsatt for plaging eller ubehagelig erting fra arbeidskamerater og overordnede sammenliknet med andre yrkesgrupper (Normann & Rønning 2007).

Manglende infrastruktur når det gjelder rasteplasser og pausefasiliteter med muligheter for toalettbesøk, dusj, hvile og bispising, er arbeidsmiljøutfordringer som flere av de vi intervjuet – både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden – fremholder som et problem blant sjåførene. Arbeidsmiljøutfordringer knyttet til få og dårlig vedlikeholdte rasteplasser samt manglende pausefasiliteter, er også nærmere beskrevet i Askildsen (2011), som omhandler langtransportssjåfører, og Bråten og Nicolaisen (2013), som omhandler bussjåfører.

Helseutfordringer

Sykefraværet innenfor transportbransjen har ligget på et høyt nivå over tid, sammenliknet med andre næringer (www.nav.no). En del av dette kan skyldes forhold ved arbeidet. NOAs analyser av arbeidsrelaterte helseutfall viser at yrkesgruppen sjåfør, mannskap (bil, anlegg, skip) har større risiko for enkelte helseutfall sammenliknet med alle yrkesaktive. Størst er risikoen for smerter i beina (nærmere 2 ganger så stor), rygg smerter, luftveisplager og eksem (1,5 ganger så stor). Risikoen for å ha vært syk i mer enn 13 dager i løpet av siste år som følge av arbeidsrelaterte helseplager, er drøyt 1,5 ganger så høy blant sjåfører som blant hele yrkesbefolkningen.

EU-kartleggingen legger også vekt på arbeidsrelaterte helseutfordringer blant landtransportarbeidere, og peker på høye forekomster av muskel- og skjelettplager, stress, asbestrelaterte plager, nedsatt hørsel og smittsomme sykdommer, som kan være forårsaket av arbeidsforholdene i denne sektoren (EU-OSHA 2009).

Arbeidstilsynet har vært opptatt av hvordan man skal forebygge korsryggplager i transportsektoren, og har blant annet utarbeidet en veiledning som beskriver en prosess for å redusere korsryggplager i denne sektoren (Arbeidstilsynet 2007).

Systematisk HMS-arbeid og sikkerhet

Systematisk HMS-arbeid

Ved tilsyn i transportbedrifter erfarer Arbeidstilsynet ofte store mangler ved det systematiske HMS-arbeidet (aml § 3-1 og IK-forskriften). Transportbedriftene er i mange tilfeller små bedrifter med fire til fem ansatte, og det er et stort innslag av enmannsbedrifter. Arbeidsgiverpolitikk og systematisk HMS-arbeid blir ofte ikke prioritert. Ifølge Arbeidstilsynet mangler sjåførene som stoppes i tilsyn på veg, ofte kunnskap om bedriftens systematiske HMS-arbeid, og ved nærmere tilsyn hos arbeidsgiver finner man ofte at det ikke er etablert et systematisk HMS-arbeid slik loven krever. Arbeidstilsynets erfaringer når det gjelder mangelfullt HMS-arbeid i transportbedrifter gjenfinnes også i en landsomfattende kartlegging av status i det systematiske HMS-arbeidet i norske virksomheter generelt (Andersen et al. 2009). Her finner vi at virksomheter med 20 ansatte eller flere i større grad enn de med under 20 ansatte har formulert målsettinger, gjennomført kartlegginger og utarbeidet en handlingsplan slik loven krever (ibid.). Ved en gjennomgang av den internasjonale HMS-litteraturen finner Hasle og Limborg (2006) en tendens til at små virksomheter ofte nedprioriterer det systematiske HMS-arbeidet til fordel for daglig drift. Det er også store forskjeller mellom bransjene når det gjelder hvorvidt virksomhetene gjennomfører et systematisk HMS-arbeid og hvilke holdninger lederne har til dette (Andersen et al. 2009). I denne undersøkelsen, som er gjennomført blant norske virksomheter, er det imidlertid ikke mulig å skille ut transportbedrifter som en egen kategori i datamaterialet.

I Levekårsundersøkelsen 2009 er det ansatte som svarer på spørsmål om bedriften har ulike HMS-ressurser. NOAs analyser viser at 70 prosent blant sjåførene som ble spurt svarer at bedriften har både verneombud og AMU, mens cirka 25 prosent svarer at de bare har

verneombud. Det er et krav om at transportbedrifter skal ha godkjent bedriftshelsetjeneste.³⁵ I LKU svarer bare i underkant av 60 prosent av sjåførene at bedriften de jobber i er tilknyttet en bedriftshelsetjeneste (NOA 2011). Enehaug og Gamperiene (2010) har sett nærmere på hvordan verneombudsordningen fungerer i bedrifter som driver nærtransport. De konkluderer med at både HMS-opplæringen blant sjåførene og verneombudsordningen i mange tilfeller er mangelfull i forhold til lovkravene. En av årsakene til at verneombudsordningen ikke fungerer selv om det er valgt verneombud og formelle ordninger er på plass, er måten transportyrket er organisert på. Sjåførene jobber utenfor bedriftens lokaler, og det blir gjerne få treffpunkter og lite kontakt mellom den enkelte sjåfør og verneombudet.

Det europeiske arbeidsmiljøorganet (EU-OSHA) gjennomførte i 2009 en virksomhetsundersøkelse om arbeidsmiljørisiko og nye risikoutfordringer (ESENER). Både ledere og de ansattes HMS-representanter i bedrifter med mer enn ti ansatte ble spurt om måten helse-, miljø- og sikkerhetsrisikoen på arbeidsplassen håndteres på. Rapporten fremstiller forskjeller både mellom EU-land og mellom sektorer. Ifølge undersøkelsen har de fleste virksomhetene (76 prosent) et dokumentert HMS-system, et etablert ledelsessystem eller en handlingsplan for HMS. Når det gjelder drivkrefter for HMS-arbeid i bransjen transport, lager og kommunikasjon, oppgis det å overholde lovpålagte krav som den viktigste årsaken. Dette nevnes av drøyt 90 prosent av lederne. Den nest viktigste årsaken er krav fra de ansatte eller deres representanter (nærmere 80 prosent). Derest kommer krav fra kunder eller bekymring om virksomhetens rykte (ca. 75 prosent), mens om lag 60 prosent oppgir henholdsvis ivaretagelse av ansatte og sykefraværarbeid, press fra Arbeidstilsynet samt økonomiske eller resultatbaserte grunner som drivkraft for HMS-arbeidet. Når det gjelder de største hindringene for HMS-arbeid i denne bransjen, nevnes mangel på ressurser (tid, stab eller penger) som en viktig faktor av om lag 35 prosent av bedriftene. Én av fire nevner mangel på bevissthet eller kulturen i bedriften, mens ca. 20 prosent nevner mangel på ekspertise, emnets sensitivitet eller mangel på teknisk støtte og råd som hindringer for HMS-arbeidet i virksomheten.

Sikkerhet og ulykker

Sikkerhetsaspektet utgjør en viktig del av HMS-arbeidet i transportsektoren. Bedre trafiksikkerhet og færre trafikkulykker hvor yrkessjåfører er involvert, er en viktig målsetting i HMS-arbeidet. Om lag en tredjedel av dødsulykkene som skjer på arbeidsplassene i EU er relatert til transport (EU-OSHA 2010). Hovedtypene av transportulykker i arbeidet er ifølge rapporten fra EU-OSHA:

- Kjøretøy som krasjer
- Folk som blir truffet eller kjørt over av biler i bevegelse (f.eks. under rygging eller koplring)
- Folk som faller ned fra kjøretøy
- Folk som blir truffet av objekter som faller fra kjøretøy, eller kjøretøy som velter

³⁵ FOR 2009-02-11 nr 162: Forskrift om at virksomheter innen visse bransjer skal ha godkjent bedriftshelsetjeneste.

Forfatterne mener det er nødvendig å vie større oppmerksomhet til HMS-arbeidet samt å jobbe for en bedre sikkerhetskultur på bransjenivå, dersom man skal få ned ulykkesraten samt redusere sykefraværet blant sjåførene (EU-OSHA 2010). Ulykkesrisikoen ved vegtransport må integreres i HMS-arbeidet, og HMS-arbeidet må integreres i det generelle ledelsesarbeidet – påpeker forfatterne. Det er nødvendig at alle ledd i leverandørkjeden samarbeider om sikkerhet, og at arbeidsgiverne stiller krav til kontraktene med sine underleverandører.

I tillegg til hovedtypene av arbeidsrelaterte transportulykker som er listet opp i EU-studien, viser flere studier at trøtthet blant sjåførene utgjør en betydelig ulykkesrisiko (Amundsen & Sagberg 2003). Søvn- og trøtthetsrelaterte ulykker er i mange tilfeller mer alvorlige enn andre ulykker, siden de ofte skjer i høy hastighet. Anslagsvis 15–20 prosent av alle ulykker hvor tunge lastebiler er involvert, kan relateres til trøtthet eller søvn hos sjåføren (ibid.).

Tall fra EU-landene viser at transportsektoren sto for 6,1 prosent av mindre alvorlige arbeidsulykker og 15,5 prosent av alle fatale arbeidsulykker i 2006 (EU-OSHA 2009). SSBs arbeidskraftundersøkelse i 2007 inneholdt tilleggsspørsmål om blant annet arbeidsrelatert sykdom og arbeidsskade. Basert på tallene fra AKU, finner Gravseth (2010) at 3,8 prosent i yrkesgruppen sjåfør, mannskap (bil/anlegg/skip) har vært involvert i en arbeidsulykke siste år. Dette er litt høyere enn gjennomsnittet for alle yrkesgrupper, som er 3 prosent. 9 prosent blant sjåførene rapporterer at de har hatt et arbeidsrelatert helseproblem siste år, noe som er en del lavere enn gjennomsnittet for alle yrkesgrupper, som ligger på 11,4 prosent. For øvrig viser studien at gjennomsnittsalderen blant de spurte sjåførene er 40,7 år, og at andelen kvinner er 5,1 prosent. Gjennomsnittlig arbeidstid for denne gruppen, målt i timer per uke, er 40,8 (ibid.). Når det gjelder arbeidsrelatert sykefravær, viser tall fra LKU 2009 at 10,3 prosent blant sjåførere, mannskap (bil/anlegg/skip) at de har hatt minst ett legemeldt fravær siste år som har skyldtes forhold ved jobben (NOA 2011).

Phillips og Meyer (2012) har på grunnlag av Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken (UAG-rapporter) gjennomført en kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkulykker i Norge fra 2005 til 2010. Studien viser at 30 prosent av dødsulykkene i denne perioden involverte minst én yrkessjåfør i arbeid. Forskerne peker på følgende forhold som skiller arbeidsrelaterte dødsulykker fra andre dødsulykker på veg i Norge i perioden 2005–2010:

- Arbeidsrelaterte dødsulykker utgjorde en større andel av dødsulykker på veg i vintermånedene
- De foregikk oftest på hverdager mellom 08:00 og 16:00
- De inntraff mest i møtesituasjoner, og på veger med fartsgrense 70 km/t eller 80 km/t

Når det gjelder førere i arbeid da ulykken skjedde, trekker forfatterne følgende konklusjoner:

- De kjørte fortrinnsvis tungbil eller buss når føreren var yrkessjåfør, og personbil når føreren ikke var yrkessjåfør
- De var nesten alltid menn
- 17 prosent av yrkessjåførene var over 54 år, mens 26 prosent av andre førere var over 54 år

- 37 prosent brukte ikke sikkerhetsutstyr (vanligvis bilbelte)
- De som ikke var yrkessjåfører, var i større grad enn yrkessjåfører fører av kjøretøyet som UAG klassifiserte som utløsende for ulykken

Rapporten viser at trafikkulykker er et betydelig problem i arbeidslivet, og at arbeidet for å bedre trafikksikkerheten og sikker transport som en del av HMS-arbeidet i arbeidslivet, bør fortsette. Dette er også vektlagt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Som en del av denne prosessen peker forskerne på at det blant annet er viktig å se nærmere på:

- Sammenhengen mellom arbeidsmiljø, dårlig tid/stress og kjøreatferd (overtredelser, hastighetskjøring) blant dem som kjører i arbeid
- Sammenhengen mellom arbeidstidsordninger, trøtthet og kjøreatferd (overtredelser, trøtthet/søvn bak rattet) blant dem som kjører i arbeid
- Sammenhengen mellom organisatorisk sikkerhetskultur, bruk av sikkerhetsutstyr og kjøreatferd blant dem som kjører i arbeid

Arbeidstilsynet (2012) har utarbeidet en oversikt over alvorlige arbeidsskader blant utenlandske arbeidstakere i Norge. Når det gjelder næringen transport og lager, ble det i perioden 1.1.2011-18.6.2012 innmeldt 33 tilfeller av alvorlig arbeidsskade (aml §5-2) blant utenlandske arbeidstakere og 205 tilfeller blant norske arbeidstakere. Blant utenlandske arbeidstakere utgjorde dette 1,1 tilfeller per 1000 sysselsatte, mens blant de norske utgjorde det 1,4 per 1000 sysselsatte i næringen transport og lager. I rapporten pekes det på at næringen transport og lager har forholdsvis få meldte skader, noe som antas å ha sammenheng med at enkeltmannsforetak og små virksomheter i mindre grad rapporterer skader enn større virksomheter.

Underrapportering av arbeidsulykker på veg

En sammenlikning av Arbeidstilsynets registrering av arbeidsskadedødsfall og dødsårsaksregisteret for årene 2000–2003, viser en underrapportering av arbeidsskadedødsfall hos Arbeidstilsynet (Wergeland et al. 2009). Underrapporteringen gjaldt særlig for skader som rammet militært personell, for vegtrafikkulykker, for ulykker innen helse- og sosialtjenester og for ulykker i Nord-Norge/på Svalbard. Forfatterne peker på at transportulykkene er den største undergruppen av ulykker, og at en underrapportering av disse er svært uheldig. De konkluderer med at risikoen for slike ulykker kan påvirkes av arbeidsforhold, spesielt av arbeids- og hviletider. Deregulering av arbeidstidsbestemmelser i kombinasjon med betydelig internasjonal konkurranse innen landtransport, kan medføre økt risiko. Mangelfull registrering innebærer fare for å feilbedømme risiko, utviklingstrender og behov for forebygging (op. cit.).

Reguleringer av hvile- og arbeidsperioder viktig for trafikksikkerheten

Når det gjelder ulykker knyttet til trøtthet og søvn, sier Amundsen og Sagberg (2003) at forskningen gir støtte til reguleringer av både arbeidsperioder og hvileperioder i transport med tunge kjøretøyer. Forfatterne peker på betydningen av å styrke følgende forhold når det gjelder å forbedre effekten av kjøre- og hviletidsreglene på trafikksikkerheten:

- Overvåkning og sanksjonering

- Begrensninger på nattekjøring
- Bedre teknologi for registrering av at regelverket følges
- Bedriftenes HMS-arbeid og sikkerhetspolicy, samt andre forhold knyttet til arbeidsorganisering (for eksempel leveringstid) og arbeidsmiljø
- Bedre og flere fasiliteter for rast og hvile langs vegene
- Informasjon til sjåførene om risiko knyttet til uavbrutt kjøring og brudd på hvile og søvn

Praksis for risikohåndtering

EU-OSHA har utarbeidet en rapport som presenterer ulike systemer og praksis for risikohåndtering for landtransportsjåfører. Rapporten, som er basert på casestudier fra utvalgte EU-land, viser at det finnes mange ulike måter å kontrollere risiko og øke sikkerhet blant yrkessjåfører og passasjerer på. Studien peker på suksesskriterier som kan være til hjelp for andre i utvikling og implementering av risikokontroll (best practice) (EU-OSHA 2011). Det fremholdes at sjåfører har stor grad av autonomi i jobben og jobber utenfor fast arbeidssted. Mange er selvstendig næringsdrivende, og de har gjerne lang erfaring i sjåføryrket. Forfatterne mener at det derfor ikke alltid er lett å kommunisere med dem, konsultere og involvere dem. Dessuten er de ikke alltid åpne for endringer, ifølge forfatterne. På grunn av dette må sjåførene involveres i å finne løsningene – løsningene må utvikles av sjåfører for sjåfører (bruk av involverende metode). For å bruke sjåførenes erfaring og få deres aksept, fremholdes følgende punkter som viktige:

- Sørg for at tilnærmingene er praktiske men ikke nedlatende
- Bruke plasser hvor man treffer sjåførene – rasteplasser langs motorvegene etc
- Sikre at råd og løsninger er basert på sjåførenes praktiske erfaringer
 - Involvere sjåførene i risikostyringsprosessen
 - Bruke sjåførene som talsmenn, trenere og mentorer
 - Bruke tilstrekkelig tid til å diskutere, planlegge og introdusere endringer

Casestudiene viser hvordan ulike tiltak kan bidra til å kontrollere risiko og forbedre sikkerheten for transportarbeidere på veg. Tiltakene kan også bidra til å gi bedre service for passasjerer og økonomiske besparelser for transportselskapene, i form av færre skader på personell og materiell, samt reduserte utgifter til drivstoff.

Arbeidsmiljøutfordringer hos undergrupper av transportarbeidere

Det finnes en rekke studier av undergrupper av transportarbeidere, som tar for seg ulike utfordringer knyttet til arbeidsmiljøbelastninger, HMS-arbeid, helseutfordringer samt ulykker i de ulike gruppene. Vi presenterer her hovedfunn fra noen av disse studiene.

Nærtransportsjåfører

Enehaug og Gamperiene (2010) har sett nærmere på ulike sider ved nærtransportsjåførenes arbeidsdag, nærmere bestemt ulike sider ved arbeidsmiljøet, de trafikale forholdene, leveringsforhold og HMS. Forskerne peker på hvordan transportyrkets organisering i seg selv

skaper utfordringer både når det gjelder ledelse, partssamarbeid og verneombudets muligheter til å gjøre en god jobb. Nærtransportsjåfører har relativt liten grad av medbestemmelse når det gjelder utstyr og organisering av kjøreturer, og mange virksomheter har mangelfulle systemer for rapportering av avvik, feil eller mangler. Enehaug og Gamperiene finner også at en femtedel av sjåførene opplever at de sjelden klarer å utføre arbeidsoppgavene innenfor vanlig arbeidstid, og at moderat overtidsbruk er vanlig. Samtidig svarer enkelte sjåfører at de jobber overtid hver dag. Tidspresset er stort, og en vanlig mestringsstrategi blant sjåførene er å møte opp på jobb før arbeidstidens begynnelse for på den måten å forberede dagens arbeid. Nærtransportsjåførene opplever en del særskilte utfordringer når det gjelder vanskelige leveringsforhold. Dette medfører fysiske arbeidsbelastninger, men er også en kilde til stress. Dessuten opplever nærtransportsjåførene ulike trafikale problemer slik som kø i rushtiden, dårlig utforming av vegnettet samt manglende parkeringsmuligheter inne i byene som belastende. Forskerne finner at det er flere blant sjåførene i deres materiale som har fysiske/psykosomatiske helseplager samt sjåfører som lider av angst og depresjon enn det man finner i samfunnet generelt. Nærmere analyser viser at dette kan ha sammenheng med de særskilte arbeidsmiljøbelastningene som denne yrkesgruppen opplever.

Langtransportsjåfører

Askildsen (2011) gir en beskrivelse av langtransportsjåførenes egne oppfatninger om sin arbeidssituasjon, og hvorvidt de opplever vegmyndighetene som en tilrettelegger for yrkesutøvelsen. Studien er basert på intervjuer med 20 sjåfører i langtransport. Når det gjelder arbeidsforhold, gir informantene klart uttrykk for at dimensjoneringen av vegene og standarden på vegvedlikeholdet utgjør et stressmoment i yrkesutøvelsen. Kjøring på det norske vegnettet medfører en grad av anspenhet som sjåførene sjelden opplever ved kjøring i utlandet. Dessuten opplever sjåførene at tilbudet av fasiliteter knyttet til å gjennomføre lovpålagte døgnhviler er for dårlig, særlig langs de mindre trafikkerte vegene og i byene. Mangelen på hvileplasser er et veldokumentert problem, og kafétilbudet på lite trafikkerte strekninger blir gradvis redusert fordi markedsgrunlaget er for lite, mens parkeringsmulighetene i byene reduseres fordi presset på arealutnyttelse øker. Til tross for at det er 18 år siden Norge gjennom EØS avtalen sluttet seg til de kjøre- og hvilebestemmelsene som gjelder i dag, har fortsatt lite blitt gjort for å legge til rette for at yrkesutøverne kan overholde disse reglene. Askildsen (2011) påpeker også at yrket som langtransportsjåfører medfører en god del fysisk arbeid, både i forbindelse med lasting og lossing, bilettersyn og kjettingbruk, og da lastebilen utgjør både arbeidsplass og overnattingssted, oppleves det som fornedrende ikke å ha tilgang til fasiliteter som dusj og bespisning. I intervjuene kom det frem at så godt som alle sjåførene opplevde en form for frihet i sin yrkesutøvelse som de selv anså å være det mest positive aspektet ved jobben. Forfatteren mener likevel at sjåførene ikke har særlig stor frihet verken i tid eller rom når det gjelder gjennomføringen av transportoppdragene, men at de er fritatt fra bedriftsledelsens umiddelbare, nitide og visuelle kontroll, samt at de har en grad av frihet til *ad hoc* å løse uforutsette problemer som de selv synes er best. Denne formen for frihet har lange tradisjoner i lastebilbransjen, men synes nå å være sterkt utfordret ved innføring av feltteknologier som gir arbeidsgiver mer detaljert informasjon og større kontroll over sjåførenes arbeidshverdag (Bråten & Tranvik 2012; Tranvik 2013 under arbeid). Tilsvarende mener Askildsen (2011) at en mer sentralisert transportplanlegging nok vil være effektivt og gi større forutsigbarhet i godsfrømføringen, men at det samtidig vil innebære en ansvarsoverføring fra sjåfør til ledelse som vil kunne gå

på bekostning av friheten til selvstendig problemløsning som sjåførene verdsetter ved yrket. Sjåførene som ble intervjuet er samstemte i vurderingene av at den største ulempen ved yrket er at man er mye hjemmefra, fordi det avskjærer dem selv fra familieliv og fritid, men også fordi det påfører samboer eller ektefelle et meransvar i familiesituasjonen. Dette er videre et forhold som, ifølge sjåførenes egne vurderinger, bidrar til å gi sjåføryrket en lav status.

Bussjåfører

Det er gjennomført flere studier av arbeidsmiljøutfordringer blant bussjåfører (Schjøtt 2002; Longva, Osland & Hagen 2007; Bråten & Nicolaysen 2013 under arbeid). Disse omhandler først og fremst rutebilsjåfører og tar i liten grad for seg turbilsjåfører som en egen gruppe. Det er vel dokumentert at bussjåfører er en yrkesgruppe med økt helserisiko knyttet til arbeidsforhold (EU-OSHA 2011; Schjøtt 2002). Blant annet har yrkesmessig stress og stressrelatert sykdom med høyt sykefravær vært forbundet med denne typen arbeid. Fysiske og ergonomiske belastninger i forbindelse med bussjåførenes arbeidshverdag er også godt dokumentert (op. cit.). Stressrelatert sykdom kan knyttes til antall år i yrket, og bussjåfører med lang ansiennitet har økt risiko for arbeidsrelatert sykdom og fravær (Schjøtt 2002). Det pekes på flere faktorer i bussnæringen som bidrar til den økte helserisikoen. Økt trafikk tetthet, kortere beregnet kjøretid per rute og lav kontroll over egen arbeidssituasjon er eksempler. Anbudskonkurranser og krav om flåtestyringssystemer er forhold som bidrar til å forsterke disse negative faktorene (Bråten & Tranvik 2012; Bråten & Nicolaysen 2013 under arbeid). I en rapport fra 2008 beskrev Longva og Osland (2008:14) at det var bred enighet om at innføringen av anbud er assosiert med strammere rutetider og mer effektive skiftordninger, og dermed mindre slakk i arbeidsdagen. I en ikke avsluttet studie av arbeidsmiljøutfordringer og tilrettelegging i anbudsutsatte bransjer, finner vi at mangel på alternative arbeidsoppgaver peker seg ut som en hovedutfordring når det gjelder tilrettelegging for bussjåfører med særskilte behov (Bråten & Nicolaysen 2013 under arbeid). I bussbransjen finnes det få alternative arbeidsoppgaver for sjåfører som har fått en sykdom som gjør at de ikke lenger kan kjøre buss. For de som beholder kjøreseddelen, er mulighetene for tilrettelegging imidlertid større. Da har selskapene mulighet for å tilrettelegge med «snillere» arbeidstider og ruter, i alle fall for en avgrenset periode. Opprettelsen av administrasjonsselskap med ansvar for å sette ut bussruter på anbud, tildele kontrakter, gjøre ruteplanlegging og diverse oppfølging av kollektivtrafikktilbudet i fylkene, har i praksis ført til at partsrelasjonene har gått fra å omfatte to parter til tre. Vår undersøkelse støtter en antakelse om at det har hatt negative arbeidsmiljøkonsekvenser og redusert muligheten for å drive tilrettelegging i denne bransjen (op. cit.). I intervju med Arbeidstilsynet kom det for øvrig frem at etaten stadig får henvendelser fra bussjåfører som sliter med stress og ryggproblemer, og hvor forsering av en stor mengde fartsdumper i løpet av en arbeidsdag peker seg ut som en betydelig arbeidsbelastning.

Arbeidstid

Arbeidstid er et svært sentralt tema innen transportsektoren, og flere av dem vi intervjuet var bekymret for hvilke effekter økt internasjonal konkurranse har for sjåførenes arbeidstid. Arbeidstid for sjåførene er regulert gjennom flere ordninger på ulike nivåer. I arbeidsmiljøloven kap 10 gis minstebestemmelser for arbeidstid, disse gjelder alle arbeidstakere. Tariffavtalene gjelder for arbeidstakere (i bedrifter med tariffavtale) i en bestemt bransje, og utfyller bestemmelsene i loven. Førere av lastebiler og busser omfattes

dessuten av internasjonale regler for kjøre- og hviletid, samt forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innen vegtransport (FATS). I forskning på HMS og arbeidsmiljøutfordringer er sjåførenes arbeidstid et tema med mange aspekter, og utfordringene varierer mellom de ulike delene av transportsektoren. Eksempler på arbeidstidsutfordringer i transportbransjen er blant annet: lange arbeidsdager og arbeidsuker, varierende arbeidstid, skiftarbeid, kveldsarbeid, nattarbeid og helgearbeid. En rekke studier peker på negative sammenhenger mellom slike arbeidstidsordninger og ulike typer helseproblemer for arbeidstakerne. I et tidligere avsnitt omtalte vi hvordan de spesielle arbeidstidsforholdene innen transportsektoren knyttes til økt risiko for arbeidsrelaterede helseproblemer og ulykker.

Kjøre- og hviletidsbestemmelser

Førere av lastebiler og busser omfattes av internasjonale regler for kjøre- og hviletid.³⁶ I korte trekk stilles det krav om at:

- Daglig kjøretid skal ikke være mer enn 9 timer, men kan økes til 10 timer to ganger i uken
- Ukentlig kjøretid er summen av all kjøretid i løpet av en uke, og skal ikke være mer enn 56 timer
- Etter 4,5 timers kjøring skal det avholdes 45 minutters pause. Pausen kan deles i to på 15 og 30 minutter (i den rekkefølgen). Det skal ikke utføres annet arbeid i pauser
- Hovedregelen er døgnhvile på 11 sammenhengende timer eller minst 3 + 9 timer hvert døgn
- Senest etter seks døgn skal det gjennomføres en ukehvil på minst 45 timer. Ukehvilen kan reduseres til 24 timer annenhver uke (reduksjonen skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode)

Sjåførere som er omfattet av kjøre- og hviletidsregelverket, skal ha fartsskriver i kjøretøyet som holder styr på kjøre- og hviletid. Både digitale og analoge fartsskrivere er tillatt. Regionvegkontoret og politiet kan til enhver tid foreta kontroll hos den som er underlagt forskriften om kjøre- og hviletid. Overtredelse av forskriften straffes etter vegtrafikklovens §31. Norske virksomheter som sysselsetter arbeidstakere som deltar i transportaktiviteter som omfattes av kjøre- og hviletidsforskriften, er i tillegg omfattet av Forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (FATS)³⁷. Som vi tidligere har omtalt, har Arbeidstilsynet i tillegg til Statens vegvesen og politiet tilsynsmyndighet i FATS.

Empiriske studier viser at kjøre- og hviletidsbestemmelsene legger sterke føringer på organiseringen av sjåførenes arbeidshverdag (Enehaug & Gamperiene 2010; Askildsen 2011; Directorate general for internal policies (EU) 2013).

En EU-kartlegging av blant annet arbeidstidsordninger i ulike yrker, konkluderer med at transportsektoren ikke er karakterisert med en typisk arbeidsdag fra 9–17 (EU-OSHA 2011). Rapporten summerer også opp erfaringene fra ulike land, og konkluderer med at både nasjonale og studier på EU-nivå viser at transportarbeidere gjennomgående rapporterer om

³⁶ Forordning (EF) Nr 561/2006. Regelverket gjelder innenfor EØS-området i tillegg til Sveits. Norge har implementert dette i Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS FOR-2007-07-02-877.

³⁷ FOR 2005-06-10 nr 543

lange arbeidsdager og uker, helgearbeid og skift. Dessuten er arbeidstiden for transportarbeidere både mer irregulær og uforutsett sammenliknet med andre yrkesgrupper. I mange land er andelen transportarbeidere som jobber nattskift over dobbelt så stor som hos gjennomsnittet av yrkesbefolkningen. Andelen som jobber natt er særlig høy blant taxi- og bussjåfører (op. cit.). Som nevnt over, er man i EU-kartleggingen særlig opptatt av sammenhengen mellom arbeidstid, helsebelastninger og ulykker blant transportarbeidere.

Økt press på sjåførenes arbeidstid

I en fersk undersøkelse fra EU om lønns- og arbeidsforhold blant langtransportsjåfører i ulike EU-land, kommer det frem at økt konkurranse har lagt betydelig press på sjåførenes lønns- og arbeidstidsbetingelser. I studien som blant annet bygger på spørreskjema og intervjuer blant sjåfører, kommer det frem at 67 prosent ikke får kompensasjon for overtid, mens 29 prosent svarer at de får betalt overtid og 4 prosent svarer at de kan avspasere ekstra tid brukt på jobb. Sjåførene fikk også spørsmål om de blir pålagt å jobbe på usosiale eller ikke-standard tider (for eksempel fra 20.00 til 22.00, fra 22.00 til 06.00, lørdag og søndag). Halvparten svarer at de blir pålagt å jobbe til slike tider, og 58 prosent av disse igjen svarer at det skjer ofte. 46 prosent blant sjåførene svarer at de alltid laster og lossrer bilen selv, mens 8 prosent svarer at de gjør dette ofte. Så godt som alle sjåførene svarer at de ikke får noen form for godtgjørelse for laste- og lossejobben. Dette er imidlertid oppgaver som ofte tar mye tid og som skaper problemer for den oppsatte kjøreplanen og kjøre- og hviletidsperiodene. Med unntak av to, svarte alle sjåførene som ble intervjuet at de vanligvis sover og hviler om bord i lastebilen i løpet av arbeidsuken, mens helgene stort sett tilbringes hjemme. I spørreundersøkelsen finner man imidlertid forskjeller mellom sjåfører fra EU15 og EU12. Mens sjåfører fra EU15 som oftest ikke tilbringer mer enn en arbeidsuke hjemmefra av gangen, svarer EU12 sjåførene at de ofte er hjemmefra to til fire uker sammenhengende. Lange perioder hjemmefra har konsekvenser for sjåførenes familieliv, noe følgende sitat fra en av sjåførene som ble intervjuet, illustrerer:

«It is hard to stay away for months and not seeing your children growing up» (comment from a Romanian driver in Directorate general for internal policies (EU) 2013)

Det tidspresset som preger arbeidsdagen til en langtransportsjåfører, er også et sentralt tema i en TØI-rapport om sjåfører i langtransport (Askildsen 2011). Forskerne fulgte med på et knippe transportoppdrag for å observere sjåførenes arbeidshverdag, og skriver følgende om forholdet mellom frihet og tidspres i yrket:

«For oss som fulgte med under transportene, var det vanskelig å forstå hva denne friheten egentlig besto i. Vi opplevde snarere transportene som et særdeles tidspresset kompromiss mellom vareeierens behov for å få sine logistikkkrav oppfylt, lastebilforetakets krav om effektiv tidsbruk og høy utnyttelse av materiellet, alt innenfor rammene av lastebilens hastighetsbegrensninger og kjøre- og hviletidsbestemmelsene, samt sjåførenes fysiske begrensninger.»

Sitatet illustrerer hvordan forskerne opplevde sjåførenes arbeidshverdag som tidsstyrt, og presset fra flere aktører begrenser frihet. Nyere forskning omkring konsekvenser av digitale ferdsskivere og andre feltteknologier for sjåførenes arbeidsmiljø, viser dessuten at slik

teknologi legger betydelige begrensninger på sjåførenes autonomi i utføring av arbeidsoppgavene (Tranvik 2013; Bråten & Tranvik 2012).

Arbeidstid er også et sentralt tema i AFI-rapporten om nærtransportsjåførens arbeidshverdag (Enehaug & Gamperiene 2010). Her svarer nærmere en av fem sjåfører at de har dårlige muligheter til å styre uttak av småpauser selv, og nærmere en sjettedel mener at det alltid eller ofte forekommer en opphopning av arbeidsoppgaver. En av fem svarer at de alltid eller ofte ikke kan utføre arbeidsoppgavene innen vanlig arbeidstid, mens 43 prosent svarer at det sjelden eller aldri skjer at de ikke kan utføre arbeidsoppgavene innen vanlig arbeidstid. Det er også nokså vanlig at nærtransportsjåførene jobber overtid, 37 prosent svarer at de har jobbet overtid 1–5 ganger i løpet av de siste fire ukene. I en studie av arbeidstidsordninger i rushtidsyrker (buss), fremholder Nicolaisen (2003) at det kan være avvik mellom tariffestet og «følt» arbeidstid. Eksemplet som diskuteres er bruk av delt dagsverk i rutebilnæringen. Med delt dagsverk får arbeidsdagen et langt utstrekk, selv om oppholdstiden ikke regnes som arbeidstid. Ifølge Nicolaisen opplever de sjåførene som ikke kan utnytte oppholdstiden til noe meningsfullt, enten det er å reise hjem eller ta annet inntektsgivende arbeid, at delte dagsverk er mer belastende enn de som fyller tiden med noe meningsfullt. Selv om oppholdstiden ikke er definert som arbeidstid, oppleves det å sitte på stasjoneringstedet og vente på å kjøre neste skift, som arbeidstid. Sjåførene føler at de er på jobb i hele utstrekket – ikke bare når de kjører. Så selv om arbeidstiden formelt sett ikke overstiger 37,5 eller 35,5 timer ukentlig, er den «fulte arbeidstiden» mye lenger (op. cit.). En slik tilnærming hvor man skiller mellom avtalt og opplevd arbeidstid, kan kanskje også være nyttig i studiet av arbeidstid i andre transportnæringer. Ved kabotasjekjøring vil for eksempel en sjåfør risikere å få ganske lange opphold i påvente av et nytt oppdrag i landet. I EU-rapporten om utviklingen i langtransportsjåførenes arbeidsbetingelser, viser en undersøkelse blant fagforeninger i ulike EU-land at sjåførenes arbeidstid betraktes som det viktigste elementet (32 prosent mener dette er viktigst), ikke minst fordi det påvirker en rekke andre elementer, som for eksempel kvaliteten på hvile, trøtthet, familie-jobb-balansen, lønn med mer. Blant de forholdene som har forverret seg de siste årene, pekes det særlig på et økende krav til fleksibilitet, i den forstand at sjåførene pålegges flere oppgaver som ligger utenfor selve kjøreoppdraget. Dette bidrar til å øke den daglige og ukentlige arbeidsmengden og -tiden, og ikke minst bidrar til å legge press på leveringstiden (Directorate general for internal policies (EU) 2013). Følgende sitat fra en av sjåførene som ble intervjuet viser hvordan laste- og losseoppgaver kan skape problemer for sjåførene når det gjelder overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene:

«Unloading and loading times are often too long. This puts me in troubles with reaching parking areas while respecting driving times and rest periods limits at the same time. Sometimes it happens that have to stop along the road» (comment from a driver from Luxembourg in Directorate general for internal policies (EU) 2013)

Så vidt vi har funnet, ut finnes det ingen oversikt over arbeidstidsreguleringer og faktisk arbeidstid for sjåfører i ulike EU-land. Ulike nasjonale reguleringer av arbeidstid kan bidra til å legge et press både på arbeids- og konkurransevilkårene i transportsektoren. I et hovedprosjekt vil det derfor vær nyttig med en systematisk gjennomgang av nasjonale

arbeidstidsreguleringer gitt i lov og tariffavtaler for ulike sjåførgrupper i noen utvalgte EU-land.

Lønn

Det er bred enighet om at ulikheter i sjåførenes lønsvilkår og lønnsnivå mellom de europeiske landene er en betydelig pressfaktor i den internasjonale transportnæringen. I EU-kartleggingen av endringer i landtransportsjåførenes arbeidsbetingelser som følge av markedsliberalisering og økt konkurranse, rapporterer både fagforeninger og sjåførene selv at det er en kontinuerlig nedgang i lønnsnivået blant sjåførene (Directorate general for internal policies (EU), 2013). Det er også betydelige lønnsforskjeller mellom sjåfører i ulike EU-land, og østeuropeiske sjåfører har et lønnsnivå som ligger langt under lønnsnivået til sjåfører i vesteuropeiske land. Det rapporteres også om en økende bruk av ulike resultatbaserte avlønningsformer, 21 prosent av sjåførene som er intervjuet sier at de har dette. Fagforeningene melder dessuten om en økende andel sjåfører som angivelig er selvstendig næringsdrivende, men som jobber for samme bedrift hvor de tidligere var ansatt (op. cit.). En av sjåførene som ble intervjuet uttalte følgende om lavtlønnskurransen fra østeuropeiske sjåfører:

«My boss told me that to remain competitive; the only way for him is to cut down labour costs. So, I had no choice, either accepting a lower salary and keeping my job, or being replaced by Eastern European drivers who are much less expensive than I am» (comment from Dutch driver in Directorate general for internal policies (EU), 2013).

Selv om det er bred enighet blant dem vi har intervjuet om at ulikheter i lønsvilkår er en viktig pressfaktor i transportbransjen, og dette bekreftes i spørreundersøkelser blant sjåfører i ulike EU-land, er det vanskelig å finne gode tall på hvor store lønnsforskjellene egentlig er. Offentlig tilgjengelig lønnsstatistikk³⁸ er i liten grad egnet til å sammenlikne lønsvilkårene eller lønnsnivået for ansatte i private transportbedrifter på tvers av de europeiske land, fordi tallene som publiseres er på et langt mer generelt nivå. I et hovedprosjekt kan det imidlertid være mulig å spesialbestille lønnsdata fra de statistiske sentralbyråene i de nordiske landene for å gjøre en sammenlikning av gjennomsnittlig lønnsnivå for ulike grupper av sjåfører. Å innlemme østeuropeiske sjåfører i en slik sammenlikning vil være en utfordring, siden det er stor variasjon i om det finnes sammenliknbar statistikk og hvor god denne er. Ulik arbeidstid gjør sammenlikning mellom land enda mer krevende.

Det kan likevel være mulig å sammenlikne lønnsnivået blant arbeidstakere i ulike land på et mer overordnet gruppenivå, slik som for eksempel arbeidere i privat sektor. En slik sammenlikning vil først og fremst gi et bilde av lønnsforskjellene mellom landene, og ikke mellom transportarbeidere i de ulike landene.

I et eventuelt hovedprosjekt kan en mulighet være å kontakte arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner i noen utvalgte europeiske land for å høre hva de har av

³⁸ Tilgjengelig lønnsstatistikk hos SSB i Norge og tilsvarende organisasjoner i andre land.

lønsstatistikk for sine medlemmer. På grunnlag av dette kan man lage en sammenlikning av lønnsnivå og lønnsvilkår for sjåførere i ulike land. En slik sammenlikning vil imidlertid kun omfatte de organiserte og seriøse delene av transportbransjen.

En sammenlikning av lønsbestemmelser i tariffavtaler for bestemte grupper mellom ulike land er heller ikke en egnet kilde for sammenlikning av lønnsvilkår mellom ulike land. Ulike bestemmelser om minstelønn og normallønn er blant de forholdene som gjør det vanskelig å gjøre et godt anslag for lønnsnivået basert på en sammenlikning av tariffavtaler, selv på nordisk nivå.

8. Erfaringer fra metodeforsøket: intervju med utenlandske sjåførere på rasteplass

Vi har pekt på at det er problemer knyttet til informasjon og data om utenlandske sjåførers arbeidsforhold og arbeidsvilkår. For å forsøke å omgå problemene knyttet til manglende data, gjennomførte vi et mindre metodeeksperiment hvor vi intervjuet utenlandske lastebilsjåførere på norske rasteplasser. Intensjonen med eksperimentet var å prøve ut om dette var en måte å komme i kontakt med utenlandske sjåførere på, og å se hva slags informasjon vi kunne få tilgang til. Forøket med å intervjuer utenlandske sjåførere ble gjennomført i uke 31. På bakgrunn av intervjuene med de sentrale aktørene og innhentet informasjon antok vi at det ville være en del litauiske sjåførere på norske veger, og vi valgte derfor å ha med oss en litauisk tolk. Vi oppsøkte tre større rasteplasser rundt Oslo sammen med tolken. Det viste seg imidlertid å være ganske få trailere på rasteplassene. Det var antakelig to grunner til dette. For det første var vi på plassene rundt klokken 18, noe som kanskje er litt for tidlig på kvelden, og for det andre bar trafikken tydelig preg av sommerferie. Vi fikk imidlertid opplyst at plassene vanligvis pleide å bli fylt helt opp med trailere.

På den første rasteplassen var det blant de parkerte trailerne tre (eller i underkant av 30 prosent) som var registrert i Litauen. Det viste seg at en av trailerne hadde sjåfør fra Hviterussland, mens en annen sjåfør lå og sov. Den ene tilgjengelige litauiske sjåføren hadde imidlertid ikke noe imot å la seg intervjuer, men ga derimot uttrykk for at det var en kjærkommen avveksling fra å gå og vente på last. Han hadde vært på rasteplassen i noen dager, og på grunn av en sommerstille periode, var han usikker på om, og eventuelt når, han ville få ny last. Sjåføren var ansatt i et litauisk transportfirma, og dette firmaet eide bilen. Han og bil var leid inn av et dansk transportfirma. Kjørejobbene ble formidlet av dette danske firmaet og gikk i all hovedsak mellom Danmark og Norge. Han fortalte at han som regel hadde med seg gods begge veier, selv om det kunne bli «opptil noen dagers ventetid» i Norge for å få med gods tilbake, spesielt var situasjonen usikker om sommeren. Det hendte også en sjelden gang at han kjørte uten gods tilbake til Danmark.

Når det gjeldt lasting og lossing var hans oppgave stort sett begrenset til å åpne bakdøren og manøvrere bilen i posisjon. Avhengig av lasten måtte han av og til stroppe den fast, og en sjelden gang hendte det at han hjalp til med selve laste- og lossearbeidet. Lønnen for en dag var ca. 60 euro, uansett kjørelengde og inklusive kostpenger. Han fikk imidlertid betalt for alle dagene han var i Norge, men nå var han usikker på om han ville få det, det var sommerstille og han hadde ventet flere dager på å få gods, eventuelt en ny tur fra Danmark. Turer med gods som bare gikk innenfor Norges grenser, hadde han ikke.

Da intervjuet kom inn på arbeidsdagens lengde, ble temaet raskt avsluttet med et svar om at han forholdt seg til kjørestemmelsene i ethvert land og at arbeidsdagen derfor ikke kunne bli så lang, den var jo regulert. Det samme svaret ble gjentatt på spørsmål om antall arbeidsdager i uken, og han la vekt på at det var fem dagers arbeidsuke. Han fortalte

imidlertid at det kunne bli noe kjøring i helgene, for «hvis båten går på søndag, så må vi være med». Lønnen per dag var den samme, uavhengig av hvilke dager han kjørte.

De daglige rutinene, som inntak av måltider og hvile, foregikk i bilen. Dette var først og fremst en økonomisk ordning. Det ble gitt klart uttrykk for at det ikke bare var å spise på norske spisesteder langs vegen, det ble oppfattet som alt for dyrt. Det gjaldt også innkjøp av mat i Norge. Sjåføren overnattet også i bilen. På denne måten er bilen, og førerhyttas små kvadratmeter, arena for både jobb og fritid. Så godt som all tid blir tilbrakt her.

Overnattingene fant sted enten på laste- eller lossested, men som regel på rasteplasser. Ingen av disse stedene ble oppfattet som utrygge steder å overnatte, og sjåføren var ikke engstelig for tyveri, verken av last eller drivstoff. Imidlertid er rasteplassene plassert tett inntil motorvegene, og støyen fra vegene ble oppfattet som plagsom. Sjøførens erfaring var også at det kan være vanskelig å finne ledige plasser på rasteplassene om kveldene, slik at det av og til blir nødvendig å kjøre rundt for å finne et sted man kan stå parkert for natten.

På spørsmål om hva han syntes var det beste med jobben, svarte han: «Lønnen, ikke noe annet enn lønnen». Det verste med jobben var å være borte fra hjem og familie og å skulle sove i bilen.

På den neste rasteplassen vi oppsøkte var det ingen biler eller sjåfører fra Litauen. Det var derimot flere andre østeuropeiske nasjonaliteter representert, og inntrykket var at sjåførene var interessert i hva vi gjorde, og snakket gjerne med oss heller enn å være avvisende.

På den tredje rasteplassen fant vi et vogntog med tilhenger og sjåfør fra Litauen. Sjøføren var i ferd med å starte å fylle diesel, men var villig til å la seg intervju mens tanken fyltes. Han hadde levert en last noen mil unna og skulle nå til et annet sted i Norge for å hente ny. Sjøføren var hjemmehørende i Litauen og jobbet i Norge. Han fortalte at han var ansatt i et norsk firma og hadde fått jobben gjennom et litauisk bemanningsforetak. Det var transportfirmaet som eide den norskregistrerte trekkvognen.

Transporten foregikk i all hovedsak i og mellom Norge og Sverige, og han jobbet her en måned, for så å være hjemme hos familien i to uker. Han hadde timelønn, og den var noe lavere enn for de norske sjåførene, men han la vekt på at forskjellen ikke var så stor. Timelønnsordningen gjorde at han til tider måtte kjøre om helgene også, for å få kjørt så mye han skulle. Det var ikke noe form for helgetillegg, men samme lønn hele uken. Den utbetalte lønnen varierte noe fra måned til måned, men lå i underkant av 20 000 kroner. Den ble utbetalt i litauisk valuta.

Også denne sjåføren bodde og spiste i bilen. Om nettene forsøkte han å stå parkert på lasteplass, for han mente det var for mye vegstøy på rasteplassen. Heller ikke han forbandt overnattingssituasjonen med noen form for utrygghet. Det hendte at han måtte laste eller losse selv, men sa at han da fikk betalt ekstra for dette.

Når det gjaldt vurderingen av jobben, mente han at den «bare hadde fordeler». Det var dette han kunne, og han tjente mye mer på denne jobben enn han hadde kunnet gjøre i Litauen.

Oppsummering

Dette lille metodeeksperimentet var vellykket på den måten at det ga oss et inntrykk av at det var liten uvilje blant sjåførene til å la seg intervju. Tolken vi brukte var erfaren, og vi opplevde at intervjuene med sjåførene fungerte godt. Ingen av dem vi spurte, heller ikke dem med annen språklig bakgrunn og som dermed ikke var aktuelle for intervju, uttrykte skepsis til vår virksomhet, eller antok at vi var ute etter å kontrollere dem. En viss reservasjon og usikkerhet gjorde seg imidlertid gjeldende under intervjuet, og områder som kjøretid er antakelig følsomme temaer: Kjøre- og hviletidsbestemmelsene ble raskt holdt frem som regulator av arbeidsdagen deres. Både når det gjelder kjøretider og omfang, og når det gjelder lønns- og ansettelsesforhold, må man tolke svarene med forsiktighet. Til tross for dette, sitter vi igjen med et klart inntrykk av at metoden lar seg gjennomføre i en større skala. Den vil (slik våre to intervjuer er en illustrasjon på) gjennom eksempler kunne gi viktig innsikt i ulike måter å organisere lønns- og ansettelsesforhold og i hvilke arbeidskraftstrategier som benyttes. I våre eksempler vil det si et litauisk transportfirma som er underleverandør til et dansk transportfirma som kjører last mellom Danmark og Norge, og innleie via bemanningsforetak. Intervjuene illustrerer på denne måten variasjoner i kontrakts- og ansettelsesforhold som vil være interessant å kartlegge i et større omfang i et hovedprosjekt. Arbeidsforholdene deres skiller seg tydelig fra den standarden man er vant til i det norske arbeidslivet. I våre to eksempler kom dette tydeligst frem når det gjaldt lønnsforhold.

9. Oppsummering: utfordringer og problemområder

Det er bred enighet blant dem vi har intervjuet – både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden samt hos Arbeidstilsynet – om at deler av landbasert transport er stilt overfor en rekke utfordringer som følge av regelverksendringer og økt internasjonal konkurranse de siste 20 årene. Det er imidlertid uenighet om hvor stort omfanget av utfordringene er, og om det er behov for særskilte tiltak rettet mot lavlønnskonkurranse i denne bransjen, slik tilfellet har vært i andre bransjer som bygg og anlegg, renhold, landbruk og deler av industrien. I dette notatet har vi vist til «seriositetsmodellen» (se figur 3.1) som et redskap til bruk i et hovedprosjekt for blant annet å analysere virkninger av denne lavlønnskonkurransen.

Denne gjennomgangen av forskningslitteratur og statistikk viser at det finnes en god del informasjon om ulike deler av landbasert transport, men også at det er flere gråsoner og kunnskapshull som bør undersøkes nærmere.

Ved hjelp av SSBs statistikkbank er det mulig å skissere utviklingen i bransjen både når det gjelder omfanget av godstransport på veg, antall sysselsatte, antall foretak samt omfanget av grenseoverskridende trafikk, fordelt på både norske og utenlandske biler. Levekårsundersøkelsene og arbeidskraftundersøkelsene gjør det mulig å sammenlikne arbeidsmiljø og arbeidsbetingelser blant sjåfører med andre yrkesgrupper, mens Arbeidstilsynets tilsynsstatistikk kan fortelle noe om omfanget av tilsyn og brudd på arbeidsmiljølovens bestemmelser i bransjen. Likevel mener flere av dem vi intervjuet at foreliggende statistikk ikke er egnet til å gi et fullgodt bilde av utfordringene i bransjen. Blant annet pekes det på at omfanget av kabotasje (lovlig og ulovlig) ikke kommer frem i den foreliggende statistikken, og at mye av utfordringene knyttet til internasjonal lavlønnskonkurranse nettopp er knyttet til en økende bruk av slike transporttjenester i Norge. Dette gjelder godstransport- og turbilsektorene. Vi mener derfor at et fremtidig forskningsprosjekt bør legge hovedvekten på disse sektorene. I tillegg mener vi det er et behov for å se på drosjenæringen. Her er det flere ansettelses- og arbeidsmiljøutfordringer, og slike aspekter er lite utforsket innenfor drosjenæringen. Til forskjell fra kunnskapsstatusen innenfor disse nevnte sektorene, er arbeidsforholdene innenfor lokal kollektivtransport godt dokumentert. Når det gjelder ekspressbussbransjen synes det ikke å være utpregede problemer knyttet til arbeidsforhold.

Kabotasje

I intervjuer ble det pekt på at reglene for kabotasje er utformet på en slik måte at det er vanskelig å måle omfanget av denne typen transporttjenester i Norge. Det er manglende registrering av utenlandske bilers bevegelser i Norge. Dette gjør det vanskelig å kontrollere kabotasjebestemmelsenes oppdragsbegrensinger (tre innenlandske turer per grensekryssende transportoppdrag innenfor gods og mer ubestemt innenfor turbil, der utenlandske transportører kan utføre innenlands turbusstransport på «midlertidig» basis i Norge). En utfordring for et hovedprosjekt vil være å få et solid anslag på omfanget av denne kjøringen både innenfor gods og turbil. Erfaringer fra Sverige har vist at alternative metoder kan utvikles for dette formålet. Der ble utenlandske lastebilers registreringsnummer og posisjon registrert. I Norge har Norges Lastebileier-forbund i løpet av to dager i juni 2013 gjennomført en trafikk telling på 20 steder spredt rundt i landet for å få en oversikt over andel

utenlandske biler. Selv om begge disse metodene har åpenbare svakheter når det gjelder å kartlegge omfanget av kabotasjekjøring, gir de likevel informasjon som vil være nyttig i forskningsøyemed. Vi kjenner ikke til liknende tellinger for antallet turbiler, men på bakgrunn av intervjuer og regelverk er det grunn til å anta at kabotasje er utbredt også innenfor turbilmarkedet.

Videre bør et fremtidig prosjekt se på hvilke nasjonale handlingsrom som ligger innenfor juridiske gråsoner og definisjonsproblematikk i eksisterende EU-regelverk. Finland og Nederland er eksempler på land har utarbeidet egne nasjonale tolkninger av regelverket.

Et hovedprosjekt bør etter vår mening også se på kontroll- og tilsynsmyndighetenes rolle. Et sentralt aspekt her er hvorvidt lover og regelverk gir muligheter for kontrolltiltak, og hvordan myndighetene kan følge opp eventuelle sanksjoner overfor utenlandske virksomheter/aktører.

Ansettelsesforhold

Som skrevet innledningsvis, finnes det forholdsvis god statistikk/ informasjon over ansettelses- og lønnsforhold for norske arbeidstakere. Når det gjelder utenlandsk arbeidskraft er kunnskapsgrunnet langt dårligere. En utfordring er å kartlegge omfanget av utenlandske foretak i Norge og hva slags ansettelsesforhold deres sjåførere har, men også norske transportforetaks bruk av utenlandsk arbeidskraft og deres ansettelsesforhold; for eksempel bruk av innleide sjåførere og sjåførere på midlertidige kontrakter. Et ytterligere forhold som bør utforskes er bruk av sjåførere registrert som selvstendig næringsdrivende. Her er det juridiske gråsoner som bør tematiseres etter om de reelt sett kan regnes som selvstendig næringsdrivende eller faktisk skal betraktes som ansatte. Dette gjelder både gods- og turbilsektoren. Innenfor drosjesektoren er det et behov for å se på sammenhenger mellom den fragmenterte eierstrukturen og arbeidsforholdene – om og hvordan fragmenteringen kan være med på å skape useriøse arbeidsforhold og spesielle utfordringer knyttet til rekruttering. I denne sektoren mangler det også kunnskap om effekter på ansettelsesforhold i forbindelse med anbudskonkurranser og konkurranse mellom drosjeselskaper og turbilselskaper.

Arbeids- og lønnsvilkår

En gjennomgående bekymring både blant bransjeaktører og i foreliggende forskning og dokumentasjon er hvilke konsekvenser en økende lavlønnskonkurranse i transportnæringen har for sjåførenes (både norske og utenlandske) arbeidsvilkår. Eksempelvis kan den utenlandske konkurransen føre til press på arbeidstid og krav om å jobbe mer på ubekvemme tider, samt et nedadgående press på lønn. Dette gjelder både lønnsnivået og bruk av alternative belønningsformer, slik som for eksempel resultatbasert lønn.

Avlønningssystemenes konsekvenser for sikkerhet og ulykkesrisiko bør også utforskes. Vi mener at en studie av arbeidsvilkår dessuten må omfatte forhold som følger av arbeidssituasjonen. Særlig tenker vi her på grunnleggende forhold som bo- og pausefasiliteter, for eksempel sjåførere som sover i bilen og lever på rasteplasser m.m., men også på behov for hvilesteder for å overholde regler om kjøre- og hviletid.

Både når det gjelder lønsvilkår, ansettelsesforhold og arbeidsmiljø er det vanskelig å samle data for disse yrkesgruppene – særlig blant de utenlandske. Det mangler tilgjengelig, sammenliknbar statistikk mellom landene. I notatet har vi likevel antydnet flere mulige fremgangsmåter, som for eksempel å spesialbestille data og å kontakte arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner i aktuelle land for å få tak i lokal lønns- og arbeidstidsstatistikk. Som tidligere nevnt er det svakheter knyttet til disse fremgangsmåtene. For norske sjåførers vedkommende vil en mulighet være å innhente data ved å foreta en undersøkelse blant medlemmene til organisasjoner som Norsk Transportarbeiderforbund, Yrkestransportforbundet og Norges Lastebileier-forbund. Den lave organisasjonsgraden er en utfordring i denne sammenhengen. Utenlandske sjåfører er vanskeligere å nå, men erfaringene våre med rasteplassintervjuer viser at det er mulig å innhente til dels god informasjon gjennom denne metoden. Metoden er ressurskrevende, men vil til gjengjeld kunne bidra til viktig dokumentasjon på et felt hvor det i dag så si ikke finnes data, bortsett fra anekdotisk informasjon.

Bransjestruktur/selskapsstruktur og kontraktskjeder

Sektorbeskrivelsen i kapittel 6 viser at, med unntak av lokal kollektivtransport og ekspressbuss, så er de ulike bransjene i vegsektoren komplekse og relativt uoversiktlige. Innenfor turbil er det et behov for statistikk som dekker omfanget av de ulike operatørene er i markedet. Når det gjelder godssektoren, så kan den beskrives som fragmentert med mange små aktører og tilsynelatende lange kontraktskjeder. Speditør-virksomhetene skiller seg ut med å være preget av noen relativt store enheter. Vi mener at en viktig utfordring for et fremtidig prosjekt må være å gi en god beskrivelse av bransjens struktur. Dette blant annet fordi denne er av stor betydning for utviklingen av ansettelses- og arbeidsvilkårene. Et eksempel på dette kan være hvordan lange kontraktskjeder gjerne er knyttet til fremvekst av useriøsitet i andre bransjer (se f.eks. Trygstad et al. 2011; Berge et al. 2013). Et annet viktig argument for en slik beskrivelse er at den også vil danne et grunnlag for arbeidet med regulering av bransjen. Å se på/undersøke speditørens rolle, som formidler av oppdrag og kontraktutformer med underleverandører, vil være sentralt i et hovedprosjekt. En svensk studie peker på at store transportkjøpere som gir oppdrag til speditørselskaper sjelden vet hvordan transporten utføres (Sternberg 2013). Videre argumenterer en norsk studie for logistikkleddets økende betydning for transportutforming og konkurransesituasjonen i bransjen (Askildsen 2011).

Statistisk sentralbyrås strukturstatikk vil kunne gi delopplysninger om aktørene i bransjen, som antall foretak, størrelse, omsetning, selskapsform m.m. En utfordring her er at vi ikke vil få informasjon om utenlandsk eierskap, eller utenlandske lastebiler eller busser som eies og driftes fra Norge (Hovi & Hansen 2011). Å få kunnskap om kontraktsforhold er også problematisk. En mulig måte innenfor godssektoren kan være å få tilgang til data fra spedisjonsfirmaer og slik kunne følge varen fra vareeier til varemottaker.

Avslutningsvis

Vi har i dette forprosjektet ikke diskutert tiltak for å fremme seriøse arbeidsforhold og styrke helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet innen de ulike bransjene, men bare pekt på noen tiltak gjennomført innenfor lokal kollektivtransport. Bakgrunnen for dette er at slike vurderinger forutsetter at det foreligger mer kunnskap om de utfordringene vi har pekt på i dette notatet. Erfaringer med tiltak fra andre bransjer som bygg, renhold, hotell og restaurant, finnes. Dette er bransjer hvor det i lengre tid vært fokusert på useriøsitet, sosial dumping og arbeids- og ansettelsesforhold, og flere ulike tiltak er iverksatt. Noen av de mest sentrale tiltakene som har vært gjennomført er økte ressurser og myndighet til Arbeidstilsynet, ordning med id-kort i bygg og anlegg, endringer i allmenngjøringsordningen (informasjons- og påseplikt, innsynsrett for tillitsvalgte og solidaransvar), endringer i inn- og utleieregelverket, melde- og registreringsplikt for bemanningsforetak, forsterket innsats med hensyn til informasjon og veiledning og ordninger med regionale verneombud. Noen av disse tiltakene gjelder på nasjonalt nivå, og andre er bransjespesifikke. Bransjer er imidlertid ulike, og tiltak som passer i én bransje, lar seg ikke nødvendigvis gjennomføre i en annen. Det er derfor viktig å få en mer dyptgående analyse av de områdene som trekkes frem i dette notatet. Det er nødvendig både for å etablere et utgangspunkt for å vurdere behovet for tiltak og for å skape en, så langt som mulig, felles virkelighetsforståelse mellom partene i bransjen.

Referanser

- Alsos, K. & Jensen, R. S. (2013). *Bemanningsbransjens gråsoner*. Fafo-rapport 2013:20.
- Andersen, R. K. & Bråten, M. (2011). *Arbeidsgivers plikt til å gjennomgå HMS-opplæring*.
- Andersen, R. K., Bråten, M., Gjerstad, B. & Tharaldsen, J. (2009). *Systematiske HMS-arbeid i norske virksomheter*. Fafo-rapport 2009:51.
- Arbeidstilsynet (2012), *Arbeidsskader blant utenlandske arbeidstakere*. Kompass Tema nr. 2 2012.
- Askildsen, T. C. (2011). *Sjåfører i langtransport – en intervjuundersøkelse*. TØI-rapport 1138/2011.
- Berge, Ø. M. & Sønsterudbråten, S. (2011). *Anbud og arbeidstakerrettigheter. En studie av bransjene renhold, vakt og anlegg*. Fafo-rapport 2011:14.
- Berge, Ø. M., Nergaard, K. & Trygstad, S. C. (2013). *Anstendig arbeid*. Fafo-rapport 2013:03.
- Bergene, A. C. & Underthun, A. (2012). *Transportarbeid i Norge: Trender og utfordringer*. AFI-rapport 10/2012.
- Bråten, M. (2010). *Kontroll og overvåking i arbeidslivet*. Fafo-rapport 2010:22.
- Bråten, M. & Tranvik, T. (2012). *Kontroll med ansatte utenfor fast arbeidssted*. Fafo-rapport 2012:50.
- Bråten, M., Andersen, R. K. & Svalund, J. (2008). *HMS-tilstanden i Norge 2007*. Fafo-rapport 2008:20.
- Dybedal, P. & Mata, I. L. (2011). New knowledge on geographical structures and transport issues in incoming coach round trip tourism in Norway. 2nd International Conference on the Measurement and Economic Analysis of Regional Tourism. Konferanse i Bilbao, 27 -29 oktober.
- Dølvik, J. E. & Løken, E. (red.) (2003). *Veitransport av gods i et grenseløst europeisk marked: Utfordringer for nordiske fagforbund*. Saltsa-joint programme for working life research in Eurpoe.
- Eidhammer, O., Hovi, I. B. & Askildsen, T. C. (2011). *Logistikkorganisering i endring*. TØI-rapport 1193/2012.
- Eldring, L. & Friberg, J. H. (2013 under publisering). Europeisk arbeidsmobilitet: Utfordringer for de nordiske arbeidsmarkedene. *Søkelys på arbeidslivet*.
- Eldring, L., Ødegård, A. M., Andersen, R. K., Bråten, K., Nergård, K., Alsos, K. (2011). *Evalnering av tiltak mot sosial dumping*. Fafo-rapport 2011:09.
- Enehaug, H. & Gamperine, M. (2010). *Nærtransportsjåførenes hverdag. En undersøkelse blant sjåfører i Oslo, Bergen og Trondheim*. AFI-rapport 2010:2.

- European Commission. (2011). Roadmap to a single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM/2011/0144 final. Brussels: European Commission.
- Farstad, E., Rideng, A. & Mata, I. L. (2011). *Gjesteundersøkelsen 2010*. TØI rapport 1135/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fjose, S., Grünfeld, L. A. & Halsos, O. S. (2011). *Behovsanalyse av antall drosjeløyver i Oslo og Akershus*. Menon publikasjon nr 15/2011, Oslo.
- Friberg, J. H. & Eldring, L. (2011). *Polonia i Oslo 2010. Mobilitet, arbeid og levekår blant polakker i hovedstaden*. Fafo-rapport 2011:33.
- Grenland, S. E. & Hovi, I. B. (2012). *Godsknutepunkter – struktur og effektivitet*. TØI-rapport 1128/2012.
- Héritier, A. (1997). Market-making policy in Europe: its impact on member state policies. The case of road haulage in Britain, the Netherlands, Germany and Italy. *Journal of European Public Policy*, 4(4), 539–555.
- Héritier, A. (1999). *Policy-making and diversity in Europe: Escape from deadlock*. Cambridge University Press.
- Hilal, N. (2008). Unintended effects of deregulation in the European Union: The case of road freight transport. *Sociologie du travail*, 50, e19-e29.
- Hovi, I. B., & Hansen, W. (2011). *Rammebetingelser i transport- og logistikmarkedet. Betydning for kostnadsnivå og konkurransekraft*. TØI-rapport 1150/2011.
- Kløvstad, A. (2010). Norsk lastebiltransport i et internasjonalt marked. *Økonomiske analyser* 6/2010.
- Kvinge, T. & Ødegård, A. M. (2010). *Hvem kan seile sin egen sjø? Om statlige reguleringer av lønns- og arbeidsvilkår i norsk innenriksfart*. Fafo-rapport 2010:08.
- Leiren, M. D. (2011). Local Institutional Design in the Shadow of the Market. BI Norwegian Business School's Centre for European and Asian Studies Working Paper 2/2011. Oslo: BI Norwegian Business School.
- Leiren, M. D., Samstad, H., Fearnley, N. & Minken, H. (2007). *Ekspressbussruter – et sammensatt marked*. TØI rapport 904/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Longva, F. & Osland, O. (2008). *Anbud på norsk. Konkurransetsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester: Effekter for tilbud, kostnader og arbeidstakere*. TØI-rapport 982/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Longva, F., Osland, O. & Leiren, M. D. (2010). *Omreguleringer i drosjemarkedet, hvilke alternativer finnes og hva blir konsekvensene?* TØI-rapport 1054/2010.
- Mathisen, T. & Solvoll, G. (2008). Competitive Tendering and Structural Changes: An Example from the Bus Industry. *Transport Policy*, 15 (1), 1–11.

- McKinnon, A. & Leonardi, J. (2009). The collection of long-distance road freight data in Europe. I P. Bonnel, M. Lee-Gosselin, J. Zmud & J.-L. Madre (red.), *Transport survey methods: keeping up with a changing world* (s. 295–310). Bingley: Emerald.
- Midtsundstad, T. (2007). *Fra utstøting til inkludering? En kartlegging av norske virksomheters arbeidskraftstrategier overfor eldre arbeidstakere*. Fafo-rapport 2007:37.
- Nergaard, K. & Stokke, T. Aa. (2010). *Organisasjonsgrader og tariffavtaledekning i norske arbeidsliv 2008*. Fafo-notat 2010:07.
- Nicolaisen, H. (2003). *Delt dagsverk – arbeidstid i rushtidsyrker. Kartlegging av historikk, avtaleforhold, praksis og erfaringer i rutebilsektoren generelt og Nettbuss AS spesielt*. Fafo-notat 2003:06.
- NOA (2007). *Faktabok om arbeidsmiljø og helse 2007*.
- NOA (2011). *Faktabok om arbeidsmiljø og helse 2011*.
- Norberg, A. L. & Lundh, T. (2012). *De nya trälarna*. Reportagebok. LenaMedia.
- Norges Lastebileier-forbund. *Konjunkturundersøkelsen 2010*.
- Normann, T. M. & Rønning, E. (2007). Få utsatt, noen yrker mer utsatt enn andre. *Samfunnsspeilet*, 2007/4.
- Olberg, D. (2012). *Hvor travelt er det på jobben? Arbeidspres og intensivering av arbeidstiden*. Fafo-notat 2012:14.
- Osland, O. & Leiren, M. D. (2007a). *Offentlig kjøp av flytransport. Virkninger av å innføre reglene om virksomhetsoverdragelse*. TØI rapport 916/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Osland, O. & Leiren, M. D. (2007b). *Økonomiske og administrative virkninger av å styrke ansattes rettigheter i kollektivtransport*. TØI rapport 896/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Osland, O. & Leiren, M. D. (2006). *Anbud, virksomhetsoverdragelse og ansettelsesforhold i lokal kollektivtransport*. TØI-rapport 860/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Phillips, R. O. & Meyer, S.F. (2012). *Kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkuulykker. Analyse av dødsulykker i Norge fra 2005 til 2010*. TØI-rapport 1188/2012.
- Rideng, A. & Grue, B. (2001). *Gjesteundersøkelsen 2001*. TØI rapport 541/2001 Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rambøll (2013). *Missing Link 2013. Godstransport mellan Norge och Sverige*. Rambøll Göteborg.
- Rapport fra Udvalget om modvirkning af sosial dumping. København 27. oktober 2012.
- Rönngren, B., Segerdhal, M. & Virenius, M. (2008). *Arbetets pris*. Nordisk transportarbetarförbund.
- Schiefelbusch, M. (2013). Past and Future Regulation of Interurban Coach Services in Germany. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 47(2), 299–305.

- Schjøtt, J. (2002). Arbeidsmiljø og jobbtilpasning blant bussjåfører. *Tidsskrift for Den norske lægeforening*. Nr 8 - 20. mars.
- Schramm, H.-J. (2012). Deregulation of European Road Transport and its Impacts on International Transport Operations. I B. Gammelgaard (red.), *CSCMP Europe: European Research Summit*. Frankfurt, Tyskland, CSCMP.
- Sciullo, C., & Sihily, M. (2006). *Road freight transport 1999-2004: Cabotage and transport with non-EU countries Statistics in Focus*. Luxembourg: European Communities.
- Statens vegvesen (2006). Byen og varetransporten. *Statens vegvesens håndbok 250*.
- Steer Davies Gleave (2009). *European Commission. Study of passenger transport by coach*. London: Steer Davies Gleave.
- Sternberg, H. (2013). *Cabotagestudien. En forskningsstudie på omfatting og effekter av utenlandske lastebilars forflytninger i Sverige*. Lunds Tekniska Högskola.
- Tranvik, T. (2013). *Det gjennomsløkte arbeidslivet. Erfaring med feltteknologi i utvalgte yrker*. CompLex 2/2013.
- Trygstad, S. C. & Bråten, M. (2011) *Tilrettelegging i arbeidslivet*. Fafo-rapport 2011:22.
- Trygstad, S. C., Bråten, M., Nergaard, K., Ødegård, A. M. (2012). *Vil tiltakene virke? Status i renholdsbransjen 2012*. Fafo-rapport 2012:59.
- Trygstad, S. C., Nergaard, K., Alsos, K., Berge, Ø., Bråten, M., Ødegård, A. M. (2011). *Til renholdets pris*. Fafo-rapport 2011:18.
- van de Velde, D. (2009). The Future for Interurban Passenger Transport. Paper presented at the International Transport Research Symposium, Madrid.
- Wergeland, E., Gjertsen, F. & Lund, J. (2009). Arbeidsskadedødsfall blir underrapportert. *Tidsskrift for Den norske legeforening* Nr. 10 – 14. mai 2009.
- Ødegård, A. M. & Berge, Ø. M. (2010). *Useriositet i bemanningsbransjen*. Fafo-notat 2010:05.
- Aarhaug, J. & Fearnley, N. (2012). *Hva skjer med ekspressbussene?* TØI-rapport 1200/2012.
- Aarhaug, J. & Skollerud, K. (2011). *Drosjer i Tromsø – marked, løyver og sentraler*. TØI-rapport 1144/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Aarhaug, J., Hagman, R. & Skollerud, K. (2013). *Drosjer i Østfold – et marked i utvikling*. TØI-rapport 1256/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Aarhaug, J., Krogstad, J. R. & Skollerud, K. H. (2012). *Drosjer i Trondheim – konkurranse på like vilkår?* TØI-rapport 1207/2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Aarhaug, J., Krogstad, J. R. & Skollerud, K. H. (2013). *Drosjer i Vestfold – ett løyvedistrikt, mange stasjonssteder*. TØI-rapport 1251/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Williamson, Feyer og Friswell	1996	The impact of work practices on fatigue in long distance truck drivers	Accident Analysis & Prevention				
Raggatt og Morrissey	1997	A field study of stress and fatigue in long-distance bus drivers	Behavioural Medicine				
Schjøtt	2002	Arbeidsmiljø og jobbtilpasning blant bussjåfører	RELIS Vest, Haukeland sykehus	Artikkel, Tidsskrift for Den norske Lægeforening	Artikkelen presenterer resultater av en arbeidsmiljøundersøkelse i et busselskap og erfaringer med jobbtilpasning blant arbeidstakere med helseproblemer	Case-studie av ett busselskap, spørreundersøkelse blant ansatte	Stressrelatert sykdom kan knyttes til antall år i yrket, og bussjåfører med lang ansiennitet har økt risiko for arbeidsrelatert sykdom og sykefravær
Amundsen og Sagberg	2003	Hours of service regulations and the risk of fatigue- and sleep-related road accidents. A literature review.	TØI-rapport 659/2003	Forskningsrapport	Trafikksikkerhetseffekter av kjøre- og hviletider	Litteraturstudie	Omtrent halvparten av tungbilførerne i undersøkelsen har opplevd å sovne bak ratet. Ulykkesrisikoen øker med økende sammenhengende kjøretid, spesielt etter 9-11 timer. Mengde og kvalitet av søvn før kjøringen ser ut til å være viktigere enn tid bak rattet når det gjelder virkningen på kjøreatferd og ulykkesrisiko. Regulering av kjøre- og hviletid har et klart forskningsmessig grunnlag. Overtredelser av regelverket for kjøre- og hviletid skjer ofte, spesielt når det gjelder bestemmelsen om døgnhvil. Lav overholdelse ser delvis ut til å henge sammen med at regelverket er komplisert. Harmonisering mellom landene når det gjelder fortolkning av regelverket, toleransegrenser for overtredelser, og straffnivå, så vel som økt overvåking, vil kunne bidra til bedre overholdelse og sikkerhet. Transportbedriftenes rolle når det gjelder å påvirke og motivere førerne til sikker kjøring bør også fokuseres
Dølvik, J. E. & E. Løken (red),	2003	Veitransport av gods i et grenseløst europeisk marked: Utfordringer for nordiske fagforbund. Fafo,	Fafo	Forskningsrapport	Studien er todelt: for det første beskriver den endringene i transportbransjen, særlig godstransport på vei, og hvilke utfordringer disse endringene skaper for fagbevegelsen i Norden. For det andre hvordan fagbevegelsen møter disse utfordringene.	Landstudier fra Norge, Sverige og Danmark. Disse er basert på nasjonale statistikker og intervjuer med sentrale aktører i de ulike landene	Rapporten fremhever tre viktige endringer i transportsektoren fra 1990-tallet: En kraftig omstrukturering av transport og logistikknæringen, hvor store internasjonale logistikkselskap - og nettverk har inntatt en nøkkelrolle, ny teknologi gjør det mulig å styre og integrere hele logistikkjeden, nedbygging av grensene og reguleringer og privatisering knyttet til gjennomføring av det indre markedet i EU/EØS har bidratt til forsterket konkurranse og internasjonaliseringen av næringen.

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Houtman, I. m. fl.	2004	EU road freight transport sector: Work and employment conditions. Eurfond 2004	Eurfond	Rapport	Rapporten analyserer arbeids- og sysselsettings-vilkårene i godstransport sektoren og peker på utfordringer og endringer i sektoren knyttet blant annet til utvidelsen av EU i 2004.	Rapporten baserer seg på analyser av arbeidsforhold og arbeidsvilkår innenfor godstransport i de 15 EU landene. Nasjonale landrapporter, nasjonale statistikker	<i>Økonomiske utfordringer:</i> økt økonomisk konkurranse, sterke krav fra kunder til presisjon og fleksibilitet når det gjelder varelevering skaper korte tidsfrister, arbeids-intensivering og redusert kontroll over eget arbeid. <i>Følge og sikkerhet:</i> særlig knyttet til stillesittende arbeid økt arbeidspress, økt fare for å bli ranet. Utfordringer knyttet til GPS- overvåking.
Sciullo og Sihily	2006	Road freight transport 1999-2004: Cabotage and transport with non-EU countries		Forskningsrapport			Kabotasje i EU-15-landene nærmest fordoblet seg i perioden 1999 til 2004
Statens vegvesen	2006	Byen og varetransporten	Håndbok 250		Håndbok om utforming av varemottak. Har også fokus på sjåførens problemer.		
Arbeidstilsynet	2007	Sett søkelyset på rett belastning		Veiledning	Tiltak for å forebygge korsryggplager i transportsektoren		Beskriver prosess for å redusere korsryggplager i transportsektoren
Leiren, Samstad, Fearnley og Minken	2007	Ekspressbuss - et sammensatt marked	TØI-rapport 904/2007	Forskningsrapport	Beskrivelse av ekspressbussmarkedet og beregninger av ekspressbussmarkedets samfunnsøkonomiske nytte	Kvalitative og kvantitative data, transportmodellene NTM5 of RTM	Ekspressbussene genererer en årlig samfunnsnytte på 1,5 milliarder kroner. Bilen er den største konkurrenten.
Osland og Leiren	2007	Økonomiske og administrative virkninger av å styrke ansattes rettigheter i kollektivtransport	TØI-rapport 896/2007	Forskningsrapport	Effekter av å innføre et regelverk om virksomhetsoverdragelse ved anbudsutsetting av kollektivtransport	Intervjuer og dokumenter	Gitt etterspørselen etter arbeidskraft, vil den viktigste endringen for lokal kollektivtransport gjelde enkelte arbeidstakere, som ikke oppfattes som attraktive arbeidstakere. På jernbane kan reglene redusere omstillingspotensialet og effektiviseringen noe. For trikk og T-bane vil virkningene være tilsvarende som på jernbane. For ferje og hurtigbåt vil det være noe økt risikoprising på grunn av ny sikkerhetsoppplæring for overdragnede personell.

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Longva, Osland, Hagen	2007		TØI-rapport 908/2007	Forskningsrapport	Evaluerer av virkningene av gruppeorganisering/team blant bussførere.	Før- og etterundersøkelse, spørreundersøkelse, kvalitativ organisasjonsanalyse basert på intervjuer	Selskapene har opplevd redusert sykefravær i løpet av tiltaksperioden, og reduksjonen har vært større der tiltakene har blitt iverksatt enn ellers i selskapene og i landet forøvrig. Førerne i teamene er dessuten mer tilfreds med arbeidsmiljøet i dag enn tidligere. Dette gjelder særlig deres innflytelse over egen arbeidssituasjon, men opplevelsen av å ha en fast gruppe kolleger øker også førernes kollegiale trivsel. Rapporten konkluderer samtidig med at innføringen av team ikke bør behandles som et enkeltstående og ensartet tiltak. I alle selskapene i undersøkelsen har flere forhold blitt tatt tak i parallelt med tiltakene, noe som har hatt avgjørende betydning for resultatene.
Longva, Osland, Skollerud	2007	Anbud i lokal rutebiltransport. Virkninger for tilbudet i distriktene og for fylkenes administrasjonskostnader	TØI-rapport 927/2007	Forskningsrapport	Anbudets virkninger for tilbudet av lokal kollektivtransport i distriktene og fylkenes administrasjonskostnader	Statistiske data og dybdeintervjuer	I de senere årene har det funnet sted en vridning av ruteproduksjonen bort fra de minst befolkningstette områdene av Norge, til fordel for storbyene. Denne vridningen er tilsynelatende sterkere ved bruk av anbud, men rapporten viser at dette i hovedsak kan forklares med ulike politiske prioriteringer. Størst produksjonsøkning finner vi i områder som har økt tilskuddene over tid, uavhengig av kjøpsform. Undersøkelsen viser også at de fleste fylkeskommunene har økte administrasjonskostnader som følges av anbud, men at dette i hovedsak skyldes overføring av rute- og planleggingsansvar fra operatør til myndighet.
Pricewaterhouse Coopers	2007-2008	Drivers work conditions and rest time (2007-2008): impact assessment on the new regulation on driving and resting time and its impact regarding the deletion of the '12 days exception' for busses	PwC	Konsulentrapport	En studie om innføringen av EC-forordningen (561/2006) om kjøre- og hviletider for vegtransport, en konsekvensutredning av å fjerne 12-dagers unntaksregelen i internasjonal passasjertransport.		Å ikke fjerne unntaksregelen til hviletidsbestemmelsene vil ha store negative økonomiske effekter uten at dette oppveies av sosiale og sikkerhetshensyn.

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Longva og Osland	2008	Anbud på norsk. Konkurransetsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester: Effekter for tilbud, kostnader og arbeidstakere	TØI-rapport 982/2008	Forskningsrapport	Analyse av effektene av konkurranseutsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester, hvordan offentlige kjøpsformers effekter er påvirket av kjennetegn ved de industrielle relasjonene, dvs hvordan lønns- og arbeidsbetingelser reguleres gjennom lovgivning og partssamarbeid.	Syntese av tidligere arbeid, data fra TØIs Fylkesdatabase, SSB, operatører og SD	Anbud gir kostnadsbesparelser for det offentlige, som er tatt ut i innsparing uten å svekke kvaliteten. Administrasjonskostnader har økt noe, men dette er likelitte i forhold til innsparingene.
Mathisen og Solvoll	2008	Competitive Tendering and Structural Changes: An Example from the Bus Industry	Universitetet i Nordland	Artikkel	Sammenheng mellom anbud og strukturendringer	Statistikk	Anbud har ført til konsolidering i markedet
Guihéry	2008	International road freight transport in Germany and The Netherlands. Driver costs analysis and French perspectives	Université Lumière Lyon	Konferanse-papper	Synkende markedsandel blant franske operatører i Frankrike: Hva kan de lære fra tyske og nederlandske operatører?	Møter, diskusjoner, statistikk	Nettverk blant mellomstore bedrifter utgjør en suksessfaktor.
Hilal	2008	Unintended effects of deregulation in the European Union: The case of road freight transport	Institut d'études politiques de Paris				Ulike skatte- og arbeidstakerregler, manglende kontroll og sanksjoner ovenfor selskaper som bryter regelverket har ført til "falsk" outsourcing av aktiviteter, intensiv bruk av underleverandører og overtredelse av nasjonale skattelover, arbeidsmiljø- og velferdsreguleringer. Resultatet er dårlige arbeidsforhold, høy utskifting av arbeidskraft med sjåfører fra østeuropeiske land, som har lavere lønner og dårligere sosiale rettigheter.
Rönngren, B., M. Segerdahl & M. Virenius	2008	Arbetets pris – kampen mot sosial dumping inom transportsektoren.	Nordisk Transport-abetare-federation 2008	Rapport	Beskrive sosial dumping og komme med forslag til hvordan NTF kan møte de utfordringer som internasjonalisering og andre forandringer i arbeidsmarkedet og næringsliv medfører.		

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Steer Davies Gleave	2009	Study of passenger transport by coach	Steer Davies Gleave	Konsulent-rapport	Buss	Buss (ikke lokal)	Gi en oversikt over bussmarkedet i Europa og studere implementeringen av to EU-forordninger om kabotasje og hviletidsbestemmelser
Steer Davies Gleave	2009	Study of passenger transport by coach	Steer Davies Gleave	Konsulent-rapport	Gi en oversikt over bussmarkedet i Europa og studere implementeringen av to EU-forordninger om kabotasje og hviletidsbestemmelser	Statistikk på innsatsfaktorer og produksjon fra alle EU-medlemsland og 13 omliggende land; data om reguleringer i åtte EU-land (Hellas, Italia, Polen, Romania, Spania, Storbritannia, Sverige og Tyskland)	Med unntak av Hellas og i mindre grad Sverige har kabotasjeordningen ikke ført til et stort antall internasjonale operatører i innenlandske marked. Markedet vil kunne tilpasse seg reglene, dersom unntaket fra hviletidsbestemmelser for sjåførere på internasjonal transport fjernes
McLinnon og Leonarid	2009	The collection of long-distance road freight data in Europe		Bok-kpt	Datainnsamling av langdistanse-gods-transport		Det er behov for et pan-europeisk system for datainnsamling
Enehaug og Gamperiene (2010) Nærtransport-sjåførens arbeidsdag	2010	Nærtransport-sjåførens arbeidsdag	AFI-rapport 2/2010	Forsknings-rapport	En beskrivelse av de urbane nærtransport-sjåførenes arbeidshverdag ved å se på ulike sider ved arbeidsmiljøet, de trafikale forholdene, leveringsforhold og HMS.	ASKO er case-bedrift, og alle sjåførintervjuer samt lederintervjuer er foretatt i ASKO-systemet. Første fase: 14 intervjuer med nøkkelinformanter. Andre fase: 20 intervjuer med transport-sjåførere. Feltobservasjon, Kartlegging ved hjelp av spørreskjema til alle nærtransport-sjåførere i Rema 1000, ICA og ASKO. Litteraturstudie og dialogkonferanse.	Rapporten viser hvordan nærtransport-sjåføren gjennom sitt arbeid utsettes for både stressende og uheldskapende faktorer, men også helsefremmende faktorer. Sjåførene er generelt sett fornøyd med arbeidet sitt og setter stor pris på den frihetsfølelsen de har i det daglige og de kunderelasjonene som gir mestingsfølelse og arbeidsglede. Likevel framholder forskerne at vanskelige leveringsforhold, dårlige parkeringsforhold, trange lager- eller butikkfasiliteter, opplevelsen av manglende medvirkning i forhold til oppsett av kjøreruter og beregning av tidsvinduer er belastningsfaktorer som man med fordel kan se nærmere på.

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
European Agency for Safety and Health at Work	2010	A review of accidents and injuries to road transport drivers			En litteraturgjennomgang av arbeidsrelaterte trafikkulykker, nesten ulykker, samt hva som fremstilles som årsaker og effekter av slike ulykker	Gjennomgang av div litteratur, avisartikler, web-sider, rapporter fra forsikringselskaper etc	Det er en høy andel trafikkulykker og andre arbeidsrelaterte ulykker blant yrkessjåfører, og konsekvensene er ofte svært omfattende (skader på personer og materiell). Større vekt på systematisk HMS-arbeid, økt lederoppmerksomhet og etableringen av en sikkerhetskultur kan i følge forfatterne bidra til å øke sikkerheten i bransjen.
European Agency for Safety and Health at Work	2010	Taxi drivers' safety and health: A European review of good practice guidelines				Internett kontakt med organisasjoner i ulike land for å få bred informasjon om foreliggende retningslinjer og praksis når det gjelder arbeidsforhold for taxisjåfører	Rapporten presenterer retningslinjer for god praksis og tiltak som kan bidra til redusert risiko. Rapporten gir anbefalinger om hvilke tiltak/retningslinjer som vil bidra til å bedre arbeidsforholdene og redusere risiko blant taxi-sjåfører
Phillips og Sagberg	2010	Organisatoriske programmer for mestring av førertrøtthet	TØI-rapport 1081/2010	Forsknings-rapport	Hvordan organisatoriske programmer kan bidra til å forebygge trøtthet blant ansatte	Litteratur	Sjåførtrøtthet er mest påvirket av kjøretimeplaner, som påvirker muligheten for å ta seg inn og når på dagen en sjåfør må kjøre. Organisatorisk trening og tilbakemelding på egen trøtthet samt psykososiale forhold er viktige trøtthetsnivå.
Kløvstad	2010	Norsk lastebiltransport i et internasjonalt marked	SSB			Statistikk	Vogntog og andre store gods-biler utgjør en stadig større del av trafikkbildet vårt. Og de norske lastebilene har ikke vært alene om økningen. Flere og flere av godsbilene har utenlandske skilt, og særlig har enkelte av de nye medlemslandene i EU vært flinke til å ta i bruk de nye markedene, som ble tilgjengelige i 2004
Enehaug og Gamperiene	2010	Nærtransportsjåførens arbeidsdag	AFI-rapport 2/2010	Forsknings-rapport			
European Agency for Safety and Health at Work	2011	OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector - An overview			Kartlegger hvilke risikofaktorer transportarbeidere utsettes for i arbeidet og hvilke konsekvenser dette har	ulike kvantitative datakilder, arbeidstakersurvey samt landrapporter	Rapporten viser hvordan transportarbeidere utsettes for ulike risikofaktorer i arbeidet, slik som fysisk eksponering, trafiksikkerhet, arbeidsorganisering, arbeidstid og psykososiale faktorer. Og diskuterer hvilken betydning dette har for ansattes helse
European Agency for Safety and Health at Work	2011	Managing risks to drivers in road transport			Gjennom case-studier presenterer ulike systemer og praksis for risikohåndtering for landtransportsjåfører.	Case-studier	Case-studiene viser at det finnes mange ulike måter å kontrollere risiko og øke sikkerhet blant yrkessjåfører og passasjerer på. Studien peker på noen suksess kriterier som kan være til hjelp for andre i utvikling og implementering av risikokontroll (best-practice).

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Dybedal og Mata	2011	New knowledge on geographical structures and transport issues in incoming coach round trip tourism in Norway	TØI	Konferanse-papper	Innkommende reiser til Norge og rundreiser i Norge med turbil	Internettøk etter kommersielle turer i Norge og data fra gjesteundersøkelse n til TØI	47% av alle kommersielle turbilreiser i Norge starter i Norge med passasjerer som kommer til landet hovedsaklig via fly. Av grensekryssende turbilreiser har 90% av turene med Sverige som utgangsland, Norge som eneste mål for reisen. Reiser, som starter i andre land har gjerne flere destinasjoner enn Norge.
Aarhaug, Christiansen og Fearney	2011	Statusrapport for ekspressbussnæringen	TØI-rapport 1167/2011	Forsknings-rapport	Utviklingstrekk i ekspressbussnæringen		Ekspressbussene inngår som en viktig del av kollektivtilbudet i store deler av landet og bidrar til flere samferdselspolitiske mål
Farstad, Rideng, Mata	2011	Gjesteundersøkelsen 2010	TØI	Forsknings-rapport	Internasjonal, innkommende turisme til Norge	Tilgjengelig statistikk og utvalgte registreringer av grensetrafikken ut fra Norge, samt intervjuer	Cruise og flytransport utgjør de raskest stigende måtene å reise til landet på. Også turisme som kommer inn via veg har økt.
Askildsen	2011	Sjåfører i langtransport	TØI-rapport 1138/2011	Forsknings-rapport	Gi innsikt i langtransport-sjåførers arbeidssituasjon og fremtidsutsikter	Intervjuer med 20 sjåfører	Dimensjonering på veger og standard på vegvedlikehold utgjør et stressmoment, dårlig tilbud av fasiliteter tilknyttet å gjennomføre lovpålagte døgnhviler, resignasjon over samferdselspolitiske programerklæringer som ikke fører til vegvedlikeholdsgrep, frihet i yrkesutøvelsen til tross for at de ikke har mye frihet i tid og rom. En mer sentralisert transportplanlegging vil kunne øke produktivitet og forutsigbarhet, høyt hjemmefravær, lav sosial status, svak lønnsøkning, økende logistikkraft, behov for kunnskap om profesjonalisering
Trygstad, S. C. m.fl.	2011	Hva er de viktigste kjennetegnene ved renholdsbransjen, og hva forklarer bransjens	Fafo	Forsknings-rapport	Hva er de viktigste kjennetegnene ved renholdsbransjen, og hva forklarer bransjens spesielle utfordringer? Hva anses å være de viktigste og mest effektive tiltakene som kan bidra til å forebygge og redusere problemene og utfordringene?	Dokumentgjennomgang, registerdata, informantintervjuer med sentrale aktører, telefonintervjuer	Utfordringer renholdbransjen står overfor når det gjelder seriositet og useriositet er knyttet til prispress, lite bevisste kunder, manglende kontroll og sanksjoner mot useriøse aktører i bransjen

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Eidhammer, Andersen og Sørensen	2011	Samfunnøkonomiske vurderinger av godsbilstørriser i bysentrum	TØI-rapport 1182/2011	Forskningsrapport	Fokus på leveringsforhold i byområder. Liten vinkling mot arbeidsmiljø.		
Eldring, L. m. fl.	2011	Evaluering av tiltak mot sosial dumping. Fafo 2011:09	Fafo	Forskningsrapport	En gjennomgang og evaluering av regjeringens tiltak mot sosial dumping. De mest sentrale tiltakene er evaluert: Arbeidstilsynets myndighetsinnsats og reaksjonsbruk, ordningen med id-kort i bygge- og anleggsnæringen, gjennomførte endringer i allmenngjøringsordningen, endringer i inn- og utleievirksomhet, melder- og registreringsplikt for bemanningsforetak, forsterket innsats med hensyn til informasjon og veiledning	Bredt anlagt: flere spørreundersøkelser, registerdata, annen foreliggende dokumentasjon, informantintervjuer med sentrale aktører	Overordnet konklusjon: tiltakene mot sosial dumping har hatt en positiv virkning. Primært gjelder det innenfor de allmenngjorte områdene.
Aarhaug og Fearnley	2012	Hva skjer med ekspressbussene?	TØI-rapport 1200/2012	Forskningsrapport	Utviklingsforløpet fra 2000 til 2010 i det norske ekspressbussmarkedet med et blikk til Sverige	Litteraturgjennomgang, statistikk fra SSB og RVU	Lange linjer har opplevd en stagnasjon/nedgang, mens regionale ruter har vokst. Forklaringer for stagnasjon er konkurranse med fly, nye og strengere reguleringer i fylkene, at markedet er mettet og at næringen ikke har vært innovativ nok.
Bergene og Underthun	2012	Transportarbeider i Norge: Trender og utfordringer	AFI-rapport 10/2012	Forskningsrapport	Utfordringer knyttet til globalisering av transportsektoren og endringer i ansettelsesforholdene: eksternalisering/fleksibilisering, utflagging, kompetanse	Litteraturgjennomgang, statistikk	
Phillips og Meyer	2012	Kartlegging av arbeidsrelaterte trafikulykker. Analyse av dødsulykker i Norge fra 2005 til 2010	TØI-rapport 1188/2012	Forskningsrapport	Arbeidsrelaterte dødsulykker i trafikken: Hvor stor andel av dødsulykker på veg i Norge mellom 2005-2010 involverte minst en person som kjørte mens personen var i arbeid eller til/fra arbeid? Hvordan skiller slike ulykker seg fra andre ulykker på veg?	Gjennomgang av ulykkesrapporter og databaser for alle regioner i Norge	I forhold til andre dødsulykker på veg skjer flere arbeidsrelaterte dødsulykker på veg på vinteren og på dagtid i ukedager. 36% involverte minst en person som kjørte i arbeid, 30% minst en yrkessjåfør i arbeid, 6% en sjåfør som kjørte i arbeid, men som ikke var yrkessjåfør, 10% minst en person som kjørte til eller fra arbeid og 40% minst en som kjører til/fra eller i arbeid.

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Udvalget om modvirkning af social dumping. Tverrdepartementalt udvalg nedsatt i Danmark i 2012.	2012		Udvalget om modvirkning af social dumping. Tverrdepartementalt udvalg nedsatt i Danmark i 2012.		Som en del av Finanslovsavtalen for 2012 ble det nedsatt et tverrdepartementalt utvalg som skulle undersøke hvordan innsatsen mot sosial dumping kunne styrkes. Deriblant se på muligheter for registrering av kabotasjeskjøring.		Utvalget foreslår følgende tiltak i forhold til bedre kontrollmuligheter med kabotasjeskjøring: Modernisering av veiledningen om kabotasjeskjøring, utarbeide veiledning til bruk for politiets kontroll av kabotasje, undersøke mulighetene for å bruke kommende GPS-system for lastebiler til kontroll av kabotasje.
Ødegård, A. M. & Ø. Berge	2012	Usriøsitet i bemanningsbransjen. En casestudie i bygg. Fafo 2010:05	Fafo	Notat	Gi en beskrivelse av usriøse virksomheter i bemanningsbransjen - konsentrert til forholdene innenfor bygg.	Kvalitative intervjuer	Etterlevelse og tilsyn er en av de største utfordringene. Og det pekes på behov for bedre samordning mellom offentlige tilsyn.
Berge, Ø. m. fl.	2013	Anstendig arbeid. Fafo 2013:03	Fafo	Forskningstrappert	Ser på to bransjer, renhold- og restaurantbransjen: Hva kjennetegner arbeidshverdagen innen renhold, hotell og restaurant, hva kjennetegner virksomhetene og de ansatte i bransjene, hvordan fungerer partssamarbeidet, hvordan kommer usriøsitet til uttrykk, hva mener aktørene i bransjen er gode tiltak for å øke sriøsiteten?	Intervjuer med sentrale aktører, tillitsvalgte og arbeidsgivere, myndigheter, tilgjengelig offentlig statistikk	Ikke enkelt tiltak, men summen av tiltak som virker for å skape et anstendig og sriøst arbeidsliv. Et viktig ansvar ligger også hos partene. En økt andel tariffbundne virksomheter, med tillitsvalgte på arbeidsplassen virker positivt i forhold til å skape sriøsitet og mer anstendige arbeidsforhold.
Bråten og Nicolaysen	2013	Under arbeid	Fafo	Forskningsrapport	Hvordan ulike prosesser og vilkår i bedriftene i privat servicesektor til å hemme eller fremme sykefravær og utstøting. Og hvilken rolle spiller anbud, konkurranse og press for mulighetene til å drive tilretteleggingsarbeid	Survey blant norske arbeidstakere, intervjuer med ledere og tillitsvalgte i 3 bransjer i privat sektor; renhold, vakthold og buss	Utvikling i arbeidsorganisering tyder på at arbeidsvilkårene har blitt verre langs noen dimensjoner. Generelt ser det ut til at anbudssystemet har ført til en større kostnadsbevissthet og at det resulterer i strammere arbeidsorganisering. Økt fragmentering i arbeidsorganiseringen, for eksempel økt bruk av splittskift og økt bruk av deltid, vil også kunne virke negativt på virksomhetenes evne til å tilby arbeidsvilkår og arbeidsmiljø som de ansatte opplever som bærekraftige i et langt perspektiv. Administrasjonsselskapet legger i stor grad premisene for sjåførenes arbeidsvilkår, og begrenser arbeidsgivers muligheter for tilrettelegging for ansatte med særskilte behov.

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Directorate general for internal policies (EU)	2013	Social and working conditions of road transport hauliers	Policy department B:Structural and cohesion policies. Transport and tourism	Study	En analyse av arbeidsbetingelser for yrkessjåfører. Oppmerksomheten er rettet mot grunnleggende sosiale forhold i bransjen, herunder kjøre- og hviletid så vel som praktiske forhold som direkte har betydning for livskvaliteten til sjåføren, slik som ansettelseskontrakter og inntektsnivå. Det gis også en gjennomgang av relevante EU-reguleringer	Kvantitative og kvalitative data. Spørreskjema blant de nasjonale fagforeningene for yrkessjåfører i EUs medlemsland samt intervjuer og spørreskjema til totalt 24 sjåfører	Liberaliseringsprosessen som startet på 1990-tallet innenfor markedet for godstransport har ikke ført til en konvergens mellom økt konkurranse på den ene siden og harmonisering av arbeidsbetingelser for sjåfører på tvers av EU-landene på den andre siden. Det som faktisk skjer er en økende divergens mellom disse to komponentene, noe som blant annet kan bevises ved en generell forringelse av sosiale arbeidsforhold, noe som forsterkes ved et globalt press mot lønningene. Det er store forskjeller mellom EU-landene når det gjelder lønns og arbeidsvilkår for sjåfører, noe som kan gi grunnlag for illoyal konkurranse og sosial dumping i stedet for å skape et grunnlag for sosialøkonomisk vekst. Rapporten peker på at utfordringene når det gjelder sosial dumping og ulovligheter synes å være størst for østeuropeiske sjåfører. Sjåførene merker et særlig press på lønnsnivået, og prestasjonslønsordninger har blitt mer vanlig - det er også en økende andel selvstendig næringsdrivende sjåfører - også dette som følge av press fra arbeids-/oppdragsgiver. Rapporten gir forslag til hvordan EU kan styrke og harmonisere håndhevelsen av prosedyrer snarere enn å endre lovverket.
Directorate general for internal policies (EU)	2013	Development and implementation of EU road Cabotage	Policy department B:Structural and cohesion policies. Transport and tourism	Study	En analyse av kabotasje transport i EU og en diskusjon av endringene som har skjedd når det gjelder regulering av dette markedet de siste 10 årene.	Case studier (EU-land), analyse av foreliggende data og litteratur, nøkkelinformanter	Markedet for kabotasje transport har gjennomgått betydelige endringer de siste årene som et resultat av at sjåfører fra EU 12 kom inn på markedet og som følge av regelendringer for kabotasje gitt i (EC) No 1072/2009. Åpningen av markedet for nye EU-land er hovedårsaken til den betydelige økningen i kabotasje i EU. Ved finanskrisa i 2009 fikk man en betydelig økning i kabotasje utført av sjåfører i EU12 sammenliknet med transport utført av sjåfører i EU15. I 2011 var Polen største markedsaktør, og hadde da passert tyske og nederlandske sjåfører i kabotasjevolum. Forskjeller i lønnsnivå og arbeidskostnader/-rettigheter i ulike land er konkurranseelementer og hovedårsaken til forskjellene i kabotasjevolum mellom EU-landene. Dette har ulike implikasjoner for sjåførenes arbeidsvilkår, og det reises spørsmål ved negative effekter av markedsliberalisering

Forfatter	År	Tittel	Institutt	Type dokument	Tema, problemstilling	Metode	Funn, konklusjoner
Stenberg, H.	2013	Cabotagestudien.	Lunds Tekniska Högskola	Populær-vitenskapelig fremstilling av en forskningsstudie	Hva er effekten av kabotasje på det svenske transport-markedet? Hvilke logistiske miljømessige effekter av kabotasje kan Sverige forvent seg på kort og lang sikt?	Dokumentstudier, innsamling av utenlandske lastebilers kjørtmønstre i Sverige. Totalt 5000 personer bidro med 161 980 observasjoner med hjelp av en app for mobiltelefoner utviklet forbindelse med studien. Informasjonen er analysert utfra ulike modeller.	Studien konkluderer med at direktivet som regulerer kabotasje EC 1072/2000 har skapt store grasoner og tolkningsrom. Ifølge studien kan ikke svenske lastebileiere som følger gjeldende regler konkurrere med først og fremst østeuropeiske lastbilebedrifter som stasjonerer lastebiler i Sverige. Studien finner ingen positive effekter av kabotasjekjøring på miljø.
Tranvik	2013	Under arbeid	Senter for rettsinform atikk	Forskningsrapport	Bruk av feltteknologi og konsekvenser for sjåførenes arbeidshverdag og personvern	Intervju - ledere eller tillitsvalgte- i 13 transportforetak	Anvendelsen av feltteknologi i de aktuelle transportforetakene var preget av tre hovedkjennetegn: Stort omfang, lav bevissthet og mange problemer. Det var tydelige motsetninger mellom arbeidsgivernes kontrollinteresser og arbeidstakernes interesse i personvern.
Nævestad og Phillips	Under arbeid	Safe Foreign Transport - pågående prosjekt	TØI	Forskningsrapport	Utenlandske godstransportører på veg og sjø: Målet er å vurdere om økningen av utenlandske aktører som transporterer gods på veg og sjø i Norge har effekt på ulykkesrisiko, og bidra med kunnskap som norske myndigheter kan bruke for å utvikle risikoreducerende tiltak.	Statens Havarikomisjon for transport og informasjon og intervjuer med eksperter fra myndighetsorganer som driver med kontroll, gransking eller tilsyn	
Transportøkonomisk institutt	Under arbeid	VeSafe - pågående prosjekt	TØI	Forskningsrapport	"Best practice" for hvordan man kan forbedre implementeringen av direktiver som skal bidra til å beskytte og trygge ansatte ved å redusere kjøretøysulykker.		

Arbeidsforhold i vegsektoren

Bekymringen for framveksten av useriøse virksomheter og aktører innenfor transportnæringen, og først og fremst i vegsektoren, er bakgrunnen for at Arbeidsdepartementet initierte dette forprosjekt. Prosjektet skulle se nærmere på forskningsbehov og problemområder for transportbransjen knyttet til vegsektoren. Fafo og Transportøkonomisk institutt har i samarbeid utarbeidet dette notatet, hvor vi beskriver og analyserer hvilken kunnskap som finnes på feltet og hva som er kunnskapsmanglene. Vi peker på problemstillinger og utfordringer knyttet til arbeidsforhold og arbeidsvilkår som bør utforskes nærmere i et hovedprosjekt.

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Borggata 2B/Postboks 2947 Tøyen
N-0608 Oslo
www.fafo.no

Fafo-notat 2013:16
ISSN 0804-5135