

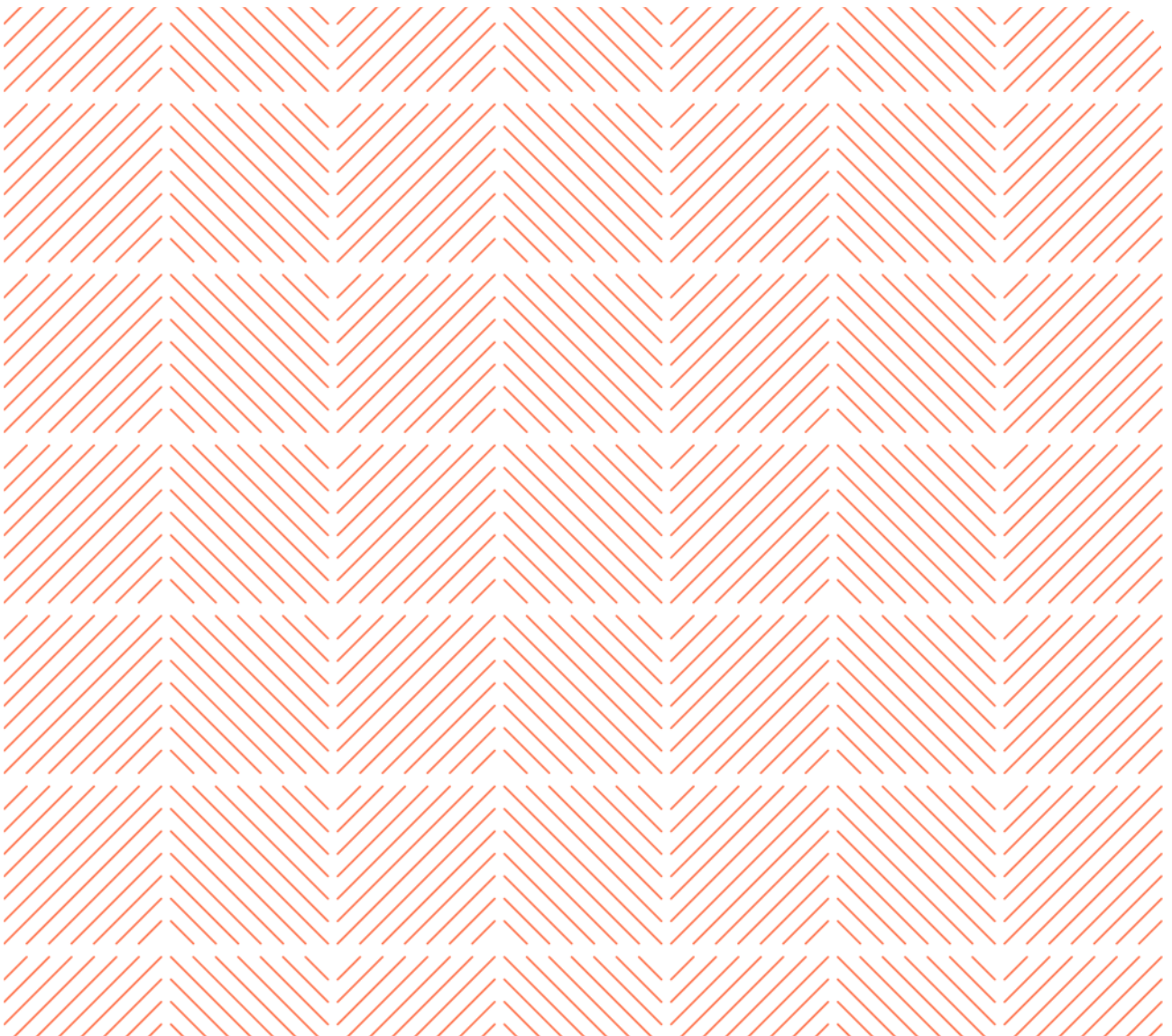


Arbeidstilsynet

# Arbeidstilsynets aktivitet i transportnæringen i 2018

Rapport

August 2019



**August 2019**

Direktoratet for arbeidstilsynet  
Postboks 4720 Torgarden  
7468 Trondheim

Forfatter: Marianne Elvsaa Nordtømme

ISBN: 978-82-90112-82-5

Tittel: Arbeidstilsynets aktivitet i transportnæringen i 2018

# Innhold

Sammendrag	4
Bakgrunn	6
Gjennomføring av aktiviteten	7
Hensikt og mål med aktiviteten	7
Tema for aktiviteten	7
Bruk av virkemidler og metoder	7
Resultater og funn	9
Tilsyn	9
Veiledning og kunnskapsformidling	17
Samarbeid med andre	17
Regelverksutvikling	18
Oppsummering	19

# Sammendrag

Transportnæringen har utfordringer som høyt sykefravær, høy hyppighet av skader, sykdommer og helseplager. Næringens sysselsatte er ofte utsatt for risikofaktorer for slike helsekonsekvenser. I tillegg er deler av næringen preget av aktører som bevisst omgår arbeidsmiljø- og allmenngjøringsregelverket og slik oppnår konkurransefortrinn som på lengre sikt kan føre til økt omfang av arbeidsmiljøproblemer i næringen.

På bakgrunn av dette risikobildet har Arbeidstilsynet i transportnæringen de siste årene valgt å rette særlig oppmerksomhet mot

- arbeidstidsordninger og arbeidsavtaler
- allmenngjort lønn
- forebygging av arbeidsrelaterte ulykker

Effektmålene vi søker å oppnå med våre aktiviteter i næringen er knyttet til at virksomhetene skal få økt kunnskap, at de skal etterleve arbeidsmiljøregelverket 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 Arbeidstilsynet de siste årene 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 omfattet av allmenngjøring av lønn som trådte i kraft i 2015. En annen viktig målgruppe har vært bestillere av slike transporttjenester.

Vårt viktigste virkemiddel for å sikre etterlevelse av regelverket på de aktuelle områdene er tilsyn. I tilsynene kontrollerer Arbeidstilsynet relevante lovkrav, gir eventuelle reaksjoner på lovbrudd der vi vurderer det som nødvendig og veileder omkring de utfordringer som vi avdekker. Vi ser imidlertid at en grunnleggende utfordring for mange virksomheter, både transportører og bestillere, er at de har for liten kunnskap om viktige risikofaktorer og hvilke krav loven stiller til dem. Derfor har vi også ulike former for rent veiledende aktiviteter for å øke kunnskapsnivået og bevisstheten om viktige arbeidsmiljøtema. Arbeidstilsynet samarbeider nært med blant andre Statens vegvesen og partene i arbeidslivet om ulike tiltak i næringen, både innen veiledning og tilsyn.

Resultater fra tilsynene Arbeidstilsynet har gjennomført i transportnæringen i 2018 viser følgende hovedfunn blant virksomhetene vi har kontrollert:

- De fleste kontrollerte virksomheter har skriftlig arbeidsavtale med sine ansatte, men fem av ti har avtaler som ikke tilfredsstiller minimumskravene til arbeidsavtaler (kontrollert i 109 tilsyn).
- Tre av ti kontrollerte virksomheter sørger ikke for god nok registrering av arbeidstid for sjåførere (kontrollert i 237 tilsyn).

- Tre av ti kontrollerte virksomheter sørger ikke for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (kontrollert i 95 tilsyn).
- Fem av ti kontrollerte utenlandske godstransportvirksomheter har én eller flere sjåførere som tjener mindre enn allmenngjort lønn (kontrollert i 24 tilsyn).
- Nær åtte av ti kontrollerte utenlandske turbiltransportvirksomheter har én eller flere sjåførere som tjener mindre enn allmenngjort lønn (kontrollert i 39 tilsyn).
- Mer enn seks av ti kontrollerte bestillere ivaretar ikke sitt ansvar om å informere om og/eller påse at virksomhetene de kjøper transporttjenester av forholder seg til allmenngjøringsregelverket på en god nok måte (kontrollert i 72 tilsyn).
- Tre av ti kontrollerte virksomheter har ikke kartlagt og risikovurdert farer og problemer arbeidstakerne kan utsettes for i arbeidet (kontrollert i 77 tilsyn).
- Tre av ti kontrollerte virksomheter er ikke tilknyttet godkjent bedriftshelsetjeneste (kontrollert i 183 tilsyn), og fire av ti har ikke en plan for bistanden bedriftshelsetjenesten skal gi (kontrollert i 89 tilsyn).
- To av ti kontrollerte virksomheter har ikke valgt verneombud eller avtalt annen skriftlig ordning (kontrollert i 144 tilsyn). Der de har verneombud, er det ikke gitt opplæring til verneombudet i tre av ti kontrollerte virksomheter (kontrollert i 57 tilsyn).
- Nærmere fire av ti virksomheter har ikke gitt opplæring til sine arbeidstakere i bruk av utstyr som krever særlig forsiktighet ved bruk (kontrollert i 102 tilsyn).

Disse funnene omtales nærmere i denne rapporten, sammen med Arbeidstilsynets vurderinger av forholdene. Rapporten inneholder også en beskrivelse av andre virkemidler Arbeidstilsynet har benyttet i 2018 for å nå våre effektmål for transportnæringen. Til slutt beskriver vi også kort den videre innsatsen i 2019 og fremover.

# Bakgrunn

Transportnæringen omfatter virksomheter som driver gods- eller persontransport. Arbeidstilsynet har tilsynsansvar for virksomheter som har sysselsatte innen landbasert transport, altså transport av gods og passasjerer på vei og jernbane. Dette omfatter over 10 000 bedrifter med til sammen litt over 100 000 sysselsatte over hele landet. Variasjonen i virksomhetsstørrelse er stor, og næringen er preget av lange verdikjeder hvor transportoppdrag ofte baseres på innleie av underleverandører. Det er også et stort innslag av utenlandske aktører som utfører transportoppdrag i Norge, både i form av internasjonal transport, kombinert transport og kabotasjetransport.

På bakgrunn av de alvorlige og sammensatte arbeidsmiljøutfordringene i transportnæringen har Arbeidstilsynet hatt en vedvarende tilsynsaktivitet rettet mot næringen i mange år. Utfordringene spenner fra at arbeidstakere utsettes for potensielt helseskadelige belastninger til grov arbeidslivskriminalitet. Sykefraværet innenfor transportnæringen har over tid ligget på et høyt nivå sammenliknet med andre næringer. I første kvartal 2018 utgjorde legemeldt og egenmeldt sykefravær tilsammen 7,6 prosent av avtalte dagsverk i næringen, mens gjennomsnitt for alle næringer var 7,1 prosent.<sup>1</sup>

STAMI utgir hvert tredje år tall om arbeidsmiljøet i norske virksomheter basert på analyser av Levekårsundersøkelsen.<sup>2</sup> Tallene fra 2016 viser at arbeidstakere i sjåføryrkene er mer utsatt for en rekke arbeidsmiljøproblemer sammenliknet med alle yrkesaktive. Dette gjelder særlig arbeidsmiljøproblemer som lange arbeidsuker, nattarbeid, vibrasjoner og innånding av eksos. Ulykkesdata viser at transportnæringen har høy risiko for alvorlige arbeidsskader. Dette gjelder både trafikkulykker og fall- eller klemulykker under lasting og lossing.

Etter at tariffavtalene innenfor gods- og turbiltransport ble allmenngjort i 2015, har Arbeidstilsynet funnet mange tilfeller av lønn under minstelønn, først og fremst blant utenlandske aktører. Ulovlig lave lønninger skaper konkurransevridning som kan føre til at lovlige aktører må spare inn for å overleve, noe som igjen gir dårligere arbeidsbetingelser for de ansatte.

De siste årene har Arbeidstilsynet rettet innsats både mot å forebygge arbeidsmiljøproblemer i transportvirksomheter og kontrollere at sjåfører blir lønnet i henhold til allmenngjøringsforskriften. Målgruppe for innsatsen har vært gods- og turbilbransjen, siden allmenngjøringsforskriften gjelder denne delen av næringen. I 2018 har Arbeidstilsynets innsats i næringen først og fremst dreid seg om å gjennomføre tilsyn, selv om vi også har benyttet andre virkemidler.

Denne rapporten beskriver aktiviteten Arbeidstilsynet har gjennomført innenfor transportnæringen i 2018. Aktivitet som faller inn under den tverretatlige innsatsen mot arbeidslivskriminalitet (a-krim) er ikke omtalt her, men er beskrevet i felles årsrapport for a-krim<sup>3</sup>. Funn og resultater fra Arbeidstilsynets aktivitet i transportnæringen i perioden 2015–2017 er oppsummert i en egen rapport<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Statistisk sentralbyrå: <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/statistikker/sykefratot>, per 30.08.2018

<sup>2</sup> STAMI (2018): *Faktabok om arbeidsmiljø og helse 2018*. STAMI-rapport, årgang 19, nr. 3. Oslo: Statens arbeidsmiljøinstitutt.

<sup>3</sup> Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten (2019): *Felles årsrapport for styrket innsats mot arbeidslivskriminalitet 2018*

<sup>4</sup> Arbeidstilsynet (2018): *Arbeidstilsynets tilsyn med transportbransjen 2015–2017*. Rapport, september 2018.

# Gjennomføring av aktiviteten

**I det følgende beskrives kort aktiviteten Arbeidstilsynet har gjennomført i transportnæringen i 2018.**

## Hensikt og mål med aktiviteten

Arbeidstilsynet jobber risikobasert og vi retter derfor våre aktiviteter mot de mest sentrale arbeidsmiljøproblemene i ulike næringer. På bakgrunn av risikobildet innen transport beskrevet innledningsvis jobber Arbeidstilsynet for å oppnå følgende effektmål i transportnæringen:

- Virksomhetene etterlever regelverket i større grad.
- Flere utenlandske arbeidstakere har lovlige lønns- og arbeidsbetingelser.
- Virksomhetene og arbeidstakere søker selv informasjon og kunnskap om arbeidsmiljø og bruker Arbeidstilsynets tjenester.
- Virksomhetene får økt kunnskap om arbeidsmiljø og regelverk.
- Reduksjon i helseskadelig eksponering.

Vi jobber for å nå disse målene både gjennom å gi reaksjoner på lovbrudd der vi vurderer det som nødvendig, og å gi ansatte og ledere i transportvirksomheter mer kunnskap om og forståelse for reglene i norsk arbeidsliv. For å oppnå effektmålene er det også helt sentralt å bidra til at bestillere av transporttjenester blir mer kjent med, og ivaretar, sitt ansvar for å informere om og påse at transporttilbyderne de bruker følger allmenngjøringsforskriftene.

## Tema for aktiviteten

I 2018 har Arbeidstilsynet hatt fokus på samme tema som foregående år når det gjelder transportnæringen. Sentrale tema i tilsynene er mangler ved arbeidsavtaler, arbeidstidsordninger og allmenngjort lønn. Arbeidstilsynet har videre prioritert tema som systematisk HMS-arbeid og forebygging av arbeidsulykker i transportvirksomheter.

## Bruk av virkemidler og metoder

Arbeidstilsynet benytter alle sine fem virkemidler i innsatsen innenfor transportnæringen; tilsyn, veiledning, kunnskapsformidling, samarbeid og regelverksutvikling. Tilsyn har imidlertid vært det viktigste virkemiddelet i aktiviteten de siste årene. Etter vår erfaring er tilsyn nødvendig for å sikre at virksomhetene etterlever regelverket og jobber systematisk med forebygging av skader og helseplager. Hensikten med tilsynene å sikre at virksomhetene jobber etter gjeldende lover og forskrifter, og at de prioriterer det forebyggende arbeidet. Tilsynene er i tillegg en viktig arena for veiledning om regelverk og hvordan regelverket kan etterleves i praksis.

Innen transport bruker Arbeidstilsynet hovedsakelig tre tilsynsformer:

- Tilsyn langs vei, der vi snakker med sjåførere og sjekker om nødvendig dokumentasjon er på plass. I disse tilsynene kontrollerer vi både norske og utenlandske transportører.
- Bedriftstilsyn:
  - Tilsyn hos transportør, der vi snakker med ledere, ansatte og verneombud.
  - Tilsyn hos oppdragsgiver/bestillere, der vi kontrollerer om oppdragsgiver medvirker til at transportøren kan gjennomføre transportoppdraget på en forsvarlig måte og at sjåføren har lønnsbetingelser i henhold til allmenngjorte tariffavtaler.
- Postale tilsyn, der vi kontrollerer at virksomhetene overholder regelverket ved at virksomhetene sender inn etterspurt dokumentasjon.

Transportnæringen skiller seg fra de fleste andre næringer ved at arbeidet som utføres er mobilt. For å snakke med arbeidstakerne og observere arbeidsmiljøet i praksis må derfor Arbeidstilsynet gjennomføre en del tilsyn ute på veiene. Dette er også nødvendig for å få gjennomført kontroll med utenlandske virksomheter. I tilsyn langs vei samarbeider Arbeidstilsynet alltid med Statens vegvesen. Tilsynene gjennomføres som regel på en av Statens vegvesens kontrollstasjoner langs veinettet. I tilsynet ber vi sjåføren om å legge frem ulike typer dokumentasjon som skal finnes i kjøretøyet, for eksempel norsk eller internasjonalt løyve, arbeidsavtaler, oversikt over arbeidstid og lønns slipper. I tillegg stiller Arbeidstilsynet spørsmål for å få kjennskap til virksomheten og for å få opplysninger som kan være nyttige i det videre tilsynet eller for å kunne følge opp med tilsyn hos bestiller. Den videre tilsynsprosessen foregår i dialog med arbeidsgiver og verneombud eller ansattes representant. Virksomheten får en skriftlig tilbakemelding på kontrollen som er gjennomført langs veien, og blir bedt om å sende inn mer informasjon og dokumentasjon dersom det er nødvendig.

I tilsyn hos bedriftene gjennomgår vi som regel dokumentasjon som arbeidsavtaler, arbeidsplaner, timelister, lønn, opplæring og vedlikehold og kontroll av utstyr. Andre sentrale tema er verneombud, bruk av bedriftshelsetjeneste og kartlegging og risikovurdering som grunnlag for risikoreducerende tiltak. Arbeidstilsynet veileder også virksomhetene om disse temaene i tilsynene. Arbeidstilsynet har også gjennomført bedriftstilsyn hos bestillere og hovedleverandører av transporttjenester. Her har vi kontrollert om de informerer om lønns- og arbeidsvilkår i kontrakter og har rutiner for å påse at underleverandører følger allmenngjøringsbestemmelsene.

I 2018 har Arbeidstilsynet også gjennomført postale tilsyn med bestillere av transporttjenester. Hensikten har vært å høste erfaring med om dette i visse tilfeller er en mer effektiv måte å gjennomføre slike tilsyn på enn å besøke bedriftene fysisk. Vi skal oppsummere erfaringene med dette i 2019.

Arbeidstilsynet bruker også andre virkemidler for å oppnå målene som er satt for aktiviteten innen transportnæringen. Samarbeid med partene gjennom Treparts bransjeprogram og med Statens vegvesen er et særdeles viktig virkemiddel i denne sammenhengen. Veiledning og kunnskapsformidling er også et viktig verktøy for å bidra til økt kunnskap om risikofaktorer i arbeidsmiljøet og hvilke krav som gjelder i norsk transportnæring. Et siste virkemiddel Arbeidstilsynet benytter er regelverksutvikling. Etaten jobber kontinuerlig med å utvikle regelverket, blant annet på bakgrunn av ny kunnskap om årsakssammenhenger mellom arbeidsmiljø og helseplager, sykdom eller skade.



# Resultater og funn

Under beskriver vi resultater og funn fra Arbeidstilsynets aktiviteter rettet mot transportnæringen i 2018. Beskrivelsen er basert på data hentet fra registrering av tilsynsfunn, i tillegg til innhenting av erfaringer og vurderinger av forholdene fra Arbeidstilsynets inspektører i næringen. Resultater fra bruk av andre virkemidler er også beskrevet.

## Tilsyn

Arbeidstilsynets tilsynsaktivitet i transportnæringen gjelder både norske og utenlandske virksomheter som utfører innenlands transportoppdrag i Norge. I tilsynene håndhever og veileder Arbeidstilsynet om de mest relevante bestemmelsene i arbeidsmiljøloven, allmenngjøringsforskriftene og forskrift om arbeidstid for sjåførere. I tillegg har Arbeidstilsynet ført tilsyn med bestillere og hovedleverandører av transporttjenester, for å kontrollere at de oppfyller sine plikter som oppdragsgiver i bransjen. Samtidig har vi veiledet virksomhetene om hvordan de kan etterleve disse pliktene.

I 2018 har Arbeidstilsynet totalt gjennomført 442 tilsyn med transportvirksomheter og bestillere av transportoppdrag. Disse var omtrent jevnt fordelt mellom tilsyn langs vei og tilsyn hos bedrifter. Postale tilsyn ble gjennomført i 11 tilfeller.

Tabell 1 Tilsyn innenfor transportnæringen i 2018, fordelt på ulike tilsynsformer.

Tilsynsform	Antall tilsyn	Andel tilsyn
Tilsyn langs vei	231	52 %
Bedriftstilsyn	200	45 %
Postale tilsyn	11	2 %
<b>Totalsum</b>	<b>442</b>	<b>100 %</b>

Tilsynene har vært rettet mot norske og utenlandske transportvirksomheter innenfor godstransport og persontransport med turbil, og mot bestillere og hovedleverandører i næringen.

I det følgende beskriver vi funn og resultater fra tilsyn i 2018, med fokus på de viktigste temaene som er omtalt over. Andre områder som er kontrollert, men ikke omtalt her, omfatter blant annet overtidsbetaling, pauser, avviksregistrering og arbeidsgivers kontroll og overvåkning. Som nevnt innledningsvis er heller ikke aktivitet som faller inn under den tverretatlige innsatsen mot a-krim omtalt i denne rapporten.

### Arbeidsavtaler

Alle arbeidstakere har krav på en skriftlig arbeidsavtale, uansett om de har fast stilling eller midlertidig ansettelse, og uavhengig av arbeidsforholdets varighet. Arbeidsmiljøloven har minstekrav til innhold i arbeidsavtaler. Våre tilsyn viser at de fleste har skriftlige arbeidsavtaler, men at disse avtalene ofte mangler viktig informasjon om arbeidsforholdet. I 54 av 109 tilsyn (50 prosent) hvor arbeidsavtaler ble kontrollert i 2018, er manglene såpass store at Arbeidstilsynet anser det som brudd på minstekravet. Dette gjelder ofte manglende opplysninger om daglig og ukentlig arbeidstid, overtid og overtidsbetaling. Omfanget av og alvorligheten ved manglene varierer. Bruddene Arbeidstilsynet har avdekket er fulgt opp med pålegg til virksomhetene om å utbedre manglene.

Tabell 2 Resultater fra tilsyn med arbeidsavtaler innenfor transportnæringen i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Er det inngått skriftlig arbeidsavtale med de ansatte?	213	10 %
Er arbeidsavtalene i tråd med de minimumskrav som fremgår av arbeidsmiljøloven § 14-6?	109	50 %

### Arbeidstidsordninger

Uforsvarlige arbeidstidsordninger utgjør en viktig risikofaktor i arbeidsmiljøet. Lange arbeidsdager og natt- og skiftarbeid medfører økt risiko for en rekke fysiske og psykiske helseplager og for ulykker.<sup>5</sup> Som tidligere nevnt har mange sjåførere i transportnæringen lange arbeidsuker og/eller nattskift. Arbeidstidsordninger er derfor tema i mange tilsyn som Arbeidstilsynet gjennomfører.

I transportnæringen er det to forskjellige regelverk som regulerer arbeidstid:

- For transport som er unntatt kjøre- og hviletidsbestemmelsene, gjelder arbeidsmiljøloven kapittel 10.
- Transport som er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene, er unntatt deler av arbeidsmiljøloven kapittel 10. Her gjelder bestemmelsene i forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (FATS).

Resultatene fra våre tilsyn med dette i 2018 viser at mange arbeidsgivere ikke har god nok kontroll på at arbeidstakerne jobber innenfor rammene av disse bestemmelsene. Vi har funnet brudd på krav om at all arbeidstid etter FATS skal registreres i en tredel av de 164 tilsynene hvor dette er kontrollert. Når arbeidsgiverne mangler oversikt over hvor mye sjåførene faktisk jobber, har de ikke mulighet til å følge med på om arbeidstiden deres er forsvarlig. Vi gir derfor ofte pålegg om at arbeidsgiver må sørge for et system for registrering av arbeidstid, men vi får ikke alltid kontrollert om arbeidstidsordningen er innenfor lovens rammer.

I 2018 kontrollerte Arbeidstilsynet om arbeidstakerne jobber innenfor rammene av FATS i 95 tilsyn. Det ble funnet brudd på dette i 31 prosent av tilsynene. Videre kontrollerte vi om arbeidstiden var innenfor rammene av arbeidsmiljølovens kapittel 10 om arbeidstid i 60 tilsyn, her ble det funnet brudd i 23 prosent av tilsynene.

<sup>5</sup> Lie, J-AS, Arneberg L, Gravseth HM, Lia A, Ljoså CH og D Matre (2014): *Arbeidstid og helse. Oppdatering av en systematisk litteraturstudie*. STAMI-rapport nr 1 (2014), Årgang 15.

En del virksomheter har også utfordringer knyttet til å lage arbeidsplaner som viser hvilke uker, dager og tider den enkelte arbeidstaker skal arbeide. Dette er et lovkrav som er kontrollert i 91 tilsyn, og vi avdekket brudd i nær en femdel av tilfellene. Tilbakemeldinger fra våre inspektører tilsier at mange virksomheter opplever det som vanskelig å utarbeide arbeidsplaner fordi det ofte går kort tid fra bestilling til transporten skal skje.

Etter hva Arbeidstilsynet erfarer på tilsyn, er forholdene nokså like for transport som er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene og for transport som er unntatt disse bestemmelsene.

Tabell 3 Resultater fra tilsyn med arbeidstid innenfor transportnæringen i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Sørger arbeidsgiver for at all arbeidstid etter FATS registreres for den enkelte arbeidstaker?	164	34 %
Sørger arbeidsgiver for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport?	95	31 %
Har arbeidsgiver i transportvirksomheten utarbeidet en arbeidsplan for arbeidstakere som arbeider til varierte tider på døgnet?	91	19 %
Har arbeidsgiver en fortløpende oversikt over hvor mye den enkelte arbeidstaker arbeider?	73	23 %
Sørger arbeidsgiver for at arbeidstakerne arbeider innenfor rammene i kapittel 10 i arbeidsmiljøloven?	60	23 %

Arbeidstilsynet ser at brudd på arbeidstidsbestemmelsene i mange tilfeller skyldes at arbeidsgivere har manglende kunnskap og evne til å følge regelverket. Arbeidstid for sjåførere er regulert både i forskrift om arbeidstid for sjåførere og i arbeidsmiljøloven, avhengig av hva slags type transport det er snakk om. Arbeidsgiver skal også sikre at arbeidstakerne følger kjøre- og hviletidsbestemmelser. Dette kan for mange arbeidsgivere, særlig i små virksomheter, oppleves komplisert og vanskelig. Enkelte virksomheter har knyttet til seg konsulentbistand for å få kvalifisert hjelp til å følge opp arbeidstid og kjøre- og hviletid, men Arbeidstilsynet ser at disse konsulenttjenestene har varierende kvalitet. I noen tilfeller avdekker vi brudd også der virksomheten har hatt slik konsulentbistand.

I en del tilfeller er det imidlertid ikke kunnskapen hos arbeidsgiver det skorter på, men viljen til å operere i tråd med regelverket. Arbeidstilsynet avdekker innimellom timelister som inneholder feil som følge av bevisste forsøk på å omgå arbeidstidsbestemmelsene. Dette oppdager vi i samarbeid med Statens vegvesen som kontrollerer kjøre- og hviletid.

### Allmenngjort lønn

Tariffavtaler for godstransport og for persontransport med turbil ble allmenngjort i 2015. Allmenngjøring er et grep for å motvirke uverdige lønns- og arbeidsvilkår og konkurransevridning som følge av dette. Arbeidstilsynet håndhever dette regelverket ved å gjennomføre tilsyn hos både norske og utenlandske transportører og hos norske bestillere og hovedleverandører.

*Allmenngjort lønn innen godstransport*

I løpet av 2018 har Arbeidstilsynet kontrollert om norske arbeidsgivere utbetaler lønn i samsvar med allmenngjøring innenfor godstransport i 148 tilsyn. Allmenngjøringen gjelder for alle arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn. Den gjelder også for utsendte arbeidstakere som utfører kabotasjetransport eller kombinert transport i Norge. Det er funnet brudd på allmenngjort lønn i 11 prosent av tilsynene med norske virksomheter, noe som er en forholdsvis lav andel. Arbeidstilsynet ser imidlertid at det er en del brudd på overtidbetaling (19 prosent) og diettgodtgjørelse (20 prosent) hos norske virksomheter.

Allmenngjort lønn er i 2018 kontrollert i 24 tilsyn med utenlandske virksomheter som har utsendte sjåførere i Norge. Det er avdekket brudd i over halvparten av disse tilsynene.

Tabell 4 Resultater fra tilsyn med allmenngjort lønn innenfor godstransport i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

Målgruppe	Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Norske virksomheter	Utbetaler arbeidsgiver lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei?	148	11 %
	Får arbeidstakerne utbetalt diett for transportoppdraget?	92	20 %
Utenlandske virksomheter	Utbetaler arbeidsgiver lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for utsendte arbeidstakere som utfører godstransport på vei?	24	54 %
	Utbetaler arbeidsgiver diett i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for utsendte arbeidstakere som utfører godstransport på vei?	25	28 %

*Allmenngjort lønn innen persontransport med turbil*

Innenfor persontransport med turbil er allmenngjort lønn kontrollert i 39 tilsyn med utenlandske virksomheter og 24 tilsyn med norske virksomheter. Det ble avdekket brudd på kravet om allmenngjort lønn i 77 prosent av tilsynene med de utenlandske virksomhetene, mens det ikke ble avdekket brudd i tilsyn med norske turbilvirksomheter.

Tabell 5 Resultater fra tilsyn med allmenngjort lønn innenfor persontransport med turbil i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

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?	39	77 %
Norske virksomheter	Utbetaler arbeidsgiver lønn i samsvar med forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for arbeidstakere som utfører persontransport med turbil?	24	0 %

### Bestillere og hovedleverandørers informasjons- og påseplikt

Forskrift om informasjons- og påseplikt og innsynsrett pålegger bestillere og hovedleverandører av transporttjenester noen plikter ovenfor den transportvirksomheten de bestiller tjenester fra. De skal informere om at arbeidstakerne minst skal ha de lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskriftene innenfor transport. Forskriften gir også bestiller og hovedleverandør plikt til å påse at lønns- og arbeidsvilkårene hos transportvirksomheten er i overensstemmelse med allmenngjøringsforskriftene.

Arbeidstilsynet har i 2018 gjennom rundt 70 tilsyn, kontrollert om bestillere ivaretar sin informasjons- og påseplikt. Det er avdekket brudd på informasjons- og påseplikten i om lag to tredeler av tilsynene. Videre har Arbeidstilsynet kontrollert om hovedleverandører overholder denne plikten i 17 tilsyn. Hos hovedleverandørene fant vi brudd på informasjonsplikten i 29 prosent av tilsynene og brudd på påseplikten i 35 prosent av tilsynene. Bruddene varierer i alvorlighet fra mindre mangler med selve gjennomføringen av informasjons- og påseplikten, til bestillere som ikke har gjennomført den i det hele tatt.

Tabell 6 Resultater fra tilsyn med bestillers informasjons- og påseplikt i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

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?	74	62 %
	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?	72	68 %
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?	17	29 %
	Har hovedleverandør av transporttjenester systemer og rutiner for å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos under-leverandør de kjøper tjenester fra, er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrift for transport?	17	35 %

For å oppsummere funnene innen allmenngjøring kan vi si at de fleste norske virksomheter som Arbeidstilsynet har kontrollert lønner sine sjåførere i tråd med allmenngjøringsregelverket. I utenlandske virksomheter finner vi imidlertid ofte sjåførere som har lavere lønn enn allmenngjort lønn. Dette gjelder både innen godstransport og persontransport med turbil. Dette skaper urettferdige konkurranseforhold for lovlidige virksomheter, og bidrar til et økt press på disse om å operere på kanten av loven for å oppnå tilstrekkelig inntjening.

Våre tilsyn med bestillere og hovedleverandører viser at de ikke er tilstrekkelig bevisst sitt ansvar om å informere om å påse at virksomhetene de kjøper transporttjenester av forholder seg til allmenngjøringsregelverket. Våre inspektørers erfaringer tilsier at dette i mange tilfeller skyldes mangel på kunnskap om at de har et slikt ansvar.

### Kartlegging, risikovurdering og iverksetting av tiltak

Systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid (HMS-arbeid) er virksomhetenes viktigste virkemiddel i å sikre et forsvarlig arbeidsmiljø. Arbeidsmiljøloven stiller krav om at arbeidsgiver skal sørge for at det utføres systematisk HMS-arbeid på alle plan i virksomheten. En viktig del av dette er kartlegging, risikovurdering og iverksetting av tiltak for å redusere risikoen.<sup>6</sup> Hensikten med systematisk HMS-arbeid er å sikre at virksomheten oppdager og håndterer risikofaktorer før det oppstår arbeidsmiljøproblemer. Dersom arbeidsgiver ikke har tilstrekkelig kunnskap om hva som kan gå galt i eget arbeidsmiljø, blir det tilfeldig om de iverksetter de riktige tiltakene.

Arbeidstilsynet kontrollerte om arbeidsgiver har kartlagt og risikovurdert farer og problemer i 77 tilsyn i 2018. Det ble funnet brudd på dette kravet i 34 prosent av disse tilsynene. Bruddene var stort sett knyttet til at virksomheten ikke kunne dokumentere at kartlegging og risikovurdering var gjennomført. I andre tilfeller var bruddene knyttet til at eksisterende kartlegging og risikovurdering var mangelfull. Erfaringene fra tilsynene tyder på at disse bruddene først og fremst skyldes manglende kunnskap. Særlig små virksomheter, men også mellomstore, kan ha problemer med å oppfylle dette kravet, fordi de har for lite ressurser til HMS-arbeid.

I 66 tilsyn i 2018 har Arbeidstilsynet videre kontrollert om arbeidsgiver har gjennomført nødvendige tiltak eller utarbeidet en tiltaksplan for å redusere farer og problemer i arbeidet. Her er det avdekket brudd i en fjerdedel av tilsynene.

Tabell 7 Resultater fra tilsyn med kartlegging, risikovurdering og risikoreducerende tiltak innen transportnæringen i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

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?	77	34 %
Har arbeidsgiver gjennomført nødvendige tiltak og/eller utarbeidet plan som beskriver tiltak for å fjerne eller redusere farer og problemer i arbeidet?	63	25 %

### Bedriftshelsetjeneste (BHT)

Transportnæringen er én av næringene som er pålagt å ha godkjent bedriftshelsetjeneste (BHT). Årsaken er at ansatte i denne næringen har større risiko for sykdommer, skader og psykiske belastninger enn alle sysselsatte sett under ett. Kravet gjelder kun norske virksomheter. En BHT skal bistå virksomheten med det systematiske HMS-arbeidet, som for eksempel kartlegging og risikovurdering, og med å lage planer for tiltak.

Arbeidstilsynet kontrollerte om transportvirksomheten var tilknyttet BHT i 183 tilsyn i 2018. I nær en tredel av tilsynene ble det avdekket brudd på dette kravet. Der virksomheten var tilknyttet BHT ble det i 89 tilsyn kontrollert om det er utarbeidet en plan for hva slags bistand BHT-en skal gi. Dette ble det funnet brudd på i 44 prosent av tilsynene.

Arbeidstilsynet har observert at enkelte transportvirksomheter ikke har gjennomført kartlegging og risikovurdering til tross for at de er tilknyttet BHT. Dette kan tyde på at transportvirksomheten ikke bruker BHT aktivt.

<sup>6</sup> Arbeidsmiljøloven § 3-1, andre ledd, bokstav c

Tabell 8 Resultater fra tilsyn med tilknytning til bedriftshelsetjeneste innen transportnæringen i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Er virksomheten tilknyttet godkjent bedriftshelsetjeneste?	183	32 %
Er det utarbeidet plan for bedriftshelsetjenestens bistand i virksomheten?	89	44 %

### Verneombud

Alle virksomheter med ansatte skal ha verneombud. Virksomheter med mindre enn 10 ansatte kan gjøre en skriftlig avtale om en annen ordning.

Arbeidstilsynet har kontrollert om virksomhetene har valgt verneombud (eller har skriftlig avtale om annen ordning) i 144 tilsyn med transportnæringen i 2018. Det er funnet brudd på dette i 19 prosent av disse tilsynene. Videre er det kontrollert om verneombudet har gjennomført nødvendig opplæring i 57 tilsyn, her er det avdekket brudd i om lag en tredel av tilsynene. Bruddene er fulgt opp med pålegg om å velge verneombud og sørge for at verneombud får opplæring.

Tabell 9 Resultater fra tilsyn med valg og opplæring av verneombud innen transportnæringen i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Har virksomheten valgt verneombud?	144	19 %
Har verneombudet gjennomført nødvendig opplæring?	57	32 %

### Opplæring

Regelverket opererer med tre ulike nivåer av krav til opplæring:

#### 1. Gjennomgående krav til opplæring

Arbeidsgiver skal alltid sørge for at arbeidstaker er gjort kjent med ulykkes- og helsefarer som kan være forbundet med arbeidet, og for at arbeidstaker får opplæring, øvelse og instruksjon som er nødvendig.

#### 2. Krav til dokumentert opplæring

Arbeidsgiver skal gjøre en risikovurdering for å avdekke om arbeidsutstyret krever særlig forsiktighet ved bruk. I så fall skal arbeidsgiver sørge for at opplæring gis av en kompetent person, og at dette blir dokumentert. Her skal arbeidstaker få praktisk og teoretisk opplæring som gir kunnskaper om arbeidsutstyret, regelverk og bruksanvisning. Virksomheten må ha dokumentasjon på at praktisk og teoretisk opplæring er gitt i henhold til forskrift om utførelse av arbeid. Dokumentasjonen kan være en enkel, signert bekreftelse på at opplæringen er gitt, dato for opplæringen og hva den omfatter. Arbeidsgiver kan bare sette arbeidstaker til å utføre arbeid med utstyr det er gitt opplæring i.

#### 3. Arbeidsutstyr underlagt krav om sertifisert sikkerhetsopplæring

Dokumentert sikkerhetsopplæring skal gis som sertifisert sikkerhetsopplæring for visse typer arbeidsutstyr. Dette betyr at opplæringen bare kan gis av personer eller organer som er sertifisert til å gi denne typen opplæring.

I tillegg er det egne bestemmelser om blant annet HMS-opplæring av ledere og verneombud.

Arbeidstilsynet har i 2018 gjennomført flest tilsyn med det andre nivået – altså om dokumentert sikkerhetsopplæring er gjennomført der det brukes arbeidsutstyr som krever særlig forsiktighet. Dette er kontrollert i 102 tilsyn. Det er avdekket brudd på dette kravet i nær fire av ti tilsyn. Videre er krav om sertifisert sikkerhetsopplæring kontrollert i 55 tilsyn, med en bruddandel på 4 prosent. Våre tilsyn har avdekket størst andel brudd på krav om at arbeidsgiver har gjennomgått HMS-opplæring, men dette er kontrollert i kun 16 tilsyn i 2018.

Tabell 10 Resultater fra tilsyn med opplæring innen transportnæringen i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Er dokumentert sikkerhetsopplæring gjennomført der det brukes arbeidsutstyr som krever særlig forsiktighet ved bruk?	102	38 %
Er dokumentert sikkerhetsopplæring, som er gitt av sertifisert opplæringsvirksomhet, gjennomført der det brukes arbeidsutstyr som krever det?	55	4 %
Har arbeidsgiver gjennomgått opplæring i helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid?	16	63 %
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?	11	9 %

### Kontroll av arbeidsutstyr

Arbeidsgiver skal sørge for at arbeidsutstyr blir regelmessig kontrollert. Enkelte typer arbeidsutstyr har krav om at kontrollen blir utført av en sertifisert sakkyndig virksomhet. Periodisk kontroll er et ledd i arbeidsgivers systematiske kontroll og vedlikehold, spesielt av arbeidsutstyr som medfører stor risiko for skade ved manglende vedlikehold. Eksempler på dette er bakløfter, spesialpåbygg på renovasjonsbiler og krokløfter.

I 2018 har arbeidstilsynet gjennomført 83 tilsyn med om arbeidsgiver har sørget for periodisk kontroll av arbeidsutstyr og 58 tilsyn med sakkyndig kontroll av arbeidsutstyr som har krav om dette. Det er avdekket brudd på hvert av disse kontrollpunktene i om lag to av ti tilsyn.



Tabell 11 Resultater fra tilsyn med kontroll av arbeidsutstyr innen transportnæringen i 2018. Antall tilsyn og andel brudd fordelt på mest sentrale kontrollpunkter.

Kontrollpunkt	Antall tilsyn	Andel brudd
Har arbeidsgiver sørget for periodisk kontroll av arbeidsutstyr som utsettes for påvirkninger slik at det kan føre til farlige situasjoner?	83	18 %
Kan arbeidsgiver legge frem dokumentasjon på gjennomført periodisk sakkyndig kontroll av arbeidsutstyret?	58	21 %

## Veiledning og kunnskapsformidling

Veiledning er et virkemiddel Arbeidstilsynet benytter seg av for å bidra til økt kunnskap om risikofaktorer i arbeidsmiljøet og hvilke lovkrav som gjelder. Veiledningen kan skje i form av skriftlig informasjon, massekommunikasjon, i møte med én virksomhet eller med flere virksomheter samtidig. Arbeidstilsynet har også arenaer for veiledning av enkeltpersoner gjennom Svartjenesten og Senter for utenlandske arbeidstakere.

De siste årene har Arbeidstilsynet deltatt i flere veiledningstiltak i regi av *Treparts bransjeprogram for transport*. Ett slikt tiltak var kampanjen «Mamma presenterer», som ble finansiert av bransjeprogrammet og lansert i 2016. Kampanjen har som mål å øke kunnskapen blant utenlandske sjåførere om særnorske regler og kjøreforhold. Bransjeprogrammet har også laget veiledere til bestillere av gods- og turbiltransport, med en oversikt over hvilke krav både offentlige og private virksomheter må følge når de bestiller slike transporttjenester. I 2018 har Arbeidstilsynet, i samarbeid med Statens vegvesen, også gjennomført møter med to større aktører på bestillersiden.

Arbeidstilsynet har ved flere anledninger holdt innlegg på konferanser og seminarer for å spre kunnskap om risikofaktorer og lovkrav i transportsektoren, og hvilke utfordringer vi som tilsynsetat observerer når det gjelder arbeidsmiljø i næringen.

## Samarbeid med andre

Arbeidstilsynet leder *Treparts bransjeprogram for transport*, som er en viktig arena for samarbeid om tiltak som rettes mot bransjen. I bransjeprogrammet deltar representanter for arbeidsgiver- og arbeidstakersiden innen transportnæringen sammen med myndighetene. Hensikten med å samarbeide i bransjeprogrammer er å mobilisere arbeidsgivere, arbeidstakere og myndigheter til i fellesskap å dokumentere og ta fatt i erkjente utfordringer når det gjelder arbeidsforhold og arbeidsmiljø i utsatte bransjer.<sup>7</sup> Målsettingen er å utvikle nye innfallsvinkler, arbeidsformer og metoder som bidrar til bedre resultater enn det myndighetene og partene oppnår hver for seg. I 2018 har bransjeprogrammet for transport blant annet igangsatt arbeid med å lage et nettbasert risikovurderingsverktøy for transportnæringen. Verktøyet vil lanseres våren 2019, og kan hjelpe små og mellomstore transportvirksomheter med å gjennomføre kartlegging, risikovurdering og plan for tiltak. Verktøyet, kalt Risikohjelpen<sup>8</sup>, er tidligere innført for renholdsbransjen og overnatting- og serveringsbransjen, og har så langt fått positive tilbakemeldinger fra disse bransjene.

<sup>7</sup> Arbeids- og sosialdepartementet: [https://www.regjeringen.no/no/tema/arbeidsliv/arbeidsmiljo-og-sikkerhet/innsikt/sosial\\_dumping/treparts-bransjeprogram/id2339870/](https://www.regjeringen.no/no/tema/arbeidsliv/arbeidsmiljo-og-sikkerhet/innsikt/sosial_dumping/treparts-bransjeprogram/id2339870/)

<sup>8</sup> <https://risikohjelpen.arbeidstilsynet.no/>

I 2018 har bransjeprogrammet for transport også gjennomført en kartlegging av arbeidsvilkår for utenlandske langtransportsjåførere i Norge.<sup>9</sup> I tillegg har bransjeprogrammet planlagt og diskutert behovet for mer kunnskap om varebiltransport. Dette arbeidet fortsetter i 2019.

Som nevnt samarbeider Arbeidstilsynet tett med Statens vegvesen under gjennomføring av tilsyn, og ofte også under veiledning. Dette samarbeidet er formalisert gjennom en samarbeidsavtale. I tillegg har fem etater avtalt en felles tilsynsstrategi. Dette er Statens vegvesen, politiet, Skatteetaten, Toll-etaten og Arbeidstilsynet. To av tiltakene i felles tilsynsstrategi var å opprette regionale samarbeidsgrupper og å lage felles årlige handlingsplaner. Dette ble iverksatt fra 2018. Et slikt samarbeid er viktig fordi det er nær sammenheng mellom flere regelverk som de ulike etatene har ansvar for å følge opp. Dette gjelder for eksempel kjøre- og hviletid, som Statens vegvesen kontrollerer, og arbeidstid, som Arbeidstilsynet kontrollerer. For virksomhetene kan det også være hensiktsmessig at kontrollene samkjøres, og at de får informasjon fra begge myndigheter på én gang.

## Regelverksutvikling

Arbeidstilsynet jobber kontinuerlig med å utvikle regelverket. Dette skjer både gjennom innspill til Arbeids- og sosialdepartementet med forslag til lovendringer innenfor arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsloven og selvstendig utvikling av forskriftene under arbeidsmiljøloven. Målet er å utvikle gode verktøy for det forebyggende arbeidsmiljøarbeidet i den enkelte virksomhet, som samtidig er målrettet for å avdekke og bekjempe a-krim.

I 2018 har Arbeidstilsynet bistått Statens vegvesen med å utrede en utvidet adgang for Statens vegvesen til å innhente opplysninger og dokumentasjon på vegne av Arbeidstilsynet. Dette vil kunne føre til et større antall kontroller med mindre ressursbruk for det offentlige. Det er foreløpig ikke endelig avklart om Statens vegvesen skal få en slik adgang.

---

<sup>9</sup> Rapporten er foreløpig ikke publisert

# Oppsummering

Funn og resultater fra tilsyn med transportnæringen i 2018 er i stor grad samsvarende med de Arbeidstilsynet har rapportert for perioden 2015–2017.<sup>10</sup> Ett av hovedfunnene er at halvparten av de kontrollerte virksomhetene hadde arbeidsavtaler som ikke tilfredsstillir minimumskravene, og nær en tredel sørger ikke for registrering av arbeidstid slik at de kan ha oversikt over hvor mye sjåførene jobber. Med bakgrunn i de mange alvorlige bruddene på arbeidstidsregelverket som vi har avdekket innen transport, er Arbeidstilsynet i ferd med å skjerpe vår reaksjonsbruk ved funn av nye alvorlige eller gjentatte brudd. Overtredelsesgebyr vil vurderes i tilsyn hvor vi finner slike brudd, i tillegg til pålegg om å rette opp i forholdet. Slike gebyr representerer en straffereaksjon som Arbeidstilsynet gir der hvor andre reaksjoner ikke synes å gi tilstrekkelig effekt. Overtredelsesgebyr forventes å ha både en større individualpreventiv og allmennpreventiv effekt enn pålegg.

På området allmenngjort lønn holder de fleste norske virksomheter vi har kontrollert seg innenfor lovens grenser, mens det hyppig avdekkes brudd blant utenlandske virksomheter. Norske bestillere av transporttjenester har informasjons- og påseplikt for å bidra til at sjåførene får allmenngjort lønn på oppdrag som omfattes av allmenngjøringsregelverket. Tilsyn med bestillere viser at to tredeler av de som er kontrollert ikke har ivaretatt denne plikten, så her ligger et potensial for forbedring.

Bestillere og hovedleverandører av transporttjenester har en viktig rolle når det gjelder å hindre at lovlydige aktører blir utkonkurrert av de som bevisst bryter loven. De skal, gjennom sin informasjons- og påseplikt, følge opp 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. For å bidra til økt bevissthet og kompetanse rundt ansvaret man har som bestiller har Arbeidstilsynet og resten av *Treparts bransjeprogram for transport*, utformet veiledere for bestilling av transporttjenester for godstransport og persontransport.<sup>11</sup> Arbeidstilsynet vil i 2019 også trappe opp tilsyns- og veiledningsaktiviteten rettet mot bestillere og hovedleverandører, for å sette disse i stand til å ivareta sitt viktige ansvar for å skape rettferdige konkurransevilkår.

Et annet område med stort forbedringspotensial er det systematiske HMS-arbeidet i transportvirksomhetene. Våre tilsyn viser at mange, særlig små og mellomstore virksomheter, sliter med å gjennomføre kartlegging, risikovurdering og iverksetting av risikoreducerende tiltak. Dette er en viktig forutsetning for å håndtere arbeidsmiljøproblemer før de gir seg utslag i skader eller sykdommer. Mange er heller ikke tilknyttet en bedriftshelsetjeneste eller bruker den ikke slik de skal. Flere sørger heller ikke for tilstrekkelig opplæring av egne ansatte. Forhåpentligvis kan det nettbaserte risikovurderingsverktøyet Risikohjelpen, som blir lansert våren 2019, hjelpe mange små og mellomstore transportvirksomheter med å gjennomføre gode risikovurderinger og iverksette egnede tiltak.

Selv om denne rapporten synliggjør flere alvorlige utfordringer for transportnæringen, er det viktig å påpeke at mange transportvirksomheter har gode og ordnede arbeidsforhold for sine sjåførere. Dette er virksomheter som jobber godt med kartlegging og risikovurdering, har dekkende rutiner, systemer

<sup>10</sup> Arbeidstilsynet (2018): *Arbeidstilsynets tilsyn med transportbransjen 2015–2017*. Rapport, september 2018.

<sup>11</sup> Treparts bransjeprogram transport (2017): *Veileder for bestilling av transporttjenester – Godstransport* og *Veileder for bestilling av persontransport med turbuss*.

for oppfølging av arbeidstid og god standard på kjøretøy og arbeidsutstyr. Men det er store variasjoner i bransjen. Virksomheter som jobber med frakt av farlig gods (ADR) synes for eksempel å ha et høyere nivå på sitt arbeidsmiljøarbeid enn det som er typisk for transportnæringen. I motsatt ende av skalaen ser Arbeidstilsynet at sjåførere på varebiler ofte har enda tøffere arbeidsbetingelser enn sjåførere i den regulerte delen av transportmarkedet, altså der det benyttes kjøretøy med 3,5 tonn eller mer i tillatt nyttelast. Mange varebilsjåførere har en arbeidshverdag med høyt tidspress, nattarbeid, lange arbeidsdager og vanskelige leveringsforhold. Arbeidstilsynet øker derfor innsatsen innenfor varebiltransport i 2019.

Tilbakemeldinger fra Arbeidstilsynets inspektører kan tyde på at deler av bransjen er i ferd med å utvikle seg i en mer profesjonalisert retning både når det gjelder HMS-systemer og effektiv styring av transportoppdrag, mens utfordringene med useriøse virksomheter fortsatt gjør seg gjeldende i næringen. Dette skaper et tøft konkurranseklima for små og mellomstore virksomheter som ønsker å drive lovlig, men som har færre økonomiske ressurser enn de største virksomhetene.

Etter mangeårig innsats med å kontrollere og veilede om viktige tema som arbeidstid, allmenngjort lønn og systematisk HMS-arbeid er inntrykket at det fortsatt er mye å ta tak i når det gjelder arbeidsmiljøet i transportnæringen. Dersom vi skal klare å møte utfordringene i næringen, vil det kreve fortsatt tilsyn og veiledning i flere målgrupper. Det er også behov for verktøy som både kan hjelpe virksomhetene til selv å jobbe bedre med arbeidsmiljøet og som kan bidra til å gjøre våre tilsyn mer treffsikre. Dette er tiltak som Arbeidstilsynet jobber med, både alene og sammen med viktige aktører som blant annet Statens vegvesen og partene i næringen.

[www.arbeidstilsynet.no](http://www.arbeidstilsynet.no)