کارگران مهاجری که با وعده کار غارت می‌شوند

کانادا سرزمین آرزوها نیست!

حمیدرضا علی‌نیا
روزنامه نگار

گزارش

حقوق بالا، مدارس درجه یک، مناظر زیبا و جرم و جنایت کم، وعده زندگی بهتر است که سال گذشته بیش از یک میلیون تازه‌وارد را به کانادا جذب کرد. اما هرچقدر هم کـه ایده‌آل به نظر برسد، پشت این زیبایی‌ها زشتی مهاجرت آشکار شده است.

کلاهبرداری در برنامه کارگران خارجی موقت کانادا بیداد می‌کند و مرحله‌ای از بحث‌های مهاجرت است که در سرتاسر جهان رخ می‌دهد؛ زیرا کشورهای توسعه‌یافته به دنبال تقویت نیروی کار خود بدون بیگانه کردن جمعیت بومی هستند. اکنون در همسایه شمالی ایالات متحده، کارفرمایان و مشاورانی ظهور کرده‌اند که به‌طور غیرقانونی مشاغل را به مهاجرانی می‌فروشند که از اقامت دائم ناامید هستند.

ناودیپ سینگ، یک حسابدار ۳۹ ساله در هند، سال گذشته از طریق این برنامه وارد کانادا شد. او همه‌چیزش را در رؤیای خود سرمایه‌گذاری کرد تا خانواده‌اش را جابه‌جا کند و به کانادا بیاورد. او و همسرش که یک معلم بود، پس‌انداز خود را خرج کردند و از دوستان و اقوام پول قرض گرفتند تا بیش از ۴۰ هزار دلار جمع کنند؛ مبلغی که رسیدها نشان می‌دهد که او به گروه WWICS - یک آژانس مشاوره مهاجرتی- با دفاتری در انتاریو و در ایالت پنجاب هند پرداخت کرده است. این روند سینگ را به شغل صندوق‌داری در یک مغازه در آلبرتا رساند. او می‌گوید که طی چندروز و بدون هیچ توضیح واقعی اخراج شد و سپس بدون هیچ راهی برای تأمین هزینه‌های زندگی خود، بی‌پول و شرمنده به هند بازگشت.

سینگ در ماه دسامبر به کالج مشاوران مهاجرت و شهروندی، یک نهاد نظارتی که هدف آن جلوگیری از سوءاستفاده در مهاجرت است، نوشت: «من معتقدم که کارفرمای من و شرکت مشاوره WWICS قصد فریب مرا دارند.»

چالش‌های مهاجرت بی‌رویه

کشورهای ثروتمند با تقلب‌های مرتبط با مهاجرت، از جمله ازدواج‌های ساختگی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در کانادا، نگرانی فزاینده در مورد جرم و جنایت در برنامه کارگران خارجی، حمایت از سیستم مهاجرتی گسترده‌تر را تضعیف می‌کند؛ سیستمی که تا همین اواخر به دلیل تقویت اقتصاد با کارگران ماهری که خدمات آن‌ها تقاضای زیادی داشت، مورد تحسین قرار می‌گرفت.

برنامه کارگران خارجی که بیش از ۵۰ سال پیش، عمدتاً برای پر کردن مشاغل فصلی در مزارع ایجاد شد، در سال‌های اخیر به یک گاو شیرده برای اپراتورهای بی‌وجدانی تبدیل شده که مبالغ هنگفتی را برای مشاغل عمدتاً سطح پایین که با مجوز کار برای خارجی‌ها همراه است، طلب می‌کنند. این تازه‌واردان به نوبه خود امیدوارند که کارفرمایان از درخواست‌های آن‌ها برای اقامت طولانی‌مدت در کانادا حمایت کنند که در عمل چنین اتفاقی نمی‌افتد. چنین معامله‌ای برای کارگر مهاجر دوسر باخت است؛ او برای یک شغل در کانادا پول می‌دهد و باید به شدت کار کند تا شانس موفقیت خود را افزایش دهد. البته، این مسئله شدیداً توازن قوا را به نفع کارفرما متمایل می‌کند؛ چراکه او می‌تواند کارگر خارجی را به‌راحتی بیرون کند. چنین وضعی باعث شده تا یک مقام سازمان ملل در این‌باره بگوید که این برنامه مهاجرتی به اشکال مدرن برده‌داری خواهد انجامید.

در حالی که میزان دقیق مقدار کل پولی که در این میان جابه‌جا می‌شود قابل اندازه‌گیری نیست، مشاوران مهاجرت، مدافعان، قربانیان و مقامات دولتی بازار سیاه پررونقی را برای مشاغل موقت توصیف می‌کنند. بر اساس خلاصه تحقیقاتی که توسط دولت کانادا در ماه می انجام شد، کلاهبرداری و سوءاستفاده از مهاجران به شدت افزایش یافته است، به‌طوری که افراد تازه وارد از ۱۰ هزار تا ۱۸۰ هزار دلار کانادا برای مشاغل موقت پرداخت می‌کنند.

مارک میلر، وزیر مهاجرت و جاستین ترودو، نخست‌وزیر محدودیت‌های جدیدی را برای تعداد ساکنان موقت اعلام کرده‌اند در حالی که وزیر کار، رندی بواسونالت می‌گوید که در حال بررسی ممنوعیت استفاده از برخی شرکت‌ها و صنایع از نیروی موقت کار است. در هر صورت ناظران استدلال می‌کنند که به شهرت کانادا آسیب وارد شده است.

تام کیمیک، قانون‌گذار ارشد حزب محافظه‌کار مخالف در مورد مسائل مهاجرت گفت: «سیستم ما زمانی مورد غبطه جهانیان بود اما اکنون مملو از تقلب، هرج و مرج، عقب‌ماندگی‌ها و تأخیرهاست. کلاهبرداران از برنامه کارگران خارجی موقت برای سرقت از متقاضیان استفاده می‌کنند.»

سازمان کار و توسعه اجتماعی کانادا ESDC اولین خط دفاعی است که درخواست‌ها را پردازش می‌کند و بازرسی‌ها را انجام می‌دهد. اما به گفته دو کارمند دولتی، یکی فعلی و دیگری بازنشسته، که خواستند نامشان فاش نشود (زیرا اجازه ندارند در این مورد به‌طور علنی صحبت کنند)، حجم کار و شکایات آن‌قدر بالاست که کارمندان نمی‌توانند همه آن‌ها را بررسی کنند.

تغییرات دوران همه‌گیری

در سال ۲۰۱۴ ترودو، دولت محافظه‌کار آن روز را به دلیل برنامه کارگران موقت که تبدیل به یک شکست شده و دستمزدها را برای همه کانادایی‌ها کاهش می‌دهد مورد انتقاد قرار داد.

با این حال، از زمانی که او در سال ۲۰۱۵ قدرت را به دست گرفت، تعداد مشاغل موقت جدید بیش از دو برابر شد و در سال ۲۰۲۳ به ۲۴۰,۰۰۰ رسید. در حالی که سهم این مشاغل در خرده‌فروشی و خدمات غذایی افزایش یافته است. در پایان سال گذشته با افزایشی ۳۶ درصدی نسبت به سال ماقبل حدود ۱۸۴,۰۰۰ مهاجر با شغل موقت در کانادا وجود داشت. و تنها در سه‌ماهه اول سال جاری، نزدیک به ۶۹ هزار شغل موقت عرضه شد که این برنامه را در مسیر رسیدن به رکورد دیگری در سال ۲۰۲۴ قرار داد، مگر اینکه مسیر دولت تغییر کند. دولت این کار را برای شرکت‌ها آسان‌تر کرد تا کارگران خارجی را به‌عنوان راه‌حلی برای کمبود نیروی کار در طول همه‌گیری به کشور بیاورند. حتی در سال ۲۰۲۲، دولت کانادا قانونی را لغو کرد که به‌طور خودکار درخواست برای برخی از مشاغل کم‌دستمزد را رد می‌کرد. این برنامه علی‌رغم افزایش نرخ بیکاری در کانادا به کارگران موقت خارجی اجازه درخواست شغل و عزیمت به این کشور را می‌دهد.

بازار سیاه

بازار سیاه برای مشاغل موقت خارجی کانادا در رسانه‌های اجتماعی فراگیر است. استخدام‌کنندگان از فیس‌بوک، واتس‌آپ، اینستاگرام و تیک‌تاک برای تبلیغ موقعیت‌های شغلی تأیید شده استفاده می‌کنند. برای خارجی‌هایی که آرزوی مهاجرت به کانادا را دارند، انگیزه خرید شغل ساده است: دریافت یک شغل از طریق موقعیت‌های شغلی تأیید شده، شانس متقاضی را برای کسب اقامت دائم افزایش می‌دهد. مسیر اصلی مهاجرت که «اکسپرس اینتری» نام دارد، متقاضیان را بر اساس احتمال موفقیت اقتصادی آن‌ها طبق یک سیستم امتیاز رتبه‌بندی می‌کند. سپس این مجوزهای کار موقت، تازه‌واردان را به یک کارفرما گره می‌زند. البته این وضعیت تغییر شغل مهاجر را در صورت سوءاستفاده یا استثمار کارفرما چالش‌برانگیز می‌کند؛ اتفاقی که برای «سینگ» نیز افتاد. او پس از دو ماه سرگردانی در کانادا و چندین ایمیل بدون جواب برای شرکت مشاوره استخدامی‌اش به هند بازگشت.

سازمان «اشتغال و توسعه اجتماعی» کانادا اعلام کرد که اقدامات متعددی را برای جلوگیری از فروش شغل و سایر تخلفات انجام داده است، از جمله فهرست کردن کارفرمایان ناسازگار در یک وب‌سایت عمومی. کلاهبرداری اشتغال موقت از طریق فروش موقعیت شغلی غیرقانونی است. مایا استفانوفسکا، سخنگوی این سازمان در بیانیه‌ای گفت: «کلاهبرداری اشتغال موقت از طریق فروش موقعیت شغلی غیرقابل قبول قبول است و ما هر روز برای جلوگیری از آن تلاش و اطمینان حاصل می‌کنیم که متخلفان با عواقب آن مواجه خواهند شد.» البته بررسی این پرونده‌ها می‌تواند چالش‌برانگیز باشد؛ زیرا شواهد مرتبط اغلب در خارج از کشور نگهداری می‌شوند.

با این حال، دو سوم از بیش از ۲۰۰۰ بازرسی دولت در سال مالی گذشته نشان داد که کارفرما حداقل یکی از شرایط برنامه را به ضرر مهاجر شاغل نقض کرده است. اکثر متخلفان با موفقیت موضوع را توضیح دادند (به اصطلاح توجیه کردند) و توانستند از اخراج کارگر موقت خودشانه خالی کنند در حالی که خود مقصر بودند.

طبق داده‌های دولت، با افزایش حجم برنامه اشتغال موقت مهاجران که به رکورد تاریخی خود می‌رسد، بازرسی‌ها و محکومیت‌های کارفرمایان به پایین‌ترین سطح خود در سال‌های اخیر کاهش یافته و توجیه کارفرمایان برای اخراج کارگر مهاجر رشد کرده است. در واقع از سال ۲۰۱۶، اکثر کارفرمایان که به تعهدات خود در قبال کارگر مهاجر عمل نکرده و کارگر خود را به بهانه واهی اخراج کرده‌اند تنها جریمه‌های کوچک چندهزار دلاری دریافت کرده و اجازه یافتند به استخدام کارگران خارجی ادامه دهند. مجازات حتی برای مشاوران مهاجرت کمتر رایج است، به‌طوری که کمتر از ده نفر در سال گذشته محکوم شدند.

به این ترتیب با پیوند ناخشنود مشاوران مهاجرت و کارفرمایان کار موقت کانادایی، موقعیت برای کلاهبرداری و فروش شغل فراهم شده است. مهاجران با هزار امید، دارایی خود را به شرکت‌های مشاوره و کارفرمایان می‌دهند تا برای آینده بهتر مهاجرت کنند اما آنچه نصیب‌شان می‌شود اخراج از کار موقت به وسیله توجیه کارفرما و عدم پاسخگویی شرکت مشاوره مهاجرتی است؛ مسئله‌ای که موجب شده تا شهرت کانادا برای دریافت مهاجر به شدت تحت‌تأثیر قرار گیرد.

منبع: بلومبرگ

یادداشت

مرگ ۴۷ هزار اروپایی بر اثر گرما

طبق برآورد کارشناسان، بیش از ۴۷ هزار نفر در اروپا در سال ۲۰۲۴ بر اثر دمای بالا جان خود را از دست دادند. با این حال این رقم در مقایسه با سال پیش از آن کاهش قابل توجهی نشان می‌دهد. یونان با ۳۹۳ مرگ در هر یک میلیون نفر، بالاترین نرخ مرگ‌ومیر را داشته است. پس از آن بلغارستان با ۲۲۹، ایتالیا با ۲۰۹ و اسپانیا با ۱۷۵ مورد قرار دارند. در آلمان شمار مرگ‌ومیر ناشی از گرمای شدید ۷۶ مورد در هر یک میلیون نفر بوده است. بر اساس تحقیقات منتشر شده در مجله علمی Nature Medicine فرایندهای تطبیقی اجتماعی به کاهش قابل‌توجه مرگ‌ومیرهای ناشی از گرما کمک کرده‌اند.

این تغییرات شامل بهبود در سیستم‌های بهداشتی، افزایش حمایت‌های اجتماعی، تغییرات در سبک زندگی، بهبود شرایط محیط کار، افزایش آگاهی عمومی و استراتژی‌های مؤثرتر ارتباطی و هشدارهای زودهنگام بوده است. بدون این سازگاری و تطابق با گرما و همچنین اقدامات مؤثر جوامع اروپایی، مرگ‌ومیر ناشی از گرما می‌توانست تا ۸۰ درصد بیشتر باشد و در افراد بالای ۸۰ سال حتی تا ۱۰۰ درصد افزایش یابد. در حال حاضر رکورد بیشترین دمای اروپا ۴۸.۸ درجه سانتی گراد است که در سال ۲۰۲۱ در سیسیل ایتالیا به ثبت رسیده است. هزینه خسارات اقتصادی ناشی از آب‌وهوا بیش از ۱۳.۴ میلیارد یورو برآورد شده است.

افزایش سرقت از فروشگاه‌ها در آلمان

نصب صندوق‌های سلف‌سرویسی در فروشگاه‌های آلمان، هزینه فروشندگان و زمان خرید و پرداخت کالاها را برای مشتریان کاهش داده اما سرقت کالا از فروشگاه‌ها را هم بیشتر کرده است. سوپرمارکت‌ها و فروشگاه‌های لوازم آرایشی و بهداشتی در آلمان طی ماه‌های اخیر، صندوق‌های سلف‌سرویسی نصب کرده‌اند تا مشتریان بتوانند کالاهایشان را خود اسکن کنند و بهای آن را بپردازند. این اقدام به صرفه‌جویی در نیروی انسانی و بهبود خدمات به مشتریان از طریق کاهش زمان انتظار کمک می‌کند. با این حال خطرات قابل توجهی نیز به همراه دارد و سرقت از فروشگاه‌ها را بیشتر کرده است.

کارشناسان از جمله اشتفان روشن، استاد امور تجارت مواد غذایی در دانشگاه هایلبرون ایالت بادن-وورتمبرگ نسبت به افزایش خطر سرقت بر اثر استفاده از صندوق‌های سلف‌سرویسی هشدار می‌دهند.

این کارشناس تخمین می‌زند که ضرر و زیان ناشی از سرقت در این فروشگاه‌ها می‌تواند بین یک تا دو درصد از درآمد باشد. این رقم به‌طور قابل توجهی بیشتر از صندوق‌های پرداخت سنتی با صندوق‌دار است. به‌ویژه در مناطق شهری، خطر سرقت بیشتر از مناطق روستایی است.

با وجود این خطرات، این کارشناس معتقد است که خرده‌فروشی‌ها در آینده نیز به استفاده از صندوق‌های سلف‌سرویسی ادامه خواهند داد؛ زیرا در همه‌جا کمبود نیروی کار وجود دارد و مشتریان از خدمات سریع استقبال می‌کنند. برای کاهش خطر سرقت، فروشندگان از اقدامات پیشگیرانه مختلفی مانند حضور کارکنان ناظر در کنار صندوق‌های سلف‌سرویسی و نظارت با دوربین که می‌تواند سرقت‌ها را شناسایی کند، استفاده می‌کنند.

بر اساس آمار جنایی پلیس، سرقت از فروشگاه‌ها در آلمان اخیراً افزایش یافته است. اشتفان روشن این افزایش را بیشتر به دلیل تورم بالا، افزایش قیمت‌ها و کاهش قدرت خرید می‌داند تا افزایش تعداد صندوق‌های سلف‌سرویسی.

نروژ، کشوری نفتی با خودروهای الکترونیکی

گفت وگو

بیش از ۹۰ درصد خودروهای جدید فروخته شده در نروژ برقی هستند. داستان ماشین برقی در نروژ به سال ۱۹۸۹ برمی‌گردد. زمانی که هارالد نیلز روستویک، استاد بازنشسته برنامه‌ریزی شهری در دانشگاه استاوانگر و سه دوست دیگرش که از ستاره‌های موسیقی پاپ نروژ بودند، یک فیات پاندا را خریدند و به یک خودروی برقی تبدیل کردند.

در جهانی که حمل‌ونقل حدود ۲۰ درصد از انتشار گاز دی‌اکسید کربن را تشکیل می‌دهد، نروژ به مقام ارشد جهان در استفاده از خودروهای الکتریکی رسیده است. در سال ۲۰۲۳ حدود ۸۲.۴ درصد از خودروهای شخصی فروخته شده در این کشور برقی بودند. این رقم در ژانویه امسال ۹۲.۱ درصد بود و هدف این است که تا سال آینده به ۱۰۰ درصد برسد.

در همین حال در بریتانیا، اخیراً ممنوعیت خودروهای بنزینی و دیزلی جدید از سال ۲۰۳۰ به سال ۲۰۳۵ به تعویق افتاد. برای مقایسه، در ژانویه امسال تنها ۱۴.۷ درصد از خودروهای جدید ثبت شده در بریتانیا الکتریکی بودند و وضعیت در اتحادیه اروپا حتی بدتر است؛ در همین ماه فقط ۱۰.۹ درصد از خودروهای فروخته شده در اتحادیه اروپا الکتریکی بودند.

در این میان مهم‌ترین شهر نروژ در مسیر حمل و نقل بدون آلایندگی، استاونگر در جنوب غربی این کشور است. این شهر در سال ۱۹۹۴ اتوبوس‌های برقی را مورد آزمایش قرار داد و در سال ۱۹۹۸، بخشی از آزمایش اروپایی خودروهای الکتریکی (EVs) برای توزیع کالا بود. همچنین در سال ۲۰۰۹، استاوینگر اولین شهر اسکاندیناوی بود که هر دو سال میزبان سمپوزیوم خودروهای الکتریکی بود.

اولین خودروی برقی نروژ

در سال ۱۹۸۳ نخست وزیر نروژ، گرو هارلم براندتلند، به ریاست کمیسیون برونلند سازمان ملل متحد که برای ترویج رشد سازگار با محیط زیست تأسیس شده بود، منصوب شد. گزارش براندتلند که در سال ۱۹۸۷ منتشر شد، تأثیرگذار بود و اصطلاح «توسعه پایدار» را رایج کرد. او با سفر به سراسر جهان، در مورد مسائل زیست‌محیطی صحبت کرده و می‌گفت که ما باید یک ملت آگاه از محیط زیست باشیم. البته این سخنان تنها لفاظی بود؛ چراکه نروژ در حال پمپاژ نفت به جهان بود!

یکی از کسانی که جلوی نخست‌وزیر ایستاد هارالد نیلز روستویک، استاد بازنشسته برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای در دانشگاه استاوانگر بود که نقش مهمی در انقلاب وسایل نقلیه الکتریکی نروژ ایفا کرد. روستویک می‌گوید: «هدف من این بود که دولت را شرمنده کنم، حرف‌های خودشان را بپذیرم و به آن‌ها برگردانم.» بنابراین در سال ۱۹۸۹ روستویک و سه دوست دیگرش یک خودروی الکتریکی، احتمالاً اولین خودروی الکتریکی کشور را وارد کردند؛ یک فیات پاندا که با برداشتن صندلی‌های عقب برای جادادن باتری‌ها به یک خودروی برقی تبدیل شد. چندروز طول کشید تا اولین ماشین برقی نروژی شارژ شود و توانست فقط ۲۰ تا ۲۵ مایل راه برود.

این گروه کمپین نافرمانی مدنی را آغاز و بدون پرداخت عوارض از ماشین‌های برقی خود استفاده کرد. روستویک اضافه می‌کند: «این یک خودروی بدون آلودگی بود، بنابراین نباید برای آن پولی پرداخت. آنها نهاآنهفهرستی از خواسته‌ها برای تشویق استفاده از خودروهای برقی داشتند شامل استفاده رایگان از جاده‌های عوارضی، حذف مالیات وارداتی یا مالیات بر ارزش افزوده، پارکینگ رایگان، ایستگاه‌های شارژ عمومی و دسترسی به خطوط اتوبوس. زمانی که جریمه‌ها انباشته شد، آن‌ها از پرداخت خودداری کردند. پس اتومبیل‌های برقی اولیه را با یدک کش بردند و در یک حراج عمومی فروختند اما دوباره خریداری شد. نه توسط ما بلکه توسط افراد حاضر در اتاق که حامیان ما بودند. اما چون نگهداری از ماشین هزینه داشت، هیچ‌کس آن را نمی‌خواست». به همین خاطر ماشین به روستویک و همکارانش بازگردانده شد. اما روز از نوروزی از نو؛ چراکه حدود ۱۴ بار دیگر این اتفاق تکرار شد.

راز موفقیت

نروژ با کوه‌های ناهموار، زمستان‌های طولانی و سرد و جمعیت پراکنده‌اش، کشوری است که بعید است تحولی در حمل‌ونقل ایجاد کند. با این حال باید دید چگونه توانسته تا این حد جلو برود؟ کریستینا بو، دبیرکل انجمن نروژی ماشین‌های برقی با بیش از ۱۲۰ هزار عضو، دراین‌باره می‌گوید: «پاسخ ساده است: سیاست‌های مالیاتی خوب.»

او توضیح می‌دهد که نروژ همیشه مالیات سنگینی بر خودروهای جدید وضع می‌کند (مالیات بر خرید بالا، به اضافه ۲۵ درصد مالیات بر ارزش افزوده). در دهه ۹۰، سیاست‌مداران تحت فشار طرفداران محیط زیست (روستویک و گروهش)، شروع به حذف این مالیات‌ها کردند تا خودروهای برقی رقابتی‌تر شوند، حتی اگر به ندرت در بازار وجود داشتند. زمانی که مدل‌های برقی در دسترس قرار گرفتند مردم آن‌ها را خریدند؛ زیرا از خودروها بر اساس آلایندگیشان مالیات می‌گرفتند. در سایر نقاط جهان، به دلیل هزینه‌های تولید بالاتر، خودروهای الکتریکی گران‌تر بودند اما نروژ مانند سایر کشورها از یارانه مستقیم استفاده نکرد بلکه «ما یا مالیات خودرو گرفتیم یا مالیات نگرفتیم.»

بو می‌گوید: «موفقیت نروژ در زمینه خودروهای برقی با حجم جمعیت و سیاست آن ارتباط دارد. ما کشور کوچکی هستیم، بنابراین همکاری‌های زیادی بین جامعه مدنی و نظام سیاسی وجود دارد. ملاقات با نمایندگان مجلس برای ما سخت نیست، بنابراین فقط یک وضعیت از بالا به پایین حاکم نیست بلکه سیاست از پایین به بالا نیز جریان دارد.» از آنجایی که سیستم تناسبی و چند حزبی نروژ اغلب دولت‌های ائتلافی و اقلیت ایجاد می‌کند، انتشار گازهای گلخانه‌ای مانند سایر کشورها سیاسی نشده است و اشتیاق برای خودروهای الکتریکی در سراسر طیف وجود دارد. بنابراین هدف صفر کردن آلایندگی همه خودروهای جدید تا سال ۲۰۲۵ مورد حمایت همه طرف‌ها قرار گرفت.

او می‌افزاید: «ما مانند بریتانیا دارای صنعت خودرو نبودیم. بنابراین از آنجا که هیچ شغلی در ارتباط با خودروسازی نداشتیم، شاهد تأثیر مثبت اولیه از سمت مصرف کننده بودیم. از سوی دیگر در ۱۰ سال گذشته، ما در نروژ در صنعت شارژ، باتری، نرم‌افزار و غیره شغل ایجاد کرده‌ایم.»

بو، معتقد است یک تغییر جمعی در عقیده وجود دارد. زمانی که در مورد بحران آب‌وهوا و چالش‌های آن صحبت می‌شود اغلب در مورد توقف استفاده از هواپیما و نرفتن به تعطیلات بحث می‌شود. در مورد خودروهای برقی دیگر چنین بحثی در نمی‌گیرد. اگر مردم رانندگی با برق را آغاز کنند، دیگر نمی‌خواهند به عقب برگردند. من افراد زیادی را ملاقات کرده‌ام که طی چندسال گذشته، نظر خود را در مورد خودروهای الکتریکی تغییر داده‌اند. نه به این معنا که آن‌ها خیلی طرفدار محیط‌زیست هستند بلکه صرفاً استفاده از ماشین برقی را پذیرفته‌اند.»

نروژی‌های غیر سبز

ظاهراً نروژی‌ها سبزتر از دیگران نیستند، بو توضیح می‌دهد: «وقتی به نظرسنجی‌های کشورهای مختلف نگاه می‌کنید که از مردم می‌پرسند چقدر نگران تغییرات آب و هوایی هستند، نروژی‌ها در واقع بسیار کمتر از بقیه نگرانند.» احتمالاً دلیل این امر با ثروت بزرگ نروژ - نفت و گاز - مرتبط باشد. بخش نفت ۲۴ درصد از تولید ناخالص داخلی و ۵۲ درصد از صادرات را به خود اختصاص داده است. نروژ سومین صادرکننده بزرگ گاز طبیعی است و جایگزین روسیه به‌عنوان بزرگ‌ترین تأمین‌کننده بازار اروپا شده است.»

به این شکل همه با تغییر برقی موافق نیستند. در ایستگاه شارژ بزرگ در شهر روگالند، یک کارگر پست که نمی‌خواهد نامش فاش شود می‌گوید مجبور است ون کارش را شارژ کند، حتی اگر فقط از ۱۰ مایل دورتر آمده باشد. ماشین شخصی خودش استیشن مزدا دیزل است که به نظرش ماشین واقعاً خوبی است. یک راننده تاکسی به نام «آریس» که اصالتاً اهل اندونزی است، تاکسی برقی خود را دوست ندارد چون یک ساعت طول می‌کشد تا شارژ شود. این زمانی است که او کار نمی‌کند. آریس می‌گوید: «این برای مالک خوب است؛ زیرا آن‌ها می‌توانند پس‌انداز کنند اما برای راننده خوب نیست. من ماشین‌های فسیلی را دوست دارم. من از خودرو معمولی‌ام لذت می‌برم. یک مدل قبلی را که بیش از یک دهه پیش آزمایش کردم، مسیری طولانی را طی کرده است. من باید حداقل ۱۲۵ مایل از آن فاصله بگیرم، بنابراین حتی در این سرما، نیازی به شارژ آن ندارم.»