

# Pakkelevering under press: En kartlegging av budbransjen

Kristin Jesnes og Elin Svarstad

## En bransje preget av raske endringer

Hjemlevering av varer har vokst raskt innen budbransjen de siste årene. Bransjen preges av stadige endringer, oppstart og nedleggelse av virksomheter. De tre store mediekonsernene Polaris, Amedia og Schibsted har engasjert seg i hjemlevering av varer som en respons på at avisvolumet har gått ned. I tillegg har det oppstått nye markeder for rask levering av mat fra restauranter eller dagligvarer fra dedikerte lagre, kjent som «hurtighandel», «quick commerce» eller «last mile». Foodora og Wolt har etablert seg som sentrale aktører i markedet og utvider stadig til nye geografiske områder og nye konsepter. Mange aktører innen hjemlevering har spesialisert seg på en digital infrastruktur gjennom en app, som knytter kunder sammen med bud for å levere mat eller varer. Det digitale aspektet har bidratt til å akselerere utviklingen i bransjen. Fusjoner og samarbeid er vanlig. Et eksempel er samarbeidet mellom Finn og Helthjem i deres «fiksferdig»-konsept hvor pakker fra Finn-torget bringes helt hjem til døren din. Leveringen skjer med forskjellige kjøretøy som biler, mopeder, elektriske og vanlige sykler, avhengig av området og aktørene som er involvert. Kundene forventer leveranser av varetyper som spenner fra hvitevarer til dagligvarer, hurtig og ofte gratis, noe som legger betydelig press på samlet pris for varen og dermed på arbeidsvilkårene til de som leverer. Etter en kraftig vekst under pandemien, har bransjen nå stabilisert seg på et lavere nivå.

Budbransjen kjennetegnes av lave krav til formell kompetanse, små oppstartskostnader og utstrakt bruk av underleverandører. Denne situasjonen gir rom for at kriminelle aktører kan etablere seg som underleverandører og utnytte enkeltpersonforetak for å unngå arbeidsgiveransvar. Det kan også føre til at hovedleverandører mister kontroll over hvem som faktisk utfører leveringsoppdragene. Som vi skal se, er arbeidslivskriminalitet og sosial dumping dokumenterte kjennetegn ved bransjen.

I dette faktaflaket ser vi nærmere på virksomheter som driver med hjemlevering av varer med sykkel og varebiler under 3,5 tonn. Vi gir oversikt over de største aktørene, diskuterer bransjens omfang, ser nærmere på ansettelsesformer og arbeidsvilkår blant budene, og hvilke reguleringer bransjen er underlagt. Kartleggingen er finansiert av LO.

## Metode

Vi har benyttet en kombinasjon av kvalitative og kvantitative metoder for å beskrive bransjen. Vi har gjennomført en deskstudie basert på offentlig tilgjengelige kilder, herunder medier, Proff Forvalt, virksomhetenes nettsider og publiserte rapporter. Videre har vi gjennomført ti intervjuer med virksomheter, tillitsvalgte og bud, ett intervju med Økokrim og ett med politiet.

Vi har rekruttert informanter på ulike måter. Virksomhetene er kontaktet via e-post. Tillitsvalgte og bud er kontaktet via Oslo Transportarbeiderforening. Vi har brukt snøball-metoden, hvor informanter har videreformidlet kontaktinformasjon, i tillegg til at vi har rekruttert bud utenfor lagerbygninger. Vi har også fått tilgang til fem arbeidsavtaler. Videre har vi benyttet registerdata for å beskrive kjennetegn ved sysselsatte i den delen av bransjen som inngår i næringskoden der vi forventer at mange av budene som driver med hjemlevering av varer befinner seg.

## Andre post- og budtjenester

Det er ikke ukomplisert å få oversikt over det vi har valgt å kalle budbransjen ved hjelp av registerdata-kilder. Bransjen lar seg ikke uten videre identifisere i offentlig statistikk. Det skyldes blant annet at virksomhetene vi er interesserte i er registrert med ulike næringskoder, som delvis overlapper med virksomheter som driver med andre ting enn det vi ønsker å fange opp her. Ifølge våre informanter er det heller ikke et klart skille mellom aktører som driver med hjemlevering av varer og de som driver med levering av varer til bedrift. For personer i bransjen er det viktig å utnytte transportmiddelet maksimalt, for eksempel ved at man kombinerer levering av varer til bedrift på dagen med hjemlevering av varer til privatkunder på kveldstid. Dette er to ulike næringskoder, og det er ikke åpenbart hvilken av disse arbeidsforholdet er registrert i.

Budbransjen preges også av uoversiktlige organisasjonsformer. A-krimisenteret i Oslo opplyser at det i budbilbransjen var registrert 3400 virksomheter i deres geografiske område i 2022, inkludert organisasjonsformene aksjeselskap (AS), enkeltpersonforetak (ENK), norsk utenlandskregistrert foretak (NUF), delt ansvar (DA) og ansvarlig selskap (ANS).

Følgelig er det sannsynlig at vi vil undervurdere bransjens omfang når vi begrenser oss til én næringskode.

Den mest aktuelle næringskoden for hjemlevering av varer er Andre post- og budtjenester (NACE 53.200), med virksomheter spesialisert på distribusjon av pakker, post og aviser. Denne næringskoden omfatter ikke alle aktørene vi er interessert i, for eksempel er virksomheter som Porterbuddy og Wolt registrert i andre næringskoder. Koden omfatter imidlertid store og viktige aktører som Foodora, Helthjem, Bring og flere av Schibsteds distribusjonsselskaper. Vi vil derfor ta utgangspunkt i denne næringskoden i resten av dette avsnittet.

I tabellen under har vi listet opp de 20 største aktørene etter omsetning innen Andre post- og budtjenester i 2022. Toppllasseringen på listen tilhører Foodora, etterfulgt av Helthjem, Bring Courier & Express og Schibsted-konsernet.

Flere av virksomhetene i bransjen, for eksempel Foodora (etablert i 2015) opererer med underskudd og er avhengige av kapitalinvesteringer. I stedet for å fokusere på å konsolidere virksomheten, har de valgt å satse på ekspansjon til nye geografiske områder og konsepter. Dette er altså en del av strategien til virksomhetene.

Basert på datafiler fra registerbasert sysselsettingsstatistikk, levert til Fafo av Statistisk sentralbyrå (SSB), finner vi at det er registrert ca. 6700 arbeidsforhold i Andre bud- og posttjenester i 2021. Av disse er 1100 selvstendig næringsdrivende (17 prosent). Halvparten av de registrerte personene er innvandrere i henhold

til SSBs innvandringskategori B: personer som er født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre og fire utenlandsfødte besteforeldre, og åtte av ti er menn. Gjennomsnittlig stillingsprosent blant ansatte i bransjen er 60, noe som er betydelig lavere enn i arbeidsmarkedet for øvrig. En høy andel av sysselsettingen i bransjen er i Osloregionen, med 38 prosent av bransjen i Oslo, Bærum og Lillestrøm. Det vanligste yrket blant de som er ansatt er Bud mv., hvor 46 prosent av arbeidsforholdene er registrert. Videre er 24 prosent registrert som Bil-, drosje-, og varebilførere. Dernest følger selgere, speditorer og logistikkmedarbeidere som vanligste yrker.

SSB har også undersøkt hvordan personer i det norske arbeidsmarkedet tjener penger gjennom *digitale plattformer* i 2022. Gjennom å analysere Arbeidskraftundersøkelsen finner de at digitalt plattformarbeid for det meste er sporadisk, få personer har dette som hovedinntektskilde. Varetransport, inkludert matleveringssyklister utgjorde 5,7 prosent av de 141 000 personene som hadde solgt varer eller tjenester gjennom en digital plattform minst én gang det siste året. Det er imidlertid interessant å bemerke at varebudene var mer stabilt aktive gjennom året enn resten av denne gruppen, og at 75 prosent av dem er født utenfor Norge. Det pekes på at norskfødte som driver med digitalt plattformarbeid har det som bijobb, mens de utenlandsfødte i større grad lever av plattformarbeidet.

## Lønns- og arbeidsvilkår

Deler av budbilbransjen har i lang tid vært preget av dårlige arbeidsvilkår, noe som både kom frem av Klassekampens artikkelserie om bransjen i 2022, og som er grundig dokumentert av A-krimssenteret.

Det er i hovedsak fire relevante tariffavtaler for ansatte bud i bransjen:

- Logistikk, Havn og Spedisjonsoverenskomsten (Schenker)
- Avisbudavtalen (ansatte bud i Amedia, Helthjem, Morgenlevering)
- Foodoras tariffavtale (Ansatte Foodora-bud, ikke selvstendige bud eller frilansere)
- Transportselskaper i Norge (Oda)

Pakkeriavtalen er også relevant for de budene som pakker varer. I noen virksomheter, som for eksempel Porterbuddy, er det de samme budene som pakker og

### Klassekampens dekning av budbilbransjen

I løpet av 2022 skrev Klassekampen en rekke artikler som belyste lønns- og arbeidsvilkårene i budbilbransjen. Forholdene ble beskrevet som særdeles dårlige, med høyt arbeidspress, lange arbeidsdager, lav lønn og manglende forutsigbarhet. En betydelig andel av budene er kategorisert som selvstendig næringsdrivende, noe som betyr at de ikke omfattes av arbeidsmiljøloven og derfor ikke har de samme rettighetene til sykepenger eller feriepenger som ansatte. Arbeidstakere og selvstendige bud i bransjen har ofte kort botid i Norge, noe som øker deres sårbarhet for utnyttelse.

| Juridisk selskapsnavn                | Drifts-inntekter | Drifts-resultat |
|--------------------------------------|------------------|-----------------|
| FOODORA NORWAY AS                    | 753 226          | -90 850         |
| HEALTHJEM NETTHANDEL AS              | 593 561          | -27 200         |
| BRING COURIER & EXPRESS AS           | 440 725          | -1 780          |
| SCHIBSTED DELIVERY AS                | 422 848          | -47 202         |
| SCHIBSTED DISTRIBUTUSJON VEST AS     | 393 441          | 8 184           |
| SCHIBSTED DISTRIBUTUSJON ØST AS      | 315 935          | -15 981         |
| BYPOST NORGE AS                      |                  | -72             |
| BYPOST AS                            | 275 295          | 19 800          |
| BLADCENTRALEN AS                     | 241 466          | 7 756           |
| AMEDIA DISTRIBUTUSJON VIKEN AS       | 199 178          | -28 493         |
| POLARIS DISTRIBUTUSJON MIDT-NORGE AS | 131 685          | 1 939           |
| NORSK BIBLIOTEKTRANSPORT AS          | 119 851          | -6 700          |
| HEALTHJEM MEDIAPOST AS               | 118 513          | -629            |
| POLARIS DISTRIBUTUSJON SØR AS        | 98 931           | -1 504          |
| ROMERIKE MEDIADISTRIBUTUSJON AS      | 84 119           | -7 375          |
| KAMONEN TRANSPORT AS                 | 83 237           | 522             |
| AKTIV NORGESDISTRIBUTUSJON AS        | 72 806           | 4 527           |
| APOLLO BUDBILER AS                   | 69 513           | 3 603           |
| EM DISTRIBUTUSJON AS                 | 66 240           | -6 142          |
| FRAM DISTRIBUTUSJON AS               | 65 358           | 7 890           |

Kilde: Proff forvalt

transporterer. Samtidig er det få innenfor bransjen som er dekket av tariffavtaler. Dette inkluderer selvstendige bud som heller ikke er beskyttet av arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Gjennom våre intervjuer med bud og tillitsvalgte, samt analyse av arbeidsavtaler vi har innhentet, har vi identifisert flere elementer som påvirker arbeidsforholdene i bransjen. For det første avdekker vi utfordringer knyttet til mangelfulle arbeidsavtaler blant ansatte bud. Manglene gjelder arbeidstid, betalte pauser når det ikke er tilgjengelige pauserom, og de kan inkludere konkurranseklausuler som begrenser budenes mulighet til å jobbe for andre virksomheter. I tillegg er det «pay back-systemer», hvor budene kan få inntekten redusert som straff for slitasje og skader på kjøretøyet, eller dårlige evalueringer fra kunder. Denne siste praksisen er særlig problematisk, da kunder kan gi dårlige vurderinger basert på elementer som ikke nødvendigvis er under budenes kontroll, som for eksempel tilstanden på varene ved levering. Fire av de fem arbeidsavtalene vi har fått tilgang til, har opplysninger om lønn. Time-lønnen varierer rundt 175-180 kroner, noen med 40 prosent tillegg for overtid og kronetillegg for helg. Til sammenligning er den allmenngjorte minstesatsen i godstransport på vei over 3,5 tonn fra og med 15. juni 2023 på 207 kroner.

For det andre spiller ruteplanlegging en vesentlig rolle for arbeidsforholdene til budene. Budene må følge nøye planlagte ruter som er tidfestet ned til minuttet. Fart og leveringstid påvirkes naturlig nok av eksterne faktorer som trafikk og værforhold. For å holde seg innenfor tidsplanen, opplyser budene at de ofte bærer for tungt eller løper, noe som kan føre til overbelastning og skader. Selvstendige bud, som betales per levering, opplever ekstra press, da inntekten deres er direkte knyttet til hvor raskt de kan utføre leveransene. Budene kan derfor ta unødvendig risiko som går utover egen sikkerhet. Selvstendige bud som pådrar seg skade vil i de aller fleste tilfeller ikke ha rett til sykepenger.

Virksomheter som Foodora og Wolt har spesialisert seg på en digital plattform som kobler kunder sammen med bud for levering av mat og varer. Via den digitale plattformen automatiseres beslutninger om oppdragstildeling og prissetting, ofte basert på prestasjon. Denne formen for «algoritmisk styring» kan effektivisere ruteplanleggingen ved å bruke store mengder data

fra bud og kunder for å lage optimale ruter. Samtidig kan den føre til opplevelsen av urettferdig behandling blant budene, da beslutninger blir tatt uten menneskelig involvering, og det kan være lite innsikt i beslutningsprosessen eller få muligheter for å klage.

## Reguleringer

Denne delen av transportbransjen omfattes ikke av allmenngjøringsvedtaket som fastsetter en minstelønn for godstransport på vei med kjøretøy over 3,5 tonn. I 2022 fremmet Fellesforbundet krav om at vektgrensen i allmenngjøringsforskriften for godsbil skulle senkes til 2,5 tonn, men dette fikk ikke flertall i Tariffnemnda. Det er likevel noen reguleringer på plass, underveis og til vurdering. Virksomhetene vi har intervjuet uttrykker ønske om en mer regulert bransje. Under lister vi opp noen tiltak som påvirker eller vil kunne påvirke bransjen.

### Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen. Råd og tiltak for hovedleverandører og oppdragsgivere

Som et ledd i Regjeringens handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet har Arbeidstilsynet, NAV, Politiet og Skatteetaten, gjennom a-krim, utgitt en veileder med råd og tiltak for å forebygge kriminalitet i bransjen i 2022. Noen av rådene veilederen legger vekt på:

- Hovedleverandører bør begrense antall ledd med underleverandører, helst til bare ett.
- Arbeidsgiveransvar overfor egne ansatte vil bidra til å redusere kriminalitet i varebilbransjen.
- Oppdragsgivere bør investere i revisjon og kontroll, samt ansette personale med kompetanse innen arbeidslivskriminalitet for å gjennomføre kontroller.
- Oppdragsgivere bør sette tilstrekkelige krav til underleverandører, gjennom for eksempel en «code of conduct», for å sikre etisk standard.
- Det bør være etablerte rutiner for rapportering av alvorlige kontraktsbrudd til kontrollorganer eller politiet, for å hindre at kriminelle underleverandører finner nye partnere som ikke er klar over historikken.
- I perioder med høy transportaktivitet, som Black Week og førjulstiden, bør oppdragsgivere vurdere økte kontroller.

### Åpenhetsloven

Åpenhetsloven trådte i kraft 1. juli 2022 for å fremme menneskerettigheter og åpenhet i virksomheter. Den pålegger større norske virksomheter og utenlandske selskaper som opererer i Norge å evaluere menneskerettighetspåvirkninger i hele verdikjeden og rapportere årlig om dette. Kravet gjaldt fra 30. juni 2023. Eksempler på selskaper som har fulgt loven om å offentliggjøre rapporter inkluderer Posten Bring, Wolt, Amedia og DHL. Rapportene gir innsikt i retningslinjer og risikoer knyttet til menneskerettigheter i hele verdikjeden. Åpenhetsloven gir også alle rett til å kreve informasjon

#### A-krimcenterets rapporter fra 2019 og 2022

A-krimcenteret har gjennom to rapporter dokumentert situasjonen i varebilbransjen i Oslo og omegn. Kontrollene senteret utførte i 2022 avdekket betydelig grad av svart arbeid og omsetning, unndragelse av skatter og avgifter, trygdesvindler, brudd på arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter og utnyttelse av sårbare arbeidstakere. A-krimcenteret har ikke observert forbedring i bransjen fra 2019 til 2022, og det pekes i 2022-rapporten på at det fremdeles er et stort handlingsrom for kriminelle aktører. Arbeidslivskriminalitet i bransjen er også dokumentert av Økokrim.

fra virksomheter om deres håndtering av menneskerettigheter og arbeidsforhold. Forbrukertilsynet er ansvarlig for veiledning og tilsyn på åpenhetsloven.

## Handlingsplaner

Regjeringen har de siste årene publisert to handlingsplaner som er relevante for bransjen: Handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet (2022) og Handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren (2022). Den sistnevnte tar sikte på å styrke regelverket, skjerpe krav, og effektivisere tilsyn og kontrollaktiviteter, samt styrke treparts-bransjeprogrammer for samarbeid.

## Innføring av kjøre- og hviletidsbestemmelser

I 2022 innførte regjeringen nye regler for veitransport for varebiler over 2,5 tonn for å sikre bedre arbeidsforhold. Etter 1. november 2022 må de ha spesiell tillatelse (løyve) for å drive internasjonal transport. Dette krever etablering i EØS-området med god vandel, økonomisk soliditet og faglig kompetanse. Fra 2026 vil det også bli pålagt kjøre- og hviletidsregler og krav om fartsskriver for varebiler med en tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn som er involvert i internasjonal transport.

## Kilder

**SSB: Mindre netthandel av varer, men mye kjøp av**

**tjenester på nettet** <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/varehandel/artikler/mindre-netthandel-av-varer-men-mye-kjop-av-tjenester-pa-nettet>

**Overenskomst for transportselskaper i Norge** <https://www.fellesforbundet.no/lonn-og-tariff/tariffavtaler/transport-selskaper-i-norge>

**Foodora tapte mer enn 50 millioner i fjor** <https://e24.no/naeringsliv/i/Wbwmrj/foodora-tapte-mer-enn-50-millioner-i-fjor>

**SSB: Sysselsetting** <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/sysselsetting/statistikk/sysselsetting-registerbasert>

**SSB: De fleste som tjener penger gjennom digitale plattformer driver med privat eiendomsutleie** <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/sysselsetting/statistikk/arbeidskraftundersokelsen/artikler/de-fleste-som-tjener-penger-gjennom-digitale-plattformer-driver-med-privat-eiendomsutleie>

**Tariffnemndas vedtak om fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport** <https://www.nemndene.no/contentassets/d600181bcf0647ddb45f3f7f4978645c/protokoll-6-2022---godstransport.pdf>

**Veileder med råd og tiltak for å forebygge kriminalitet i bransjen i 2022** <https://www.nsr-org.no/uploads/documents/Publikasjoner/Forebygging-av-kriminalitet-i-varebilbransjen-Rad-og-tiltak-for-hovedleverandorer-og-oppdragsgivere.pdf>

**Åpenhetsloven** <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2021-06-1>

**Forbrukertilsynet om åpenhetsloven** <https://www.forbrukertilsynet.no/apenhetsloven>

**Handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet** <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/test/id2928944/>

## Tydeligere arbeidstakerbegrep i Arbeidsmiljøloven og EUs plattformdirektiv

Fra 1 januar 2024 utvides begrepet ansatt i Arbeidsmiljøloven. Lovendringen følger opp Fougner-utvalgets utredning om tilknytningsformer og virksomhetsorganiseringer i arbeidslivet. Da må oppdragsgiver ved klassifisering av status som oppdragstaker gjøre det overveiende sannsynlig at det foreligger et selvstendig oppdragsforhold. Endringen medfører altså strengere beviskrav til oppdragsgiver. EU forhandler om et direktiv for plattformarbeid som vil regulere feilklassifisering og øke plattformarbeideres, som bud i Foodora og Wolt, rett til informasjon om automatiserte beslutninger. I det foreslåtte direktivet kreves det menneskelig involvering ved viktige beslutninger, med risikoevaluering for automatisert diskriminering.

## Kontrollvirksomhet fra A-krim senteret

A-krim senteret er et tverretattlig samarbeid mellom Skatteetaten, Politiet, Arbeidstilsynet, NAV og Tolletaten. Senteret har satt fokus på varebilbransjen da den er dokumentert som en risikobrandsje for arbeidslivskriminalitet. I samarbeid med Statens vegvesen ble det blant annet gjennomført jevnlig kontroll i varebilbransjen gjennom året 2022.

**Handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren** <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/handlingsplan-mot-sosial-dumping-i-transportsektoren/id2937090/>

**Regjeringen nye regler for veitransport** <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-regler-for-veitransport-sikrer-et-anstendig-arbeidsliv2/id2934565/>

**Fra 1 januar 2024 utvides begrepet ansatt i Arbeidsmiljøloven.** <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2023-03-17-3>

**Fougner-utvalget, NOU 2021: 09** <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2021-9/id2862895/>

**Plattformdirektivet** <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2022/feb/plattformdirektivet/id2907853/>

**Klassekampen gransker transportbransjen** <https://klassekampen.no/samling/fri-frakt>

**Arbeidslivskriminalitet i transportbransjen** [https://www.skatteetaten.no/globalassets/om-skatteetaten/analyse-og-rapporter/rapporter/akrim\\_transport.pdf](https://www.skatteetaten.no/globalassets/om-skatteetaten/analyse-og-rapporter/rapporter/akrim_transport.pdf)

**A-krim i varebilbransjen i 2022** [https://www.skatteetaten.no/globalassets/om-skatteetaten/analyse-og-rapporter/rapporter/a-krim-senteret-i-oslo\\_a-krim-i-varebilbransjen-2022.pdf](https://www.skatteetaten.no/globalassets/om-skatteetaten/analyse-og-rapporter/rapporter/a-krim-senteret-i-oslo_a-krim-i-varebilbransjen-2022.pdf)

**Økokrims trusselvurdering 2022** <https://www.okokrim.no/oekokrims-trusselvurdering-2022.6527255-549350.html>

**Økokrim: To menn dømt for grov hvitvasking** <https://www.okokrim.no/to-menn-doemt-for-grov-hvitvasking.6591211-549344.html>

**Plattformmediert gigarbeid i Norge** **Fleksibilitet, uforutsigbarhet og ulikhet.** <https://www.idunn.no/doi/full/10.18261/9788215065403-23-08>