

SIDEVEJE I DANSK TRANSPORT





SIDEVEJE I DANSK TRANSPORT

PROJEKTNR. A074952
DOKUMENTNR. 01
VERSION 01
UDGIVELSESDATO 17.12.2015
UDARBEJDET SVTJ, MSHA
KONTROLLERET OLEK
GODKENDT SVTJ

INDHOLD

1	Undersøgelsens formål og metode	11
1.1	Hvem er chaufførerne?	11
1.2	Indtægt i september	13
2	Regelovertrædelse	19
2.1	I Danmark mere end syv dage	19
2.2	Mere end to uger siden chaufføren har været hjemme	21
2.3	Kørsel med tomme lastbiler ind i Danmark	24
2.4	Arbejdsgivers pres og selvangivende overtrædelser	28
2.5	Kilometer-betaling	31
3	Chauffører med dansk arbejdsgiverbase eller som modtager danske instruktioner	32
4	Chaufførernes social- og arbejdsvilkår	41
4.1	Sygdom- og arbejdsløshedsunderstøttelse	41
4.2	Arbejdsgiverbetaling til pensionsopsparing, sundheds- og arbejdsløsforsikring	45
4.3	Særlige lønforhold	52
5	Chaufførernes ønsker til fremtiden	58
5.1	Ønsket om højere løn	60
5.2	Ønsket om hyppigere besøg i hjemlandet	61
5.3	Ønsket om bedre rettigheder og repræsentation	62
5.4	Ønsket om at sove uden for lastbilen	65

Tabel 2: Hvordan er du beskæftiget?	12
Tabel 3: Hvor stort er det firma, som du arbejder for?	12
Tabel 4: Lønniveau september 2015	13
Tabel 5: Hvordan er du aflønnet?	14
Tabel 6: Jeg betaler skat i..	14
Tabel 7: Hvordan er du indkvarteret når du arbejder?	15
Tabel 8: I hvilke lande har du kørt mest i år (Vurdering fra 1 til 3, hvor 1 er mest)	15
Tabel 9: Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene?	16
Tabel 10: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?	17
Tabel 11: I hvilket land har din arbejdsgiver sin base?	18
Tabel 12: Hvem kontakter dig for at fortælle, hvor og hvornår du har din næste tur?	18
Tabel 13: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne?	18
Tabel 14: Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene?	19
Tabel 15: Chauffører fordelt på hvor de kører mest, og hvor længe de har været i Danmark	20
Tabel 16: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?	21
Tabel 17: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på ansættelsesforhold	22
Tabel 18: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på størrelse virksomhed.	22

Tabel 19: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på arbejdsgivers base	23
Tabel 20: Uger siden chauffører har være hjemme fordelt på hvem kontaktede chaufføren	23
Tabel 21: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på indtægtsniveau	24
Tabel 22: Har du altid gods med på lastbilen, når du kører ind i Danmark?	24
Tabel 23: Har du altid gods med på lastbilen, når du kører ind i Danmark? (Omkodet)	25
Tabel 24: Godskørsel fordelt på beskæftigelsesform	25
Tabel 25: Godskørsel fordelt på virksomhedsstørrelse	26
Tabel 26: Godskørsel fordelt på hvor arbejdsgiver har base	26
Tabel 27: Godskørsel fordelt på hvem der har kontakt med chauffør	27
Tabel 28: Godskørsel fordelt på lønniveau	27
Tabel 29: Godskørsel fordelt på hvor man betaler skat	28
Tabel 30: Har du inden for de sidste to uger...?	28
Tabel 31: Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde reglerne for køre/hviletid?	29
Tabel 32: Arbejdsgiverpres fordelt på overtrædelse af køre/hviletidsregler	29
Tabel 33: Arbejdsgiverpres fordelt på hvor lang tid chaufførerne har været i Danmark	29
Tabel 34: Arbejdsgiverpres fordelt på hvor lang tid siden der er chaufførerne har været hjemme	30
Tabel 35: Arbejdsgiverpres fordelt på om chaufførerne altid kører med gods ind i Danmark	30
Tabel 36: Arbejdsgiverpres fordelt på om chaufførerne modtager kilometerbetaling	31
Tabel 37: Hvordan er du aflønnet?	31
Tabel 38: Hvor kommer instruktioner fra fordelt på hvor arbejdsgiver har base	33
Tabel 39: Vurdering af mest kørte land fordelt på hvilke land instruktioner kommer fra. Procent af samlet vurdering	34
Tabel 40: Arbejdsgiverpres fordelt på hvilket land instruks kommer fra	35
Tabel 41: Selvrapporeret overtrædelse af regler efter hvilket land instruktioner kommer fra	36
Tabel 42: Arbejdsgiverpres fordelt på hvor arbejdsgivers base er placeret	36
Tabel 43: Selvrapporeret overtrædelse af regler efter hvor arbejdsgiver har base	37

Tabel 44: Aflønningsformer fordelt på hvilket land instruktioner kommer fra	38
Tabel 45: Selvrapporeret indtægt efter hvor hvilket land instruktioner kommer fra.	39
Tabel 46: Antal uger siden chauffører har været hjemme fordelt på hvilke lande instruktionerne kommer fra.	39
Tabel 47: Godskørsel fordelt på hvor chauffører får instruktioner fra	40
Tabel 48: Fra hvilket land kunne du få penge, hvis det blev nødvendigt på grund af sygdom eller arbejdsløshed	41
Tabel 49: Sammenhæng mellem hvilket land chauffører forvente at få penge fra i tilfælde af sygdom/arbejdsløshed, og hvilke lande de kører mest i. Procent.	42
Tabel 50: Hvor forventer chauffører at modtage penge fra i tilfælde af sygdom/arbejdsløshed fordelt på...	44
Tabel 51: Antal og andel chauffører der modtager arbejdsgiverbidrag til...	45
Tabel 52: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring efter hvor instruktioner kommer fra	47
Tabel 53: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring fordelt på hvor arbejdsgiver har base	48
Tabel 54: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring fordelt på hvordan chaufførerne er indkvarteret	49
Tabel 55: Giver arbejdsgiver bidrag til arbejdsløsforsikring fordelt på hvilke lande chauffører har kørt mest i	49
Tabel 56: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring fordelt på chaufførernes tid i Danmark, og siden hjemme	51
Tabel 57: Får du betalt...	52
Tabel 58: Chauffører der modtager kompensation under sygdom fordelt på hvor de modtager instruktioner fra	54
Tabel 59: Kompensation under sygdom fordelt på hvor arbejdsgiver har base	55
Tabel 60: Chaufførernes indkvartering fordelt på om de modtager kompensation under sygdom	55
Tabel 61: Kompensation under sygdom fordelt på hvilke lande chauffører har kørt mest i	56
Tabel 62: Se på nedenstående liste. Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv	59

Tabel 64: Uger siden chauffør har været i hjemlandet. Chauffører med ønske om hyppigere hjemmebesøg	61
Tabel 65: Chauffører med ønske om bedre rettigheder efter hvor arbejdsgiver har base	63
Tabel 66: Chauffører med ønske om bedre rettigheder efter hvor instruktioner kommer fra	64
Tabel 63: Chaufførernes ønske om at sove uden for lastbilen	66

1 Undersøgelsens formål og metode

Denne rapport er udarbejdet på foranledning af 3F Transport og DTL. Det er sket med støtte fra Arbejdstilsynets pulje i forbindelse med social dumping og udenlandsk arbejdskraft.

COWI har hjulpet 3F med at udarbejde et spørgeskema til rumænske og bulgarske lastbilchauffører, og med at foretage bearbejdning, og analyse af de indhentede data. Formålet med undersøgelsen er at kaste lys over arbejdsvilkår og arbejdsmiljø for chaufførerne fra Rumænien og Bulgarien.

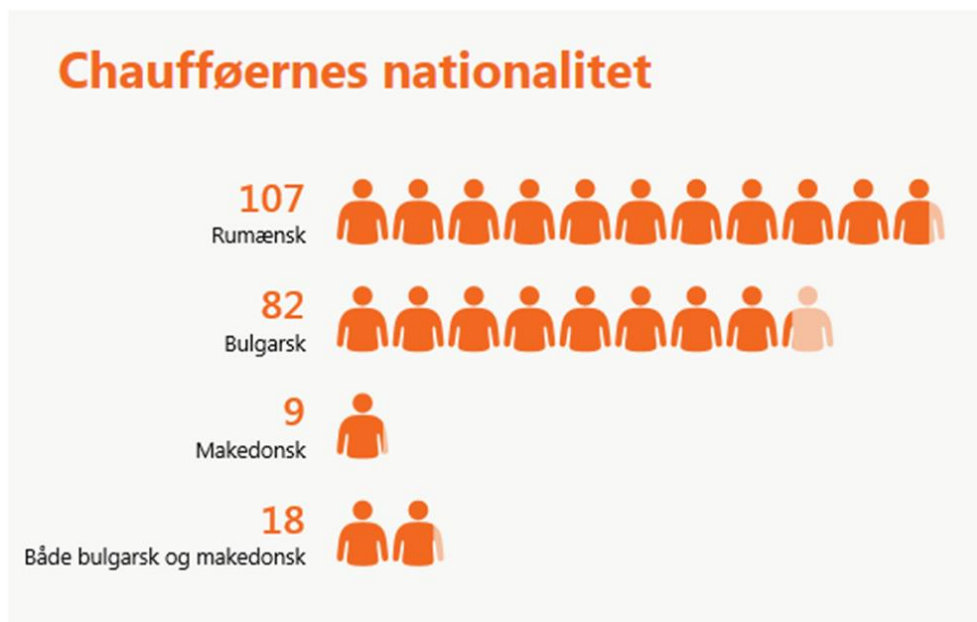
3F har gennemført interview ved hjælp af rumænsk og bulgarsktalende interviewere. Interviewene er gennemført personligt med chaufførerne på rastepladser i Danmark. Der er indsamlet 225 svar på spørgeskemaet, der indeholder 26 spørgsmål. Respondenterne er anonyme, og det vil ikke være muligt at finde tilbage til dem, fordi de ikke har opgivet nogen kontaktoplysninger.

I det efterfølgende beskriver vi først respondenterne på baggrund af de oplysninger, de har givet i spørgeskemaet. Dernæst beskriver vi, hvad der kendetegner arbejdsforholdene for de udenlandske chauffører, der disponeres fra Danmark. Herefter beskriver vi, hvad der kendetegner arbejdsforholdene for de chauffører, hvis svar tyder på, at de bryder forskellige regler. Derpå ser vi nærmere på chaufførernes arbejdsvilkår. Endeligt går vi i dybden med at beskrive chaufførernes ønsker til fremtiden.

1.1 Hvem er chaufførerne?

1.1.1 Nationalitet

Figur 1: Hvilken nationalitet har du ifølge dit pas?



Note: n= 216

Figur 1 viser hvilken nationalitet chaufførerne har angivet der står i deres pas. 216 ud af 225 respondenter har svaret på, hvilken nationalitet de har. Af de 216 er ca. halvdelen rumænere og lidt over en tredjedel bulgarere. Resten har enten makedonsk eller både bulgarsk og makedonsk pas.

1.1.2 Beskæftigelsesform

214 af de 225 respondenter har svaret på, om de er selvkørende vognmænd eller ansat hos et firma. Størstedelen, 89 %, er ansat hos et firma.

Tabel 1: Hvordan er du beskæftiget?

	Antal	%
Jeg kører i en lastbil, som jeg ejer, leaser eller lejer.	23	11%
Jeg er ansat hos et firma	191	89%
Total	214	100%

Ca. 42 % af dem, der har angivet størrelsen af det firma, de arbejder hos, arbejder hos et firma med under 10 medarbejdere. 35 % arbejder hos firmaer med 50 eller flere medarbejdere.

Tabel 2: Hvor stort er det firma, som du arbejder for?

	Antal	%
Under 10 medarbejdere	89	42%
10 - 49	49	23%
50 eller flere	74	35%
Total	212	100%

1.2 Indtægt i september

172 respondenter har svaret på, hvad de tjente i september. Svarene er opsummeret i tabellen neden for. Det ses, at ca. 43 % af respondenterne tjener mellem 1.100 og 1.500 Euro om måneden og ca. 31 % tjener mellem 1.600 og 1.900 Euro om måneden. Det skal nævnes, at vi er usikre på, om de angivne beløb er før eller efter skat. Vi valgte bevidst i spørgeskemaet at være upræcise omkring, hvorvidt beløbet er før eller efter skat, fordi vi var bekymrede for, om respondenterne ville kunne foretage den skelnen. Forskellene i månedsløn kan dække over en række forhold, herunder forskelle i antal arbejdstimer.

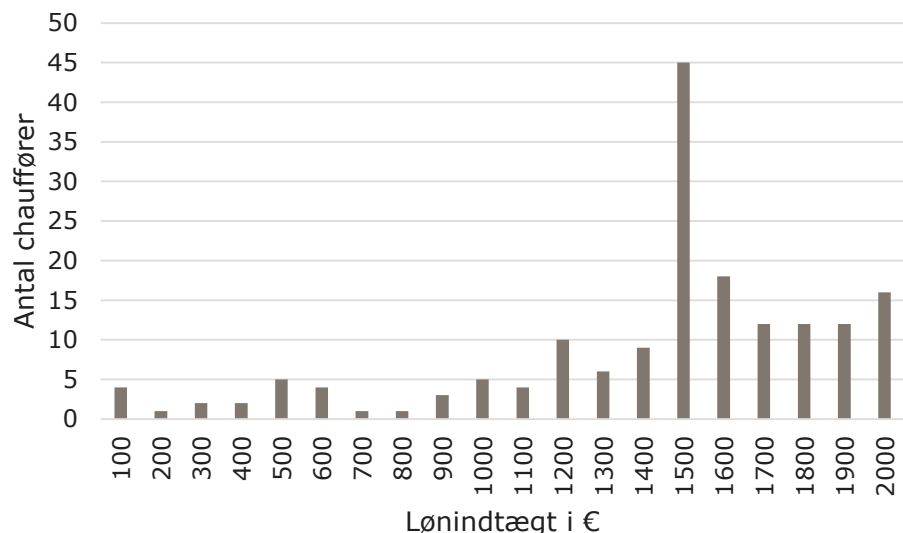
Tabel 3: Lønniveau september 2015

	Antal	%
100-500 €	14	8%
600-1.000 €	14	8%
1100-1.500 €	74	43%
1.600-1.900 €	54	31%
2.000+ €	16	9%
Total	172	100%

Note: Spørgsmål: Hvad var din indtægt i september måned? Sæt cirkel ved nærmeste 100 Euro. Omkodet til de viste kategorier.

Figuren neden for viser, hvordan månedslønnen i Euro er fordelt på intervaller af 100 Euro. Højden på søjlerne angiver antal respondenter. F.eks. svarer 45 respondenter, at de tjener 1.500 Euro om måneden. Det er ca. 26 % af dem, der har svaret på, hvad deres månedsløn er.

Figur 2: Lønniveau september 2015



Lidt over halvdelen af respondenterne angiver, at de er fastlønnede. Det skal understreges, at chaufførerne har haft muligheden for at angive mere end en aflønningsform, f.eks. har de kunnet kombinere fast månedsløn med diæt-betaling. Når lidt over halvdelen af respondenterne svarer, at de er fastlønnede betyder det så-

ledes, at lidt over halvdelen er helt eller delvist fastlønnede – dvs. de har en grundløn.

Tabel 4: Hvordan er du aflønnet?

	Antal	%
Fast månedsløn/grundløn	118	55%
Fast løn på dage med kørsel	41	19%
Kilometer-betaling	35	16%
Diæt-betaling	65	31%
Andet	8	4%
Total	213	1

Note: Bemærk at chaufførerne har kunne vælge mere end én aflønningsform.

Størstedelen af respondenterne betaler skat i Bulgarien og Rumænien. Sammenholdt med chaufførernes nationalitet er der tilsyneladende en lille ubalance, idet størstedelen af respondenterne har rumænsk nationalitet, mens størstedelen betaler skat i Bulgarien. Den kan imidlertid blot dække over, at der er tale om rumænere, der bor i Bulgarien. Det er i øvrigt værd, at bemærke ingen chauffører har angivet de betaler skat i Danmark, selvom 12 % af chaufførernes har en arbejdsgiver med base i Danmark.

Tabel 5: Jeg betaler skat i..

	Antal	%
Bulgarien	103	48%
Danmark	0	0 %
Rumænien	89	42%
Makedonien	1	0%
Andet land	8	4%
Jeg betaler ikke skat	2	1%
Ved ikke	10	5%
Total	213	100%

Note: Det var muligt at angive man betalte skat i Danmark, men ingen chauffører har angivet dette.

Tabel 6 viser, hvordan chaufførerne er indkvarteret når de er på arbejde. Mønsteret er relativt klart, hvor 87 % (190) beretter, at de altid sover i lastbilen når de skal indkvarteres.

Tabel 6: Hvordan er du indkvarteret når du arbejder?

	Antal	%
Jeg sover altid i lastbilen.	190	87%
Jeg sover 1-2 gange om måneden uden for min lastbil.	13	6%
Jeg sover 1 gang om ugen uden for min lastbil.	3	1%
Jeg sover 2-3 gange om ugen uden for min lastbil.	6	3%
Jeg sover det meste af tiden uden for min lastbil.	4	2%
Andet	2	1%
Total	218	100%

1.2.1 Kørselsmønstre

Respondenterne kører mest i Danmark, Tyskland og Sverige. Ud over at køre i disse tre lande, kører de også i Frankrig og Holland. 157 respondenter har svaret på, hvilke lande de kører i. Af de 157 har 67 (43 %) svaret, at de kører mest i Danmark. Vi fortolker det sådan, at chaufførerne har svaret i forhold til antal ture og ikke i forhold til antal kilometer.

Tabel 7: I hvilke lande har du kørt mest i år (Vurdering fra 1 til 3, hvor 1 er mest)

	1	2	3
Baltikum	-	-	-
Belgien	2	2	14
Danmark	67	49	17
Finland	-	-	2
Frankrig	8	13	13
Holland	5	7	17
Italien	4	1	4
Norge	-	2	12
Polen	-	-	3
Storbritannien	1	3	3
Sverige	14	11	8
Tjekkiet	-	-	-
Tyskland	56	44	9
Ungarn	-	1	-
Østrig	-	4	1-

Note: n=157. Vurdering fra 1-3, 1 indikerer det land der er blevet kørt mest i. Et "-" betyder ingen har rangeret det pågældende land.

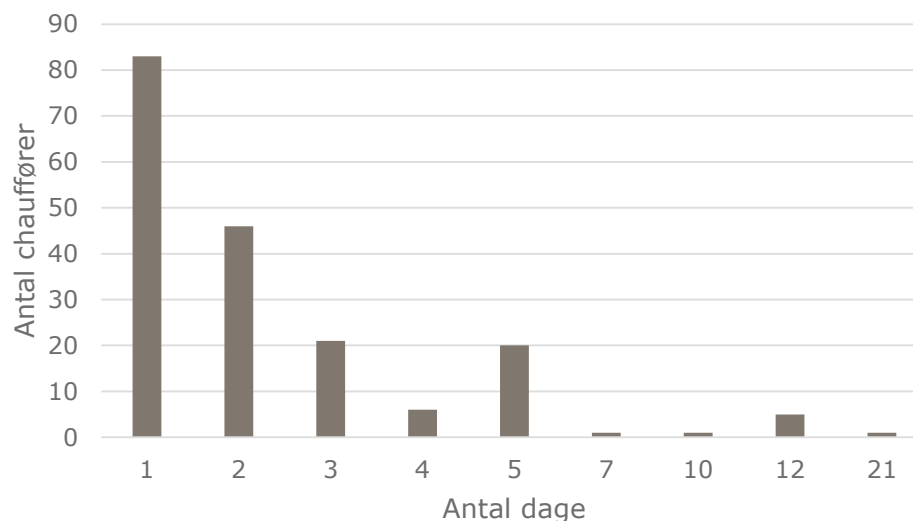
Hver tyvende respondent har været mere end 7 dage i Danmark, uden at køre over grænsen. Langt størstedelen af respondenterne har været i Danmark 1-3 dage.

Tabel 8: Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene?

Dage	Antal	%
1	83	45%
2	46	25%
3	21	11%
4	6	3%
5	20	11%
7	1	1%
10	1	1%
12	5	3%
21	1	1%
Total	184	100%

Note: Median =2. Gennemsnit=2,5.

Figur 3: Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene?



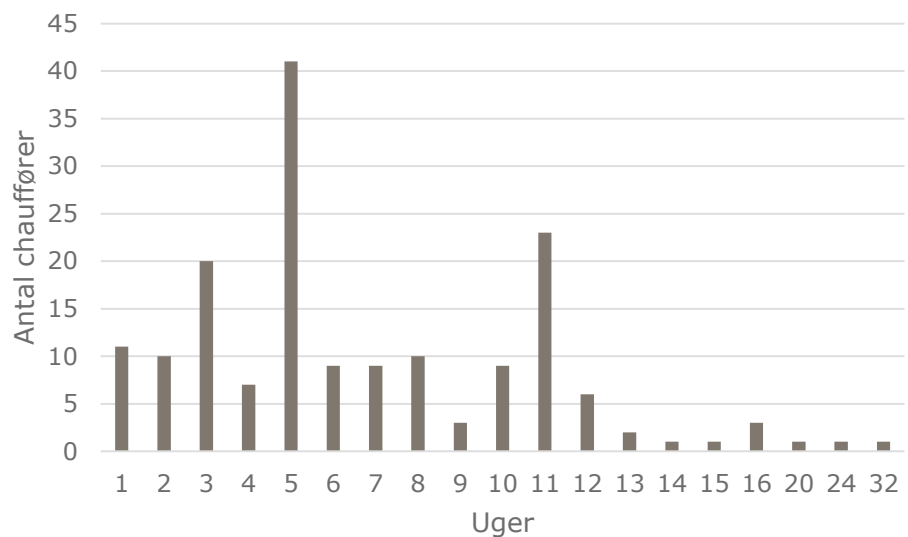
Størstedelen af respondenterne kører lang tid ad gangen væk fra deres hjemland. 47 % har været væk fra deres hjemland mere end 7 uger. 14 % har været væk fra hjemlandet i 11 uger.

Tabel 9: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?

Uger	Antal	%
1	11	7%
2	10	6%
3	20	12%
4	7	4%
5	41	24%
6	9	5%
7	9	5%
8	10	6%
9	3	2%
10	9	5%
11	23	14%
12	6	4%
13	2	1%
14	1	1%
15	1	1%
16	3	2%
20	1	1%
24	1	1%
32	1	1%
Total	168	100%

Noter: Median= 5 uger Gennemsnit = 6,8 uger

Figur 4: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?



Størstedelen af chaufførerne, 77 %, arbejder for en arbejdsgiver med base i Rumænien eller Bulgarien. 12 % arbejder for en arbejdsgiver med base i Danmark.

Tabel 10: I hvilket land har din arbejdsgiver sin base?

	Antal	%
Rumænien	83	41%
Bulgarien	77	36%
Makedonien	12	6%
Danmark	24	12%
Andet land	11	5%

Note: Man kunne svare flere lande derfor varierende antal observationer mellem 204 og 211.

Størstedelen af chaufførerne, 77 %, får instruktioner fra det firma, de selv er ansat i. 19 % får imidlertid deres opgaver fra et firma, de ikke selv er ansat i. I et senere afsnit går vi i dybden med de chauffører, der får instruktioner fra Danmark.

Tabel 11: Hvem kontakter dig for at fortælle, hvor og hvornår du har din næste tur?

	Antal	%
Det firma, hvor jeg selv er ansat	163	77%
Et firma, hvor jeg ikke selv er ansat	41	19%
Ved ikke	7	3%
Total	211	100%

27 % (56) af chaufførerne får instruktioner fra Danmark. Det er et stort tal i forhold til, at 12 % af chaufførerne arbejder for en arbejdsgiver med dansk base. Vi ved ikke, om instruksen for de 27 % kommer fra en vognmand, en speditør eller fra transportkøberen selv.

Tabel 12: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne?

	Antal	%
Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	149	71%
Et andet land i Øst- eller Sydeuropa	1	0%
Danmark	56	27%
Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	8	4%

Note: Respondent kunne vælge flere muligheder så n er mellem 204-210

En relativ stor andel af chaufførerne får instruktioner i praksis fra Danmark på trods af, at deres arbejdsgiver ikke har base i landet. 27 % modtager instruktioner fra Danmark set i forhold til kun 12 % har angivet deres arbejdsgiver har base i Danmark.

2 Regelovertrædelse

Vi ser på 5 forhold, som enten er overtrædelser af regler, eller som kan være forbundet med overtrædelse af regler:

- › Indenrigskørsel i Danmark i en længere periode
- › Kørsel i en længere periode uden at være i hjemlandet
- › Kørsel med tom lastbil ind i Danmark
- › Overskridelse af køre-hviletidsregler og arbejdsgivers pres herpå
- › Brug af kilometerbetaling

For hvert af forholdene beskriver vi chaufførens forhold og situation i øvrigt ud fra svarene i survey.

Af de 5 forhold, er det kun overskridelse af køre-hviletidsregler og brug af kilometerbetaling, der er ulovlige. Resten af forholdene kan være indikationer for, at der køres ulovlig cabotagekørsel eller at chaufførerne har hårde arbejdsforhold.

2.1 I Danmark mere end syv dage

Ca. 4 % - hver femogtyvende – af chaufførerne svarer, at de har været i Danmark mere end en uge uden at køre over grænserne.

Tabel 13: *Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene?*

	Antal	%
Syv dage eller mindre	177	96%
Over syv dage	7	4%
Total	184	100%

Note: Baseret på omkodning af tidligere spørgsmål.

Da der kun er tale om 7 chauffører som har været i Danmark længere end syv dage er gruppen for lille til at undersøge nærmere på tværs af baggrundsvariablene.

Det er en mulighed, at chauffører undgår reglen om ophold over syv dage i DK ved at køre til Tyskland engang imellem. Derfor er der blevet set nærmere på sammenhængen mellem, hvor chaufførerne angiver, de kører mest, og hvor lang tid de har opholdt sig i Danmark. Tabel 14 viser en krydstabulering mellem, hvilket land chaufførerne kører mest i, og hvor mange dage de har været i Danmark. Man bør dog passe på med at overfortolke disse resultater på grund af det lave antal svar.

Tabel 14: Chauffører fordelt på hvor de kører mest, og hvor længe de har været i Danmark

Hvor mange dage har du været i Danmark				
	Vurdering	1 dag	2 dage	3 dage eller mere
Danmark	1	28	11	18
	2	14	20	12
	3	11	3	2
Norge	2	1	1	0
	3	4	4	3
Sverige	1	7	3	3
	2	5	2	4
	3	1	2	4
Finland	3	1	1	0
Tyskland	1	20	18	15
	2	18	10	12
	3	2	3	4
Holland	1	1	3	1
	2	7	0	0
	3	7	5	4
Belgien	1	2	0	0

	2	0	1	1
	3	8	4	2
Frankrig	1	2	4	2
	2	7	1	4
	3	4	3	4
Østrig	2	0	2	2
	3	1	3	5
Italien	1	4	0	0
	2	0	1	0
	3	2	1	0
Storbritannien	1	0	1	0
	2	1	0	2
	3	2	1	0
Polen	3	0	1	2
Tjekkiet	2	1	0	0

Note: n=142. Antal dage omkodet til medianen, øvre, og nedre kvartil. Farveskala er styret af værdi. Grøn=høj, rødt=lav. Vurdering: 1= kørt mest i, 3=kørt mindst i. Spørgsmål: I hvilke lande har du kørt mest i år? Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene?

2.2 Mere end to uger siden chaufføren har været hjemme

Langt størstedelen af chaufførerne, 88 %, har været væk fra deres hjemland mere end to uger. 147 chauffører har svaret, at de er væk fra deres hjemland mere end 2 uger, hvilket er tilstrækkeligt til at lave statistik på dem.

Tabel 15: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?

	Antal	%
2 uger eller under	21	13%
Over 2 uger	147	88%
Total	168	100%

Der er ikke nogen systematik i, at de chauffører, der har været væk mere end 2 uger, er selvkørende vognmænd eller kører for et firma. Tabel 16 illustrerer, at langt de fleste chauffører er væk mere end 2 uger fra deres hjemmeland. Samtidigt afspejler den, at størstedelen af chaufførerne er ansat i et firma. Dvs. 79 % (130) af respondenter har altså været væk mere end 2 uger, og er ansat hos et firma.

Tabel 16: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på ansættelsesforhold

Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?		Jeg kører i en lastbil, som jeg ejer, leaser eller lejer.	Jeg er ansat hos et firma	Total
2 uger eller under	Antal	2	18	20
	%	1%	11%	12%
Over 2 uger	Antal	14	130	144
	%	9%	79%	88%
Total	Antal	16	148	164
	%	10%	90%	100%

Note: Celleprocent. Spørgsmål: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland? Hvordan er du beskæftiget?

Der er en lille forskel på de chauffører, der har været væk fra hjemlandet mere end 2 uger og resten af chaufførerne, når man ser på, hvor store virksomheder de arbejder for. Sammenhængen er igen stærkt præget af, at langt de fleste chauffører er mere end to uger væk fra hjemlandet.

Tabel 17: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på størrelse virksomhed.

		Under 10 medarbejdere	10 - 49	50 eller flere	Total
2 uger eller under	Antal	10	2	8	20
	%	6%	1%	5%	12%
Over 2 uger	Antal	59	34	49	142
	%	36%	21%	30%	88%
Total	Antal	69	36	57	162
	%	43%	22%	35%	100%

Note: Celleprocent. Spørgsmål: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland? Hvor stort er det firma, som du arbejder for?

Der er ikke nogen forskel på chauffører, der har været væk fra hjemlandet mere end 2 uger, og resten af chaufførerne, når man ser på, hvor deres arbejdsgiver har base. Det kan aflæses, at gruppen af chauffører, der er mere 2 uger væk fra hjemlandet, fortrinsvis ligner respondenterne generelt. Det kan man bl.a. aflæse ved 12 % af chaufførerne har arbejdsgiverbase i Danmark, og disse 19 chauffører alle har

været mere end 2 uger væk fra hjemlandet. En interessant observation er, at chauffører fra Bulgarien umiddelbart er oftere hjemmere end de øvrige chauffører. Mao. har 40 % af chaufførerne arbejdsgiverbase i Danmark, men kun 33 % af alle chaufførerne med base i Bulgarien været væk i mere end 2 uger.

Tabel 18: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på arbejdsgivers base

		2 uger eller under	Over 2 uger	Total
Rumænien	Antal	8	49	57
	%	5%	31%	36%
Bulgarien	Antal	10	53	63
	%	6%	33%	40%
Makedonien	Antal	0	11	11
	%	0%	7%	7%
Danmark	Antal	0	19	19
	%	0%	12%	12%
Andet land	Antal	2	7	9
	%	1%	4%	6%
Total	Antal	20	139	159
	%	13%	87%	100%

Note: Celleprocent. Respondent skal have svaret på begge spørgsmål for at indgå i krydsningen.
Spørgsmål: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland? Hvor har din arbejdsgiver base?

I forhold til, hvem der kontakter de chauffører, der har været længe væk fra hjemlandet, er der ikke nogen forskel på, om de kontaktes af det firma, hvor de selv er ansat, eller andre.

Tabel 19: Uger siden chauffører har være hjemme fordelt på hvem kontaktede chaufføren

		Det firma, hvor jeg selv er ansat	Et firma, hvor jeg ikke selv er ansat	Ved ikke	Total
2 uger eller under	Antal	14	6	0	20
	%	9%	4%	0%	12%
Over 2 uger	Antal	105	31	7	143
	%	64%	19%	4%	88%
Total	Antal	119	37	7	163
	%	73%	23%	4%	100%

Note: Spørgsmål: Hvem kontakter dig for at fortælle, hvor og hvornår du har din næste tur? Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?

De chauffører, der har været væk fra hjemlandet mere end 2 uger, har en højere månedsløn end andre chauffører. Andelen af chaufførerne i rammen 1.600-1.900 Euro er 37 % for dem, der har været væk mere end 2 uger. For alle chauffører er andelen 31 %, (se forrige afsnit) og for dem, der har været væk mindre end 2 uger, er andelen 18 %. Hvis man kigger på hele krydset mellem lønfordeling og udetid i tabellen nedenfor, ser det ud til, at lønnen er højere for dem, der er væk mere end 2 uger. Antallet af respondenter er dog så lavt, at fordelingen er meget usikker.

Tabel 20: Uger siden chauffører har været hjemme fordelt på indtægtsniveau

		100- 500 €	600- 1.000 €	1100- 1.500 €	1.600- 1.900 €	2.000+ €	Total
2 uger eller under	Antal	3	3	5	3	3	17
	%	18%	18%	29%	18%	18%	100%
Over 2 uger	Antal	8	4	52	42	9	115
	%	7%	3%	45%	37%	8%	100%
Total	Antal	11	7	57	45	12	132
	%	8%	5%	43%	34%	9%	100%

Note: Spørgsmål: Hvad var din indtægt i september måned? Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?

Der tegner sig på tværs af baggrundsvariablerne et tydeligt billede af at der ikke en betydelig forskel på de to grupper af chauffører. Dermed tyder det på, at det er en del af det at være langturschauffør fra Bulgarien eller Rumænien, at man er væk fra hjemlandet i mere end to uger.

2.3 Kørsel med tomme lastbiler ind i Danmark

Jf. det gældende regelsæt bør chauffører tilnærmelsesvis altid køre med gods ind i Danmark. For at belyse kørselspraksis, er chaufførerne blevet spurgt, hvor ofte de kører ind i Danmark med gods på lastbilen. Svarene er angivet i Tabel 20 neden for.

Tabel 21: Har du altid gods med på lastbilen, når du kører ind i Danmark?

	Antal	Procent
Altid	169	77%
Næsten altid (80-95 % af gangene)	42	19%
Ofte (60-79%)	4	2%
Halvdelen af gangene (40-59%)	2	1%
En gang imellem (20-39%)	1	0%
Sjældent (5-19%)	1	0%
Total	219	100%

En vis procentdel af de adspurgte kører ikke altid med gods ind i Danmark. For at lave nærmere analyser, skelner vi i det efterfølgende mellem chauffører, der altid

har gods med ind i Danmark, og chauffører der ikke altid har gods med. Tabellen neden for viser, hvordan chaufførerne fordeler sig på de to kategorier.

Tabel 22: Har du altid gods med på lastbilen, når du kører ind i Danmark? (Omkodet)

	Antal	Procent
Kører ikke altid med gods ind i DK	50	23%
Kører altid med gods ind i DK	169	77%
Total	219	100%

Note: Omkodet. Kategorien "kører altid med gods" svarer til svarmuligheden "altid" i det forrige spørgsmål, mens de resterende kategorier er lagt sammen i "kører ikke altid med gods..."

Den omkodede variabel viser at 77 % (169) af chaufførerne altid kører med gods i lastbilen når de kommer til Danmark, og 23 % kører nogle gange ind uden gods.

Eftersom der er tale to relativt store grupper ser vi nærmere på de to type chauffører i de følgende tabeller.

Tabel 23: Godskørsel fordelt på beskæftigelsesform

		Jeg kører i en lastbil, som jeg ejer, leaser eller lejer.	Jeg er ansat hos et firma	Total
Kører ikke altid med gods ind i DK	Antal	4	45	49
	%	8%	92%	100%
Kører altid med gods ind i DK	Antal	19	145	164
	%	12%	88%	100%
Total	Antal	23	190	213
	%	11%	89%	100%

Note: Spørgsmål: Hvordan er du beskæftiget?

Tabellen ovenfor viser, at chauffører ansat i et firma er ca. 4 % mere tilbøjelig til ikke altid kører med gods ind Danmark. Gruppen af chauffører, som kører i lastbil på egen foranstaltning, er dog ret lille, hvorved det er uklart om tendensen er generel blandt alle chauffører.

Tabel 24: Godskørsel fordelt på virksomhedsstørrelse

		Under 10 medarbejdere	10 - 49	50 el- ler flere	Total
Kører ikke altid med gods ind i DK	Antal	20	13	15	48
	%	42%	27%	31%	100%
Kører altid med gods ind i DK	Antal	68	36	59	163
	%	42%	22%	36%	100%
Total	Antal	88	49	74	211
	%	42%	23%	35%	100%

Note: spørgsmål: Hvor stort er det firma, som du arbejder for?

Andelen af chauffører ved store virksomheder, der har angivet, at de ikke altid kører med gods ind i Danmark er ca. 20 % (15 ud af 75). For alle virksomheder under et er andelen ca. 23 %, så chauffører ved store virksomheder kører sjældnere ind i Danmark uden gods.

Tabel 25 nedenfor viser, om der er forskel på chauffører med arbejdsgiver i Danmark og chauffører med arbejdsgiver i udlandet i forhold til, hvor ofte de kører ind i Danmark uden gods. Andelen af chauffører med arbejdsgiver i Danmark, der ikke altid kører med gods ind i Danmark, er lidt større end andelen for chauffører med arbejdsgivere i andre lande. Samtidigt er respondenter med arbejdsgiverbase i Rumænien en smule mere tilbøjelige til at kører ind i Danmark med tomme lastbiler. Forskellene er dog ikke signifikante.

Tabel 25: Godskørsel fordelt på hvor arbejdsgiver har base

	Kører ikke altid med gods ind i DK		Kører altid med gods ind i DK		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Rumænien	23	48%	60	38%	83	40%
Bulgarien	13	27%	63	40%	76	37%
Makedonien	2	4%	10	6%	12	6%
Danmark	6	13%	18	11%	24	12%
Andet land	4	8%	7	4%	11	5%
Total	48	100%	158	100%	206	100%

Note: n= 206. Chi2 = 5,577, P-værdi = 0,350. Spørgsmål: I hvilket land har din arbejdsgiver sin base?

Der er lille forskel på, hvem der kontakter chaufføren i forhold til, om chaufføren kører ind i Danmark uden gods.

Tabel 26: Godskørsel fordelt på hvem der har kontakt med chauffør

		Det firma, hvor jeg selv er ansat	Et firma, hvor jeg ikke selv er ansat	Ved ikke	Total
Kører ikke altid med gods ind i DK	Antal	32	14	2	48
	%	67%	29%	4%	100%
Kører altid med gods ind i DK	Antal	130	27	5	162
	%	80%	17%	3%	100%
Total	Antal	162	41	7	210
	%	77%	20%	3%	100%

Note: Spørgsmål: Hvordan er du beskæftiget?

13 % (4) af chauffører med en indtægt på 100-500 euro, og 41 % (13) af dem med en indtægt på 1600-1900 euro har angivet, at de ikke altid kører med gods ind i Danmark. Dette er hhv. 5 % og 9 % mere end hvordan chaufførerne fordeler sig i indtægt, hvilket vil sige netop de to grupper har en større tendens til, at ikke altid at køre med gods ind i landet. Forskellene er dog baseret på relativt små grupper af chauffører så tendensen er behæftet med for meget usikkerhed til, at den er statistisk signifikant.

Tabel 27: Godskørsel fordelt på lønniveau

Euro	Kører ikke altid med gods ind i DK		Kører altid med gods ind i DK		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
100-500	4	13%	10	7%	14	8%
600-1.000	3	9%	10	7%	13	8%
1100-1.500	10	31%	64	46%	74	43%
1.600-1.900	13	41%	41	29%	54	32%
2.000+	2	6%	14	10%	16	9%
Total	32	100%	139	100%	171	100%

Note: $\chi^2 = 3,799$, P-værdi = 0,434. Spørgsmål: Hvad var din indtægt i september måned? Sæt cirkel ved nærmeste 100 Euro

Overordnet ser det ud til, at halvdelen af chaufførerne, der ikke altid kører med gods ind i Danmark, betaler skat i Rumænien, mens godt 40 % af dem betaler skat i Bulgarien. Det er er relativt tæt på fordelingen blandt alle de interviewede chauffører i det hele taget.

Der er en lille overvægt af Rumænske skatteydere, men det kan diskuteres hvor robust forskellen er, da den kun dækker over en forskel på 6 personer.

Tabel 28: Godskørsel fordelt på hvor man betaler skat

Hvor betaler chaufføren skat?	Kører ikke altid med gods ind i DK		Kører altid med gods ind i DK		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Bulgarien	19	39%	83	51%	102	48%
Rumænien	25	51%	64	39%	89	42%
Makedonien	1	2%	0	0%	1	0%
Andet land	2	4%	6	4%	8	4%
Jeg betaler ikke skat	0	0%	2	1%	2	1%
Ved ikke	2	4%	8	5%	10	5%
Total	49	100%	163	100%	212	100%

Note: Det var muligt at angive man betalte skat i Danmark, men ingen chauffører har angivet dette, hvorved kategorien er fjernet. Spørgsmål: Jeg betaler skat i...

2.4 Arbejdsgivers pres og selvangivende overtrædelser

2.4.1 Direkte rapporterede overtrædelser

Tabel 29: Har du inden for de sidste to uger...?

	Ja	%	Nej	%
Overskredet daglig køretid	19	45%	23	55%
Kørt mere end fire en halv time uden pause	7	17%	35	83%
Undladt at holde dine daglige hvil	6	14%	36	86%
Undladt at holde dine weekendhvil	17	40%	25	60%

Note: n=42

Overstående tabel indikerer, hvor mange chauffører der angiver, at de har overtrådt en af fire aspekter af reglerne for køre/hviletid. En del færre chauffører har forholdt sig til spørgsmålet end ved de øvrige spørgsmål, hvilket sandsynligvis skyldes spørgsmålets ømtålelige natur.

Spørgsmålet peger på, at de pågældende chauffører især har overskredet daglige køretid og undladt at holde weekendhvil. Hhv. 45 % (19 chauffører) og 40 % (17 chauffører) af de adspurgte har sagt de har været i den situation.

Tabel 30: Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde reglerne for køre/hviletid?

	Antal	Procent
Ja	29	13%
Nej	186	87%
Total	215	100%

En del flere chauffører har forholdt sig til, om deres arbejdsgiver/speditør har ønsket, at chaufførerne skulle bryde køre- og hviletidsreglerne. 186 (87 %) af de adspurgte har ikke oplevet, at deres arbejdsgiver har anmodet dem om at bryde reglerne på området. Samtidigt har over 10 % adspurgte chauffører (29) oplevet deres speditør/arbejdsgiver har presset på for at bryde reglerne.

Tabel 31: Arbejdsgiverpres fordelt på overtrædelse af køre/hviletidsregler

Overtrædelse af hviletidsregler				
		Nej	Ja	Total
Arbejdsgiverpres	Ja	46	22	68
	Nej	73	27	100
	Total	119	49	168

Note: total er baseret på antal respondenter. Overtrædelser er omkodning af spørgsmålet "Har du inden for de sidste 2 uger...".

Arbejdsgiverens pres på chaufførerne for at overtræde køre/hviletidsregler ser ud til at medføre, at chaufførerne faktisk overtræder reglerne. I Tabel 31 fremgår det, at ud af de chauffører, der presses af arbejdsgiveren, bryder ca. 32 % reglerne, mens det kun er ca. 27 % af dem, der ikke presses, der bryder reglerne.

Arbejdsgivernes pres for at bryde hviletidsreglerne, ser ikke ud til at betyde noget for hvor mange dage chaufførerne opholder sig i Danmark. Nedenstående tabel viser, at 4 % har været i landet over syv dage, og denne procentsats er konstant på tværs af arbejdsgiverpres. Det kan dog også vidne om, at der ganske enkelt ikke er særligt mange chauffører, der bliver længere end syv dage i landet.

Tabel 32: Arbejdsgiverpres fordelt på hvor lang tid chaufførerne har været i Danmark

	Hvor lang tid i Danmark	Syv eller under dage	Over syv dage	Total
Arbejdsgiverpres	Ja	22	1	23
		96%	4%	100%
	Nej	152	6	158
		96%	4%	100%
	Total	174	7	181
		96%	4%	100%

Note: Spørgsmål: Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene? Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde

reglerne for køre/hviletid? N stemmer ikke helt overens med tidligere tabeller pga. respondenter som ikke har svaret på begge spørgsmål er sorteret fra.

Arbejdsgivers pres på køre/hviletid ser ud til at hænge sammen med hvor mange uger, der går inden chaufførerne er hjemme. 95 % (20) af chaufførerne, der har oplevet arbejdsgiverpres, er mere end 2 uger væk fra hjemlandet, For alle adspurgte chauffører er det 88 % (146) af dem, der har været mere end 2 uger væk fra hjemlandet. Forskellene er dog ikke statistisk signifikante.

Tabel 33: Arbejdsgiverpres fordelt på hvor lang tid siden der er chaufførerne har været hjemme

		Hvor mange uger siden hjemme	2 uger eller under	Over 2 uger	Total
Arbejdsgiverpres	Ja		1	20	21
			5%	95%	100%
	Nej		19	126	145
			13%	87%	100%
Total		20	146	166	
		12%	88%	100%	

Note: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland? Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde reglerne for køre/hviletid? N stemmer ikke helt overens med tidligere tabeller pga. respondenter som ikke har svaret på begge er sorteret fra. Signifikanstest: $\text{Chi}^2 = 1,204$, P-værdi = 0,272

Arbejdsgiverens pres på køre/hviletidsregler ser ikke ud til at betyde noget for, om chaufførerne altid kører med gods i Danmark. Dem, der har været udsat for arbejdsgiverpres, svarer stort set det samme på spørgsmålet "Har du altid gods med...", som dem, der ikke har været udsat for arbejdsgiverpres.

Tabel 34: Arbejdsgiverpres fordelt på om chaufførerne altid kører med gods ind i Danmark

		Kører ikke altid med gods ind i DK	Kører altid med gods ind i DK	Total
Arbejdsgiverpres	Ja	7	22	29
		24%	76%	100%
	Nej	43	142	185
		23%	77%	100%
Total	50	164	214	
	23%	77%	100%	

Note: Har du altid gods med på lastbilen, når du kører ind i Danmark? Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde reglerne for køre/hviletid? N stemmer ikke helt overens med tidligere tabeller pga. respondenter som ikke har svaret på begge spørgsmål er sorteret fra.

I forhold til, om der er en sammenhæng mellem, at chauffører der presses af deres arbejdsgiver, også kører på kilometerbetaling, tyder det på, at 21 % (6) af dem, der har oplevet arbejdsgiverens pres på køre/hviletidsregler, også bliver aflønnet med

kilometerbetaling. For alle chauffører er det 16 % (33), der bliver aflønnet med kilometerbetaling. Dermed kunne det tyde på chauffører der udsættes for sådan et pres, også oftere modtager kilometerbetaling. Der er dog kun tale om seks respondenter ud af 29, hvorved sammenhængen ikke er særlig robust.

Tabel 35: Arbejdsgiverpres fordelt på om chaufførerne modtager kilometerbetaling

Kilometerbetaling?		Nej	Ja	Total
Arbejdsgiverpres	Ja	23	6	29
		79%	21%	100%
	Nej	153	27	180
		85%	15%	100%
	Total	176	33	209
		84%	16%	100%

Note: Hvordan er du aflønnet? Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde reglerne for køre/hviletid? N stemmer ikke helt overens med tidligere tabeller pga. respondenter som ikke har svaret på begge er sorteret fra.

2.5 Kilometer-betaling

Jf. gældende lov burde kilometer-betaling ikke længere forekomme som aflønningsform. 16 % (35) af de adspurgte chauffører har dog indikeret, at de stadig modtager denne form for aflønning.

Tabel 36: Hvordan er du aflønnet?

	Antal	Procent af chauffører
Fast månedsløn/grundløn	118	55%
Fast løn på dage med kørsel	41	19%
Kilometer-betaling	35	16%
Diæt-betaling	65	31%
Andet	8	4%
Total	213	1

Note: Chaufførerne kunne vælge mere end én aflønningsform, hvorved summen af svar vil overstige de 213 respondenter har svaret på spørgsmålet.

3 Chauffører med dansk arbejdsgiverbase eller som modtager danske instruktioner

I dette afsnit ser vi specifikt nærmere på, hvad der kendetegner chauffører med enten arbejdsgiverbase i Danmark, eller som modtager instruktioner fra Danmark. Sammenhængen mellem, hvor chaufførernes arbejdsgiver har base, og antal uger siden chaufførerne sidst var i hjemlandet, er blevet beskrevet tidligere i rapporten (Se Tabel 18). Ligeledes er sammenhængen mellem arbejdsgivernes base med chaufførernes tendens til at køre med tomme lastbiler ind i Danmark også tidligere afdækket (Se Tabel 25). Dermed vil disse sammenhænge ikke blive beskrevet igen i dette afsnit.

Nedenstående tabel viser sammenhængen med, hvor arbejdsgiveren har sin base, og hvor instruktionerne til chaufførerne kommer fra. Tabellen viser bl.a. at 46 % (11) af chaufførerne, hvis arbejdsgiver har base i Danmark, modtager også instruktioner fra Danmark. Samtidigt modtager 37 % (30) af chaufførerne, med arbejdsgiverbase i Rumænien, deres instruktioner fra Danmark.

Tabel 37: Hvor kommer instruktioner fra fordelt på hvor arbejdsgiver har base

Hvor har arbejdsgiver base												
I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne?		Rumænien		Bulgarien		Makedonien		Danmark		Andet land		Total
	Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	51	63%	66	86%	12	100%	12	50%	1	9%	139
	Øst- eller Sydeuropa	0	0%	0	0%	0	0%	1	4%	0	0%	1
	Danmark	30	37%	11	14%	0	0%	11	46%	4	7%	56
	Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	1	1%	1	1%	0	0%	0	0%	6	75%	8
	Total	81	100%	77	100%	12	100%	24	100%	11	5%	202

Note: Procent summer ikke i alle tilfælde til 100 pga. afrundinger. Spørgsmål: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? I hvilket land har din arbejdsgiver sin base? Signifikans-test: $\chi^2 = 168,919$ dvs. P-værdi= 0,000

Tabel 38: Vurdering af mest kørte land fordelt på hvilke land instruktioner kommer fra. Procent af samlet vurdering

	Vurdering	Danmark	Ikke-Danmark
Danmark	1	34%	66%
	2	24%	76%
	3	24%	76%
Norge	2	0%	100%
	3	25%	75%
Sverige	1	14%	86%
	2	9%	91%
	3	11%	89%
Finland	3	0%	100%
Tyskland	1	21%	79%
	2	33%	67%
	3	11%	89%
Holland	1	0%	100%
	2	29%	71%
	3	22%	78%
Belgien	1	50%	50%
	2	0%	100%
	3	31%	69%
Frankrig	1	13%	88%
	2	17%	83%
	3	43%	57%
Østrig	2	20%	80%
	3	10%	90%
Italien	1	0%	100%
	2	100%	0%
	3	25%	75%
Storbritannien	1	0%	100%
	2	0%	100%
	3	0%	100%
Polen	3	0%	100%
Ungarn	2	0%	100%

Note: n=154 Vurdering 1-3, hvor er 1 er land man mest har kørt i. Ingen har angivet Tjekkiet eller Baltikum. Spørgsmål: "I hvilke lande har du kørt mest i år?" og "I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne?" Omkodet så instruktioner kommer fra Danmark eller ikke-Danmark.

Jf. overstående tabel så kører de fleste af de adspurgte chauffører fortrinsvist i Danmark og Tyskland, hvilket var samme mønster som chaufførerne i det hele taget. Dermed tegner der sig et billede af, at der ingen sammenhæng er mellem hvor chaufførerne modtager instruktioner fra, og hvilke lande de kører i.

Der er en svag tendens til, at chauffører, som modtager instruktioner fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien, kører en anelse mere i Holland. Forskellen er dog

drevet af relativt få respondenter (10), der har angivet Holland som det land de kørte tredje-mest i.

Den efterfølgende tabel viser, hvem der har oplevet arbejdsgiverens pres for at bryde køre/hviletidsreglerne fordelt på hvilket land chaufførerne modtager instruktioner fra. Tabellen viser, at 14 % (20) af chaufførerne som modtager instruktioner fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien har oplevet arbejdsgiverens pres. Andelen af chauffører, der har været udsat for arbejdsgiverpres, er større for chauffører, der instrueres fra Danmark, end for chauffører der instrueres fra andre lande, jf. Tabel 39. 16 % af chaufførerne, der instrueres fra Danmark, har været udsat for pres, mens det er 14 % generelt. Forskellen er dog ikke statistisk signifikant. Dette er primært drevet af det lave antal respondenter i hver celle, hvilket sandsynligvis kan tilskrives emnets ømtålige natur.

Tabel 39: Arbejdsgiverpres fordelt på hvilket land instruks kommer fra

I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne?	Ja		Nej		Total
	Antal	%	Antal	%	
Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	20	14%	127	86%	147
Et andet land i Øst- eller Syd-europa	0	0%	1	100%	1
Danmark	9	16%	47	84%	56
Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	0	0%	6	100%	6
Total	29	14%	181	86%	210

Note: Spørgsmål: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde reglerne for køre/hviletid? Signifikans-test $\chi^2 = 6,509$, hvilket giver en P-værdi på 0,164 for hele modellen.

Tabel 40: Selvrapporeret overtrædelse af regler efter hvilket land instruktioner kommer fra

	Bulgarien, Rumænien eller Makedonien		Danmark		Et andet land i Europa		Total
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal
Overskredet daglig køretid	15	52%	4	36%	0	0%	19
Kørt mere end fire en halv time uden pause	5	17%	1	9%	1	100%	7
Undladt at holde dine daglige hvil	5	17%	1	9%	0	0%	6
Undladt at holde dine week-endhvil	9	31%	7	64%	0	0%	16
Total	29	100%	11	100%	1	100%	41

Note: N stemmer ikke helt overens med tidligere tabeller pga. respondenter som ikke har svaret på begge er sorteret fra. Spørgsmål: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Har du inden for de sidste to uger...?

Tolkning på overstående tabel er relativ usikker på grund af det lave antal respondenter i de pågældende grupperinger. Der tegner sig et billede af, at relativt flere, 64 % (7) chauffører som modtager instruktioner fra Danmark undlader at holde week-endhvil. Samtidigt er der indikationer på, at chauffører der modtager instruktioner fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien relativt oftere, 52 % (15) overskrider daglig køretid. Fortolkningen er dog betinget af respondenter ikke har taget stilling til hvilke landes hviletidsbestemmelser, der overskrides.

Tabel 41: Arbejdsgiverpres fordelt på hvor arbejdsgivers base er placeret

	Ja		Nej		Total
	Antal	%	Antal	%	Antal
Rumænien	19	23%	62	77%	81
Bulgarien	8	11%	68	89%	76
Makedonien	1	8%	11	92%	12
Danmark	1	4%	22	96%	23
Andet land	0	0%	9	100%	9
Total	29	14%	172	86%	201

Note: I hvilket land har din arbejdsgiver sin base? Har din arbejdsgiver eller en speditør inden for den sidste måned bedt dig om at bryde reglerne for køre/hviletid?

Tabel 42: Selvrapporteret overtrædelse af regler efter hvor arbejdsgiver har base

		Overskredet daglig køretid	Kørt mere end fire en halv time uden pause	Undladt at holde dine daglige hvil	Undladt at holde dine weekendhvil	Total
Rumæni- en	Antal	10	4	4	12	24
	%	42%	17%	17%	50%	100%
Bulgarien	Antal	5	1	1	3	10
	%	50%	10%	10%	30%	100%
Makedo- nien	Antal	1	0	1	1	3
	%	33%	0%	33%	33%	100%
Danmark	Antal	2	1	0	0	2
	%	100%	50%	0%	0%	100%
Andet land	Antal	0	1	0	0	1
	%	0%	100%	0%	0%	100%
Total	Antal	18	7	6	16	40
	%	45%	18%	15%	40%	100%

Note: Spørgsmål I hvilket land har din arbejdsgiver sin base? Har du inden for de sidste to uger...? N stemmer ikke helt overens med tidligere tabeller pga. respondenter som ikke har svaret på begge er sorteret fra.

Tabellen viser, hvor mange chauffører der har angivet, at de inden for de sidste to uger har overtrådt en af de viste regler. Da der kun er 40 respondenter er der en vis usikkerhed omkring tallene. Usikkerheden er særlig stor for de lande, hvor kun meget få chauffører har angivet de har base dvs. Danmark, Makedonien og andet land.

Samlet set ser der ikke ud til at være den store forskel på type overtrædelser fordelt på hvor arbejdsgiveren har base. Variationer mellem landene er i de fleste tilfælde drevet af et lavt antal respondenter.

Den efterfølgende tabel viser, hvordan chaufførerne er aflønnet fordelt på hvilket land instruktionerne kommer fra. Tendensen er overordnet set, at der ikke er stor forskel på aflønningsform alt efter hvor instruktionerne kommer fra. En anelse flere chauffører, 35 % (29), der modtager instruktioner fra Danmark, modtager diætbetaling end chaufførerne generelt.

Tabel 43: Aflønningsformer fordelt på hvilket land instruktioner kommer fra

		Bulgarien, Rumænien eller Make- donien	Øst- eller Sydeuropa	Danmark	Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	Total
Fast måneds- løn/grundløn	Antal	78	0	35	5	118
	%	46%	0%	42%	42%	44%
Fast løn på dage med kørsel	Antal	34	0	7	0	41
	%	20%	0%	8%	0%	15%
Kilometer-betaling	Antal	21	0	12	2	35
	%	12%	0%	14%	17%	13%
Diæt-betaling	Antal	31	1	29	4	65
	%	18%	100%	35%	33%	24%
Andet	Antal	6	0	1	1	8
	%	4%	0%	1%	8%	3%
Total	Antal	170	1	84	12	267

Note: n summerer til 267 da chaufførerne har kunne vælge mere end én aflønningsform. I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Spørgsmål: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Hvordan er du aflønnet?

Tabel 44 viser fordelingen af chaufførernes indtægt i september fordelt på, hvilket land de får instruktioner fra. 44 % (20) af chauffører som får deres instruktioner fra Danmark tjener mellem 1600-1900 €. For chaufførerne generelt er det kun 31 % (31) der ligger i samme indtjeningsklasse. 61 (51 %) af chaufførerne som får instruktioner fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien får derimod kun mellem 1100-1500 € om måneden. Dermed kan man sige, at chauffører, som modtager instruktioner fra Danmark, generelt har et højere indtjeningsniveau end de øvrige chauffører.

Tabel 44: Selvrapporteret indtægt efter hvor hvilket land instruktioner kommer fra.

Euro		Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	Øst- eller Sydeuropa	Danmark	Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	Total
100-500	Antal	10	0	2	1	13
	%	8%	0%	4%	17%	8%
600-1.000	Antal	11	0	3	0	14
	%	9%	0%	7%	0%	8%
1100-1.500	Antal	61	0	14	0	74
	%	51%	0%	31%	0%	44%
1.600-1.900	Antal	30	1	20	3	53
	%	25%	100%	44%	50%	31%
2.000+	Antal	8	0	6	2	16
	%	7%	0%	13%	33%	9%
Total	Antal	120	1	45	6	170
	%	100%	100%	100%	100%	100%

Note: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Hvad var din indtægt i september måned? Sæt cirkel ved nærmeste 100 Euro.

Tabel 45: Antal uger siden chauffører har været hjemme fordelt på hvilke lande instruktionerne kommer fra.

	2 uger eller under		Over 2 uger		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	15	14%	96	86%	111	100%
Øst- eller Sydeuropa	0	0%	1	100%	1	100%
Danmark	3	6%	45	94%	48	100%
Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	1	20%	4	80%	5	100%
Total	19	12%	146	88%	165	100%

Note: I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland? Signifikanstest $\chi^2 = 3,578$, P-værdi = 0,466

I Tabel 45 tegner der sig et klart billede af chauffører, der modtager instruktioner fra Danmark, relativt set er længere tid væk fra hjemlandet end chauffører samlet set. Kun 3 (6 %) af disse chauffører har angivet de er ude mindre en to uger. 14 % (15) af chauffører der modtager instruktioner fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien har derimod tilkendegivet de er hjemme efter 2 uger eller under. Sammenhængen er dog ikke statistisk signifikant.

Tabel 46: Godskørsel fordelt på hvor chauffører får instruktioner fra

		Kører ikke altid med gods ind i DK	Kører altid med gods ind i DK	Total
Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	Antal	29	119	148
	%	20%	80%	100%
Et andet land i Øst- eller Sydeuropa	Antal	0	1	1
	%	0%	100%	0%
Danmark	Antal	18	38	56
	%	32%	68%	100%
Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	Antal	2	6	8
	%	25%	75%	100%
Total	Antal	49	164	213
	%	23%	77%	100%

Note: Spørgsmål I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Har du altid gods med på lastbilen, når du kører ind i Danmark? $\text{Chi}^2 = 6,954$, P-værdi = 0,138.

Overstående tabel viser om chaufførerne altid kører med gods ind i Danmark fordelt på hvor de modtager deres instruktioner fra. Tabellen viser, at chauffører med instruktioner fra Danmark i 32 % (18) ikke altid kører med gods ind i Danmark. Det er en højere andel end chauffører, der instrueres fra andre lande (25 %). Sammenhængen er dog kun signifikant på 0,1 niveau.

4 Chaufførernes social- og arbejdsvilkår

Vi vil i dette afsnit beskrive chaufførernes arbejdsvilkår, og sociale vilkår. Først og fremmest vil vi se nærmere på respondenternes sygdoms- og arbejdsløshedsunderstøttelse. Herefter vil det blive afklaret nærmere hvad arbejdsgiverne betaler til af sundheds- og arbejdsløshedsforsikring. Endelige vil chaufførernes særlige lønforhold blive nærmere beskrevet.

4.1 Sygdom- og arbejdsløshedsunderstøttelse

Tabel 47 viser hvilke lande chaufførerne har angivet de kan få penge fra pga. sygdom eller arbejdsløshed. Langt størstedelen (89 %) forventer, at kunne få penge fra enten Bulgarien eller Rumænien.

Kun 4 chauffører (2 %) har angivet de forventer at modtage penge fra Danmark i tilfælde af arbejdsløshed eller sygdom. Det er i øvrigt interessant at bemærke, at ingen chauffører har angivet de betaler skat i Danmark (jf. Tabel 5), men der stadig er chauffører der forventer at modtage penge fra landet.

Tabel 47: Fra hvilket land kunne du få penge, hvis det blev nødvendigt på grund af sygdom eller arbejdsløshed

	Antal	%
Bulgarien	94	45%
Rumænien	92	44%
Makedonien	7	3%
Danmark	4	2%
Andet	11	5%
Total	207	100%

Note: Chaufførerne kunne vælge mere end ét land

89 % (186) af de adspurgte chauffører forventer at modtage penge fra enten Bulgarien eller Rumænien, hvis de skulle blive syge eller arbejdsløse. I forlængelse heraf synes det mest relevant at se nærmere på, hvor disse chauffører kører henne. De øvrige grupper chauffører er en så lille en undergruppe, at videre analyse ikke meningsfuld for hvilke lande de kører i.

Tabel 48: Sammenhæng mellem hvilket land chauffører forvente at få penge fra i tilfælde af sygdom/arbejdsløshed, og hvilke lande de kører mest i. Procent.

Hvilket land forventer chaufførerne at få penge fra				
	Vurdering	Bulgarien	Rumænien	Total
Danmark	1	39%	61%	57
	2	64%	36%	39
	3	73%	27%	15
Norge	3	60%	40%	10
Sverige	1	50%	50%	12
	2	44%	56%	9
	3	80%	20%	5
Finland	3	0%	100%	1
Tyskland	1	56%	44%	45
	2	50%	50%	42
	3	50%	50%	8
Holland	1	33%	67%	3
	2	33%	67%	3
	3	57%	43%	14
Belgien	1	50%	50%	2
	2	100%	0%	1
	3	36%	64%	11

Frankrig	1	88%	13%	8
	2	45%	55%	11
	3	42%	58%	12
Østrig	2	100%	0%	4
	3	50%	50%	8
Italien	1	50%	50%	4
	2	0%	100%	1
	3	0%	100%	4
Storbritannien	1	0%	100%	1
	2	33%	67%	3
	3	100%	0%	3
Polen	3	100%	0%	3
Ungarn	2	0%	100%	1

Note: n=138. Vurdering af mest kørt i land fra 1 til 3, hvor 1 er mest og 3 er tredjemest. Spørgsmål: I hvilke lande har du kørt mest i år? Fra hvilket land kunne du få penge, hvis det blev nødvendigt på grund af sygdom eller arbejdsløshed?

Resultaterne i Tabel 48 tyder på, at chaufførerne, der forventer at modtage penge fra Rumænien, kører mere i Danmark end chauffører der forventer at modtage hjælp fra Bulgarien. 61 % (35) af chauffører, der forventer at modtage penge fra Rumænien, har tilkendegivet Danmark er det land de kører mest i. Derimod har chauffører, der forventer at modtage penge fra Bulgarien, i højere grad vurderet, at Danmark er det land de kører næstmest eller tredjemest i. Dermed kunne det tyde på, at chauffører med bulgarsk tilknytning kører mere bredt rundt i Europa end respondenterne med rumænsk tilknytning.

Resultaterne er dog drevet af relativt små grupper af chauffører, hvorved man bør være påpasselig med generalisering til de øvrige chauffører.

I den efterfølgende tabel illustreres sammenhængen mellem hvor chaufførerne forvente at modtage penge i tilfælde af sygdom/arbejdsløshed, og hvor lang tid de hhv. har været i Danmark, samt hvor mange uger det er siden de har været hjemme.

Overordnet set bør man være tilbageholdende med fortolkning af chauffører, der forventer at modtage hjælp fra hhv. Danmark og Makedonien, da der kun er hhv. 7

og 4 chauffører i disse to grupper. Chauffører er gennemsnitligt 2,6 dage i Danmark uden at køre over grænsen til nabolandene. Chauffører med tilknytning til Bulgarien er 2,7 dage i Danmark. Chaufførerne, der forvente at modtage hjælp fra Rumænien, er en halv dag mindre i Danmark i gennemsnit end chaufførerne der forventer at modtage penge fra Bulgarien.

Alle chauffører er i snit 7 uger væk fra hjemlandet. Respondenterne med tilknytning til Rumænien er i gennemsnit 7,4 uger væk fra hjemlandet. Chaufførerne, der forventer hjælp fra Bulgarien, er derimod kun 6,9 uger væk fra hjemlandet i gennemsnit. Dermed tyder det på, at chauffører, der forventer at modtage penge fra Rumænien, er de chauffører som er længst tid væk fra hjemlandet.

Tabel 49: Hvor forventer chauffører at modtage penge fra i tilfælde af sygdom/arbejdsløshed fordelt på...

		Bulgarien	Rumænien	Makedonien	Danmark	Total
Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene? (dage)	Gns.	2,7	2,2	3,7	5,3	2,6
	Std. afvigelse	2,1	3	3,8	4,5	2,7
	Antal chauffører	94	92	7	4	196
Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?	Gns.	6,9	7,4	4,8	5,3	7
	Std. afvigelse	4,8	4,5	1,6	0,5	4,6
	Antal chauffører	94	92	7	4	196

Noter: n= 196. Spørgsmål: Fra hvilket land kunne du få penge, hvis det blev nødvendigt på grund af sygdom eller arbejdsløshed? Ingen har angivet "Et andet land" og svaret på de to øvrige spørgsmål.

4.2 Arbejdsgiverbetaling til pensionsopsparing, sundheds- og arbejdsløsforsikring

Tabel 50: Antal og andel chauffører der modtager arbejdsgiverbidrag til...

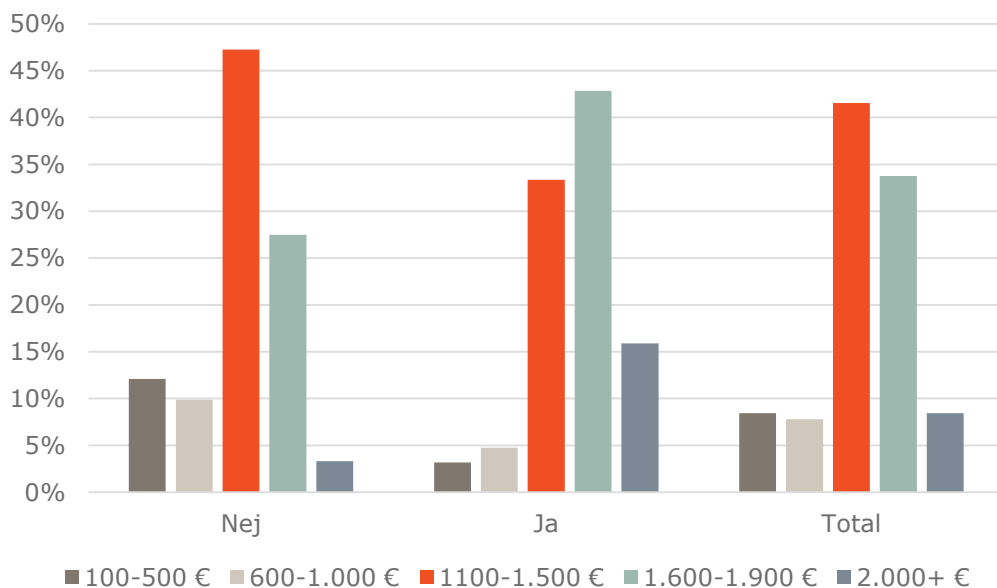
	Antal	%	Total
Sundhedsforsikring	192	97%	198
Arbejdsløshedsforsikring	77	39%	198
Pensionsopsparing	187	92%	203

Note: n varierer på tværs af kategorierne. Antal der har angivet "Ja" Spørgsmål: Betaler din arbejdsgiver et bidrag til din pensionsopsparing? & Betaler din arbejdsgiver et bidrag til...?

Tabel 50 viser at størstedelen af chaufførerne oplever, at arbejdsgiveren betaler til både sundhedsforsikring (97 %) og pensionsopsparing (92 %). Derimod er det kun 77 (39 %) af chaufførerne, der angiver arbejdsgiveren betaler til arbejdsløshedsforsikring.

Her synes det mest interessant, at se nærmere på den mindre gruppe chauffører, der modtager arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikringen. Det forekommer plausibelt, at det kunne være mønstre i hvem der modtager arbejdsgiverbidraget, og hvem der ikke gør. Derimod fremstår det mindre interessant at se nærmere på chaufførerne, der modtager arbejdsgiverbidrag inden for sundhedsforsikring, og pensionsopsparing, da det stort set er noget alle chauffører modtager.

Figur 5: Modtager chaufførerne arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring fordelt på indkomstniveauer i september måned. Euro.



Noter: n= 154. Bemærk fald i n skyldes at chaufførerne skal have besvaret begge spørgsmål. Spørgsmål: Betaler din arbejdsgiver et bidrag til... Din arbejdsløshedsforsikring? Hvad var din indtægt i september måned? Sæt cirkel ved nærmeste 100 Euro?

Overstående figur illustrerer hvordan indtægten ser ud for de chauffører der hhv. får og ikke får et arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring, samt totalen der viser den samlede indtægtsfordeling for alle chauffører.

På baggrund af figuren tegner der sig et billede af, at chauffører med højere indtægt har en tendens til at modtage arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring. En større andel af chauffører der tjener fra 1600 € om måneden har modtaget arbejdsgiverbidrag end de chauffører der tjener mindre. Mao. har næsten 43 % af chaufførerne, der modtager arbejdsgiverbidraget en indtægt på mellem 1600 og 1900 €. Blandt chaufførerne, der ikke modtager arbejdsgiverbidraget, er det kun ca. 26 % der tjener mellem 1600 og 1900 €.

Tabel 51: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring efter hvor instruktioner kommer fra

Modtager chaufføren arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring						
Hvor kommer instruktioner fra	Nej		Ja		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	86	65%	47	35%	133	100%
Øst- eller Sydeuropa	1	100%	0	0%	1	100%
Danmark	28	56%	22	44%	50	100%
Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	3	38%	5	63%	8	100%
Total	117	62%	73	38%	190	100%

Note: n= 190. Spørgsmål: Betaler din arbejdsgiver et bidrag til... Din arbejdsløshedsforsikring? I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne? Chi2 = 5,347, P-værdi = 0,253

På baggrund af overstående tabel tegner der sig et billede af chauffører, der modtager instruktioner fra Danmark, i højere grad også modtager arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikringen. Mao. kan det aflæses at 44 % (22) modtager arbejdsgiverbidrag til forsikringen, mens det kun er 38 % for alle chauffører samlet set.

47 chauffører (35 %), der modtager instruktioner fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien, modtager arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikringen.

Tabel 52: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring fordelt på hvor arbejdsgiver har base

Modtager chaufføren arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring						
Hvor er arbejdsgiverens base	Nej		Ja		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Rumænien	33	43%	43	57%	76	100%
Bulgarien	55	79%	15	21%	70	100%
Makedonien	10	100%	0	0%	10	100%
Danmark	7	35%	13	65%	20	100%
Andet land	5	56%	4	44%	9	100%
Total	108	59%	75	41%	183	100%

Note: n=183. Betaler din arbejdsgiver et bidrag til... Din arbejdsløshedsforsikring? I hvilket land har din arbejdsgiver sin base? $\chi^2 = 43,74$, P-værdi = 0,000

Tabel 52 viser hvordan arbejdsgiverens base hænger sammen med om arbejdsgiveren giver et bidrag til arbejdsløshedsforsikringen. En interessant observation er, at chauffører med arbejdsgiverbase i Rumænien i langt højere grad modtager et bidrag til forsikringen end chauffører med base i Bulgarien gør. 57 % (43) af chaufførerne med Rumænsk arbejdsgiverbase modtager også arbejdsgiverbidraget. Det samme gør sig gældende for kun 21 % (15) af chaufførerne med Bulgarsk arbejdsgiverbase.

Der er kun 20 chauffører med dansk arbejdsgiverbase, men for deres vedkommende modtager 65 % (13) arbejdsgiverbidraget.

Tabel 53: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring fordelt på hvordan chaufførerne er indkvarteret

Modtager chaufføren arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring						
	Nej		Ja		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Sover ikke altid i lastbilen	16	16%	13	20%	29	18%
Sover altid i lastbil	105	84%	64	80%	169	82%
Total	121	100%	77	100%	198	100%

Noter: n=198. Indkvarteringsspørgsmålet omkodet til to svarkategorier. $\chi^2 = 0,504$, P-værdi = 0,478. Spørgsmål: Hvordan er du indkvarteret når du arbejder? Betaler din arbejdsgiver et bidrag til... Din arbejdsløshedsforsikring?

Tabel 53 viser sammenhængen mellem chaufførernes indkvartering, og om arbejdsgiveren bidrager til arbejdsløshedsforsikringen. På baggrund af tabellen tegner der sig ikke noget klart billede, eftersom næsten samtlige chauffører sover i lastbilen. Dermed er det kun meget lille gruppe af respondenter, der ikke gør, hvilket også kommer til udtryk i og med resultaterne er insignifikante. Deraf kan det ikke udelukkes, at de viste resultater skyldes tilfældigheder, og man bør være varsom med fortolkning af værdierne.

Tabel 54: Giver arbejdsgiver bidrag til arbejdsløsforsikring fordelt på hvilke lande chauffører har kørt mest i

	Vurdering	Nej	Ja	Total
Danmark	1	50%	46%	57
	2	32%	48%	45
	3	18%	7%	16
Norge	2	14%	14%	2
	3	86%	86%	12
Sverige	1	33%	53%	13
	2	25%	35%	9
	3	42%	12%	7

Finland	3	0%	100%	1
Tyskland	1	49%	57%	51
	2	41%	37%	39
	3	10%	6%	8
Holland	1	16%	22%	5
	2	21%	22%	6
	3	63%	56%	17
Belgien	1	22%	0%	2
	2	22%	0%	2
	3	56%	100%	13
Frankrig	1	30%	10%	7
	2	45%	30%	12
	3	25%	60%	11
Østrig	2	38%	25%	4
	3	63%	75%	8
Italien	1	50%	100%	4
	3	50%	0%	2
Storbritannien	1	0%	50%	1
	2	50%	0%	2
	3	50%	50%	3
Polen	3	100%	100%	3

Note: n=139. Vurdering af mest kørte i land fra 1 til 3, hvor 1 er mest og 3 er tredjemest. Spørgsmål: I hvilke lande har du kørt mest i år? Betaler din arbejdsgiver et bidrag til... Din arbejdsløshedsforsikring?

Overstående tabel indikerer, hvilke lande chaufførerne har kørt i fordelt på om deres arbejdsgiver har bidraget til arbejdsløshedsforsikringen. Overordnet set er der ikke den store forskel på de to grupper, eftersom tendensen til at have kørt mest i Tyskland/Danmark holder på tværs af arbejdsgiverbidraget. Bl.a. kan det aflæses,

at 46 % af chaufførerne der har vurderet de har kørt mest i Danmark modtager arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikringen. For chaufførerne der ikke modtager sådanne et arbejdsgiverbidrag har 50 % angivet de kører mest i Danmark. Dermed er det en god indikation på, at der ikke ser ud til at være nogen stærk sammenhæng mellem de to fænomener.

Dermed synes der ikke være nogen systematisk sammenhæng mellem hvilke lande chaufførerne kører i, og om arbejdsgiveren bidrager til forsikringen. Det kan dog ikke udelukkes, at undersøgelsen kun har fanget en bestemt gruppe chauffører ved dataindsamlingen, og billedet er anderledes for chauffører der køre mest i andre lande.

Tabel 55: Arbejdsgiverbidrag til arbejdsløshedsforsikring fordelt på chaufførernes tid i Danmark, og siden hjemme

Betaler din arbejdsgiver et bidrag til... Din arbejdsløshedsforsikring?		Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland?	Hvor lang tid har du været i Danmark i denne omgang uden at køre over grænserne til nabolandene? (dage)
Nej	Gns.	6,7	2,6
	Antal	92	99
	Std. afvigelse	4,2	2,3
Ja	Gns.	7,3	2,3
	Antal	61	67
	Std. afvigelse	5,0	3,0
Total	Gns.	6,9	2,5
	Antal	153	166
	Std. afvigelse	4,5	2,6

Noter: Gns= gennemsnit. Std. afvigelse= standardafvigelse. Afrundet til et decimal for at vise forskel uden at overdrive datas præcision. Spørgsmål: Betaler din arbejdsgiver et bidrag til... Din arbejdsløshedsforsikring?

Tabel 55 indikerer sammenhængen mellem arbejdsgiveren giver et bidrag til chaufførernes arbejdsløshedsforsikring, og hhv. antal dage de har opholdt sig i Danmark, samt hvor mange uger siden chaufførerne har været hjemme.

Jf. tabellen kan man se chauffører, hvor arbejdsgiveren giver et bidrag til arbejdsløshedsforsikring, i gennemsnit er i Danmark 2,3 dage og der går ca. 7,3 uger in-

den chauffør er hjemme. I modsætning hertil er chauffører, hvis arbejdsgiver ikke giver noget bidrag, 2,6 dage i Danmark og hjemme efter ca. 6,7 uger.

Altså chauffører med arbejdsgivere der betaler bidrag er, i gennemsnit, kortere tid i Danmark, men længere tid væk hjemmefra end både chaufførerne generelt, og særligt med arbejdsgivere der ikke betaler bidraget.

4.3 Særlige lønforhold

Jf. Tabel 56 modtager 83 % (117) af chaufførerne løn under ferie. Derimod får kun 31 % (44) af respondenterne løn eller kompensation under sygdom.

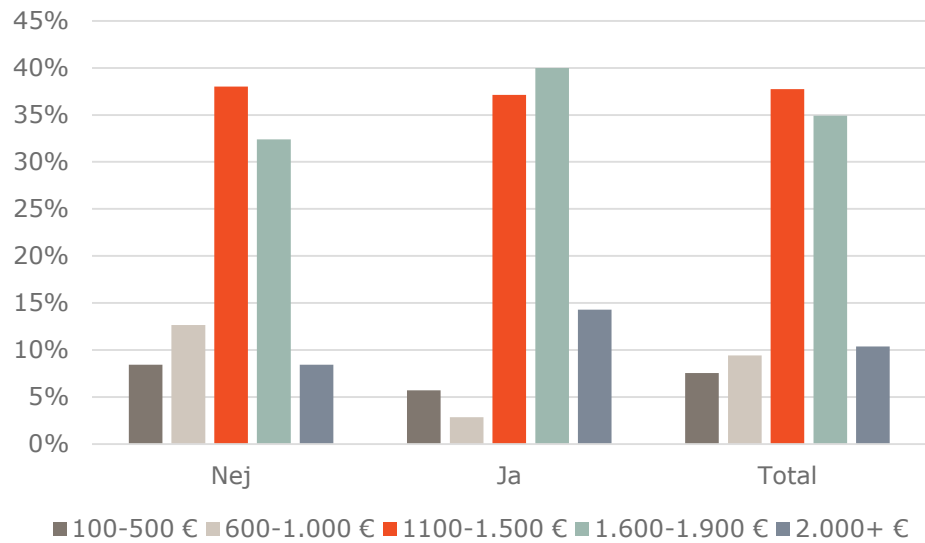
Tabel 56: Får du betalt...

	Antal	%	Total
Løn når du holder ferie	117	83%	141
Løn eller kompensation, når du er syg	44	31%	141

Note: n= 141. Antal der har angivet "Ja".

På baggrund af overstående synes det mest interessant at se nærmere på den 1/3 af chauffører, der modtager kompensation under sygdom, og dem der ikke gør. Denne gruppe respondenter er særlig interessant, eftersom kun et fåtal af chaufførerne får kompensation under sygdom, mens langt de fleste får løn under ferie.

Figur 6: Indkomst fordelt på om chaufførerne modtager kompensation under sygdom. Euro



Noter: n= 106. Bemærk fald i n skyldes at chaufførerne skal have besvaret begge spørgsmål for at blive talt med. Spørgsmål: Får du betalt... Løn eller kompensation, når du er syg? Hvad var din indtægt i september måned? Sæt cirkel ved nærmeste 100 Euro?

Figur 6 belyser chaufførernes indtægt fordelt på om de får kompensation under sygdom. Heraf kan det aflæses, at chauffører, der modtager kompensationen, har en anelse højere indtægt end de øvrige chauffører. 40 % af chauffører der modtager sygekompensation tjener mellem 1600-1900 €, hvilket er omkring 7 procentpoint mere end de øvrige chauffører.

Det skal dog hurtigt indvendes, at det lave antal respondenter, samt relative lille forskel i gruppeantallet betyder, at sammenhængen er usikker. Dermed bør man være varsom omkring generalisering af forholdene til chauffører i det hele taget.

Tabel 57: Chauffører der modtager kompensation under sygdom fordelt på hvor de modtager instruktioner fra

Kompensation under sygdom						
Hvor kommer instruktioner fra	Nej		Ja		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	61	66%	31	34%	92	100%
Øst- eller Sydeuropa	1	100%	0	0%	1	100%
Danmark	28	76%	9	24%	37	100%
Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	5	63%	3	38%	8	100%
Total	94	69%	42	31%	136	100%

Note: n= 136. $\chi^2 = 2,703$, P-værdi = 0,609 Spørgsmål: Får du betalt... Løn eller kompensation, når du er syg? I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne?

Tabel 57 viser sammenhængen mellem hvor chaufførerne modtager deres instruktioner fra, og om de modtager kompensation under sygdom. Næsten hver 4. chauffør (9) som modtager instruktioner fra Danmark, modtager kompensation under sygdom. Dette er dog lavere end hvad er tilfældet for hhv. chaufførerne fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien, og chauffører generelt, hvilket forekommer betænkeligt.

Kun et fåtal af chaufførerne modtager ikke instruktioner fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien, hvilket introducerer usikkerhed ved analyse af andre grupper. Usikkerheden udmønter sig også ved, at sammenhængen mellem de to variable er insignifikant, og man dermed ikke kan udelukke, at resultaterne skyldes tilfældigheder.

I Tabel 58 er sammenhængen mellem kompensationer under sygdom, og arbejdsgiverens base illustreret. Først og fremmest må det bemærkes, at usikkerhedsanden som gjorde sig gældende for den forrige tabel, også gør sig gældende her. Dermed vil enhver fortolkning af denne sammenhæng være behæftet med en vis usikkerhed.

Tabel 58: Kompensation under sygdom fordelt på hvor arbejdsgiver har base

Kompensation under sygdom						
Hvor er arbejdsgiverens base	Nej		Ja		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Rumænien	43	75%	14	25%	57	100%
Bulgarien	32	71%	13	29%	45	100%
Makedonien	3	60%	2	40%	5	100%
Danmark	7	50%	7	50%	14	100%
Andet land	5	56%	4	44%	9	100%
Total	90	69%	40	31%	130	100%

Note: n=130. Spørgsmål: Får du betalt... Løn eller kompensation, når du er syg? I hvilket land har din arbejdsgiver sin base? $\chi^2 = 5,731$, P-værdi = 0,33

Halvdelen af chaufførerne (7), hvis arbejdsgiver har base i Danmark, modtager kompensation ved sygdom, hvilket er den højeste andel blandt chaufførerne. For chaufførerne med rumænske og bulgarske baser er det kun mellem 25-29 % der modtager sygekompensation.

Tabel 59: Chaufførernes indkvartering fordelt på om de modtager kompensation under sygdom

Kompensation under sygdom						
	Nej		Ja		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Sover ikke altid i lastbilen	16	64%	9	36%	25	100%
Sover altid i lastbil	81	70%	35	30%	116	100%
Total	97	69%	44	31%	141	100%

Noter: n=141. Indkvarteringsspørgsmålet omkodet til to svarkategorier. $\chi^2 = 0,325$, P-værdi = 0,568. Spørgsmål: Hvordan er du indkvarteret når du arbejder? Får du betalt. Løn eller kompensation, når du er syg?

Overstående tabel er en illustration af sammenhængen mellem chaufførernes indkvartering, og om de modtager kompensation når de er syge. 36 % af chaufførerne

(9), der ikke altid sover i lastbilen, modtager også sygekompensation. Derimod modtager kun 30 % af chauffører (35), der altid sover i lastbilen, sygekompensation.

Jf. tidligere bør man dog være varsom med en generalisering af resultaterne, da der er relativt få chauffører der ikke altid sover i lastbilen.

Tabel 60: Kompensation under sygdom fordelt på hvilke lande chauffører har kørt mest i

	Vurdering	Nej	Ja	Total
Danmark	1	60%	42%	42
	2	32%	46%	28
	3	8%	13%	7
Norge	2	40%	0%	2
	3	60%	100%	6
Sverige	1	22%	43%	5
	2	33%	14%	4
	3	44%	43%	7
Tyskland	1	53%	68%	39
	2	42%	32%	26
	3	4%	0%	2
Holland	1	25%	0%	4
	2	6%	67%	3
	3	69%	33%	12
Belgien	2	33%	0%	2
	3	67%	100%	11
Frankrig	1	19%	17%	4
	2	56%	17%	10

	3	25%	67%	8
Østrig	2	0%	50%	2
	3	100%	50%	7
Italien	1	33%	100%	3
	2	17%	0%	1
	3	50%	0%	3
Storbritannien	1	0%	50%	1
	2	50%	0%	2
	3	50%	50%	3
Polen	3	0%	100%	2

Note: n=98. Vurdering af mest kørte i land fra 1 til 3, hvor 1 er mest og 3 er tredjemest. Spørgsmål: I hvilke lande har du kørt mest i år? Får du betalt... Løn eller kompensation, når du er syg?

Tabel 60 viser om chauffører, der modtager sygekompensation eller ej, kører meget i bestemte lande. Man kan bl.a. aflæse, at 68 % af chauffører, som modtager sygekompensation, har givet Tyskland vurderingen "1". Derimod har kun 42 % chauffører, der modtager sygekompensation, givet Danmark vurderingen "1". Dermed tyder det på, at chaufførerne, der kører ofte i Tyskland, er mere tilbøjelige til at modtage kompensation under sygdom.

Man bør dog forsat være varsom med generalisering til chaufførerne generelt, da der igen er tale om relativt små grupper af chauffører der driver tendensen.

5 Chaufførernes ønsker til fremtiden

Tabel 61 viser hvad chaufførernes største ønske er i forhold til bedre arbejds- og privatliv. Tabellen viser, at det klart største ønske er højere løn, hvor hele 74 % (160) af chaufførerne ser det som deres største ønske. Herefter kommer hhv. hyppigere mulighed for besøg i hjemland og bedre rettigheder, hvor 40 % af chaufførerne betragter det som deres største ønske.

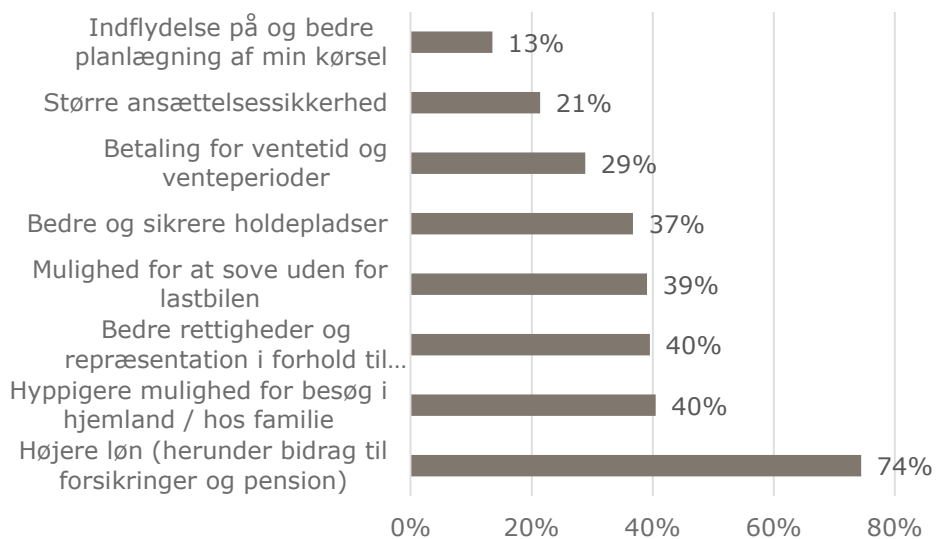
Tabel 61: Se på nedenstående liste. Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv

	Ja	% af chaufførerne
Højere løn (herunder bidrag til forsikringer og pension)	160	74%
Betaling for ventetid og venteperioder	62	29%
Bedre og sikrere holdepladser	79	37%
Hyppigere mulighed for besøg i hjemland / hos familie	87	40%
Større ansættelsessikkerhed	46	21%
Indflydelse på og bedre planlægning af min kørsel	29	13%
Mulighed for at sove uden for lastbilen	84	39%
Bedre rettigheder og repræsentation i forhold til arbejdsgiver	85	40%

Note: N=215. Andel af chauffører der har sat kryds ved "Ja" ud for det pågældende ønske. Spørgsmål: Se på nedenstående liste. Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv

I Figur 7 er ønskerne illustreret fra mindst til mest ønskede forhold. Figuren viser samme tendens som i overstående tabel, dog sorteret efter hvad der er chaufførernes største ønsker.

Figur 7: Chaufførernes største ønske. %



Note: 215. Andel af chauffører der har sat kryds ved "Ja" ud for det pågældende ønske.

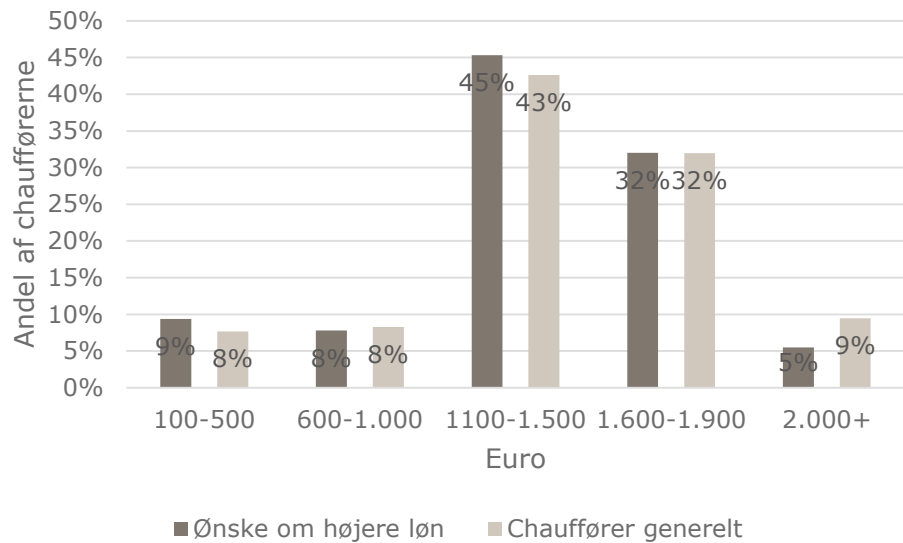
På baggrund af overstående vil vi i de efterfølgende afsnit se nærmere på de fire største ønsker blandt chaufførerne: Højere løn, hyppigere muligheder for besøg i hjemlandet, bedre rettigheder, og mulighed for at sove uden for lastbilen.

5.1 Ønsket om højere løn

De fleste chauffører har et ønske om højere løn, og derved synes det relevant at undersøge om der tegner sig nogle bestemte mønstre bag ved ønsket – fx om det primært er noget chaufførerne, med den laveste indtægt, ønsker.

Figur 8 viser indtægtsfordelingen for de chauffører som har et ønske om højere løn, og for chaufførerne generelt. Figuren fremhæver, at ønsket om højere løn er et fælles ønske på tværs af chaufførernes forskellige indtægtsniveauer. Altså kan det indikere chauffører i det hele taget ønsker en højere løn.

Figur 8: Chaufførernes ønske om højere løn fordelt på lønindtægt



Note: Spørgsmål: Se på nedenstående liste. Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv? – Højere løn (herunder bidrag til forsikringer og pension). Hvad var din indtægt i september måned? Sæt cirkel ved nærmeste 100 Euro.

5.2 Ønsket om hyppigere besøg i hjemlandet

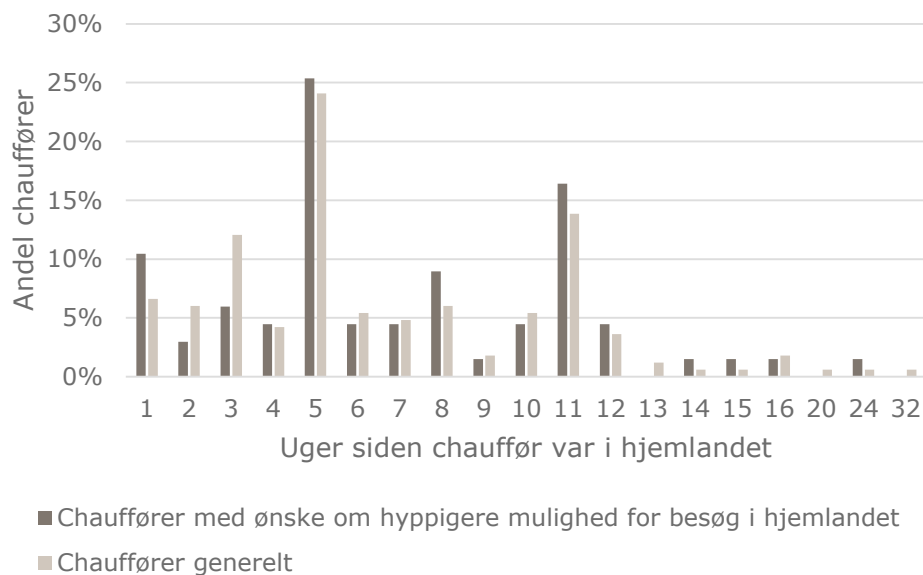
4 ud af 10 chauffører har udtrykt de ønsker flere besøg i hjemlandet. Et oplagt spørgsmål er om det primært er chauffører, der er lang tid væk fra hjemlandet, der har ønsket om hyppigere hjemmebesøg. Tabel 62 illustrer, at chauffører med det pågældende ønske i gennemsnit er ca. 7 uger væk fra hjemlandet. Derimod er chauffører generelt omkring 6,8 uger væk fra hjemlandet.

Tabel 62: Uger siden chauffør har været i hjemlandet. Chauffører med ønske om hyppigere hjemmebesøg

Gennemsnitlig antal uger siden chauffører har været hjemme	
Chaufførerne med ønske om hyppigere mulighed for besøg i hjemland	7,0
Chauffører generelt	6,8

Noter: n = 166. Spørgsmål: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland? (eksempelvis 3 uger, 5 uger, 11 uger)

Figur 9: Ønske om hyppigere hjemmebesøg fordelt på hvor lang tid chauffører er væk fra hjemlandet



Noter: N=166 Spørgsmål: Hvor mange uger er det siden du har været i dit hjemland? (eksempelvis 3 uger, 5 uger, 11 uger). Se på nedenstående liste. Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv? – Hyppigere mulighed for besøg i hjemland / hos familie

Figur 9 fremhæver i grove træk samme tendens som den forudgående tabel. Chaufførerne med ønske om hyppigere hjemmebesøg har en større andel chauffører, der har været væk i længere tid end chaufførerne generelt f.eks. ved hhv. 8, 11 og 12 uger. Det bør dog også bemærkes, at chaufførerne med det pågældende ønske også har en større andel af chauffører der kun er væk hhv. 1 og 5 uger. På baggrund af både gennemsnitsbetragtning, og den viste fordeling synes det dog rimeligt at konkludere, at chaufførerne med ønske om hyppigere besøg i hjemland også har været længere tid væk fra hjemlandet.

5.3 Ønsket om bedre rettigheder og repræsentation

40 % af chaufførerne udtrykte et ønske om bedre rettigheder og repræsentation i forhold til arbejdsgiver. I forlængelse af dette ønske synes det oplagt, at se nærmere på, hvordan disse chauffører er organiseret i forhold til arbejdsgiverens base, og hvilket land respondenterne modtager instruktioner fra.

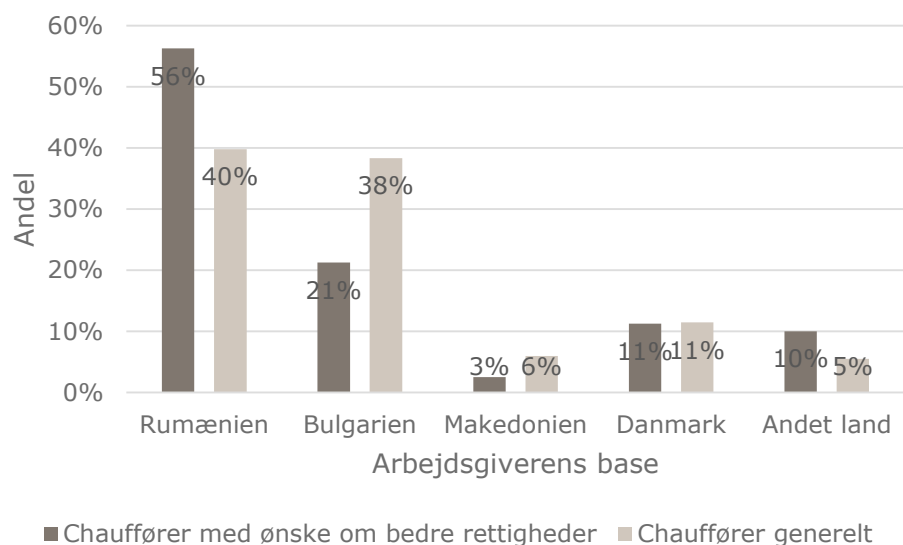
Tabel 63: Chauffører med ønske om bedre rettigheder efter hvor arbejdsgiver har base

Arbejdsgiverbase	Antal	Andel i %
Rumænien	45	56%
Bulgarien	17	22%
Makedonien	2	17%
Danmark	9	39%
Andet land	8	73%
Total	80	40 %

Note: Rækkeprocentuering. $\chi^2 = 39,491$, P-værdi= 0,000. Spørgsmål: Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv? – Bedre rettigheder og repræsentation i forhold til arbejdsgiver. I hvilket land har din arbejdsgiver sin base?

Tabel 63 fremhæver, at 56 % (45) af chaufførerne med arbejdsgiverbase i Rumænien har et ønske om bedre rettigheder, hvorimod det samme kun gør sig gældende for 22 % (17) af chaufførerne med arbejdsgiverbase i Bulgarien. Ca. 40 % (9) af chaufførerne, hvor arbejdsgiveren har base i Danmark, har et ønske om bedre rettigheder i forhold til arbejdsgiver. Sammenhængen er signifikant.

Figur 10: Arbejdsgiverens base fordelt på ønske om bedre rettigheder, og chauffører generelt.



Note: n=201 Kolonneprocentuering. Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv? – Bedre rettigheder og repræsentation i forhold til arbejdsgiver. I hvilket land har din arbejdsgiver sin base?

Figur 10 illustrerer sammenhængen på en anden måde. Figuren viser andelen af chaufførerne, med ønsket om bedre rettigheder, over for andelen af chauffører, der har arbejdsgiverbase i de pågældende lande. Dermed kan det aflæses, at chaufførerne med base i Rumænien er overrepræsenteret i forhold til ønsket om bedre repræsentation, samtidigt med chaufførerne med Bulgarien som base er underrepræsenteret. Mao. kan man sige, at chaufførerne med arbejdsgiver i Rumænien i højere grad ønsker bedre rettigheder, hvorimod chaufførerne med base i Bulgarien i mindre grad ønsker det samme. Chauffører med arbejdsgiverbase i Danmark er derimod på det niveau man kunne forvente, i forhold til andelen af chauffører generelt.

I Figur 11 og Tabel 64 er samme analyse vist efter hvilket land de modtager instruktioner fra.

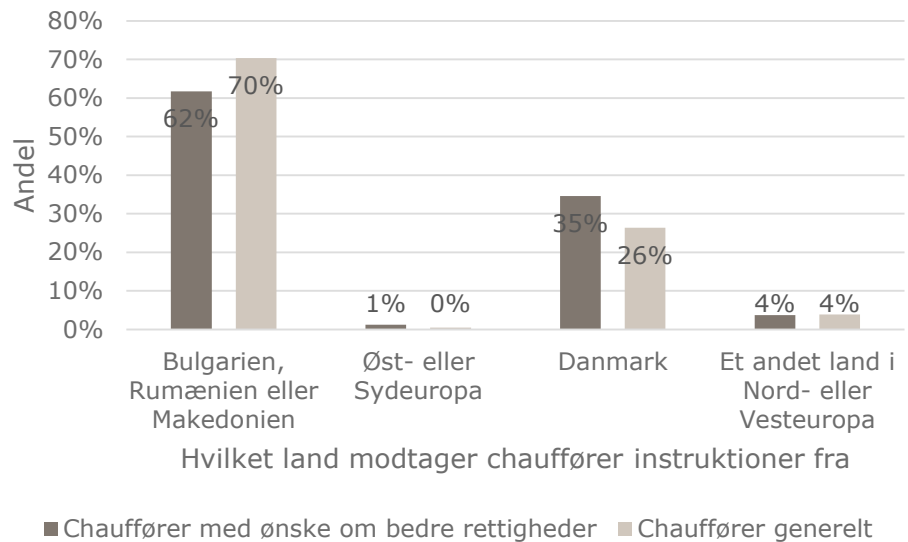
Tabel 64: Chauffører med ønske om bedre rettigheder efter hvor instruktioner kommer fra

Hvilket land kommer instruktioner fra?	Antal	%
Bulgarien, Rumænien eller Makedonien	50	34%
Øst- eller Sydeuropa	1	100%
Danmark	28	51%
Et andet land i Nord- eller Vesteuropa	3	38%
Total	81	39%

Noter: n=209. Rækkeprocentuering. Chi2 = 10,933, P-værdi = 0,027. Spørgsmål: Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv? – Bedre rettigheder og repræsentation i forhold til arbejdsgiver. I hvilket land sidder den person, der giver dig instruktionerne?

I tabellen kan det aflæses, at 51 % (28) af chaufførerne, som modtager instruktioner fra Danmark, har et ønske om bedre rettigheder i forhold til arbejdsgiveren. Det samme gør sig gældende for 34 % (50) af chaufførerne som får instrukser fra Bulgarien, Rumænien eller Makedonien.

Figur 11: Hvor modtager chauffører instruktioner fordelt på ønske om bedre rettigheder, og chauffører generelt.



Noter: n=209. Kolonneprocentuering. Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv? – Bedre rettigheder og repræsentation i forhold til arbejdsgiver. I hvilket land har din arbejdsgiver sin base?

Figuren viser, at 35 % af chaufførerne, som har et ønske om bedre rettigheder, får instruktioner fra Danmark. For chaufførerne generelt er det kun 26 %, hvor chaufførerne med instrukser fra Danmark er overrepræsenteret. På den anden side er chauffører fra Bulgarien mv. underrepræsenteret med næsten 8 % i forhold deres andel blandt chaufførerne generelt.

5.4 Ønsket om at sove uden for lastbilen

En interessant observation er, at kun et mindretal af chaufførerne der altid sover i lastbilen har et stort ønske om at sove andre steder. Jf. Tabel 65 er det 42 % (78) af chaufførerne, der altid sover i lastbilen, der har et stort ønske om at få mulighed for at sove et andet sted. Sammenhængen er signifikant, hvilket vil sige sandsynligheden for, at resultatet skyldes tilfældigheder er relativt lille.

Tabel 65: Chaufførernes ønske om at sove uden for lastbilen

Hvad er dine største ønsker i forhold til at have et bedre arbejds- og privatliv - Mulighed for at sove uden for lastbilen.						
	Nej		Ja		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Sover ikke altid i lastbilen	22	79%	6	21%	28	100%
Sover altid i lastbilen	109	58%	78	42%	187	100%

Note: n=213. Øvrige indkvarteringsmuligheder kodet til samme kategori pga. få observationer. Spørgsmålet om indkvartering er omkodet til to kategorier. Spørgsmål: Hvordan er du indkvarteret når du arbejder? Chi2 = 4,209, P-værdi = 0,040

Blandt chaufførerne, der ikke altid sover i lastbilen, er det kun 21 % (6) der har andre indkvarteringsmuligheder som et stort ønske. Man skal dog have in mente, at der kun er 28 chauffører i hele undersøgelsen som ikke sover i lastbilen. Dermed er vurderinger af denne lille gruppe chauffører behæftet med en vis usikkerhed.