

RAPPORT 1/ 2022

Storrenngjøring i transportbransjen?



En bransje som er bedre enn sitt rykte, eller med utstrakt arbeidslivskriminalitet og sosial dumping?

Beskrivelse, analyse og tiltak

Storrenjøring i transportbransjen?
(C) NHO Logistikk og Transport 2022

Utgitt April 2022

Omslag, design, sats, layout: Ole A. Hagen

Trykk: Lasertrykk

Storrenghjoring i transportbransjen?

En bransje som er bedre enn sitt rykte, eller med utstrakt arbeidslivskriminalitet og sosial dumping?

Beskrivelse, analyse og tiltak

Innhold

Oppsummering og forslag til tiltak for transportbransjen.....	7
Tiltak for transportbransjen.....	8
1) Beskrivelse av transportbransjen.....	10
Leverandørkjeder og transportbransjen.....	10
Statistikk om næringen.....	12
Regulering av transportsektoren.....	14
Om godstransport.....	17
Om varebilsegmentet – last mile / hjemlevering.....	23
2) En analyse av utfordringer i transportbransjen knyttet til sosial dumping, arbeidsforhold og sikkerhet.....	26
Lønn.....	26
Arbeidsforhold og sikkerhet.....	30
Teknisk sikkerhet.....	30
Ulykker.....	31
Kjøre og hviletid.....	34
Transportkjøpers plikter.....	35
Kriminalitet.....	36

Om rapporten

Stakeholder AS har på oppdrag fra NHO Logistikk og Transport gjort en gjennomgang av forhold knyttet til lønn og arbeidsforhold; overholdelse av regelverk for kabotasje; trafikkulykker og tekniske forhold ved kjøretøy og kriminalitet knyttet til transport av varer og tjenester. Vi har også beskrevet omfanget og utviklingen av norske og utenlands godstransport i Norge. Beskrivelsen og analysen lider under mangelfull tilgang på fakta og statistikk for vareleveranser med bil under 3,5 tonn. Det er i denne delen, ofte kalt «last mile» kjøring som vokser raskest og der faren for brudd på god HMS-standard og regelrett kriminalitet anses som størst. Tiltak for å bedre innsikten i denne delen av bransjen er en viktig start på et større arbeid. Det må begynne med å identifisere den, for eksempel ved å innføre et løyve for å drive varetransport også for lette kjøretøy.

Tønnes Holter Thompson, Vegard Rem og Svein Thompson
Oslo, april 2022

Oppsummering og forslag til tiltak for transportbransjen

Transportbransjen på vei er en stor bransje som favner mange ulike segmenter og nisjer. Rapporten belyser problemstillingen «sosial dumping» som vi i denne rapporten avgrenser til lønnsforhold og andre ytelser, arbeidsforhold og sikkerhet innenfor gods- og varetransport. Noen av forholdene kvalifiserer til betegnelsen arbeidslivskriminalitet.

Transportbransjen sysselsetter over 50 000 personer i Norge og omsetter for nesten 80 milliarder kroner. Det er en internasjonal bransje og i deler av markedet er helt åpent for internasjonale aktører. I Norge utføres om lag 30 prosent av transportarbeidet av utenlandske lastebiler. Transportarbeidet utført av lastebiler har siste fem år holdt seg relativt stabilt. Vi antar at transportarbeidet utført med varebil er sterkt økende på grunn av en kraftig vekst i netthandel og økt hjemlevering av varer som følge av endrede forbrukerpreferanser. Veksten kommer fra relativt lave nivåer, og i 2018 anslo SSB at varebiler utførte i underkant av 300 mill. tonnkilometer transportarbeid tilknyttet transportsektoren. Til sammenligning utførte tungtransporten 18 600 mill. tonnkilometer samme år.

For tungtransport gjelder allmenngjøringsloven for nasjonal leietransport og kabotasjekjøring, det utgjør rundt 54 prosent av totalt transportarbeid. Kabotasje utgjør rundt 3 prosent av nasjonalt transportarbeid ifølge SSB. For disse 54 prosent av markedet gjelder norske tariffregler for lønn og diett. Det er relativt få årlige kontroller med sjåførers lønn og diett, men statistikken for 2020 viser at om lag 26 prosent av de utenlandske lastebiler som er kontrollert, ikke får tilstrekkelig lønn eller diett. Transportkjøper har også plikter knyttet til å påse at sjåfør får rette betingelser, samt å informere om allmenngjøringslovens bestemmelser. Kontroller viser en svært høy andel brudd blant transportbestillere (vareeiere), men lavere andel brudd hos leverandører (transportaktører). Transportsektoren er strengt regulert, og det er innført strenge bestemmelser som går langt utover «vanlig» regulering av norsk arbeidsliv for godstransporten. Transport utført med varebil (tillatt totalvekt under 3,5 tonn) er omfattet av normal norsk regulering. Det er omfattende statistikk for transport med lastebil, men svært mangelfull statistikk for transport med varebil.

Det gjennomføres hyppige og omfattende tekniske kontroller av all tungtransport. Når det gjelder tekniske kontroller, så kommer norske og utenlandske lastebiler likt ut, men i kontroller av kjøre- og hviletidsbestemmelser kommer norske sjåfører dårligere ut med et klart høyere antall reaksjoner.

Lønnsnivået for norske lastebilsjåfører ligger langt høyere enn hos deres europeiske konkurrenter, men klarer til tross for dette å konkurrere om internasjonale oppdrag. Norske lastebiler har nesten 50 prosent av eksporten og rundt 30 prosent av total import og eksport målt i grensepasseringer på vei. Men konkurransen med utenlandske aktører er hard, lønnsnivået i Øst-Europa stiger raskt, men fra lave nivåer.

Antall ulykker med lastebiler faller, og vi ser ingen overrepresentasjon av utenlandske biler i ulykkesstatistikken. Antall ulykker med varebiler faller også, men vi har ikke data for andelen av varebilulykker som kan knyttes til transportsektoren.

Transportbransjen er utsatt for kriminell virksomhet. Økokrim har pekt ut varetransport med varebil som en nasjonal trussel. Vi har ikke data for omfanget av kriminell virksomhet i bransjen, men ut fra casebasert bevis er det tydelig at kriminalitet forekommer i alle deler av transportbransjen.

Selv med streng regulering av tungtransportbransjen ser vi høye tall for regelbrudd, et klart signal om at kontroller og sanksjoner er et viktig virkemiddel for å sikre en seriøs bransje.

Tiltak for transportbransjen

A) Plasser ansvar på toppen av verdikjeden

Transportbransjen utfører tjenester for andre selskaper, som har valgt å helt eller delvis sette bort transporten. Når vi ser bort i fra egentransport vil det derfor alltid være minst to parter som har et ansvar for transporttjenestene som utføres: Én oppdragsgiver som har bestilt transporten, og én transportør som utfører transporten.

Tiltak for å redusere omfang av sosial dumping og andre negative forhold knyttet til arbeidsliv bør rettes både mot transportbransjen, og mot kundene som har valgt å outsource transport. Åpenhetsloven vil, dersom den fungerer etter hensikten, plassere et tydeligere ansvar hos bestillere av transporttjenester. Loven omfatter bare større virksomheter, men terskelen¹ er såpass lav at rundt 9 000 norske virksomheter vil omfattes. Loven kan få stor innvirkning på hvordan norske virksomheter jobber med sine leverandørkjeder, og dermed stor innvirkning på forholdene i norsk transportbransje.

- *Få på plass gode veiledere for å gjennomføre aktsomhetsvurderinger av leverandørkjeder for transport.*

Det er i dag informasjons- og påseplikt for kjøpere av nasjonale transporttjenester utført med lastebil. Vi ser fra tilsynsresultater at det er svært høy andel brudd på disse pliktene. Det er ofte mange leverandørledd involvert i én transport. Ansvar for påseplikt og informasjonsplikt forflytter seg ved bruk av flere underleverandører. Dersom kjøpere hadde et sterkere insentiv til å sikre at transportleverandørene etterlever de plikter som følger av allmenngjøringsloven så vil det sannsynligvis redusere omfanget av brudd i transportbransjen.

- *Innfør sterkere sanksjoner mot bestillere av transport når det har vært brudd på allmenngjøringsplikten, eller brudd på informasjons- og påseplikt.*

B) Tillit er bra. Kontroll er bedre.

Transportbransjen er en godt regulert bransje, men det er også en bransje der brudd på regler kan gi konkurransefortrinn. Det er en bransje som i sin natur alltid er i bevegelse, og gjennomføring av kontroller kan være krevende både for private selskaper og for offentlige myndigheter.

Kombinasjonen av at det er lønnsomt å bryte regler og at det er relativt enkelt å unngå kontroller gir grobunn for regelbrudd. Data fra kontroller som er gjennomført knyttet til kjøre- og hviletidsbestemmelser og tekniske forhold viser at dette er en bransje der brudd på bestemmelser er vanlig. Det betyr at ny og strammere regulering ikke vil få full effekt, fordi en stor andel av aktørene vil bryte reglene i en eller annen form.

Effektive kontroller er viktig for å sikre et godt arbeidsliv i transportbransjen. For tungtransport foregår det i dag omfattende kontrollvirksomhet på vei i regi av Statens vegvesen, der også Arbeidstilsynet og andre etater deltar. Det er effektivt å kontrollere tungtrafikken fordi det er enkelt å sortere ut kjøretøyene. For varebilsegmentet er det en helt annen jobb å gjennomføre.

¹ Med større virksomhet menes virksomhet som oppfyller to av tre vilkår: Salgsinntekt 70 millioner kroner; balanse 35 millioner; 50 årsverk.

kontroller. Det er ikke mulig for Statens vegvesen eller andre å sile ut varebiler som jobber på transportoppdrag. De fleste varebilene på veien driver ikke med transport. Tiltak fra myndighetene for å gjøre det enklere og mer effektivt å kontrollere varebiler som driver transport er avgjørende for å bedre situasjonen i dette segmentet.

Mer og bedre kontroll:

- *Alloker mer ressurser til kontroll av transportnæringen*
- *Gjennomfør tiltak for å forbedre effektiviteten i dagens kontrollregime, se på samarbeid mellom etater*
- *Utred tiltak for å gjøre det mulig å effektivt gjøre kontroller «i felt» av varebiler som driver distribusjon, herunder merking og eller bruk av løyver.*

C) Kjøre- og hviletidsbestemmelser for varebiler

Kjøre- og hviletidsbestemmelser for varebiler som driver med transport kan være et riktig grep. I utgangspunktet vil arbeidsmiljøloven sette grenser for hvor mange timer en sjåfør kan tilbringe bak rattet. Men i transportbransjen er det et høyt innslag av selvstendig næringsdrivende. Av de selvstendig næringsdrivende som kjører tungtransport så begrenses arbeidstiden bak rattet av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, men for varebilsjåførene er det fritt frem. Dersom det er teknisk mulig, og i tillegg lar seg kontrollere, vil det være en fordel om det innføres bestemmelser som begrenser antall timer en varebilsjåfør kan arbeide i strekk.

- *Utred mulighetene for å innføre kjøre- og hviletidsbestemmelser for sjåførere som driver transport med lett kjøretøy.*

D) Varebilsegmentet – et datavakuum

Statistikken for varebilsegmentet i transportbransjen er svært mangelfull. Vi har ikke innsikt i hvor mange biler som benyttes, hvor mye transportarbeid som utføres, hvor mange som jobber i bransjen, hvor stor omsetningen er osv. Det er gjort forsøk fra blant annet Samfunnsøkonomisk Analyse¹, men offentlige tall om dette segmentet er totalt fraværende. Vi har sikre indikasjoner på at dette er en bransje i sterk vekst, drevet av en fundamental forbrukertrend – vi handler mer på nett. Det betyr at varebilsegmentet gradvis vil bli en større del av den samlede transportbransjen. Det er et stort behov for å styrke innhenting av statistikk om denne delen av bransjen.

- *Øk produksjonen av offentlig statistikk om varebilsegmentet.*

¹ <https://www.samfunnsokonomisk-analyse.no/rapporter/2020/9/4/r27-2020-kartlegging-av-kjennetegn-ved-varebilsegmentet-og-konkurransesfalten-mot-vrig-godstransport-p-vei>

1) Beskrivelse av transportbransjen

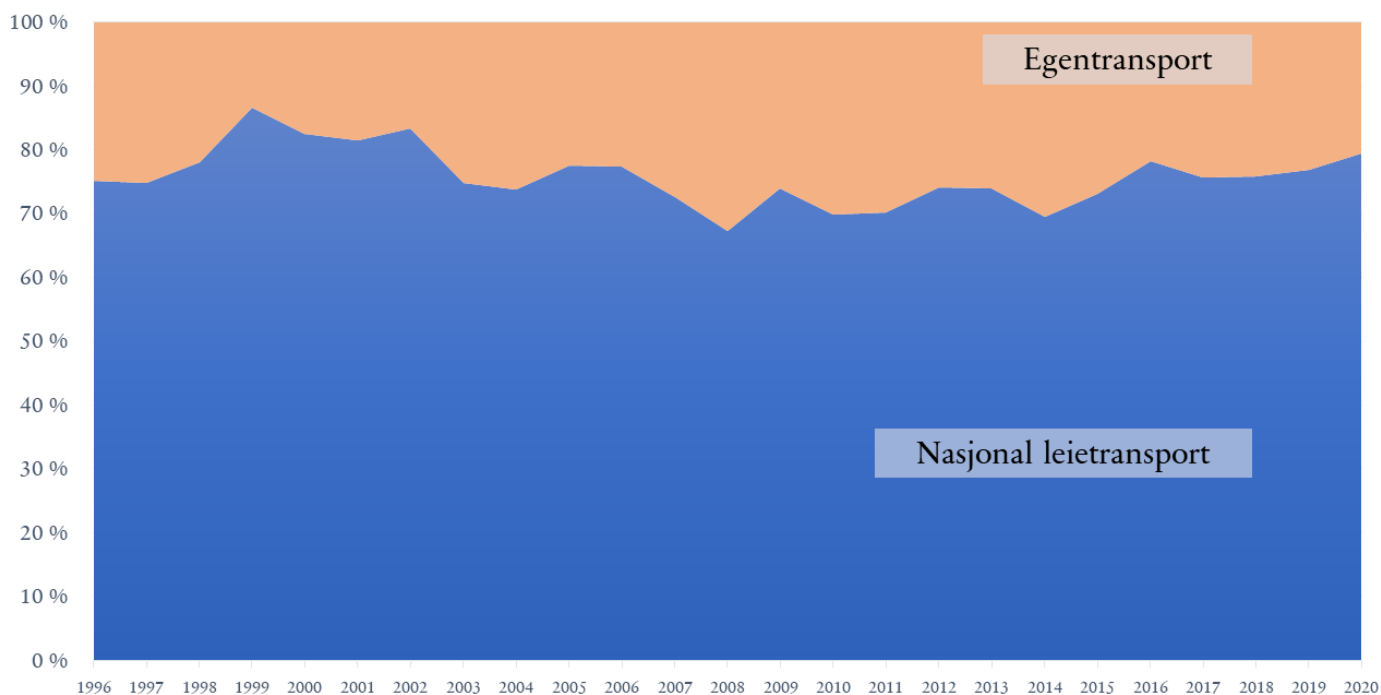
Vi deler gods- og varetransporten grovt inn i to deler: den delen av bransjen som driver med hjemlevering/last-mile/bud og benytter varebiler (tillatt totalvekt under 3,5 tonn), og den delen av bransjen som driver med godstransport med lastebil. Populært blir det som er hjemlevering/last mile/bud omtalt som «varebilsegmentet», fordi aktørene i stor grad bruker varebiler for å levere pakker og gods hjem til privatpersoner og bedrifter. Dette er selvsagt ikke alltid tilfellet, lastebiler med tillatt totalvekt på over 3,5 tonn blir også brukt til hjemlevering, og varebiler kan brukes til å frakte gods over lengre avstander. I denne rapporten er det her vi trekker et skille, fordi det er hensiktsmessig i forhold til dagens regulering av sektoren. Det er ulikt regelverk for transport med lett og tung bil, med grense på 3,5 tonn.

Leverandørkjeder og transportbransjen

Transport av varer og gods blir i stor grad håndtert av andre selskaper enn vareeier eller kjøper. Det er vanlig at vareeiere, selv om de distribuerer store mengder varer daglig, outsource alt eller store deler av sine transporttjenester. Transportbransjen er en underleverandørbransje: Det er aldri transporten i seg selv som er det endelige produktet. Underleverandørene kan være store globale logistikkvirksomheter eller små lokale aktører.

Underleverandørene kan deles mellom speditører/logistikk-selskaper med en bred virksomhet der selve varetransporten kun er ett element av total leveransen, og i rene transportaktører som kun leverer selve transporttjenesten med varebil eller lastebil. Speditør/logistikk-selskapene er i hovedsak eid av store europeiske eller globale aktører, mens det er stor variasjon mellom transportaktørene i det norske markedet, fra enkeltpersonsforetak til store europeiske virksomheter.

Leietransport vs egentransport

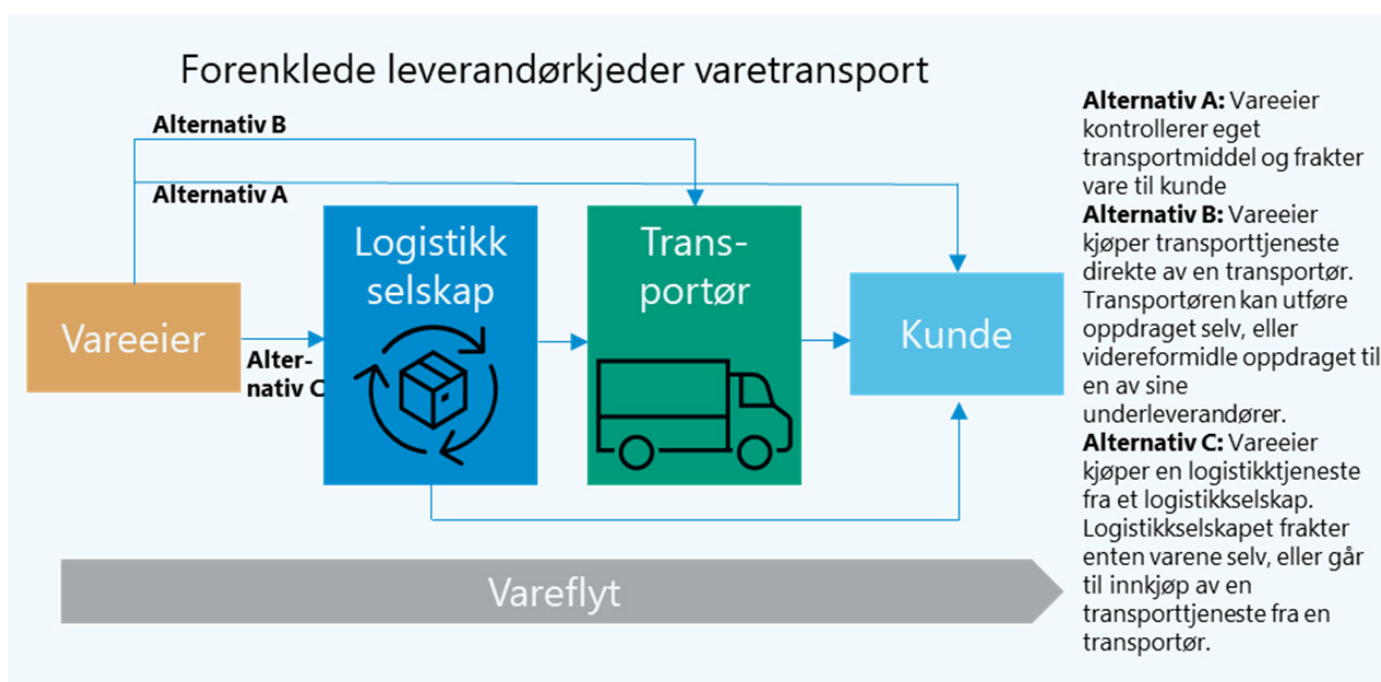


Figur 1: Transporttjenester er vanlige å outsource. Andelen leietransport ligger rundt 80 % av norsk innenlandsk transport med lastebil og vogntog. Kilde SSB tabell 08478, analyse Stakeholder AS

Figur 2 er en illustrasjon av en forenklet leverandørkjede der vareeier har tre alternativer

for å frakte en vare til kunden. I alternativ A frakter vareeier selv varen med sin egen lastebil eller varebil, da har vi ikke en leverandørkjede - vareeier velger å ha transport «in-house».

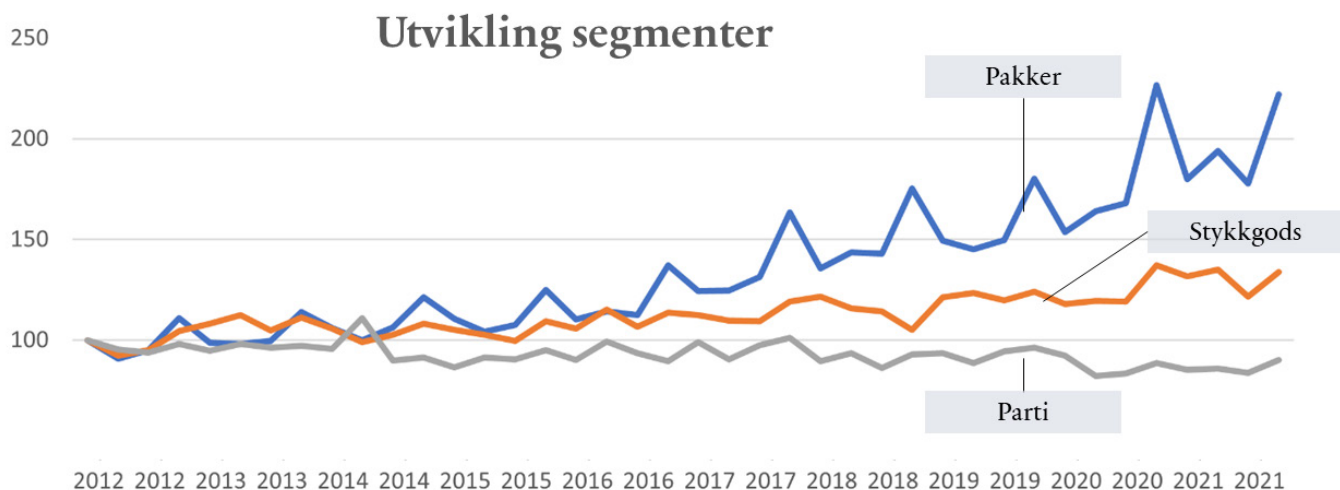
I alternativ B velger vareeier å gå til direkte innkjøp av en transporttjeneste fra en transportør, transportøren utfører oppdraget med sine egne ansatte eller ved bruk av en underleverandør. I alternativ C velger vareeier å kjøpe transporttjenesten av et logistikk-/spedisjonsselskap, og logistikkselskapet kan enten velge å videreformidle hele eller deler av oppdraget til en transportør, eller gjennomføre transporten selv med egen laste- eller varebil. I alternativ B og C kan vareeier bruke flere ledd med underleverandører for å få varen frem til kjøper. Et logistikkselskap vil ofte bruke flere transportformer på én transport: Båt til Oslo, tog til Bergen og en distribusjonsbil frem til adressaten, i tillegg vil det kunne være ulike former for omlasting, gjerne i distribusjonsanlegg, og mellomtransporter for å optimalisere logistikken og reduser energiforbruk per kilo last.



Figur 2: Forenklede leverandørkjeder varetransport. Illustrasjon Stakeholder AS

Ved bruk av underleverandører oppstår leverandørkjeder, og et selskaps verdikjede fordeles på flere aktører. Det er ikke uvanlig med lange verdikjeder med mange underleverandører, og det er ofte en hensiktsmessig næringsstruktur. En suksesshistorie er norsk petroleumsindustri, som utover noen få oljeselskap består av en stor og mangfoldig leverandørindustri. Denne leverandørindustrien er underleverandører til oljeselskapene, men likefullt eksperter på sine områder som har skapt store verdier for det norske samfunnet. Bruk av underleverandører er hensiktsmessig fordi det gjør at selskapene i økonomien kan bli spesialister, det er enklere å regulere kapasitet og det skaper lavere barrierer for å starte ny virksomhet.

For transport av varer kan vi anta at behovet for å regulere kapasitet er svært viktig for mange vareeiere, og at det er en viktig årsak til at så mange har valgt å outsource denne tjenesten. Det er i dag også en viktig årsak til at bransjen selv er bygd opp rundt bruk av underleverandører. Figur 3 illustrerer godt hvordan fraktvolumet selv på nasjonalt nivå varierer betydelig fra måned til måned. Fraktbehovet hos hver enkelt vareeier vil variere enda mer. I en situasjon med stor variasjon av transportert gods er hel eller delvis outsourcing av transport et effektivt tiltak for å hindre overkapasitet i perioder og dermed redusere risiko og kostnader.



Figur 3: Kvartalsvis utvikling i sendinger for pakker, stykkogods og parti. Kilde NHO LT.

Outsourcing og bruk av underleverandører er utbredt i hele økonomien og et område der det er gjort mye forskning og utvikling. Det oppstår noen kjente utfordringer ved bruk av underleverandører, disse er godt beskrevet i den såkalte «Prinsipal-agent» teorien. Prinsipal-agent teorien går enkelt forklart ut på følgende¹:

«Prinsipal-agent-teori dreier seg om hvordan prinsipalen [transportkjøper] kan fastsette en kontrakt som sørger for at det er i agentens [transportørens] egeninteresse å gjøre som prinsipalen vil. [...]

Prinsipalen kan imidlertid ikke observere innsatsen, bare den endelige produksjonen, som også avhenger av tilfeldigheter. Dermed oppstår prinsipal-agent-problemet fordi de to aktørene har forskjellige mål: Prinsipalen ønsker å maksimere profitten, mens agenten ønsker å maksimere sin egen inntekt og minimere innsatsen, som antas å være krevende for agenten.» I transportsektoren er det kontrakter mellom kjøper av en transporttjeneste og selger av en transporttjeneste og oppfølgingen av denne som skal regulere forholdet mellom partene og insentivene. Men som i klassisk prinsipal-agent teori kan ikke prinsipalen fullt ut observere agentens arbeid fullt ut, og dermed kan de oppstå problemer.

Når man skal se på problematikk knyttet til sosial dumping i transportbransjen er det viktig å ha med seg at dette er en verdikjede der bruk av underleverandører er utstrakt. Det har vært praksis i lang tid, og det er praksis over hele verden. Tiltakene som settes inn av stat, organisasjoner og selskaper må være tilpasset denne virkeligheten.

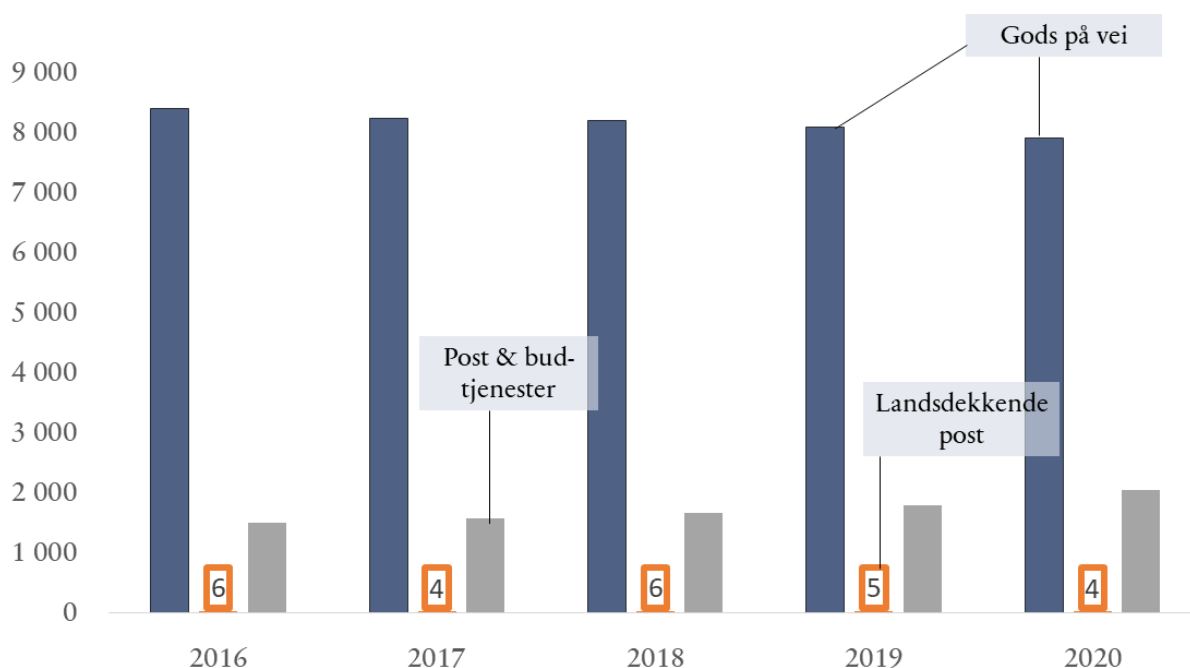
Statistikk om næringen

I SSBs statistikk om transportnæringen er det tre hovedgrupper: Godstransport på vei, landsdekkende posttjenester, og andre post og budtjenester. Landsdekkende posttjenester er i all hovedsak Posten Norge AS. Det er til sammen rett under 10 000 foretak registrert i de tre næringsgruppene, og godstransport på vei er den største gruppen målt i antall virksomheter. Disse snaue 10 000 virksomhetene sysselsetter rett over 51 000 personer. Det er godstransport på vei som er største arbeidsgiver (33 600) etterfulgt av landsdekkende posttjenester (10 400) og andre post og budtjenester (7 300).

Omsetningen i de tre næringskodene som her representerer transportbransjen var i 2019 rett i underkant av 78 milliarder kroner. Det er godstransport på vei som er størst, med en omsetning på 58,5 milliarder kroner, etterfulgt av landsdekkende posttjenester på rett over 13 milliarder kroner og andre post- og budtjenester på rett over 6 milliarder.

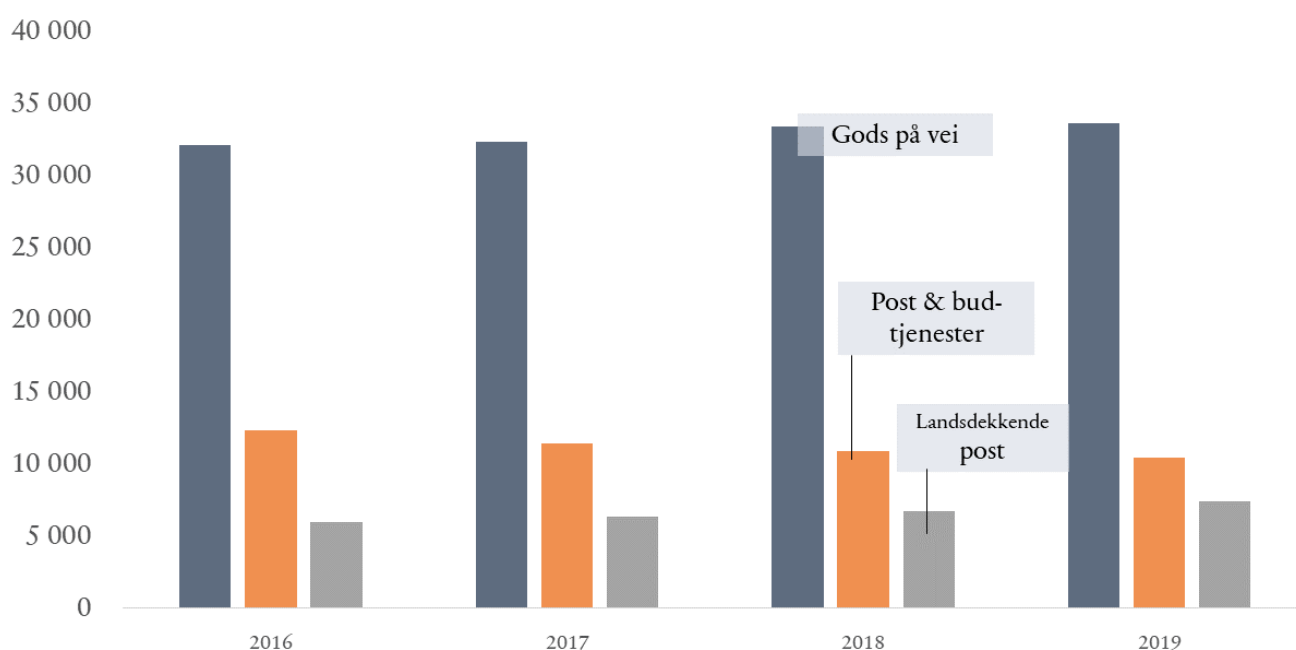
Majoriteten av de ansatte arbeider i aksjeselskap, men andelen som er selvstendig næringsdrivende er sterkt overrepresentert i transportbransjen sammenlignet med norsk næringsliv ellers. Ifølge tall fra Proff forvalt utgjør enkeltpersonsforetak i transportbransjen om lag 62 prosent av alle selskaper, men i norsk næringsliv generelt ligger andelen på 35 prosent.

Antall foretak/virksomheter



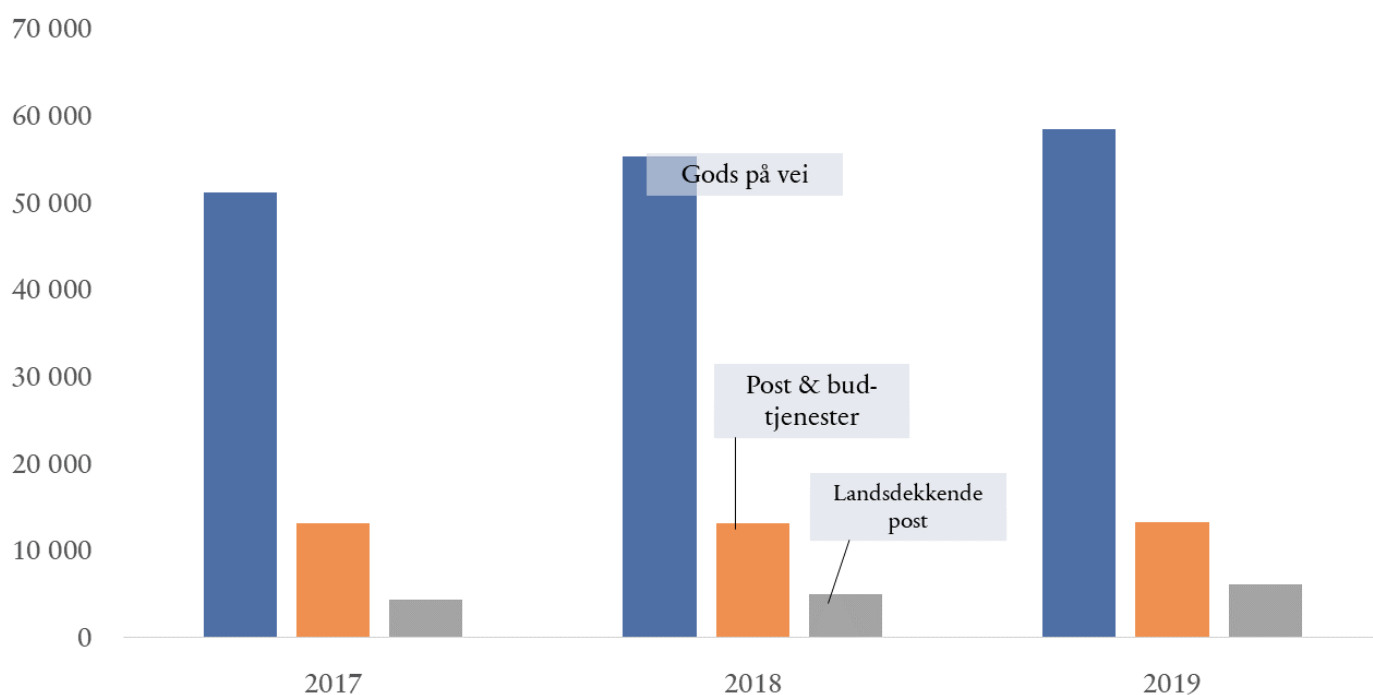
Figur 4: Antall foretak i transportbransjen. Kilde SSB.

Sysselsatte



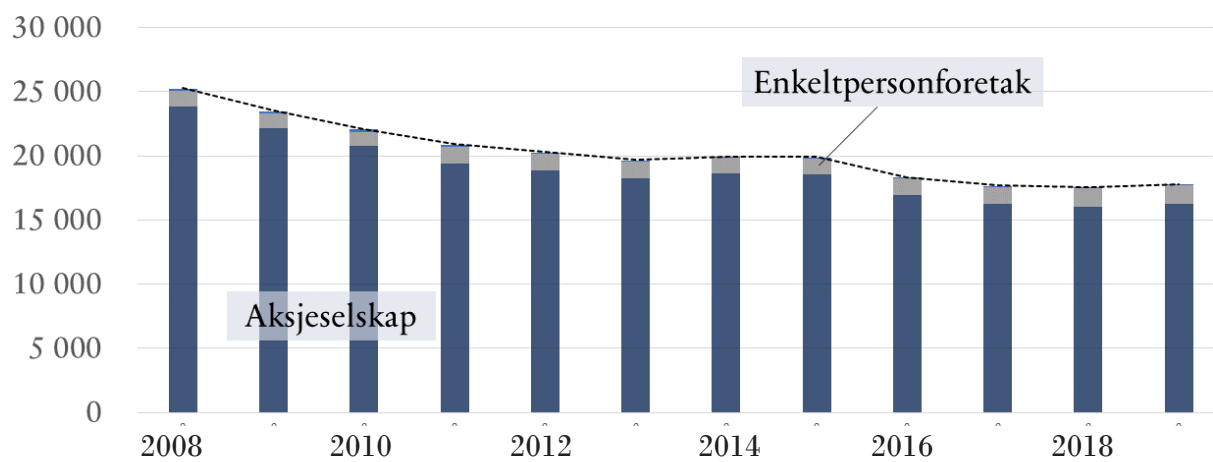
Figur 5: Antall sysselsatte i transportsektoren. Kilde SSB.

Omsetning (mill. kr)



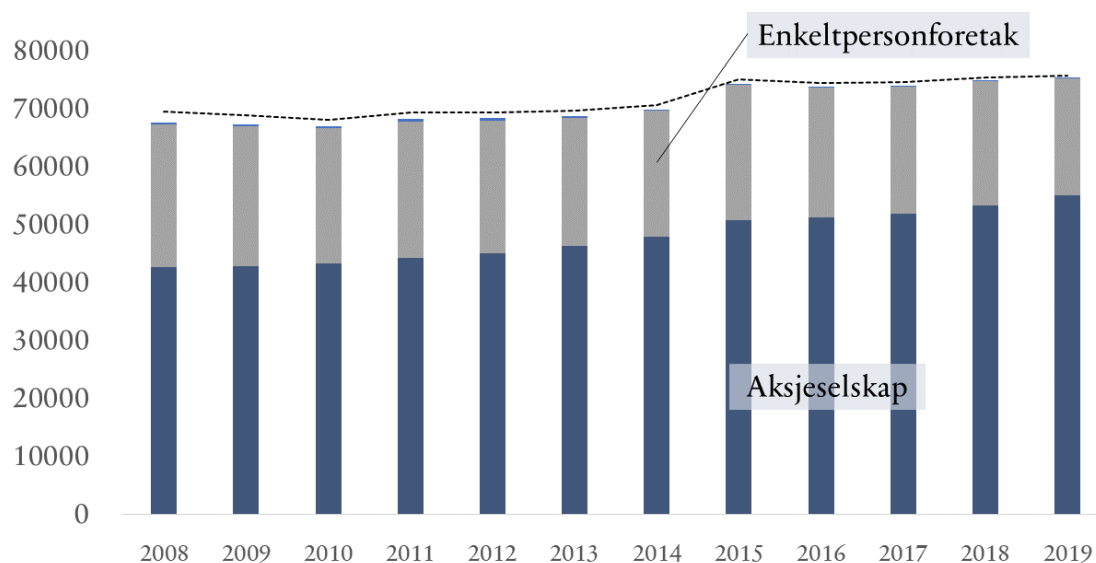
Figur 6: Omsetningstall for transportnæringen fordelt på næringskoder. Kilde SSB.

Sysselsatte (personer) post og distribusjonsvirksomhet



Figur 7: Sysselsatte i post og distribusjon fordelt på foretakstype. Av sysselsatte i denne grafen så utgjør om lag 10 000 ansatte i Posten Norge. Kilde SSB.

Sysselsatte (personer) i landtransport og rørtransport



Figur 8: Sysselsatte i landtransport og rørtransport fordelt på selskapstype. Kilde SSB

Regulering av transportsektoren

Norsk arbeidsliv og økonomi er regulert gjennom en rekke lover og forskrifter. Hensikten med lovene og forskriftene spenner over et vidt område, som å sikre fellesskapet skatteinntekter eller å skape et trygt arbeidsliv. I tillegg til særnorske bestemmelser har vi også EØS-bestemmelser som setter regler for hvordan selskaper skal agere. Disse bestemmelsene gjelder for alle som driver næringsvirksomhet.

I tillegg til er det innført ytterligere reguleringer for transportbransjen. Figur 9 gir en oppsummering av de viktigste lover og forskrifter som setter rammene for transportbransjen i Norge. Bestemmelsene som er utviklet for transportbransjen skal blant annet sikre like konkurransevilkår for transportoppdrag i Norge (allmenngjøringsloven) og bidra til økt trafikksikkerhet (forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS). Mange av bestemmelsene som er utviklet særskilt for transportbransjen er utviklet på EU-nivå. Regjeringen jobber nå med implementering av «mobilitetspakken» i norsk lov, som er en stor «regelverkspakke» fra EU. Det vil få konsekvenser for norske aktører i transportbransjen.

Varebilsegmentet har enn så lenge ikke særskilte reguleringer utover de reglene som gjelder for alle næringsdrivende i Norge. Med EUs mobilitetspakke vil det komme ny regulering som treffer deler av varebilsegmentet.

Lov	Gods-transport nasjonalt	Gods-transport Internasjonalt	Varebil	Transport-kjøper	Kunde
Skatte- og avgifts lovgivning	✓	✓	✓	✓	✓
Arbeidsmiljø-loven/ferie-loven og øvrige forskrifter	✓	✓	✓	✓	✓
Yrkestransport-loven	✓	✓			
Vegtrafikkloven	✓	✓	✓		
Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS	✓	✓			
Allmengjørings-loven	✓			✓	
Åpenhetsloven (kun større virksomheter)	✓	✓	✓	✓	✓

Figur 9: Oversikt over lover og forskrifter som er relevante for transportsektoren. Kilde Stakeholder AS

I tillegg vil den nylig innførte Åpenhetsloven¹ få konsekvenser for transportsektoren. Loven skal 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 risiko for og negative konsekvenser av brudd på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Åpenhetsloven favner alle «større virksomheter» i Norge, om lag 9 000 selskaper.

Loven pålegger virksomhetene å gjennomføre aktsomhetsvurderinger av sine verdikjeder i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Det betyr at selskapene blant annet må:

- kartlegge og vurdere faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold som virksomheten enten har forårsaket eller bidratt til, eller som er direkte knyttet til virksomhetens forretningsvirksomhet, produkter eller tjenester gjennom leverandørkjeder eller forretningspartnere
 - iverksette egnede tiltak for å stanse, forebygge eller begrense negative konsekvenser basert på virksomhetens prioriteringer og vurderinger
 - følge med på gjennomføring og resultater av tiltak
- Gjennomgang av transportleddet i virksomheters verdikjede vil med andre ord få betydelig økt oppmerksomhet fremover, som følge av denne nye loven.

Om godstransport

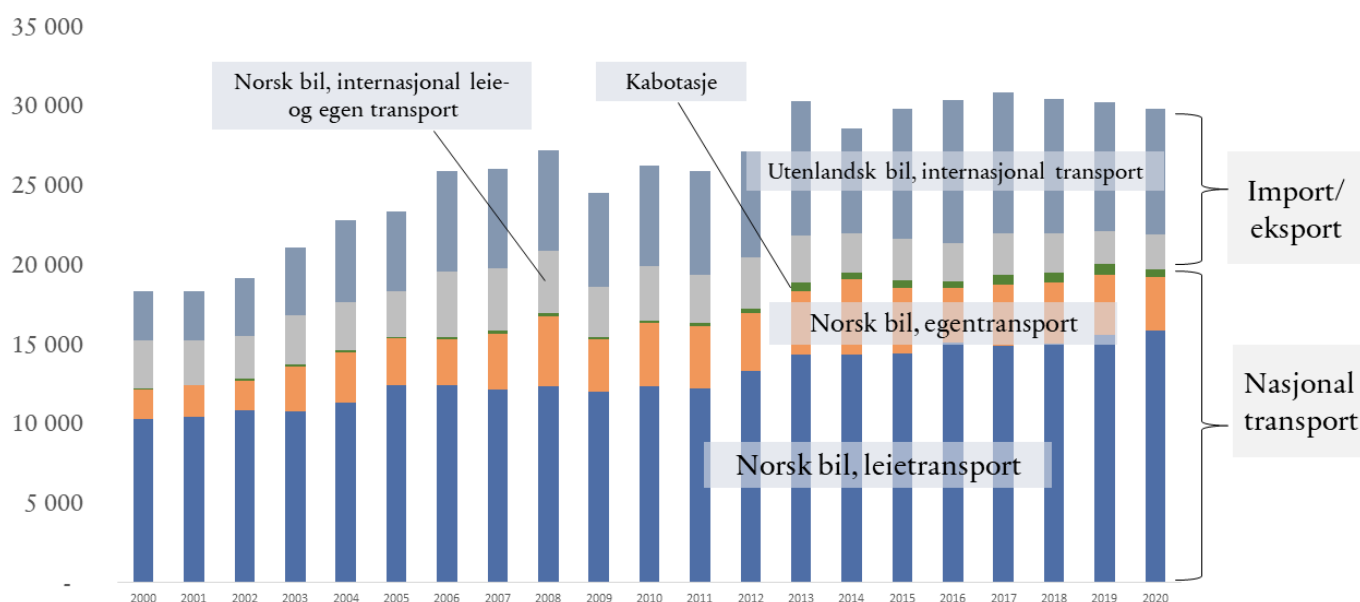
Godstransport deler vi i denne rapporten inn i to hovedsegmenter: Nasjonal transport og internasjonal transport. Når man diskuterer sosial dumping er dette en viktig skillelinje, fordi Lov om allmenngjøring av tariffavtaler m.v. (allmenngjøringsloven¹) og herunder Forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei setter strenge bestemmelser for lønn og diett knyttet til nasjonal transport, men disse lovbestemmelsene gjelder ikke internasjonal transport. Loven om allmenngjøring gjelder kun leietransport, og omfatter ikke egentransport. Kabotasje, transport med lasting og lossing i Norge av en utenlandsk lastebil, er omfattet av forskriften om allmenngjøring for godstransport på vei.

Allmenngjøringsloven

Lovens formål er å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, og å hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet.

Det betyr i praksis at det er to sett med regler når det gjelder lønn og andre goder for aktører som driver transport på norske veier: Ett sett for norske aktører som driver nasjonal leietransport og utenlandske aktører som kjører kabotasje, og ett sett for norske og internasjonale aktører som driver internasjonal transport. Regler for teknisk stand og kjøre- og hviletidsbestemmelser er de samme for alle sjåførere.

Godstransport fordelt på ulike typer transport (Mill. tonnkm)



Figur 10: Totalt transportarbeid fordelt mellom norske og utenlandske lastebiler og etter type oppdrag. Statistikken omfatter norske og utenlandske lastebiler med nyttelast over 3,5 tonn. Kilde SSB, analyse Stakeholder AS.

Nasjonal transport omfattet av allmenngjøringsloven

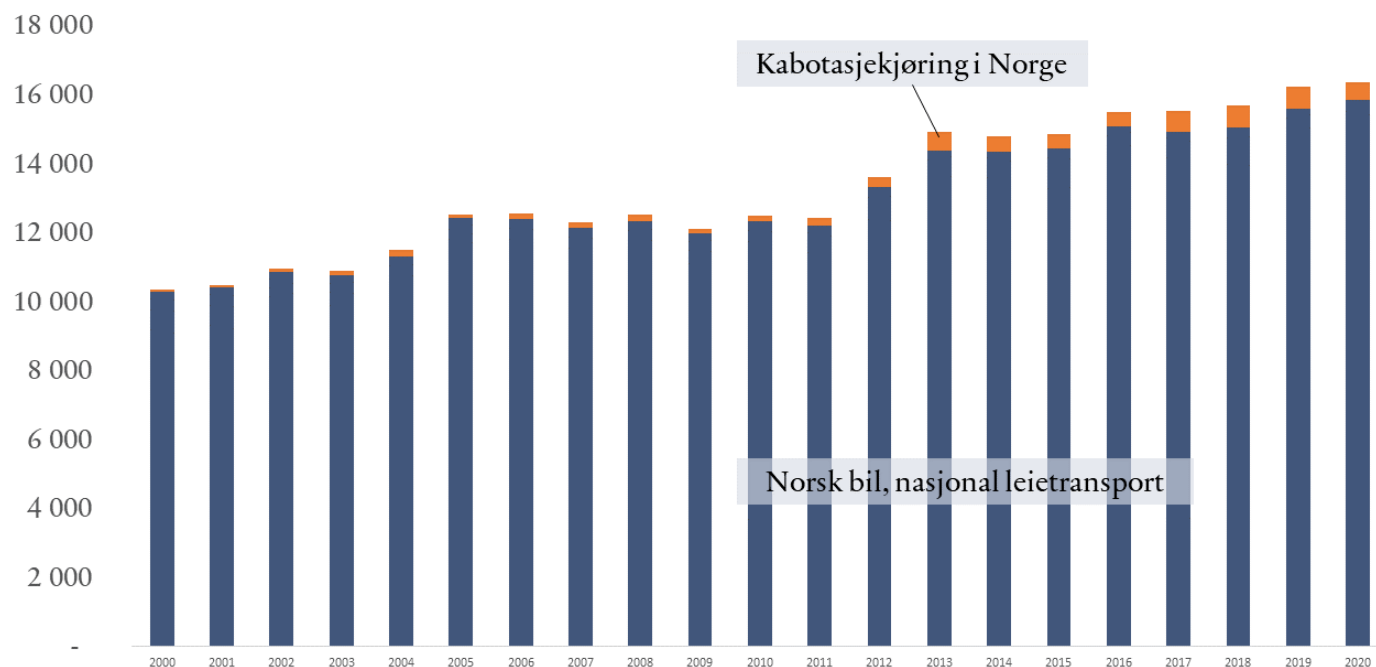
Hvis vi trekker ut kabotasje fra den internasjonale transporten og leietransport fra nasjonal transport finner vi andelen av transportsektoren som er omfattet av allmenngjøringsloven. Vi ser at kabotasje målt i tonnkilometer utgjør en marginal andel av total nasjonal transport, om lag 3 prosent. Av totalt transportarbeid så utgjør den delen som er omfattet av allmenngjøringsloven rundt 54 prosent. Det er knyttet usikkerhet til kabotasjetallene som rapporteres av SSB. Det er to kilder til usikkerheten:

1) Usikkerhet knyttet til datainnsamling: Alle SSBs europeiske søsterbyråer undersøker kvartalsvis sine nasjonale lastebilaktører. Undersøkelsen er basert på et utvalg, dermed vil det være usikkerhet knyttet til tallene.

2) Omfang av ulovlig kabotasje: Dersom internasjonale aktører kamuflerer kabotasjekjøring som internasjonal transport og driver ulovlig kabotasje er det sannsynlig at de ikke rapporterer riktig omfang av kabotasjekjøring. Dermed er det sannsynlig at ulovlig kabotasjekjøring underreporteres.

Omfanget av dette er vanskelig å kvantifisere. Vi kan anta at punkt 1 vil skape variasjon i rapportert kabotasjekjøring, men vi kan ikke anta en systematisk underreportering. Hva gjelder punkt 2 kan vi sannsynligvis anta at store deler av ulovlig kabotasjekjøring ikke rapporteres inn, og at tallene som rapporteres for kabotasje er lave. Hvor lave avhenger av hvor mye ulovlig kabotasjevirkosomhet som foregår. Det er dermed grunn til å tro at reell andel kabotasjekjøring er mer en 3 % av nasjonal transport.

Transport omfattet av allmenngjøringsloven



Figur 11: Transport omfattet av allmenngjøringsloven. Kilde SSB, analyse Stakeholder AS.

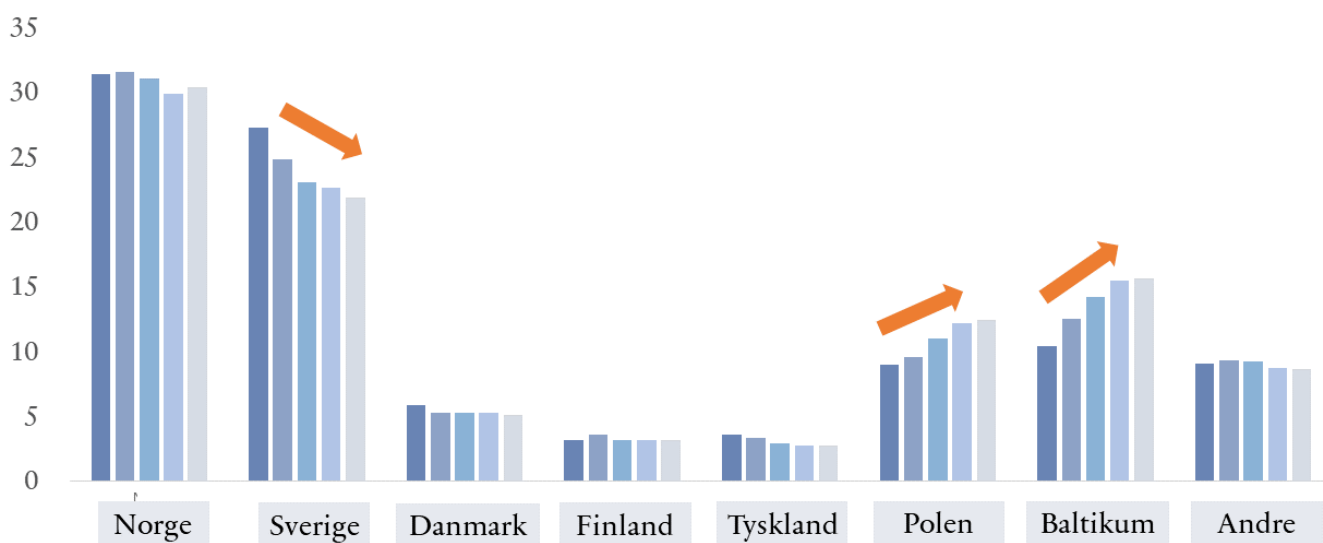
Internasjonal transport

Internasjonal transport er ikke omfattet av allmenngjøringsloven, og for denne delen av markedet gjelder ikke norske tariffbestemmelser om lønn og diett.

Internasjonal transport består av kjøring av varer til Norge, kjøring av varer fra Norge, og såkalt tredjelandskjøring som betyr at en lastebil fra et tredjeland kjører varer mellom to land. For eksempel at en Litauisk lastebil kjører varer mellom Norge og Tyskland.

Den internasjonale transporten er i statistikken delt mellom norske lastebiler og utenlandske lastebiler. Grensepassering på vei for lastebiler er brukt av SSB og i denne rapporten for å vise markedsutvikling / fordeling av import og eksport mellom norske og internasjonale lastebiler. Grensepasseringer er dermed en proxy vi bruker for å anslå hvordan konkurranseforholdet er mellom norske og utenlandske lastebiler. I de fleste segmenter i transportbransjen vil fordelingen se annerledes ut enn denne fremstillingen. Grensepasseringer sier heller ikke noe om hvor langt bilene kjører når de passerer grensen.

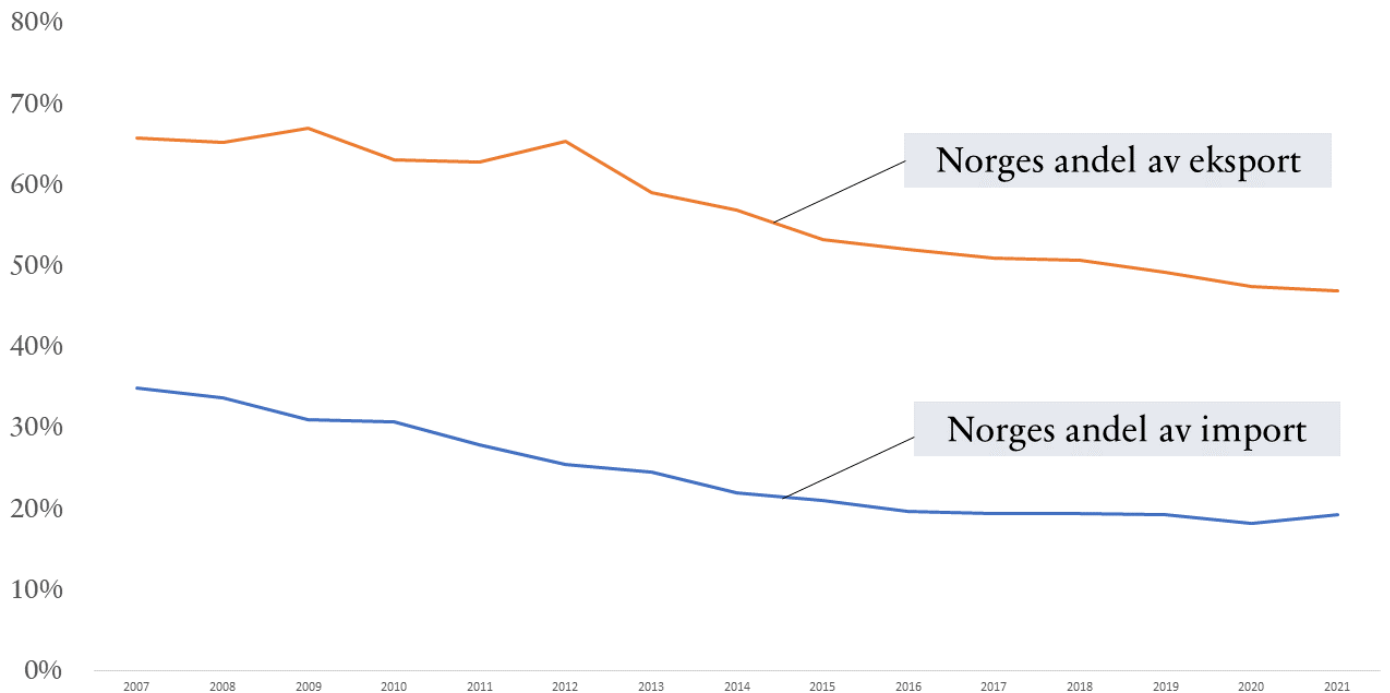
%-andel av grensepasseringer 2017-2020



Figur 12: Andeler av total import og eksport markert målt i antall grensepasseringer på vei. Kilde SSB

Vi ser at norske aktører har en solid markedsandel også av det internasjonale markedet til tross for hard konkurranse med aktører fra land med vesentlig lavere lønnskostnader. I 2021 har norske lastebiler økt sin markedsandel samlet sett, og ligger nå på 30,4 prosent. Når vi bryter tallene videre ned ser vi at norske lastebiler er klart markedsleder når det gjelder eksport av varer ut fra Norge, med 47 prosent markedsandel. Ser vi på import til Norge har norske lastebiler hatt en stabil markedsandel på rundt 20 prosent siden 2015. Svenske lastebiler dominerer importen til Norge, med rundt 30 prosent av totalimporten.

Norske lastebilers andel av import og eksport

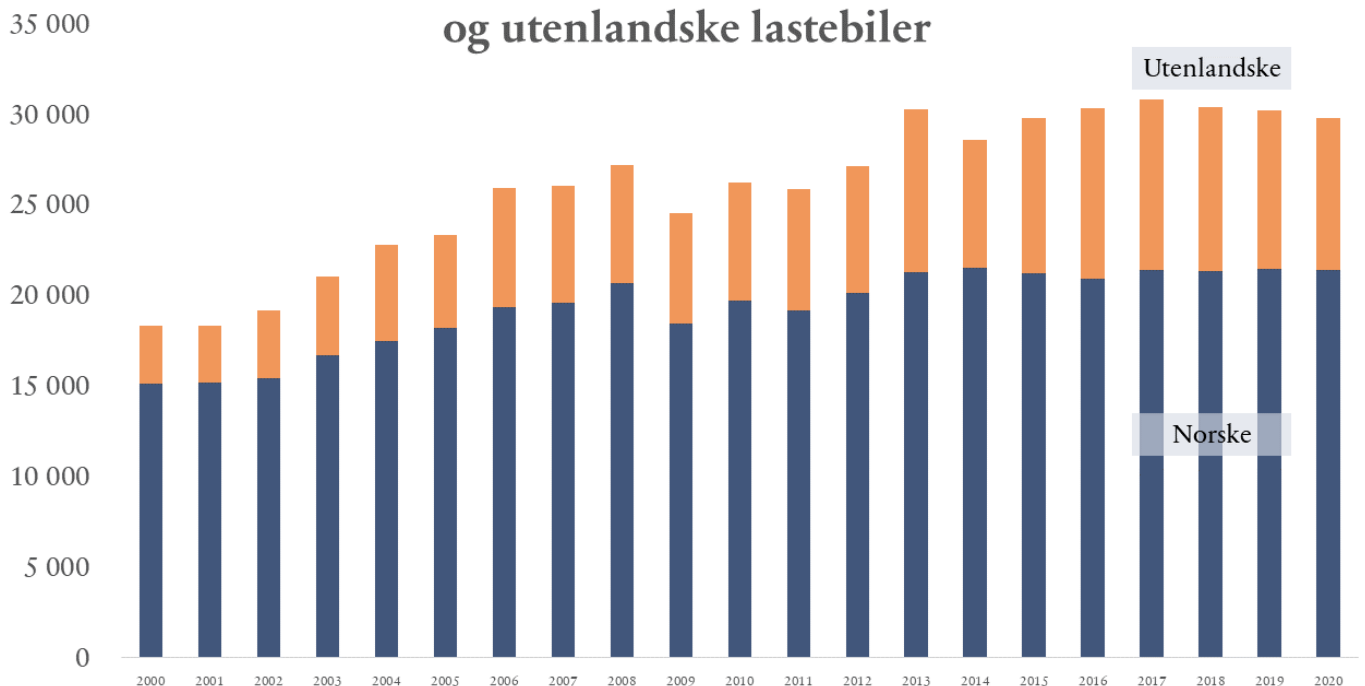


Figur 13: Norske markedsandeler for import og eksport. Norge vinner markedsandeler i 2021 i import etter flere år med nedgang. Kilde SSB, analyse Stakeholder AS.

Utenlandske lastebilers trafikkarbeid

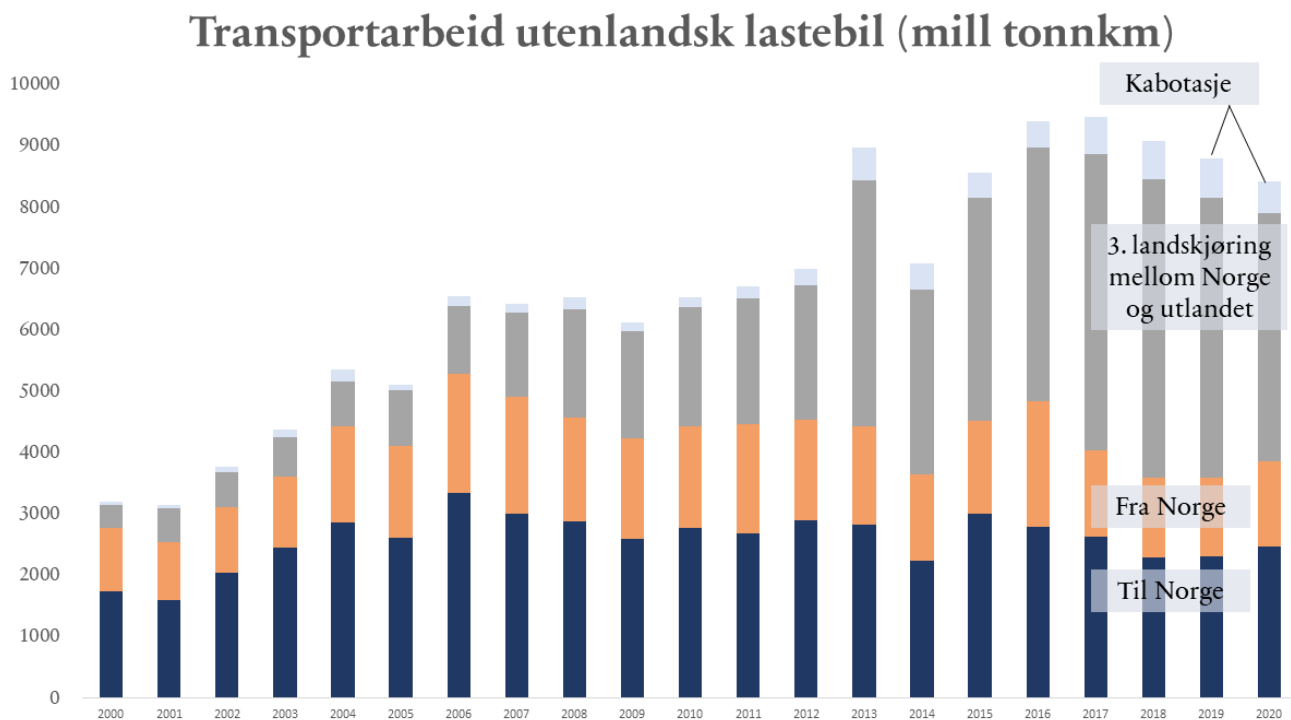
Andel trafikkarbeid som er utført av utenlandske lastebiler har ligget mellom 25 og 30 prosent siden 2010 og var på 28 prosent i 2020.

Fordeling trafikkarbeid mellom norske og utenlandske lastebiler



Figur 14: Fordeling trafikkarbeid mellom Norske og utenlandske lastebiler. Kilde SSB, analyse Stakeholder AS

Det totale trafikkarbeidet som utføres av utenlandske lastebiler kan summeres opp til eksportrelatert og importrelatert virksomhet og transport internt i Norge – kabotasje. Av transportarbeidet til utenlandske lastebiler i Norge så utgjør kabotasje rundt 6 prosent.



Figur 15: Transportarbeid med utenlandsk lastebil fordelt på type oppdrag. Kilde SSB.

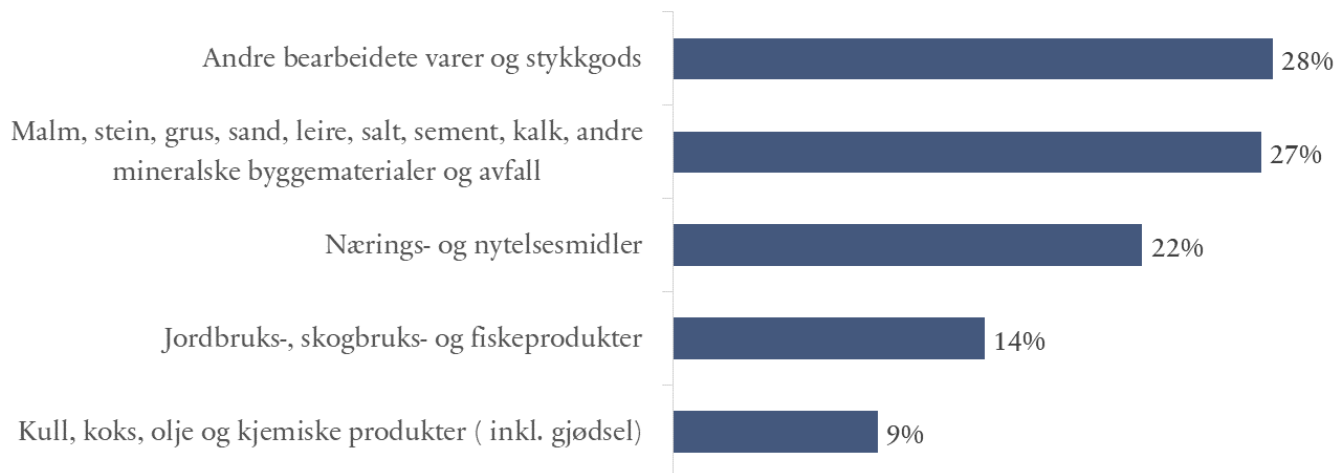
Kjøpere av godstransporttjenester

De store kjøperne av transporttjenester kan vi utlede av statistikk for transportytelse sortert etter varegrupper. Det er ulik sortering og detaljeringsgrad i SSBs statistikk for innlands transport og internasjonal transport. For internasjonal transport har vi kun transportarbeid oppgitt i tonn, ikke tonnkilometer. For nasjonal transport bruker vi tonnkilometer, fordi det gir det beste bilde av faktisk transportarbeid.

Figur 16 viser fordelingen blant de største varegruppene nasjonalt, fordelingen er relativt grov og sekkeposten «andre bearbeidede varer og stykkgoods» rommer mye forskjellig. Men figuren gir et bilde av hvem de store transportkjøperne i Norge er. Fra oversikten ser vi at selskaper innen bygg og anlegg samt matvarehandel er to store kjøpere av transporttjenester med henholdsvis 27 og 22 prosent av totalmarkedet.

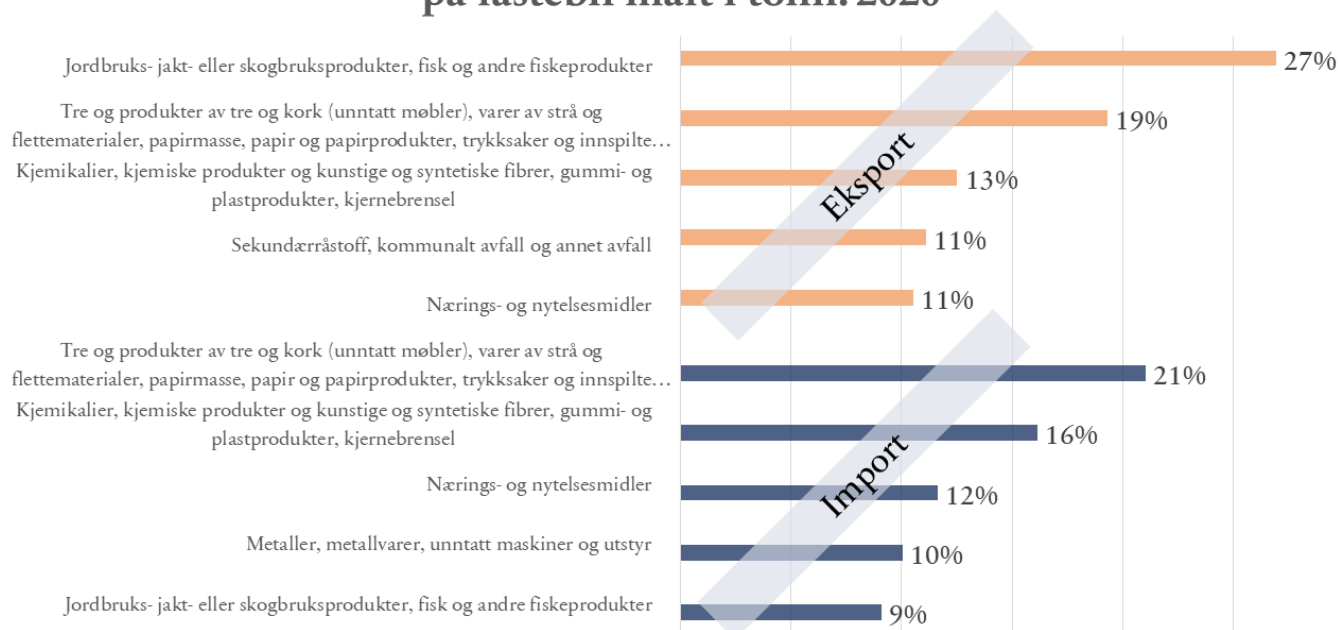
Internasjonal transport har en annen fordeling mellom varegruppene, og statistikken er finere inndelt. Figur 17 viser topp fem varegrupper innen eksport og import, fordelingen er med utgangspunkt i tonn, så tyngre varegrupper slår kraftig ut. Ikke overaskende er det fisk som er den største eksportartikkelen på lastebil ut fra Norge, med 27 prosent av totalen målt i tonn. Tre og produkter i tre er største importvare med 21 prosent, det påvirkes antagelig av at vekten på tømmer- og treprodukter er relativt høy. Kjemikalier og kjemiske produkter er nest største importvare med 16 prosent.

Fordeling nasjonalt transportytelse (tonnkilometer) 2020



Figur 16: Fordeling transportytelse nasjonal transport, målt i tonnkilometer. Kilde SSB.

Internasjonal transport: Fem største varegrupper fraktet på lastebil målt i tonn. 2020



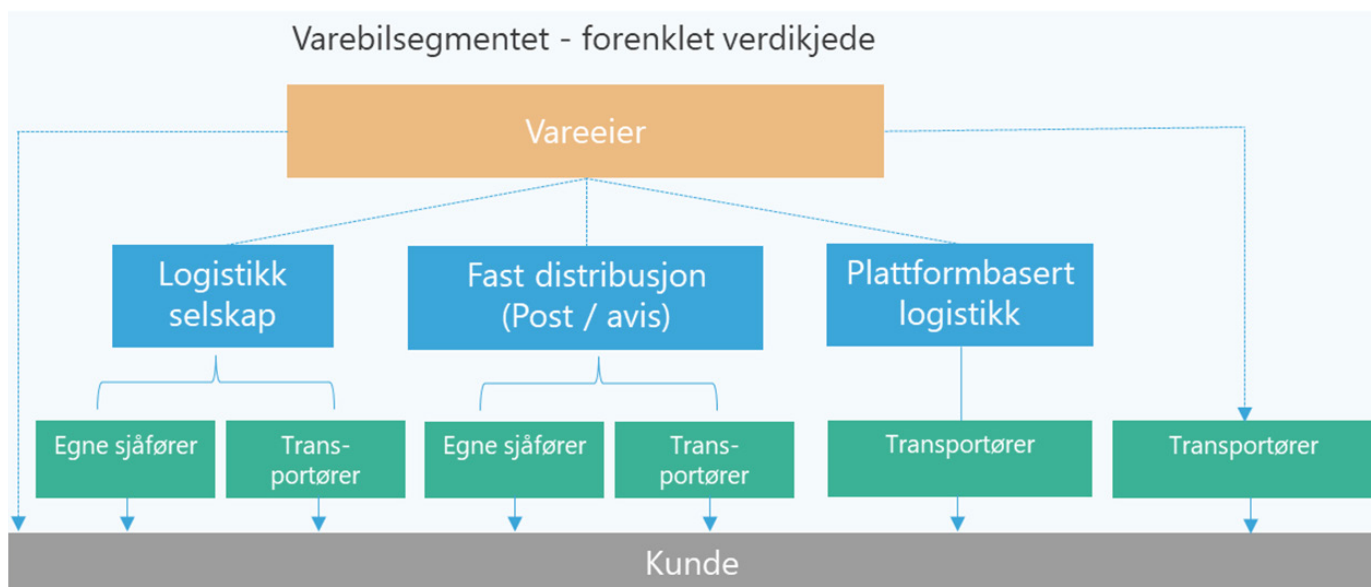
Figur 17: Top 5 største varegrupper for import og eksport i 2020 målt i tonn. Kilde SSB

Om varebildegmentet – last mile / hjemlevering

For godssegmentet har vi i Norge offentlig statistikk som favner et bredt spekter av emner som strekker seg langt tilbake i tid. Dette er ikke tilfellet for varebildegmentet (lette kjøretøy brukt til transport). Det innhentes ikke årlig statistikk om denne delen av transportbransjen. Vi har ikke offisiell oversikt over hvor stor bransjen er, hvor mye transportarbeid som utføres, hva slags transportarbeid som utføres, innslag av utenlandske biler, hvor mange som jobber i bransjen osv. Det er en stor utfordring når myndighetene nå har varslet tiltak rettet mot denne delen av bransjen.

Vår antagelse i denne rapporten, og avgrensning, er at varebildegmentet handler om nasjonalt transportarbeid. Det forekommer helt sikkert internasjonal transport med varebil, men i denne rapporten tar vi ikke hensyn til det.

Figur 18 er en illustrasjon som viser ulike former for leverandørkjeder en vareeier kan velge for å få en vare levert til sin kunde. Vareeier kan distribuere varen selv med egen varebil, han kan inngå en avtale med et logistikkelskap som Post Nord eller Bring, inngå en avtale med et selskap med en fast distribusjonsrute som Posten eller Helt Hjem, han kan inngå en avtale med en plattformbasert¹ logistikkformidler som Porterbuddy, eller inngå en direkte avtale med en transportør.



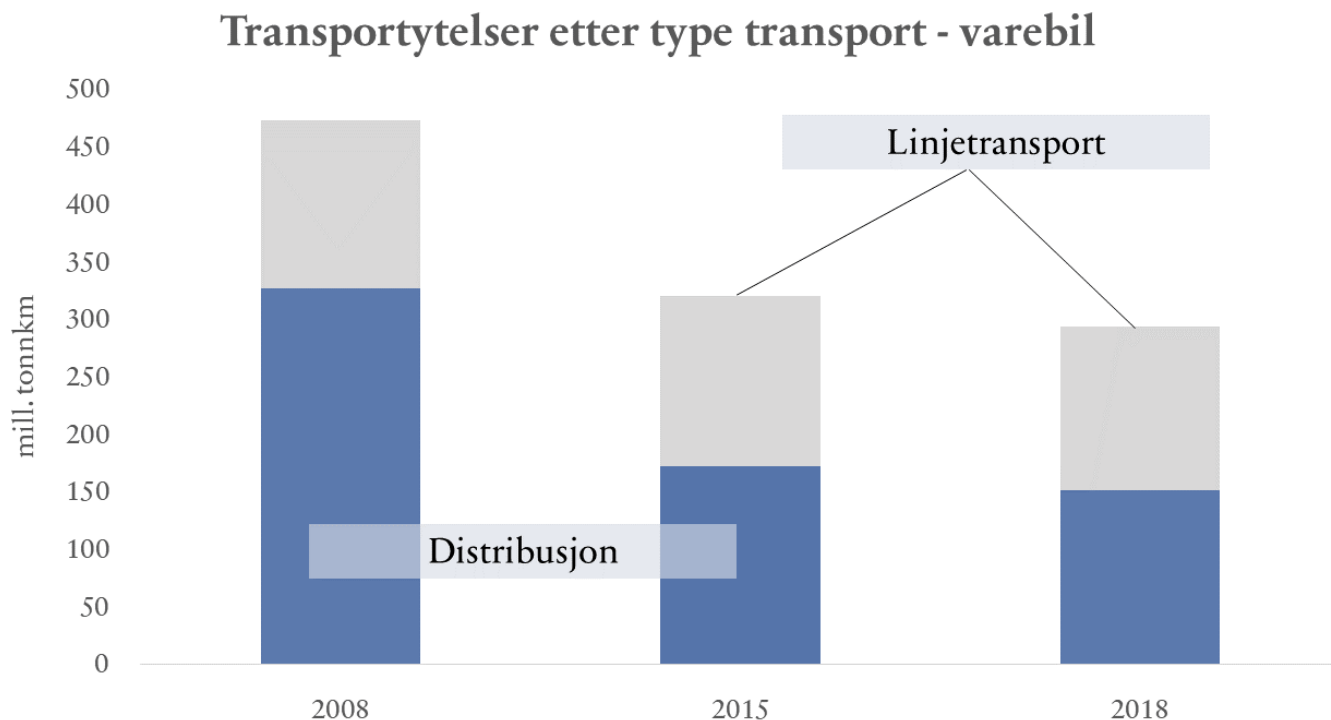
Figur 18: Forenklet verdikjede som illustrerer hvordan en vareeier kan gå frem for å levere sin vare "helt hjem" til en kunde. Illustrasjon Stakeholder AS.

Dersom vareeier inngår en avtale med et logistikkelskap eller et «distribusjonsselskap» vil disse selskapene avgjøre om oppdraget skal utføres med selskapets egne sjåførere og biler, eller settes ut til en transportør (underleverandør). Majoriteten av de plattformbaserte selskapene benytter utelukkende underleverandører, gjerne i form av enkeltmannsforetak, og har ikke egne ansatte sjåførere. De vil dermed alltid videreformidle oppdraget til en transportør (underleverandør). Dersom vareeier inngår avtale direkte med en transportør, så kan transportøren også videreformidle oppdraget til en annen transportør. Det gjelder for alle alternativene. Dermed kan man fort få en situasjon med mange lag av underleverandører, men det er ikke unikt for varebildegmentet. Det viktige er at vareeier må ha oversikt med leverandørene i kjeden, og vil fra 2023 i henhold til Åpenhetsloven måtte redegjøre for dette arbeidet.

¹ Plattform refererer her til selskaper har bygd sin forretning på formidling av tjenester mellom parter ved hjelp av en digital plattform. Andre begrep er delingsøkonomi / formidlingsøkonomi.

Estimerer for transportarbeid

SSB gjennomfører fra tid til annen, sist i 2018, en undersøkelse om hvordan norske varebiler benyttes i trafikken. Undersøkelsen gir oss også tall på transportarbeid for transportbransjen, i undersøkelsen referert til som distribusjon og «linjetransport». I 2018 estimerer SSB at varebiler utførte transportytelser i transportbransjen som utgjorde rett over 290 millioner tonnkilometer. Biler over 3,5 tonn (lastebiler) gjennomførte i samme år transportytelser som utgjorde rett under 19 000 millioner tonnkilometer.



Figur 19: Transportytelse varebil innen distribusjon og linjedistribusjon. Dataen er samlet inn gjennom en undersøkelse sendt til eiere av norske varebiler. Kilde: SSB

Mye har skjedd siden 2018, og vi må anta at markedsandelen til varebilene har økt. Hvor mye, finnes det ikke tilgjengelig data på. 1,5 prosent av totalt innenlands transportarbeid er uansett et viktig basispunkt og forteller at dette segmentet foreløpig er lite i forhold til det totale transportmarkedet.

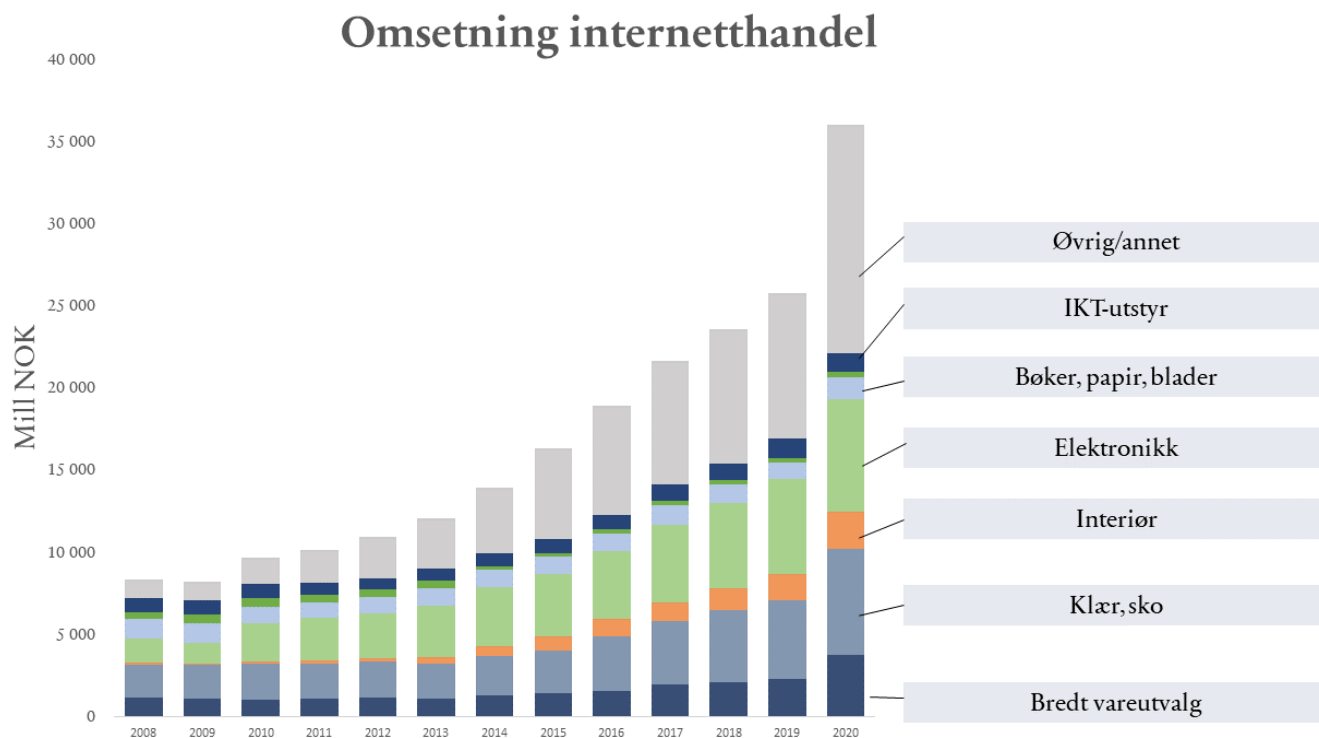
Et transportsegment i stor vekst

Selv om vi ikke kjenner de absolutte størrelsene for denne delen av transportsektoren, vet vi at det er et segment i stor vekst. Veksten er drevet frem av økt netthandel, og endrede forbrukerpreferanser for levering av varer.

Netthandel isolert sett driver ikke vekst i varebilsegmentet, pakkene vi bestiller fra nettbutikker kan distribueres med lastebiler til sentrale lokasjoner hvor kundene kan hente varene selv. Pakkeleveranser til «Post i butikk» eller Post Nord's hentepunkter i butikker distribueres i stor grad med lastebiler. Men deler av kundene ønsker varer levert hjem, dermed driver vekst i netthandel vekst i varebilsegmentet. Veksten fra 2019 til 2020 i netthandel var 40 prosent.

Dersom flere ønsker hjemlevering, vokser varebilsegmentet raskere enn netthandelen, og det er dette som har skjedd under pandemien. Under pandemien har det vært et økt behov for

hjemlevering knyttet til karantenereregler/isolasjon, men også antageligvis grunnet endrede preferanser. Basert på informasjon fra selskaper i markedet vet vi at en eksplosiv vekst i nett-handel har drevet frem en stor etterspørselsøkning etter distribusjon av pakker med varebiler¹. Dermed kan vi trygt slå fast at denne delen av transportbransjen er i ekstremt sterk vekst.



Figur 20: Internetthandel (og postordre) fordelt på varegrupper. Kilde SSB

Ikke bare last mile

Fra NHO LT sine medlemmer, og fra rapporten «Kartlegging av kjennetegn ved varebilsegmentet og konkurranseflaten mot øvrig godstransport på vei» fremkommer det at det er relativt få av aktørene i bransjen som ser på varebiler som en konkurrent mot tungtransport. Men det rapporteres også om internasjonal langtransport som foregår på varebiler. Enkelte av NHO LTs medlemmer rapporterer også om gods som fraktes fra Øst-Europa med varebiler inn til Norge. Varebilsegmentet handler dermed ikke bare om de siste milene frem til vare-kjøper, men også om de lange avstandene.

Selv om transportkapasiteten er vesentlig lavere enn en større lastebil, er fleksibiliteten større og kostnadene lavere for en varebil. Med lavt lønnede sjåførere som ikke er hindret av kjøre- og hviletidsbestemmelser kan det være konkurransedyktig å splitte en last fra én lastebil på flere varebiler.

¹ Enorm vekst i hjemlevering for Schibsted, men konkurransen kan bli skjerpet: – Amazon kommer | DN

2) En analyse av utfordringer i transportbransjen knyttet til sosial dumping, arbeidsforhold og sikkerhet

Det er et bredt spekter av emner som spiller inn når vi skal analysere forholdene til de ansatte i transportbransjen. Figur 21 er en sammenstilling av emner fordelt på områdene lønn, arbeidsforhold og sikkerhet, transportkjøpers plikter, og kriminalitet. Det er ikke alle emner som er viktige i alle segmenter, og x i figuren markerer om det er relevant eller ikke.

Sosial dumping / arbeidsforhold / sikkerhet				
Område	Emne	Nasjonal tungtransport	Internasjonal tungtransport	Varebil
Lønn	Lovfestet minstelønn og diett	x		
	Lønnsnivå	x	x	x
Løyve	Løyvepliktig	x	x	
Arbeidsforhold og sikkerhet	Teknisk sikkerhet	x	x	x
	Ulykker	x	x	x
	Kjøre og hviletid	x	x	
Transportkjøpers plikter	Påseplikt / opplysningsplikt	x		
	Transportkjøpers oppfølging	x	x	x
Kriminalitet	Brudd skatt og avgifter	x	x	x
	Andre lovbrudd	x	x	x

Figur 21: Hva er viktig og relevant i de ulike segmentene

Alle disse emnene reiser spørsmål som er viktige å besvare for å kunne beskrive utfordringer i transportbransjen. På noen av områdene er det gode datasett tilgjengelig, og man kan skaffe seg en relativt presis oversikt over situasjonen, men på andre områder er det svært begrenset med informasjon. Figur 22 illustrerer vår vurdering av tilgang på data og kvaliteten på den dataen som er tilgjengelig.

Har vi data?				
Område	Emne	Nasjonal tungtransport	Internasjonal tungtransport	Varebil
Lønn	Lovfestet minstelønn og diett	Tall fra kontroller, lite data	Ikke relevant	Ikke relevant
	Lønnsnivå	Statistikk SSB	Statistikk Eurostat	Statistikk SSB
Løyve	Løyvepliktig	Kjenner ikke antall brudd	Kjenner ikke antall brudd	Ikke relevant
Arbeidsforhold og sikkerhet	Teknisk sikkerhet	Tall fra kontroller	Tall fra kontroller	Mangler data
	Ulykker	Detaljert statistikk	Detaljert statistikk	Lite detaljert statistikk
	Kjøre og hviletid	Tall fra kontroller	Tall fra kontroller	Nei / ikke lovfestet
Transportkjøpers plikter	Påseplikt / opplysningsplikt	Tall fra kontroller, lite data	Ikke relevant	Ikke relevant
	Transportkjøpers oppfølging	Tall fra kontroller, lite data	Nei / ikke lovfestet	Nei / ikke lovfestet
Kriminalitet	Brudd skatt og avgifter	Casebasert	Casebasert	Casebasert
	Andre lovbrudd	Casebasert	Casebasert	Casebasert

Figur 22: Vurdering av hvorvidt det er data tilgjengelig for å gjøre gode analyser

Lønn

For lønn har vi to parametere vi kan vurdere. Det første er det generelle lønnsnivået, det andre er hvorvidt aktørene i bransjen bryter lover og regler som bestemmer hva lønnsnivået skal være.

Lovfestet minstelønn og diett - brudd på allmengjøringsplikten

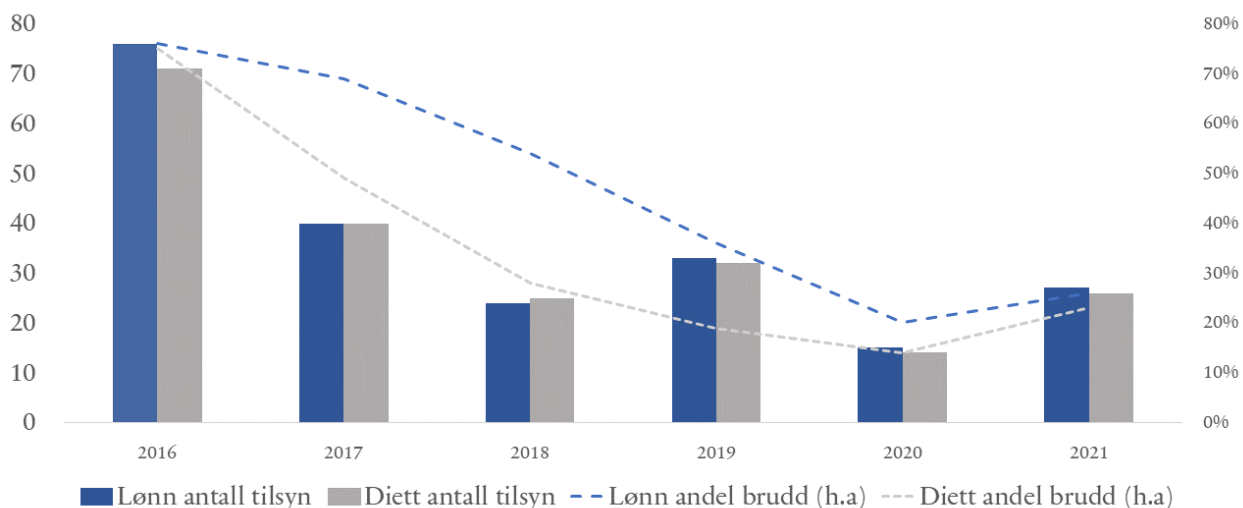
Dette er en problemstilling som kun gjelder nasjonalt leietransport med lastebil, ikke internasjonal transport eller transport med varebil. Bestemmelsen er at sjåfører som kjører oppdrag i Norge skal minimum ha tarifflønn og de skal ha diett i henhold til bestemmelsene i forskriften. Spørsmålet vi ønsker svar på er om det er vanlig med brudd på denne plikten, hvem som bryter plikten og hvilke konsekvenser det får.

Data vi har gjelder kun utenlandske kjøretøy. Det er basert på kontroller av kjøretøy på veg. Arbeidstilsynet fører tilsyn i henhold til allmenngjøringsloven, og de kontrollerer lønns- og arbeidsvilkår. Figur 23 viser resultatene fra Arbeidstilsynets kontroller. I 2016 hadde 8 av 10 kontrollerte sjåfører ulovlig lønn og diett. Vi har sett en gradvis bedring ved tilsyn de siste årene, men antall tilsyn har også gått ned (reduisert informasjonsgrunnlag). Det er relativt sett få tilsyn, og tilsynene kan være utfordrende og tidkrevende. Det er vanskelig å konkludere med hvorvidt det foregår mye brudd på allmengjøringsplikten eller ikke, basert på tallene fra Arbeidstilsynet. Men det er åpenbart at det er et problem, og at brudd foregår.

Både norske selskaper, og utenlandske selskaper som kjører kabotasje, kan bryte plikten. Kabotasje utgjør ifølge SSB en liten andel av nasjonal transport, i 2020 var andelen rundt 3 %. Vi har ikke innsikt i hvor mange sjåfører i norske lastebiler som eventuelt ikke får lønn og diett i henhold til allmengjøringsplikten, men vi må anta at det forekommer brudd. Hvor stort problemet er, er vanskelig å besvare når vi ikke har tall for hvordan de norske sjåførene følger regelverket.

Det er umulig å konkludere eller si noe om utviklingen inne overholdelse av lønns- og diettbestemmelsene basert på tallene fra Arbeidstilsynet. Det er for få kontroller. Den eneste konklusjonen vi kan trekke er at omfanget av kontrollvirksomheten er for lav.

Funn i tilsyn utenlandsk godstransport (kabotasje)



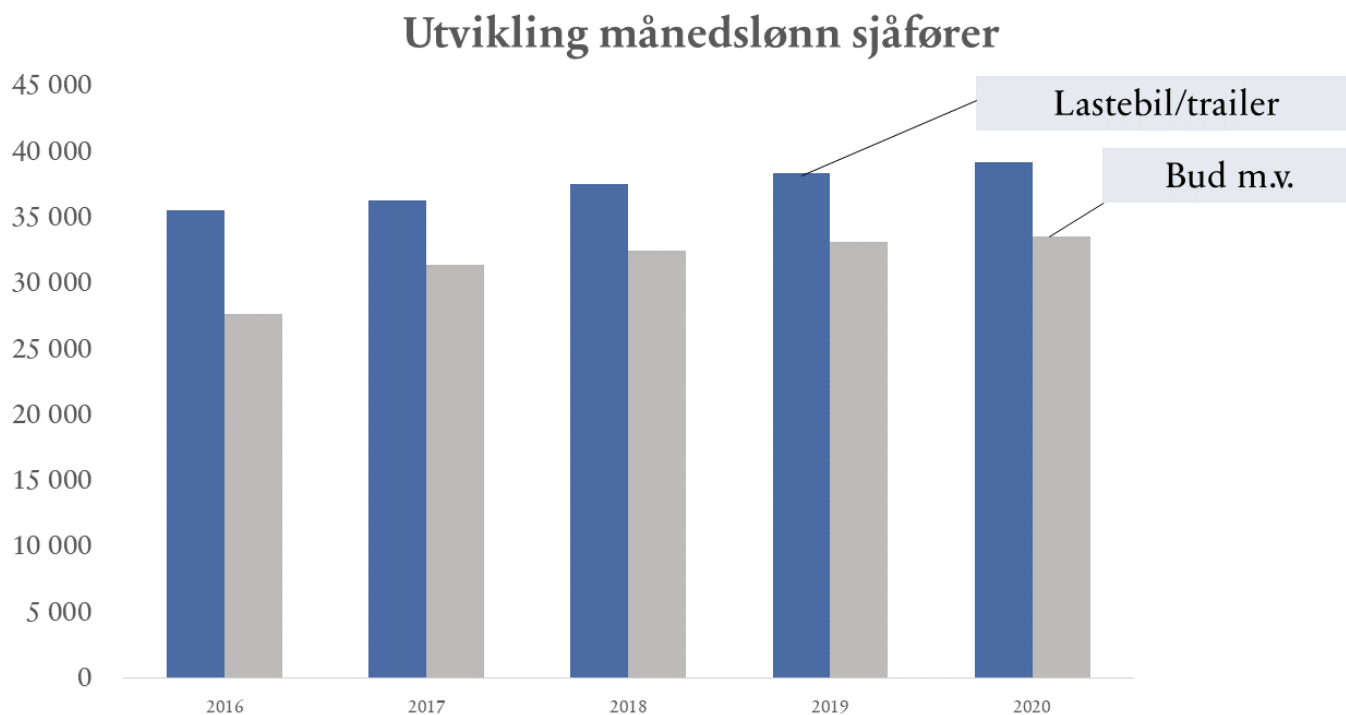
Figur 23: Tilsyn av utenlandske vogntog - kontroll av lønn og diett. Ikke representativt utvalg.
Kilde Arbeidstilsynet, analyse Stakeholder AS

Lønnsnivå

Overordnet er det tre ulike lønnskategorier som er relevant i denne rapporten:

- Norske lastebilsjåførlønninger
- Varebilsjåførlønninger (antar kun norske)
- Utenlandske lastebilsjåførlønninger

Norske lastebilsjåførere tjener vesentlig mer enn sine europeiske kollegaer, på samme måte som store deler av den norske arbeidsstyrken. Lønnsutviklingen er illustrert i Figur 24. Det er sannsynlig at det er betydelig spenn i lønnsnivået, og en god andel av sjåførene driver egne enkeltmannsforetak, og er dermed ikke registrert i denne statistikken. Tariffavtalen setter et minstenivå for bransjen.

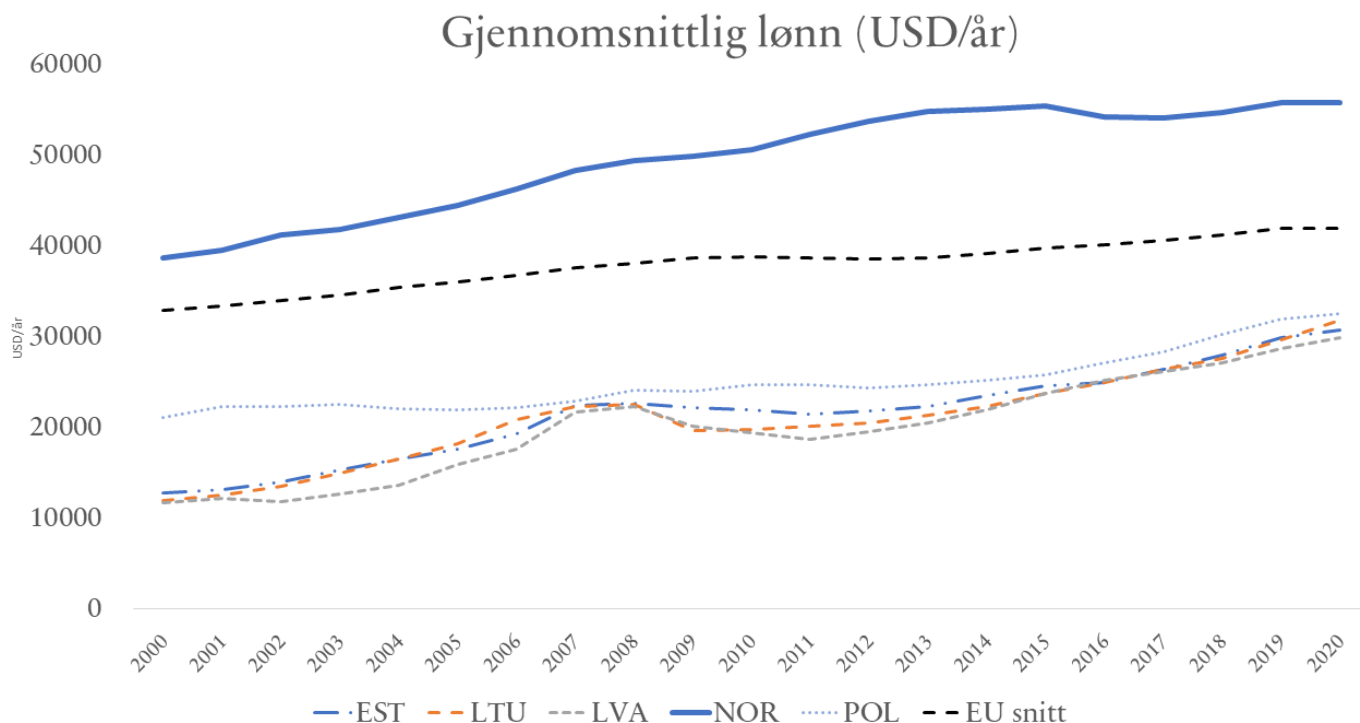


Figur 24: Lønnsutvikling lastebilsjåførere og bud. Kilde SSB.

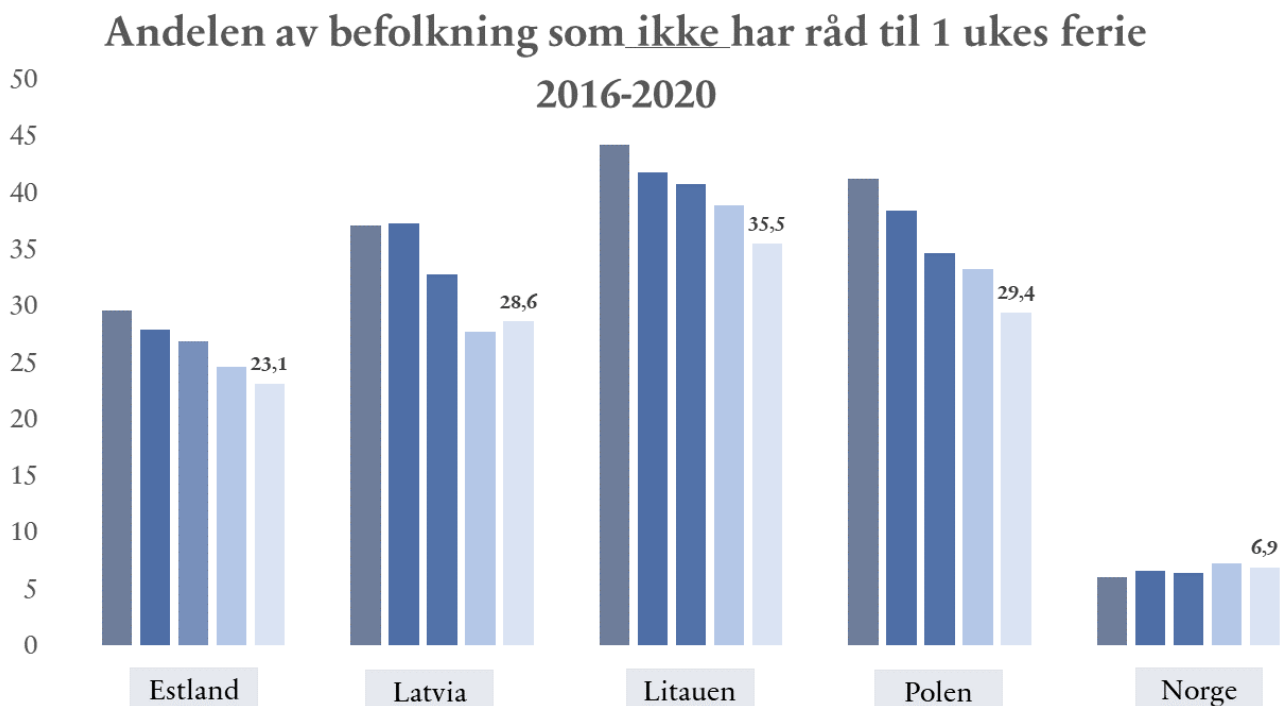
Varebilsjåførere tjener om lag 10 prosent mindre enn sine kollegaer som kjører lastebil. Lønnsutviklingen er gjengitt i Figur 24. Det er naturlig gitt at kvalifikasjonskravene for denne jobben per i dag er førerkort klasse B, i motsetning til lastebilsjåførene som må gjennom en omfattende sjåføropplæring og gjennomgå jevnlig etterutdanning/kursing. Vi antar at også for denne gruppen vil det være store variasjoner, og en god andel av sjåførene vil ha egne enkeltmannsforetak. I motsetning til lastebilsjåførene er det ingen allmenngjort tariffavtale som fungerer som et gulv. Men for store deler av varebilsegmentet, den delen av bransjen som er knyttet til fast distribusjon som Posten og Helt Hjem, er tariffavtaler og fast ansettelse vanlig praksis.

Av **utenlandske lastebilsjåførlønninger**, er det lønnsnivået i Øst-Europa som antagelig er viktigst, fordi det ligger lavest og bidrar til å skape konkurranse om internasjonale oppdrag. Lønnsnivået i Øst-Europa har steget kraftig, som illustrasjon har snittlønnen i Litauen steget med over 140 prosent i perioden 2009 til 2020. Allikevel har mange i disse landene stramme levekår. I Litauen er det fortsatt over 35 prosent av befolkningen som ikke har råd til 1 ukes ferie, men på en annen side: andelen er redusert med nesten 10 p.p siden 2016. EØS-avtalen har åpnet for konkurranse fra Europa, og selskaper med sjåførere fra Litauen eller Polen står fritt til å konkurrere om import og eksportoppdrag til og fra Norge uten å justere lønnsnivået til sine sjåførere. Norske selskaper, som kjøper internasjonale transporttjenester av østeuropeiske transportører som betaler sine sjåførere lønn som tilsvarer det de tjener i hjemlandet, bryter ingen regler. Det er en villet situasjon, og en av effektene er at lønnsnivået i Øst-Europa stiger. En konsekvens av det økende lønnsnivået i Øst-Europa er at stadig flere av sjåførene nå rekrutteres fra land utenfor EU, som Hviterussland og Ukraina.

Lønnsforskjellen er en viktig forklaringsfaktor for hvorfor utenlandske sjåførere har en større andel av den norske eksporten enn norske sjåførere. Men til tross for relativt ekstreme lønnsforskjeller, har de norske sjåførene fortsatt nesten 50 prosent av eksportmarkedet og over 30 % av det internasjonale markedet.



Figur 25: Gjennomsnittslønn utvalgte land. Kilde OECD



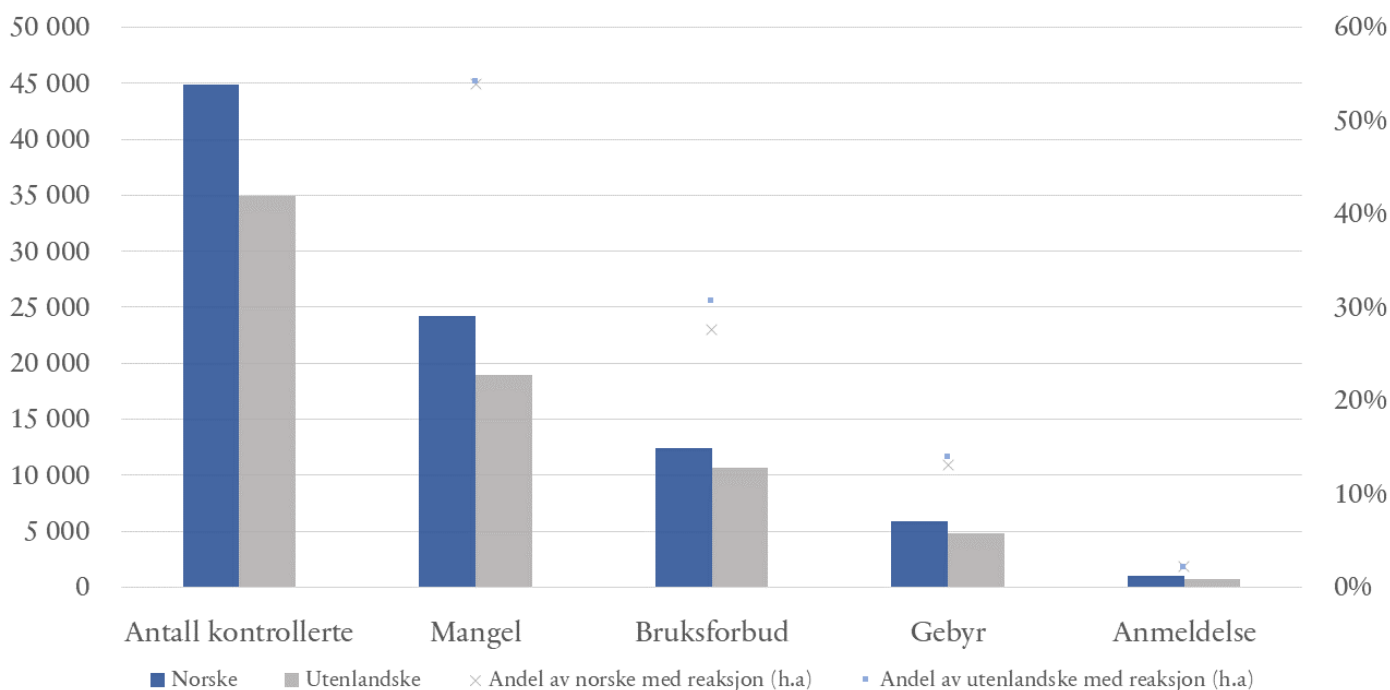
Figur 26: Levevilkårsindikator - andel av befolkning som ikke har råd til 1 ukes ferie. Kilde: Eurostat

Arbeidsforhold og sikkerhet

Teknisk sikkerhet Tungtransport

For teknisk sikkerhet har vi mye data om tungtransport, men ikke representative resultater. I 2021 gjennomførte Statens vegvesen rundt 80 000 tekniske kjøretøykontroller fordelt mellom nesten 35 000 utenlandske kjøretøy og 45 000 norske kjøretøy. SVV sjekker et bredt spekter av tekniske forhold, fra dekk til sikt og lastsikring. Det er fire kategorier reaksjoner ved kontroller: mangel, bruksforbud, gebyr og anmeldelse. Det er en høy andel av kontrollerte kjøretøy som får en reaksjon ved kontroll, men kjøretøyene er silt ut av Statens vegvesen før kontrollen gjennomføres, og dermed ikke representative for totalt antall kjøretøy.

Kontroller 2021 - fordelt på type reaksjon



Figur 27: Tekniske kontroller av tunge kjøretøy. Tallene som presenteres er ikke basert på et tilfeldig utvalg. Statens vegvesen spesialiserer seg på å plukke ut kjøretøy med høy sannsynlighet for feil. Kilde SVV, analyse Stakeholder AS.

Av kontrollerte kjøretøy kan vi si at andelen som får en reaksjon fordeler seg relativt likt mellom norske og utenlandske kjøretøy. Hvis vi tar hensyn til at rundt 30 prosent av transportarbeidet på norske veier utføres av utenlandske biler så er andelen utenlandske kjøretøy noe overrepresentert blant kontrollerte kjøretøy. Men det er vanskelig å konkludere om overrepresentasjonen skyldes forhold ved kjøretøyet, eller det faktum at kjøretøyet er utenlandsk.

Spørsmålet vi ønsker å besvare er hvorvidt det er forskjeller mellom norske og utenlandske kjøretøy når det kommer til tekniske feil, og dermed om utenlandske sjåførere har dårligere arbeidsforhold eller utgjør en trussel mot trafikksikkerheten. Svaret på det, basert på tallene fra Statens vegvesen, er nei.

Varebiler

Tekniske kontroller av varebiler til bruk i transportøyemed blir ikke gjennomført. Det er

ikke krav til merking av varebiler som driver transport, og det er ikke mulig for Statens vegvesen å gjennomføre effektive tekniske kontroller med denne delen av næringen. Det er en utfordring, fordi det ikke gir sjåfører eller selskaper incitament til å sørge for at bilene er i så god stand som mulig, og fordi vi ikke får innblikk i arbeidsmiljøet til sjåførene.

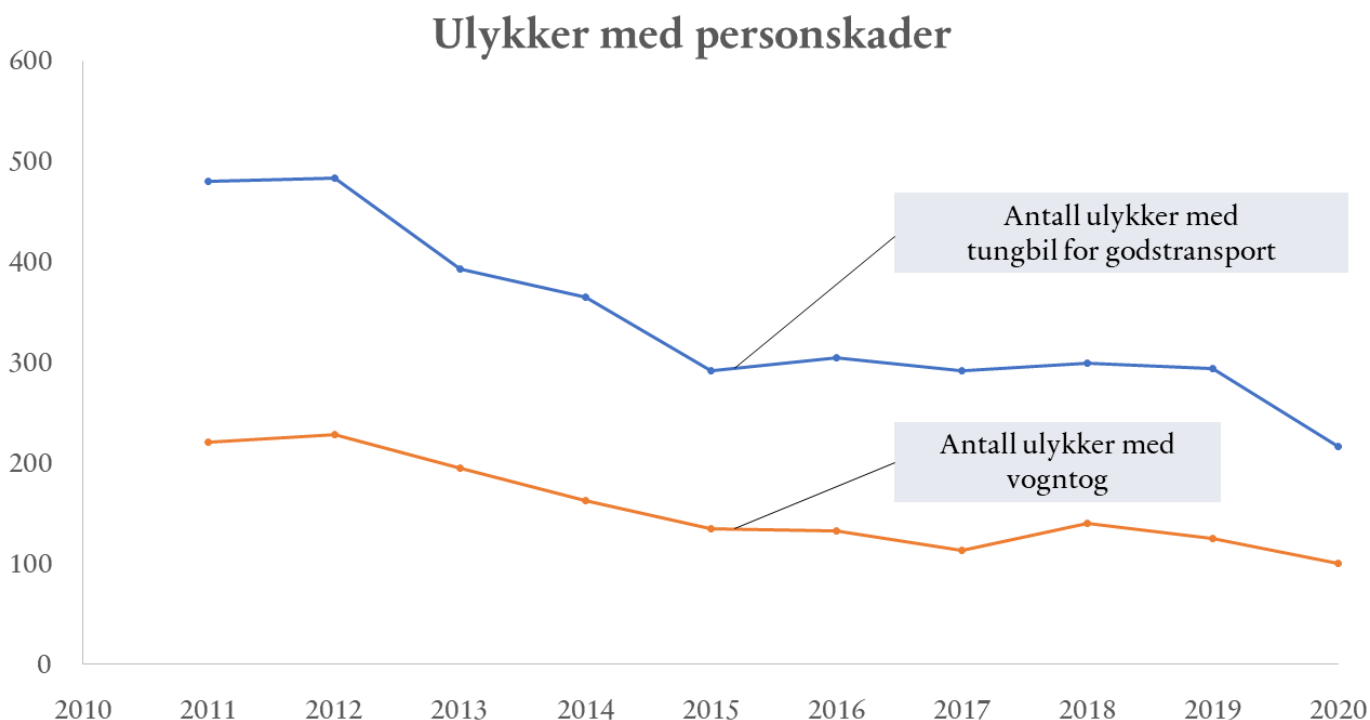
Ulykker Tungtrafikk

Det føres detaljert statistikk over ulykker som involverer lastebiler på norske veier. Heldigvis er utviklingen i antall ulykker meget positiv, og antallet ulykker har falt kraftig de siste 10 årene.

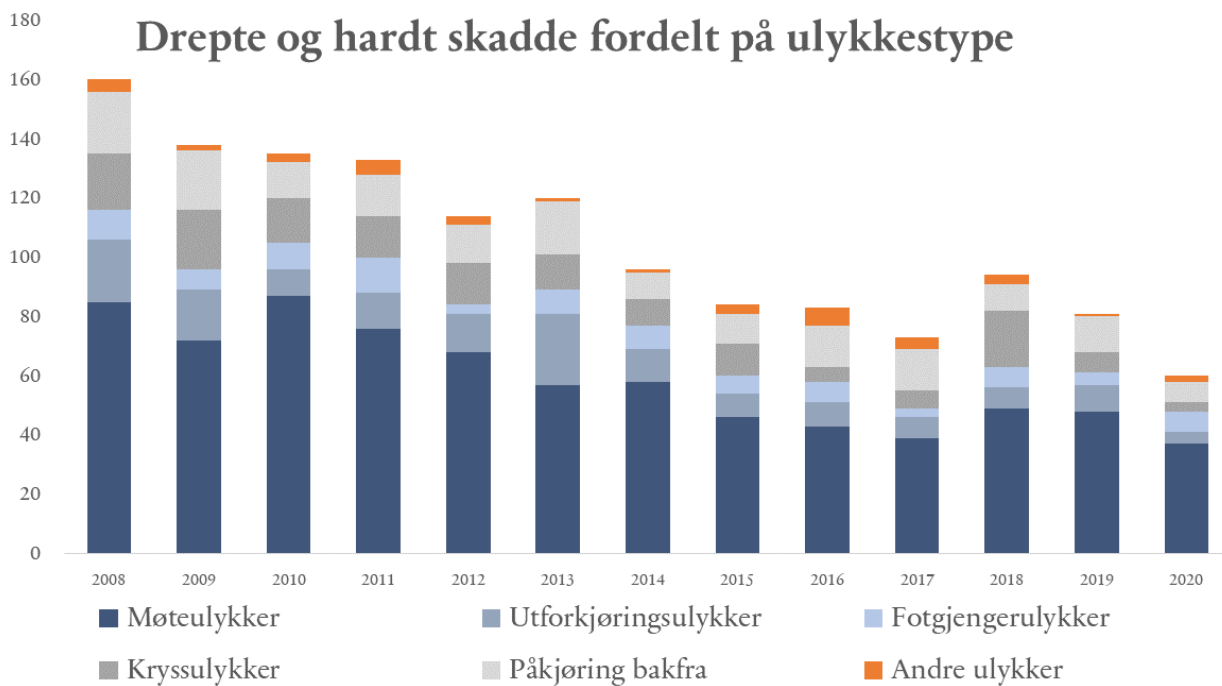
Trafikkarbeidet har vært relativt stabilt i perioden. Figur 28 og Figur 29 viser utviklingen totalt sett og Figur 31 viser utviklingen sammenlignet med alle kjøretøy totalt sett. Vi har hatt en generell reduksjon i antall ulykker på norske veier, tungtransporten har vært en bidragsyter til dette.

Basert på data fra SVV kan vi se på opprinnelsesland til lastebilene som er involvert i ulykkene, Figur 30 viser en oversikt fra 2020. Basert på den oversikten er det ikke mulig å konkludere med at norske eller utenlandske kjøretøy har høyere eller lavere sannsynlighet for å havne i en alvorlig ulykke.

Fordelingen i 2020 samsvarer med fordelingen i transportarbeid mellom norske og utenlandske kjøretøy.

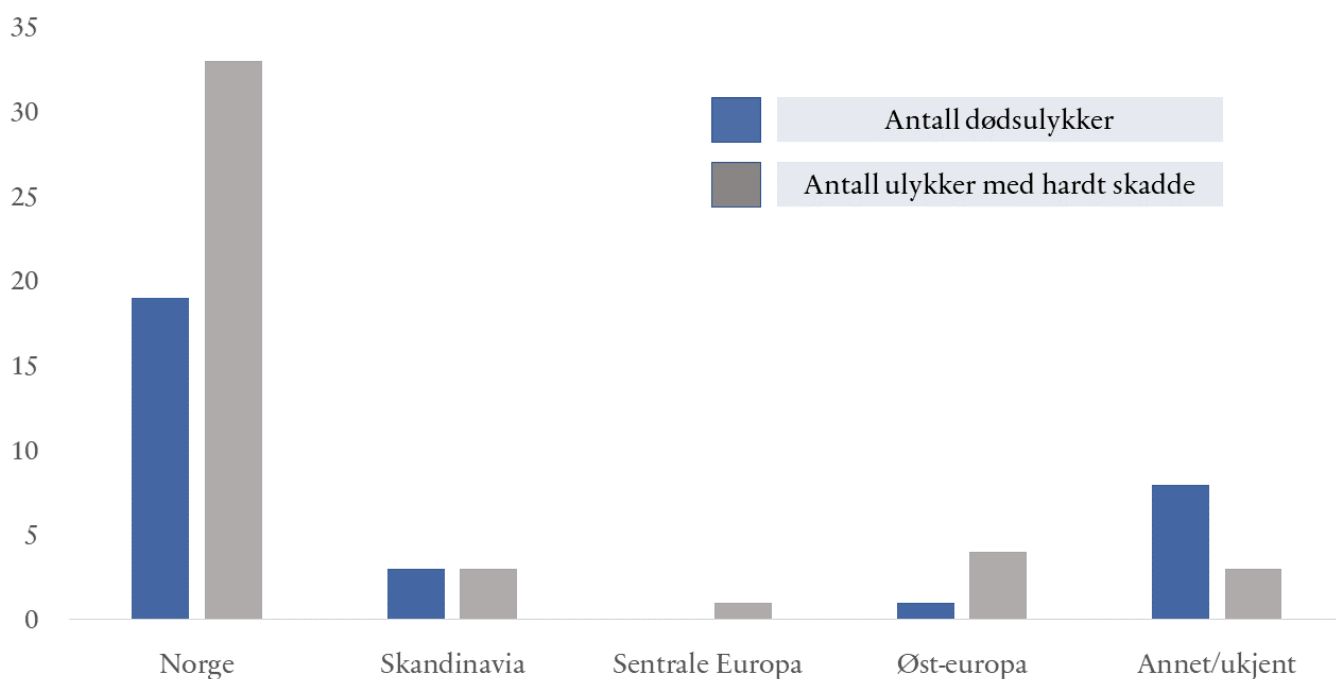


Figur 28: Antall ulykker med personskader per år. Kilde SVV



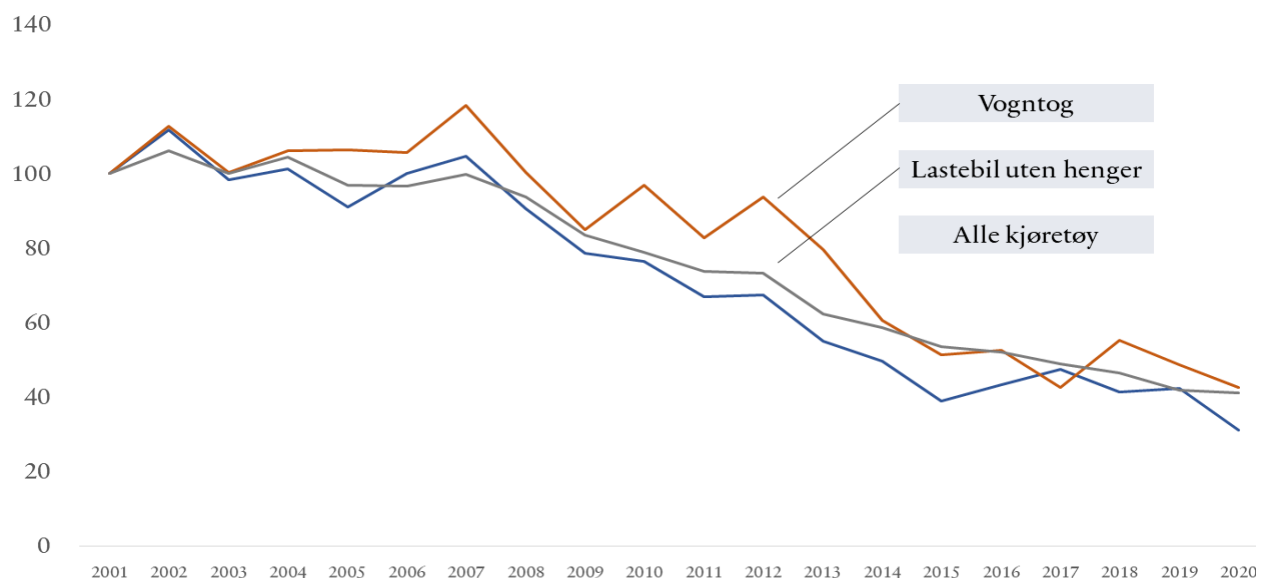
Figur 29: Drepte og hardt skadde i ulykke med tunge godsbiler fordelt på ulykkestype. Kilde SVV.

Hardt skadde og drepte (2020)



Figur 30: Antall dødsulykker og ulykker med hardt skadde fordelt på registreringsland for tungbil til gods-transport (2020)

Indeksert utvikling ulykker

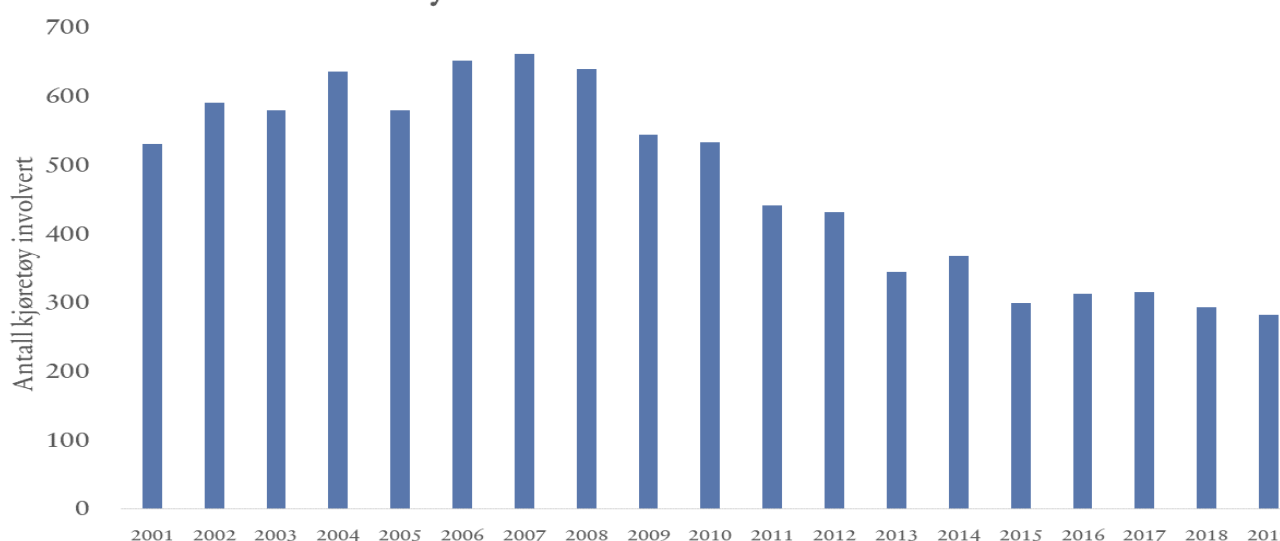


Figur 31: Indeksert utvikling ulykker. Kilde SSB, analyse Stakeholder AS.

Varebil

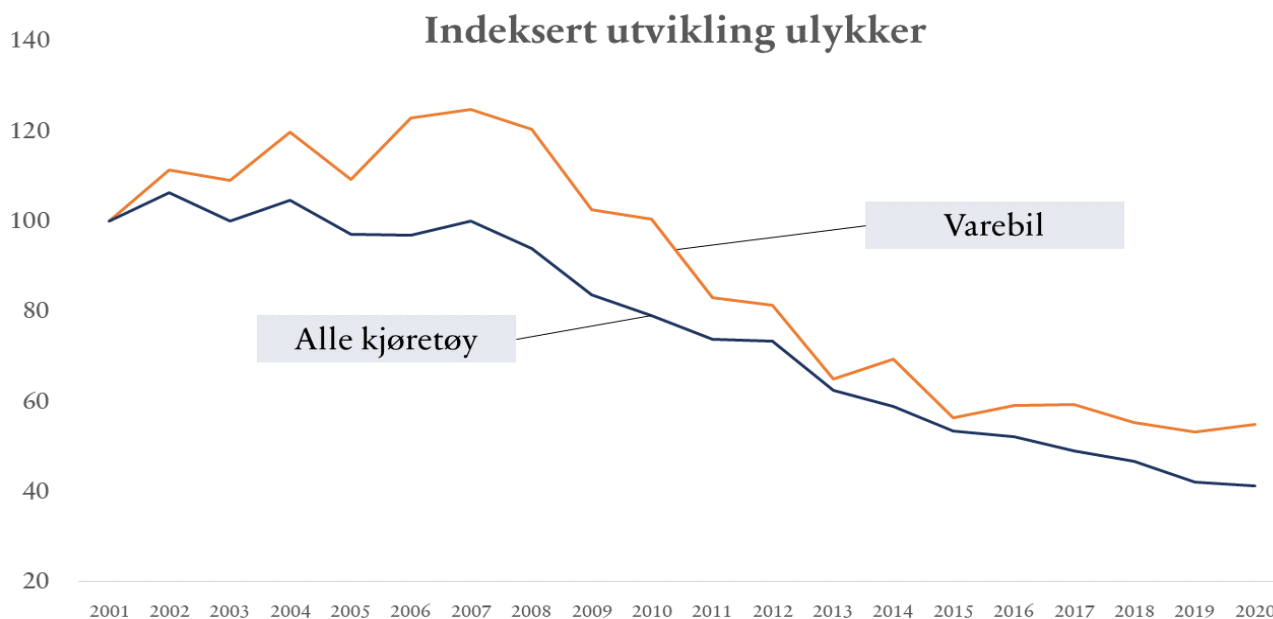
For varebiler har vi ikke egen statistikk som gjelder varebiler brukt i transportvirksomhet. Fra SSBs undersøkelser av varebilbruk fra 2018 vet vi at om lag 17 prosent av kjørte kilometer med varebil i Norge er knyttet til distribusjon og transport¹. Vi har ikke innsikt i hvor mange av ulykkene som knytter seg til transport. Vi kan estimere antallet dersom vi bruker SSBs undersøkelse om varebilbruk som antagelse så kan vi anslå at mellom 15-20 prosent av ulykkene med varebil involverte en varebil som bedrev transport, altså en plass mellom 43 og 58 biler involvert i ulykke med personskade. Når vi sammenligner utviklingen i antall ulykker som involverer varebiler mot alle biler ser vi en noe høyere utvikling i antall ulykker for varebiler enn for kjøretøyparken generelt, se Figur 33.

Ulykker som involverer en varebil



Figur 32: Antall varebiler involvert i ulykker med personskade. Kilde SSB.

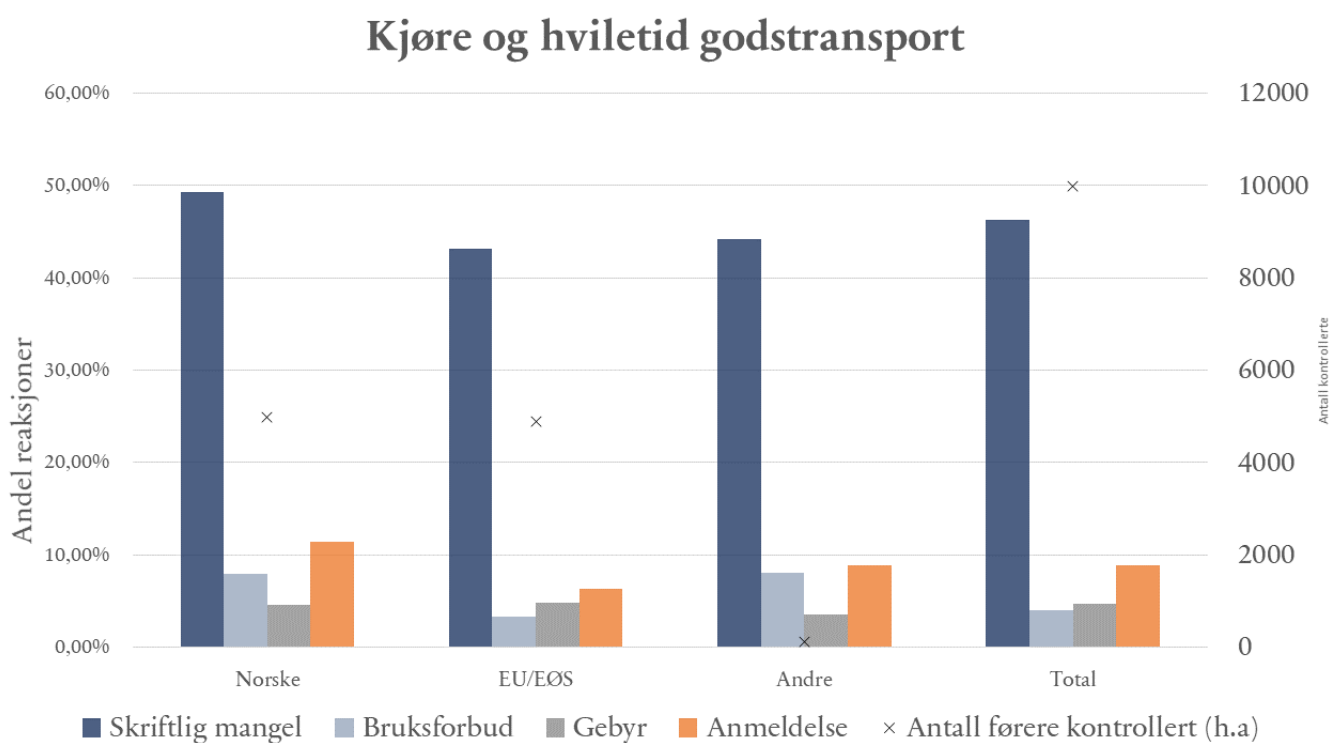
¹ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/44-prosent-av-norske-varebiler-brukes-mest-til-privat-kjoring>



Figur 33: Indeksert utvikling ulykker varebiler og alle kjøretøy. Kilde SSB, analyse Stakeholder AS

Kjøre og hviletid Tungtransport

Det er bare kjøre- og hviletidsbestemmelser for tungtransport, og Statens vegvesen kontrollerer hvorvidt sjåfører overholder bestemmelsene. I Figur 34 ser vi resultatene fra kontrollene, antall kontroller som er gjennomført og andel reaksjoner. Vi ser at norske sjåfører har størst andel av reaksjonene, både når det gjelder skriftlige mangler, bruksforbud og anmeldelser. Igjen vil vi påpeke at utvalget ikke er representativt.



Figur 34: Kontroll kjøre og hviletid, ikke representativt utvalg. Kilde Statens vegvesen.

Selv om utvalget ikke er representativt, kan vi fra rapporten «Trafikksikkerhetsutviklingen 2020¹» skrevet av Statens vegvesen i samarbeid med blant annet Politiet lese: «Det er betydelig forskjell mellom førere av norskregistrerte kjøretøy og førere av kjøretøy registrert i utlandet. I 2020 overholdt kun 48,1 prosent av førerne av norskregistrerte kjøretøy kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mens andelen for utenlandskregistrerte kjøretøy var 58,3 prosent.

Forskjellen har holdt seg relativt stabilt de senere årene og viser at forestillingen om en mer risikopreget atferd blant utenlandske tungbilførere ikke stemmer når det gjelder kjøre- og hviletid.»

Varebilsegmentet – kjøre og hviletid

Det er ingen regler for kjøre- og hviletid for varebilsjåfører, så antall timer bak rattet begrenses i utgangspunktet av arbeidsmiljøloven. Arbeidsmiljøloven setter ytre rammer for hvor lenge man kan jobbe, og herunder hvor lenge man kan kjøre en varebil.

Det rapporteres at mange av varebilsjåførene har egne enkeltpersonsforetak. Arbeidsmiljøloven, ferieloven, lønnsgarantiloven og loven om yrkesskadeforsikring gjelder ikke for selvstendig næringsdrivende. Det betyr at sjåfører som kjører varebil og er selvstendig næringsdrivende teoretisk sett kan jobbe 24/7 365. Det er en risiko for trafikksikkerheten, selv om vi ikke kan se dette i ulykkesstatistikken. Spesielt i perioder med høyt volum av pakker, som jul og black week, må vi kunne forvente at selvstendig næringsdrivende varebilsjåfører jobber vesentlig mer enn det arbeidsmiljølovens bestemmelser tillater.

Transportkjøpers plikter Informasjons- og påseplikt

I transportsektoren har alle som kjøper nasjonale transporttjenester som involverer tungtransport (oppdragsgivere) en plikt til å påse at selskapet som leverer transporttjenestene etterlever pliktene i «Forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei», såkalt «påseplikt». I tillegg har kjøper av transporttjeneste en informasjonsplikt og skal i avtaler med transportører informere om plikter etter gjeldende forskrifter om allmenngjøring av tariffavtaler.

Arbeidstilsynet fører tilsyn med transportkjøpers påse- og informasjonsplikt. Figur 35 oppsummerer resultatene fra tilsyn utført i perioden 2016 til 2021. Bestiller i dette tilfelle er vareeier, og leverandør er transportselskap som har kjøpt en transporttjeneste av en underleverandør på vegne av en bestiller.

Tema	Type virksomhet	måltall	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Informasjonsplikt	Bestiller	Antall tilsyn	56	81	74	92	315	82
		Andel brudd	77 %	65 %	62 %	71 %	57 %	65 %
	Leverandør	Antall tilsyn	0	14	17	5	7	11
		Andel brudd		43 %	29 %	20 %	29 %	36 %
Påseplikt	Bestiller	Antall tilsyn	50	76	74	91	299	82
		Andel brudd	76 %	87 %	63 %	84 %	60 %	61 %
	Leverandør	Antall tilsyn	0	15	17	6	7	11
		andel brudd		60 %	35 %	50 %	29 %	45 %

Figur 35: Tilsyn og brudd på påse- og informasjonsplikt hos transportbestillere og transportleverandører. Kilde Arbeidsmiljøtilsynet.

Det er vesentlig høyere andel brudd på både påseplikt og informasjonsplikt hos bestillere, hele 61 og 65 prosent i 2021. Hos leverandørene (transportaktører) er andelen brudd vesentlig lavere, men det er også gjennomført færre kontroller så datagrunnlaget er noe dårligere.

I 2020 ble det gjennomført et stort antall kontroller, og tallene viste om lag samme tendens. Det kan virke som om at kjøpere av transporttjenester i Norge ikke er kjent med allmengjøringsplikten.

Transportkjøpers oppfølging

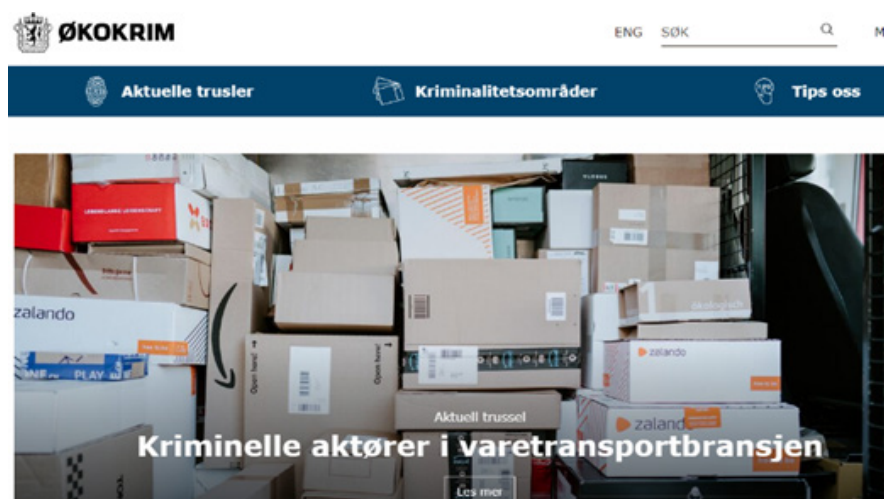
Informasjons- og påseplikt er et lovpålagt, men begrenser seg til transport som er omfattet av allmengjøringsplikten. I tillegg har vi nå fått Åpenhetsloven, som forplikter større virksomheter¹ å gjennomføre aktsomhetsvurderinger av sine leverandørkjeder, den begrenser seg ikke til nasjonal transport. Hvordan dette vil slå ut i praksis har vi ikke sett enda, da loven først trer i kraft etter 1.7.2022. Kjøpere av transporttjenester har også såkalt medvirkeransvar, men medvirkeransvaret favner bredt. «Alle» har ansvar for at oppdraget utføres innenfor lovlig arbeidstid, med alle menes:

- Bestiller/avsender
- Hovedleverandør/speditør
- Leverandør
- Underleverandør
- Arbeidstaker

I tillegg kan Straffelovens § 15 Medvirkning ramme transportkjøpere i svært graverende tilfeller. Utover disse lover og forskrifter kan det være verdier, etiske standarder, «codes of conduct», eller innkjøpsregler som påvirker hver enkelt transportkjøper.

Kriminalitet

For kriminalitet har vi ikke noen statistikk, men vi har en rekke caser som illustrerer at dette er en bransje der kriminelle aktører kan operere. Omfanget av kriminaliteten nasjonalt er uvisst. Økokrim gikk 1. februar ut med en melding om at kriminelle aktører i varetransportbransjen er en aktuell trussel i Norge².



1 Med større virksomheter menes virksomheter som omfattes av regnskapsloven § 1-5, eller som på balansedagen overskrider grensene for to av følgende tre vilkår:

1. salgsinntekt: 70 millioner kroner
2. balansesum: 35 millioner kroner
3. gjennomsnittlig antall ansatte i regnskapsåret: 50 årsverk.

I meldingen heter det at «Økokrim ser at flere underleverandører og enkelpersonforetak i varetransportbransjen betaler sine sjåførere svart, unnlater å betale skatter og avgifter, hvitvasker inntjeningen og utsetter sjåførene for urimelige arbeidsforhold og sosial dumping. Noen bruker også stråpersoner i sine foretak slik at de selv urettmessig kan motta offentlige stønader.»

I oktober 2019 offentliggjorde A-krimssenteret i Oslo og Akershus et notat «Arbeidslivskriminalitet i transportbransjen – varebilsegmentet» der presenteres A-krimssenterets oppfatning av varebilsegmentet i Oslo og Akershus. I tillegg til en del illustrative caser presenteres noe statistikk fra undersøkelser gjort i perioden september til desember 2018:

- Av de aktørene som ble kontrollerte fremgår det at ca. 20 % av foretakene ikke har innberettet omsetning for den perioden de ble påtruffet.
- Blant sjåførene som opplyste å være ansatt, var det ca. 22 % som ikke er registrert med lønnsinntekter. Blant hjelpemenn var andelen hele 60 %.
- Av kontrollopplysningene fremgår det at ca. 12 % av personene som ble påtruffet under kontrollene mottok stønad fra NAV.
- Andre lovbrudd avdekket under kontrollene var overlast, sjåfører med manglende førerrett, ulovlig arbeid, falskt førerkort og mangler eller feil ved kjøretøy eller dokumenter.

I rapporten fremkommer det også at det er avdekket fiktiv fakturering, stråmannvirksomhet og skatteunndragelse. Vi har ikke innsyn i hvor mange som er blitt kontrollert eller hvordan utvalgsprosessen har vært gjennomført, men andelen som har begått brudd fremstår som høy.

Innen tungtransport foregår det også kriminell virksomhet, fra brudd på kabotasje-regler til mer alvorlige forbrytelser. Den såkalte «Vlantana-saken» er ett eksempel, hvor et Litauisk selskap har gjennomført systematisk og organisert brudd på allmengjøringsplikten, og gjennomført omfattende lønnsstyveri fra sine ansatte. Vlantana Norge omsatte for 280 millioner kroner i 2018, men er nå konkurs etter at Statens vegvesen inndro selskapets løyver.

Vi kan anta at den delen av tungtransportbransjen, som benytter hjelpemenn, har noen av de samme problemene som varebilsegmentet, med bruk av svart arbeidskraft.

Basert på sakene som kommer opp i rettsvesenet, og omtale i media kan vi med sikkerhet si at det forekommer kriminell virksomhet i alle deler av transportbransjen. Hvor stort omfanget er, og hvor stor andel av selskapene som er kriminelle virksomheter/begår kriminelle handlinger har vi ikke noe datagrunnlag for å si noe om. Det vi kan konkludere med er at transportbransjen ses på som attraktiv for mennesker og organisasjoner som begår kriminelle handlinger. Det er med andre ord en bransje der det antageligvis er høyere risiko for at kriminell virksomhet finner sted, enn «gjennomsnittlig» norsk næringsliv.

