



ARBEIDSLIVSKRIMINALITET I TRANSPORTBRANSJEN

- varebilsegmentet

SAMMEN MOT **KRIMINALITET** I
ARBEIDSLIVET

A-KRIMSENTERET I
OSLO OG AKERSHUS



INNHALDSFORTEGNELSE

1 Innledning.....	3
2 Sammendrag.....	4
3 Definisjon og begrensninger.....	5
4 Transportbransjen.....	5
4.1 Transportbransjen.....	5
4.2 En bransje i vekst.....	5
4.3 Organisering.....	6
4.4 Manglende regulering og kostnadseffektivt.....	7
5 Arbeidslivskriminalitet i transportbransjen.....	8
5.1 Skatt- og avgiftsunndragelser.....	8
5.2 MVA-bedrageri.....	8
5.3 Kontantstrøm.....	8
5.4 Store overføringer til underleverandører.....	8
5.5 Stråmannsvirksomhet.....	9
5.6 Sosial dumping, brudd på arbeidsmiljøloven.....	9
5.7 Trygdesvindler.....	10
5.8 Brudd på flere etaters lovverk.....	10
5.9 Unngåelse av arbeidsgiveransvar.....	11
6 Tverretatlige kontroller i transportbransjen.....	11
7 Avslutning.....	12

Rapporten er utgitt i oktober 2019



1 INNLEDNING

Arbeidslivskriminalitet (a-krim) er definert i regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet som *«handlinger som bryter med norske lover om lønns- og arbeidsforhold, trygder, skatter og avgifter, gjerne utført organisert, som utnytter arbeidstakere eller virker konkurranse-vridende og undergraver samfunnsstrukturen»*.

A-krim har alvorlige konsekvenser for samfunnet og er ødeleggende for den delen av næringslivet som ønsker å drive lovlig og seriøst. Denne rapporten vil ta for seg a-krim i transportbransjen, nærmere bestemt varebilsegmentet som utfører leietransport. Dette innbefatter hjemkjøring av hvite- og brunevarer, møbler og dagligvare mv.

Formålet med rapporten er å bidra til økt kunnskap om a-krim i bransjen. Videre er det en målsetning at funn i rapporten kan benyttes i et forebyggende perspektiv, ved å gjøre forhandlere og oppdragsgivere i bedre stand til å inngå avtaler med seriøse under-leverandører, i tillegg til kontroll av eksisterende avtaler.

Rapporten er geografisk begrenset til å gjelde Oslo og Akershus og informasjonstilfanget er fra 2018.

Rapporten er utarbeidet av a-krimsenteret i Oslo og Akershus. A-krimsenteret er et tverretattlig senter, bestående av deltakere fra Arbeidstilsynet, NAV, politiet, Skatteetaten, Oslo kemnerkontor og Tolletaten. Senteret arbeider tverretattlig mot a-krim. Senteret er organisert med en analyse- og etterretningsgruppe og en gruppe som utfører tverretattlige kontroller.

2 SAMMENDRAG

Endringer av bransjen

Transportbransjen har gjennomgått store endringer i løpet av de siste ti-årene. Tidligere var godstransport en integrert del av vareprodusentenes selskap. Dagens varelevering foregår i stor grad ved at transportselskapene leier inn transporttjenester fra underleverandører, som i hovedsak er små foretak med få eller ingen ansatte. Oppdragsgivers rolle blir å formidle kjøreoppdrag. Denne endringen har banet vei for en ny bransje bestående av et stort antall selvstendige næringsdrivende.

Kjennetegn ved bransjen

Det er visse kjennetegn ved bransjen: Det stilles få krav til formell kompetanse og bransjen er uregulert. I tillegg er det lave etableringskostnader. Dette øker risikoen for at useriøse og kriminelle aktører etablerer seg i bransjen.

Priskonkurranse

Den lave terskelen for å etablere seg i bransjen medfører at det er mange aktører som tilbyr transporttjenester. I tillegg legges det til grunn at priskonkurranse mellom forhandlere på varetransport har påvirket inntjeningsnivået for transportforetakene. En del forhandlere tilbyr gratis hjemkjøring ved kjøp av varer over et visst beløp. Lavere inntjeningsmuligheter for underleverandørene øker risikoen for a-krim i bransjen.

Bruk av underleverandører

Bruk av underleverandører, i noen tilfeller i flere ledd, fører til at transportselskapet (oppdragsgiveren) mister kontroll over hvem som faktisk utfører oppdraget. Manglende kontroll skaper et uønsket handlingsrom for useriøse og kriminelle aktører i bransjen.

Store overføringer fra oppdragsgivere

A-krimssenteret har kjennskap til at oppdragsgivere overfører store oppdragsmidler til underleverandører.

Funn fra tverretattlig kontroll av varebiler i 2018

Gjennom tverretattlig kontrollarbeid har a-krimssenteret blant annet avdekket følgende forhold i bransjen:

Svart arbeid/omsetning

- Foretak oppgir ikke omsetning og ansatte sjåfører mottar ikke innberettet lønn

Skatteunndragelse

- Foretak innbetaler ikke merverdiavgift, arbeidsgiveravgift eller forskuddstrekk

Fiktiv fakturering

- Fiktiv fakturering handler om at foretak ønsker å unndra skatter- og avgifter, samt å få frigjort kontanter til svart avlønning, uten at dette fremgår av eget regnskap

Trygdesvindler

- Sjåfører utfører transportoppdrag i samme periode som de mottar stønad fra NAV

Stråmannsvirksomhet

- Reell rolleinnhaver ønsker å være skjult for offentligheten, og foretaket registreres med en rolleinnhaver uten innflytelse på foretaket

3 DEFINISJON OG BEGRENSNINGER

Begrepet «**transportbransjen**» vil i denne rapporten kun bety varebilsegmentet (varebiler med tillatt totalvekt på 3,5 tonn som utfører leietransport).

Leietransport er definert som «erhvervsmessig transport for annen oppdragsgiver mot betaling».

Stråmannsvirksomhet betyr at formell daglig leder eller innehaver av et foretak ikke er den som utøver reell innflytelse over foretaket. Reell daglig leder/innehaver ønsker å være skjult.

Bakmann betyr ifølge Store norske leksikon «stråmanns oppdragsgiver». A-krimssenteret benytter begrepet om de personer som både legger til rette for a-krim og som beriker seg ved å utnytte personer.

Med **uttaksledd** menes konto registrert på et foretak som hovedsakelig benyttes til kontantuttak. Foretakene er ofte tomme selskaper uten reell drift.

4 TRANSPORTBRANSJEN

4.1 Transportbransjen

Transportbransjen regnes som niende største bransje målt i antall bedrifter og antall sysselsatte på landsbasis. I Oslo og Akershus er det registrert ca. 7 000 aktive virksomheter med bransjekodene «Godstransport på vei», «Flyttetransport» og «Andre post- og budbiltjenester». De ulike bransjekodene som omfatter transport, innbefatter både lastebiler og varebiler. Det er ikke mulig å fastslå nøyaktig hvor mange foretak som er aktive innen varebilsegmentet.

Majoriteten av transportforetakene har mellom 0-4 ansatte, og over halvparten er organisert som enkeltpersonforetak.

4.2 En bransje i vekst

Transportbransjen har gjennomgått en transformasjon siden starten av 2000-tallet. Fra å være en bransje hvor sjåfører hadde ansettelsesforhold hos transportfirmaer, til å bli en bransje med økende bruk av underleverandører og selvstendig næringsdrivende. Det er lav terskel for å etablere seg i bransjen, noe som medfører at det er mange aktører som tilbyr transporttjenester.

Økt netthandel påvirker etterspørselen på transporttjenester. I følge SSB solgte netthandelsbutikkene i Norge for 21 milliarder kroner i 2017. Det er en vekst på 13,5 prosent fra 2016. Det er særlig salg av mat, elektriske husholdningsartikler og spesialisert vareutvalg som bidrar til netthandelsveksten.¹

Flere av de store elektronikk- og hvitevareforhandlerne reklamerer for gratis hjemkjøring av varer, ved kjøp over et visst beløp. Hjemkjøring av matkasser og matvarer er også utsatt for sterk pris-konkurranse.

Faktorer som økt priskonkurranse mellom forhandlere på varetransport og antallet aktører som tilbyr transporttjenester, kan ha påvirket inntjeningsnivået for transportforetakene.

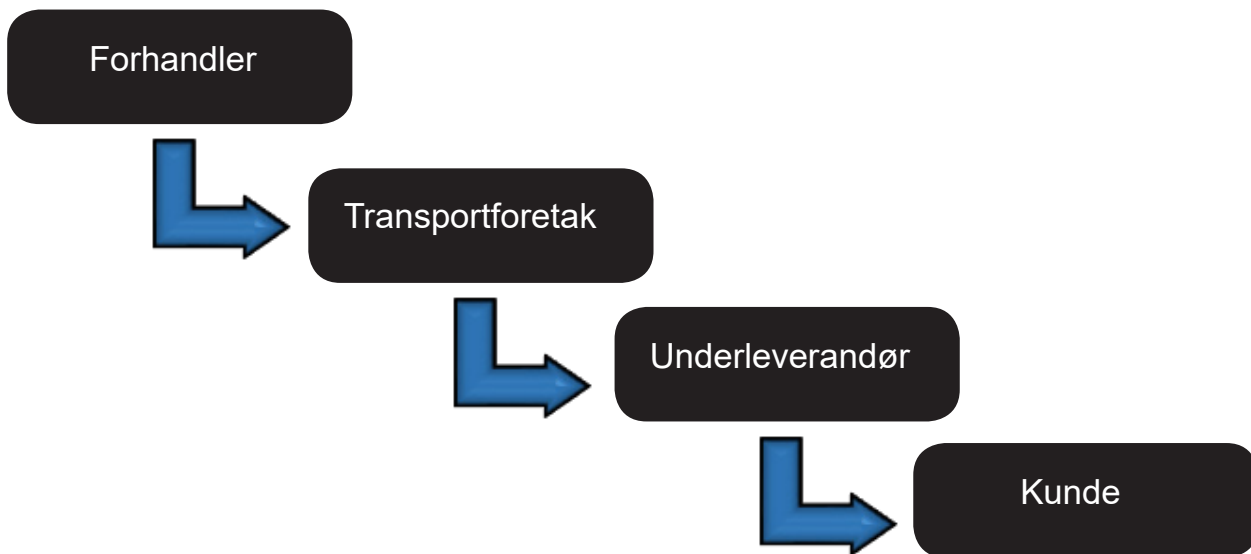
1 SSBs nettside: <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/artikler-og-publikasjoner/netthandelen-opp-13-5-prosent>

4.3 Organisering

Transportbransjen har ingen ensartet organisering, men et kjennetegn ved varebilsegmentet er at det er utbredt bruk av underleverandører.

Verdikjeden i bransjen kan bestå av flere organisasjonsformer, som eksempel 1 og 2 illustrerer.

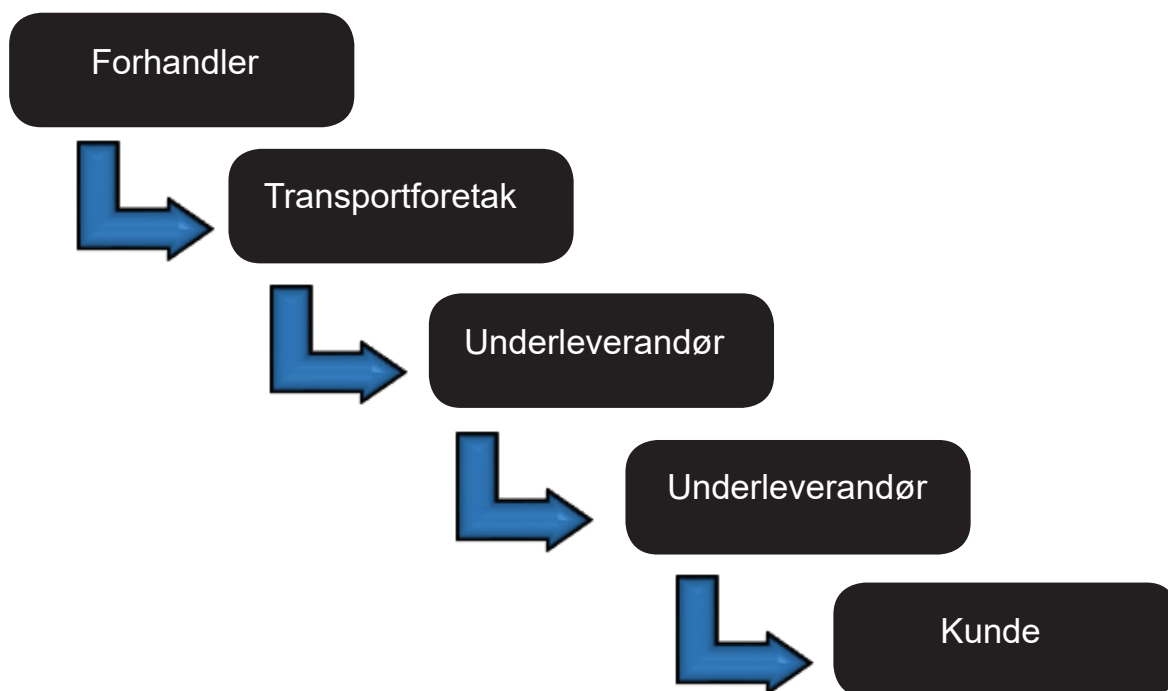
Eksempel 1:



Ovennevnte organisering medfører at forhandler inngår avtale om varelevering med et transportforetak. Transportforetaket har ikke egne ansatte sjåførere, men har inngått rammeavtaler med flere underleverandører. Underleverandørene har ofte få eller ingen ansatte. Organiseringen illustrer avstanden mellom forhandler og underleverandøren som utfører transportoppdraget.

Rammeavtaler mellom transportforetaket (oppdragsgiver) og underleverandør har en klausul som forhindrer underleverandøren i å videreføre oppdraget til tredjepart. Slike klausuler er utarbeidet for at transportforetaket (oppdragsgiver) skal ha kontroll på hvem som faktisk utfører kjøreoppdraget. Rammeavtalene legger derfor begrensninger på hvor mange kjøreoppdrag en underleverandør kan påta seg.

A-krimssenteret er kjent med at underleverandører videreformidler kjøreoppdrag til nye underleverandører til tross for at det er et brudd på rammeavtalen inngått med transportforetaket (oppdragsgiver). En slik konstellasjon er illustrert i eksempel 2 på neste side.

Eksempel 2:

Ovennevnte verdikjede skaper ytterligere avstand, enn det som fremgår av eksempel 1, mellom forhandler og underleverandøren som faktisk utfører vareleveringen. Transportforetaket (oppdragsgiver) har ikke oversikt over hvem som i realiteten utfører vareleveringen nederst i kjeden.

Siste leddet av underleverandører benytter ofte varebil og klær med transportforetakets (oppdragsgiverens) logo. Det er også dette foretaket sjåfør og hjelpemann opplyser å jobbe for i møte med kontrollmyndighetene. I realiteten utfører de oppdraget for en underleverandør, et eller flere ledd nedover i kjeden.

Bruk av underleverandører, i noen tilfeller i flere ledd, fører til at transportselskapet (oppdragsgiveren) mister kontroll over hvem som faktisk utfører oppdraget. Manglende kontroll skaper et uønsket handlingsrom for useriøse og kriminelle aktører i bransjen. Det er stor risiko for at enkelte aktører benytter handlingsrommet til å begå a-krim.

4.4 Manglende regulering og kostnadseffektivt

Varebilsegmentet er ikke regulert. Det er verken krav til transportløyve for virksomheten eller yrkessjåførkompetanse. Videre er sjåførene unntatt kjøre- og hviletidsbestemmelser og det er ikke allmenngjort lønn for arbeidstakere i bransjen.

Bransjen er arbeidsintensiv og det er kun krav om førerkort klasse B for sjåførene. Det er lave etableringskostnader ved opprettelse av virksomhet og bransjen tiltrekker seg en høy andel av ufaglærte arbeidere, mange med utenlandsk bakgrunn.

Det er videre lavere kostnader knyttet til bompasseringer for varebiler. Til sammenligning med lastebiler (tillatt totalvekt over 3,5 tonn), har varebiler en 70 % reduksjon i kostnader ved bompasseringer i Oslo. Varebiler har som regel kapasitet til 500 – 1 000 kg nyttelast dersom de ønsker å holde seg innenfor tillatt totalvekt. Varebilene har fysisk plass til betydelig tyngre last. Informasjon tilsier at flere aktører laster mer enn det tillatte, og dette utgjør et stort skadepotensial.

Få krav til formell kompetanse, lave etableringskostnader og manglende regulering av bransjen øker risikoen for at useriøse og kriminelle aktører etablerer seg i transportbransjen. Ved at useriøse og kriminelle aktører etablerer seg i bransjen er det økt sannsynlighet for at det vil føre til utnyttelse av sårbare personer og øke skadepotensialet i trafikken.



5 ARBEIDSLIVSKRIMINALITET I TRANSPORTBRANSJEN

5.1 Skatt- og avgiftsunndragelser

A-krimssenteret har kjennskap til at mange underleverandører skylder millionbeløp i merverdiavgift, forskuddstrekk og/eller arbeidsgiveravgift.

Av et utvalg på 25 underleverandører fremgår det at foretakene til sammen skyldte 21 millioner kroner. Kravene var hovedsakelig skyldig merverdiavgift.

Felles for de ovennevnte foretakene er at de har få eller ingen registrerte ansatte, og at foretakene mottar store overføringer fra oppdragsgivere. Dette gjelder både i enkelt-personforetak og aksjeselskap.

5.2 MVA-bedrageri

I arbeidet med rapporten er det blitt identifisert nettverksstrukturer blant underleverandørene som bærer preg av at det foregår MVA-bedragerier ved bruk av fiktiv fakturering. MVA-bedrageri handler om at foretak ønsker å unndra skatt og avgift, samt å få frigjort kontanter til svart avlønning, uten at dette fremgår av eget regnskap.

5.3 Kontantstrøm

A-krimssenteret besitter informasjon om at det foretas store kontantuttak hos flere underleverandører. Kontantuttakene er ofte foretatt i løpet av relativ kort tidsperiode. Det utføres også større beløp fra underleverandører til både norsk- og utenlandskregistrerte betalingsforetak. Av et utvalg på 30 foretak overstiger kontantuttakene 10 millioner kroner i en periode på ca. ett år. Store eller hyppige kontantuttak fra bedriftskontoer er en indikator på at det benyttes svart eller ulovlig arbeidskraft.

5.4 Store overføringer til underleverandører

Rammeavtaler mellom oppdragsgivere og underleverandører har en klausul som forhindrer underleverandøren å videreføre oppdraget til en tredjepart. A-krimssenteret har informasjon om at flere underleverandører, uten registrerte ansatte, mottar disproportjonalt store overføringer fra oppdragsgivere. Underleverandører videreformidler oppdrag til nye underleverandører hvor vi er kjent med at det benyttes svart arbeidskraft.

Denne tematikken belyses med eksemplene på neste side.

**Underleverandør A**

I henhold til rammeavtale mellom oppdragsgiver og underleverandør A har ikke underleverandøren anledning til å sette ut oppdrag til tredjepart uten samtykke.

Underleverandør A har ikke registrerte ansatte og det er ikke foretatt noen lønnsutbetalinger i perioden januar til september 2018. I samme periode har underleverandør A mottatt totalt kr 2,1 millioner fra to oppdragsgivere og foretatt kontantuttak på en halv million kroner.

Ved kontroll av underleverandør A hadde sjåføren, som var innehaver av foretaket, med seg en «kamerat» i bilen, som bare var med, og som «ikke jobbet».

**Underleverandør B**

Underleverandør B mottok totalt kr 3,5 millioner fra tre oppdragsgivere i 2017. I perioden januar – mai 2018 ble det overført totalt kr 1,9 millioner fra tre oppdragsgivere.

Underleverandør B har ingen registrerte ansatte og det er ikke foretatt lønnsutbetalinger i samme periode.

Det foretas ikke kontantuttak fra underleverandørens konto, men det foretas store overføringer til nye underleverandører, som har kjennetegnene til et uttaksledd.

5.5 Stråmannsvirksomhet

A-krimssenteret er kjent med at bakmenn kontrollerer foretak som er uttaksledd. I noen tilfeller er det bakmenn som disponerer uttaksleddenes konti. A-krimssenteret er videre kjent med at innehavere av uttaksledd har opplevd at deres identitet er misbrukt til å registrere foretak og bankkonto.

5.6 Sosial dumping, brudd på arbeidsmiljøloven

A-krimssenteret besitter informasjon om sjåfører som presses til å jobbe lange dager for en svært lav lønn. Videre har vi kjennskap til at det benyttes både ulovlig arbeidskraft og utenlandske arbeidstakere med liten eller ingen tilknytning til Norge.

Vi vurderer det som sannsynlig at det forekommer utstrakt sosial dumping og utnyttelse av utenlandske arbeidstakere i transportbransjen.

Eksempelet på neste side illustrerer hvordan oppdragsgivere kan tjene gode penger på sosial dumping og utnyttelse av utenlandsk arbeidstaker med svak tilknytning til Norge.



Under en tverretattlig kontroll ble en litauisk statsborger påtruffet som sjåfør av varebil. Sjåføren var dårlig kledd for årstiden, og hadde ikke arbeidsklær. Han var ikke registrert i norske registre, verken som arbeidstaker eller selvstendig næringsdrivende. Sjåføren snakket knapt engelsk og han kunne ikke redegjøre for hvor han bodde, hvem som var arbeidsgiver eller oppdragsgiver.

Sjåføren opplyste til kontrollør at han hadde et telefonnummer til en kontaktperson i foretaket han kjørte for. Kontrollør ringte til kontaktpersonen som opplyste at «alt var en misforståelse», og kontaktpersonen kunne ikke skjønne hvorfor denne personen kjørte for ham.

Oppdragsgiver for varetransporten viste seg å være et stort internasjonalt logistikkforetak, med milliardomsetning.

5.7 Trygdesvindel

A-krimssenteret har avdekket at det begås trygdesvindel i bransjen. Både ved at innehaver/daglig leder av foretak (uten ansatte) mottar stønader fra NAV samtidig som det mottas store overføringer fra oppdragsgivere.

Vi har også informasjon som tilsier at NAVs tiltaksordning misbrukes, ved at personer som er på arbeidstrening i transportforetak utnyttes av arbeidsgiver.

A-krimssenteret har opplysninger om at flere transportselskap benytter stråmenn for at reell rolleinnhaver skal kunne motta både oppdragsmidler og stønader fra NAV samtidig. Erfaringene tilsier at det ofte er ektefellen til stønadsmottaker som fungerer som stråmann, og i samtlige tilfeller er dette en kvinne.

5.8 Brudd på flere etaters lovverk

I ovennevnte delkapitler har vi redegjort tematisk for ulike former for a-krim. Under våre kontroller avdekker vi tilfeller der det fremgår brudd på flere etaters lovverk.

Eksempelet under illustrerer hvordan noen aktører kan tjene gode penger ved brudd på flere etaters lovverk. Dette er både konkurransevridende og det ødelegger for seriøse aktører i bransjen.



Under en tverretattlig kontroll ble varebil med sjåfør og hjelpemann kontrollert av A-krimssenteret. Varebilen var profilert med logo til et transportforetak, og varebilen fraktet hvitevarer for en stor kjedeforhandler. Sjåføren hadde klær merket med transportforetakets logo.

Sjåføren var registrert eier av varebilen, men han var verken registrert som selvstendig næringsdrivende eller ansatt. Sjåføren opplyste at han utførte arbeid for et navngitt enkeltpersonforetak som var underleverandør av transportforetaket. Enkeltpersonforetaket, som ikke var registrert med ansatte, mottok store oppdragsmidler fra transportforetaket.

Sjåføren, som var en «kjenning» av politiet, mottok dagpenger fra NAV. Sjåføren hadde ikke meldt ifra til NAV om at han utførte arbeid. Hjelpemannen hadde ikke arbeidstillatelse, og han oppholdte seg i Norge på turistvisum.

Enkeltpersonforetaket som sjåføren opplyste å kjøre for skylder kr 1,3 millioner i merverdiavgift, og foretaket har ikke oppgitt omsetning til skattekontoret. A-krim-senteret har opplysninger som tilsier at innehaver av foretaket er stråmann, og at reell innehaver en bakmann.

Kunden som får levert hvitevarer til sitt hjem vil, i dette tilfellet, observerer en varebil med firmalogo og sjåfør med klær som indikerer at han er ansatt i et større transportforetak. Det a-krim-senteret observerer er svart arbeid, svart omsetning, trygdesvindel, brudd på utlendingsloven og stråmannsvirksomhet.

5.9 Unngåelse av arbeidsgiveransvar

Nasjonalt tverretattlig analyse- og etterretningssenter (NTAES) konstaterer i rapport fra 2017 at «en stadig mer utbredt metode er at personer som reelt sett er arbeidstakere oppgis og registreres som leverandører av tjenester».¹

I transportbransjen er det mange aktører som har begrenset tilknytning til Norge. En høy andel av sjåførene kommer fra EU/EØS-området, og innehaverne av foretak har ofte kort botid i Norge. Flere er registrert med d-nummer.² Utenlandske statsborgere kjenner ikke alltid reglene i det norske arbeidslivet. Dette åpner opp for utnyttelse av arbeidskraft.

Flere av de selvstendige næringsdrivende i bransjen er i praksis å anse som arbeidstakere. A-krim-senteret har kjennskap til underleverandører som over lengre tid utfører oppdrag for kun en oppdragsgiver. Ved innleie av transporttjenester behøver ikke transportforetakene å forholde seg til arbeidsmiljølovens bestemmelser om arbeidstidsbegrensinger, samt andre plikter som følger av arbeidsgiveransvaret. Oppdragsgivere har ikke påseplikt med underleverandører i varebilsegmentet.³

6 TVERRETATLIGE KONTROLLER I TRANSPORTBRANSJEN

A-krim-senteret har i samarbeid med Statens vegvesen kontrollert et stort antall varebiler i perioden september – desember 2018.

Av de aktørene som ble kontrollerte fremgår det at ca. 20 % av foretakene ikke har innberettet omsetning for den perioden de ble påtruffet.

Blant sjåførene som opplyste å være ansatt, var det ca. 22 % som ikke er registrert med lønnsinntekter. Blant hjelpemenn var andelen hele 60 %.

Av kontrollopplysningene fremgår det at ca. 12 % av personene som ble påtruffet under kontrollene mottok stønad fra NAV.

Andre lovbrudd avdekket under kontrollene var overlast, sjåfører med manglende førerrett, ulovlig arbeid, falskt førerkort og mangler eller feil ved kjøretøy eller dokumenter.

¹ NTAES: Situasjonsbeskrivelse 2017, Arbeidslivskriminalitet i Norge, s. 10

² D-nummer er et midlertidig identitetsnummer som kan tildeles utenlandske personer som i utgangspunktet skal oppholde seg i Norge mindre enn seks måneder (Kilde: Skatteetaten)

³ Påseplikt betyr oppdragsgivers ansvar for følge opp at underleverandøren har lønns- og arbeidsvilkår som er i henhold til allmenngjøringsforskrifter.



7 AVSLUTNING

Formålet med rapporten er å bidra til økt kunnskap om a-krim i transportbransjen. Videre har det vært en målsetning at funn i rapporten kan benyttes i et forebyggende perspektiv. Kunder, oppdragsgivere og næringslivet bør være bevisst at a-krim foregår i bransjen, og hvordan den gjennomføres.

Kontroller foretatt av a-krimssenteret viser mange funn av a-krim i transportbransjen. I rapporten har vi trukket frem noen årsaksforklaringer, som blant annet at bransjen har gjennomgått endringer, med økt bruk av underleverandører. Det stilles få krav til formell kompetanse, og bransjen er uregulert. I tillegg er det lave etableringskostnader.

Lav terskel for å etablere seg i bransjen medfører at det er mange aktører som tilbyr transporttjenester. Det er stor priskonkurransen mellom forhandlere på varetransport, og i mange tilfeller er det gratis å få hjemkjørt varer. Lavere inntjeningsmuligheter for under-leverandørene øker risikoen for a-krim i bransjen.

A-krimssenteret vurderer også at noen oppdragsgivere burde ha bedre kontroll med sine under-leverandører. Dersom et enkeltpersonforetak, uten registrerte ansatte, fakturerer oppdragsgiver for påfallende mange vareleveringer, er det sannsynligvis fordi under-leverandøren selv benyttes svart arbeidskraft, eller benytter nye underleverandører.

SAMMEN MOT **KRIMINALITET** I ARBEIDSLIVET

A-KRIMSENTERET I OSLO OG AKERSHUS



POLITIET



Skatteetaten



Arbeidstilsynet



**TOLL
CUSTOMS**



Oslo