

FROM MANILA WITH LOVE

Flere og flere chauffører fra fattige lande overtager job i EU

Af **Søren Dahl**

Research: Emil Fogh Mikkelsen

Mandag den 29. oktober 2018

Transportselskaber henter nu i stor stil chauffører her til fra lande uden for EU som Ukraine, Serbien og Filippinerne. Alene fra 2016 til 2017 er der sket en stigning på 31 procent. 'Det er jo bindegalt, at EU ikke lukker det her hul med det samme,' siger direktør for vognmænd.



Chauffører fra lande uden for EU kører i stigende antal rundt i EU. Også i Danmark, hvor billedet med de her filippinske chauffører er taget. Foto: Privat

Vogntoget vinkes ind til siden på kontrolstationen Krossmoen i det sydlige Norge.

Lastbilen har polsk registreringsnummer. Ejerens navn står på dørene, og navnet er dansk.

Lastbilen er på vej fra Danmark til byen Klepp i Norge, lastet fra gulv til loft med grillbriketter.

Bag rettet sidder **John** (navnet er ændret af redaktionen*), der er en lille, tynd mand. Han kommer fra Filippinerne, men har opholdstilladelse i Letland. Hans chef sidder i Rumænien.

Det er den rumænske chef John må ringe til, når Vegvesenet (Den norske færdselsstyrelse, red.) påpeger, at lasten har forskubbet sig.

Tilmeld dig gratis til vores nyhedsbrev for flere nyheder

Email

Tilmeld

John er 49 år, og er blandt det stærkt stigende antal af chauffører fra lande uden for EU, der har fået tilladelse til at køre lastbil i Europa.

Alene fra 2016 til 2017 er antallet af tilladelser givet til chauffører fra lande som Filippinerne, Ukraine og Kazakhstan steget med en tredjedel fra 74.832 til 108.223 tilladelser. Det viser en opgørelse fra EU-Kommissionen, som A4 og **Investigate Europe** er i besiddelse af.

Selvom John er blevet stoppet knap 1000 kilometer fra grænsen til Danmark, oplever også det danske politi, at flere og flere chauffører fra ikke-EU lande kører rundt på danske veje.

»Vi stopper jævnligt lastbiler med chauffører fra lande som Hviderusland, Moldova og andre lande uden for EU, såsom Filippinerne. Og der er ingen tvivl om, at tendensen er stigende, siger **Svend Otto Pedersen**, politiassistent ved Tungtvognscenter Syd i Kolding til Ugebrevet A4.

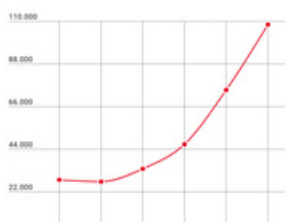
“ Det her kun handler om en ting - nemlig at få lønningerne i transportbranchen så langt ned som overhovedet muligt.

Ole Christensen, medlem af Europaparlamentet for Socialdemokratiet.



Så mange får tilladelse til at køre i EU

EU-landene gav i 2017 tilladelse til, at 108.332 chauffører fra lande uden for EU kunne køre lastbil i EU-landene. Det er en stigning på 31 procent i forhold til 2016, hvor der blev givet 74.832 tilladelser.



Hele grafikken er indsat sidst i pdf'en.

Dybt forkasteligt

I dag er reglerne sådan, at vognmænd kan hyre chauffører fra lande uden for EU, hvis de ikke kan finde ledige hænder inden for landets grænser.

Når de først har fået tilladelse til at køre i Polen, har chaufførerne på grund af EU's såkaldte cabotageregler lov til at køre i hele EU.

Litauen og Polen er de to lande, der inviterer flest lastbilchauffører til EU.

Polen alene stod forrige år for 65.192 ud af de 108.223 tilladelser.

Men det må der sættes en stopper for, mener **Ole Christensen**, som er medlem af Europa-Parlamentet for Socialdemokratiet.

»Det er helt vanvittigt, også når vi ser på den store arbejdsløshed, der fortsat er i Europa. Tallene viser tydeligt, hvor vigtigt det er, at der gøres noget,« siger Ole Christensen.

Avisen.dk har tidligere beskrevet, hvordan danske vognmænd henter chauffører hertil fra Filippinerne, Usbekistan og Kasakhstan igennem datterselskaber i Polen til en løn på kun 7.000 til 7.500 kroner om måneden.

En praksis, som Ole Christensen kalder "dybt forkastelig". Han vil nu tage sagen op med EU's transportkommissær **Violeta Bulc**.

Kritikken bakkes op af **Erik Østergaard**, formand i Dansk Transport og Logistik, som er en arbejdsgiverorganisation for vognmænd.

»Det her handler ikke om chaufførmangel, det handler om en branche, hvor man er inde i en ond spiral af priser og lønninger, der hele tiden bliver presset længere og længere ned,« siger Erik Østergaard.

»Det er jo bindegalt, at EU ikke lukker det her hul med det samme, og så begynder at uddanne nogle af alle de millioner af arbejdsløse europæere til et job i transportbranchen,« tilføjer han.

'Om et år er jeg fri'

Filippinske John afleverer papirerne til de norske kontrollører. De er i orden.

Men på fragtbrevet har nogen skrevet, at forsikring ikke er mulig. John siger, at han protesterede, men i sidste ende kørte han alligevel. Derfor bærer han nu hele ansvaret for lasten.

John har opholdstilladelse i Letland, og der skal han også have bosted efter EU's regler. Han siger, at han ikke har nogen anden forbindelse til landet, udover at han fik sin oplæring der.

Det er i lastbilens førerhus, at John bor. Og spiser. Og arbejder. Han har arbejdet og spist og sovet på sine fire kvadratmeter de sidste seks måneder.

»Jeg har en kontrakt på et år. Efter et år er jeg fri til at tage hjem,« siger John.

Farligt med udkørte chauffører på vejene

John er hverken den første eller den sidste chauffør med hjemstavn uden for Europa, som kontrollørerne er rendt ind i. Blot den seneste.

Omkring hvert tredje vogntog, de tjekker ved stationen på Krossmoen ved Egersund, er udenlandsk registreret.

»Der er som sådan ikke flere fejl på disse biler end på norske,« siger Helge Våge, der er procesansvarlig for den eksterne kontrol i Region Vest.

Ofte er det faktisk ikke bilerne i sig selv, der udgør en sikkerhedsrisiko. Det er chaufførerne, der sidder bag rattet.

De store lastbiler, der kommer dundrende ned ad de norske veje, vejer op til 50 ton.

Derfor er det en stor fordel, hvis chaufføren er godt oplært, udhvilet og i generel balance, hvilket langtfra altid er tilfældet.

“ Det er trist, at nogle chauffører tjener så lidt, at de bliver tvunget til at køre ulovligt op af norske veje.

Mohamed Nur Ali, Kontrolleder i den norske færdselsstyrelse, Vegvesenet.



Udenlandske lastbiler har dobbelt så stor risiko for ulykker som norske – og tre gange større risiko for at få brug for bjærgning, viser en rapport fra Transportøkonomisk Institut i 2016.

Svend Otto Pedersen fra Tungtvognscenter Syd i Kolding genkender billedet fra sine kontroller på de danske veje.

»Vi ser desværre ofte, at de her chauffører kører alt for mange timer i streg. Og kombineret med at de tit ikke har de nødvendige kvalifikationer til at køre på våde og sneglatte veje her i Skandinavien, bliver det til en rigtig farlig cocktail,« siger Svend Otto Pedersen.

Ingen chauffører

Men hvorfor er det overhovedet attraktivt for transportfirmaerne at bruge tid og kræfter på at hente chauffører fra fjerne destinationer som Kazakhstan og Filippinerne?

Spørger man transportbranchen er svaret chaufførmangel.

»Vi rekrutterer chauffører der, hvor vi kan finde dem,« siger **Tore Ketil Nilsen**, koncerndirektør i afdelingen International Logistik i Posten Norge, der ejer Bring Trucking, hvis lastbiler også kører rundt i stor stil på de danske veje.

Ifølge Tore Ketil Nielsen begynder der at være kritisk få chauffører i hele Europa.

Søren Kaj Andersen, arbejdsmarkedsforsker og centerleder ved Københavns Universitet, peger dog på, at chaufførmangel kun er en del af forklaringen.

»Det her fænomen handler også om, at priserne og lønningerne er presset langt ned i transportbranchen, hvilket kan gøre det svært at finde chauffører,« siger Søren Kaj Andersen.

»Derfor kan det være attraktivt for vognmænd at finde chauffører uden for EU, fordi de typisk kommer fra lande, hvor lønnen er lavere end i Europa,« tilføjer han.

For tre år siden var 82 procent af chaufførerne i Bring Trucking rumænere, skarpt efterfulgt af slovakker.

Bring Trucking betaler dem 1.000 kroner mere end mindstelønnen i Slovakiet, som er omkring 4.500 norske kroner om måneden.

Det er bedre end i Rumænien, hvor mindstelønnen er knap 3.900 norske kroner. Men der er stor udskiftning i Bring Trucking. Nu udgør rumænerne 'blot' 54 procent af chaufførkorpset.

I stedet rekrutterer Bring Trucking serbere. Nu er 28 af chaufførerne derfra. Serbien er ikke med i EU, og mindstelønnen er under 2.700 norske kroner om måneden.

Disse lande henter flest chauffører til EU

Polen gav i 2017 tilladelse til, at 65.391 chauffører fra lande uden for EU kunne køre lastbil i EU-landene. Hold musen hen over hvert land for at se, hvor mange tilladelser landet har givet. Desto mørkere farve, jo flere tilladelser. Danmark har ikke givet nogen tilladelser.



Hele grafikken er indsat sidst i pdf'en.

Trist

Tilbage i Norge bliver filippinske John nødt til at vente i tre dage ved kontrolstationen på Krossmoen, før firmaet sender en ny vogn, der kan hjælpe med at omlæse fragten.

»Jeg har mad til at klare mig,« siger han med et forsigtigt smil og kryber op i førerhuset igen.

Kontrollørerne på rastestationen ser bekymrede ud.

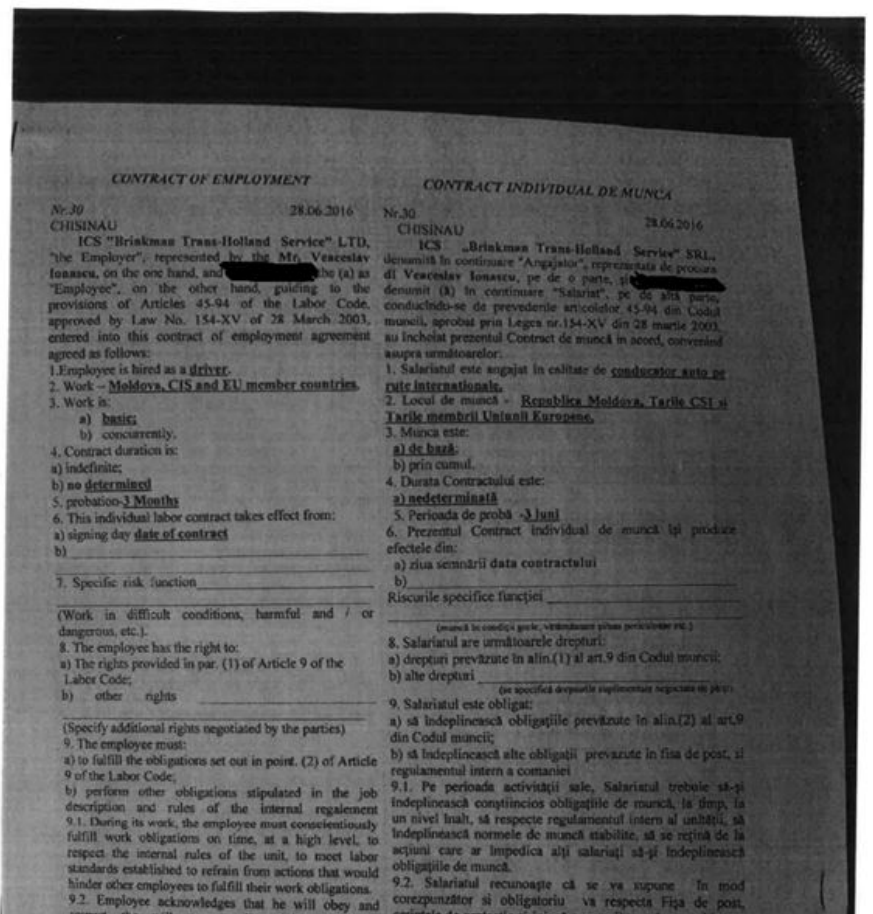
»Chauffører som holder stille på Krossmoen i tre-fire dage, og som ikke har penge til hverken mad eller drikke - dem følger vi over til butikken - vi er mennesker,« siger Mohamed Nur Ali, der leder kontrollen.

Hans job er at stoppe køretøjer med dårlige bremses, overlast eller usikret last.

Enkelte gange forsøger chauffører at stikke af fra kontrollen - nogle gange fordi de får trukket bøden fra deres egen løn.

»Det er jo godt, når vi stopper sådan en her. Men det er trist, at nogle chauffører tjener så lidt, at de bliver tvunget til at køre ulovligt op af norske veje,« siger Mohamed Nur Ali.

** John er et dæknavn. Ugebrevet A4 kender til Johns identitet og arbejdsgiver, men af sikkerhedshensyn er han anonymiseret i artiklen.*



Billederne viser en kontrakt fra det hollandske transportfirma Brinkman LTD, der betaler deres moldaviske chauffører en månedsløn på knap 150 euro om måneden.



Om Investigate Europe

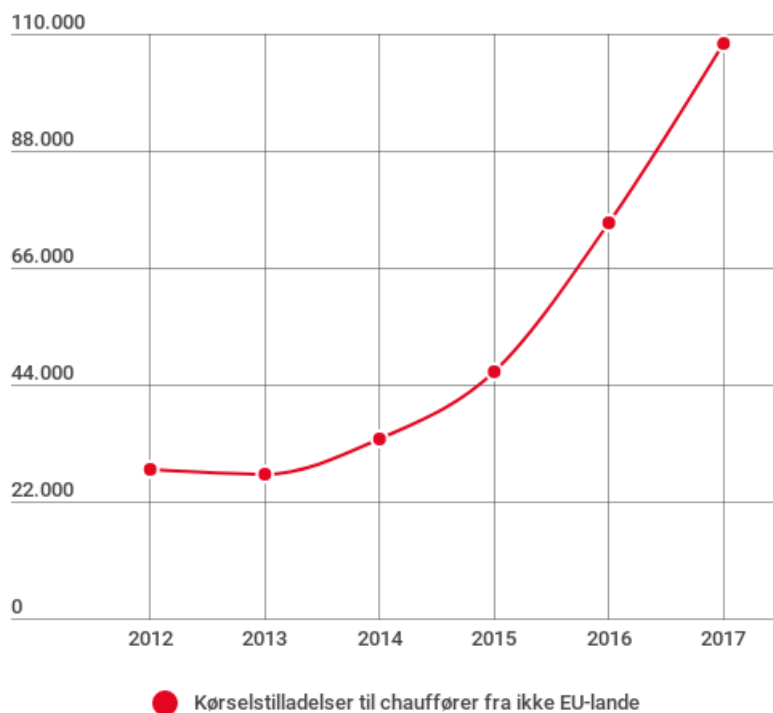
Investigate Europe er et team af journalister fra ti lande, der samarbejder om europæiske temaer. Gruppen har undersøgt arbejdsforholdene hos langtidschauffører på veje gennem Europa. Sagerne bliver beskrevet i blandt andet Aftenblad og Adresseavisen i Norge, Gazeta Wyborcza i Polen, Tagesspiegel i Tyskland, Diário de Notícias i Portugal, Il Fatto Quotidiano i Italien, Info Libre i Spanien, Bastamag i Frankrig, Efsyn i Grækenland, Black Sea i Rumænien, Knack i Belgien, Groene Amsterdammer i Holland og Falter i Østrig.

Investigate Europe er støttet af fonde og er også afhængig af læserbidrag. Journalistene er Crina Boros, Wojciech Ciesla, Ingeborg Eliassen, Juliet Ferguson, Nikolas Leontopoulos, Maria Maggiore, Leila Minano, Paulo Pena, Jef Poortmans, Harald Schumann, Elisa Simantke.

Mere om projektet her: www.investigate-europe.eu

Så mange får tilladelse til at køre i EU

EU-landene gav i 2017 tilladelse til, at 108.332 chauffører fra lande uden for EU kunne køre lastbil i EU-landene. Det er en stigning på 31 procent i forhold til 2016, hvor der blev givet 74.832 tilladelser.

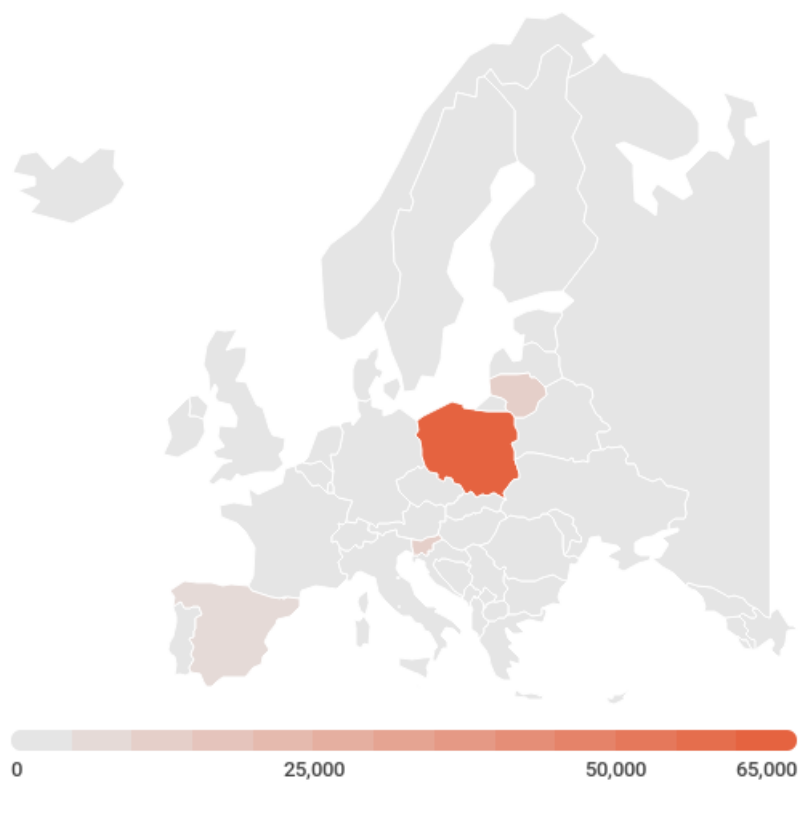


Kilde: EU-Kommissionen.

AVISEN DK

Disse lande henter flest chauffører til EU

Polen gav i 2017 tilladelse til, at 65.391 chauffører fra lande uden for EU kunne køre lastbil i EU-landene. Hold musen hen over hvert land for at se, hvor mange tilladelser landet har givet. Desto mørkere farve, jo flere tilladelser. Danmark har ikke givet nogen tilladelser.



AVISEN DK

KAN DU LIDE VORES ARTIKLER?

Tilmeld dig vores nyhedsbrev og få vores nyheder, direkte i din indbakke.

E-mail adresse

Tilmeld

Vis ikke igen