

971074337
LANDSORGANISASJONEN I NORGE
Torggata 12
0181 OSLO
Norge
nina.helen.halle@lo.no
+4798283335

01.10.2025

974718936
Sekretariatet for nemndene
Postboks 4720 Torgarden
7468 Trondheim

Begjæring til Tariffnemnda

Begjæring til Tariffnemnda om allmenngjøring av tariffavtaler

BEGJÆRING

TIL

TARIFFNEMNDA

OM ALLMENNGJØIRING AV TARIFFAVTALER

Begjærende part:	Landsorganisasjonen i Norge (LO) Torggata 12, 0181 OSLO
Berørte forbund:	Fellesforbundet Lakkegata 53, 0187 OSLO
Prosessfullmektig:	Advokat (H) Håkon Angell LO, Torggata 12, 0181 OSLO
Tariffmotparter:	1. Næringslivets Hovedorganisasjon Postboks 5250 Majorstua, 0303 Oslo 2. Norges Bilbransjeforbund Postboks 5486 Majorstua, 0305 OSLO



1. Innledning

LO fremmer med dette krav om allmenngjøring av Biloverenskomsten 2024-2026 mellom NHO og Norges Bilbransjeforbund på den ene side og LO og Fellesforbundet på den annen side.

Begjæringen gjelder hele landet.

Bilag 1: Biloverenskomsten 2024-2026 uten bilag

De bestemmelser som begjæres allmenngjort er nærmere omtalt under punkt 4 nedenfor.

2. Bakgrunn for begjæringen

Bilbransjen utgjør en stor og viktig næring i Norge. Bransjen tilbyr varer og tjenester innen handel med, og vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. Dette omfatter alt fra bilvask og bilpleie, verkstedtjenester, skifte og lagring av dekk, til kjøp og salg av biler. Både private forbrukere, private virksomheter og det offentlige etterspør varer og tjenester fra bilbransjen.

En kartlegging gjennomført av Samfunnsøkonomisk analyse (SØA)¹ fra 2021 viser at et sentralt kjennetegn ved virksomhetene i bilbransjen er at de ofte tilbyr flere forskjellige bilrelaterte tjenester. Mange foretak har også samarbeidsavtaler for å tilby en totalpakke av tjenester til sine kunder (s.3). Antall registrerte kjøretøy og omsetningen i bilbransjen har økt betydelig siden 2010, mens antall sysselsatte har vært stabilt. En stadig økende andel av de sysselsatte arbeider innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, som blant annet omfatter verkstedtjenester, bilvask og bilpleie (s. iv). Biloverenskomsten gjelder for ansatte innenfor alle disse virksomhetsområdene.

Bilag 2: Samfunnsøkonomisk analyse, Kartlegging av arbeidsforhold i Bilbransjen, R24-2020

Bilbransjen omfatter store merkevareforhandlere, som Møllergruppen, Bertel O. Steen, Bilia og Sulland m.fl. som utfører verkstedtjenester på sine respektive bilmerker. Videre er det merkeuavhengige verkstedkjeder som Mekonomen Verksted, Snap Drive, Meca og Automester m. fl. som utfører reparasjoner og vedlikehold på tvers av alle bilmerker. Den siste kategorien av bilverksteder er de uavhengige, enkeltstående verkstedene. De to sistnevnte kategorier kjennetegnes ved at de ofte tilbyr flere forskjellige bilrelaterte tjenester. Bransjen kan beskrives som å bestå i en seriøs del, en useriøs del, og en kriminell del – og vi finner bedrifter i alle disse kategoriene innenfor alle hovedområdene i bransjen. De gjenfinnes innenfor verkstedtjenester, manuell bilvask/bilpleie, og skifte og lagring av dekk. Det er derfor avgjørende at hele området allmenngjøres. Den seriøse delen av bilbransjen påvirkes direkte av sosial dumping. Disse virksomhetene kjøper også ofte tjenester som manuell bilvask/bilpleie fra mer eller mindre seriøse aktører, heller enn å utføre disse tjenestene med egne ansatte på tarifflønn.

¹ Eggen, F.W., M. Gyene og J.I. Steen (2021), [Kartlegging av arbeidsforhold i bilbransjen](#). R24-2020, Samfunnsøkonomisk analyse.



Forskrift om offentlig godkjenning av virksomheter som tilbyr bilpleie, hjulskift og hjullagring, og om kjøp av slike tjenester, ble innført i 2022. Bakgrunnen var stor bekymring for tilstanden i bransjen. Forskriftens formål er å ivareta sikkerhet, helse og arbeidsmiljø i virksomheter som er omfattet av forskriften. Det stilles flere krav for godkjenning, blant annet at arbeidstakerne skal ha HMS-kort. Det tas også høyde for eventuell allmenngjøring i bransjen, jfr §6 d., hvor det stilles krav om at virksomhetene skal legge fram dokumentasjon som viser at de «oppfyller vilkårene i til enhver tid gjeldende forskrift om allmenngjøring av tariffavtale som virksomhetene er omfattet av.»

3. Dokumentasjon som danner grunnlaget for begjæringen

3.1 Innledning

Det følger av allmenngjøringsloven § 5 annet ledd at Tariffnemnda kan treffe vedtak dersom det dokumenteres at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.

Innenfor Fellesforbundets områder er det nå gjeldende allmenngjøringsforskrifter i de områdene hvor potensialet og risikoen for sosial dumping er størst, men med ett viktig unntak, nemlig bilbransjen. Faktorene som har vært utslagsgivende for at allmenngjøringsforskrifter er vedtatt i andre bransjer, er i høyeste grad til stede også i denne bransjen.

3.2 Utenlandsk sysselsetting i næringen

Kartleggingen fra SØA av arbeidsforhold i bilbransjen fra 2021 (bilag 2), viser at den samlede veksten i antall lønnstakere har vært moderat i bransjen, men at det har skjedd betydelige demografiske endringer blant de ansatte. Totalt sysselsatte næringene i bilbransjen knapt 60 000 personer i 2019, hvorav 43 prosent arbeidet innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. Bilmekanikerne utgjorde den største gruppen, med om lag 20 000 lønnstakere. I 2019 var det registrert om lag 3 000 bilvaskere, 2 700 overflatebehandlere og lakkerere, samt 1 400 servicemedarbeidere ved bensinstasjoner (s.18-19). I 2024 viser registerstatistikken at det er 21 396 bilmekanikere, 3 071 bilvaskere, 2 822 overflatebehandlere og lakkerere, samt 669 servicemedarbeidere på bensinstasjoner.² Med unntak av sistnevnte gruppe, er sysselsettingen dermed temmelig stabil.

Det har blitt flere personer med innvandrerbakgrunn i så å si alle yrkesgruppene i bilbransjen, og arbeidstakere fra EU-land i Øst-Europa utgjør den største gruppen. Samlet sett økte antallet lønnstakere med innvandrerbakgrunn i yrkesgruppene økt med 17 prosent i perioden fra 2015 til 2019 (jf. figur 3.11, s. 21). SØA rapporterer at manuell bilvask/bilpleie er den delen av bransjen der høyest andel av respondentene svarer at alle eller flertallet av de ansatte er innvandrere (s. 22). I Oslo og Akershus var hovedtyngden av arbeidstakere i bilpleievirksomhetene som a-krimsenteret i Oslo førte tilsyn med i 2019, utenlandske statsborgere (s.7).³

² Statistisk sentralbyrå (2025), Statistikkbanken, tabell 12554: Sysselsatte, 4. kvartal 2024 etter landbakgrunn og yrke.

³ A-krimsenteret i Oslo (2019), [Arbeidslivskriminalitet i bilpleiebransjen i Oslo og Akershus](#). Situasjonsbeskrivelse 2019.



Sysselsettingsstatistikken fra Statistisk sentralbyrå viser at andelen utenlandske sysselsatte innenfor yrkene bilvask, vinduspussing m.v. per 2024 utgjorde cirka 46 prosent.⁴ De største gruppene av utenlandske arbeidstakere innenfor bilvask m.v. kom fra østeuropeiske EU-land (20 prosent av alle sysselsatte) og Asia (13 prosent av alle sysselsatte). Innenfor dette området er det få kvalifikasjonskrav eller krav til språkferdigheter, noe som bidrar til at det ofte rekrutteres nyankomne innvandrere. Der tilbudet av arbeidskraft med få alternative muligheter i arbeidsmarkedet er høyt, kan arbeidsgiveres mulighet til å utnytte arbeidstakerne for økonomisk vinning være stor. Muligheten til å utnytte arbeidskraft kan øke ved at ansatte i relativt liten grad er klar over egne rettigheter og plikter, eller at de unngår å rapportere om useriøse og kriminelle forhold til myndighetene som følge av manglende alternativer på arbeidsmarkedet.

3.3 Organisering og avtaledækning

I følge SØA-rapporten (bilag 2) er organisasjonsgraden og avtaledækningen varierende innenfor bransjen, og til dels også vanskelig å estimere. Analysene tyder på at avtaledækningen er særlig lav innenfor manuell bilvask/bilpleie (s. 29-31).

Per 1. juni 2025 hadde Fellesforbundet 7 783 medlemmer innenfor Biloverenskomsten.⁵ Norges Bilbransjeforbund (NBF) hadde 1 670 medlemsbedrifter i 2024, og sysselsetter 27 652 årsverk.⁶ Av disse hører om lag 13 700 arbeidstakere inn under Biloverenskomstens avtaleområde. Cirka halvparten av medlemsbedriftene i NBF har tariffavtale.

Det foreligger ikke tall på organisering og avtaledækning i bilbransjen etter arbeidstakernes landbakgrunn. Det generelle bildet er imidlertid at organisasjonsgraden blant arbeidsinnvandrere ligger 20 prosentpoeng under organisasjonsgraden totalt i Norge (s.24).⁷

3.4 Forekomsten av sosial dumping

LO og Fellesforbundet erfarer at det er en negativ forskjellsbehandling av utenlandske arbeidstakere innenfor denne næringen og store utfordringer med kriminalitet og sosial dumping. Både våre tillitsvalgte og tilsynsetatene rapporterer om store mangler når det gjelder arbeidsvilkår, arbeidsmiljø og arbeidsavtaler. Vi har også et klart inntrykk av at en betydelig andel av utenlandske arbeidstakere arbeider på lønns- og arbeidsvilkår som samlet sett ligger langt lavere enn både det som er vanlig i bransjen og i forhold til overenskomstens minstebestemmelser. I tillegg til at dette gir dårlige arbeidsforhold for de enkelte arbeidstakerne, virker det også konkurransevridende til ulempe for seriøse aktører i bransjen.

Det har i mange år vært stor bekymring for forekomsten av useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen.

Bilag 3: Dagbladet 15.09.2020 «Arbeidsforhold i bilpleiebransjen, Løft blikket fra prislappen».

⁴ Statistisk sentralbyrå, Statistikkbanken, tabell 12554: Sysselsatte, 4. kvartal 2024, etter landbakgrunn og yrke.

⁵ Kilde: Fellesforbundets medlemsregister

⁶ Kilde: [NBF årsmelding 2024](#)

⁷ Nergaard, K. & A.M. Ødegård (2022), [Organisasjonsgrad blant arbeidsinnvandrere](#). Fafo-notat 2022:12.



Dette var også bakgrunnen for at et treparts bransjeprogram for bilbransjen ble opprettet høsten 2018. I 2022 ble det etablert en godkjenningsordning for bilpleie, dekklagring og dekkskift, som innebærer at virksomhetene må dokumentere overfor Arbeidstilsynet at enkelte plikter etter blant annet arbeidsmiljøregelverket er oppfylt. Virksomhetene må også sørge for at de ansatte har HMS-kort. Erfaringen fra renholdsbransjen er at det å innføre flere tiltak som virker sammen, som godkjenningsordning og allmenngjøring, gir et langt kraftigere trykk i bekjempelsen av useriøsitet.⁸

I 2014 avdekket Politiet og Arbeidstilsynet gjennom «Operasjon Vaskebjørn» omfattende mangler ved 100 bilvaskehaller, og de mente at det foregikk slaveri i bransjen.⁹

Bilag 4: Dagens Næringsliv, 02.06.2014 «Bilbransjens bakgård»

En situasjonsbeskrivelse fra a-krimsentret i Oslo og Akershus i 2019 dokumenterte at det fortsatt var stor forekomst av graverende forhold i bransjen (s. 4).¹⁰ I 43 prosent av virksomhetene ble det avdekket gjentakende brudd på arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter, og flere av bruddene ble regnet som grove. Arbeidstakerne ble utsatt for risiko på grunn av manglende opplæring og verneutstyr, og arbeidsgiveransvaret ble omgått på ulike måter. Svart omsetning var utbredt, og særlig innen verkstedtjenester, manuell bilvask/bilpleie og skifte og lagring av dekk. Dette kan også være en indikasjon på at andre former for useriøsitet og kriminalitet er utbredt i disse delene av bransjen.

Lønnsnivået blir ikke kontrollert av tilsynsetatene, men ifølge a-krimrapporten fra Oslo og Akershus var gjennomsnittslønnen i bransjen 219 458 kroner i 2019, og kun 17 prosent hadde en registrert inntekt over 300 000 kroner (s. 6). I SØAs kartlegging framkommer det at den gjennomsnittlige lønnen blant lønnstakere i bilbransjen er lavere enn det nasjonale gjennomsnittet. Blant yrkesgruppene i bilbransjen er lønnen høyest for bilmekanikere og overflatebehandlere og lakkerere. For disse er gjennomsnittslønnen om lag 20 prosent lavere enn for gjennomsnittet av alle yrker (s. 25).

I a-krimsentrenes rapport fra 2021¹¹ framkommer det at aktiviteten til sentrene var innen mange av de samme bransjene som tidligere år. Bransjer som særlig nevnes er blant annet bilverksted, bilpleie, dekkskift og bruktbilbransjen. I rapporten trekkes det fram flere eksempler fra bilbransjen, og det vises blant annet til at virksomheter som driver med dekkskift:

«Disse virksomhetene antas fortsatt å være en trussel mot sårbare arbeidstakere, samtidig som det virker konkurransevidende i dekkskiftbransjen.» (s. 13). Under rapportens overordnede vurderinger oppsummeres situasjonen slik: *«Innen ulike segmenter av bilbransjen som bilpleie, bilvask og bilverksted priser de kriminelle aktørene sine tjenester så lavt at seriøse virksomheter blir utkonkurrert. Innenfor bilbransjen er det en høyere andel enkeltpersonforetak blant virksomheter som har lavere krav til formalkompetanse, som bilvask og bilpleie, sammenliknet med godkjente bilverksteder. Kombinasjonen av å kunne utkonkurrere legale virksomheter i noen bransjesegmenter og at det er enkelt å etablere foretak som kan «legitimere» virksomheter, skaper et betydelig handlingsrom for kriminelles utbyttegenererende aktivitet.»*

⁸ Se Fafos nettside for en rekke rapporter om useriøsitet og tiltak i renholdsbransjen: <https://www.faf.no/om-faf/nyheter/kunnskap-pa-renholdernes-dag>

⁹ <https://www.dn.no/arbeidsliv/arbeidstilsynet/bilbransjens-bakgard/1-1-5123080>
<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/yWEpJ/politiet-bekymret-for-slaveri-i-norsk-bilvaskbransje>

¹⁰ A-krimsentret i Oslo (2019), [Arbeidslivskriminalitet i bilpleiebransjen i Oslo og Akershus](#). Situasjonsbeskrivelse 2019.

¹¹ [Felles årsrapport for etatenes innsats mot arbeidslivskriminalitet 2021](#)



(s. 48)

Videre understrekes det at: *«Ifølge politiets informasjonsgrunnlag fremstår utnyttelse av sårbare arbeidstakere å være utbredt innen bygg og anlegg, bilpleie og varetransport.»* (s. 49)

I 2023 hadde Arbeidstilsynet en nasjonal tilsynsaktivitet rettet mot virksomheter som tilbyr bilpleie for å følge opp godkjenningsordningen som trådte i kraft i 2022. Det ble gjennomført 237 tilsyn og avdekket brudd i 78 prosent av tilsynene (s. 92). Kontrollen av HMS-kort innen bilpleie avdekket 56 prosent brudd, mot 22 prosent i bygg og 30 prosent i renhold (s. 95). Per januar 2024, var det ifølge Arbeidstilsynet, om lag 680 godkjente bilpleievirksomheter. Dette tilsvarer 15 prosent av den estimerte målgruppen. Antallet godkjente bilpleievirksomheter hadde doblet seg fra 2022, men det var likevel en relativt lav andel av virksomhetene som er godkjent. Arbeidstilsynet påpekte at den lave etterlevelse innen bilpleie kan skyldes at godkjenningsordningen er ny, men at det også kan forklares med at en større andel av respondentene innen bilpleie opplever å konkurrere mot useriøse eller ulovlige virksomheter (s. 118).¹² Per februar 2025 rapporterte Arbeidstilsynet at fortsatt kun 15 prosent av virksomhetene i målgruppa etterlevde godkjenningsordningen (s. 110).¹³

I Arbeidstilsynets årsrapport for 2023 framheves det at utenlandske arbeidstakere jevnt over er mer sårbare for utnyttelse enn norskfødte arbeidstakere, og arbeidstakere i arbeidsintensive yrker innenfor bilpleie og verksted framheves som en av de særlig utsatte gruppene (s. 134).

I en rapport fra Arbeidstilsynet i 2024, rapporteres det at: *«Inspektører beskriver at de i flere av tilsynene har mistanke om svart arbeid og NAV-svindel. Det er også manglende arbeidsavtaler. Inspektørene blir ofte møtt med påstander fra arbeidsgiver om at den aktuelle arbeidstakeren ikke jobber, men bare hjelper til, eller at arbeidstakeren startet i går.»* og videre: *«Det er ingen minstelønn i bilpleiebransjen, og mange tjener dårlig. Tilsynene avdekker ofte at arbeidstakerne jobber mye uten overtidbetaling.»* (s. 20)¹⁴

Fellesforbundet har forsøkt å fremskaffe dokumentasjon på individuelle lønnsforhold, men det har vist seg så å si umulig for våre tillitsvalgte å få innpass i den useriøse delen av bransjen. I denne begjæringen legger vi derfor til grunn tilsynsetatenes dokumentasjon på generelt dårlige og uanstendige forhold i bransjen.

Bilag 5:	A-krimssenteret i Oslo, Arbeidslivskriminalitet i bilpleiebransjen i Oslo og Akershus, Situasjonsbeskrivelse 2019
Bilag 6:	Felles årsrapport for etatens innsats mot arbeidslivskriminalitet 2021
Bilag 7:	Arbeidstilsynets årsrapport 2023
Bilag 8:	Arbeidstilsynets årsrapport 2024

¹² Arbeidstilsynet (2024), [Årsrapport 2023](#).

¹³ Arbeidstilsynet (2025), [Årsrapport 2024](#).

¹⁴ Arbeidstilsynet (2024), [Signal. Arbeidstilsynets bransjekunnskap](#). Signal nr. 1 2024.



Bilag 9: Arbeidstilsynet (2024), Signal. Arbeidstilsynets bransjekunnskap. Signal nr. 1 2024

4. Bestemmelser som begjæres allmenngjort

4.1 Generelt

LO anser det som naturlig at utformingen av forskriften i hovedsak bygger på tidligere vedtak.

Det foreslås ut fra det at arbeidstid og overtidsgodtgjørelse følger arbeidsmiljølovens bestemmelser.

4.2 Omfangsbestemmelse og aktuelle arbeidsområder

Det anmodes om at forskriften gis samme virkeområde som det som følger av omfangsbestemmelsen i overenskomsten § 1-2.

Forslag til angivelse av virkeområde lyder som følger:

«Forskriften gjelder for ansatte som har sitt arbeid innenfor alle områder innen bilbransjen, (f.eks. bilverksteder, bilopprettingsverksteder, billakkeringsverksteder, gaffeltruckverksteder, traktorverksteder, verksteder for anleggsmaskiner, bilgummiverksteder og bensinstasjoner) herunder reparasjon, service, vedlikehold, lakkering, oppretting, lagerarbeid m.m.»

Kjøp og salg av kjøretøy er ikke med i overenskomstens omfang. Heller ikke ruteskift og reparasjon av ruter faller innenfor omfanget. Dette er omfattet av Glassoverenskomsten mellom Glass og Fasadeforeningen og Fellesforbundet. Videre må det (i enkelte tilfeller) skilles mellom manuell og maskinell bilvask. All manuell bilvask er omfattet, mens maskinell bilvask på bensinstasjoner er ikke omfattet.

4.3 Overenskomstens minstelønnsbestemmelser

Minstesatsene er:

- | | |
|---------------------------|-------------------|
| 1. <i>Fagarbeidere:</i> | |
| nyutlærte | kr. 223,50 pr. t. |
| etter 1 prs praksis | kr. 237,00 pr. t. |
| 1. <i>Hjelpearbeidere</i> | |
| etter fylt 18 år | kr. 208,00 pr. t. |
| etter 1 års praksis | kr. 212,00 pr. t. |

4.4 Arbeidstøy

Overenskomstens §15 har bestemmelser om arbeidstøy og vernefottøy. Vi ber om at følgende inngår i forskriften:



«Arbeidsgiver skal sørge for nødvendig arbeidstøy og vernefottøy tilpasset arbeidsplassen og arbeidet.»

5. Påstand

Det nedlegges slik

påstand:

1. Biloverenskomsten 2024-2026 mellom NHO og NHO Reiseliv på den ene side og LO og Fellesforbundet på den annen side, allmenngjøres med virkning for hele landet.
2. Forskriften utformes i samsvar med gjennomgangen i punkt 4 ovenfor.

* * *

Denne begjæring er elektronisk signert og sendt til nemnden via eDialog.

Oslo, 01.10.2025

Håkon Angell
advokat