

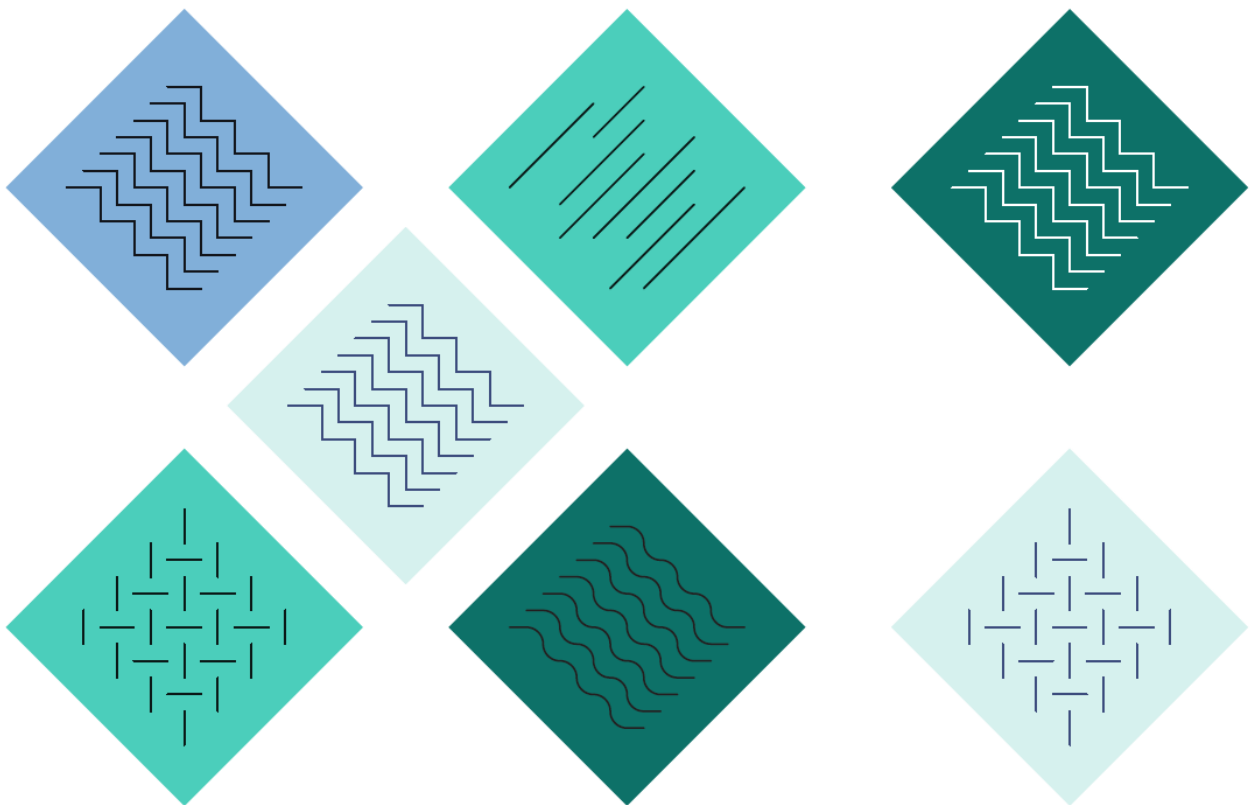


Arbeidstilsynet

# Arbeidstilsynets innsats i transport- næringen 2019-2021

Rapport

Mai 2022



**mai 2022**

Arbeidstilsynet  
Statens Hus, Trondheim

Forfatter: Ingrid Stette Haarberg og Thomas Sætre Jakobsen, seksjon for analyse

Tittel: Arbeidstilsynets innsats i transportnæringen 2019-2021

# Innhold

Sammendrag	4
Bakgrunn	6
Risikobilde for transportnæringen	6
Gjennomføring av forebyggende innsats	8
Resultater og funn	10
Oppsummering	25

# Sammendrag

Transportnæringen er preget av noen iboende arbeidsmiljørisikoer som preger de ansatte i næringen i form av økt hyppighet av sykefravær, ulykker, skader og andre helseplager. I tillegg er næringen utsatt for useriøse aktører som enten mangler evne eller vilje til å jobbe for anstendige arbeids- og lønnsvilkår for sine ansatte. Dette sammensatte risikobildet gjør at Arbeidstilsynet i en årrekke har hatt en fokusert innsats rettet inn mot transportnæringen.

## Forebyggende innsats i transportnæringen

Innsatsen har vært særlig rettet mot:

- Arbeidstidsordninger og arbeidsavtaler
- Allmenngjort lønn
- Forebygging av arbeidsrelaterte ulykker

Gjennom tilsyn, veiledning, samarbeid, regelverksutvikling og kunnskapsutvikling jobber vi for at virksomheter skal få økt kunnskap, at de skal etterleve regelverket og at arbeidstakerne skal ha lovlige lønns- og arbeidsbetingelser. Dette mener Arbeidstilsynet er nødvendig for å redusere risikoen for helseplager, skader og sykefravær blant sysselsatte i næringen.

Transportnæringen omfatter mange undernæringer og sysselsatte med ulike yrker. Hovedmålgruppene for vår innsats siden 2015 har vært transportvirksomheter innen godstransport og persontransport med turbil. Disse målgruppene omfatter en stor andel av de sysselsatte i næringen, har høy risiko for arbeidsulykker og er siden 2015 omfattet av allmenngjøring av lønn og diett. Bestillere av transporttjenester er en annen viktig målgruppe for vår innsats.

Vårt viktigste virkemiddel for å sikre etterlevelse av regelverket er tilsyn. I tilsynene kontrollerer Arbeidstilsynet relevante lovkrav, gir reaksjoner på eventuelle lovbrudd der vi anser det som nødvendig og veileder omkring de utfordringene vi avdekker i virksomheten. Vi opplever at mange transportører og bestillere har for lite kunnskap om viktige risikofaktorer og hvilke krav loven stiller til dem. Derfor har vi også ulike veiledningsaktiviteter for å øke kunnskapsnivået og bevisstheten om viktige arbeidsmiljøtema. For å bedre arbeidsmiljøtilstanden i næringen samarbeider Arbeidstilsynet også med blant andre Statens vegvesen om tilsyn og informasjonsutveksling, og partene i arbeidslivet gjennom treparts bransjeprogram.

Arbeidstilsynet har gjennomført nær 1500 tilsyn og avdekket minst ett brudd på regelverket i 74 prosent av tilsynene. I tilsynene har det vært stor spredning i hva som har vært kontrollert.

Resultatene viser følgende hovedfunn blant virksomhetene vi har kontrollert:<sup>1</sup>

- Seks av ti kontrollerte bestillere av transporttjenester ivaretar ikke sitt ansvar om å informere om og/eller påse at virksomhetene de kjøper transporttjenester fra etterlever allmenngjøringsregelverket på en god nok måte (kontrollert i 472 tilsyn).
- Tre av ti kontrollerte virksomheter er ikke tilknyttet en godkjent bedriftshelsetjeneste (kontrollert i 350 tilsyn).
- To av ti kontrollerte virksomheter har ikke valgt verneombud (kontrollert i 310 tilsyn). Der de har verneombud, er det ikke gitt opplæring til verneombudet i tre av ti kontrollerte virksomheter (kontrollert i 95 tilsyn).
- Fire av ti kontrollerte virksomheter sørger ikke for at arbeidstid blir registrert etter forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (kontrollert i 301 tilsyn).
- Fire av ti kontrollerte virksomheter sørger ikke for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (kontrollert i 253 tilsyn).
- To av ti kontrollerte virksomheter har ikke sørget for at arbeidstakere, som utfører arbeid med arbeidsutstyr som krever særlig forsiktighet, har fått sikkerhetsopplæring (kontrollert i 191 tilsyn).
- De fleste kontrollerte virksomheter har skriftlig arbeidsavtale med sine ansatte, men seks av ti har avtaler som ikke tilfredsstiller minimumskravene til arbeidsavtaler (kontrollert i 126 tilsyn).
- Nær fire av ti kontrollerte virksomheter har ikke kartlagt de farer og problemer arbeidstakerne kan utsettes for gjennom arbeidet i virksomheten (kontrollert i 112 tilsyn).
- Tre av ti kontrollerte utenlandske godstransportvirksomheter har én eller flere sjåførere som tjener mindre enn allmenngjort lønn (kontrollert i 75 tilsyn).
- Nær tre av ti kontrollerte utenlandske turbiltransportvirksomheter har én eller flere sjåførere som tjener mindre enn allmenngjort lønn (kontrollert i 16 tilsyn).

Disse funnene omtales nærmere i denne rapporten, sammen med Arbeidstilsynets vurderinger av forholdene. Rapporten beskriver også andre virkemidler Arbeidstilsynet har benyttet seg av for å bedre arbeidsmiljøtilstanden i transportnæringen i årene 2019–2021.

---

<sup>1</sup> Dette inkluderer ikke a-krimtilsyn.

# Bakgrunn

Transport er en av flere prioriterte næringer for Arbeidstilsynets innsats. Arbeidstilsynet har tilsynsansvar for virksomheter innen landbasert transport, altså transport av gods og passasjerer på vei og jernbane. I 2019 omfattet dette i overkant av 10 000 bedrifter<sup>2</sup> med til sammen 110 700 sysselsatte.<sup>3</sup> Dette er den tredje kunnskapsrapporten som munner ut av Arbeidstilsynets forebyggende tilsynsaktivitet innen transportnæringen. Den første rapporten ble publisert i 2018 og tok for seg perioden 2015-2017. Dette var en periode preget av store endringer i sektoren, spesielt allmenngjøringen av tariffavtalene for gods- og turbiltransport i 2015 gav Arbeidstilsynet et utvidet fokus i våre tilsyn. Den neste rapporten kom ut i siste halvdel av 2019 og beskrev tilsyn fra 2018. Denne rapporten beskriver Arbeidstilsynets forebyggende innsats innenfor transport i perioden 2019-2021. Aktivitet som faller inn under den tverretatlige innsatsen mot arbeidslivskriminalitet (a-krim) er ikke omtalt i denne rapporten. Innledningsvis vil vi beskrive risikobildet for arbeidstakere i transportnæringen i stort.

## Risikobilde for transportnæringen

Arbeidstilsynet jobber risikobasert, hvor vi retter våre aktiviteter mot de mest sentrale arbeidsmiljøproblemene i utsatte næringer. Hvilke næringer vi retter innsatsen mot baserer seg på en helhetlig vurdering av arbeidstakeres eksponering for faktorer i arbeidsmiljøet som gir økt risiko for skader, plager og sykdommer. Viktige kriterier i denne vurderingen er alvorlighet, omfang, forebyggingspotensial og kvalitet på kunnskap. Denne risikobaseringen gjør at Arbeidstilsynet kan jobbe målrettet innenfor ulike prioriterte næringer.

Transportnæringen er preget av at arbeidstakere i denne næringen, i større grad enn mange andre næringer, er eksponert for enkelte helseskadelige belastninger samt et relativt stort innslag av useriøse og kriminelle aktører. Det er stor variasjon i virksomhetsstørrelse, og ofte lange verdikjeder hvor transportoppdrag løses gjennom innleie av sjåførere som er ansatt hos underleverandører. Næringen har også et stort innslag av utenlandske aktører som utfører transportoppdrag i Norge, både i form av internasjonal transport, kombinert transport og kabotasjetransport. Det relativt store omfanget av utenlandske aktører innenfor næringen er også årsaken til at transportnæringen er delvis omfattet av allmenngjøringforskrifter. Dissebestemmelsene har som formål å sikre utenlandske arbeidstakere likeverdige lønns- og arbeidsvilkår med norske arbeidstakere, og forhindre uheldig konkurransevridning for det norske arbeidsmarkedet. Forskriftene fastsetter at alle arbeidstakere som utfører arbeid innenfor et bestemt område som omfattes av konkrete tariffavtaler, har rett på de

---

<sup>2</sup> SSB tabell 07091

<sup>3</sup> STAMI (2021). *Faktabok om arbeidsmiljø og helse 2021*. STAMI-rapport, årgang 22, nr. 4. Oslo: Statens arbeidsmiljøinstitutt.

lønns- og arbeidsvilkår som de allmenngjorte delene av tariffavtalen omfatter, enten de er organisert eller ikke.

Ifølge Statens Arbeidsmiljø Institutt (STAMI) faktabok om arbeidsmiljø og helse, publisert våren 2021, er sjåfører som driver med passasjertransport på vei/bane samt innenfor gods, post og lagring eksponert for en rekke risikofaktorer i vesentlig høyere grad enn innenfor andre yrkesgrupper. Yrkessjåfører innenfor landbasert transport er utsatt for organisatoriske og psykososiale risikoer som blant annet nattarbeid, jobbkrav som forstyrrer privatlivet, jobbusikkerhet og et opplevd gap mellom innsats og belønning. Skiftarbeid og lange arbeidsuker er viktige risikofaktorer for denne yrkesgruppen. Både natt- og skiftarbeid samt lange arbeidsøkter medfører risiko for fysiske og psykiske helseplager og økt ulykkesrisiko. Arbeidstidene er også en medvirkende årsak til at mange yrkessjåfører rapporterer at arbeidet deres forstyrrer privatlivet. Videre er sjåføryrket preget av mye alenearbeid, som i seg selv gir en økt risiko for enkelte uønskede helseutfall. STAMI viser blant annet hvordan yrkessjåfører innenfor passasjertransport på vei eller bane opplever en vesentlig høyere risiko for plaging eller erting samt uønsket seksuell oppmerksomhet enn andre sjåfører. Også innenfor mekaniske og fysiske arbeidsmiljøbelastninger samt kjemiske og biologiske arbeidsmiljøbelastninger, oppgir yrkessjåfører at de er oftere eksponert for en høyere risiko enn i arbeidslivet ellers. Sjåføryrker er også overrepresentert når det gjelder yrkesskadedødsfall og alvorlig yrkesskade (STAMI 2021). Det at arbeidstakere innenfor transportnæringen er relativt høyt eksponert for helseskadelige belastninger reflekteres også i sykefraværet, som er høyt sammenlignet med de fleste andre næringer. I 2020 var sykefraværet på 6,1 prosent for hele arbeidsstyrken mens det for arbeidstakere innenfor transport og lagring var på 6,7 prosent. Denne statistikken inkluderer både egenmeldt og legemeldt fravær.

Næringen preges også av seriøsitetproblemer knyttet til at en del virksomheter baserer seg på ulovlig lave lønninger, brudd på kabotasjebestemmelsene og irregulær arbeidstid. Næringen har et forholdsvis stort innslag av utenlandske aktører og dette er en faktor som bidrar til en lavpriskonkurransen i næringen. Det er nærliggende å se for seg at lavtlønnskonkurransen innenfor næringen, som også er en bekymring for partene i arbeidslivet, spiller en rolle i det opplevde gapet mellom innsats og belønning for yrkessjåførene. Ut over helsen til den enkelte sjåfør vil uanstendige og ulovlige arbeidsforhold for utenlandske arbeidstakere kunne føre til at virksomheter som bevisst bryter regelverket vinner frem i konkurransen med seriøse aktører. Om dette får prege næringen over tid, vil det kunne føre til en svekkelse av arbeidsmiljøtilstanden for yrkesgruppene og næringen som helhet.

# Gjennomføring av forebyggende innsats

Under beskriver vi den forebyggende innsatsen Arbeidstilsynet har gjennomført i transportnæringen i perioden 2019–2021.

## Hensikt og mål

På bakgrunn av risikobildet innen transport har Arbeidstilsynet de siste årene jobbet for å oppnå følgende effektmål i transportnæringen:

- Flere arbeidstakere har lovlige lønns- og arbeidsbetingelser
- Færre arbeidsulykker og arbeidsrelaterte belastninger som kan føre til sykefravær og helseplager

Tilsynsinnsatsen vår retter seg primært mot arbeidsgivere i virksomheter som leverer transporttjenester og bestillere av transporttjenester. Disse aktørene har et særskilt ansvar i henhold til arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsloven for å bidra til et godt arbeidsmiljø og etterlevelse av regelverkets minimumsbestemmelser. For å bidra til at arbeidsgivere og bestillere ivaretar sitt ansvar jobber vi med å kontrollere etterlevelse, samt bidra til mer kunnskap om betydningen av klare ansvarsforhold, retningslinjer og rutiner som er sentrale bærebjelker i arbeidet med å skape et forsvarlig arbeidsmiljø. Samtidig som vi jobber med ansvarliggjøring av arbeidsgivere og bestillere, jobber Arbeidstilsynet også for å bidra til at arbeidstakere får mer kunnskap og forståelse for reglene i norsk arbeidsliv. Arbeidstilsynet samarbeider tett med andre etater og arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner, blant annet gjennom Treparts bransjeprogram transport og koordinerte kontroller med Statens Vegvesen, Skatteetaten, politiet og Tolletaten.

## Viktige arbeidsmiljøtema

Siden oppstarten av næringsaktiviteten i 2015 har sentrale tema i tilsynene vært mangler ved arbeidsavtaler, arbeidstidsordninger, allmenngjort lønn og informasjons- og påseplikten hos bestillere og hovedleverandører. I tillegg har vi sett på hvordan virksomhetene jobber systematisk med HMS og forebygging av arbeidsulykker.



# Bruk av virkemidler og metoder

Arbeidstilsynet benytter alle sine fem virkemidler i innsatsen innenfor transportnæringen:

- tilsyn
- veiledning
- kunnskapsformidling
- samarbeid
- regelverksutvikling

Tilsyn er det viktigste virkemidlet i den forebyggende innsatsen ovenfor transportnæringen. Vår erfaring gjennom mange år viser at tilsyn er nødvendig for å sikre at virksomhetene etterlever regelverket og jobber systematisk med forebygging av skader og helseplager. Hensikten med tilsynene er å sikre at virksomhetene jobber etter gjeldende regelverk og at de prioriterer det forebyggende arbeidet. Tilsynene gir også en mulighet for veiledning om innholdet i regelverket, hvorfor vi har disse regelverkskravene og hvordan de kan etterleves.

Innen transport bruker Arbeidstilsynet i hovedsak tre typer tilsyn:

- Tilsyn langs vei
- Bedriftstilsyn
- Dokumenttilsyn

I og med at transportnæringen preges av mobilitet er det nødvendig med tilsyn langs vei for å kunne få snakke med arbeidstakere og observere arbeidsmiljøet i praksis. Kontrollene langs vei er også nødvendige for å få gjennomført kontroll med utenlandske virksomheter som ikke har kontoradresse i Norge. I disse tilsynene samarbeider Arbeidstilsynet med Statens Vegvesen. Vi snakker med sjåfører og ber dem om å legge frem dokumentasjon som skal finnes i kjøretøyet. Dokumentasjonen vi etterspør kan være arbeidsavtaler, oversikt over arbeidstid og lønns slipper. I tillegg benytter vi anledningen til å få informasjon om virksomheten som kan være nyttig for tilsynet, eller for å følge opp med tilsyn hos bestiller av transportoppdraget. Den videre tilsynsprosessen foregår i dialog med arbeidsgiver og verneombud eller ansattes representanter. Virksomheten får en skriftlig tilbakemelding på kontrollen som er gjennomført langs vei og blir bedt om å sende inn ytterligere opplysninger og dokumentasjon dersom vi mener det er nødvendig.

Ved bedriftstilsyn kommer vi på forhåndsmeldt eller uanmeldt tilsyn hos transportør eller bestiller av transportoppdrag. Bedriftstilsyn hos transportør gjennomføres ofte sammen med Statens Vegvesen. Her snakker vi med ledere, ansatte og verneombud. I disse tilsynene gjennomgår vi som regel arbeidsavtaler, arbeidsplaner, timelister, lønn, opplæring og vedlikehold og kontroll av utstyr. Andre sentrale tema er verneombud, bruk av bedriftshelsetjeneste og rutiner for risikovurdering som grunnlag for handlingsplaner for risikoreduserende tiltak. Under tilsynene veileder Arbeidstilsynet også om systematisk arbeidsmiljøarbeid.

Ved bedriftstilsyn hos bestiller kontrollerer vi om virksomheten medvirker til at transportøren kan gjennomføre transportoppdraget på en forsvarlig måte og at sjåføren

har lønnsbetingelser i henhold til allmenngjorte tariffavtaler. Vi kontrollerer blant annet at bestiller har informert om lønns- og arbeidsvilkår i kontrakten og har rutiner for å følge opp at underleverandører følger allmenngjøringsbestemmelsene i praksis.

Ved dokumenttilsyn kontrollerer vi at virksomhetene overholder bestemmelsene i arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsloven gjennom at virksomhetene blir etterspurt nødvendig dokumentasjon. Uavhengig av tilsynsform er formålet med tilsynene å sjekke at lovverket etterlevs og at det er samsvar mellom dokumentasjon og praksis.

Ut over tilsyn benytter også Arbeidstilsynet virkemidlene veiledning, samarbeid, kunnskapsutvikling og regelverksutvikling for å bedre arbeidsmiljøstandarden i transportnæringen. Bruken av disse virkemidlene er nærmere omtalt senere i rapporten.

## Resultater og funn

Under beskriver vi resultater og funn fra Arbeidstilsynets innsats rettet mot transportnæringen i perioden 2019–2021. Beskrivelsen er basert på data hentet fra inspektørenes registrering av tilsynsfunn. Videre beskriver vi resultater fra bruk av andre virkemidler.

## Tilsyn

I perioden 2019–2021 gjennomførte Arbeidstilsynet nær 1 500 tilsyn innenfor næringsaktiviteten transport og fant ett eller flere brudd i 74 prosent av disse tilsynene. Sammenlignet med tidligere år har andelen dokumenttilsyn økt i 2020 og 2021. Dette skyldes i all hovedsak koronapandemien hvor Arbeidstilsynet i større grad enn tidligere har benyttet virkemidler som ikke forutsetter fysisk tilstedeværelse i virksomheten.

Tabell 1 Tilsyn innenfor næringsaktiviteten transport 2019-2021, fordelt på type tilsyn.

Tilsynsform	Antall tilsyn	Andel tilsyn
Tilsyn langs vei	437	30 %
Bedriftstilsyn	200	13 %
Dokumenttilsyn	860	57 %
<b>Totalsum</b>	<b>1 497</b>	<b>100 %</b>

Under beskriver vi viktige tema i tilsynene, samt funn og resultater. Utover det som er omtalt her, har Arbeidstilsynet i tillegg kontrollert andre tema i tilsynene, som overtidsbetaling, smittevern og avviksregistrering. Tilsyn som faller inn under den tverretatlige innsatsen mot arbeidslivskriminalitet (a-krim) er ikke omtalt i denne rapporten.

## Arbeidsavtaler

En skriftlig arbeidsavtale er noe alle arbeidstakere har krav på, uansett om de er i en fast stilling eller er midlertidig ansatt, og uavhengig av arbeidsforholdets varighet. Videre stiller arbeidsmiljøloven minimumskrav til innholdet i avtalen.

Resultatene fra våre tilsyn med dette i perioden 2019–2021 viser at de fleste virksomheter har inngått skriftlig arbeidsavtale med de ansatte, men at innholdet i arbeidsavtalene ofte er mangelfullt. Da mangler viktig informasjon om arbeidsforholdet, som arbeidstid, overtid og overtidsbetaling. Blant de kontrollerte virksomhetene har Arbeidstilsynet avdekket brudd på innholdet i arbeidsavtalen i nær to av tre tilsyn.

Tabell 2 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om arbeidsavtaler innenfor transportnæringen i perioden 2019–2021

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Sørger arbeidsgiver for at det inngås skriftlig arbeidsavtale med de ansatte?	449	14 %
Har arbeidsgiver sørget for at arbeidsavtalene er i tråd med de minimumskrav som fremgår av arbeidsmiljøloven § 14-6?	126	63 %

## Arbeidstidsordninger

Arbeidstid er en viktig risikofaktor i arbeidsmiljøssammenheng, og har betydning for helse og sikkerhet blant sysselsatte. Uforsvarlige arbeidstidsordninger kan øke risikoen for arbeidsskader og ulykker. I transportnæringen er det to forskjellige regelverk som regulerer arbeidstid:

- Arbeidsmiljøloven kapittel 10 gjelder for transport som er unntatt kjøre- og hviletidsbestemmelsene.
- Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport (FATS) gjelder transport som er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Våre tilsyn har i hovedsak kontrollert tre sentrale forhold knyttet til arbeidstid for sjåfører: (1) overholdelse av regelverk for arbeidstid, (2) registrering av arbeidstid, og (3) utarbeidelse av arbeidsplan.

### Overholdelse av regelverk for arbeidstid

Resultatene fra våre tilsyn viser at mange arbeidsgivere ikke har god nok kontroll på om arbeidstakerne jobber innenfor rammene av disse bestemmelsene. I 253 tilsyn har vi kontrollert om arbeidsgiver sørger for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport (FATS). Det er avdekket brudd på dette regelverket i 42 prosent av tilsynene. Vi har i 117 tilsyn kontrollert om arbeidsgiver sørger for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i kapittel 10 i arbeidsmiljøloven, og her har vi avdekket brudd i 26 prosent av tilsynene.

## Registrering av arbeidstid

Våre tilsyn viser at mange av de kontrollerte virksomhetene mangler en skriftlig oversikt over hvor mye sjåførene jobber. I 301 tilsyn har vi kontrollert om arbeidsgiver sørger for om arbeidstid etter FATS blir registrert, og 43 prosent av tilsynene ble det avdekket brudd på dette. For sjåførere som er unntatt FATS, har vi kontrollert om arbeidsgiver har en fortløpende oversikt over hvor mye den enkelte arbeidstaker arbeider i 213 tilsyn, og avdekket brudd på dette 30 prosent av tilsynene.

Det er viktig at arbeidsgiver har en skriftlig oversikt over hvor mye den enkelte sjåfør arbeider. Manglende oversikt gjør at arbeidsgiver ikke har kontroll på om arbeidstiden til sjåførene er forsvarlig og innenfor rammene som regelverket om arbeidstid fastsetter. Vi gir ofte pålegg om at arbeidsgiver må sørge for et system for registrering av arbeidstid.

## Utarbeide arbeidsplan

Arbeidsgiver skal utarbeide en arbeidsplan som viser hvilke uker, dager og tider den enkelte sjåfør skal arbeide, dersom arbeidstakerne ikke allerede har fastsatte tider de skal arbeide på.

For sjåførere underlagt FATS, har vi kontrollert om arbeidsgiver har utarbeidet en arbeidsplan for arbeidstakere som arbeider til varierte tider på døgnet i 180 tilsyn, og avdekket brudd på dette i 18 prosent av tilsynene. Vi har kontrollert dette for sjåførere unntatt FATS i 105 tilsyn, og avdekket brudd i 18 prosent av tilsynene.

Manglende arbeidsplan gir sjåførene en uforutsigbar hverdag, og gjør at arbeidsgiver ikke har oversikt over hvor stor arbeidsbelastning den enkelte sjåfør utsettes for eller har et godt verktøy for å planlegge arbeidet.

Tabell 3 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om arbeidstidsordninger innenfor transportnæringen i perioden 2019–2021

	Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Overholdelse av regelverk for arbeidstid	Sørger arbeidsgiver for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (FATS)?	253	42 %
	Sørger arbeidsgiver for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i kapittel 10 i arbeidsmiljøloven?	117	26 %
Registrering av arbeidstid	Sørger arbeidsgiver for at all arbeidstid etter FATS registreres for den enkelte arbeidstaker?	301	43 %
	Har arbeidsgiver en fortløpende oversikt over hvor mye den enkelte arbeidstaker arbeider?	213	30 %
Utarbeide arbeidsplan	Har arbeidsgiver i transportvirksomheten utarbeidet en arbeidsplan for arbeidstakere som arbeider til varierte tider på døgnet? (FATS)	180	18 %
	Har arbeidsgiver sørget for at det er utarbeidet en arbeidsplan som viser hvilke uker, dager og tider den enkelte arbeidstaker skal arbeide dersom arbeidstakerne arbeider til ulike tider på døgnet?	105	18 %

## Allmenngjort lønn

I 2015 ble tariffavtaler for godstransport og for persontransport med turbil allmenngjort. Dette innebærer at alle arbeidstakere som utfører arbeid innenfor de allmenngjorte delene av avtalene, har rett på en minstelønn. Arbeidstilsynet kan kun håndheve lønnsnivå som faller inn under de allmenngjorte områdene.

### Allmenngjort lønn innen godstransport

Alle arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn, er omfattet av allmenngjøringen. Dette gjelder også for utsendte arbeidstakere som utfører kabotasjetransport<sup>4</sup> eller kombinert transport i Norge.

Arbeidstilsynet har kontrollert om norske virksomheter utbetaler lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring innen godstransport på vei i 289 tilsyn, og andelen brudd på dette er forholdsvis lavt (15 prosent). Videre skal kompensasjon for utgifter til diett etter forskriften ikke regnes som en del av minstelønnen. Vi har kontrollert om arbeidsgiver sørger for at sjåførene får utbetalt diett for transportoppdraget i 187 tilsyn og det er avdekket få brudd på dette (10 prosent).

Vi har i 75 tilsyn kontrollert om utenlandske virksomheter utbetaler allmenngjort lønn for utsendte sjåførere i Norge. Det er avdekket brudd på dette i 29 prosent av tilsynene. Diettgodtgjørelse er kontrollert i 42 tilsyn, og her er det avdekket brudd i 19 prosent av

<sup>4</sup> Betegnelsen brukes når en utenlandsk virksomhet driver transport av personer og gods mellom steder i Norge ([Statens vegvesen](#))

tilsynene. Totalt sett har arbeidstilsynet kontrollert allmenngjort lønn innen godstransport i relativt få tilsyn i den aktuelle perioden.

Tabell 4 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om allmenngjort lønn innen godstransport i perioden 2019–2021

Målgruppe	Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Norske virksomheter	Utbetaler arbeidsgiver lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei?	289	15 %
	Sørger arbeidsgiver for at arbeidstakerne får utbetalt diett for transportoppdraget?	187	10 %
Utenlandske virksomheter	Utbetaler arbeidsgiver lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for utsendte arbeidstakere som utfører godstransport på vei?	75	29 %
	Utbetaler arbeidsgiver diett i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for utsendte arbeidstakere som utfører godstransport på vei?	42	19 %

## Allmenngjort lønn innen persontransport med turbil

Arbeidstilsynet har kontrollert allmenngjort lønn innen persontransport med turbil i få tilsyn, 16 med utenlandske virksomheter og 18 med norske virksomheter. Det ble avdekket brudd på kravet om allmenngjort lønn i 25 prosent av tilsynene med de utenlandske virksomhetene og i 22 prosent av tilsynene med de norske virksomhetene. Andelen brudd er ganske lik mellom utenlandske og norske virksomheter, men vi har gjennomført forholdsvis få tilsyn med dette i perioden totalt slik at enkelttilfeller kan få stort utslag.

Tabell 5 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om allmenngjort lønn innen persontransport med turbil i perioden 2019–2021

Målgruppe	Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Utenlandske virksomheter	Utbetaler arbeidsgiver lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for utsendte arbeidstakere som utfører persontransport med turbil?	16	25 %
Norske virksomheter	Utbetaler arbeidsgiver lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for arbeidstakere som utfører persontransport med turbil?	18	22 %

## Bestillere og hovedleverandørers informasjons- og påseplikt

Både bestillere og hovedleverandører av transporttjenester har informasjons- og påseplikt om at arbeidstakere skal ha de lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskriftene for transport. Våre tilsyn med bestillere og hovedleverandører viser at mange ikke er tilstrekkelig bevisst sitt ansvar om å informere

og å påse at virksomhetene de kjøper transporttjenester fra forholder seg til allmenngjøringsregelverket. Bruddene vi avdekker varierer fra mindre mangler med selve gjennomføringen av informasjons- og påseplikten til bestillere og hovedleverandører som ikke har gjennomført den i det hele tatt.

Bestillere har informasjonsplikt dersom de bestiller transporttjenester fra en leverandør eller hovedleverandør som bruker underleverandører. Arbeidstilsynet har kontrollert bestillers informasjonsplikt i 489 tilsyn, og det er avdekket brudd i 61 prosent av tilsynene. Videre skal bestiller ha systemer og rutiner for å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos leverandøren er i overensstemmelse med allmenngjøring for transport. Vi har kontrollert bestillers påseplikt i 472 tilsyn, og her har vi avdekket brudd i 64 prosent av tilsynene.

Hovedleverandører har informasjonsplikt overfor sine underleverandører, og skal i kontrakten informere om at arbeidstakere skal ha de lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøring for transport. Hovedleverandør skal videre ha systemer og rutiner for å følge opp at allmenngjøringsforskriften overholdes hos underleverandører. Arbeidstilsynet har kontrollert disse to forholdene i relativt få tilsyn (20 tilsyn). Blant de kontrollerte virksomhetene har vi avdekket brudd på kravene i henholdsvis 30 og 35 prosent av tilsynene.

Tabell 6 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om bestillere og hovedleverandørers informasjons- og påseplikt i perioden 2019–2021

Målgruppe	Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Bestillere	Har bestiller av transporttjenester i kontrakten med transportvirksomheten, informert om at transportvirksomhetens arbeidstakere minst skal ha de lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskriften for godstransport på vei og/eller persontransport med turbil?	489	61 %
	Har bestiller av transporttjenester systemer og rutiner for å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos transportvirksomheten de kjøper tjenester fra, er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrift for transport?	472	64 %
Hovedleverandører	Har hovedleverandør av transporttjenester i kontrakten med transportvirksomheten, informert om at underleverandørs arbeidstakere minst skal ha de lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskriften for godstransport på vei og/eller persontransport med turbil?	20	30 %
	Har hovedleverandør av transporttjenester systemer og rutiner for å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos underleverandør de kjøper tjenester fra, er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrift for transport?	20	35 %

Etter funn fra rapporten med tilsvarende tilsynstall fra 2018 hadde Arbeidstilsynet som mål å øke aktiviteten for tilsyn inn mot bestillere og hovedleverandører av transporttjenester. Om vi sammenligner tilsynstall for 2018 med de fra årene mellom 2019 og 2021 ser vi en økning i antall tilsyn utover i perioden. Samtidig ser vi en betydelig høyere andel brudd i tilsynene fra 2019 sammenlignet med 2018. 2020 er toppåret i perioden for antall tilsyn, hvor Arbeidstilsynet gjorde 321 tilsyn, og her er også andelen tilsyn med brudd høyere enn i 2018. I 2021 gjorde vi 89 tilsyn med bestillere og hovedleverandører av transporttjenester, og her er også andelen tilsyn med brudd høyere enn i årene mellom 2018–2020.

Tabell 7 Antall tilsyn og andel tilsyn med brudd, med bestillere og hovedleverandører i perioden 2018-2021

År	Antall tilsyn	Andel gjennomførte tilsyn med brudd
2018	86	65 %
2019	93	83 %
2020	321	72 %
2021	89	80 %



# Kartlegging, risikovurdering og iverksetting av tiltak

Arbeidsgiver skal sørge for at arbeidsmiljøet i virksomheten er fullt forsvarlig. Dette ut fra en enkeltvis og samlet vurdering av alle faktorer i arbeidsmiljøet som kan innvirke på arbeidstakernes fysiske og psykiske helse. Det viktigste virkemiddelet for å sikre et forsvarlig arbeidsmiljø er systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid (HMS-arbeid). Arbeidsmiljøloven stiller krav om at arbeidsgiver skal sørge for at det utføres systematisk HMS-arbeid på alle plan i virksomheten.

Arbeidsgiver skal kartlegge farer og problemer som kan påvirke arbeidstakernes fysiske og psykiske helse og sikkerhet. På bakgrunn av kartleggingen skal arbeidsgiver vurdere risikoen for skade eller fare for arbeidstakerne. Dette skal gjøres i samarbeid med verneombud eller de ansattes representant, og risikovurderingen skal gjentas regelmessig. Vi har kontrollert HMS-arbeid i bedriftstilsynene. Arbeidstilsynet har kontrollert arbeidsgivers kartlegging og risikovurdering i 112 tilsyn, og vi fant brudd på dette i 35 prosent av tilsynene.

Basert på kartleggingen og risikovurderingen skal arbeidsgiver gjennomføre risikoreduserende tiltak og/eller utarbeide plan for å redusere risikoforholdene i virksomheten. Vi har kontrollert dette i relativt få tilsyn (73), og det ble avdekket brudd i 32 prosent av tilsynene.

Tabell 8 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om kartlegging, risikovurdering og risikoreduserende tiltak i perioden 2019–2021

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Har arbeidsgiver kartlagt de farer og problemer arbeidstakerne kan utsettes for i virksomheten og på denne bakgrunn vurdert risikoen for skade på eller fare for arbeidstakernes helse og sikkerhet?	112	35 %
Har arbeidsgiver gjennomført nødvendige tiltak og/eller utarbeidet plan som beskriver tiltak for å fjerne eller redusere farer og problemer i arbeidet?	73	32 %

## Bedriftshelsetjeneste (BHT)

Virksomheter med transport som hovednæringskode er pliktet å være tilknyttet en godkjent bedriftshelsetjeneste (BHT). Videre skal arbeidsgiver utarbeide en plan for hvordan bedriftshelsetjenesten skal bistå virksomheten i det systematiske HMS-arbeidet. Planen må omfatte konkrete og tidfestede aktiviteter og som fører til konkrete, forebyggende handlinger.

Arbeidstilsynet har kontrollert om transportvirksomheten er tilknyttet godkjent BHT i 350 tilsyn, og vi har avdekket brudd på kravet i 27 prosent av tilsynene. Vi har kontrollert utarbeidelse av plan for bedriftshelsetjenestens bistand i 143 tilsyn, og det er avdekket brudd på kravet i 43 prosent av tilsynene.

Tabell 9 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om bedriftshelsetjeneste i perioden 2019–2021

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Er virksomheten tilknyttet godkjent bedriftshelsetjeneste?	350	27 %
Sørger arbeidsgiver for at det er utarbeidet plan for bedriftshelsetjenestens bistand i virksomheten?	143	43 %

## Verneombud

Alle virksomheter som omfattes av arbeidsmiljøloven skal som hovedregel ha verneombud. Verneombudet skal ivareta arbeidstakernes interesser i saker som angår arbeidsmiljøet. Virksomheter med mindre enn 10 ansatte kan gjøre en skriftlig avtale om en annen ordning.

I perioden 2019–2021 har Arbeidstilsynet kontrollert om transportvirksomhetene har valgt verneombud i 310 tilsyn. Vi har avdekket brudd på dette i 19 prosent av tilsynene. Videre stiller arbeidsmiljøloven krav til at verneombudet får nødvendig opplæring. Dette har vi kontrollert i 95 tilsyn og det er funnet brudd i 27 prosent av tilsynene.

Tabell 10 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om verneombud i perioden 2019–2021

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Har virksomheten valgt verneombud?	310	19 %
Sørger arbeidsgiver for at verneombudet får nødvendig opplæring?	95	27 %

## Opplæring

Arbeidsmiljøloven stiller flere krav til opplæring. Arbeidsgiver skal gjøre en risikovurdering av bruk av arbeidsutstyr og sørge for dokumentert opplæring dersom arbeidstakerne benytter arbeidsutstyr som krever særlig forsiktighet ved bruk. Virksomheten må ha dokumentasjon på at praktisk og teoretisk opplæring er gitt i henhold til forskrift om utførelse av arbeid. Arbeidstilsynet har kontrollert dette i 191 tilsyn og avdekket brudd i 22 prosent av tilsynene. Videre har vi kontrollert om arbeidsgiver sørger for sertifisert sikkerhetsopplæring for arbeidstakere som benytter bestemte typer arbeidsutstyr i 118 tilsyn, og det er avdekket få brudd på dette (3 prosent).

Arbeidsmiljøloven stiller videre krav til at arbeidsgiver (øverste leder i virksomheten) har gjennomgått opplæring i helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid. Arbeidsgiver i virksomheter med fast adresse i utlandet og som har utstasjonerte arbeidstakere i Norge er unntatt

dette kravet. Vi har kontrollert dette i 42 tilsyn og avdekket brudd i 26 prosent av tilsynene.

Arbeidstilsynet har også i 39 tilsyn kontrollert om arbeidsgiver har sørget for at arbeidstakerne er kjent med ulykkes- og helsefarer forbundet med arbeidet, og at det gis opplæring slik at sikkerheten på arbeidsplassen blir ivaretatt. Blant de kontrollerte virksomhetene er det avdekket få brudd på dette (5 prosent).

Tabell 11 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om opplæring i perioden 2019–2021

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Sørger arbeidsgiver for at arbeidstakere, som utfører arbeid med arbeidsutstyr som krever særlig forsiktighet ved bruk, har dokumentert sikkerhetsopplæring?	191	22 %
Sørger arbeidsgiver for at arbeidstakere gjennomfører sertifisert sikkerhetsopplæring?	118	3 %
Har arbeidsgiver gjennomgått opplæring i helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid?	42	26 %
Har arbeidsgiver sørget for at arbeidstakerne er gjort kjent med ulykkes- og helsefare forbundet med arbeidet, og at de har fått den opplæring, øvelse og instruksjon som er nødvendig for å ivareta sikkerheten på arbeidsplassen?	39	5 %

## Kontroll av arbeidsutstyr

Alt av arbeidsutstyr som er listet opp i forskrift om utførelse av arbeid (§ 13-1) er underlagt krav om kontroll. Eksempelvis kan dette være truck, ulike kraner og personlift. Kontrollen skal utføres periodisk og av en sertifisert sakkyndig virksomhet. Arbeidstilsynet har kontrollert dette i 467 tilsyn og avdekket en høy andel brudd på dette (59 prosent).

Videre skal arbeidsgiver sørge for at arbeidsutstyr som utsettes for påvirkninger blir periodisk kontrollert. En slik kontroll skal være et ledd i arbeidsgivers systematiske kontroll og vedlikehold av arbeidsutstyr, og skal komme utenom periodisk kontroll under sertifiseringsordningen. Manglende vedlikehold av arbeidsutstyr og maskiner medfører økt risiko for farlige situasjoner og skade ved bruk av maskinen. Det er derfor viktig med systematisk kontroll og vedlikehold som er i samsvar med bruksanvisning og som hensyntar bruksbetingelser og omgivelser. Arbeidstilsynet har kontrollert dette i 165 tilsyn og det er avdekket brudd i 27 prosent av tilsynene.

Tabell 12 Antall tilsyn og andel brudd på kontrollpunktene om maskiner og annet arbeidsutstyr i perioden 2019–2021

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Kan arbeidsgiver legge frem dokumentasjon på gjennomført periodisk sakkyndig kontroll av arbeidsutstyret?	467	59 %
Har arbeidsgiver sørget for periodisk kontroll av arbeidsutstyr som utsettes for påvirkninger slik at det ikke kan føre til farlige situasjoner?	165	27 %

## Varebil

Siden 2019 har Arbeidstilsynet også hatt som ambisjon å ha et økt fokus på varebilsegmentet. Det antas at varebilsegmentet har vokst kraftig under koronapandemien som en følge av økt etterspørsel av varer hjem til private husholdninger. I tilsyn med varebilvirksomheter har vi både gjort tilsyn langs vei og bedriftstilsyn. Tilsynsaktiviteten innenfor varebilsegmentet har avdekket en høy andel brudd, samtidig som det har vært gjort relativt få tilsyn, blant annet som følge av omprioriteringer i Arbeidstilsynet som følge av koronainnsatsen i 2020 og 2021.

Tabell 13 Antall tilsyn og andel gjennomførte tilsyn med brudd varebilsegmentet i perioden 2018-2021

År	Antall tilsyn	Andel tilsyn med brudd
2018	0	-
2019	54	74 %
2020	16	92 %
2021	14	64 %

I perioden 2019–2021 har vi funnet størst andel brudd på om virksomhetene er tilknyttet en godkjent bedriftshelsetjeneste og om arbeidsgiver har utarbeidet arbeidsavtaler. I tillegg har vi funnet en forholdsvis stor andel brudd på at arbeidsgiver skal sørge for å ha en fortløpende oversikt over hvor mye den enkelte arbeidstaker arbeider (54 tilsyn med 39 prosent brudd). Vi finner også en stor andel brudd på at arbeidsgiver skal sørge for periodisk kontroll av arbeidsutstyr som utsettes for påvirkninger slik at det ikke kan utsettes for farlige situasjoner (34 tilsyn med 47 prosent brudd).

Tabell 14 Antall tilsyn og kontrollpunkt med størst andel gjennomførte tilsyn med brudd innenfor varebilsegmentet for perioden 2019-2021

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel tilsyn med brudd
Er virksomheten tilknyttet godkjent bedriftshelsetjeneste?	11	82 %
Har arbeidsgiver sørget for at arbeidsavtalene er i tråd med de minimumskrav som fremgår av arbeidsmiljøloven § 14-6?	10	80 %

## Reaksjoner

I tilsyn hvor vi finner brudd på regelverket gjør vi en vurdering av hvilke reaksjoner som er nødvendige. Dette vurderes ut fra hvor alvorlig bruddet er, og om bruddet fører til akutt fare for arbeidstakerne. Våre reaksjoner er:

- pålegg – virksomheten får en frist på seg til å rette opp i forholdet.

- tvangsmulkt og vedtak om stans som pressmiddel – brukes som pressmidler i tilfeller hvor virksomheten ikke følger opp pålegg innen en gitt frist.
- stans ved overhengende fare – vedtas i tilfeller hvor det er akutt fare for arbeidstakernes liv og helse.
- Overtredelsesgebyr – kan vedtas når vi avdekker alvorlige eller gjentatte lovbrudd som kan få store konsekvenser for arbeidstakernes helse og sikkerhet.

I 755 tilsyn har vi, etter å ha observert brudd, vedtatt ett eller flere pålegg hvor vi har gitt arbeidsgiver en frist for å rette opp i forholdene. I 131 tilsyn har vi vedtatt tvangsmulkt og i 15 tilsyn har vi vedtatt stans som pressmiddel etter at virksomheten ikke har rettet seg etter pålegget innen den gitte fristen. Vi har også tatt i bruk overtredelsesgebyr i saker som er vurdert å være særlig alvorlige, og denne reaksjonsformen har vi brukt 14 ganger mot aktører i transportnæringen i perioden.

Tabell 15 Antall tilsyn med ulike reaksjoner, forebyggende tilsyn innenfor transport i perioden 2019-2021<sup>5</sup>

Reaksjonsform	Antall reaksjoner	Andel tilsyn med utvalgt reaksjon
Vedtak om pålegg	755	71 %
Vedtak om tvangsmulkt	131	1 %
Vedtak om stans som pressmiddel	15	13 %
Overtredelses-gebyr	14	1 %
Antall tilsyn med reaksjon	1066	

## Veiledning og kunnskapsformidling

I tillegg til at vi veileder i tilsyn har vi også gjennomført rene veiledningstiltak rettet mot målgrupper i transportnæringen.

I 2018 lanserte Arbeidstilsynet Risikohjelpen<sup>6</sup>, et digitalt verktøy som skal hjelpe virksomheter i utsatte næringer med å gjennomføre kartlegging, risikovurdering og risikoreducerende tiltak på en tilfredsstillende måte. Sammen med partene i arbeidslivet har Arbeidstilsynet kartlagt risikofaktorer som kan være typisk for næringene. Derfor er det enkelt å bruke Risikohjelpen til å redusere risiko for sykdom og skade på arbeidsplassen. Alle risikofaktorene og tiltakene som identifiseres gjennom bruk av verktøyet samles opp i en handlingsplan som virksomheten kan bruke til å forebygge sykdom og skader. I 2019 ble deler av transportnæringen også innlemmet i Risikohjelpen, og vi planlegger å utvide til flere deler av transportnæringen. Vi ser en positiv utvikling med tanke på besøkstall på Risikohjelpen. Samtidig vet vi ennå for lite om hvor godt besøkt Risikohjelpen er blant de som er i målgruppen og om dette bidrar

<sup>5</sup> Vi har også brukt stans på grunn av overhengende fare i tilsyn som involverer brudd på arbeidstidsbestemmelsene, men dette har kun vært benyttet én til to ganger per år.

<sup>6</sup> <https://risikohjelpen.arbeidstilsynet.no/>

til å endre holdninger eller adferd blant brukerne. til å endre holdninger eller adferd blant brukerne.

Tabell 16 Antall unike sidevisninger på Risikohjelpen for perioden 2019-2021

Årstall	Antall sidevisninger
2019	972
2020	1111
2021	1749

Ut over veiledningen i tilsyn, Risikohjelpen og på våre nettsider har Arbeidstilsynet i perioden arrangert flere stedlige veiledningsmøter med utvalgte virksomheter innenfor transportnæringen. I 2019 ble det gjennomført seks fysiske veiledningsmøter for transportører med fokus på arbeidsregelverk hvor representanter for ansatte og arbeidsgivere deltok. I tillegg ble det i 2019 gjennomført en pilot på fysiske veiledningsmøter for bestillere med tema informasjons- og påseplikt i transportnæringen. Arbeidsgivere var den største gruppen av deltakere på disse seminarene, men det var også observatører til stede fra partene i treparts bransjeprogram transport.

I etterkant av veiledningsmøtene ble det sendt ut en spørreundersøkelse til deltakerne hvor de ble bedt om å evaluere innhold, form og læringseffekter av opplegget. Deltakerne rapporterte at de opplevde at innholdet i stor grad var relevant og nyttig.

## Samarbeid med andre

Samarbeid er et viktig virkemiddel for Arbeidstilsynet, både for å øke muligheten for å sikre etterlevelse av regelverket, og for å øke viljen og evnen blant seriøse virksomheter til å unngå samhandling med virksomheter som ikke har anstendige arbeidsvilkår for sine ansatte. Innenfor transportnæringen samarbeider Arbeidstilsynet både med partene i arbeidslivet gjennom treparts bransjeprogram og Statens Vegvesen om forebyggende tilsyn.

Treparts bransjeprogrammer er et virkemiddel for å bidra til anstendige og seriøse arbeidsforhold i utvalgte bransjer der dette er en utfordring. For transportnæringen har treparts bransjeprogram eksistert siden 2014. Formålet er at myndighetene og partene sammen skal bidra til å utvikle en felles forståelse av de sentrale utfordringene i de aktuelle næringene. Samarbeidet skal være operativt og bidra til at partene sammen med myndighetene sammen utvikler strategier og effektive tiltak for å bedre arbeidsmiljøstandarden i den aktuelle næringen. Arbeidstilsynet leder bransjeprogrammene.

Langtransport på vei er et område hvor verdikjedene ofte strekker seg langt utenfor et enkelt lands myndighetsområde. Denne erkjennelsen har Arbeidstilsynet og de andre aktørene i treparts bransjeprogram tatt til følge gjennom samarbeid med

tilsynsmyndighetene i Baltikum og Øst-Europa. I 2018 arrangerte treparts bransjeprogram transport et møte i Bulgaria sammen med tilsynsmyndighetene i Baltikum og Øst-Europa. I 2019 arrangerte treparts bransjeprogram transport et seminar i Litauen med myndighetene fra de baltiske landene. Slike seminarer gir mulighet til å møte aktørene i næringen og gi veiledning for de som kjører kabotasje og internasjonal transport i Norge.

Arbeidstilsynet har i en årrekke samarbeidet med Statens Vegvesen om en rekke forhold knyttet til transportnæringen. Siden 2005 har Arbeidstilsynet og Statens Vegvesen hatt en formalisert samarbeidsavtale. I 2016 ble det vedtatt en plan for felles tilsynsstrategi mellom etatene, etter at en tverretattlig arbeidsgruppe bestående av representanter fra Arbeidstilsynet, politiet, Skatteetaten, Statens Vegvesen og Tolletaten hadde levert en rapport med forslag til tiltak til Samferdselsdepartementet. I 2017 ble det opprettet en sentral tverretattlig samarbeidsgruppe som jobber strategisk og taktisk med å følge opp transportnæringen. Det er i tillegg opprettet fem regionale tverretattlige samarbeidsgrupper som jobber mer operativt.

Det operative samarbeidet gir seg blant annet konkret utslag i at etatene gjennomfører felles kontroller langs vei, ofte på Statens Vegvesen sine kontrollstasjoner.

## Regelverksutvikling

Regelverksutvikling er et sentralt virkemiddel for Arbeidstilsynet. Utvikling av regelverket er både et arbeid som gjøres for å sikre at Arbeidstilsynet får nødvendig dokumentasjon for å kontrollere etterlevelse av eksisterende regelverk, samt noe som gjøres for å sørge for at vi har de riktige virkemidlene tilgjengelig i møte med et stadig skiftende terreng av arbeidsmiljøutfordringer. Arbeidstilsynet jobber også med å spille inn utfordringer i praktiseringen av kontroll av eksisterende regelverk til eierdepartementet vårt.

Arbeidstilsynet samarbeider med Statens Vegvesen om tilsyn med allmenngjort lønn innenfor godstransport. Den 1. juli 2020 kom en lovendring (allmenngjøringsloven § 11) som gjør at Statens Vegvesen på sine veikontroller kan innhente dokumentasjon på vegne av Arbeidstilsynet. Dokumentasjon som for eksempel arbeidsavtale, timelister og lønns slipper kan nå samles inn av Statens Vegvesen fra sjåfører som kjører kabotasje og etterpå deles med Arbeidstilsynet. Arbeidstilsynet skal bruke denne dokumentasjonen til å følge opp utenlandske aktører gjennom dokumenttilsyn for å undersøke om disse etterlever allmenngjøringsregelverket. Dette gjør at vi kan kontrollere lønns- og arbeidsbetingelsene til flere utenlandske sjåfører.

I 2021 spilt inn fra bransjeprogrammet til Arbeids- og sosialdepartementet at varebilsegmentet innenfor transportmarkedet trenger bedre reguleringer. Dette innspillet kom blant annet på bakgrunn av en kunnskapsrapport som kom ut i 2020 om arbeidsforholdene og konkurranseforholdene i varebilsegmentet. Rapporten ble utført på bestilling av Arbeidstilsynet og bransjeprogrammet. Rapporten fra Samfunnsøkonomisk Analyse og Fafo slo blant annet fast at arbeidsforhold og konkurransesituasjonen innen varebilsegmentet er under press fra useriøse aktører og slo fast at for å motvirke denne negative utviklingen var det nødvendig med flere og bedre reguleringer. Konkret foreslo bransjeprogrammet til Arbeids- og Sosialdepartementet at løyveordningen for transport av gods mot vederlag utredes til å

også omfatte transport med kjøretøy med tillatt totalvekt under 3500 kg. Dette fordi krav til løyve kan være et egnet virkemiddel for å luke ut useriøse aktører.



# Oppsummering

Funn og resultater fra forebyggende tilsyn med transportnæringen i perioden fra 2019 til 2021 er i stor grad samsvarende med de Arbeidstilsynet tidligere har rapportert for perioden 2015-2018.<sup>7</sup> Ett av hovedfunnene i rapporten er at seks av ti kontrollerte virksomheter hadde arbeidsavtaler som ikke oppfylte lovens minimumskrav, og fire av ti kontrollerte virksomheter sørget ikke for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene av forskrift om arbeidstid for sjåførere. I tillegg har fire av ti kontrollerte virksomheter ikke sørget for at arbeidstiden til sine ansatte blir registrert slik de er pålagt. Mye av livene våre er styrt av hvor mye vi arbeider, og hvor lange dager vi har når vi først er på jobb. For å verne arbeidstakerne har vi lovbestemt arbeidstid og arbeidsgiver plikter å både holde oversikt over hvor mye hver enkelt arbeidstaker jobber samt sørge for at arbeidet ikke overstiger antallet timer eller dager i arbeidsmiljøloven.

Innenfor transportnæringen for godstransport på vei og persontransport med turbil er alle arbeidstakere omfattet av allmenngjort lønn. De fleste norske virksomheter vi har kontrollert har lønnsnivå i tråd med regelverket, mens det fortsatt avdekkes hyppige brudd blant utenlandske virksomheter.

Der hvor arbeidsgivere ikke har løpende oversikt over hvor mye hver enkelt ansatt jobber er det vanskelig for oss å kontrollere både arbeidstid og om den ansatte får allmenngjort lønn. Brudd på arbeidstidsbestemmelsene kan derfor ha en konkurransevridende effekt. Dette er en av årsakene til at vi tidligere har satt som mål å skjerpe reaksjonsbruken mot brudd på arbeidstidsregelverket. Arbeidstilsynet må hele tiden vurdere om reaksjonsbruken er streng nok sammenholdt med hvor alvorlige brudd på arbeidstidsbestemmelsene vi finner.

På transportområdet er bestillere og hovedleverandører av transporttjenester en viktig målgruppe. Disse hovedaktørene har en sentral rolle når det gjelder å hindre at lovlydige aktører blir utkonkurrert av useriøse eller kriminelle aktører. De skal informere og påse at underleverandører minst gir sine sjåførere allmenngjort lønn. Bestillere og hovedleverandører har også et medvirkeransvar for at bestemmelsene i forskrift om arbeidstid for sjåførere følges. Trepartsbransjeprogram transport har tidligere utarbeidet veiledere for å bistå bestillere av gods- og persontransport med turbuss.<sup>8</sup> Ett av hovedfunnene i kunnskapsrapporten fra tilsyn i 2018 var at bestillere og hovedleverandører ikke godt nok ivaretar sitt medvirkeransvar for at bestemmelsene i forskrift om arbeidstid og allmenngjøring av lønn følges. I tilsynene for perioden 2019-2021 finner vi fortsatt at en høy andel (seks av ti) kontrollerte bestillere og hovedleverandører av transporttjenester som ikke følger opp sitt ansvar om å informere om og/eller påse at virksomhetene de kjøper tjenester fra forholder seg til allmenngjøringsregelverket. Arbeidstilsynet kommer også fremover til å ha fokus på bestillere og hovedleverandører av transporttjenester gjennom tilsyn og veiledning.

Selv om denne rapporten synliggjør flere alvorlige utfordringer vi har avdekket i tilsyn, er det viktig å påpeke at dette ikke gir et representativt bilde av transportnæringen. Arbeidstilsynet jobber risikobasert og prioriterer derfor tilsyn med virksomheter der vi

<sup>7</sup> Arbeidstilsynet (2018): *Arbeidstilsynets tilsyn med transportnæringen 2015-2017*. Rapport, september 2018.

Arbeidstilsynet (2019): *Arbeidstilsynets aktivitet i transportnæringen i 2018*. Rapport, august 2019.

<sup>8</sup> Treparts bransjeprogram transport (2017): *Veileder for bestilling av transporttjenester – Godstransport og Veileder for bestilling av persontransport med turbuss*. Disse er nå digitalisert i samarbeid med Brønnøysundregistrene <https://www.altinn.no/starte-og-drive/starte/guider-transport/>

har grunn til å tro at vi vil avdekke brudd på regelverket. Mange transportvirksomheter har gode og ordnede arbeidsforhold for sine sjåførere. Slike arbeidsforhold oppnås ved at virksomhetene jobber systematisk med kartlegging og risikovurdering av arbeidet, har gode rutiner som følges opp i praksis, har systemer for å ha nødvendig oversikt over arbeidstid og sørger for tilfredsstillende standard på kjøretøy og arbeidsutstyr. Med dette på plass, reduseres risikoen for arbeidsrelaterte skader, plager og sykdommer blant arbeidstakerne.