



Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen

Råd og tiltak for hovedleverandører og oppdragsgivere

JUNI 2022

SAMMEN MOT **KRIMINALITET** I
ARBEIDSLIVET

Tverretattlig prosjektgruppe for forebygging av kriminalitet i varebilbransjen;
Oslo politidistrikt



Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen

Råd og tiltak for hovedleverandører og oppdragsgivere

Innhold

1.0 SAMMENDRAG	2
2.0 INNLEDNING	4
3.0 ARBEIDSLIVSKRIMINALITET	5
4.0 FOREBYGGING AV KRIMINALITET	7
4.1 RISIKO FOR BRUK AV SVART ARBEIDSKRAFT OG TRYGDEBEDRAGERI	7
4.2 RISIKO FOR BRUK AV STRÅPERSON	9
4.3 RISIKO FOR UTNYTTELSE AV ARBEIDSKRAFT	10
4.4 RISIKO FOR SKATTE- OG AVGIFTSUNNDRAGELSER	14
4.5 RISIKO FOR OVERLAST	15
4.6 RISIKO FOR KORRUPSJON	17
4.7 RISIKO FOR HVITVASKING	18
5.0 STRUKTURELLE RISIKOFAKTORER I VAREBILBRANSJEN	20
5.1 RISIKO VED INNLEIE AV TRANSPORTTJENESTER	21
5.2 RISIKO VED LAV BETALINGSVILLIGHETEN I VAREBILBRANSJEN	22
6.0 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	23
7.0 SJEKKLISTE – FOREBYGGENDE TILTAK	25

1.0 Sammendrag

Politiet og kontrolletatene har gjennom etterretning, etterforskninger, åpne kilder, samt tverretatlige kontroller av underleverandører i transportnæringen, avdekket omfattende kriminalitet i varebilbransjen. Kriminaliteten knytter seg til arbeidslivskriminalitet, korrupsjon og annen organisert kriminalitet.

Denne rapporten er en veileder som gir oppdragsgivere som bestiller transportoppdrag, samt hovedleverandører i varebilbransjen, kunnskap om risikofaktorer, samt råd om hvordan næringen kan bidra til å forebygge kriminalitet.

Risikofaktorer som beskrives i veilederen er:

Svart arbeidskraft og trygdebedrageri

Bruk av svart arbeidskraft er en stor utfordring i varebilbransjen. Politiet og kontrolletatene har kjennskap til at enkeltpersonforetak, uten registrerte ansatte, fakturerer hovedleverandør for svært mange oppdrag. Hovedleverandør bør avklare om det er en logisk sammenheng mellom arbeidskapasiteten til underleverandøren og antall utførte oppdrag. Kontroller har avdekket at det i praksis ofte inngår flere ledd med underleverandører i leverandørkjeden, selv om inngåtte rammeavtaler ikke tillater det. Dette øker risikoen for kriminalitet.

HA GOD KONTROLL PÅ HVEM SOM FAKTISK UTFØRER OPPDRAGENE FOR UNDERLEVERANDØREN

Stråpersonvirksomhet

En indikasjon på stråpersonvirksomhet hos underleverandøren, er dersom personen hovedleverandøren har løpende kontakt med, eller den som utfører kjøreoppdragene, ikke er den samme personen som er registrert med formelle roller i virksomheten. Bruk av stråperson gir personer et handlingsrom for å begå kriminalitet, ved at de blir «usynlige» for offentlige myndigheter.

ER ROLLEHAVER OG REELL LEDER SAMME PERSON?

Utnyttelse av arbeidskraft

Utlendinger som kommer fra land med lavere lønnsnivå, er ofte villige til å ta arbeid som er dårligere betalt enn det som er vanlig i Norge. De kjenner heller ikke det norske samfunnet og kan være mer utsatt for å bli utnyttet av useriøse arbeidsgivere.

Noen utlendinger som kommer til Norge, tror de skriver under en ansettelseskontrakt når de blir tilbudt jobb. I virkeligheten registrerer de et eget firma (enkeltpersonforetak). Slik

kan en arbeidsgiver slippe unna arbeidsgiveransvaret, ansvar for skattetrekk og omgå arbeidsmiljøloven.

HOVEDLEVERANDØR BØR BYGGE EN GOD KULTUR FOR BEHANDLING AV ANSATTE I HELE LEVERANDØRKJEDEN

Skatte- og avgiftsunndragelse

Kontroller har avdekket at underleverandører unndrar skatt- og avgift ved å lønne ansatte svart. En betydelig andel av virksomhetene har store skatte- og avgiftskrav.

I flere saker har hovedleverandører inngått avtale med underleverandører med «tomme» firmaer uten reell drift. Disse firmaene inngår i nettverk som «produserer» svarte penger gjennom et systematisk MVA-bedrageri.

KONTROLLER UNDERLEVERANDØRER GJENNOM Å INNHENTE TILGJENGELIGE SKATTEOPPLYSNINGER

Overlast

Kontroller har gjennom flere år avdekket at en betydelig andel av varebilene kjører med overlast. Overlast er konkurransevridende ved at varebilene som bevisst kjører med overlast, kan redusere antallet turer innom godsterminalen, og dermed oppnå høyere profitt. Sjåførere melder om at de føler seg presset til å ta med ekstra gods, slik at hovedleverandør får distribuert varene innen knappe tidsfrister.

HOVEDLEVERANDØR BØR SENDE ET TYDELIG SIGNAL OM AT DET ER NULLTOLERANSE FOR OVERLAST

Korrupsjon

Personer med ansvaret for innkjøp av tjenester og oppdragstildeling, har stor påvirkning på hvilke kjøreruter underleverandørene får tildelt. Det er derfor en risiko for at ansatte som forvalter dette ansvaret vil kunne bli korrupsjonsutsatt.

HOVEDLEVERANDØR BØR HA GODE OG TRANSPARENTE RUTINER KNYTTET TIL INNGÅELSE AV KONTRAKTER OG TILDELING AV KJØRERUTER

Hvitvasking

En hvitvaskingsmodus er å benytte fiktiv fakturering, der utbyttet sluses gjennom (fiktive) underleverandører og tas ut kontant. Informasjon viser også at kriminelle aktører «leier ut» kjøretøy gjennom egne firmaer, til andre kriminelle i varebilbransjen.

Gjennom å fakturere hverandre for fiktive tjenester, kan aktørene hvitvaske ulovlig midler, gjennom det som fremstår som legitime transaksjoner.

FOREBYGG HVITVASKING GJENNOM TETT OPPFØLGING AV UNDERLEVERANDØRENE

Bransjestruktur

Bransjen har en struktur som gjør den uoversiktlig og vanskelig å kontrollere. Strukturen i seg selv kan derfor invitere til uregelmessigheter og kriminalitet.

Bruken av underleverandører, ofte i to og tre ledd, samt priskonkurransen på transport av varer, er risikofaktorer som påvirker omfanget av kriminalitet. Hovedleverandører har verken påseplikt eller arbeidsgiveransvar, noe som forskyver plikten til å etterleve regelverket fra hovedleverandør til underleverandør.

Oppdragsgivers behov for billige transporttjenester og underleverandørens behov for akseptabel inntjening øker risikoen for kriminalitet. Oppdragsgiver og hovedleverandør bør betale «godt nok» for et oppdrag, slik at det er mulig for underleverandøren å drifte forsvarlig.

SERIØSE VIRKSOMHETER SOM HAR ET ARBEIDSGIVERANSVAR OVERFOR EGNE ANSATTE SJÅFØRER, VIL REDUSERE OMFANGET AV KRIMINALITETEN

2.0 Innledning

De siste årene har varebilbransjen gjennomgått en meget sterk vekst. Koronapandemien har påvirket etterspørselen etter transport ved at flere har bestilt varer og tjenester på nett.

Politiet og kontrolletatene har gjennom etterretning, etterforskninger, åpne kilder, samt tverretatlige kontroller av underleverandører i transportnæringen, avdekket omfattende kriminalitet i varebilbransjen. Kriminaliteten knytter seg til arbeidslivskriminalitet, korrupsjon og annen organisert kriminalitet.

Veilederen er utarbeidet i samarbeid mellom personell fra A-krimsentret i Oslo og næringslivskontakten i Oslo politidistrikt. I det samlede kunnskapsgrunnlaget fra etatene inngår også innspill fra Statens Vegvesen, forebyggende prosjekt i Oslo politidistrikt, bransjeaktører og ressurspersoner med kompetanse om bransjen og arbeidslivskriminalitet.

Veilederen gir oppdragsgivere som bestiller transportoppdrag, samt hovedleverandører i transportnæringen, kunnskap om risikofaktorer i egen bransje og råd om hvordan

næringen kan bidra til å forebygge kriminalitet. Kjennskap til risikofaktorer kan gjøre hovedleverandører og oppdragsgivere (forhandler og transportbestiller) bedre i stand til å gjennomføre risikoreduserende tiltak.

Utarbeidelsen av veilederen er i samsvar med regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet (2021). Ett av tiltakene i strategien er at offentlige og private oppdragsgivere får mer informasjon og kunnskap om hvordan de kan forhindre kjøp fra leverandører og tjenestetilbydere som driver kriminelt.¹

Veilederen henvender seg primært til hovedleverandører av transporttjenester som leier inn transport fra underleverandører, og til oppdragsgivere som inngår transportavtaler med hovedleverandører.²

3.0 Arbeidslivskriminalitet

Arbeidslivskriminalitet omfatter blant annet skatteunndragelse, trygdesvindler, hvitvasking, utnyttelse av ansatte, bruk av svart betaling eller ansatte som arbeider uten lovlig opphold i landet. Arbeidslivskriminalitet utføres ofte organisert og gir lovbrøtterne et økonomisk fortrinn i konkurransen med andre virksomheter, samt at det undergraver samfunnsstrukturen.

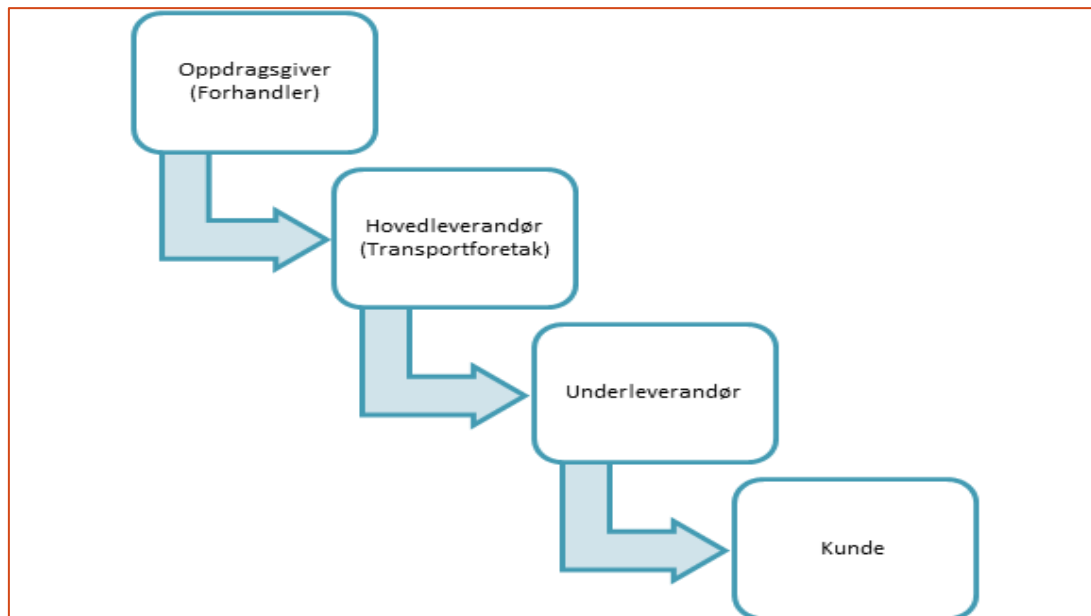
Godstransport med varebiler inntil 3,5 tonn er uregulert. Det innebærer at hovedleverandør og oppdragsgiver ikke har en lovpålagt plikt til å følge opp lønns- og arbeidsvilkår hos innleide underleverandører. Det er heller ikke krav til kjøre- og hviletid og fartsskriver som på tyngre kjøretøy.

Bransjen er organisert ved at hovedleverandører leier inn transporttjenester i et marked med næringsdrivende, enten enkeltpersonforetak eller små aksjeselskap.

Underleverandørene, de som utfører selve kjøreoppdraget, kjennetegnes av få krav til formell kompetanse, lave etableringskostnader og lav organisasjonsgrad.

¹ [Strategi mot arbeidslivskriminalitet \(2021–\) - regjeringen.no](#)

² Åpenhetsloven trer i kraft juli 2022 og innebærer blant annet at større virksomheter får et ansvar for å påse at det foreligger anstendige lønns- og arbeidsforhold i hele leverandørkjeden



Risikoen for arbeidslivskriminalitet i arbeidsintensive og uregulerte bransjer, med stor andel ufaglært arbeidskraft og bruk av underleverandører, vurderes som høy.³ Tverretatlige kontroller av underleverandører i transportnæringen, viser at det forekommer betydelig arbeidslivskriminalitet i bransjen.

A-krimcenteret i Oslo publiserte en offentlig rapport i 2019 som baserte seg på et stort antall varebilkontroller. Rapporten dokumenterte omfattende arbeidslivskriminalitet i bransjen.⁴ Et resultat fra disse kontrollene var at de fant at 60 % av hjelpemennene som opplyste å være ansatt, ikke var registrert med lønnsinntekter.

Under Black Week i 2021 gjennomførte A-krimcenteret i Oslo og Statens vegvesen kontroll av 129 tilfeldige varebiler. Kontrollen avdekket svart arbeid hos omkring 30 % av de kontrollerte personene, og indikasjoner på svart omsetning i 17 % av de kontrollerte virksomhetene. Videre meldte Skatteetaten om at det forelå omkring 20 millioner kroner i forfalte skatte- og avgiftskrav knyttet til de kontrollerte personene og virksomhetene.

25 % av de kontrollerte varebilene ble gitt bruksforbud på grunn av overlast. NAV Kontroll opplyste at det var indikasjoner på trygdesvindler hos flere av de kontrollerte personene som arbeidet svart. Arbeidstilsynet har åpnet tilsyn i enkelte virksomheter.

³ [Arbeidslivskriminalitet - Økokrim \(okokrim.no\)](https://www.okokrim.no)

⁴ Arbeidslivskriminalitet i transportbransjen – varebilsegmentet, A-krimcenteret i Oslo (2019) [akrim_transport.pdf \(politiet.no\)](https://www.politiet.no/globalassets/akrim_transport.pdf) (https://www.politiet.no/globalassets/akrim_transport.pdf)



Politiet har opplysninger om at 25 % av rollehavere/aksjonærer i de kontrollerte virksomhetene tidligere er bøtelagt eller dømt for økonomisk kriminalitet, brudd på utlendingsloven, kjøring uten gyldig førerkort, overlast eller brudd på kjøre- og hviletid.

Kontrolletatene har gjennomført flere større aksjoner mot

varebilbransjen i løpet av de siste årene. Bransjen er stor og uoversiktlig. Så på tross av kontrolltrykket, er det begrenset hvor mange aktører etatene har kapasitet til å kontrollere. Hovedleverandørene og oppdragsgiverne må derfor settes bedre i stand til å forebygge kriminalitet i egen bransje.

4.0 Forebygging av kriminalitet

Politiet og kontrolletatene har kjennskap til ulike modus for kriminalitet i varebilbransjen. Basert på denne kunnskapen er det beskrevet seks risikoområder for kriminalitet med forslag til forebyggende tiltak. Risikoområdene er fremstilt tematisk, men både modusbeskrivelse og tiltak er delvis overlappende.

4.1 Risiko for bruk av svart arbeidskraft og trygdebedrageri

Underleverandører som benytter svart arbeidskraft og/eller personer som mottar urettmessige trygdeytelser til transportoppdrag, får et konkurransefortrinn overfor seriøse underleverandører. Utgiftene til lønn, skatter og avgifter reduseres.

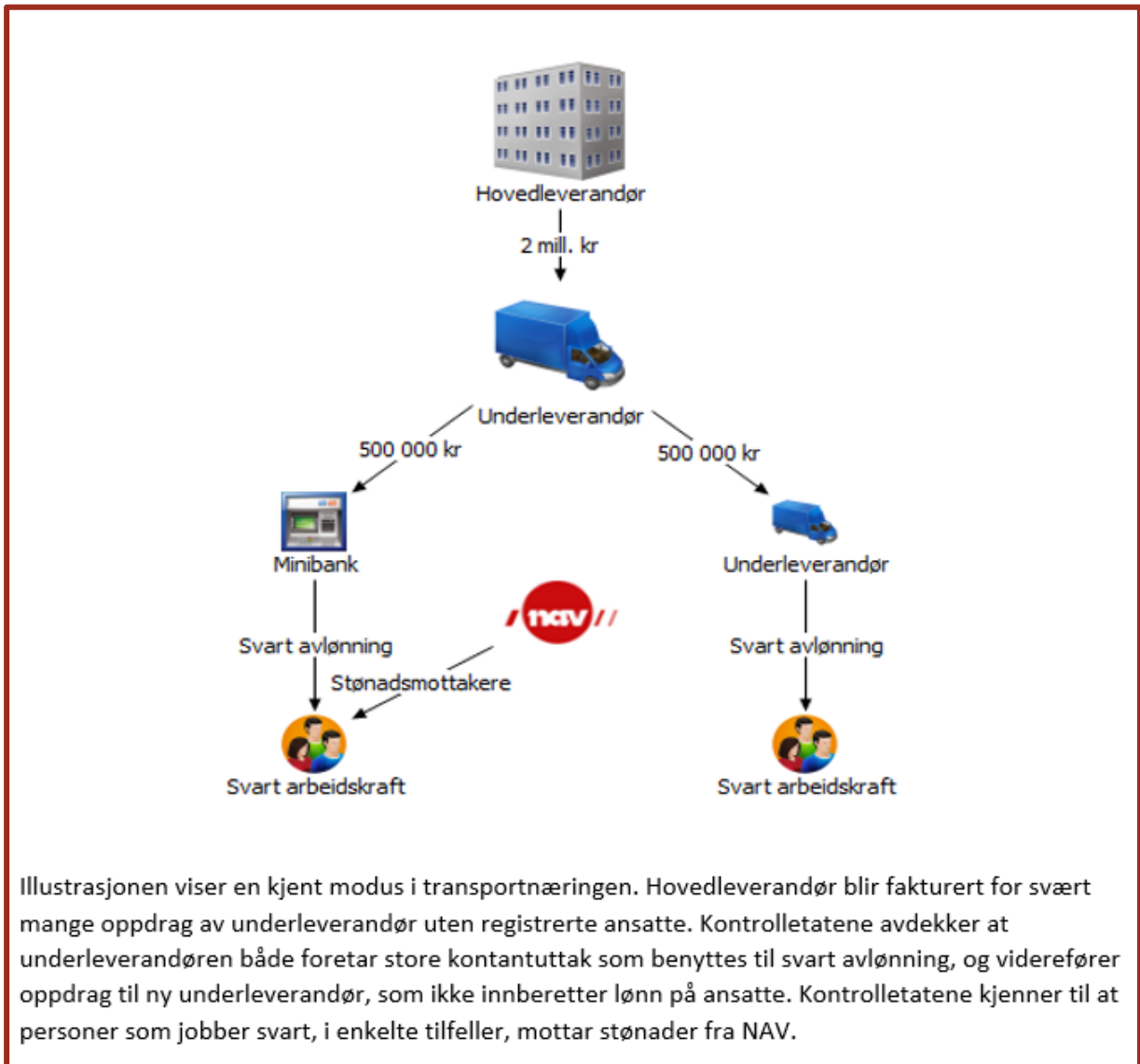
Underleverandører som benytter svart arbeidskraft og personer som utnytter trygdeordningen, kan gi et lavere pristilbud til hovedleverandøren.

Dersom en underleverandør med få eller ingen registrerte ansatte, fakturerer hovedleverandør for uforholdsmessig mange oppdrag, er dette en indikator på bruk av svart arbeidskraft.

Det er usannsynlig at et enkelpersonforetak, uten registrerte ansatte, lovlig kan fakturere en hovedleverandør for flere millioner kroner per år. Når en underleverandør fakturerer for mer enn den kapasiteten de har, er det tegn på at det foregår kriminalitet.⁵

⁵ Dette gjelder spesielt underleverandører som har inngått rammeavtale med hovedleverandør som hindrer videreføring av kjøreoppdrag til tredjepart.

Kontrolletatene har kjennskap til at bruk av svart arbeidskraft åpner for trygdebedrageri, ved at personer som jobber svart, samtidig mottar stønader fra NAV.



Forebyggende tiltak

Dersom en hovedleverandør har indikasjoner på at underleverandør har påtatt seg unormalt mange oppdrag, sett i forhold til størrelsen på leverandøren, bør underleverandøren kontrolleres. Hovedleverandør bør avklare hvor mange kjøreruter og varebiler underleverandøren er registrert med, og om det er en logisk sammenheng mellom arbeidskapasiteten til underleverandøren og antall utførte oppdrag.

Under en kontroll i 2022 ble det avdekket at en sjåfør ikke var registrert innmeldt som arbeidstaker. Sjåføren opplyste selv at han var ansatt hos en underleverandør som fraktet varer for en stor butikkjede. På ordre-bekreftelsen sto navnet til sjåføren. Han var derfor registrert med fullt navn hos hovedleverandør. Sjåføren mottok stønader fra NAV, og han hadde ikke meldt ifra om arbeidet.

Hovedleverandør kan redusere risikoen for bruk av svart arbeidskraft og trygdebedrageri, ved å påse at underleverandører (som utfører mange oppdrag), melder inn ansatte i Arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret (Aa-registeret), og dokumenterer at det innberettes lønn. Be derfor alltid om at underleverandøren dokumenterer at ansatte er innmeldt i Aa-registeret.

Ved oppdrag som krever hjelpemann, kan hovedleverandør be om at underleverandøren melder hjelpemannen inn som ansatt i Aa-registeret.

Et kontrolltiltak som kan avdekke svart arbeid, er å gjennomføre kontroll av sjåførens førerkort opp mot innlogget navn på godsterminalen. Det er også mulig å kontrollere underleverandøren ute på leveringsruten. Dette kan bekrefte om sjåføren er ansatt hos underleverandøren, om oppdraget utføres av uregistrert arbeidskraft eller er satt bort til en ny underleverandør.

4.2 Risiko for bruk av stråperson

En indikasjon på stråpersonvirksomhet hos underleverandøren, er dersom personen hovedleverandøren har løpende kontakt med, eller den som utfører kjøreoppdragene, ikke er den samme personen som er registrert med formelle roller i virksomheten. Dette kan enkelt sjekkes i Brønnøysundregisteret.

Ved bruk av stråperson, blir reell leder «usynlig» for offentlige myndigheter da vedkommende unngår registrering i offentlige registre som viser rolle, arbeidsforhold og lønnsinnberetning/næringsinntekt.

En underleverandør som benytter en stråperson, kan gjøre det for å fordekke svart arbeid og/eller trygdesvindler hos reell leder. Stråpersonvirksomhet kan benyttes til å skjule midler fra kreditorer, dersom reell leder har gjeld. Videre kan bruk av stråperson innebære at reell leder omgår idømt konkurskarantene med næringsforbud.

Den som opptre som stråperson er ofte nærstående av reell leder. Dersom det innberettes fiktiv lønn på stråperson, gir dette et uriktig inntektsgrunnlag for stønader fra NAV. Fiktiv lønn kan derfor tilrettelegge for trygdebedrageri.

Gjennom straffesaker er det dokumentert at organiserte kriminelle miljøer kjøper identiteter til stråpersoner, ved å hente inn personer fra utlandet. Stråpersonen forlater landet når vedkommende har registrert virksomhet og norsk bankkonto.

Forebyggende tiltak

En måte å avdekke stråpersonvirksomhet på, er å undersøke om personen som har signert rammeavtalen med hovedleverandør, eller personen som står registrert med rolle i Brønnøysundregisteret, er den samme personen som hovedleverandør har kontakt med.

Dersom hovedleverandør har indikasjoner på at underleverandøren benytter stråperson, bør det gjennomføres kontroll. Kontrollen bør oppklare hvorfor underleverandøren opererer med en annen person som formell leder, enn den som fremstår som reell leder. Det bør avklares om underleverandøren har registrerte ansatte i virksomheten, og om personen som hovedleverandøren har løpende kontakt med, er blant de registrerte ansatte.

Ved å gjøre det vanskeligere å bedrive stråpersonvirksomhet, kan hovedleverandør forebygge kriminalitet.

4.3 Risiko for utnyttelse av arbeidskraft

Varebilbransjen stiller få krav til formell kompetanse og språkkunnskaper. Bransjen kan være en inngangsport til arbeidslivet for personer som ikke oppfyller formelle krav i andre næringer eller ikke har lovlig opphold i landet. Bransjen kan være et arbeidstilbud for «sårbar» arbeidskraft som for eksempel nyankomne flyktninger.

Kontroller har avdekket at mange arbeidstakere og selvstendige næringsdrivende i transportnæringen har kort botid i Norge. Borgere med svak tilknytning til Norge, med bakgrunn fra land med lavt lønnsnivå, er ofte utsatt for utnyttelse av arbeidsgivere eller bakmenn.

Sosial dumping innebærer at arbeidstakere, ofte utenlandske, mottar lavere lønn og lever under dårligere boforhold, enn det norske arbeidstakere ville ha godtatt. Det er også eksempler på at arbeidstakere må arbeide gratis, over en lengre prøveperiode, for å bli ansatt.

Fra 1. januar 2022 kom det en egen lov mot lønnstyveri. Det er straffbart for arbeidsgivere som ikke betaler avtalt eller lovbestemt lønn, feriepenger eller annen godtgjøring som for eksempel overtidsbetaling.

Lønnstyveri kan skje ved at arbeidsgiver ikke betaler det arbeidstakeren har krav på. Det kan også skje ved ulike «pay-back» systemer. Slike systemer kan være at arbeidsgiveren tar urimelig høye leiekostnader for bolig, arbeidstakeren må jobbe gratis eller at arbeidsgiver krever deler av lønna tilbakebetalt i kontanter.

Omgåelse av arbeidsgiveransvaret innebærer at personer som reelt sett er å anse som arbeidstakere, blir påvirket eller presset til å registrere seg som selvstendige næringsdrivende (opprette enkeltpersonforetak). Arbeidstakeren blir dermed en underleverandør uten rettigheter etter arbeidsmiljøloven. Arbeidsgiveren blir å anse som oppdragsgiver som leier inn transporttjenester fra underleverandører.

Det er ofte «rimeligere» for en virksomhet å leie inn tjenester enn å holde egne ansatte. Leverandøren, som leier tjenester, behøver ikke å etterleve arbeidsgiveransvaret som innbefatter innbetaling av arbeidsgiveravgift, HMS-rutiner, arbeidstidsbegrensning, overtidsbetaling, sykepengerrettigheter, ansvar for skattetrekk mv.

Arbeidstakere med kort botid i Norge, med begrenset kjennskap til reglene i det norske arbeidsmarkedet, mister dermed rettigheter arbeidstakere er sikret gjennom arbeidsmiljøloven. Ansvar for etterlevelse av skatte- og avgiftsregler, tillatt nyttelast på varebiler og HMS blir overført fra arbeidsgiver til underleverandøren.

Misbruk av ID innebærer eksempelvis at personlige opplysninger utnyttes med det formål å registrere virksomhet på en stråperson. En bakmann er reell innehaver, men skatte- og avgiftskrav og andre ulovlige forhold ved driften av virksomheten blir knyttet til den utnyttede stråpersonen. Det finnes også eksempler på at bakmannen sikrer seg kontroll over andres bankkonti, kort og bankbrikker og tar opp store lån uten at offeret har kjennskap til det.

En indikator på misbruk av ID og utnyttelse av arbeidskraft, kan være at daglig leder/innehaver av underleverandørselskapet er registrert med d-nummer⁶, men at hovedleverandøren har løpende kontakt med en annen person tilknyttet virksomheten. Dersom underleverandøren i tillegg er nyregistrert i Brønnøysundregisteret, og samtidig har kapasitet til å utføre mange oppdrag, kan det indikere at reell leder har bransjeerfaring med tilgang på svart arbeidskraft.

⁶ D-nummer utstedes til personer som planlegger å oppholde seg i Norge mindre enn 6 måneder eller planlegger å oppholde seg lengre enn 6 måneder, men ikke oppfyller vilkårene for å få tildelt et fødselsnummer. I et d-nummer blir det første tallet i fødselsnummeret økt med 4, slik at 01.03.76 blir 41.03.76.

Ansatte uten d-nummer, er en indikator på utnyttelse. Man har bare lov til å jobbe uten d-nummer hvis man har arbeidsrett i Norge og venter på at søknaden om skattekort behandles. Asylsøkere har normalt ikke rett til å ta lønnet arbeid mens asylsøknaden deres behandles.⁷



BILDE: KONTROLL I 2021 AVDEKKET OVERLAST PÅ 600 KG, OG SJÅFØR FRA GHANA, UTEN LOVLIG OPPHOLD I NORGE.

Tverretatlige kontroller har avdekket at underleverandører, ikke bare benytter svart arbeidskraft, men også personer som ikke er registrert med oppholdstillatelse i Norge. Det er sannsynlig at personer uten d-nummer har høyere risiko for å bli utnyttet.

Forebyggende tiltak

Hovedleverandør kan forebygge utnyttelse av arbeidskraft ved å arbeide systematisk for å bygge en god kultur for behandling av ansatte i hele leverandørkjeden. Et tiltak kan være å kurse alle leverandører på lik linje med egne ansatte, i rutiner, regler, strategi, verdier, formål og visjoner.

Hovedleverandør bør påse at samtlige underleverandører signerer en «etisk standard for leverandører» (Code of Conduct) som uttrykker retningslinjer for anstendig lønn, arbeidstid og forebygging av sosial dumping. Videre bør hovedleverandør ha tilgjengelig informasjon om arbeidstakeres rettigheter på flere språk, som kan gjøres tilgjengelig for ansatte hos underleverandørene.

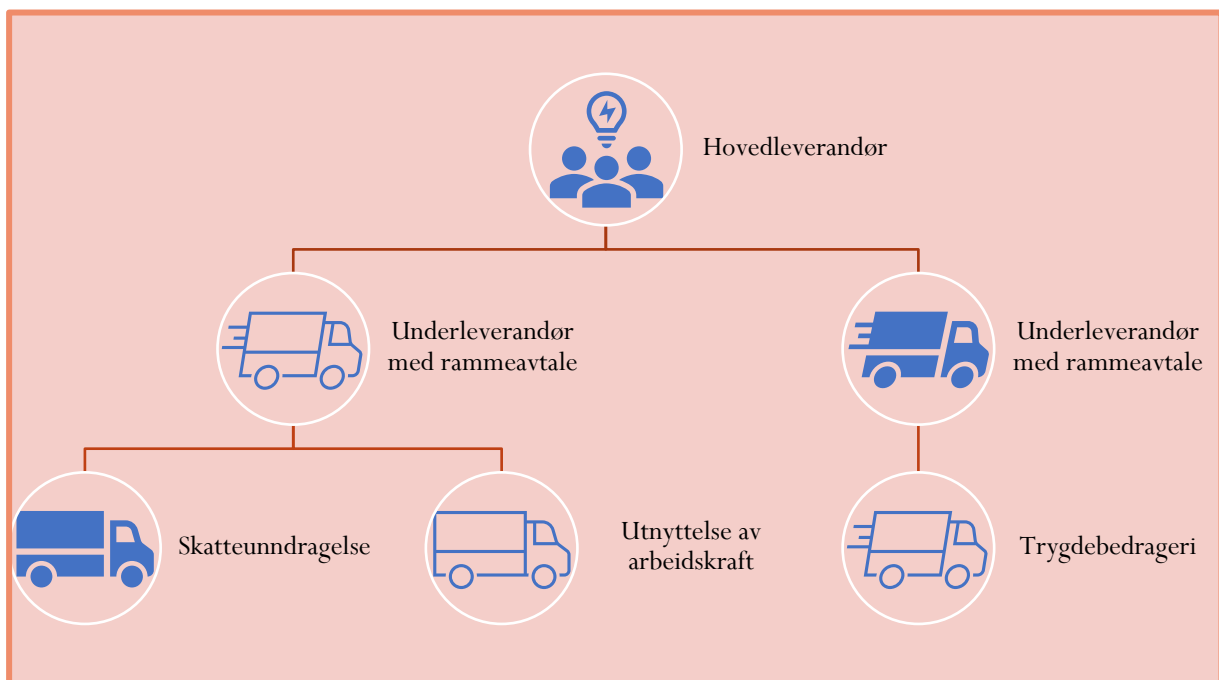
⁷ Asylsøkere kan jobbe hvis de fyller vilkårene etter utlendingsloven § 94. De må søke UDI og få det godkjent før de kan ta arbeid.

Det bør etableres gode tilbakemeldings- og varslingskanaler for underleverandører, og bygges en kultur som gir rom for å varsle om ulovlige forhold. Hovedleverandør må ha klare retningslinjer på hvordan man håndterer og følger opp avviksmeldinger. I tillegg til at underleverandørene kan melde fra om forhold til hovedleverandør, kan det opprettes gode kanaler der kundene kan melde tilbake. Slik kan kritikkverdige forhold rapporteres tilbake til hovedleverandør.

Et annet tiltak er å gjøre en grundig bakgrunnsjekk av underleverandøren før kontraktsinngåelse. Det kan avdekke indikasjoner på utnyttelse av arbeidskraft, før virksomheten inngår kontrakt.

Har hovedleverandør indikasjoner på at formell leder ikke er reell leder, kan det gjennomføres en samtale med formell leder. Det bør avklares om formell leder har riktig kompetanse, som for eksempel bransjeerfaring, og om vedkommende kan oppklare om det er en annen person som utøver den reelle innflytelsen i virksomheten.

Hovedleverandøren bør begrense antall ledd, og helst kun tillate ett ledd med underleverandører. Det kan forhindre at innleide underleverandører viderefører oppdrag til nye underleverandører. Begrensning av antall ledd med underleverandører vil redusere praksisen med at arbeidsgivere presser sine ansatte til å registrere seg som selvstendige næringsdrivende.



Ett ledd med underleverandører vil innebære at samtlige underleverandører inngår kontrakt direkte med hovedleverandør. Dette vil gi hovedleverandøren bedre mulighet til å følge opp underleverandøren, og dermed ofte også føre til bedre lønns- og arbeidsvilkår for underleverandørene.

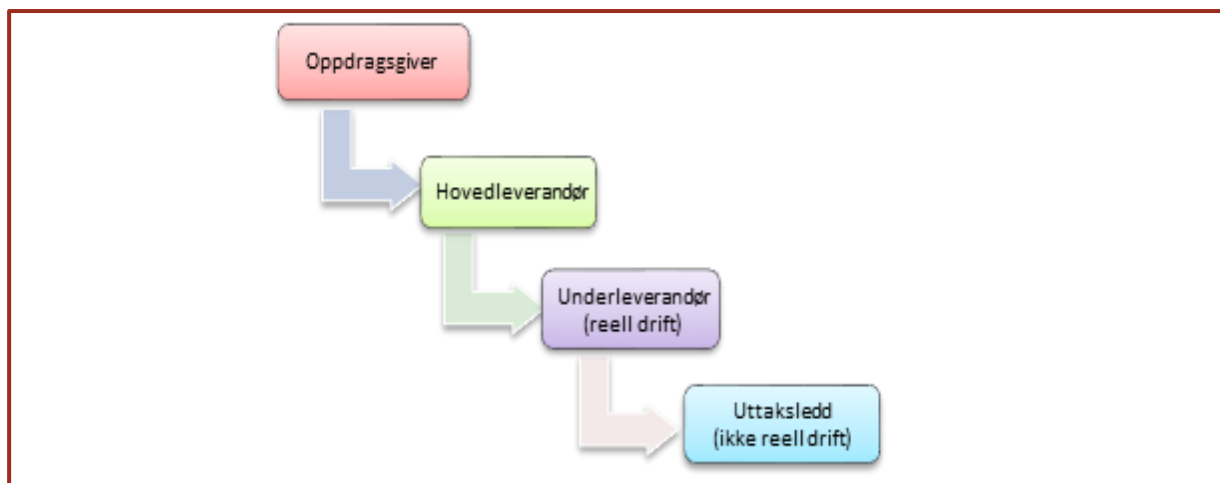
4.4 Risiko for skatte- og avgiftsunndragelser

Skatte- og avgiftsunndragelse er konkurransevridende ved at virksomhetene som benytter dette bevisst, kan gi lavere pristilbud til hovedleverandør.

Tverretatlige varebilkontroller har gjennom flere år avdekket at en betydelig andel av underleverandørene i transportbransjen benytter svart arbeidskraft, og har store skatte- og avgiftskrav.

I tillegg til skattebesparelsen ved bruk av svart arbeidskraft, har kontrolletatene kjennskap til at enkelte underleverandører unnlater å innbetale skyldig merverdiavgift til staten, og dermed holder seg «flytende» inntil de blir begjært konkurs.

Kontroller har også avdekket at enkelte driver uregistrerte virksomheter (helsvarte virksomheter). Manglende innbetalinger av merverdiavgift kan også indikere at underleverandøren er involvert i MVA-bedrageri gjennom fiktiv fakturering.⁸ Fiktiv fakturering kan være et tegn på organisert økonomisk kriminalitet.



ILLUSTRASJONEN VISER EN LEVERANDØRKJEDE HVOR DET NEDERSTE LEDDET ER ET FIKTIVT FORETAK SOM KUN ER ETABLERT FOR Å TA UT KONTANTER. KONTANTENE BLIR TILBAKEFØRT TIL LEDDET OVER. UTTAKSLEDDET INNBETALER IKKE MVA-KRAV TIL SKATTEETATEN.

⁸ For informasjon, se Økokrims offentlige trusselvurdering som belyser MVA-bedrageri.

Forebyggende tiltak

Inngåtte rammeavtaler mellom hovedleverandør og underleverandør bør inneholde en klausul om at underleverandør plikter å være a jour med innbetaling av offentlige skatte- og avgiftskrav.⁹

Hovedleverandør bør kontraktsfeste at de enten kan innhente, eller at underleverandøren leverer, relevante skatteopplysninger i hele kontraktsperioden. Informasjon som fastslår om underleverandøren er registrert i Enhetsregisteret, Foretaksregisteret, MVA-registeret eller har konkurshistorikk, kan forebygge arbeidslivskriminalitet. Dette er opplysninger som er lett tilgjengelige på nettstedet til Brønnøysundregisteret, brreg.no. Her kan du også gratis bestille regnskap, firmaattest og opplysninger om aktive konkurskarantener mv. Det finnes også flere betalingstjenester som gir tilgang til firmaopplysninger på nett.

Dersom skatteopplysninger innhentes før kontraktsinngåelse, vil det gi en indikasjon på om underleverandøren er en seriøs virksomhet. Innhentning av skatteopplysninger bør foretas jevnlig i kontraktsperioden.

Et alternativ kan være at hovedleverandør anmoder sine underleverandører om å benytte Altinn-plattformen og RF-1507 (utvidet skatteattest) med kopi av opplysningene direkte i Altinn-boksen til hovedleverandør. Dette vil blant annet gi hovedleverandøren opplysninger i sanntid om antall ansatte, grunnlag for merverdiavgift og arbeidsgiveravgift, samt forfalte skatte- og avgiftskrav mv.

Kontrolletatene har kjennskap til at enkelte hovedleverandører har inngått avtale med underleverandører, uten reell drift, som inngår i rene fiktive faktureringsnettverk. Et tiltak som kan redusere risikoen for at hovedleverandør inngår avtale med en fiktiv virksomhet, er å påse at underleverandøren betaler merverdiavgift.

Alle transportvirksomheter med en omsetning på over 50 000 kroner har plikt til å registrere seg i MVA-registeret, og betale merverdiavgift. Krev å få se kvittering for innbetalt merverdiavgift som samsvarer med opptjent beløp betalt fra hovedleverandør eller andre kontoopplysninger.

4.5 Risiko for overlast

Politiet og kontrolletatene har kjennskap til at en betydelig andel varebiler kjører med overlast. Overlast er trafikkfarlig, men også konkurransevridende ved at varebilene som bevisst kjører med overlast, kan redusere antallet turer innom godsterminalen, og dermed oppnå høyere profitt.

⁹ Kontrolletatene er kjent med at dette allerede inngår i mange eksisterende rammeavtaler.

Varebiler med skap, påmontert løftelem og eventuelt kjøleaggregat, har som regel kun et par hundre kilo med lovlig nyttelast, og er derfor ikke egnede kjøretøy i mange sammenhenger. Grunnen til at bruken av «uegnede» varebiler er så utstrakt, er trolig profittmotivert og at det er bedre tilgang på arbeidskraft i den uregulerte delen av bransjen. Godstransport over 3,5 tonn er lovregulert, noe som innebærer allmenngjort lønn og kjøre- og hviletid.

Tverretatlige kontroller av underleverandører har gjennom flere år avdekket at en betydelig andel av varebilene kjører med overlast.¹⁰ Intervju av sjåførere indikerer at enkelte føler seg presset til å ta med ekstra gods, slik at hovedleverandøren får distribuert varene innen tidsfrist.



BILDE: KONTROLL I 2021 HAR AVDEKKET OVERLAST

Forebyggende tiltak

Ledelsen ved de ulike godsterminalene bør iverksette forebyggende tiltak som reduserer risikoen for at varebiler forlater terminalområdet med overlast. Terminaler bør ha mulighet til å veie kjøretøy før utkjøring, eller innrette driften slik at det blir vanskeligere for underleverandørene å kjøre med ulovlig lastede kjøretøy.

Et tiltak som kan redusere utfordringen med overlast er å benytte lette lastebiler, med tillatt totalvekt inntil 7,5 tonn, til frakt av varer, istedenfor varebiler med lav kapasitet til nyttelast. Sjåførere av lette lastebiler er dessuten underlagt bransjeregulering, noe som innebærer allmenngjort lønn samt større krav til sjåfør og virksomhet.

Et tiltak er å arbeide aktivt med sikkerhetskulturen i leverandørkjeden, slik at

¹⁰ Av 129 kontrollerte varebiler under Black Week 2021 fikk 45 biler bruksforbud, herunder 33 på grunn av overlast.

hovedleverandør sender et tydelig signal om nulltoleranse for overlast, og at sikkerhet er overordnet antall leveringer.

4.6 Risiko for korrupsjon

Ansatte hos hovedleverandør som har ansvaret for innkjøp av tjenester og oppdragstildeling, har stor påvirkning på hvilke kjøreruter underleverandørene får tildelt.

Lønnsomheten til de forskjellige rutene kan variere og kjøreledere har derfor stor påvirkning på inntjeningen til de respektive underleverandørene.

Det er derfor en risiko for at ansatte som forvalter dette ansvaret, vil kunne bli fristet til å ta seg betalt når de fordeler de mest lønnsomme oppdragene. Dette er korrupsjon.

Ofte forvaltes ansvaret for oppdragstildelingen på lavere nivåer i organisasjonsstrukturen til hovedleverandørene. Det er derfor vesentlig å ha internkontroll over denne tildelingen, for å redusere sårbarhetene for korrupsjon.

En indikator på korrupsjon er at enkelte underleverandører «alltid» får de mest lønnsomme kjørerutene på bekostning av andre eller har bedre kontraktsvilkår (for eksempel knyttet til provisjonssats).

Politiet har indikasjoner på at det kan være kriminelle nettverk som har innflytelse over tildelingen av kjøreruter hos enkelte hovedleverandører.

Forebyggende tiltak

Det kan oppstå personlige relasjoner mellom ansatte på terminaler og underleverandørene. Det er derfor viktig at hovedleverandør har gode og transparente rutiner knyttet til inngåelse av kontrakter og tildeling av kjøreruter.

Dersom innkjøp av tjenester og fordeling av kjøreruter foretas av lokale ledere på terminalene, bør det foretas internkontroll av prosessen.

Hovedleverandørene bør ha systemer som fanger opp avvik i fordelingen av kjøreoppdrag og underleverandørens inntjening. Hovedleverandøren må ha kontroll på hvor mange biler hver underleverandør har i sitt virke, og hvor mange timer arbeid som legges ned sett opp mot inntjeningen. Ulogiske og uforklarlige variasjoner mellom underleverandørene kan være en indikator på korrupsjon.

Internkontrollen bør avklare spørsmål som:

- Er det samsvar mellom underleverandørens kapasitet og tildelte oppdrag?
- Er det enkelte underleverandører som har påfallende høy inntjening?
- Hva kjennetegner underleverandørene med høy inntjening?
- Løses oppdragstildelingen på en rasjonell måte av lokal ledelse?

For å redusere risikoen for korrupsjon er et tiltak å løfte ansvaret for kontraktinngåelse, oppdragstildeling og for innkjøp av transporttjenester til et høyere nivå i organisasjonen. Større avstand mellom bestiller og tilbyder, kan sikre bedre etterlevelse av interne regler, forebygge korrupsjon og redusere risikoen for at kriminelle aktører får fotfeste som underleverandører.

4.7 Risiko for hvitvasking

Hvitvasking innebærer å tilsløre opprinnelsen til et utbytte fra kriminalitet gjennom å plassere og integrere det i den legale økonomien. For kriminelle som oppnår utbytte av et visst omfang, er hvitvasking avgjørende for at de skal kunne bruke pengene, uten å vekke oppsikt.

Politiet og kontrolletatene har avdekket ulike modus for å hvitvaske penger i varebilbransjen.

I Nasjonal risikovurdering for hvitvasking og terrorfinansiering fra 2020¹¹, vurderes risikoen for hvitvasking i næringsvirksomhet som høy. Det knyttes særlig høy risiko til aktører innen arbeidslivskriminalitet som, i tillegg til å hvitvaske egen profitt, også tilrettelegger for hvitvasking av utbytte fra narkotikakriminalitet i sin næringsvirksomhet.

I varebilbransjen kan de kriminelle aktørene oppnå ulovlig utbytte ved bruk av uregistrert arbeidskraft og ved å unndra skatt og merverdiavgift. Den vanligste hvitvaskingsmodusen har vært å benytte fiktiv fakturering, der utbyttet sluses gjennom (fiktive) underleverandører og tas ut kontant. I organiserte nettverk som fakturerer fiktivt, hvitvaskes både utbytte som skapes ved unndragelser av skatt og avgift, samt utbytte som stammer fra annen kriminalitet.

Kriminelle har også tatt i bruk andre modus for å sluse utbytte ut av transportforetaket.

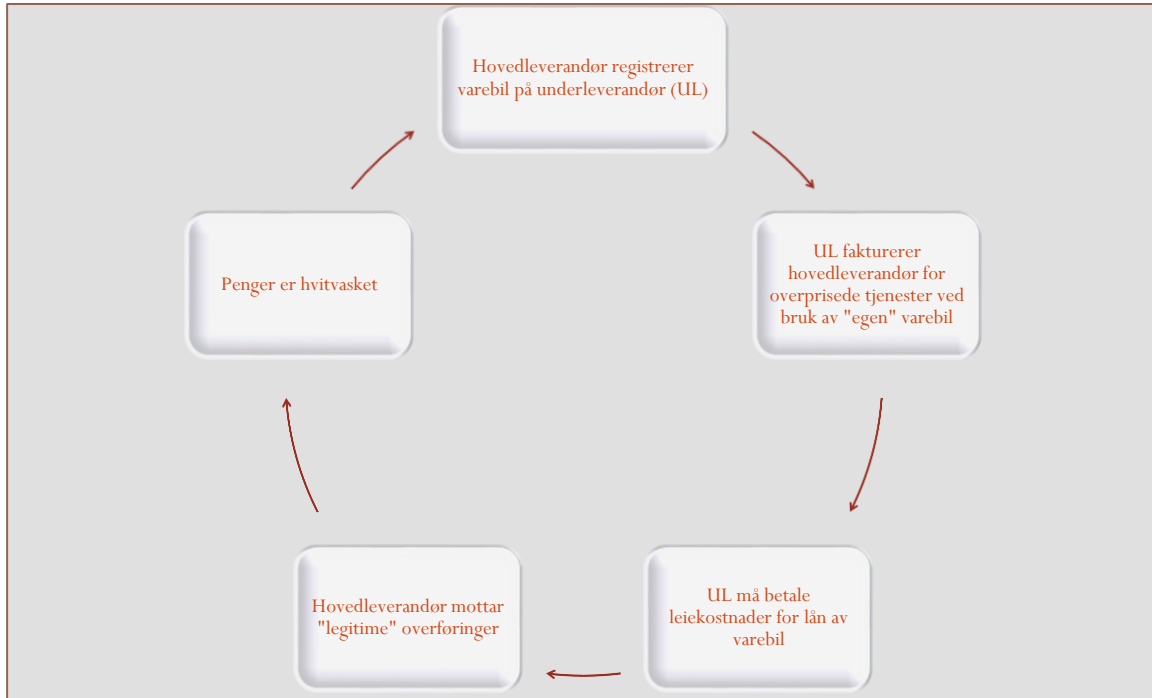
En modus er at kriminelle aktører «leier ut» kjøretøy gjennom egne firmaer til andre kriminelle i varebilbransjen eller ved å fakturere for fiktive verkstedreparasjoner. Gjennom å fakturere hverandre for fiktive tjenester, kan aktørene hvitvaske ulovlige midler, gjennom det som fremstår som legitime transaksjoner.

Utbytte fra annen kriminalitet, for eksempel organisert narkotikakriminalitet, kan enkelt hvitvaskes gjennom kontant betaling til uregistrerte arbeidere. På den måten kan hvit lønn, utbytte eller overskudd utbetales til registrerte ansatte eller reell leder av virksomheten.

Informasjon underbygger at enkelte sjåførere blir bedt om å registrere varebil på eget foretak, slik at hovedleverandør kan legitimere å bli fakturert for et høyere beløp, ved

¹¹ <https://www.okokrim.no/ny-nasjonal-risikovurdering-om-hvitvasking-og-terrorfinansiering.6354385-411472.html>

kjøp av overprisede tjenester fra underleverandør med egen varebil (hovedleverandør ønsker å sluse penger ut av egen virksomhet). Hovedleverandøren, som er reell eier av varebilen, fakturerer i ettertid underleverandøren for leie av varebilen. Hovedleverandør kan vise til inntekter gjennom det som fremstår som legitime transaksjoner.



ILLUSTRASJON: ULOVLIG UTBYTTE SLUSES FRA HOVEDLEVERANDØR, GJENNOM FIKTIVE ELLER OVERPRISEDE TJENESTER (BRUK AV EGEN VAREBIL), OG PENGENE FREMSTÅR «HVITE» GJENNOM AT HOVEDLEVERANDØR FAKTURERER UNDERLEVERANDØREN FOR LEIE AV VAREBIL.

En annen modus er at arbeidsgivere registrerer kjøretøy på egne ansatte, og betaler de ansatte leie for bruk av eget kjøretøy. Dette er en form for svart avlønning og arbeidsgiver oppnår et ulovlig utbytte i form av kostnadsbesparelse ved redusert arbeidsgiveravgift, samt at de «økte» kostnadene for leie, innebærer samtidig redusert skattbart overskudd. Det ulovlige utbyttet kan senere hvitvaskes gjennom å tilslore midlenes opphav.

Det er flere indikatorer på at underleverandører hvitvasker ulovlig utbytte:

- Underleverandøren benytter svart arbeidskraft
- Underleverandøren unndrar skatter og avgifter
- Underleverandøren er ikke registrert med egne varebiler, men leier biler fra ansatte eller andre aktører som ikke er leasingfirmaer
- Underleverandøren tilbyr transporttjenester som er priset under normalt nivå
- Underleverandøren benytter stråperson

Forebyggende tiltak

Hovedleverandør bør ha tilpassede systemer for å identifisere hvem som er sjåfør og hjelpemann ved utførelse av transportoppdrag. Reduseres handlingsrommet for bruk av svart arbeidskraft, reduseres mulighetene for å hvitvaske et utbytte.

En indikator på hvitvasking kan være at en underleverandør med stor kapasitet til å utføre oppdrag, kun leier inn varebiler. Dersom varebilene som benyttes til oppdrag, er registrert på ansatte hos underleverandøren, bør det settes inn tiltak. Opplysninger om registrert eier av kjøretøy kan sjekkes på Vegvesen.no eller det kan bes om at underleverandøren dokumenterer dette til hovedleverandør. Hovedleverandør kan også undersøke de enkelte postene i regnskapet til underleverandørene, inkludert kostnadspostene, for å se etter uregelmessigheter (for eksempel høye kostnader til leie av kjøretøy).

Et tiltak som kan redusere risikoen for hvitvasking, er at hovedleverandør inntar en egen klausul i rammeavtalen (eller i Code of Conduct), som omhandler hvitvasking.

Hovedleverandør kan understreke at underleverandører skal forplikte seg til å ikke bidra til hvitvasking av penger, gjennom for eksempel fiktiv fakturering av tjenester, og at det ikke er tillatt å fordekke lønn gjennom betaling for leie av varebil, fra ansatte i virksomheten.

Det at en hovedleverandør viser at de er kjent med modus, kan i seg selv ha en forebyggende effekt overfor underleverandører.

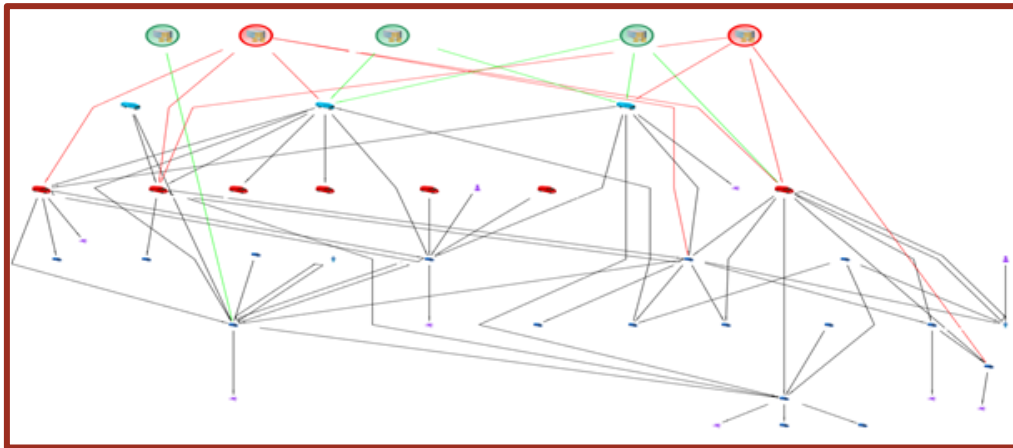
Ved kritisk vurdering og egne undersøkelser for å avklare leverandørens seriøsitet, kan hovedleverandører bidra til å forhindre at utbytter fra ulike former for kriminalitet hvitvaskes i bransjen.

5.0 Strukturelle risikofaktorer i varebilbransjen

Varebilbransjen er uregulert og har en struktur som gjør den uoversiktlig og vanskelig å kontrollere. Strukturen i seg selv kan derfor invitere til uregelmessigheter og kriminalitet.

Kontroller underbygger at de fleste hovedleverandører utelukkende benytter underleverandører til transportoppdrag. Majoriteten av virksomhetene som leies inn som underleverandører i transportbransjen har mellom 0-4 ansatte, og over halvparten er organisert som enkeltpersonforetak.¹²

¹² Opplysninger fra Brønnøysundregisteret



ILLUSTRASJONEN VISER ET REELT EKSEMPEL PÅ STRUKTUREN I VAREBILBRANSJEN. ØVERST I KARTET VISES HOVEDLEVERANDØRENE, OG I NIVÅENE UNDER FØLGER TRE LEDD MED UNDERLEVERANDØRER. KARTET VISER ET NETTVERK SOM DREV MED MVA-BEDRAGERIER, TRYGDEBEDRAGERIER, UTNYTTELSE AV ARBEIDERE OG STRÅPERSONVIRKSOMHET.

Rådene og tiltakene som er nevnt under punkt 4 veilederen, vil kunne bedre forholdene, men ikke være tilstrekkelig for å sikre en «ren bransje». Flere hovedleverandører utfører også allerede mange av de nevnte tiltakene i dag, uten at dette har vist seg tilstrekkelig til at man har den nødvendige kontroll.

Kontrolletatene er kjent med at de kriminelle tilpasser seg kontrolltiltak fra hovedleverandør og myndighetene, gjennom å manipulere timelister/oppdrag, benytte fiktive kontrakter, gi uriktige opplysninger om hvem som har utført oppdrag mv.

Det er to risikofaktorer som påvirker omfanget av kriminalitet:

- Bransjens bruk av underleverandører, ofte i to og tre ledd
- Priskonkurransen på transport av varer, innebærer små marginer for profitt på varetransport.

5.1 Risiko ved innleie av transporttjenester

En hovedutfordring ved å benytte innleide underleverandører, er at hovedleverandør verken har påseplikt eller arbeidsgiveransvar.

Istedenfor et arbeidsgiver - arbeidstakerforhold, blir det et kontraktsforhold mellom to bedrifter.

Det fører til at plikten til å etterleve regelverket ikke er plassert hos hovedleverandør, men hos underleverandør. Underleverandør må forholde seg til innbetaling av skatter- og avgifter, driftskostnader ved oppdrag, ansvaret for HMS (arbeidstider og

sikkerhetskultur), etiske retningslinjer, trygge kjøretøyer, trafiksikkerhet, lovlige laster og miljø (elektriske kjøretøy) mv.

Hvis underleverandøren er en utenlandsk borger med kort tid i Norge, er sjansen stor for at vedkommende ikke er klar over alle reglene som gjelder for å drive en transportbedrift på rett siden av loven.

Kontrolletatene har kjennskap til at det i praksis ofte inngår flere ledd med underleverandører i leverandørkjeden, selv om inngåtte rammeavtaler ikke tillater det. Det innebærer at selv om hovedleverandør har innlemmet compliance-arbeid i organisasjonen, vil det være krevende å følge opp etterlevelsen hos siste ledd med underleverandør.

Forebyggende tiltak

Et tiltak – eller strukturell endring – som vil redusere kriminaliteten betraktelig, er at aktører som tilbyr hjemkjøring av varer, ansetter egne sjåførere og dermed nedskalere bruken av hovedleverandører eller innleide underleverandører. For å ivareta fleksibilitet i perioder med markedssvingninger, kan virksomheten øke graden av innleie ved økt oppdragsmengde.

Seriøse virksomheter som har et arbeidsgiveransvar overfor egne ansatte sjåførere, vil redusere kriminaliteten i varebilbransjen.

Hovedleverandører som leier inn underleverandører ved økt oppdragsmengde, bør velge partnere med samme verdigrunnlag og ikke bare velge ut fra pris.

Dersom det ikke er mulig med kun egne ansatte sjåførere, vil et alternativ for å oppnå kriminalitetsforebyggende effekt, være å ha underleverandører med faste ansatte. I tillegg begrense hvor mange underleverandører som benyttes, og hvor mange ledd med underleverandører en hovedleverandør kan ha. Staten, mange store virksomheter og kommuner, har inntatt i sine seriøsitetsregler innenfor bygg- og anleggsbransjen og renhold en begrensning på at hovedleverandøren kun kan ha ett ledd av underleverandører under seg.

5.2 Risiko ved lav betalingsvilligheten i varebilbransjen

Det er hard priskonkurranse på hjemkjøring av varer, og forhandlere ønsker å tilby billige tjenester til sine kunder. I tillegg til ønsket om billige tjenester skal forhandlere og hovedleverandører ha en andel av fortjenesten på transporten. Dette påvirker inntjeningsmulighetene til underleverandørene.

Kontrollstatene har gjennom lang tid mottatt en rekke signaler om at det ikke er mulig å drive lovlig eller å leve av de utbetalingene som gjøres i bransjen. Betalingsnivået i bransjen er lavt og det vil være essensielt at oppdragsgiver og hovedleverandør betaler «godt nok» for et oppdrag, slik at det er mulig for underleverandøren å drifte forsvarlig.

Oppdragsgivers behov for billige transporttjenester og underleverandørens behov for akseptabel inntjening øker risikoen for kriminalitet.

De siste årene har allmennhetens interesse for transportarbeideres sosiale vilkår økt betraktelig, med stadig flere medieoppslag knyttet til underbetaling og sosial dumping i transportsektoren. Forhandlere og hovedleverandører risikerer omdømmetap, dersom allmennheten opplever at bransjen underbetaler underleverandører. I tillegg kan hovedleverandører som over tid profiterer på kriminalitet via sine underleverandører, også risikere et straffeansvar.

Forebyggende tiltak

Hovedleverandører bør foreta en vurdering og beregning av om det er mulig å drive lovlig med de kontraktene som inngås. Det bør foretas utregninger, slik at man har kontroll på hva sjåførene i det nederste leddet får betalt, og en vurdering om inntekten er forsvarlig.

Utgifter man ofte må ta med i slike beregninger er: Leasing/avskrivning av bil, drivstoff, bompengeutgifter, skatt og avgifter, vedlikehold, reparasjoner, forsikring og en anstendig lønn til seg selv.

Dersom beregninger som sammenstiller anslått tidsbruk på oppdraget og prising av oppdraget medfører for lav «timebetaling», bør hovedleverandør og/eller oppdragsgiver vurdere å øke prisene for hjemkjøring av varer. Allmenngjort lønn for transportoppdrag over 3,5 tonn, er 185,50 kroner per time.

I andre bransjer med tilsvarende utfordringer, har enkelte virksomheter valgt å markedsføre seg som aktører med fokus på verdier som kvalitet, bærekraft og arbeidstakeres arbeidsvilkår. Det kan bygge et godt omdømme for virksomheten.

6.0 Avsluttende bemerkninger

Varebilbransjen er en risikobrandsje for kriminalitet, og selv om bransjen er uregulert, så bør oppdragsgivere og hovedleverandører rigge compliance-arbeidet i henhold til gjeldende risikobilde. Det viktigste slik politiet og kontrollmyndighetene vurderer det, er å sørge for at hovedleverandørene har en struktur som gir mulighet for kontroll. Samt at de tar et større ansvar, slik at man ikke utnytter selvstendige oppdragstakere.

Hovedleverandører som leier inn tjenester, bør bruke ressurser på revisjon og kontroll. Både hovedleverandører og oppdragsgivere kan tilsette personer med kompetanse på arbeidslivskriminalitet for å gjennomføre kontroller.

Det vil være viktig at oppdragsgivere stiller tilstrekkelige krav til sine hovedleverandører, slik at de sikrer at deres valgte leverandører har kontroll og gjør tiltak for å begrense de risikofaktorene vi har belyst i denne veilederen. Som oppdragsgiver vil det også være viktig å skape transparens for hovedleverandøren i forhold til oppdrag. Bedre strategisk samarbeid og transparens om fremtiden gir bedre forutsetninger for lovlig drift. Ved å avstemme mulighetene for hva kunden kan bestille, opp mot det hovedleverandør kan levere, vil det skape stabilitet og god planlegging.

Det bør foreligge rutiner på hvordan hovedleverandørene og oppdragsgiverne rapporterer alvorlige kontraktsbrudd til kontrolletatene eller politiet, dersom det er indikasjoner på kriminalitet. Om en hovedleverandør terminerer en kontrakt med underleverandør på grunn av alvorlige kontraktsbrudd, bør det vurderes om det er muligheter, innenfor lovverket, å inngå en intern bransjedialog. Det kan redusere muligheten for at kriminelle underleverandører reetablerer seg hos en ny hovedleverandør, som ikke kjenner historikken.

Oppdragsgivere og hovedleverandører bør vurdere å øke kontrollene i perioder med mange transportoppdrag, som for eksempel under Black Week og under førjulstiden. I perioder med økt oppdragsmengde, er det høyere risiko for at underleverandører ikke etterlever regelverket.



7.0 Sjekkliste – Forebyggende tiltak

Risiko for svart arbeid og trygdebedrageri

- Er det en logisk sammenheng mellom arbeidskapasiteten til underleverandøren og antall utførte oppdrag?
- Er det bedt om dokumentasjon på at ansatte hos underleverandøren er registrert i arbeidstakerregisteret?
- Er det bedt om dokumentasjon på at ansatte hos underleverandøren får innberettet lønn?
- Er det bedt om dokumentasjon på at underleverandør har innmeldt hjelpemann i Aa-registeret dersom oppdragene tilsier det?
- Er det foretatt kontroller av ID til sjåførere og hjelpemenn på godsterminaler og lager?
- Er det foretatt kontroller av ID til sjåførere og hjelpemenn på leveringsruten?

Risiko for stråpersonvirksomhet

- Er personen som hovedleverandør har kontakt med hos underleverandøren den samme som er registrert med formelle roller i foretaket?
- Er personen som har signert rammeavtale med hovedleverandør den samme som fremstår som leder hos underleverandøren?
- Er det avklart hvorfor den som fremstår som reell leder ikke er formell leder?

Risiko for utnyttelse av arbeidskraft

- Bygges det en god kultur for behandling av ansatte i hele leverandørkjeden, og er det vurdert å avholde opplæring av underleverandører som reflekterer hovedleverandørens rutiner og etiske verdier?
- Har underleverandør signert avtale som gir uttrykk for retningslinjer for anstendig lønn, arbeidstid og forebygging av sosial dumping?
- Har ansatte hos underleverandør fått informasjon om arbeidstakeres rettigheter på et språk de forstår?
- Er det etablert gode varslings- og tilbakemeldingskanaler for underleverandørene?
- Har hovedleverandør etablert en kultur som gir rom for å varsle om avvik?
- Er det etablert retningslinjer på hvordan hovedleverandør følger opp avvik?
- Er det etablert en tilbakemeldingskanal slik at kunden kan melde fra om kritikkverdige forhold?
- Er det foretatt en grundig bakgrunnsjekk av underleverandøren før kontraktsinngåelse?
- Har hovedleverandør en begrensning på ett ledd med underleverandører?
- Følger hovedleverandør opp hvorvidt ett ledd med underleverandører faktisk overholdes?

Risiko for skatte- og avgiftsunndragelse

- Inneholder rammeavtale en klausul om at underleverandører plikter å være a jour med innbetaling av offentlige skatte- og avgiftskrav?
- Har hovedleverandør kontraktsfestet at de kan hente inn relevante skatteopplysninger fra underleverandør i hele kontraktsperioden?
- Har hovedleverandør sjekket underleverandøren i Enhetsregisteret, Foretaksregisteret, MVA-registeret og konkursregisteret?
- Har hovedleverandør sjekket at underleverandør innbetaler MVA i henhold til inntjent beløp?

Risiko for overlast

- Er det iverksatt lokale tiltak på godsterminaler som kan forebygge overlast?
- Er det mulig å veie kjøretøy på godsterminaler?
- Er det vurdert om noe av varetransporten kan overføres til lette lastebiler?
- Har hovedleverandør kommunisert til underleverandører at det er nulltoleranse for overlast?

Risiko for korrupsjon

- Er det gode og transparente rutiner knyttet til inngåelse av kontrakter og tildeling av kjøreruter?
- Har hovedleverandør foretatt internkontroll av prosessen med tildeling av kjøreruter?
- Er det enkelte underleverandører som har påfallende høy inntjening?
- Har hovedleverandør vurdert å plassere ansvaret for oppdragstildeling til et høyere nivå i organisasjonen?

Risiko for hvitvasking

- Har hovedleverandør iverksatt tiltak som kan forebygge hvitvasking?
- Er det indikasjoner på at underleverandøren benytter fiktiv fakturering av tjenester?
- Har hovedleverandør gjennomgått regnskapet til underleverandøren for å se etter uregelmessigheter?
- Er forebyggende tiltak om hvitvasking inntatt i Code of Conduct?

Risiko ved bransjestruktur

- Er det vurdert å ansette egne sjåfører istedenfor å benytte innleide transporttjenester?
- Har hovedleverandør vurdert å benytte underleverandører som har faste ansatte?
- Har hovedleverandør vurdert å ha færre underleverandører, slik at det blir enklere å følge opp at underleverandørene etterlever regelverket?
- Er det foretatt beregninger av hvor mye underleverandøren har i inntjening per oppdrag?
- Er «timebetalingen» til underleverandørene forsvarlig?
- Foretar hovedleverandør økte kontroller i perioder med høykonjunktur (som Black Week, førjulstid mv.)?
- Stiller oppdragsgiver tilstrekkelige krav til sine hovedleverandører, slik at de sikrer at deres valgte leverandører har kontroll?