



YRKES TRAFIKK FORBUNDET
www.ytf.no

Grense-undersøkelsen 2017

**Rapport om lønns- og arbeidsvilkår
for godssjåfører på veg**

Lin Andrea Gulbrandsen



Rapport om lønns- og arbeidsvilkår for godssjåfører på veg

Innhold

Innledning.....	3
Gjennomføring og metode	3
Metode.....	3
Feilkilder	3
Respondentene	4
Nasjonalitet.....	4
Alder.....	4
Ansettelsesform.....	5
Land bilen er registrert i	5
Nasjonalitet på førere av skandinaviske biler	6
Funn.....	7
Lønn	7
Lønn etter antall transportoppdrag i Norge	9
Arbeidsdagen.....	11
Lønn ved venting og henting av gods	12
Allmenngjøring	14
Oppsummering og konklusjon	16

Innledning

Yrkestrafikkforbundet gjennomførte denne undersøkelsen på Svinesund i juni 2017. Målsetningen med undersøkelsen er å få mer informasjon om lønns- og arbeidsvilkårene til utenlandske sjåførere som kjører i og til Norge. Dette er en gruppe som vi tidligere har sett at er meget utsatt for sosial dumping og dårlige vilkår.

Gjennomføring og metode

Metode

Undersøkelsen ble gjennomført på Statens vegvesens kontrollstasjon på Svinesund i tidsrommet 08.00 -16.00 over 2 dager våren 2017. I tillegg var vi en dag innom Fugleåsen hvileplass. Den store hoveddelen av svarene kommer fra Svinesund.

Sjåførene fikk utdelt et spørreskjema og leste gjennom beskrivelsen av undersøkelsen før de valgte om de ønsket å delta eller ikke. Undersøkelsen ble gjennomført anonymt, og det var veldig få sjåførere som ikke ønsket å delta på undersøkelsen. Det totale antallet respondenter var omtrent 500, hvorav 390 ble benyttet videre i analysene. De resterende skjemaene hadde mangler i utfyllingen eller inneholdt svar som ikke var mulig å tyde. Spørreskjemaet inneholder 18 spørsmål, og er oversatt til ti ulike språk. Norsk, engelsk, tysk, polsk, rumensk, bulgarsk, slovakisk, slovensk, serbisk og russisk. Spørreskjemaet på norsk er vedlagt på slutten av rapporten.

Undersøkelsene er gjennomført i statistikkprogram eller i Excel. Noen av analysene er rene opptellinger av svar, mens flere av analysene også er undersøk for statistisk signifikans og feilmarginer. Dette blir oppgitt i den enkelte tabell eller avsnitt.

Feilkilder

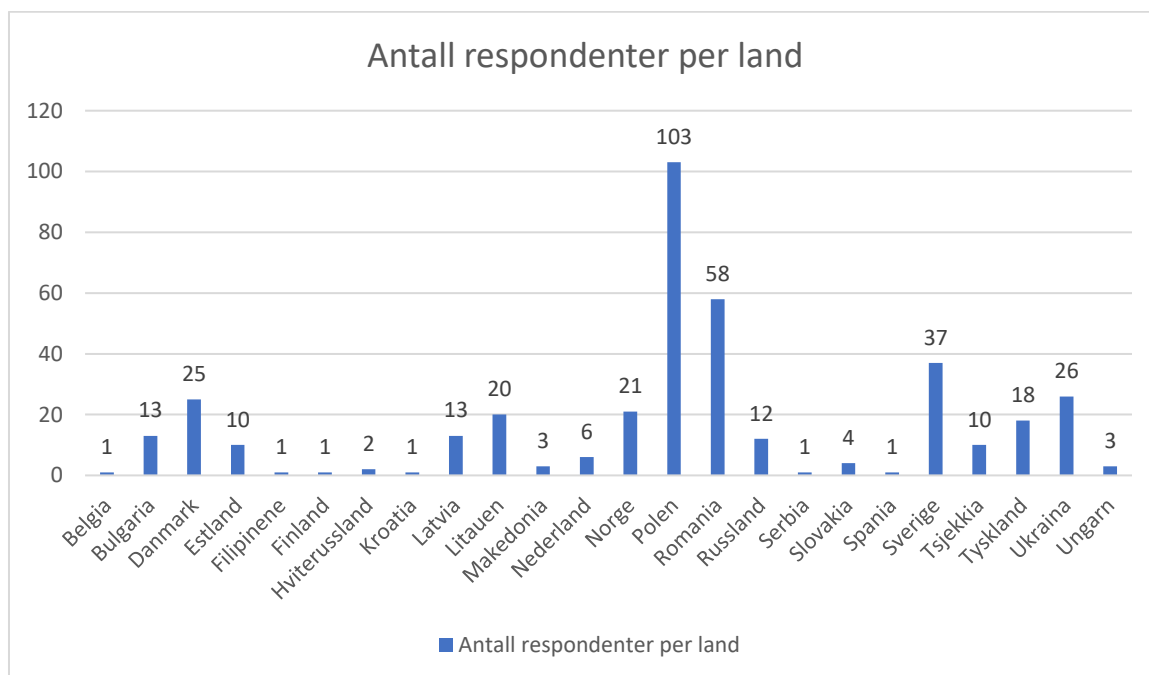
Hoveddelen av undersøkelsen er gjennomført på Svinesund i kontrollperioden til Statens Vegvesen (08.00-16.00). Dette kan gi en feilkilde ved at de som har noe å skjule vil vente til senere på dagen med å kjøre over grensen. I de videre analysene har vi kun brukt de respondentene som besvarte alle spørsmålene på undersøkelsen. Vi har ikke analysert om det er noe systematisk avvik på de som ikke besvarte alle spørsmålene. En siste feilkilde er uforståelig håndskrift.

Undersøkelsen vil ikke være representativ for norske sjåførere, da respondentene i denne undersøkelsen i hovedsak var langtransportsjåførere. Det er sannsynlig at man ville fått et høyere antall norske respondenter dersom undersøkelsen hadde blitt gjennomført lenger inn i landet, men hovedmålet med undersøkelsen er å få mer kunnskap om lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjåførere på vei inn i Norge.

Respondentene

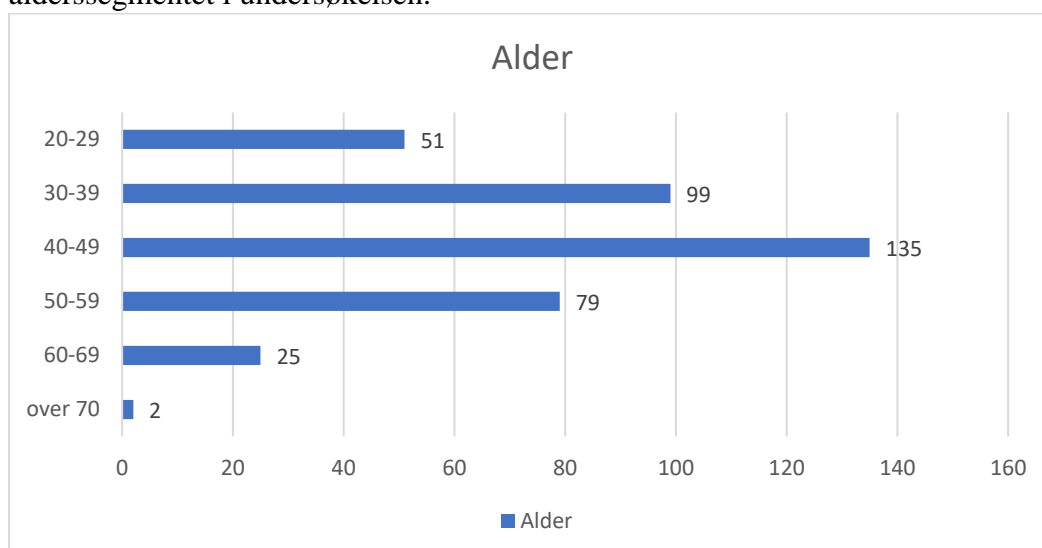
Nasjonalitet

Totalt har respondenter fra 24 ulike nasjonaliteter svart på undersøkelsen. 26 % av respondentene er fra Polen. Ellers er Romania, Sverige, Ukraina, Danmark, Norge og Litauen godt representert på statistikken.



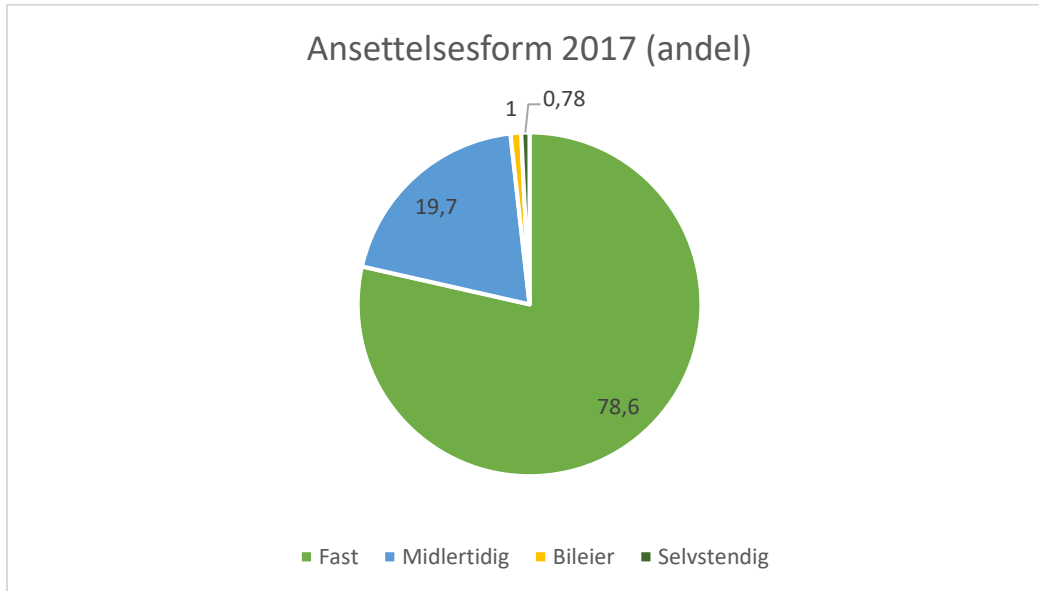
Alder

De fleste av respondentene er i aldersgruppen 40-49 år, men vi finner respondenter fra hele alderssegmentet i undersøkelsen.



Ansettelsesform

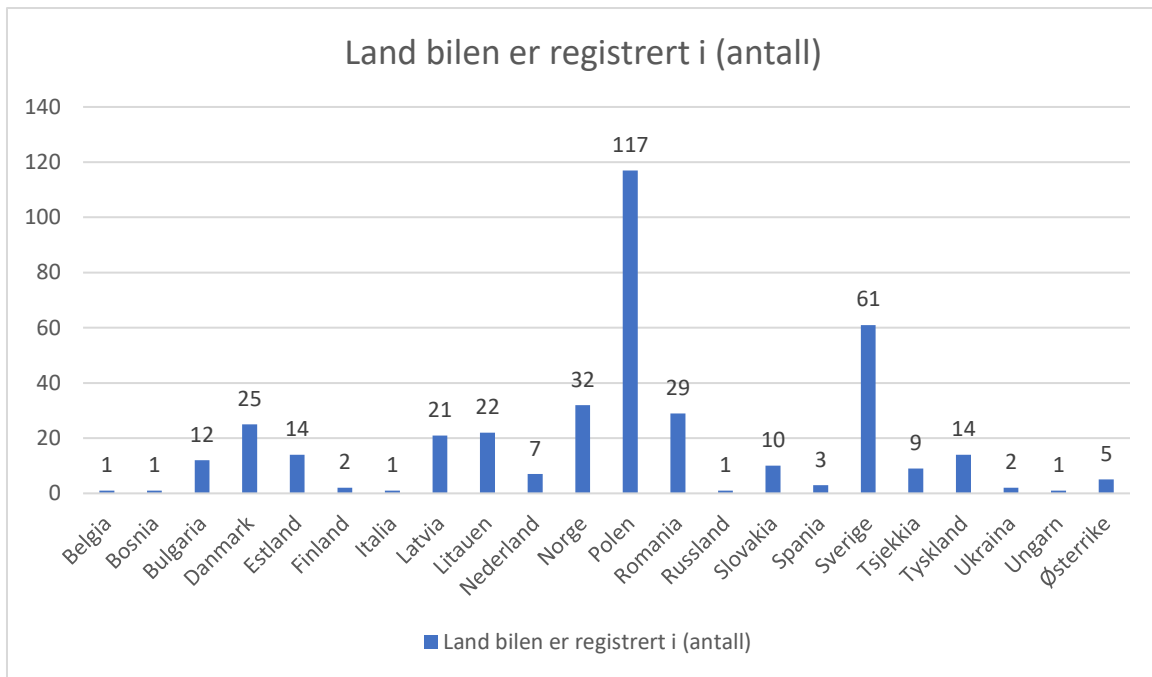
De aller fleste av respondentene er i et ansettelsesforhold. Bare 1,78 % svarer at de er enten selvstendig næringsdrivende eller bileiere. De resterende svarer at de er fast ansatt eller midlertidig ansatt. Dette betyr at de har en arbeidsgiver og skal omfattes av det regelverket som gjelder for arbeidstakere. Det er en stor overvekt som svarer at de er fast ansatt.



Land bilen er registrert i

Det ble stilt spørsmål om hvilket land bilen er registrert i. Dette er for å se om det er avvik mellom hvilket land sjåførene er fra, og hvilket land lastebilene er registrert i.

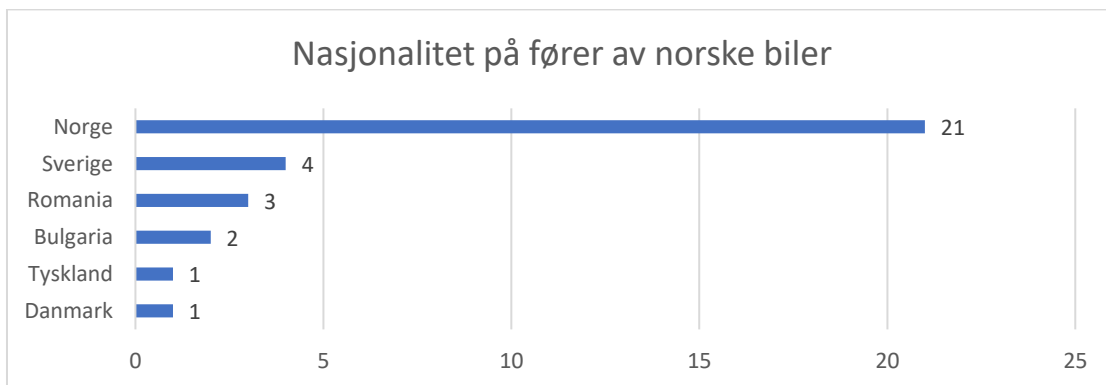
Det er et relativt stort samsvar mellom hvor mange sjåfører det er fra hvert land, og hvor mange biler som er registrert i det landet. Det er likevel noen land som skiller seg ut. Det er tydelig flere biler registrert i Sverige, Polen og Norge enn det er sjåfører fra de samme landene. Det er også klart flere sjåfører fra Romania og Ukraina enn det er biler registrert i de samme landene. Størst er forskjellen for Sverige og Romania. Det er 61 biler registrert i Sverige, mens det bare er 37 av sjåførene som oppgir å være fra Sverige. Det er 58 sjåfører fra Romania, mens det er bare 29 biler som er registrert i Romania. Dette tyder på at rumenske sjåfører er ansatt i, eller innleid for å kjøre i, andre land. Og at en ganske stor andel svenske selskaper benytter sjåfører fra andre land enn Sverige.



Nasjonalitet på førere av skandinaviske biler

På bilene som er registrert i Danmark, er det hovedsakelig danske sjåførere. Kun 8 % av disse bilene ble kjørt av utenlandske sjåførere.

På de norske bilene er bildet et annet. Der er 34 % av sjåførene av en annen nasjonalitet enn norsk. De fleste av disse er fra Sverige.



På de svenske bilene er 46 % av sjåførene av en annen nasjonalitet enn svensk. Der er det et stort antall rumenske og polske sjåførere. Det er én dansk og ingen norske sjåførere på svenskregistrerte biler.



Funn

Lønn

Undersøkelsen inneholdt spørsmål om hva som er sjåførenes brutto gjennomsnittlige månedslønn i euro. Det laveste mulige svaralternativet er «under 600 euro», og det høyeste er «over 3500 euro». Mellom disse er det svaralternativer med intervaller på 100 euro. Ved regning av gjennomsnitt og medianlønn har vi satt verdien «under 600 euro» til 600 euro, og verdien «over 3500 euro» til 3500 euro.

Gjennomsnittslønnen i undersøkelsen er 2007 euro i brutto inntekt per måned. Det tilsvarte ved tidspunktet for undersøkelsen 18 966 kr per måned. Medianlønnen i undersøkelsen er 1900 euro, eller 17 955 kr per måned. Til sammenligning er allmenngjort minstelønn for godstransport på vei i Norge kr 27 327 per måned. Det tilsvarte på tidspunktet for undersøkelsen 2892 euro.

Tabellen under viser gjennomsnittslønn og medianlønn i euro.

Respondenter	Gjennomsnittslønn	Medianlønn	Maks lønn	Min lønn
Fast ansatt	2108	2000	3500	600
Midlertidig ansatt	1572	1600	3500	600
Totalt	2007	1900	3500	600

Som vi ser av tabellen er det forskjell på gjennomsnittslønn og medianlønn for de med fastansettelse og de med midlertidig ansettelse. Gjennomsnittslønnen for respondentene som har oppgitt å være fast ansatt er 2108 euro per måned. Medianlønnen for disse er 2000 euro per måned. Tilsvarende er gjennomsnittslønnen for midlertidig ansatte 1572 euro per måned. Medianlønnen for midlertidig ansatte er 1600 euro per måned. Det er altså 400 euro (3780 kr) forskjell mellom medianlønnen til faste og midlertidig ansatte.

Lønn etter nasjonalitet

Det er store forskjeller på rapportert lønn etter hvilket land respondenten er fra. De skandinaviske sjåførene har gjennomgående høyere lønninger enn respondenter fra de andre landene.

Under er en tabell der svaralternativene er slått sammen til større lønnsintervaller. Tabellen viser både antall og andel av sjåførene fra hvert land, som har svart innenfor hvert lønnsintervall. Nasjonaliteter med færre enn fem respondenter er slått sammen til kategorien annet.

Lønn i Euro	900 euro eller mindre		1000-1400 euro		1500- 1900 euro		2000- 2400 euro		2500-2900 euro		3000 euro eller mer		Totalt	
	Ant-all	%	Ant-all	%	Ant-all	%	Ant-all	%	Ant-all	%	Ant-all	%	Ant-all	%
Nasjonalitet sjåfør														
Rumensk	6	11%	1	2%	12	21%	31	55%	4	7%	2	4%	56	100
Polsk	18	17%	33	32%	35	34%	14	14%	3	3%	0	0%	103	100
Latvisk	5	38%	1	8%	3	23%	2	15%	2	15%	0	0%	13	100
Litauisk	6	30%	3	15%	5	25%	6	30%	0	0%	0	0%	20	100
Ukrainsk	5	19%	9	35%	7	27%	4	15%	1	4%	0	0%	26	100
Tysk	0	0%	0	0%	5	28%	7	39%	4	22%	2	11%	18	100
Bulgarsk	0	0%	1	11%	6	67%	2	22%	0	0%	0	0%	9	100
Estisk	1	10%	2	20%	3	30%	2	20%	2	20%	0	0%	10	100
Tsjekkisk	0	0%	4	44%	2	22%	1	11%	0	0%	2	22%	9	100
Nederlandsk	1	17%	0	0%	0	0%	1	17%	2	33%	2	33%	6	100
Russisk	2	17%	1	8%	5	42%	4	33%	0	0%	0	0%	12	100
Annet	3	14%	2	9%	6	27%	5	23%	2	9%	4	18%	22	100
Total uten Skandinavia	47	15%	57	19%	89	29%	79	26%	20	7%	12	4%	304	100
Norsk	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%	20	95%	21	100
Svensk	0	0%	1	3%	0	0%	2	5%	13	35%	21	57%	37	100
Dansk	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	4%	13	96%	24	100
Total med Skandinavia	47	12%	58	15%	89	23%	82	21%	34	9%	76	20%	386	100

Hvis vi ser bort fra de skandinaviske landene, er det kun 11 % av respondentene som har oppgitt en lønn på 2500 euro eller mer. Til sammenligning er allmenngjort norsk lønn 2892 euro. Dette betyr at 89 % av respondentene fra land utenfor Skandinavia oppgir en månedslønn som er lavere enn den allmenngjorte lønnen i Norge. 63 % har oppgitt en lønn på 1900 euro eller mindre per måned.

De kan se ut til at det har skjedd en liten forbedring på lønn siden vi sist gjennomførte en tilsvarende undersøkelse i 2014. Sammenlignet med resultatene fra 2014, er det nå noen flere som ligger i intervallet 1500 euro til 2400 euro per måned. Mens andelen i intervallene under har gått noe ned. Likevel er det fortsatt mange med meget lave lønninger, og de fleste ligger fortsatt langt under det skandinaviske nivået. 43 % oppgir å ha en lønn på 1600 euro eller mindre, tilsvarende cirka 15000 kr per måned eller mindre. Det er et 9,8 % som oppgir å tjene 600 euro eller mindre per måned. Det er altså omtrent 10 % som oppgir å ha en lønn på 5670 kr eller mindre per måned.

Polen er det landet med flest respondenter. 49 % av sjåførene fra polen har 1400 euro i måneden eller mindre. En gruppe som skiller seg ut med ekstra lave lønninger er sjåførere fra Latvia og Litauen, der henholdsvis 38% og 30 % har en månedslønn før skatt på 900 euro eller mindre.

De skandinaviske landene skiller seg ut med høyere lønninger. Av danske og norske sjåførere oppgir nesten alle å ha 3000 euro eller mer per måned. Bare 57 % av de svenske sjåførene oppgir det samme, og skiller seg dermed noe fra de andre skandinaviske nasjonalitetene. 35 % av de svenske respondentene oppgir å ha 2500-2900 euro per måned.

Lønn etter antall transportoppdrag i Norge

Noe av det YTF ønsker å finne ut er om det er forskjell i lønn på de som kjører mye i Norge, og de som ikke kjører ofte i Norge. Sjåførene fikk derfor spørsmål om hvor mange turer de har kjørt innenlands i Norge i løpet av de siste 12 månedene. For sjåførere som kjører utenlandske biler er transportoppdrag innad i Norge enten kabotasjeoppdrag eller kombinert transport. Dette er oppdrag som skal ha allmenngjort lønn.

Tabellen under viser fordelingen av antall oppdrag innad i Norge på nasjonaliteter og totalt. Siden det ikke var et svaralternativ for 0 ganger, har vi satt verdien for de som ikke har svart til 0. Det betyr at de som her står oppført som 0 ganger, ikke har svart på spørsmålet i spørreskjemaet.

Nasjonalitet	0	1-4	5-9	10-14	15-29	30-49	50 - over 80
Rumensk	2	18	4	6	11	0	15
Polsk	9	2	20	16	15	5	12
Latvier	1	0	2	1	2	0	0
Litauisk	6	2	1	3	1	1	2
Svensk	7	0	3	6	1	0	7
Ukrainer	8	2	4	0	3	0	2
Dansk	8	0	1	0	1	2	3
Tysk	6	2	2	2	1	0	1
Bulgarer	2	0	1	2	0	0	0
Slovak	0	2	1	0	2	0	1
Ester	0	0	0	2	1	0	3
Tsjekker	4	2	1	0	2	0	2
Ungarsk	0	2	0	1	0	0	2
Russisk	4	0	0	0	0	0	4
Annet	3	12	2	0	1	1	2
Totalt (uten norske)	60	44	42	39	41	9	56
Norsk	1	0	0	1	1	2	16
Totalt (med norske)	61	44	42	40	42	11	72

Undersøkelsen er gjennomført på Svinesund. De fleste av respondentene er sjåførere som kjører internasjonalt transport, og ikke nødvendigvis kjører så mye i Norge. Likevel ser vi at 79 % av sjåførene oppgir å ha kjørt innenlands i Norge i løpet av de siste 12 månedene. Og at cirka 20 % av de utenlandske sjåførene i tabellen har kjørt innenlands i Norge mellom «50» og «over 80» turer i løpet av de siste 12 månedene. Ved kabotasjekjøring i Norge kan det kun gjennomføres tre turer og være i landet i syv dager av gangen. Hvis man utnytter tid og antall turer maksimalt, vil 80 turer kunne bety at sjåføren tilbringer halve året i Norge.

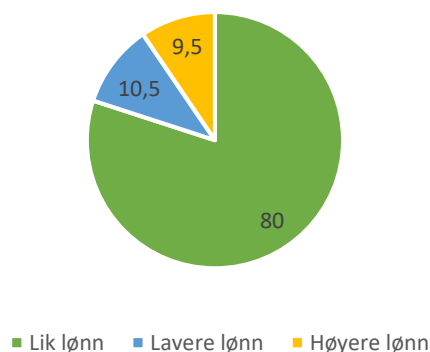
Det er også relevant å se på om de som kjører mye innad i Norge generelt har en høyere månedslønn enn de som kjører lite i Norge. Vi har derfor sett på lønnen i sammenheng med antall turer respondentene har oppgitt at de har hatt i Norge. Her har vi delt opp i to kategorier. De som har oppgitt at de har kjørt færre enn 45 oppdrag i Norge, og de som har kjørt flere enn 45 oppdrag i Norge. Tabellen under oppgir gjennomsnittslønn fordelt etter antall oppdrag i Norge. Merk at i disse beregningene er svaralternativet «under 600» satt til 600 og «over 35000» er satt til 3500. Det betyr av vi ikke får med effekten av de som har svart under 600 eller over 3500.

Oppdag i Norge	Gj. Snitt	STD. Avvik	Max	Min	95% konfidensintervall	
					Nedre grense	Øvre grense
Mindre enn 45	1 935	870	3500	600	1838	2 031
Mer enn 45	2 313	964	3500	600	2097	2 530

Gjennomsnittslønnen for de som har kjørt mer enn 45 oppdrag i Norge er noe høyere enn for de som har kjørt færre enn 45 oppdrag i Norge. I disse tallene er også de norske sjåførene med i beregningen. De fleste av disse har oppgitt at de har over 80 turer innenlands i Norge. Disse vil dermed trekke opp gjennomsnittet for de som har kjørt mer enn 45 turer innenlands.

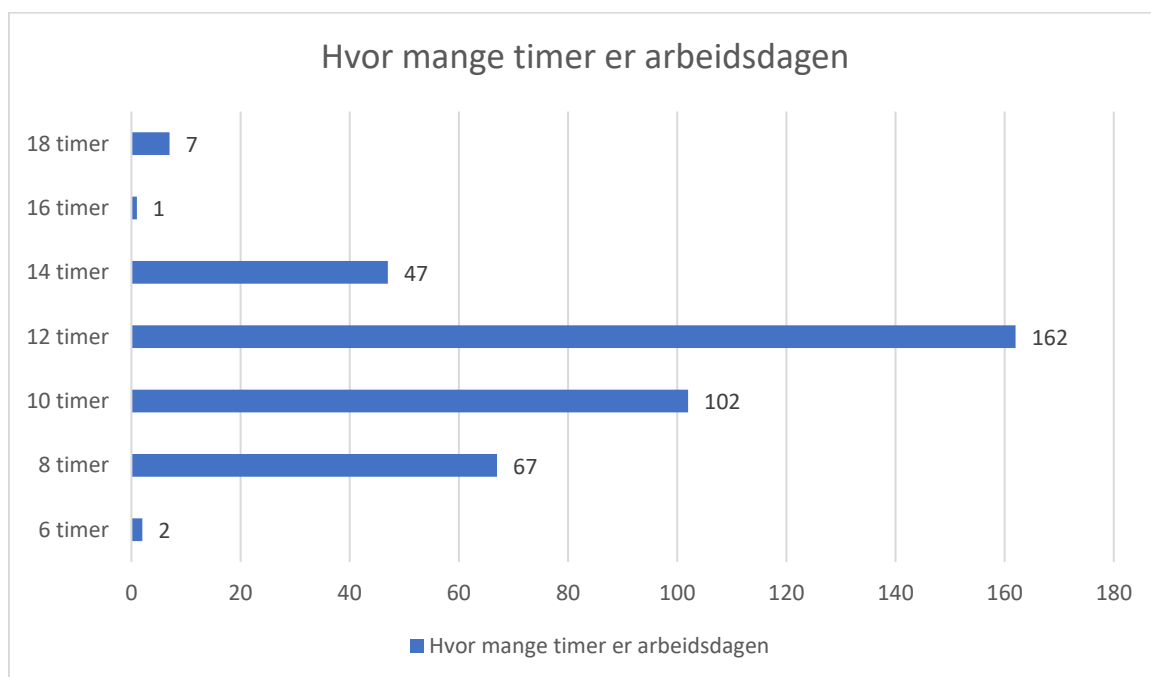
For å få et bedre bilde av om sjåførene får allmenngjort lønn når de kjører i Norge, inneholder undersøkelsen spørsmål om sjåføren får høyere, lavere eller lik lønn for transportoppdrag i Norge sammenlignet med andre land de kjører i. Dette er for å finne ut om de kanskje får økt lønn i henhold til allmenngjøringen på de oppdragene sjåførene har i Norge. De aller fleste oppgir å ha lik lønn når de kjører i Norge, som det de får i andre land. Kun 10,5 % oppgir at de får høyere lønn i Norge, mens 9,5 % oppgir at de får lavere lønn i Norge enn i andre land.

Lønn for transportoppdrag i Norge, sammenlignet med andre land sjåføren kjører i



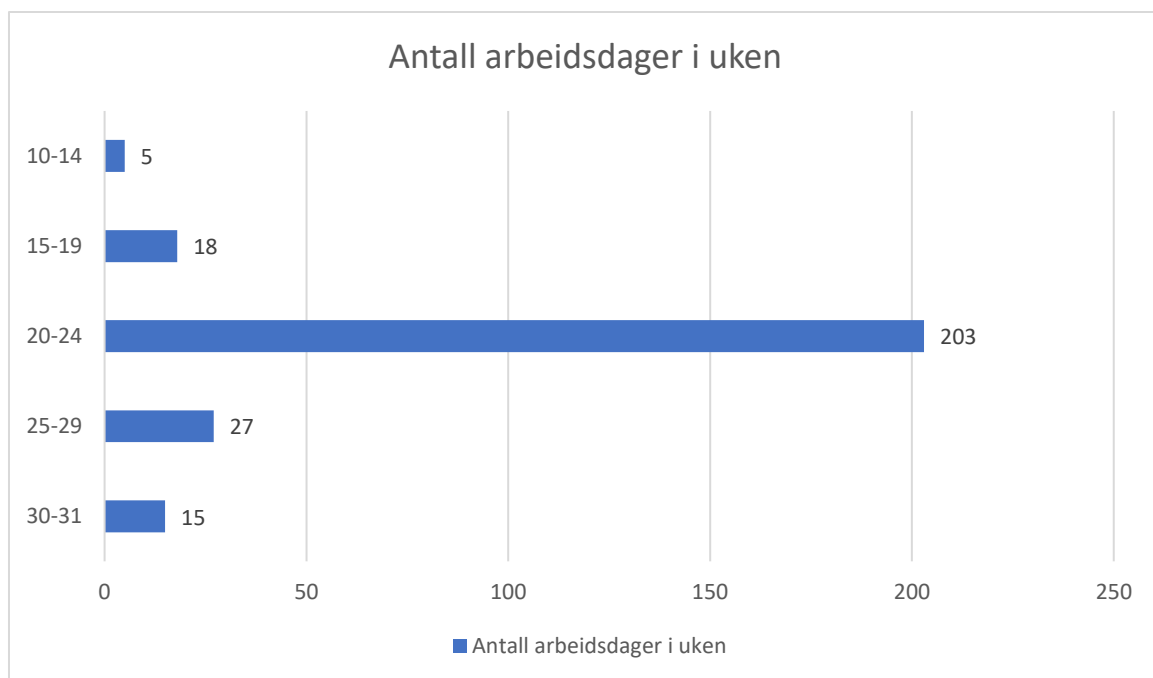
Arbeidsdagen

For å finne ut av om hvor mye sjåførene arbeider, har vi også stilt spørsmål om arbeidshverdagen. Figuren under gir en oversikt over antallet svar i hver kategori på spørsmålet «Hvor mange timer er din arbeidsdag?» Som vi ser fra resultatet, kan vi anta at de aller fleste av sjåførene arbeider fulltidsstilling.



Undersøkelsen inneholder også spørsmål om hvor mange arbeidsdager den enkelte har per måned. En gjennomsnittlig arbeidsmåned regnes som 21 arbeidsdager. En person som jobber 5 dager i uken vil ofte oppgi 20 dager i en arbeidsmåned. Et antall dager omkring 20 vil dermed kunne sies å være en fulltids stilling dersom sjåføren arbeider 8 timer per dag. Færre

dager enn det kan indikere en deltidsstilling. Det kan likevel være en heltidsstilling dersom arbeidsdagene er lenger enn 8 timer. Tilsvarende vil et antall dager utover omkring 20 tilsi at sjåføren arbeider mer enn en fulltids stilling, dersom ikke arbeidsdagene er veldig korte. Spørsmålet i undersøkelsen om antall arbeidsdager var åpent uten svaralternativer. Vi fikk derfor mye forskjellige svar. Vi har plassert de som har oppgitt et antall inn i 5 kategorier. Resultatet vises i tabellen under. I tillegg til svarene som er lagt inn i tabellen, var det noen som oppga andre svar en et antall dager per måned. Det var 3 sjåførere som svarte fulltid, og 4 sjåførere som svarte 5 dager i uka. 1 sjåfør svarte 6 dager i uka. 1 sjåfør svarte 4 uker på rad, så en uke fri. En sjåfør svarte 3-4 måneder i strekk, så 3-4 måneder hjemme. Disse svarene er ikke lagt inn i tabellen.

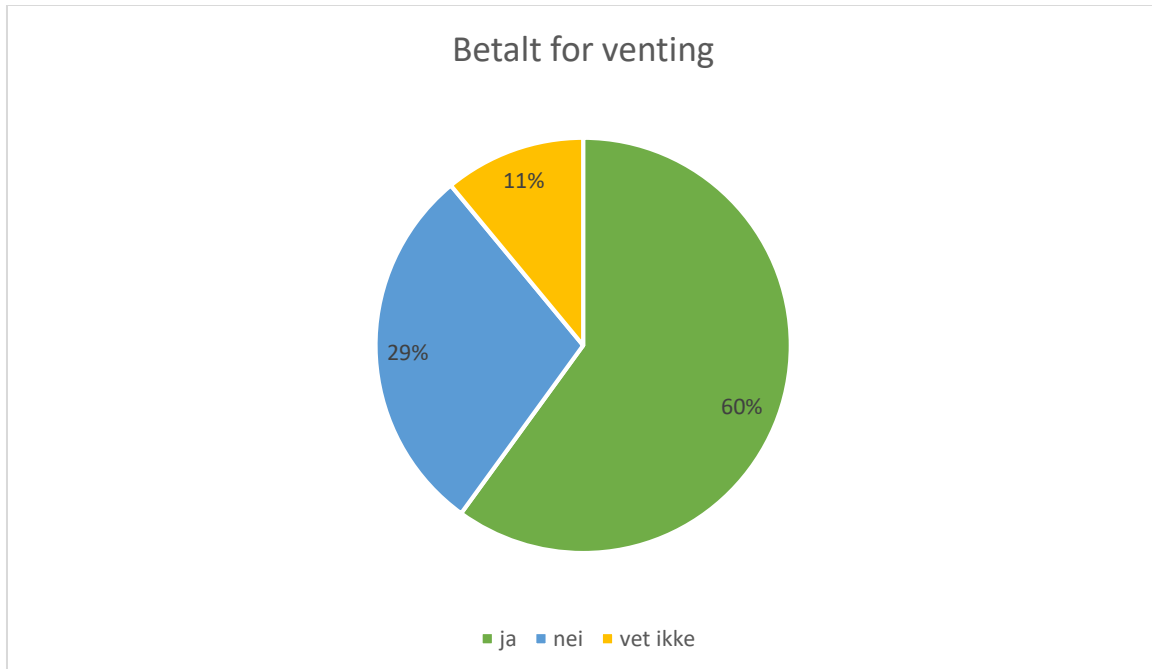


Av respondentene svarte 23 sjåførere at de arbeidet 19 dager eller mindre. Noen av disse kan altså ha en deltidsstilling. Dette må ses i sammenheng med antall timer de oppgir å ha arbeidet per dag. De resterende sjåførene oppga 20 dager eller mer per måned. Vi kan dermed legge til grunn at de aller fleste av sjåførene oppgir lønn for minst en 100 % stilling. Det store flertallet oppga 20-24 dager. Noen har også oppgitt flere dager. 42 av sjåførene oppga 25-31 dager per uke. Når vi ser dette i sammenheng med at nesten ingen sjåførere har oppgitt å arbeide mindre enn 8 timer per dag, så kan vi legge til grunn at disse sjåførene arbeider mer enn en fulltidsstilling.

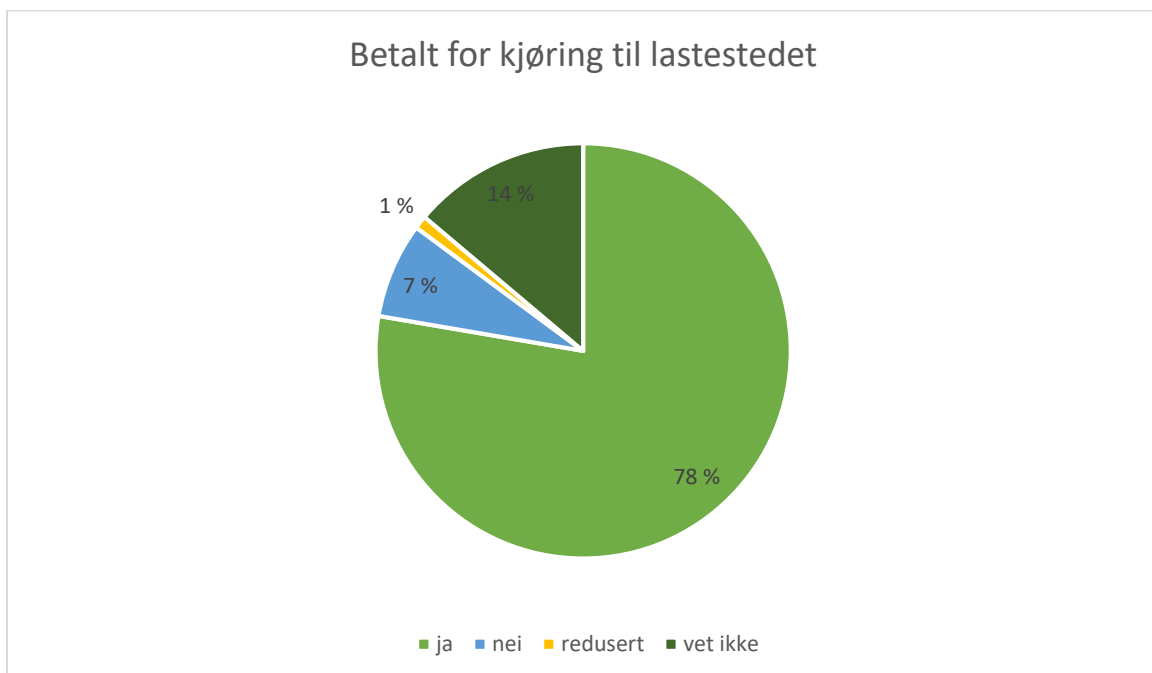
Lønn ved venting og henting av gods

Det er forskjell på hva sjåførene får betalt for. Noen kan ha lengre perioder uten oppdrag, der de er ute på en hvileplass eller lignende og venter på gods. Andre har sjeldent slik venting. Vi er opptatt av å finne ut av om de blir betalt for slik ventetid, eller om dette blir regnet som fritid som sjåføren ikke får betalt for.

Spørsmålet i undersøkelsen er: «Får du betalt for ventetid i Norge (for eksempel for lasting og lossing, overnatting, ventetid på oppdrag ut av landet)?». De fleste av sjåførene oppgir å få betalt for venting i Norge. Dette var overraskende positive resultater. En usikkerhet ved dette spørsmålet er at sjåføren kan få fast månedslønn som skal dekke alt. Dermed kan de oppgi å få betalt for venting, uten at arbeidsgiver egentlig regner dette som betalt tid.



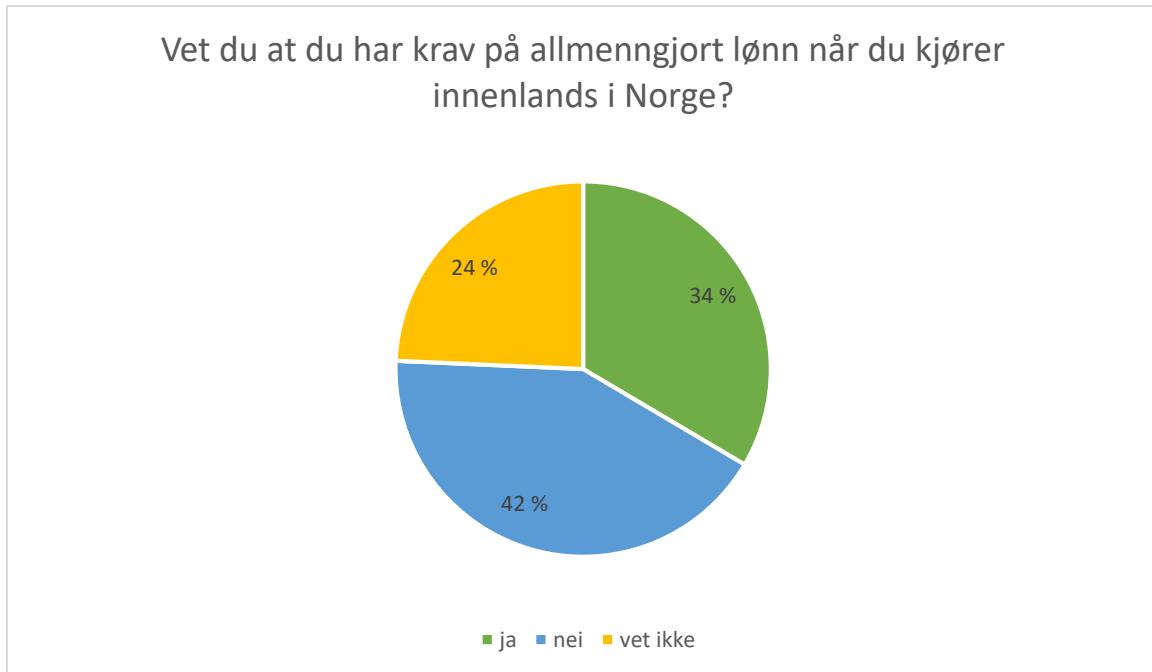
Yrkestrafikkforbundet har også hørt historier om at sjåfører ikke får betaling for kjøring uten last. Derfor har vi inkludert et spørsmål om betaling for kjøring til lastestedet for godset. Svaralternativene er «ja, jeg får betalt for all kjøring», «nei, jeg får kun betalt for kjøring med last», «jeg får redusert lønn når jeg kjører for å hente gods» og «vet ikke».



De fleste oppgir å få betalt for kjøring til lastestedet selv om de ikke har last på bilen. En andel på 7 % oppgir at de ikke får betalt for kjøringen på vei til å hente godset.

Allmenngjøring

Vi ønsket også å undersøke om sjåførene kjenner til allmenngjøringen, og om de får allmenngjort lønn. Vi har derfor spurt sjåførene om de vet at når de kjører innenlands i Norge har de rett på norsk minstelønn (17,6 euro timen)?



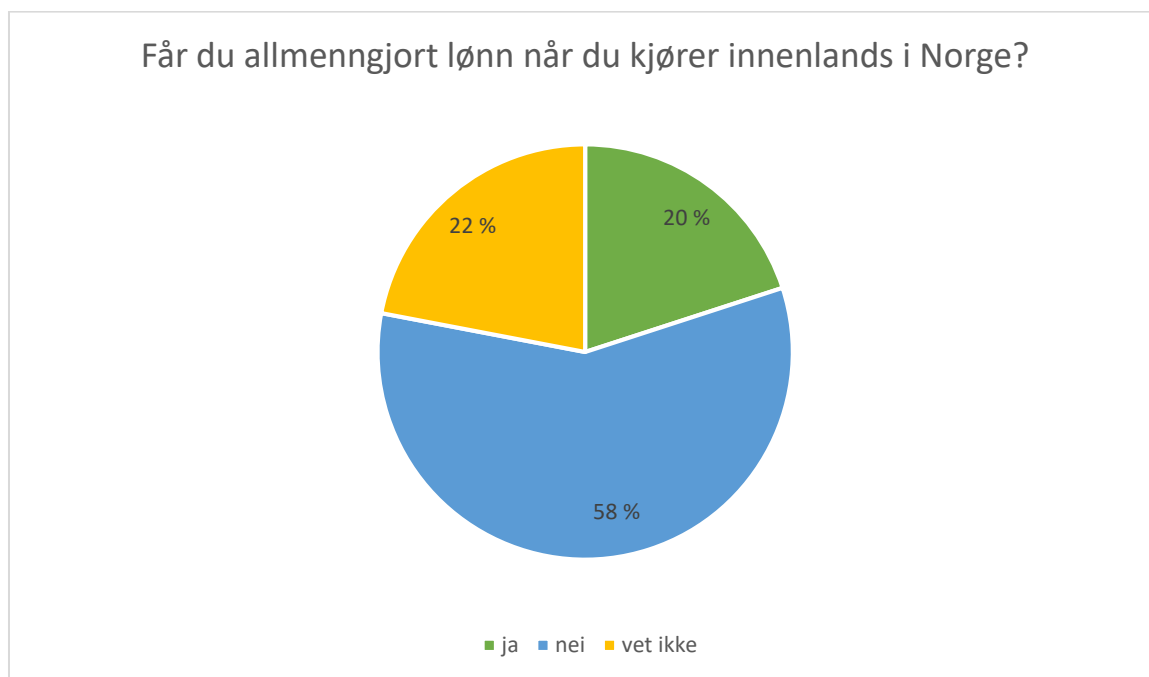
Et flertall vet ikke at de har krav på allmenngjort lønn i Norge. Men hele 34 % vet at de har krav på allmenngjort lønn. Tabellen under viser fordelingen på om sjåføren har informasjon om at de har krav på minstelønn når de kjører i Norge, etter nasjonalitet.

Nasjonalitet	Informasjon om minstelønn		
	Ja	Nei	Vet ikke
Rumensk	6	38	11
Norsk	19	1	1
Polsk	34	36	32
Latvier	3	6	4
Litauisk	8	10	2
Svensk	21	5	11
Ukrainer	3	15	8
Dansk	18	3	4
Tysk	4	10	4
Bulgarer	2	7	4
Ester	4	5	1
Tsjekker	1	7	2
Nederlandsk	4	2	0

Russisk	1	10	1
Annet	3	6	9
Totalt	131	161	94

Blant de norske, svenske, danske og nederlandske sjåførene vet et flertall at de har krav på allmenngjort lønn. 40 % av de litauiske og estiske sjåførene og en tredjedel av de polske sjåførene vet at de har rett på allmenngjort lønn. Blant de andre nasjonalitetene er kjennskapen langt mindre.

Vi har også spurt om sjåførene får allmenngjort lønn når de kjører innenlands i Norge. Figuren under viser andelen svar på dette spørsmålet.



De fleste svarer at de ikke får allmenngjort lønn, eller ikke vet om de får allmenngjort lønn. Det er langt færre som sier at de får allmenngjort lønn, enn de som sier at de vet at de har krav på denne lønnen. Det kan være en indikasjon på at det er sjåførere som vet at de har krav på allmenngjort lønn, men som likevel ikke får det. Det er også være at noen av de som har oppgitt at de ikke får allmenngjort lønn, har gjort det fordi de ikke kjører innenlands i Norge.

Under er en tabell med svar på om de får allmenngjort lønn i Norge, fordelt på nasjonalitet.

Nasjonalitet	Får minstelønn eller ikke		
	Ja	Nei	Vet ikke
Rumensk	4	43	8
Norsk	15	5	1
Polsk	14	69	20
Latvier	1	11	1
Litauisk	3	13	3
Svensk	16	10	11

Ukrainer	2	17	6
Dansk	11	5	8
Tysk	2	10	6
Bulgarer	0	6	6
Ester	1	5	4
Tsjekker	2	8	0
Nederlandsk	3	2	1
Russisk	0	12	0
Annet	4	8	7

Oppsummering og konklusjon

Undersøkelsen tegner et tydelig bilde av situasjonen på veien inn i Norge. Den hadde respondenter fra 22 forskjellige land, med flest fra Polen, Sverige og Romania. Det er relativt stort samsvar mellom hvor mange sjåførere det er fra hvert land og hvilke land lastebilene er registrert i, men det er tydelig flere biler enn sjåførere fra Sverige, Polen og Norge. Og det er tydelig flere sjåførere enn biler fra Romania og Ukraina. Et stort flertall av sjåførene oppga å være ansatte arbeidstakere. 73,6 % oppgir å være fast ansatt, mens 19,7 % oppgir å være midlertidig ansatt.

Sjåførene oppgir mye lavere lønninger enn den norske minstelønnen i tariffavtalene og allmenngjøringen. Medianlønnen for alle sjåførene, inkludert de norske, er 1900 euro. Hvis vi tar ut de skandinaviske sjåførene er det 10 % som tjener 600 euro eller mindre. Det vil si at 10 % av disse sjåførene har 5670 kr eller mindre i lønn før skatt per måned. 43 % av de ikke-skandinaviske sjåførene tjener 15000 kr eller mindre per måned. Til sammenligning er allmenngjort lønn for godssjåførere i Norge 27 327 per måned, eller 2892 euro per måned. Når vi ser bort fra respondentene fra de skandinaviske landene, er det bare 11 % som har lønn på 2500 euro eller mer.

79 % av de utenlandske sjåførene oppgir å ha kjørt kabotasje i Norge i løpet av de siste 12 månedene. 20 % av de utenlandske sjåførene har oppgitt å ha kjørt fra 50 til over 80 oppdrag i Norge de siste 12 månedene. De aller fleste sjåførere oppgir at de får lik lønn i Norge som det de får når de kjører i andre land. Kun 10,5 % oppgir å få høyere lønn når de kjører i Norge, mens 9,5 % oppgir å få lavere lønn når de kjører i Norge sammenlignet med andre land. 34 % av sjåførene vet at de har krav på allmenngjort minstelønn når de kjører innenlands i Norge, men kun 20 % oppgir at de får betalt allmenngjort lønn.