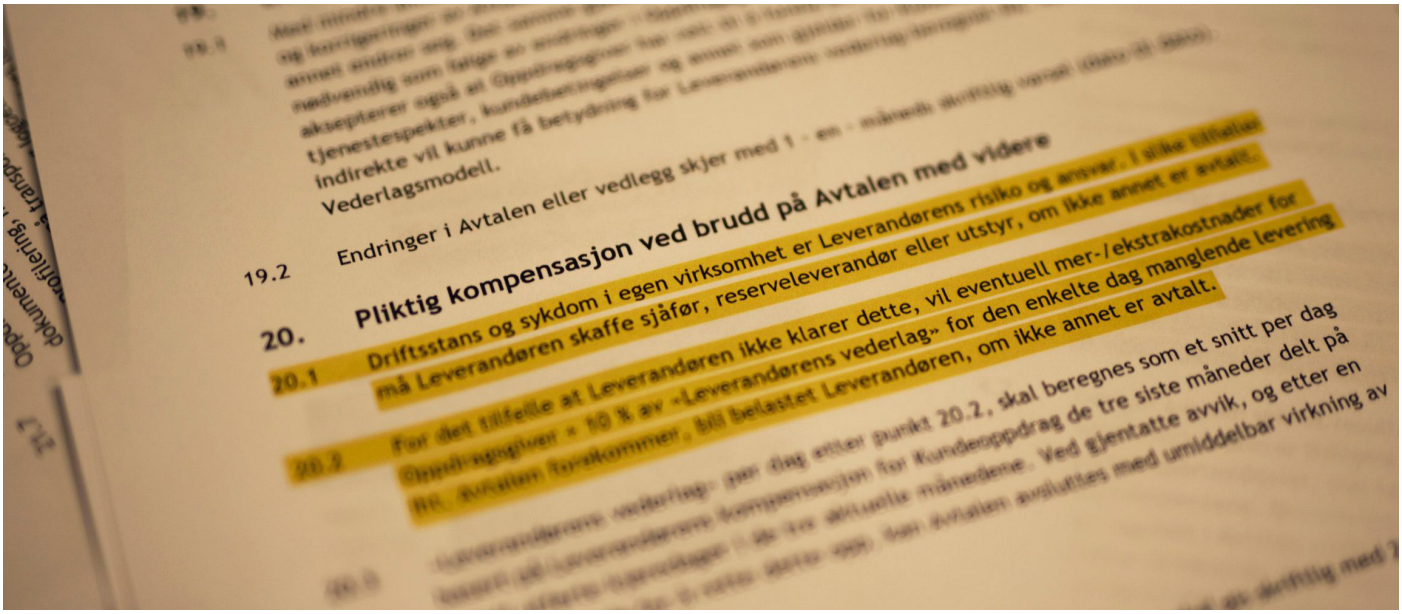
KLASSEKAMPEN



PRISEN FOR FRI FRAKT

Metoderapport Skup 2022

PRISEN FOR FRI FRAKT

De har ingen garantert inntekt, de må selv betale for bensin, vedlikehold, ødelagte pakker og for reklame på bilen. Klassekampen har undersøkt arbeidsforholdene til dem som leverer pakker hjem til deg. Våre funn har fått store konsekvenser for hundrevis av mennesker.

INNSENDERE:
Aina Ebube Ijeabuonwu Helgheim (tlf: 92 21 33 01)
Anna Krokene (tlf: 41 08 04 50)

TAKK TIL:
Knut Gjerseth Olsen, Simen Tallaksen, Lars Unar Larsen Vegstein, Håvard Yttredal, Tom Henning Bratlie, Bjørn Winquist og Magne Mellem Enoksen. Takk til kolleger i Klassekampen som har bidratt på oppfølgere. En ekstra stor takk til alle budene vi har snakket med det siste året.

PUBLISERT:
Fra 13. juni 2022. Vi har publisert saker jevnlig gjennom sommeren og høsten 2022. Til sammen har vi publisert 50 artikler, inkludert en større dokumentar. Alt er vedlagt rapporten. Alle artiklene i serien er samlet her:
https://klassekampen.no/samling/fri-frakt

KONTAKTPERSONER:
Aina Ebube Ijeabuonwu Helgheim – ainah@klassekampen.no
Anna Krokene – annak@klassekampen.no

REDAKSJON:
Klassekampen
Grønland 4
0188 OSLO

Innsenderne står inne for juridiske og etiske vurderinger og formuleringer i metoderapporten. Innholdet er avklart med Klassekampens ansvarlige redaktør.

INNHOLD

1: INNLEDNING **side 1**

2. ORGANISERING AV ARBEIDET **side 1**

3. PROBLEMSTILLING **side 1**

4. FØRSTE FASE: INNLEDENDE RESEARCH OG NY PROBLEMSTILLING **side 2**

4.1: Metode: Bakgrunnssamtaler.
4.2: Avgrensninger og oppdatert problemstilling.
4.3: Metode: Standardiserte spørsmål til rundspørring.

5. ANDRE FASE: INNHENTING AV KILDER **side 3**

5.1: Stang ut: Bomturer og misforståtte lapper.
5.2: Metode: Bensinstasjoner og Facebook.
5.3: Oppsøkende virksomhet på terminaler.
5.4: Utfordring med travle kilder.
5.5: Dypdykk i en bransjekode.

6: TREDJE FASE: GRAVING I TRE SELSKAPER **side 6**

6.1: Bring.
6.1.1: Hvorfor Bring?
6.1.2: Kontrakten.
6.1.3: Juridisk avsjekk.
6.2: Oda.
6.2.1: Hvorfor Oda?
6.2.2: Det beste og det verste året.
6.2.3: Pengeutpressing og frastjålet pass.
6.3: Postnord.
6.3.1: Hvorfor Postnord?
6.3.2: En ny kontrakt: Underleverandør utenfor kontroll.
6.3.3: Utfordringer med anonymitet.
6.3.4: Vanskelig dialog med underleverandør.
6.3.5: Vanskelig tilsvar fra Postnord.

7: PUBLISERING. DE FØRSTE SAKENE **side 12**

7.1: Før sommeren.
7.2: Gjennom fellesferien.
7.3: På seinsommeren.

8: FJERDE FASE: ÅPENHETSLOVEN OG GRAVING I LEVERANDØRLISTER **side 13**

8.1: En ny lov.
8.2: Programmeringsspråket Python og pivottabell.
8.3: Funn: Unge, ferske og av utenlandsk opprinnelse.

8.4: Posten nektet innsyn.
8.5: Forbrukertilsynet, Sivilombudet og en konferanse i Skien.

9: HISTORISK JAKT PÅ HULLET I VELFERDSSTATEN. side 16
9.1: Departementet tok opp kontrakten med Posten
9.2: Et nytt, historisk spørsmål.

10: KONSEKVENSER: 351 NYE, FASTE JOBBER. side 17
10.1: En ny klubb ser dagens lys.
10.2: Bring bryter tausheten – på annonseplass.
10.3: Oda ansetter 100 varebilsjåfører.
10.4: Postnord ansetter 51 varebilsjåfører.
10.5: Endringer i Arbeidsmiljøloven.

11. VEIEN VIDERE. side 19

VEDLEGG.

1. INNLEDNING

Nordmenn klikker varer hjem som aldri før. Under pandemien eksploderte antallet hjemleveringer, og store logistikkselskap opplevde dobling av omsetning. De store pengene står i kontrast til livene til sjåførene som leverer pakkene. Hvem er de? Hvem jobber de for og hvordan har de det på jobb? Det var spørsmålene Klassekampen stilte seg i april 2022. Noen uker tidligere, hadde vi deltatt på Skup, der Jonas Pröschold fra den danske avisa Politiken holdt foredrag om sitt prisvinnende prosjekt om matkasseleverandøren Nemlig.com. Pröschold var ivrig bestiller av matkasser, men la merke til at budene var slitne og stressa. Hans undersøkelser viste at budene og lagerarbeiderne hos Nemlig.com levde under stort tidspress.

Ingen hadde tidligere kartlagt arbeidsvilkårene til bud i Norge. Denne delen av arbeidslivet var nærmest ubeskrevet, ifølge en rapport fra Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) fra 2022. Var budenes arbeidsforhold i Norge like ille som de vi hadde hørt om hos Nemlig.com i Danmark? Vi bestemte oss for å undersøke bransjen i Norge med utgangspunkt i budene på bunnen av næringskjeden. Temaet var i kjernen av Klassekampens interesseområde.

Noen av våre viktigste funn:

- Strukturene i bransjen fører til sosial dumping i leverandørkjedene til de store selskapene. Budene er ofte overarbeida, underbetalt og uten rettigheter.
- Organiseringen, med lange leverandørkjeder og utstrakt bruk av enkeltpersonforetak, har fått fotfeste i Bring, et datterselskap av statseide Posten.
- Kontraktene Bring Courier & Express har med selvstendige bud er trolig ulovlig.

Noen konsekvenser av vår serie:

- Bring, Oda og Postnord har i sum annonsert at de skal gi fast jobb til 351 bud.
- Fellesforbundet har opprett en egen klubb for selvstendige bud.
- Kontraktene Bring Courier & Express hadde med sine selvstendige bud, skal skrotes.
- Arbeidsmiljøloven er endret for å sikre faste jobber til flere.

2. ORGANISERING AV ARBEIDET

Arbeidet med å undersøke arbeidsforholdene til budene ble lagt til avisas gravegruppe, og gruppas leder Knut Gjerseth Olsen har vært reportasjeleder. Aina Ebube Ijeabuonwu Helgheim (gravegruppa) og Anna Krokene (innenriksavdelingen) har vært journalister. Gravejournalist Håvard Yttredal har bistått med databehandling. Fotograf Tom Henning Bratlie var i prosjektets andre fase fast fotograf. Gravegruppa har rapportert til nyhetssjef Simen Tallaksen.

3. PROBLEMSTILLING

Innledningsvis satt vi med to spørsmål:
1: Hvordan er livet som budbilsjåfør i Norge?
2: Var noen selskap verre enn andre, og hvilket selskap skulle være vårt Nemlig.com?

4. FØRSTE FASE: INNLEDENDE RESEARCH OG NY PROBLEMSTILLING

4.1 Metode: Bakgrunnssamtaler

Vi bestemte oss tidlig for at vi ville prøve å skaffe et stort kildetilfang av bud for å kunne undersøke bransjen fra sjåførenes perspektiv. Vi visste imidlertid ikke hvor vi skulle finne budene og heller ikke hvilket selskap det ville være mest interessant undersøke nærmere. Vi hadde behov for å få overblikk over bransjen, både hvordan den var regulert, hvordan den var organisert og ikke minst hvor vi kunne finne sjåfører som var villige til å snakke med oss. Vi kontaktet ulike kontrollorganer og tilsynsmyndigheter som vi antok kunne kjenne til interessante steder å begynne. Vi antok også at en stor andel av budene var av utenlandsk opprinnelse, og kontaktet derfor også organisasjoner som jobber med å bistå arbeidsinnvandrere. Vi laget ei liste over relevante aktører og gjennomførte i april 2022 bakgrunnssamtaler med:

- Oslo politidistrikt
- Arbeidstilsynet
- A-krimsenteret i Oslo
- Statens vegvesen
- Caritas
- Kirkens Bymisjon

Vi hadde stort utbytte av bakgrunnssamtalene. Vi fikk innsikt i hvordan bransjen fungerer, hvordan den er regulert – eller ikke regulert. Det gjennomgående budskapet var at forholdene var ille, men at ingen spesielle selskap skiller seg ut i verken negativ eller positiv forstand. Vi lærte at hele bransjen er preget av utstrakt bruk av underleverandører, lange leverandørkjeder og at det gjennomgående var manglende kontroll av disse.

Flere av aktørene vi snakket med fortalte om useriøsitet, lave lønninger og dårlige arbeidsvilkår hos underleverandører nærmest som en bransjestandard. Vi lærte at de store logistikkselskapene kjøper tjenester av enkeltpersonforetak. Vi ble fortalt at de selvstendige sjåførene hadde spesielt vanskelige arbeidsforhold, preget av uforutsigbarhet og med få rettigheter. Selvstendig næringsdrivende har ingen arbeidsgiver som betaler sykepenger eller sparer pensjon for dem. De får ikke feriepenger og har ikke stillingsvern.

4.2: Avgrensninger og oppdatert problemstilling

Det danske prosjektet hadde sett på ett selskap. Vi innså i den første fasen i prosjektet at vi måtte gå breiere ut. Vi ville undersøke hele bransjen. Imidlertid lærte vi at forholdene i Stor-Oslo var atskillig verre enn i resten av landet, med et større marked, flere aktører og også langt større gjennomtrekk av vanskeligstilte arbeidsinnvandrere og andre sårbare personer. Vi bestemte oss derfor for å undersøke bransjen i stort i stedet for et enkelt selskap. Samtidig avgrenset vi prosjektet til å skulle undersøke budbilbransjen i Stor-Oslo.

4.3: Metode: Standardiserte spørsmål til rundspørring

Ettersom målet var å kunne si noe om forholdene i *hele* bransjen og samtidig kunne fortelle sterke og nære historier, satte vi oss to mål: Vi trengte et stort antall kilder for å kunne si noe troverdig om bransjen. Samtidig ønsket vi kilder som ville stå fram med bilde og fullt navn, dette for å kunne gi leserne nære og sterke møter med mennesker.

Denne kombinasjonen er utfordrende av flere grunner. For det første ble vi i den innledende research-fasen advart om at det var vanskelig å få bud i tale i det hele tatt. Nettopp forholdene de arbeider under og sårbarheten deres, tilsier at de færreste våger å snakke med journalister. Dessuten antok vi at dersom vi fikk intervjuer med mange nok, ville det ville bli vanskelig å summere opp hva budskapet deres var siden folk trolig befant seg i forskjellige situasjoner.

Vi bestemte oss derfor for å lage et sett med standardiserte spørsmål vi antok de fleste kunne svare på, slik at vi etter hvert kunne telle opp og si noe fornuftig om budene som gruppe. Vi ville bruke de standardiserte spørsmålene som et første intervju med alle, og gjennom den kartleggingen identifisere bud med særlig interessante historier, som kunne tenkes å stå fram med navn og bilde.

Vi utarbeidet et spørreskjema i Google Forms med spørsmål om blant annet hvem som var arbeidsgiver/ oppdragsgiver, om inntekt, arbeidstid, arbeidsbelastning og yrkesskader. Vi la inn et felt der budene selv kunne gi kommentarer om bransjen og situasjonen de sto i.
Vi bestemte oss for å prøve å bruke skjemaet i alle intervjuer. Nå startet vi jakten på sjåfører.

5: ANDRE FASE: INNHENTING AV KILDER

5.1: Stang ut: Bomturer og misforståtte lapper

Våren 2022 fulgte Klassekampen fire rettssaker i Oslo tingrett. Fem personer i et transportnettverk på Østlandet var tiltalt for ulike forhold, men det gjaldt blant annet grov hvitvasking, økonomisk utroskap og skattesvik. Etterforskningen av nettverket, gikk under navnet «Operasjon eksos» hos politiet. Under rettssakene ble Bogstad camping nevnt som et sted der arbeidsgivere dro for å finne svart arbeidskraft. Dette er en helårs campingplass i Oslo.

En grytidlig morgen i mai kjørte vi til Bogstad camping. Der så vi unge menn i slitte klær. Forsøket vårt på å snakke med dem gikk imidlertid dårlig. Turen til Bogstad camping ga ikke materiale til artiklene våre, men vi fikk innblikk i en livssituasjon som virket fjern fra det de fleste kjenner. Vi trengte en bedre metode for å få folk i tale.

Vårt andre forsøk på å finne kilder, ble også mislykket. I løpet av en arbeidsdag er budbilsjåfører inn og ut av bilen, kjører rundt omkring i byen og leverer pakker. Vi bestemte oss for å henge opp plakater i Oslo sentrum med kontaktinformasjonen vår som det gikk an å rive av. Metoden var inspirert av oppslagstavler på dagligvarebutikker. For å fange oppmerksomheten deres, brukte vi tittelen «DRIVERS WANTED». Det ble nok for sjåførenes del for lett å forveksle lappene med en stillingsutlysning. I etterkant ble vi oppringt og fikk flere meldinger fra folk på Whatsapp og Signal som leita etter en jobb, men som ikke ville la seg intervjue. Vi trengte en ny plan.

5.2: Metode: Bensinstasjoner og Facebook

I de innledende undersøkelsene hadde vi fått vite om flere steder der svart arbeidskraft ble rekruttert til det parallelle arbeidsmarkedet. Bestemte bensinstasjoner ble brukt til rekruttering. Folk møtte gjerne opp tidlig på morgenen og fikk tilbud om én dags arbeid.

3. mai klokka 06.00 befant vi oss på en bensinstasjon på Smestad vest i Oslo. Her møtte vi flere sjåfører som var villig til å svare på undersøkelsen vi hadde med – det standardiserte spørreskjemaet. Vi reiste derifra med kontaktinfo til tre varebilsjåfører. Men vi trengte flere.

I den første fasen av prosjektet hadde vi lært at mange tyr til Facebook og andre sosiale medium for å rekruttere arbeidskraft. I denne fasen hadde vi kartlagt de mest aktuelle Facebook-gruppene for formidling av oppdrag. Vi publiserte innlegg i grupper som «Transportbørsen», «New to Oslo» og «Jobb i Oslo!». Det var ikke like lett å få innpass i alle gruppene. Den største gruppa, der det virkelig var håp om å nå ut til mange, het «LEDIGE SJÅFØRSTILLINGER» og hadde over 8000 medlemmer. Denne var sperret. Alle innlegg måtte godkjennes av en administrator, og gruppen sa i utgangspunktet nei til alle medier.

Vi kontaktet likevel administratorene og forklarte prosjektet vårt. De ga oss etter hvert tillatelse til å legge ut et innlegg der vi søkte etter sjåfører som ville snakke anonymt om bransjen. Vi skreiv innleggene i et enkelt språk både på norsk og engelsk, ettersom vi hadde lært at mange av sjåførene er av utenlandsk opprinnelse. Resultatet av framstøtene våre på sosiale medier var gode. Vi fikk kontakt med to bud som ville la seg intervjue åpent, med fullt navn og bilde. Budene hadde jobbet for underleverandører av to ulike selskap.

5.3: Metode: Oppsøkende virksomhet på terminaler

Vi hadde lært at budbilsjåfører ofte jobber aleine, men de har til felles at de må hente pakkene et sted. Gjennom både de innledede undersøkelsene og de første intervjuene, hadde vi laget ei liste over hvilke selskap som var de største selskapene. Vi begynte nå et arbeid for å finne ut hvilke av disse som hadde egne logistikkterminaler hvor sjåfører henter pakker. Vi ville fortsatt ikke begrense oss til ett selskap, og lagde derfor ei liste over de største terminalene i Oslo-området. Dette, antok vi, var vanskelige arenaer for intervjuer, både fordi sjåførene vil være på oppdragsgivers/arbeidsgivers hjemmebane og fordi de gjerne er i stressa jobbsituasjoner. Vi bestemte oss likevel for å prøve. Målet var ikke å gjennomføre grundige intervjuer, men å opprette kontakt med folk vi siden kunne bruke mer tid med.

Gjennom søk i Google Maps, fant vi de store aktørenes varebilterminaler og såkalte *pick up-points* i Oslo-området. Vi besøkte følgende selskapers terminaler:

- Best Transport
- Bring
- Instabox
- Mavi
- Oda
- Postnord
- UPS

Vi lagde ingen avtaler før vi reiste ut. Vi mente at det ville være mest hensiktsmessig å dukke opp uanmeldt, ettersom vi ville unngå at selskapenes ledelse ga sjåførene munnkurv eller selv valgte ut sjåfører vi kunne intervjue. På noen terminaler var det få eller ingen sjåfører, andre steder var det mange som kom fra og til. Når vi ankom hver enkelt terminal, introduserte vi oss for sjåfører og spurte om vi kunne stille dem noen spørsmål. Igjen brukte vi spørreskjemaet. Enkelte tok seg tid til å fylle ut skjemaet. De fleste som var villige til å

snakke, nøyde seg imidlertid med å gi oss kontaktinformasjon slik at vi kunne ringe dem seinere.

Særlig to steder utpekte seg som interessante: Ved en Postnord-terminal og en Bring-terminal var det mange sjåfører, og det kom stadig nye til. Derfor valgte vi å dra tilbake ei uke seinere. Da ble vi etter kort tid bedt om å forlate området. Begrunnelsen var at vi ikke hadde laget en avtale og at vi ikke hadde på vernesko. Vi forlot området, men hadde allerede opprettet kontakt med flere sjåfører. Vi begynte å ringe opp igjen til disse. Fire av dem lot seg intervjue anonymt per telefon, slik at vi kunne fylle ut skjemaet for dem. Enkelte sa seg også villig til å møte oss på ny.

5.4: Utfordring med travle kilder

Varebilsjåføryrket er ikke forenlig med å treffe journalister og la seg intervjue mellom klokka åtte og fire. Flere av dem vi snakket med fortalte at de jobbet mellom tolv og fjorten timer i døgnet, gjerne sju dager i uka. Vi måtte tilpasse oss deres rytme, og møtte dem i helga, tidlig om morgenen før arbeidsdagen var i gang, eller ved dens slutt, seint om kvelden.

For å få tak i historiene til sjåførene, var det nødvendig å få tillit og å bruke tid. Kildene var ikke medievante, og vi møtte dem gjerne i uformelle situasjoner, som på kafé, hjemme hos dem eller i en park.

Det var viktig for oss å faktasjekke kildenes versjoner av egne arbeidsforhold. Vi hentet inn samtidig imøtegåelse for alle påstander. For å dokumentere påstandene deres, ba vi også om å få se kontrakter, egne regnskap og dokumentasjon på prissystemene de jobbet innenfor. I tilfeller hvor det var relevant, undersøkte vi kommunikasjon mellom sjåfør og oppdragsgiver ved at de delte korrespondanse per e-post og tekstmelding. I enkelte tilfeller lot vi være med å gå videre med historier der kildene ikke kunne dokumentere forholdene de jobbet under godt nok.

Etter å ha intervjuet et titalls sjåfører, forsto vi at det er et skille mellom dem som har vært budbilsjåfører i flere tiår, og de som er relativt nyetablerte. Ringrevene ble sjåfører da yrket var mer lukrativt og betalingene var høyere. De har i større grad etablert seg på boligmarkedet og er ikke like utsatt for sosial dumping som dem som er nye i bransjen. Dette skapte et problem med representasjon, da det var enklere å få kontakt med eldre norskfødte sjåfører enn med de mer ferske budene som ofte var av utenlandsk opprinnelse. Det krevde en større innsats å få tak i den siste gruppa.

5.5: Metode: Dypdykk i en bransjekode

Andelen enkeltpersonforetak er nesten dobbelt så høy i transportsektoren som i næringslivet ellers, ifølge en NHO-rapport fra 2022. Under rettssakene i «Operasjon eksos» hadde vi lært hvordan kriminelle aktører kan bruke slike foretak til hvitvasking. Slik påtalemyndigheten mente det var blitt gjort i dette transportnettverket. Dette skjer for eksempel ved at mindre selskap selger tjenestene sine til større logistikkselskap og tilsynelatende leier inn enkeltpersonforetak til å gjøre jobbe. Enkeltpersonforetakene fungerer derimot som stråselskap og utfører få eller ingen av transportoppdragene. Fra utsida ser det ut som enkeltpersonforetakene er reelle, fordi de fakturerer transportselskapet for arbeidet. I praksis fungerer stråselskapene som reine uttaksledd, og

pengene tas gjerne ut som kontanter og betales til sjåfører som ikke er registrert noe sted. Fakturaene som stråselskapene sender oppdragsgiver er fiktive fakturaer, fordi stråselskapet aldri leverer noen tjenester. Det er det svart og ulovlig arbeidskraft som gjør. Hvitvaskingen består av at de, for seg selv eller andre, sikrer utbytte fra straffbare handlinger. Disse handlingene er nettopp fiktiv fakturering og ulovlig og svart arbeid.

Den store bruken av enkeltpersonforetak er ikke bare et samfunnsproblem, det påvirker også den enkelte sjåfør. Blant dem vi til nå hadde intervjuet, var både fast ansatte, ansatte i underleverandørselskap og også mange enkeltpersonforetak. Særlig i den siste gruppen hadde mange fortalt at betalingen de fikk ikke holdt til at de kunne tillate seg å spare til pensjon eller ferie. De hadde heller ikke råd til å være syke. Disse funnene førte til at vi ønsket å finne flere kilder som jobbet som selvstendig næringsdrivende. Vi besluttet derfor at vi måtte ha en metode for et mer målrettet søk etter bud som jobbet som enkeltpersonforetak.

Vi brukte den utvidede tjenesten til Proff, Forvalt.no, for å hente ut ei liste over alle enkeltpersonforetak innen bransjekoden *53200 Andre post- og budtjenester* avgrenset til det sentrale østlandsområdet. Lista vi bestilte, inneholdt organisasjonsnummer, innehaver, adresse og i noen tilfeller telefonnummer. I sum besto lista av 428 enkeltpersonforetak. Gjennom mai og juni ringte vi 230 av dem. Vi fikk virkelig erfart det vi hadde lært i den første research-fasen: Dette var en vanskelig yrkesgruppe å få i tale. Det store flertallet hadde ikke tid eller lyst til å la seg intervjue. Mange var midt i en stressende arbeidshverdag, noen turte ikke, noen ombestemte seg, og andre igjen hadde sluttet å håpe på endring. Vi lagde nye avtaler med dem som ikke hadde tid, og sendte tekstmeldinger til dem som ikke svarte. Etter en måned med ringing mellom andre oppgaver, hadde vi intervjuet 19 personer ved hjelp av det standardiserte spørreskjemaet, altså hadde vi fått intervjuet nær 10 prosent av dem vi ringte. Totalt hadde vi da intervjuet 32 sjåfører. Blant disse var tre faste ansatte og en sjåfør med enkeltpersonforetak som vi hadde fått kontakt med gjennom hjelpeorganisasjonen Caritas.

Vi satt nå med et stort tilfang av kilder. Vi brukte Google Forms og Excel til å analysere materialet for å finne fellestrekk blant sjåførene vi hadde snakket med. Vi så etter hvilke selskap de jobbet for og systematiserte trekkene i arbeidsforholdene deres.

I det danske prosjektet vi hadde vært inspirert av, sto ingen sjåfører eller lagerarbeidere fram med fullt navn og ansikt. I tillegg til materialet med standardiserte intervjuer, var vi opptatt av formidlingen. Mange får varer levert på døra uten å legge merke til hvem budet er. For å gi våre lesere sterke og nære møter med ekte mennesker, var vår ambisjon også å finne bud som kunne gi ansikt til problemene vi hadde avdekket – helst sjåfører i flere selskap, slik at vi fikk vist leserne det vi hadde funnet: et bransjeproblem.

6: TREDJE FASE: GRAVING I TRE SELSKAP

6.1: Bring

6.1.1: Hvorfor Bring?

Bring er del av Posten Norge, som er heleid av den norske stat ved Nærings- og

fiskeridepartementet. Posisjonen tilsa at selskapet var særlig interessant. Bring er også den markedsledende aktøren, og en stor andel av sjåførene vi hadde intervjuet jobbet for dem. Sjåfører vi snakket med, fortalte at Bring Courier & Express, datterselskapet som driver med budtjenester, i stor grad kjøper tjenester av selvstendig næringsdrivende bud, og at vilkårene ikke var bra. Da vi kontaktet Bring, opplyste de at de i 2021 hadde 277 underleverandører innenfor hjemlevering, bud og ekspress. Av disse var 163 enkeltpersonforetak.

6.1.2: Kontrakten

Flere sjåfører med enkeltpersonforetak fortalte at Bring Courier & Express opererte med en omfattende kontrakt som stilte en rekke krav til dem. Kontrakten inneholdt en taushetsklausul som gjorde at budene naturlig nok vegret seg for å vise oss innholdet. Innholdet de anonymt fortalte om var imidlertid så oppsiktsvekkende at vi bestemte oss for å prioritere å prøve å få tilgang på kontrakten, og skrive om den på en måte som ivaretok kildenes anonymitet.

Gjennom langsiktig kildearbeid fikk vi før sommeren tilgang på flere eksemplarer av kontrakten, som viste seg å være lik for alle selvstendige bud. Overfor Klassekampen bekreftet Bring at det vi nå satt på var en standardkontrakt. Kontrakten viste at:

- Sjåførene må betale for Bring-uniform som de er pliktige til å ha på når de utfører oppdrag for Bring. Ved avtaleslutt må budet levere tilbake uniformen til Bring, uten å få pengene refundert.
- Sjåførene må stille med egen bil. Denne må folieres med Bring-logo, noe budet selv må bekoste. Reklamen må fjernes når avtalen avsluttes. Hvis dette ikke er gjort innen sju dager, har Bring rett til å beholde inntil 20.000 kroner fra budets kompensasjon.
- Budene er aleine ansvarlig for varen. Hvis den går tapt eller blir skada, må budet betale.
- Budene kan ta oppdrag for andre, men uten å benytte seg av den Bring-profilerte bilen. Ingen av de vi snakket med oppga at de hadde to biler. Dermed var de låst til Bring.
- Bring garanterte ikke budet et minimum med oppdrag. Et bud kan dermed risikere å eie en Bring-foliert bil, uten å tjene ei krone.

Vi vurderte kontraktens innhold til å ha stor offentlig interesse. For at offentligheten skulle kunne sette seg inn i arbeidsvilkårene, ønsket vi å publisere kontrakten i sin helhet. Det sto nok av hindringer i veien. For det første var budet bundet av den nevnte taushetsplikten om kontraktens innhold. Sjåførene som valgte å dele kontrakten med oss løp en høy risiko. Vi hadde tett dialog med kildene som hadde delt kontrakten med oss, og ble enige med dem om en måte vi kunne gå fram på for å beskytte dem, og samtidig publisere kontrakten. Kontrakten var på 30 sider. For det første måtte vi forsikre oss om at kontraktene vi hadde fått var helt identiske, ord for ord – selv om de var inngått på forskjellige tidspunkt. Vi brukte også god tid på en grundig gjennomgang av hvilke felt som måtte sladdes. Ettersom vi satt på flere kontrakter, var signaturene av ulik størrelse – det samme var selskapsnavnene til foretakene som var Brings kontraktsmotpart. Vi måtte derfor sladde et stort nok felt til at det som skjulte seg bak ikke var mulig å identifisere. Til slutt satt vi med en utgave som både kildene og vi selv mente var forsvarlig å offentliggjøre.

6.1.3: Juridisk avsjekk

Det neste hensynet handlet om en juridisk dragkamp med Postens jurister, som påberopte seg en lov som skulle hindre oss i å publisere kontrakten. I en e-post fra Posten het det: «Vi forventer at dere ikke publiserer hele kontrakten. Det er en konfidensiell avtale.»
Posten viste til «Lov om vern av forretningshemmeligheter». Postens påstand var at publisering ville være i strid med loven. Grunnlaget var å finne i lovens § 3:
Postens jurister mente kontrakten var ervervet ulovlig (første ledd, punkt a) av kildene. Det er i utgangspunktet en sak mellom kildene og Posten. Men videre hevdet Posten at Klassekampen, i henhold til lovens andre ledd, var avskåret fra å formidle videre en kontrakt som vi hadde fått rådighet over i strid med første ledd. Altså var påstanden fra Postens jurister at vi ikke kunne publisere et dokument vi hadde fått fra en som hadde ervervet det i strid med loven.

Lov om vern av forretningshemmeligheter trådte i kraft 1. januar 2021 for å rydde i det som før var et kaotisk system av patentlov, markedsføringslov, straffeprosesslov og tvistelov. Opphavet var et nytt EU-direktiv fra 2016. Vår vurdering var at denne loven ikke kunne stå i veien for den generelle presse-, ytrings- og trykkefriheten, og at vår jobb i så måte var å beskytte våre kilder og ellers å opplyse offentligheten om noe vi fant svært relevant.
Vi kontaktet Redaktørforeningen for å drøfte saken, og fikk bistand fra Arne Jensen, som støttet vårt syn. Vi formidlet til Posten at vi fastholdt vårt syn. Posten besvarte Klassekampen i en ny e-post: «Etter fornyet juridisk utsjekk, fastholder vi vår vurdering om at Lov om forretningshemmeligheter er aktuell her. Kontrakten er underlagt taushetsplikt og det er ikke avgjørende for lovens anvendelse at avisen ikke selv er part i kontrakten. Vi forventer at kontrakten ikke publiseres i sin helhet.». Vi henviste i vårt svar til Posten til Grunnlovens § 100 om ytrings- og trykkefrihet, som bare begrenses av «særlig tungtveiende hensyn», eksempelvis trusler, ærekrenkelser, trakassering eller pornografi.

15. juni publiserte vi den sladdede utgaven av kontrakten på våre nettsider, samme dag som vi trykket nyhetssaken om artikkelen i papiravisa og på nett. Vi har ikke hørt fra Posten om publiseringen siden. Imidlertid medførte publiseringen kraftige reaksjoner både fra politisk hold, fra andre deler av bransjen og fra lesere. Det kommer vi tilbake til i kapittel 7.

Parallelt med at vi jobbet med kontrakten, intervjuet vi flere Bring-sjåfører. De fleste ønsket å være anonyme, men vi kom i kontakt med en sjåfør som nylig hadde gått av med pensjon. Han ville stå fram for å fortelle om hvordan det hadde vært å jobbe som bud. Det var viktig for oss at ingen av dem som skulle stå fram i avisa var blant dem som hadde delt fortrolig informasjon med oss. Heldigvis satt vi nå med et stort kildenett, og kunne bringe fram andre ansikter.

Ettersom vi ønsket et løp om hele bransjen, ville vi ikke trykke et kort nyhetsløp om Bring, men i stedet ferdigstille artikler også om andre selskaper før vi begynte å publisere.

6.2: Oda

6.2.1: Hvorfor Oda?

Oda, tidligere kolonial.no, ble stiftet sommeren 2013. Ideen var å levere matkasser på døra hos travle nordmenn. Selskapet sikret seg store investorer og vokste raskt. I 2021 hadde Oda en omsetning på 2,47 milliarder og en markedsandel på 70 prosent av det norske

dagligvaremarkedet på nett. Den største matbutikken på nett var et naturlig selskap å se på. Dessuten jobbet flere av de 32 sjåførene vi hadde intervjuet for Oda.

I den andre fasen av prosjektet, da vi besøkte terminaler, var vi innom en parkeringsplass for Oda-biler. Der møtte vi en fire-fem menn. Alle jobbet for Oda, men ingen var ansatt i selskapet. De viste lite entusiasme da vi spurte hvordan de opplevde jobben, men ingen ville bli intervjuet. Ukene etter fikk vi kontakt med flere Oda-sjåfører. Alle jobbet for underleverandører.

6.2.2: Det beste og det verste året

En av sjåførene, var Mariusz Barburski. Han ringte oss etter at han hadde sett en av postene våre i Facebook-grupper for sjåfører. Han fortalte at han inntil nylig hadde jobbet for en av Odas underleverandører, Øst Transport Service AS. Det hadde vært den verste tida i livet hans, sa han. Til å begynne med ønsket Barburski å være anonym, men under intervjuet endret han mening og gjorde det klart at han likevel ville stå fram med navn og bilde i avisa. På dette tidspunktet hadde Oda avsluttet samarbeidet med underleverandøren og ansatt Barburski. Han ønsket å snakke åpent og håpet å gjøre en forskjell for andre i lignende situasjoner.

Vi møtte Barburski to ganger. Under det første møtet viste han fram appen Oda-sjåførene bruker, hvor sjåførene ser hvor mye tid de har per levering. Den skapte stress for Barburski, fordi det ofte var satt av for lite tid til å parkere, finne adressen, komme i kontakt med kunden og komme seg opp trappene.

Vi hadde tett kontakt med Barburski over tid, og diskuterte med ham hvorvidt han løp noen risiko ved å stå fram. Han fastholdt hele tida at han ønsket å gi saken et ansikt. Hans kritikk var rettet mot underleverandøren, men også mot Oda, som han mente ikke hadde hatt god nok kontroll. Ettersom Oda var enig i at de hadde forbedringspotensial og også hadde gitt ham jobb i selskapet, følte han seg trygg på at han ikke ville møte represalier. Det har heller ikke skjedd.

6.2.3: Pengeutpressing og frastjålet pass

Vi ble anonymt tipset om en annen svært alvorlig sak som hadde funnet sted i leverandørkjeden til Oda. En sjåfør skulle ha opplevd å bli kidnappet, truet, og frastjålet pass av ledelsen i et underleverandørselskap. Vi fikk kontakt med sjåføren, som het Mustapha El Kaiss Benblal. Han var villig til å møte oss for å snakke på bakgrunn. Ettersom det ikke var han som hadde tipset oss om hendelsen, var det viktig å etablere tillit. Etter det første møtet samtykket Benblal til å gjøre et intervju. Vi avtalte derfor et seinere tidspunkt der vi kunne møtes igjen.

Benblals opplevelser på jobb for en underleverandør av Oda var alvorlig og hadde hatt store personlige konsekvenser for han. Han hadde anmeldt hendelsen til politiet, men hadde mottatt lite informasjon om saksgangen. Vi fikk bekreftet at saken fortsatt var under etterforskning. Benblals tidligere arbeidsgiver ønsket ikke å stille til intervju og bidra til å opplyse saken. Ettersom det var en pågående etterforskning der vi formidlet den ene partens versjon, valgte vi å anonymisere underleverandøren. Benblal ønsket å stå fram for å fortelle sin historie, og vise fram konsekvenser av manglende kontroll i selskapenes leverandørkjeder. Vi møtte Benblal tre ganger. Den siste gangen vi møttes var om

morgenen, dagen han skulle reise fra Norge. Møtet med budbilbransjen skremte ham ut av landet.

6.3: Postnord

6.3.1: Hvorfor Postnord?

På samme måte som Bring er eid av den norske staten, er Postnord et statlig selskap heleid av den danske og svenske staten. Som offentlig eid selskap var det særlig interessant. Postnord var også den nest største logistikkaktøren i Norge og Brings fremste konkurrent. Årsregnskapene viste at pandemien trolig hadde vært god butikk for Postnord: Fra 2019 til 2020 var resultatet nesten doblet. Driftsmarginen økte fra 1,67 til 2,83 prosent, men omsetningen økte bare med noen få prosent, fra 4,2 til 4,6 milliarder. Hvordan klarte de å holde kostnadene nede? I Sverige og Danmark fungerer Postnord slik Posten gjør i Norge, som en statseid post- og brevdistributør med flest egne ansatte sjåfører. I Norge er situasjonen en annen.

6.3.2: En ny kontrakt: Underleverandører utenfor kontroll

Vi må vie også en annen av enkeltsakene i serien noen ord, fordi den fikk betydning for den neste metoden vi tok i bruk.

5. april 2022 fikk vi en melding på Facebook fra en som hadde sett en av postene våre i transportgruppene. Alexandru Tiroiu ville fortelle om de elendige forholdene han hadde jobbet under. «I work with PostNord through this company, and they don't pay me», skreiv han.

Tiroiu ønsket å stå fram med navn og bilde i avisa. Vi traff ham to ganger. Han fortalte at han hadde jobbet 14 timers arbeidsdager for Postnords underleverandør AM Logistikk AS i en drøy måned. For dette hadde han ikke fått betalt, noe også underleverandøren bekreftet overfor oss. I begynnelsen så vi dette som en historie om underbetaling og lange dager, men etter det første møtet, sendte Tiroiu over arbeidskontrakten sin. Det tok alvoret i saken til et nytt nivå.

Tiroiu kunne ikke norsk, så han visste ikke hva han hadde skrevet under på. I kontrakten mellom enkeltpersonforetaket hans og AM Logistikk ble det stilt en rekke krav til Tiroiu:

- Han hadde tre måneders oppsigelsestid. AM Logistikk hadde bare én måned.
- Han hadde ikke lov til å ta oppdrag direkte fra Postnord de første 24 månedene etter at han sluttet å kjøre for AM Logistikk. Brøt han dette, kunne AM Logistikk kreve at Tiroiu ga dem fortjenesten fra arbeidet for de siste 24 månedene.
- Tiroiu kunne heller ikke inngå avtaler med andre aktører i transportbransjen i ett år etter at kontrakten ble avsluttet.

Tiroiu hadde selv varslet Postnord om at han ikke fikk betaling av oppdragsgiveren sin. Postnord svarte at det «ikke er akseptabelt» dersom kontrakten var ekte da vi konfronterte dem. De hadde sagt opp avtalen med underleverandøren og bedyret at de hadde gode kontrollrutiner – som i dette tilfellet hadde sviktet.

6.3.3: Utfordringer med anonymitet

Som sagt var det utfordrende å finne sjåfører som ønsket å stille opp med navn og bilde i avisa. Som hovedregel valgte vi å ikke publisere saker som var basert på anonyme kilder. Alle sjåførene som stod fram hadde sluttet å jobbe for selskapet de kritiserte og løp derfor ingen risiko for å miste oppdrag. Med unntak av den første artikkelen vi publiserte om funnene fra ringerunden til personer med enkeltpersonforetak, stod det kun én annen artikkel på trykk hvor en anonym kilde var hovedkilden. Det valgte vi å gjøre fordi det var den eneste måten å få innpass i den travle hverdagen til en sjåfør som fortsatt var i jobb. Denne sjåføren jobbet for Postnord. For å være sikker på at sjåføren forble anonym, ble det viktig å ikke avsløre egenskaper ved bilen eller arbeidsdagen, som kunne føre til at sjåføren ble identifisert. Notatblokka kunne ikke være synlig mens kunder tok imot varer, fordi folk ikke skulle skjønne at en journalist satt på i bilen.

6.3.4: Vanskelig dialog med underleverandører

I løpet av arbeidet med artikkelserien har vi opplevd flere til dels vanskelige og dels truende situasjoner med aktører i bransjen. Dette gjaldt blant annet da vi skulle hente inn tilsvar i saken om Alexandru Tiroiu. Selskapets ledelse sa ja til å møte på Klassekampens kontorer for å gi sin versjon. De bekreftet at Tiroiu ikke hadde fått betalt for jobben han hadde gjort, men hevdet at det var fordi han hadde ødelagt tre biler. Da vi ba om dokumentasjon på dette, ble stemningen amper og høylytt. Etter voldsom framferd og trusler om søksmål hentet journalist Aina Ebube Ijeabuonwu Helgheim, sjef i gravegruppa Knut Gjerseth Olsen. Under samtalen brakte vi opp innholdet i kontrakten. Det medførte at selskapets representanter reiste seg og gikk. I flere runder i ukene fram mot publisering, gjentok de trusselen om søksmål dersom de ble nevnt.

Vi valgte likevel å ikke anonymisere verken personene eller selskapet, fordi påstandene til Tiroiu var dokumenterbare, og de hadde fått rikelig anledning til imøtegåelse.

6.3.5: Vanskelig tilsvar fra Postnord

Særlig historien om Alexandru Tiroui, men også historiene om til de andre sjåførene som ville stå fram, gjorde oss interessert i forretningsmodellen til de store selskapene, og ikke minst kontrollen de førte med sine underleverandører.

1. juni tok vi kontakt med Postnord, da for å få et overordna intervju om forretningsmodellen der underleverandørene benyttet seg av enkeltpersonforetak. De neste tre ukene gikk med til purringer og e-poster, der Postnord aldri hadde anledning til å stille opp til et intervju. Ifølge dem lot det seg ikke gjøre å svare på vår henvendelse annet enn på e-post. Den 21. juni sendte vi ni punkter for imøtegåelse og 24 spørsmål, blant annet om hvor mye de betalte underleverandører, hvor mye de mente den enkelte sjåfør burde sitte igjen med per time, hvor mange som var ansatt og hvor mange som jobbet for underleverandører. I tillegg hadde vi flere spørsmål knyttet til enkeltsakene vi nå hadde planer om å publisere.

Et av spørsmålene vi stilte oss, var hvordan underleverandørkjedene til de store selskapene så ut. Både hvor lang kjeden kunne være, hvor mange selskaper det dreide seg om og ikke minst hvilke selskaper de hadde avtaler med. Ettersom politiet hadde fortalt at utstrakt bruk av underleverandører økte risikoen for kriminalitet, ville vi se selskapenes leverandørlister.

23. juni fikk vi svar i form av to A4-sider. Postnord ga ikke konkrete svar på spørsmålene våre, men sendte en generell tekst om hvilke grep Postnord tok for å være en seriøs aktør. De kunne bekrefte at de hadde fått et varsel fra en «ekstern part» i saken om Tiroiu, men de kjente ikke til kontrakten. Et av mange spørsmål vi ikke hadde fått svar på, var hvordan fordelingen mellom faste ansatte og underleverandører var. Vi savnet lignende informasjon fra alle selskapene vi hadde sett på, og særlig mente vi at statseide selskaper som Bring og Postnord burde kunne være åpne om hvilke selskaper de hadde avtaler med. Det brakte oss over på en ny, og for norsk presse uprøvd, journalistisk metode som vi kommer tilbake til i kapittel 8.

Men først gikk vi i gang med publisering av den første delen av serien vår.

7. PUBLISERING

I begynnelsen av juni begynte de første artiklene å bli klare. Vi ville unngå å trykke de store avsløringene i fellesferien. Samtidig mente vi at vi vi ikke kunne utsette hele serien til høsten, ikke minst fordi kildenes situasjoner kunne endres. Vi bestemte oss for å publisere artiklene i tre faser:

7.1: Før sommeren trykket vi en større nyhetssak om vår kartlegging av bransjen («Hele bransjen er et helvete»). Saken hadde utgangspunkt i de standardiserte intervjuene med 32 sjåfører.

Videre publiserte vi det vi hadde klart om Bring – både intervjuet med den pensjonerte sjåføren og avsløringen av kontrakten. Kontrakten som det statlige selskapet, og den største aktøren, hadde med sine arbeidsfolk, vakte kraftige reaksjoner som vi også fanget opp før sommeren og gjennom fellesferien. Videre trykket vi én av artiklene vi hadde klar om Oda: Intervjuet med Mariusz Barburski.

Vi bestemte oss for å utsette artiklene om Postnord til etter ferien. Det hadde to årsaker: For det første fikk vi fulgt opp det vi hadde avslørt om Bring, der særlig kontrakten vakte oppsikt. For det andre belyste Postnord-sakene den kaotiske underskogen av leverandører. Denne problemstillingen hadde vi inntil da bare så vidt dyppet tåa i.

7.2: Gjennom fellesferien laget vi en intervjuserie der politikere fra ulike partier ble utfordret på sitt eget forhold til hjem-levering, samtidig som vi snakket med dem om hva de mente måtte gjøres med budbilbransjen. En av sommervikarene på innenriksavdelingen, Bjørn Winquist, fikk oppdraget med å lage serien. I en normalt nyhetsfattig periode, opplevde vi at det styrket interessen for serien vår mens våre neste avsløringer lå klare.

7.3: På seinsommeren, i august, publiserte vi artiklene om Postnord. Nå var også den nevnte historien om tidligere Oda-sjåfør, Benblal, som fortalte at han ble frastjålet pass og truet, klar. August ble dermed viet til tematikken underleverandører. Vi hadde allerede før sommeren utfordret selskapene på å vise oss underleverandørlistene sine, slik at vi fikk anledning til å undersøke forholdene der. Nå fikk den ideen mer næring.

19. august skreiv vi en sak om at den siste tiltalte i «Operasjon eksos» var dømt. Tidligere, i juli, hadde vi intervjuet politiet om budbilbransjen. De sa at «det er en høy andel kriminalitet i bransjen» og at «godt kjente multikriminelle nettverk har etablert seg i bransjen». Det skulle vise seg at også statseide Bring var involvert med aktørene i transportnettverket på Østlandet. Bring var ikke tiltalt, men to av personene som stod på tiltalebenken dreiv selskap som Bring hadde kjøpt tjenester av. Denne saken viste hvor lite kontroll store logistikkselskap tilsynelatende har med leddene nederst i leverandørkjeden.

På bakgrunn av dette bestemte vi oss for at vi måtte gjøre et mer iherdig forsøk på å få selskapene til å åpne sine leverandørlister.

8. FJERDE FASE: ÅPENHETSLOVEN OG GRAVING I LEVERANDØRLISTER

8.1: Metode: En ny lov

Åpenhetsloven trådte i kraft 01. juli 2022. Lovens formål, fant vi ut, er å «[…] fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i forbindelse med produksjon av varer og levering av tjenester, og sikre allmennheten tilgang til informasjon om hvordan virksomheter håndterer negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.» Vi tenkte at denne loven måtte være midt i blinken for å kunne breie ut undersøkelsene av transportselskapenes underleverandører.

I de tidligere fasene hadde vi forsøkt å komme i kontakt med sjåførene nederst i næringskjeden. Vi hadde benyttet tradisjonelle journalistiske metoder, men i et større omfang og ikke minst med en mer systematisk tilnærming.

I den fjerde fase var metoden vår derimot nybrottsarbeid. 19. august spurte vi med bakgrunn i den nye loven ni selskap om innsyn i deres leverandørlister. Vi ba om innsyn i alle ledd i selskapenes (og selskapenes eventuelle datterselskapers) leverandørkjeder, som dreide seg om transport med kjøretøy under 3,5 tonn, varebiler. Vi ønsket organisasjonsnummeret til alle underleverandørene og deres eventuelle underleverandører igjen.

To av de ni selskapene vi spurte, Instabox og Porterbuddy, selskap som tilbyr såkalt last-mile-delivery, ga oss innsyn i deres lister over underleverandører etter å ha fått vårt innsynskrav. Vi mottok listene deres som PDF-filer, som vi konverterte til excel-filer. Nå var jobben å behandle datamaterialet vi hadde skaffet ved hjelp av den nye loven.

8.2: Metode: Programmeringsspråket Python og pivottabell

Datasettene fra de to selskapene inneholdt navn og organisasjonsnummer til selskapene de leier inn som underleverandører. Vi ville ha informasjon om personene bak selskapene. Vi manglet kompetansen for å behandle datasettet, og hentet derfor inn kollega, datajournalist Håvard Yttredal i gravegruppa. Han skreiv et script, altså et lite dataprogram skrevet i et programmeringsspråk som ligger tett opptil naturlig tale. Vi brukte språket Python. Scriptet brukte Brønnøysundregistrenes API. Et API er et grensesnitt som gir direkte tilgang til data og funksjonalitet i et datasystem. I dette tilfellet lot API-et scriptet sende forespørsler til og få svar fra Brønnøysundregistrenes database. I stedet for å hente ut hundrevis av roller manuelt, kunne scriptet hente dem maskinelt fra Brønnøysundregistrene. Gjennom API-et

sendte scriptet en forespørsel for hvert organisasjonsnummer, og i retur fikk vi en oversikt over rollene på hvert av dem. Scriptet bearbeidet svarene, slik at vi til slutt fikk ut et oversiktlig datasett som lett kunne undersøkes i Excel.
Vi brukte Excel til å gruppere de ulike verdiene i en pivottabell. Slik kunne vi sortere underleverandørene etter ulike kriterier. Vi mente det var mest relevant å sortere etter selskapsform, når selskapet ble opprettet og fødselsåret til daglig leder eller innehaver av selskapet.

Gjennom navnelistene kunne vi se hvor stor andel av underleverandørene som hadde utenlandske navn, uten at vi kjente til deres nasjonalitet. I begge selskapene gjaldt dette majoriteten av underleverandørene. Dette er relevant å undersøke fordi det var kjent for oss fra før at det er en lavere organisasjonsgrad i arbeidslivet blant utenlandske arbeidere. I kombinasjon med eventuelle språkutfordringer, og mindre kjennskap til hvilke rettigheter de har i henhold til norske lover og regler, er de særlig sårbare for utnyttelse i arbeidslivet.

8.3: Funn: Unge, ferske og av utenlandsk opprinnelse
Vi skreiv en nyhetssak om funnene i de to selskapene. Saken viste noen trekk ved bransjen:

- Porterbuddy har 194 underleverandører. Av disse er 167 enkeltpersonforetak.
- 110 av 194 ble registrert de siste to årene og 47 av 194 har innehavere som er under 25 år.
- Instabox har 104 underleverandører. Av disse er 92 enkeltpersonforetak.
- 58 av 104 ble opprettet de siste to årene og 34 av 104 har innehavere som er under 25 år.

8.4: Posten nektet innsyn
Samtidig som to av de ni selskapene ga innsyn, sa sju nei. Blant dem som ikke ville dele sine leverandørkjeder, var statseide Bring. Begrunnelsen var at Åpenhetsloven ikke påla dem å dele slik informasjon, slik de så det.

Basert på informasjon fra politiet, visste vi at tidligere kriminelle aktører hadde slått seg opp i budbilbransjen. Med fullstendige leverandørlister, kunne vi undersøkt om disse hadde kjørt for det statlige transportselskapet. Dessuten var det interessant å undersøke hvor mange ledd det var i leverandørkjeden og hvilke typer selskap som var å finne der. Det var også viktig for oss at vi ikke bare skreiv saker om de selskapene som valgte å være åpne. Vi publiserte derfor en artikkel om selskapene som nektet å utlevere informasjonen.

I stedet for innsyn mottok vi redegjørelser fra Bring og de andre selskapene om deres arbeid for anstendige arbeidsforhold. Selskapene listet også opp ulike tiltak som de gjennomførte. I arbeidet med artikkelserien hadde vi funnet flere tilfeller av sosial dumping hos underleverandører. Under politiets «Operasjon eksos», ble personer i selskap Bring hadde kjøpt transporttjenester av dømt for grovt bedrageri, skattesvik og økonomisk utroskap. Dommene er anket, og dermed ikke rettskraftige. På bakgrunn av dette mente vi at det var sentralt at pressen fikk gjøre selvstendige undersøkelser av hvorvidt selskapenes visjoner, retningslinjer og tiltaksplaner fungerer i praksis.

Uten leverandørlistene er ikke selskapenes arbeid for anstendige arbeidsforhold mulig å ettergå. Vi ønsket derfor å klage på avslagene, men oppdaget at det ikke fantes noen forvaltningspraksis å vise til. Det var heller ikke rart: loven bare var noen måneder gammel.

8.5: Forbrukertilsynet, Sivilombudet og en konferanse i Skien
Åpenhetsloven eies av Forbrukertilsynet, som er klageinstans. Før vi sendte inn en formell klage, kontaktet vi tilsynet for å spørre om avslagene stred mot lovens intensjon og for å orientere oss om hvordan vi skulle gå fram. Tilsynet sendte en skriftlig redegjørelse om loven.

Loven åpner både for å be om generell og konkret informasjon fra selskapene. I sin redegjørelse skreiv Forbrukertilsynet at den konkrete informasjonen kan være «[…] knyttet til et særskilt produkt eller tjeneste om man har spurt konkret om det.» Videre: «Virksomhetenes påstand om at loven ikke krever åpenhet om leverandørkjeden er derfor ikke riktig. Samtidig er ikke en virksomhet nødvendigvis pliktig til å oppgi hele leverandørkjeden sin.»

Forbrukertilsynet skreiv at selskapene kunne avslå informasjonskravet dersom det eksempelvis er åpenbart urimelig eller uforholdsmessig byrdefullt, eller om det har konkurransemessig betydning. Vi la til grunn at selskapene *har* oversikt over hvilke underleverandører de leier inn til transporttjenester, og at det dermed ikke er et uforholdsmessig byrdefullt krav. Vår påstand er at å utlevere leverandørlistene ikke har konkurransemessig betydning, ettersom ei slik liste ikke inneholder innholdet i avtalene. Forbrukertilsynet presiserte at selskapene ikke hadde plikt til å oppgi navnet på et konkret produksjonssted, og at en liste over leverandørkjeden vil kunne gå inn under dette.

Vi mente vi hadde grunnlag for en formell klage. I arbeidet med klagen leste vi forarbeidene til loven, samt høringsuttalelsene fra en rekke instanser, dette for å forstå intensjonen til loven bedre. I forarbeidet fant vi blant annet en uttalelse fra Arbeidsdepartementet som vektlegger at informasjonskrav også bør vurderes etter hvem som krever informasjonen, og at det kan gjøres unntak for eksempelvis media.

Vi klaget inn Posten/Bring til Forbrukertilsynet for brudd på Åpenhetslovens informasjonsplikt 26. september. Valget falt på Posten/Bring ettersom de er et stort statlig eid selskap som vi hadde skrevet en rekke saker om.

Saksgangen har vært interessant: Åpenhetsloven er ny for norsk media. Klassekampen er, så vidt oss bekjent, det eneste mediet som har klaget en sak inn for Forbrukertilsynet etter den nye loven. Dermed er det ingen praksis for hvor raskt man skal kunne forvente et svar. Forbrukertilsynet opplyste ikke hvor lang tid det ville ta å behandle klagen. Etter drøyt fire uker, tirsdag 25. oktober, purret vi per e-post til Forbrukertilsynet. Siden den gang har vi i flere omganger etterspurt tilbakemelding, men seks uker etter at de hadde mottatt den, kunne de fortsatt ikke svare på hvor lang tid det ville ta å behandle klagen, *hvis* den ble tatt til behandling.

7. november kontaktet vi Sivilombudet for å undersøke hvorvidt vi kunne klage på lang saksbehandlingstid, ettersom Forbrukertilsynet er del av forvaltningen. Ombudet kjente ikke til en lignende sak, men mente vi kunne klage. Vi mente at vår klage til Sivilombudet kunne

medføre fortgang hos Forbrukertilsynet, og sendte derfor inn en klage 8. november. 14. november fikk vi svar fra Sivilombudet, som mente vi måtte purre på Forbrukertilsynet enda en gang, før de eventuelt kunne ta saken videre. 5. desember kontaktet vi på nytt Forbrukertilsynet, som fortsatt ikke kunne si noe om når vi kunne forvente svar. De håpet at det ville skje før utgangen av året.

Mens vi ventet på at Forbrukertilsynet skulle behandle klagen, fikk vi en e-post som vekket interesse. 7. desember skulle Forbrukertilsynet arrangere «Åpenhetskonferansen» i Ibsenhuset i Skien. Konferansen var innrettet mot næringslivet, men på programmet sto også en panelsamtale om erfaringer med Åpenhetsloven. I panelet satt blant annet Kristine Foss, rådgiver i Norsk Presseforbund. Vi reiste til konferansen i håp om å lære mer om loven – og å få fortgang i egen sak. Fredag 8. januar, tre og en halv måned etter at vi klaget, purret vi igjen på Forbrukertilsynet. Mandag 9. januar fikk vi svar: «Vi jobber fortsatt med utredning av spørsmål knyttet til klagen».

9. HISTORISK JAKT PÅ HULLET I VELFERDSSTATEN

9.1 Departementet tok opp kontrakten med Posten

Et sentralt spørsmål i forbindelse med Bring-kontrakten var arbeidstakerbegrepet. Budene var, som vi hadde avslørt, underlagt omfattende krav fra Bring. Var de reelt selvstendige? Allerede før sommeren kontaktet vi advokat i Fagforbundet Kjetil Edvardsen. Han representerte saksøkerne i Stendi-/Aleris-saken, og mente Bring-kontrakten var ulovlig. I et intervju 25. juni sa arbeids- og inkluderingsminister Marte Mjøs Persen (Ap) at Bring-budene burde ha vært ansatt.

Ettersom Posten er heleid av Nærings- og fiskeridepartementet, ba vi næringsminister Jan Christian Vestre (Ap) kommentere Persens utspill. Departementet meldte at ledelsen i Posten er ansvarlig for Bring. De svarte ikke på spørsmålet om Bring burde skrote kontrakten.

Vi ba deretter nærings- og fiskeridepartementet om innblikk i dialogen mellom departementet og Posten, for å finne ut om departementet ville gripe inn. Der ble vi møtt med lukket dør. I et skriftlig svar fra næringsminister Jan Christian Vestre til stortingsrepresentant Torgeir Knag Fylkesnes 31. august, fikk vi imidlertid vite at tematikken var på agendaen under et kvartalsmøte mellom departementet og Posten.

Fra Postens side var det taust. Konsernsjef Tone Wille sa 22. juni at hun skulle «se på» kontrakten. I den videre kommunikasjonen fortsatte Posten å vise til at de ikke hadde konkludert, og sa de ville gi oss beskjed så snart beslutningen om kontrakten var tatt. Den beskjeden ga de imidlertid annonseavdelingen i Klassekampen – ikke redaksjonen. Mer om det i kapittel 10.

9.2: Et nytt historisk spørsmål

Kontrakten Bring hadde med sine selvstendige bud, var enkeltsaken som hadde medført kraftigst reaksjoner. Men ambisjonen med prosjektet hadde vært å se på bransjen som helhet, ikke bare på et enkeltselskap. Vi hadde dokumentert at Bring-kontrakten ikke var unik. Vi hadde skrevet om lignende forhold i underleverandørkjedene til andre selskap.

Ettersom diskusjonen nå gikk om hvorvidt forholdene vi hadde avdekket var i strid med loven, spurte vi oss hvorfor det hadde blitt sånn. Hvorfor hadde en hel bransje fått oppstå og vokse på utsida av velferdsstaten, og hvordan hadde det fått fotfeste helt inn i statlige Posten? Verken departementet eller fagbevegelsen visste hva opphavet var til det uthula arbeidstakerbegrepet i budbransjen. Vi bestemte oss for å gjøre et historisk dypdykk for å forstå bransjen.

Gjennom en omfattende dokumentjakt i kilder fra 1980- og 90-tallet, fant vi de små brikkene som i sum førte til at budbransjen ble organisert på en helt annen måte enn resten av norsk arbeidsliv.

Det viste seg at denne organiseringen av arbeidskraft, ikke var noe som kom med den moderne plattformøkonomien.
Vi fant:

- Dokumenter fra arkivene til Skatteetaten, som omhandlet selvstendige bud.
- Finansdepartementets rundskriv til skattekontorene.
- Flere dommer der konflikter om arbeidstakerbegrepet i budbilbransjen var håndtert.

Vi sporet også opp to budgründere fra den tida, Sverre Frich og Henning Holstad, som hadde vært i konflikt med skattemyndighetene, da de ville begynne å bruke selvstendige bud. Modellen deres falt ikke i god jord hos staten den gang. I Skatteetatens arkiver lå et brev fra Finansdepartementet i 1992. Det sa at bud ikke var selvstendige, dersom de kun hadde én oppdragsgiver. Likevel ga ikke budselskapene seg. Vi fant en dom fra Oslo byrett i 1994, som beskriver Sverre Frichs kamp for å kunne fortsette å bruke selvstendige bud. Han vant, og etter dette nektet ikke lenger Skatteetaten selvstendige bud å registrere seg. Frich og Holstad er ikke hvem som helst i denne historien. I Postens eierskapsmelding fra 2003 fant vi at Posten hadde kjøpt opp selskapet til Frich. Et selskap der «Sjåførene er i all hovedsak selvstendig næringsdrivende», ifølge eierskapsmeldingen. Posten adopterte modellen med selvstendige bud og har fortsatt å bruke den til i dag. Vi kontaktet styreledere og konsernsjefer i Posten fra den tida, men ingen har latt seg intervjue.

En anonym kilde pekte oss i retning av enda en rettssak fra 2008 som kunne snudd om på budbransjens organisering. Dommen beskriver hvordan tidligere sykkelbud Tormod Omholt Kinge ble lam etter å ha vært involvert i en trafikkulykke på jobb på 1990-tallet. Kinge var selvstendig næringsdrivende. I dommen fra Borgarting Lagmannsrett i 2008 står det at budselskapet han jobbet for «[…] hadde styringsrett over sykkelbudet som om det var et regulært ansettelsesforhold.» På tross av dommen fra Borgarting Lagmannsrett, endret verken Posten eller andre selskap praksis de neste årene.

Fortellingen om budbransjens tidlige dager ble til en historisk dokumentar på ti sider, publisert 7. januar 2023. Også i denne saken valgte vi å fortelle historien fra sjåførens perspektiv.

10. KONSEKVENSER: 351 NYE, FASTE JOBBER

10.1: En ny klubb ser dagens lys

Den norske modellen er basert på trepartssamarbeidet. Samarbeidet fordrer at

arbeidskrafta er ansatt, og organisert i fagforeninger. Budbilbransjen er organisert på tvers av den norske modellen. Selvstendige sjåfører har ikke hatt noe insentiv til å organisere seg, fordi reglene i arbeidsmiljøloven uansett ikke gjelder for dem. De har ingen tariffavtale å vise til når de skal be om høyere betaling. Likevel ble det blant to sjåfører etablert en idé om å stifte en egen klubb for selvstendige. Klubben ble stiftet 7. september, og formålet deres var å kjempe for at selvstendige bud skulle bli ansatt. Klubben ble stiftet av sju selvstendige budbilsjåfører som møtte opp i Folkets hus i Oslo og stiftet en klubb for sjåfører som dem. Knut Aabø ble valgt til leder og han var klar og tydelig om hva klubbens første mål var: Å sikre at de selvstendige Bring-budene ansettes.

10.2: Bring bryter tausheten – på annonseplass!
Torsdag 12. oktober, etter at vi gjennom den siste uka hadde purret flere ganger på Posten for å få et intervju med konsernsjef Tone Wille om hva de hadde tenkt å gjøre med kontraktene og egen organisasjonsmodell, fikk vi et lite sjokk på vei ut av kontoret.

Annonseavdelingen til Klassekampen hadde unntatt en annonse fra innsyn fra redaksjonen helt til avissidene var klare for trykking. Nå så vi hva som var lagt på side 5: En annonse fra Posten og Bring. «Vi i Posten og Bring ansetter nå 200 nye varebilsjåfører!», stod det i tittelen. Det var en jobbannonse rettet mot varebilsjåfører som kunne finne på å lese Klassekampen dagen etter. Vi måtte pent vente til neste dag med å lage journalistikk på nyheten.

Fredag 14. oktober publiserte vi intervjuet med Tone Wille. Hun sa at Posten skulle opprette et helt nytt datterselskap, Posten Bring bildrift, hvor de nye sjåførene skal ansettes og få lønn etter tariffavtale. I tillegg opplyste hun at de ville gjøre flere endringer.

- De vil bruke flere større aktører og færre enkeltaktører. Målet var at flertallet skal være egne ansatte.
- Enkeltpersonforetak skal få en slags markedsføringsstøtte for å kjøre med bil med Bring-logo.
- De vil vurdere å innføre en panteordning for uniformene etter at oppdragsforholdet er avsluttet.

Fagforbundet, Yrkestrafikkforbundet og den nyetablerte Fellesforbundet-klubben for selvstendige bud uttalte i en artikkel 17. oktober at kontrakten mellom budene og Bring var ulovlig og at budene derfor hadde krav på å ansettes direkte. Dette var Posten uenig i. Likevel: 200 jobber skulle besettes, noe som i praksis betyr at mange av dem som har jobbet som selvstendig næringsdrivende bud i staten, får tilbud om fast jobb og blir en del av velferdsstaten.

10.3: Oda ansetter 100 varebilsjåfører
27. oktober publiserte vi en artikkel der Oda annonserte at de skulle ansette 100 budbilsjåfører. Ifølge Oda var bakgrunnen for ansettelsene at de hadde gjort seg noen negative erfaringer med en underleverandør. Tidligere hadde vi ikke fått vite hvor stor andel av Odas sjåfører som var ansatt i selskapet, men under intervjuet oppga Oda at de hadde hatt rundt 30 prosent fast ansatte. Resten av transporttjenestene ble utført av innleide underleverandører. Med de 100 ansettelsene ville andelen faste ansatte i Oda øke til over

halvparten. Fortsatt vil en god del av sjåførene som kjører i gule Oda-biler være innleid arbeidskraft, men Oda har varslet at underleverandørene skal møte strengere krav.

- Minstelønn til ansatte.
- Begrense antall arbeidstimer for sjåfører med enkeltpersonforetak.
- Krav om erstatning til sjåførene dersom en underleverandør ikke følger kravene.

10.4: Postnord ansetter 51 varebilsjåfører
Postnord kastet seg på ansettelsesbølgen. 14. oktober, samme dag som Postens jobbannonse stod på trykk i Klassekampen, ringte pressesjefen i Postnord og tilbød oss å intervjue administrerende direktør i Postnord Norge, Robin Olsen, om nye ansettelser i selskapet. Olsen avsløre at Postnord nå skal ansette 102 nye sjåfører, halvparten av dem varebilsjåfører. Fra før av var 65 av 500 varebilsjåfører egne ansatte. Som tilsvarte 13 prosent. Nå ville andelen økes til 23 prosent.

10.5: Endringer i Arbeidsmiljøloven
Stortinget har lenge ønsket å tydeliggjøre skillet mellom hvem som skal være ansatt og hvem som skal være selvstendig næringsdrivende. I fjor høst kom det politiske svaret. 16. november møtte vi arbeids- og inkluderingsminister Marte Mjøs Persen (Ap) og samferdselsminister Jon Ivar Nygård (Ap). De skulle lansere et helt nytt arbeidstakerbegrep. I dag heter det i loven at en arbeidstaker er «enhver som utfører arbeid i en annens tjeneste». Det skulle være nok til å sikre at de som skal ansettes, blir det, men en del selskap har valgt å omgå det. Derfor var det behov for en endring i lovverket, ifølge de to statsrådene. Hvis den nye loven går gjennom, blir en arbeidstaker nå «enhver som ufører arbeid underordnet en annen». Hvis personen løpende stiller sin arbeidskraft til disposisjon og er underordnet oppdragsgivers styring og kontroll, taler dette for ansettelse.

I tvilstilfeller, legges bevisbyrden til oppdragsgiver. Persen og Nygård kunne ikke love at den nye loven vil sikre selvstendige bud hos Bring eller Postnord ansettelser, men de tok utgangspunkt i at loven følges. Det finnes også andre grunner enn Klassekampens avsløringer for denne juridiske innstrammingen. Blant annet er forslagene til Fougner-utvalget, et utvalg som ble oppnevnt av Solberg-regjeringen i 2019, noe av bakteppet. Regjeringen mener forslaget vil styrke feilklassifiserte selvstendiges mulighet til å regnes som ansatte.

11. VEIEN VIDERE

Vi har i stor grad laget det prosjektet vi ønsket å lage da vi startet i april i fjor. Vi har fått et bredt kildetilfang fra en rekke ulike selskap og intervjuet sjåfører som har stått åpent fram og gitt et ansikt til bransjen. Ledere i store logistikkselskap har latt seg intervjue og varslet endringer av måten de organiserer selskapene sine. I løpet av vinteren skal arbeidstakerbegrepet på høring på Stortinget. Det er viktig for Klassekampen å følge opp hva budselskapene gjør i forlengelsen av dette. Innen sommeren ønsker Posten å skrote kontraktene mellom selvstendige bud og Bring Courier & Express. Det blir interessant å se hvorvidt Bring sin markedsposisjon påvirkes av dette.

Forbrukertilsynet har ennå ikke behandlet vår klage på Postens avslag på innsyn i deres leverandørkjede. Fredag 13.01.23 klaget vi på ny Forbrukertilsynet inn for Sivilombudet for lang saksbehandlingstid. Hvis Forbrukertilsynet gir oss medhold i klagen på Postens avslag, vil det åpne for en ny type journalistisk undersøkelse av private selskapers struktur.

VEDLEGG

Alle artikler i serien om budbilbransjen er samlet her:

https://klassekampen.no/samling/fri-frakt

Åpne lenker til alle de 50 publiserte enkeltsakene:

13.06.22 – Hele bransjen er et helvete
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-13/hele-bransjen-er-et-helvete/FeZ9

14.06.22 Ser ingen framtid for selvstendige
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-14/ser-ingen-framtid-for-selvstendige/99ck

15.06.22 Budene bærer risikoen selv
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-15/budene-baerer-risikoen-selv

16.06.22 – Kontrakten kan være ulovlig
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-16/kontrakten-kan-vaere-ulovlig/Sinm

17.06.22 Budbil i blindsona
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-17/budbil-i-blindsona/JW8T

18.06.22 Tråkker på bremsen
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-18/trakker-pa-bremsen/fWLj

20.06.22 – Det er som et rotterace
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-20/det-er-som-et-rotterace/8rjM

22.06.22 Lover ikke budene bedring
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-22/lover-ikke-budene-bedring/YiM2

25.06.22 – De burde vært ansatt
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-25/de-burde-vaert-ansatt/JU5s

28.06.22 Krever drastiske tiltak
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-28/krever-drastiske-tiltak/md5P

30.06.22 – Må bruke eiermakta
https://klassekampen.no/utgave/2022-06-30/ma-bruke-eiermakta/zXm4

02.07.22 Bud om bedring for budene
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-02/bud-om-bedring-for-budene/PQpk

04.07.22 Er bekymret for bransjen
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-04/er-bekymret-for-bransjen/rvpE

08.07.22 Lover bot og bedring
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-08/lover-bot-og-bedring/xZrr

09.07.22 Mener Bring må ansette budene
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-09/mener-bring-ma-ansette-budene/MDdv

12.07.22 Parerer politiet
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-12/parerer-politiet/mjsS

12.07.22 Bebuder bråk
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-12/bebuder-brak/CESu

15.07.22 Posten sier nei
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-15/posten-sier-nei/HKmd

18.07.22 Støtter flere tiltak
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-18/stotter-flere-tiltak/jRPL

19.07.22 Ønsker like krav
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-19/onsker-like-krav/CqJM

20.07.22 Ber om endring
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-20/ber-om-endring/VXEW

23.07.22 Lover ingenting
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-23/lover-ingenting/bug4

25.07.22 – Det er flaut
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-25/det-er-flaut

27.07.22 Lover budbilrengjøring
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-27/lover-budbilreingjoring/f6mB

30.07.22 Kan få dyrere frakt
https://klassekampen.no/utgave/2022-07-30/kan-fa-dyrere-frakt/SSpc

15.08.22 Gir opp drømmen om Norge
https://klassekampen.no/utgave/2022-08-15/gir-opp-drommen-om-norge/YDuQ

18.08.22 Sleit seg ut uten å få betalt
https://klassekampen.no/utgave/2022-08-18/sleit-seg-ut-uten-a-fa-betalt/RSjg

19.08.22 Kjørte for statseide selskap
https://klassekampen.no/utgave/2022-08-19/kjorte-for-statseide-selskap/CUdk

22.08.22 Kampen om minuttene
https://klassekampen.no/utgave/2022-08-22/kampen-om-minuttene/yDdS

27.08.22 Betaler prisen for konkurs
https://klassekampen.no/utgave/2022-08-27/betaler-prisen-for-konkurs/Xxmh

08.09.22 Skal danne samlet front
https://klassekampen.no/utgave/2022-09-08/skal-danne-samlet-front/GyKd

12.09.22 Ber Bring bøte
https://klassekampen.no/utgave/2022-09-12/ber-bring-bote/xRRV

19.09.22 – Gjennomsmittet av kriminalitet
https://klassekampen.no/utgave/2022-09-19/gjennomsmittet-av-kriminalitet/CFGU

21.09.22 Ber om minstelønn til budene
https://klassekampen.no/utgave/2022-09-21/ber-om-minstelonn-til-bud/NUph

23.09.22 Maner til minstelønn
https://klassekampen.no/utgave/2022-09-23/maner-til-minstelonn/vFpM

26.09.22 Baner vei for minstelønn
https://klassekampen.no/utgave/2022-09-26/baner-vei-for-minstelonn/FN45

05.10.22 Ingen av budene er ansatt
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-05/ingen-av-budene-er-ansatt/kHiR

06.10.22 Nekter åpenhet om budene
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-06/nekter-apenhet-om-budene/LsSS

07.10.22 Ber Bring åpne
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-07/ber-bring-apne

14.10.22 U-sving om sjåfører
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-14/u-sving-om-sjaforer/ZEdb

17.10.22 Ber Bring ansette på dagen
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-17/ber-bring-ansette-pa-dagen/yxyK

19.10.22 Budene får kortere dager
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-19/budene-far-kortere-dager/Ruvi

20.10.22 Er ikke fornøyde
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-20/er-ikke-fornoyde/v6GW

21.10.22 51 sjåfører får jobb
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-21/51-sjaforer-far-jobb/LbFX

27.10.22 Ansetter hundre sjåfører
https://klassekampen.no/utgave/2022-10-27/ansetter-hundre-sjaforer/9Fm4

19.11.22 Strammer inn bruk av selvstendige
https://klassekampen.no/utgave/2022-11-29/ber-persen-skynde-seg/WB5M

29.11.22 Ber Persen skynde seg
https://klassekampen.no/utgave/2022-11-29/ber-persen-skynde-seg/WB5M

28.12.22 Skuffet over nei-vedtak
https://klassekampen.no/utgave/2022-12-28/skuffet-over-nei-vedtak1/cwn7

07.01.23 Ute i kulda
https://klassekampen.no/utgave/2023-01-07/ute-i-kulda9/zaRF

09.01.23 Varsler bedring for budene
https://klassekampen.no/utgave/2023-01-09/varsler-bedring-for-budene1/35Cgf