



Biloverenskomsten

2024 – 2026



Biloverenskomsten 2024 – 2026

Overenskomst

mellom

Næringslivets Hovedorganisasjon
og
Norges Bilbransjeforbund
på den ene side

og

Landsorganisasjonen i Norge
og
Fellesforbundet
på den annen side

Gjelder f.o.m. 1. mai 2024 t.o.m. 30. april 2026

Bilag 1-3

Samarbeidserklæring

Norges Bilbransjeforbund og Fellesforbundet vil løfte frem viktigheten og nytteverdien av et velfungerende partssamarbeid på bedriftene.

Hovedavtalen er verktøyet for hvordan samarbeidet skal praktiseres, og gir sammen med Biloverenskomsten grunnlag for å inngå lokale avtaler mellom tillitsvalgte og ledelse på bedriften.

Avtalene legger til rette for samarbeid. Gjennom dette skal de ansatte med sin erfaring og innsikt være med å skape de beste forutsetninger for bedriftens fortsatte utvikling, og for trygge og gode arbeidsforhold til beste for så vel bedrift som arbeidstakere.

Partssamarbeid bidrar også til vår felles målsetning om et seriøst arbeidsliv med høy organisasjonsgrad.

Norges Bilbransjeforbund

Fellesforbundet

Bilag 1-4

Innhold

KAP. I OMFANG OG VIRKEOMRÅDE M.V.....	7
§ 1 Overenskomstens omfang	7
1. Virkeområde.....	7
2. Ansettelsesvilkår	9
§ 2 Bilteknikere, fagteknikere, fagarbeidere, og hjelpearbeidere.....	9
1. Biltekniker I	9
2. Fagarbeider – bilfag	10
3. Hjelpearbeider.....	10
KAP. II LØNN	11
§ 3 Minstelønnens størrelse.....	11
4. Servicekjøring/Beredskapsvaktordninger	11
5. Omregning av timer	11
6. Lærlinger	12
§ 4 Bestemmelser om individuell minstefortjeneste	15
§ 5 Sikring av individuell minstefortjeneste	17
§ 6 Minste gjennomsnittlig timefortjeneste (87 %-regelen).....	18
KAP. III LØNNSSYSTEMER.....	19
§ 7 Stedlige lønnsavtaler	19
§ 8 Akkordarbeid.....	20
1. Anvendelse av akkordarbeid	20
2. Faste akkordtariffer	21
3. Alminnelige bestemmelser for alt akkordarbeid	22
4. Frie avtaleakkorder og engangsakkorder	24
§ 9 Bonuslønn	25
§ 10 Tidlønn/fastlønn	26
§ 11 Akkordavsavn	27
KAP. IV ANNEN GODTGJØRELSE	28
§ 12 Smussig arbeid og tillegg for arbeid med større enheter.....	28
§ 13 Arbeidsoppdrag, reiser, utdanning og møter	29
utenfor bedriften.....	29
1. Arbeidsoppdrag.....	29

Bilag 1-5

2.	Betaling for reisens forberedelse og avslutning	30
3.	Betaling for reisetiden	30
4.	Godtgjørelse for reiseutgifter, diett og overnatting	31
5.	Særlige tilfeller.....	31
6.	Utdannelse og møter.....	32
§ 14	Verktøygodtgjørelse	32
§ 15	Arbeidstøy	33
KAP. V	ARBEIDSTIDSBESTEMMELSER	35
§ 16	Ordinær arbeidstid.....	35
2.	Dagtid.....	35
3.	Fleksibel arbeidstid	36
4.	Deltidsarbeid	36
5.	Spisepause	36
6.	Nedsettelse av arbeidstid.....	36
7.	A. Fleksibilitet.....	37
§ 17	Overtidsarbeid	37
§ 18	Skiftarbeid	40
§ 19	Godtgjørelse for ubekvem ordinær arbeidstid	42
KAP. VI	KORTE VELFERDSPERMISJONER, HELLIGDAGER, 1. OG 17 MAI, FERIE	43
§ 20	Korte velferdspermisjoner. Besøk hos lege eller sykehus m.v.....	43
§ 21	Godtgjøring for helligdager, 1. og 17. Mai	45
1.	Godtgjøringen	45
2.	Opptjeningsregler	48
3.	Utbetaling	48
§ 22	Ferie.....	48
KAP. VII	FAGOPPLÆRING OG UTDANNELSE	49
§ 23	Kompetanse og opplæring.....	49
KAP. VIII	ARBEIDSMILJØ OG VERNETILTAK	53
§ 24	Arbeidsmiljø og vernetiltak.....	53
§ 25	Attføring	53
§ 26	Likestilling og Mangfold.....	54

Bilag 1-6

1. Likeverd	54
2. Likestilling	54
3. Livsfasepolitikk.....	55
4. Etniske minoriteter	56
KAP. IX DIVERSE BESTEMMELSER.....	57
§ 27 Diverse generelle avtaler.....	57
§ 28 Kontingenttrekk.....	57
§ 29 Andre bestemmelser.....	57
KAP. X REGULERING OG VARIGHET.....	60
§ 30 Reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår.....	60
§ 31 Varighet.....	61
Bilag 1 til Biloverenskomsten av 2024.....	62
SLITERORDNINGEN	62
Bilag 2 til Biloverenskomsten av 2024.....	67
AVTALE OM ET OPPLYSNINGS- OG UTVIKLINGSFOND	67
Bilag 3 til Biloverenskomsten av 2024.....	70
AVTALE OM NY AFP-ORDNING.....	70
Bilag 4 til Biloverenskomsten av 2024.....	74
AVTALE OM RETNINGSLINJER FOR PROSENTVIS TREKK AV FAGFORENINGSKONTINGENT - “TREKKAVTALE”	74
Bilag 5 til Biloverenskomsten av 2024.....	79
NEDSETTELSE AV ARBEIDSTIDEN PR. 1. JANUAR 1987	79
Bilag 6 til Biloverenskomsten av 2024.....	89
AKTIVITETSPROGRAM MELLOM LO OG NHO – MED MÅL OM Å FREMME LIKESTILLING OG HINDRE DISKRIMINERING	89
Bilag 7 til Biloverenskomsten av 2024.....	92
FERIE M.V.	92
Bilag 8 til Biloverenskomsten av 2024.....	95
GODTGJØRELSE FOR HELLIGDAGER OG 1. OG 17. MAI	95
Bilag 9 til Biloverenskomsten av 2024.....	99
INNLEIE AV ARBEIDSTAKERE OG UTSETTING AV ARBEID M.M.....	99
Bilag 9A til Biloverenskomsten av 2024.....	102
ANSATTE I VIKARBYRÅER	102
Bilag 10 til Biloverenskomsten av 2024.....	104

Bilag 1-7

LOVFESTET EKSTRAFERIE FOR ELDRE ARBEIDSTAGERE

104

Bilag 11 til Biloverenskomsten av 2024.....105

MØNSTER FOR BEDRIFTSVISE LØNNSAVTALER105

Bilag 12 til Biloverenskomsten av 2024.....118

VARIG TILRETTELAGT ARBEID I ORDINÆR VIRKSOMHET

(VTO).....118

Bilag 13 120

Protokoll Tariffrevisjonen 2024 mellom Fellesforbundet og Norges

Bilbransjeforbund på Biloverenskomsten120

KAP. I OMFANG OG VIRKEOMRÅDE M.V.

§ 1 Overenskomstens omfang

1. Virkeområde

- 1.1 Denne overenskomst kan etter krav fra henholdsvis Landsorganisasjonen i Norge/Fellesforbundet på den ene side og Næringslivets Hovedorganisasjon/Norges Bilbransjeforbund på den annen side gjøres gjeldende for hel- og deltidsansatte i bilbransjen.

Hovedavtalens Del B er gjort gjeldende, jf. Hovedavtalen §1-2 andre avsnitt.

- 1.2 Overenskomsten 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.

- 1.2.1 Den teknologiske utvikling og den økte opplæring fører generelt sett til en vesentlig heving av de ansattes kompetansenivå. Disse ansatte skal fortsatt omfattes av denne overenskomsten.

1.2.2 Innleide:

Denne overenskomst kan gjøres gjeldende som tariffavtale i bemanningsforetak/vikarbyrå som har ansatte som blir leid ut, og som utfører arbeid under denne overenskomstens virkeområde jfr. § 1.1. Se bilag 9.

Ved innleie av arbeidstakere fra bemanningsforetak/vikarbyrå gjelder arbeidsmiljøloven § 14-12.

Ansatte i bemanningsforetak/vikarbyrå skal, så lenge innleieforholdet varer, ha samme lønns- og arbeidsvilkår som

Bilag 1-9

gjelder i innleiebedriften i samsvar med AML §14-12 a, (forslag i Prop 74L).

Bestemmelsen innebærer at pensjon ikke omfattes av likebehandlingsprinsippet.

Dersom bemanningsforetaket/vikarbyrået ikke er bundet av overenskomst mellom LO og en arbeidsgiversammenslutning gjelder ikke Bilag 1,2,3,4,5, og 6 i Biloverenskomsten.

Innleiebedriften plikter å gi bemanningsforetaket/vikarbyrået de nødvendige opplysningene for at vilkåret om likebehandling kan oppfylles, samt å forplikte bemanningsforetaket/vikarbyrået til dette vilkåret.

På anmodning fra de tillitsvalgte skal bedriften dokumentere lønns- og arbeidsvilkår som er gjeldende hos bemanningsforetaket/vikarbyrået når innleide arbeidstakere skal arbeide innen overenskomstens virkeområde.

Hovedavtalen Kap. 5 gjelder også i forhold til innleide med følgende unntak: Dersom utleiebedriften er bundet av Hovedavtalen mellom LO og NHO, er tvister om den utleides lønns- og arbeidsforhold et forhold mellom partene i utleiebedriften. Tillitsvalgte og bedriftsrepresentant fra innleier kan på forespørsel bistå i forhandlingene med informasjon om avtalene i innleiebedriften.

Dersom utleiebedriften ikke er bundet av Hovedavtalen mellom LO og NHO, kan tillitsvalgte i innleiebedriften ta opp med innleier påstander om mislighold av likebehandlingsprinsippet slik at innleier kan få avklart og eventuelt rettet opp i forholdet. Innleide arbeidstakere skal presenteres for tillitsvalgte i innleiebedriften. Partene lokalt skal ved drøfting av innleie også drøfte ressurser til tillitsvalgsarbeid, jfr. HA § 5-6

Saksbehandling:

I protokollen bør det fremgå hva som er bemanningsbehovet,

Bilag 1-10

begrunnelsen for ikke å ansette, samt omfanget og varigheten for innleien/utsettingen.

Merknad:

Punktene iverksettes på samme tidspunkt som lovens endringer trer i kraft, jfr. Prop 74L (2011-2012).

- 1.3 Arbeid som omfattes av denne overenskomst må ikke innenfor verkstedet bortsettes på ringere vilkår enn denne overenskomst bestemmer til bedrifter, hvis virksomhetsområde ikke er tydelig avgrenset så de framtrer som selvstendige bedrifter.

2. Ansettelsesvilkår

- 2.1 De bedrifter som denne overenskomsten omfatter kan ikke ansette noen arbeidstaker på ringere vilkår enn fastsatt i overenskomsten.

§ 2 Bilteknikere, fagteknikere, fagarbeidere, og hjelpearbeidere

1. Biltekniker I

Eksamen fra bilteknisk fagskole.

- 1.2 Som biltekniker II/, Fagteknikere, Servicetekniker, Systemtekniker, Systemspesialist og lignende, kan bedriften etter drøftelser med de tillitsvalgte, anerkjenne fagarbeider som selvstendig utfører arbeidsoppgaver som stiller spesielt høye krav til teoretiske og praktiske kunnskaper. - Slike drøftelser skal gjennomføres minst en gang i året.
- 1.3 I tillegg skal følgende generelle forutsetninger oppfylles:
 - 1.3.1 Fagarbeideren skal ha minst 4 års praksis ved offentlig godkjent verksted etter avlagt fagprøve.
 - 1.3.2 Fagarbeideren skal utføre sitt arbeid rasjonelt og effektivt.
 - 1.3.3 Fagarbeideren skal ha kunnskaper om og erfaring med det aktuelle bilmerke, eventuelt gode kunnskaper om flere

Bilag 1-11

bilmerker.

- 1.3.4 Fagarbeideren skal ved behov kunne veilede og instruere andre arbeidstakere.
- 1.3.5 Fagarbeideren skal videreutdanne seg med tanke på ny teknologi.
- 1.3.6 Fagarbeideren skal kunne nyttiggjøre seg tilgjengelig serviceinformasjon.
- 1.4 Etter anerkjennelse som biltekniker skal vedkommende arbeidstaker fortsatt stå i produksjon.
- 1.5 Under forutsetning av at en fagarbeider fyller de ovennevnte vilkår, kan partene ved den enkelte bedrift avtale hvor mange av bedriftens fagarbeidere som kan innplasseres som bilteknikere.

2. Fagarbeider – bilfag

- 2.1 Vilkår for at en arbeidstaker anerkjennes som fagarbeider er at vedkommende har bestått fagprøve i samsvar med Opplæringsloven, enten etter utstått læretid på kontrakt, eller etter praksis i samsvar med Opplæringsloven § 3-5. Læringer og ikke læringer skal være fritatt for utgifter i forbindelse med prøveavleggelsen.

3. Hjelpearbeider

- 3.1 Betingelsen for at en arbeidstaker får den for hjelpearbeidere fastsatte minstelønn, er at arbeidstaker har fylt 18 år.

Bilag 1-12

KAP. II LØNN

§ 3 Minstelønnens størrelse

I tillegg til minstelønnssatsene kommer personlig tillegg etter § 4.4, akkordavsavn etter § 11 pkt. 1. og 2. og eventuelt tillegg etter § 12 (smuss, tungtvogn og diesel)

Minstesatsene er:

1.	Fagarbeidere:			
	nyutlærte	kr	218,50	pr. t.
	etter 1 års praksis	kr	232,00	pr. t.
2.	Hjelparbeidere:			
	etter fylt 18 år	kr	203,00	pr. t.
	etter 1 års praksis	kr	207,00	pr. t.
3.	Bensinekspeditører:			
	over 18 år	kr	202,50	pr. t.
	etter 1 års praksis	kr	209,50	pr. t.
	unge arbeidstakere 17 år	kr	173,50	pr. t.
	unge arbeidstakere 16 år	kr	165,50	pr. t.

4. Servicekjøring/Beredskapsvaktordninger

Servicekjøring/beredskapsvakter betales som fagarbeidere med ett års praksis. For beredskap i forbindelse med servicekjøring/beredskapsvakter og servicevakt/beredskapsvakt skal det treffes avtale med de tillitsvalgte og den enkelte bedrift, vedrørende den eller de arbeidstakere som dette vedrører.

Dersom arbeidstakere må oppholde seg i sitt hjem som service-/beredskapsvakt, skal partene lokalt avtale godtgjørelse for dette.

5. Omregning av timer

Ved omregning fra timesatser til uke eller månedssatser benyttes henholdsvis 37,5 timer og 162,5 timer. Ved omregning fra uke til månedssats brukes faktoren 4 1/3.

Bilag 1-13

Hvis partene avtaler utlønning en gang pr. måned eller hver 4. uke, skal det være anledning til å få delutbetaling på forskudd. Slike avtaler skal være skriftlige.

6. Lærlinger

Hovedmodellen for yrkes- og fagopplæring har 2 års opplæring i videregående skole, pluss 2 års læretid i bedrift med 50% opplæringstid og 50% verdiskapningstid.

- 6.1. Partene er enige om at forholdene legges til rette for høyere inntak av lærlinger i bedriftene. Dette må gjøres ved å øke interessen for fagutdanning, samtidig som flere bedrifter tar for seg oppgaver med å utdanne fagarbeidere, og at det mellom bedriften og tillitsvalgte drøftes behovet for inntak av lærlinger.

- 6.2 Lærlingenes antall skal normalt ikke overstige følgende skala:

1-2	fagarbeidere	1	lærling
3-5	fagarbeidere inntil	2	lærlinger
6-10	"	4	"
11-15	"	6	"
16-20	"	8	"

og videre 2 lærlinger for hver påbegynt 5. fagarbeider.

Utenom skalaen har bedriften rett til 1 lærling for hvert fag, hvor den har selvstendige fagarbeidere som vesentlig beskjeftiges i vedkommende fag.

Bedrifter som har egne lærlingavdelinger, avtalte planer for opplæring, eller instruktør, kan i forståelse med organisasjonene (NBF og Fellesforbundet) ansette flere lærlinger enn bestemt ovenfor.

- 6.3 Lærlingens timefortjeneste skal utgjøre en prosentandel av ordinær timefortjeneste for nyutdannet fagarbeider i bedriften.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	halvår
Skole				30	40	50	80	prosent

Bilag 1-14

- 6.4. Læringer i fag som har 3 års opplæring i videregående skole pluss ett års læretid i bedriften, følger følgende lønsskala:

7.	8.	halvår
50	80	Prosent

- 6.5. Læringer i fag som har 3 års opplæring i videregående skole pluss 1,5 års læretid i bedrift, følger følgende skala:

7.	8.	9.	halvår
40	50	80	prosent

- 6.6. For læringer som ikke har VG1 eller VG2 i videregående skole etter Reform 94, gjelder følgende bestemmelser:

For 3 års læretid gjelder følgende skala:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	halvår
30	35	40	45	60	90	prosent

For 4 års læretid gjelder følgende skala:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	halvår
30	35	40	45	50	55	60	90	prosent

- 6.7. Bedriften skal påmelde læringer til den pliktige skoleundervisning.
- 6.8. NBF og Fellesforbundet er enige om at det er viktig å sikre rekruttering til bransjen. NBF og Fellesforbundet anmoder derfor de lokale parter om å vurdere behov for tiltak som øker mobilitet og tilgang av læringer.

På denne bakgrunn anbefaler NBF og Fellesforbundet de lokale parter å drøfte aktuelle ordninger som blant annet støtte til læremateriell, støtte til oppholdsutgifter, støtte til reise- og flytteutgifter.

- 6.9. Overtid for ordinære læringer, TAF- (Teknisk allmennfag) læringer og lære kandidater over 18 år betales som for hjelpearbeidere.

Bilag 1-15

- 6.10. Arbeidsgiver dekker lønn ved prøveavleggelse for alle som skal opp til fagprøve, likeledes dekkes lønn ved den teoretiske del av fagprøven.
- 6.11 For lærlinger med tilleggsteori utover VG2 anbefales å finne økonomiske stønadsordninger fra bedriften.
- 6.12. Arbeidstakere over 20 år og med minimum ett års fast ansettelse i bedriften, som er ansatt for å utføre arbeid som hører inn under bilfagene, og som tegner lærekontrakt eller blir lærekandidat, skal bibeholde sin lønn.
- 6.13. Lærling, teknisk- allmennfag (TAF-lærlinger) lønnes som følger:
For den tiden lærlingen er utplassert i bedrift de to første årene, betales 30 % av nyutdannet fagarbeider. De to siste årene betales lønn for verdiskapningstiden, slik at de samlet over alle 4 årene opparbeider en samlet lønn tilsvarende en årslønn for nyutdannet fagarbeider.

Retningsgivende tabell:

1	2	3	4	halvår
55	55	70	75	prosent

- 6.14 Lønn i perioden fra læretidens utløp til førstegangs fag-/svenneprøve avlegges.

Fram til avlagt fagprøve skal lærlingen være sikret arbeid og lønn som i sitt siste lærehalvår. Dersom det går mer enn to måneder fra læretidens utløp til prøven kan avlegges, og lærlingen ikke er skyld i dette, skal lærlingen etterbetales differansen mellom utbetalt lønn og gjeldende fagarbeiders lønn i bedriften for tiden utover 2 måneder.

- 6.15 For lærlinger som ikke består ordinær fagprøve, kan ny fagprøve avlegges etter Opplæringsloven. Partene anmoder bedriftene om å inngå slik frivillig avtale mellom lærebedrift og

Bilag 1-16

lærling om forlenget læretid slik at ny prøve kan avlegges. Ved forlengelse skjer avlønning etter siste halvårssats.

- 6.16 Lærlingen skal ha tett tilsyn og oppfølging av faglig kompetent person ansatt i bedriften.
Arbeidstaker som har faglig oppfølging/ansvar for lærling(er), skal være sikret sin timefortjeneste gjennom lokal avtale.

Protokolltilførsel til § 3:

7. For enkelte arbeidstakergrupper nevnt i § 3 er minstelønnssatsene hevet med mer enn det generelle timetillegget. Hevningen vil fremgå av de nye minstesatsene. Denne hevningen skal i seg selv ikke føre til en ekstra fortjenesteøkning utover det generelle tillegget, så lenge timefortjenesten er i henhold til § 3.

Generelt tillegg

1. Fra og med 1. mai 2024 gis det et generelt tillegg på kr 7.00 pr. time.
2. Lønnsforhøyelsen gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som er sluttet i bedriften før vedtagelsen. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skifttillegg m.v. for arbeid utført før vedtagelsen.

§ 4 Bestemmelser om individuell minstefortjeneste

1. Ved individuell minstefortjeneste forstås den laveste lønn som kan betales noen arbeidstaker som er i besittelse av de i overenskomstens § 2 bestemte betingelser. Jfr. §§ 3, 4.4 og 6.
2. Bilteknikere skal ligge på et rimelig høyere nivå enn fagarbeidere på bedriften.
3. Arbeidende formenn, og andre som er tillagt et midlertidig utvidet ansvar og arbeidsoppgaver, skal ha en lønn som ligger på et rimelig høyere nivå enn gjennomsnittet for arbeidstakerne innen den faggruppe arbeidstakeren selv tilhører. Spørsmål om

Bilag 1-17

tidsperiode for å utløse en rimelig høyere lønn må avtales lokalt.

4. Etter dyktighet, kompetanse, praksis, ansvar og jobbinnhold skal den enkelte arbeidstaker betales høyere lønn enn minstelønnssatsene. Lønnen fastsettes etter nærmere avtale mellom bedriftens leder eller dennes representant og hver enkelt arbeidstaker i henhold til den lokale lønnsavtalen, og eventuelt etter forhandlinger med tillitsvalgte. Hvis den enkelte arbeidstaker eller tillitsvalgte mener at det er urimeligheter til stede som gir grunnlag for en fornyet vurdering, kan saken tas opp i konferanse med bedriftsledelsens representant.

Det skal avtales retningslinjer for fastsettelse av disse tillegg. Utrykkene arbeidstaker/arbeider gjelder så vel mann som kvinne.

5. Arbeidstaker som er valgt som tillitsvalgt/verneombud, skal under utførelse av vervet være sikret sin timefortjeneste iht. Hovedavtalen og gjennom lokal avtale. Arbeidets omfang avtales lokalt.
6. Arbeidstaker som har faglig oppfølging/ansvar for lærling(er), skal være sikret sin timefortjeneste gjennom lokal avtale.
7. Likelønn
Partene er enige om at kvinner og menn etter Biloverenskomsten under ellers like forhold skal vurderes likt, så vel fortjenestemessig som faglig.

Bedriften skal annethvert år kartlegge lønnsforhold fordelt etter kjønn. Kriteriene for vurderingen skal baseres på kravene i likestillings- og diskrimineringsloven. I utarbeiding av kartleggingen skal partene bli enige om hvilke stillingsgrupper som er likeverdig arbeid og arbeid av samme verdi. Tillitsvalgte skal sikres en reell mulighet til å delta i planleggingen og evalueringen av lønnskartleggingen. Kartleggingen skal legges fram i god tid før lokale lønnsforhandlinger.

Bilag 1-18

Kartleggingen skal omfatte:

- lønn og alle tillegg
- klarlegge hvilke kriterier som benyttes for ansiennitetstillegg.
- kartlegge hvilke kriterier som en benyttet ved inndeling i ulike lønnsgrupper med sikte på å sørge for at kriteriene er kjønnsnøytrale.
- om arbeidstakere som har permisjon med rett til fødselspenger eller adopsjonspenger etter Folketrygdloven §§ 14-4 til 14-16 er blitt vurdert på samme måte som andre arbeidstakere ved lokale forhandlinger.

Ved lokale lønnsforhandlinger skal partene gjennomgå både bedriftens kjønnsdelte lønnskartlegging og vurdere årsakene til eventuelle lønnsforskjeller. Partene lokalt skal, gjennom forhandlinger, rette opp skjevheter som måtte være på bedriften og som skyldes forskjellsbehandling på grunn av kjønn.

8. Lærlinger som utfører selvstendig arbeid, kan gis personlig tillegg etter ovenstående regler.
9. Avtjent førstegangstjeneste i Forsvaret skal godskrives som lønnsansiennitet ved ansettelse i første stilling etter avsluttet tjeneste.

§ 5 Sikring av individuell minstefortjeneste

1. Så lenge denne overenskomst gjelder, må ingen bedrift redusere gjeldende individuelle minstefortjeneste for bedriftens arbeidstakere, unntatt for de som er tilstått delvis uførepensjon. Oppstår tvist om en sådan lønnsreduksjon er berettiget, skal det konfereres herom mellom bedriftens representant og vedkommende tillitsvalgte (Hovedavtalens § 2-3).

Protokolltilførsel

Overenskomsten gir ikke anledning for bedriften til å redusere den enkelte arbeidstakers fortjeneste utover det som fremkommer i § 5, pkt. 1. Det samme gjelder utgående

Bilag 1-19

lønninger ved bedrift som under overenskomstperioden inntreier/utgår i NBF og/eller NHO.

§ 6 Minste gjennomsnittlig timefortjeneste (87 %-regelen)

1. Arbeidstakernes lønnsforhold skal kontrolleres minst en gang årlig mot lønnsstatistikken som er utarbeidet av SSB. Kontrollen baseres på SSBs statistikk pr. 1. oktober hvert år (3. kvartal til 3. kvartal) med reguleringsdato med virkning fra 1. januar.

Kontrollen skal foretas gruppevis for henholdsvis fagarbeidere og hjelpearbeidere.

2. Ved kontrollen utregnes bedriftens gruppevise gjennomsnittlige timefortjeneste ekskl. overtidstillegg, skifttillegg og helligdagsgodtgjørelse. Bedriftens tall skal minst utgjøre 87 % av tilsvarende gruppers gjennomsnitt i henhold til SSB statistikken.

Merknad

For bedrift organisert med tariffbundne underavdeling(er), egne bedriftsnummer(e) som er geografisk adskilt fra hovedbedrift, skal garantien regnes ut på hver underavdeling såfremt ikke bedriftens ledelse og tillitsvalgte er enige om annet.

3. Dersom bedriftens gjennomsnitt er lavere enn 87 % av statistikkens, skal det foretas regulering opp til 87 %.
4. Arbeidende formenn og bilteknikere skal ikke tas med ved utregningen av de gjennomsnittlige timefortjenestene på bedriften.
5. Denne paragraf omfatter ikke arbeidstakere nevnt i § 3, pkt. 3, vedrørende bensinekspeditorer.

KAP. III LØNNSSYSTEMER

§ 7 Stedlige lønnsavtaler

1. Forskjellige typer av lønnssystemer som tidlønn/fastlønn, prestasjonslønn som bonus og akkord, skal kunne anvendes (se §§ 8, 9, 10 og 11). Hvis partene ikke blir enige om hvilket lønnssystem som skal anvendes, kan bedriften sette arbeidet ut på akkord. Se pkt. 3.
2. Det er av avgjørende betydning for en positiv produktivitets/effektivitetsutvikling å velge et lønnssystem som er best mulig tilpasset bedriftens produktivitets og effektivitetsopplegg. Det må videre arbeides for en kontinuerlig forbedring vedrørende utstyr og maskiner, lokaler og arbeidsplasser, hjelpstoffer og metoder, god innsats av den enkelte ansatte og andre tiltak som fremmer et godt miljø og rasjonell og effektiv avvikling av arbeidet. Det er derfor nødvendig at partene til enhver tid samarbeider om dette og erkjenner et felles ansvar for en positiv utvikling.
3. Oppsigelse av lokal avtale om lønnssystemer
Avtaler om lønnssystemer kan, dersom ikke annet er avtalt, sies opp med en måneds skriftlig varsel. Det forutsettes at partene har ført forhandlinger på bedriften, og hvis en av partene krever det også med organisasjonenes hjelp, før oppsigelse finner sted.

Dersom partene på bedriften ønsker organisasjonsmessig møte før oppsigelse skjer, må dette kreves uten ugrunnet opphold.
4. Lokale forhandlinger
En gang i hvert avtaleår skal det føres lokale forhandlinger om en eventuell regulering av fortjenestenivået. Tidspunktet for forhandlingene skal være fastlagt i lokal avtale. Partene kan i forbindelse med den årlige forhandlingen avtale at et eventuelt tillegg skal oppdeles slik at en del av tillegget blir utbetalt senere i avtaleåret.

Bilag 1-21

Grunnlaget for vurderingen skal være bedriftens økonomi, produktivitet, fremtidsutsikter, konkurranseevne og den aktuelle arbeidskraftsituasjon.

Ekstern lønnsstatistikk, andre bedrifters lønnsnivå eller lønnsutvikling skal ikke kunne påberopes som grunnlag for regulering ut over det som fremgår av forangående setning. Ved vurderingen skal det tas hensyn til eventuelle tariffmessige tillegg gitt siden forrige vurdering.

5. Uenighet om satsene i lønssystemet - dagtidsaksjon (dagsing)
Oppnås ikke enighet om satsene i et lønssystem, betales 45 % av sist kjente kvartals fortjeneste for henholdsvis gruppene fagarbeidere , spesialarbeidere og hjelpearbeidere ved bedriften. Det forutsettes tilsvarende arbeidsytelse.

En dagtidsaksjon (dagsing) er en lokal aksjonsform som kun kan benyttes dersom de tillitsvalgte og ledelsen ikke blir enige om satsøkninger i virksomhetens lønssystem i de lokale lønnsforhandlingene, jf. om oppsigelsestid i pkt. 3.

Merknad

Ved bedrifter hvor lønssystemet ikke gir oversikt over de enkelte arbeidstakers lønnsforhold, skal tillitsvalgte etter anmodning utleveres lister som viser status, individuell minstefortjeneste og timefortjeneste for det sist kjente kvartal, eventuelt det nødvendige materiale som gir grunnlag for slik oversikt.

§ 8 Akkordarbeid

1. **Anvendelse av akkordarbeid**
 - 1.1 Med akkordarbeid forstås arbeid hvor hele fortjenesten eller en del av den varierer med ytelse, produsert arbeid og lignende.
 - 1.2 Forskjellige akkordssystemer, så som tidakkorder med akkordgrunnlag, kroneakkorder o.a., skal kunne anvendes. Det

Bilag 1-22

skal på forhånd treffes skriftlig avtale om hvilket akkordsystem som skal legges til grunn. For arbeid som ikke omfattes av faste akkordtariffer, skal akkordarbeid, hvis ikke annet er skriftlig avtalt, kunne anvendes ved den enkelte bedrift.

- 1.3 Akkordprisen skal som hovedregel avtales før arbeidet påbegynnes. Blir partene enige om en utsettelse, bør akkorden likevel avtales før arbeidet er avsluttet.
- 1.4 Oppnås ikke enighet om akkordprisen, forholdes overensstemmende med § 11 pkt. 3.
- 1.5 Akkordoverskuddet skal utbetales senest 2. lønningsdag etter at akkorden er innlevert og godkjent. Ved 14-daglig utlønning skal akkordoverskuddet dog utbetales ved første lønningsdag, såfremt akkorden er innlevert og godkjent i lønningsperiodens første uke. Ved fellesakkorder får arbeidstakerne andel i overskuddet i forhold til sin timefortjeneste og det antall timer de har deltatt i akkorden. Hvis en arbeidstaker som innehar en akkord eller arbeider i en fellesakkord sier opp sin plass eller blir sagt opp, blir overskuddet først utbetalt når akkorden er innlevert og godkjent.
- 1.6 Tekniske ledere, verksmestere og arbeidsformenn skal ikke kunne overta eller være delaktige i disse akkordene.

2. Faste akkordtariffer

- 2.1 Akkordarbeid på de arbeidsoperasjoner som går inn under faste akkordtariffer, kan kun utføres på de vilkår som er nevnt under denne paragrafs pkt. 2 (faste akkordtariffer) og pkt. 3 (alminnelige bestemmelser).
- 2.2 Akkordtider
Som grunnlag for faste akkordtariffer gjelder de av partene vedtatte akkordtider og tekster.
- 2.3 Forberedende og avsluttende arbeider (FA tid)
Norm for FA tider er:

Bilag 1-23

Hente verktøy og varetrekk etc: 0,1 time.

Kjøre inn vogn på plass: 0,1 time.

Kjøre ut vogn til parkeringsplass: 0,1 time.

Feie og rydde vognplass: 0,1 time.

Rense og innlevere verktøy og varetrekk etc: 0,1 time.

Protokolltilførsel:

Krever ut og/eller innkjøring eller sjauing av vogn ut eller inn i verkstedet mer enn 0,1 time, gis operasjonsutøveren et tillegg på 0,15 time.

2.4 Kontrollordning

Det er forutsetningen at alle faste akkordsatser skal gi et rimelig akkordoverskudd. Hvis det i løpet av prøvetiden skulle vise seg at en akkordsats er blitt stipulert slik at den gir et åpenbart urimelig resultat, skal satsen kunne innbringes for et tariffråd til avgjørelse. Tariffrådet skal bestå av to representanter fra hver av partene med en oppmann som oppnevnes av Riksmekler, hvis partene ikke blir enige om oppnevnelsen.

2.5 Tiden er bygget på at demontering skal kunne foregå på ordinær måte, slik at det ved fastrustede eller fastbakede deler gis tillegg som tilsvarende fortjenesten for det øvrige arbeidet. Dette gjelder også for klargjøring av oppdrag og feilsøking. Det er anledning til å treffe avtale om andre ordninger.

Protokolltilførsel

Bedriften skal sørge for tilstrekkelig materiell (tekstkatalog og tidlister) for praktisering av akkordarbeid etter faste akkordtariffer.

3. Alminnelige bestemmelser for alt akkordarbeid

3.1 Før akkordarbeid settes i verk skal partene på bedriften vurdere arbeidsoperasjonene med tanke på de miljømessige sidene av arbeidet (jfr. arbeidsmiljøloven §§ 3-2 og 7-2)

3.2 Akkordgrunnlag

For akkordarbeid etter akkordkatalog og faste tidakkorder,

Bilag 1-24

forhandles det på individuell basis om akkordgrunnlagene. Akkordgrunnlaget til fagarbeidere skal alltid være høyere enn overenskomstens § 3, pkt. 4, nyutlært fagarbeider. Oppnås ikke enighet, behandles tvisten i samsvar med Hovedavtalens § 2.3. Oppnås ikke enighet gjennom organisasjonsmessig forhandling, forholdes som bestemt i § 7, pkt. 5. Ved forhandlinger om akkordtider hvor det benyttes grunnlagsmateriale hentet utenfor bedriften, fremlegger den part som foreslår slike tider anvendt, opplysninger om tidenes inntjeningsnivå samt forutsetningene for bruk av tidene, så som hjelpetider, FATider, verktøy, utstyr, praktiserte akkordgrunnlag etc. Opplysningene skal i rimelig grad være bestemmende for fastsettelse av akkordgrunnlagene. Lærling når denne settes til selvstendig akkordarbeid: 95 % av nyutlært fagarbeiders akkordgrunnlag i bedriften.

3.3 Garanti

Ved akkordarbeid er arbeidstakerne garantert sin tidlønnsfortjeneste (individuell timefortjeneste tillagt akkordavsavn).

3.4 Akkordseddel

Akkordarbeidets art og omfang skal før arbeidets påbegynnelse eller så snart man har oversikt over arbeidets omfang, fastsettes på en i dette øyemed utarbeidet akkordseddel som arbeidsgiveren skal ha for hånden. Feilfinning og klargjøring av arbeidsoppdrag inngår ikke i faste akkordtariffer. Akkordseddelen utstedes i to eksemplarer, hvorav arbeidstakeren beholder det ene. Akkordseddelen skal ha data for merke, modell og operasjonsnummer. Det avregnes i tid og/eller kroner. Ved tilfeldig akkord skal fyldestgjørende arbeidstekst følge som bilag. Det kan avtales andre ordninger.

3.5 Godkjennelse av arbeidet

Arbeidsgiveren eller dennes representant har rett og plikt til å kontrollere at arbeidet utføres tilfredsstillende og etter bedriftens anvisning. Når arbeidet er ferdig, skal han på akkordseddelen skriftlig bekrefte at arbeidet er godkjent. Det påhviler arbeidstakeren å varsle i god tid før arbeidet avsluttes, slik at

Bilag 1-25

kontroll med henblikk på godkjennelse kan finne sted. For innstemplet tid i forbindelse med kontroll betales arbeidstakeren gjennomsnittlig timefortjeneste.

3.6 Avbrytelse av akkorden

Hvis det under utførelsen av akkordarbeid oppstår hindringer som må medføre at arbeidet ikke kan utføres på den forutsatte normaltid, skal arbeidet i sin helhet utføres, og medgått tid godtgjøres med arbeidstakerens gjennomsnittlige timefortjeneste. Ved avbrytelse av akkordarbeid for å utføre reparasjon på annen vogn eller annet arbeid, gis et tillegg på 0,15 time for hver avbrytelse. Det skal etter avtale mellom bedriften og arbeidstakerne ved hvert enkelt verksted være anledning til å treffe en annen fast ordning.

3.7 Utbetaling av akkordoverskudd

Avregning finner sted i henhold til denne paragrafs pkt. 1.4. Arbeidstakerne skal ha anledning til å gjøre seg kjent med hvordan akkorden er gjort opp, enten ved utlevering av akkordseddelen i oppgjort stand eller ved forevisning av lønningsbok.

3.8 Overtidsarbeid

Forlanges akkordarbeid utført på overtid, får arbeidstakerne i tillegg til akkordoverskuddet utbetalt vanlig overtidstillegg, se overenskomstens §17.

3.9 Nye arbeidsmetoder

Foreligger det eller inntreffer det omstendigheter ved det enkelte verksted som forrykker grunnlaget for en eller flere akkorder, skal det gjennom forhandlinger fastsettes nye akkorder. Oppnås ikke enighet, kan saken avgjøres av det i denne paragraf pkt. 2.4 nevnte tariffråd.

4. Frie avtaleakkorder og engangsakkorder

4.1 Frie avtaleakkorder

4.1.1 Akkordprisen fastsettes eller forandres gjennom fri forhandling mellom bedriftens leder eller dennes representant, og den

Bilag 1-26

arbeidstaker eller representant for de arbeidstakere som tilbys akkord. Arbeidstakeren kan dog konferere med sine arbeidskamerater om prisen. Akkorder som skal gjelde for flere eller samtlige arbeidstakere i bedriften eller vedkommende avdeling, skal avtales skriftlig.

- 4.1.2 Ved fastsettelse av en akkord skal arbeidets omfang, pris og andre særbestemmelser registreres og oppbevares. Arbeidstakere som tilbys en akkord basert på et tidligere utført akkordarbeid, skal om de så måtte ønske, ha anledning til å gjøre seg kjent med resultatet av den tidligere akkord.
- 4.1.3 Ved frie avtaleakkorder er arbeidstakerne garantert sin tidlønnsfortjeneste (individuell minstefortjeneste tillagt akkordavsavn).
- 4.1.4 Frie avtaleakkorder kan sies opp med en måneds varsel, hvis ikke en lengre oppsigelsesfrist er avtalt.
- 4.2 Engangsakkorder
 - 4.2.1 Engangsakkorder fastsettes etter forhandling mellom bedriftens representanter og den eller de arbeidstakere som skal utføre arbeidet. Det står arbeidstakerne fritt for å konferere med sine arbeidskamerater om prisen.
 - 4.2.2 Etter avtale med representanter for arbeidstakerne kan engangsakkorder som er kommet uforandret igjen, etableres som faste akkorder. Se denne paragrafs pkt. 2.0.
 - 4.2.3 Ved engangsakkorder er arbeidstakerne garantert sin tidlønnsfortjeneste (individuell minstefortjeneste tillagt akkordavsavn)

§ 9 Bonuslønn

- 1. Bonussystemer består av en fast lønnsandel og en mindre variabel andel felles for grupper, avdelinger eller hele bedrifter.

Bilag 1-27

Bonussystemer skal hensynta kompetansekrevende arbeid og/eller individuelle forhold.

2. Forskjellige former for bonussystemer kan anvendes. Bonussystemer skal avtales skriftlig. Ved inngåelse av avtaler om bonuslønssystemer anmodes partene ved bedriften om å følge mønster for bedriftsvisе bonuslønnsavtaler, bilag 11-1 B til overenskomsten.
3. Den faste lønnsandel behandles i henhold til bestemmelsene i § 10 om tidlønn/fastlønn.
4. Den bevegelige lønnsandel gjøres avhengig av bedriftens, eventuelle gruppers produksjonsresultat og behandles i henhold til Biloverenskomstens § 8 akkordarbeid. Også kriterier for bonusberegning skal avtales, men målekriterier som skadefrekvens og sykefravær skal unngås. Det avtales retningslinjer for beregning av denne del.
5. Ved bonuslønssystemer er arbeidstakerne garantert lønssystemets faste lønnsandel.
6. Andre arbeidstakerkategorier kan etter avtale delta i bonuslønssystemer. Se § 3.
7. Fastsettelse av bonussystemer er et anliggende i den enkelte bedrift.

§ 10 Tidlønn/fastlønn

1. Med tidlønn/fastlønn forstås et lønssystem hvor fortjenesten beregnes i henhold til arbeidet tid (timer, uker, måneder, år).
2. Forskjellige tidlønssystemer/fastlønssystemer skal kunne anvendes. Tidlønssystemer/fastlønssystemer skal avtales skriftlig. Ved inngåelse av avtaler om tidlønn/fastlønn anmodes partene ved bedriften om å følge mønsteret for bedriftsvisе fastlønnsavtaler, bilag 11-1 C.

Bilag 1-28

3. Lønnssatsene i et tidlønnssystem/fastlønnssystem skal fastsettes som en individuell minstefortjeneste med akkordavsavn som særskilt spesifisert tillegg. Også tillegg etter overenskomstens § 12, så som smuss, tungtvogn og dieselt tillegg, skal særskilt spesifiseres. Fortjenesten i et tidlønnssystem/fastlønnssystem kan differensieres etter dyktighet, kvalifikasjoner, praksis, ansiennitet, jobbinnhold m.v. Det skal på forhånd avtales hvilke vurderingssystemer eller retningslinjer som skal legges til grunn, og når vurdering og eventuell regulering skal foretas.
4. Det kan avtales at timefortjenesten i et tidlønnssystem/fastlønnssystem skal være uoppdelt. I så fall må det fastsettes spesielle satser, individuelle eller for grupper, som skal anvendes hvor individuell minstefortjeneste er betalingsgrunnlaget i overenskomstens bestemmelser. Det skal i stedlig protokoll anføres med hvilke beløp akkordavsavn og tillegg etter overenskomstens § 12 er medtatt i den uoppdelte lønn. Beløpene må spesifiseres hver for seg.

§ 11 Akkordavsavn

1. For arbeid som ikke utføres på akkord, skal det i tillegg til den individuelle minstefortjeneste betales akkordavsavn. For lærlinger som utfører selvstendig arbeid, skal det avtales personlig akkordavsavn.
2. Akkordavsavnets størrelse fastsettes i skriftlig avtale mellom bedriftens representant og tillitsvalgte. Forhandling om regulering av disse avsavn skal finne sted på avtalt tidspunkt.
3. Hvor partene på bedriften, eventuelt etter organisasjonsmessige forhandlinger, ikke blir enige om akkordavsavnets størrelse, forholdes overensstemmende med overenskomstens § 7 pkt. 5. Det forutsettes at akkordavsavnsordningen er sagt opp med en måneds skriftlig varsel.
4. Det forutsettes at arbeidstiden utnyttes effektivt.

KAP. IV ANNEN GODTGJØRELSE

§ 12 Smussig arbeid og tillegg for arbeid med større enheter

1. Særlig skitne motorer og understell forutsettes rengjort før arbeidet igangsettes. Er rengjøring ikke foretatt, skal det betales smusstillegg etter følgende regler:
 - 1.1 Partene på bedriften inngår avtale om omfanget av det smussige arbeid, idet hensyn tas til bilmerke og modell.
 - 1.2 a) Partene på den enkelte bedrift kan avtale et fast smusstillegg pr. arbeidet (mønstret) time. Minstesatsene for slikt tillegg er kr 8,70 pr. mønstret time.

b) I stedet for tillegg etter pkt. a) kan partene på den enkelte bedrift avtale smusstillegg pr. jobb. Minstesatsen er i så fall kr 33,20 pr. jobb.
2. Tillegg for arbeid med større enheter
Det betales kr 10,10 pr. time ved arbeid med større enheter så som busser, lastevogner, skapvogner, traktorer, anleggsmaskiner og dieselmotorer.
Tillegget betales også ved håndtering av deler til større enheter så som busser, lastevogner, skapvogner, traktorer og anleggsmaskiner.

Tillegget betales også ved arbeid med diesel brennstofftank ut/inn, dyser, rør, pumper, dieselfarmer og filter for diesel brennstoff på personbiler.

Merknad

Godtgjørelsen for arbeid som nevnt i punkt 2 betales utenom smusstillegg pr. jobb ut fra den stedlige avtale om omfanget av det smussige arbeid.

Protokolltilførsel 1

Smusstilleggene etter punkt 1, og 2, ovenfor, skal ved årets slutt være spesifisert på lønnsoppgavene som sendes likningsmyndighetene.

§ 13 Arbeidsoppdrag, reiser, utdanning og møter utenfor bedriften

Denne paragraf omfatter alle arbeidstakere som av bedriften blir sendt til oppdrag utenfor bedriften, dog ikke arbeidstakere som blir inntatt på arbeidsstedet. Disse omfattes for øvrig av bestemmelsene i overenskomsten.

Arbeidsgiver skal tegne utvidet yrkesskadeforsikring for arbeidstaker som reiser på oppdrag til/fra eget hjem direkte til oppdragssted.

1. Arbeidsoppdrag

Betaling for arbeidet tid (lønn).

- 1.1 For den tid som medgår til arbeidet betales arbeidstakeren timefortjeneste(n) hvis ikke annet er avtalt.
- 1.2 Sendes arbeidstakeren så langt bort at overnatting utenfor hjemmet er nødvendig, skal det i tillegg til arbeidstakerens timefortjeneste betales et tillegg på 20 % til timefortjeneste(n).
- 1.3 For all arbeidet tid utenfor bedriftens ordinære arbeidstid og for overtidarbeid, betales i tillegg vanlige overtidstillegg (prosenttillegg) se § 17.
- 1.4 Hvis arbeidet omfatter motorisert anleggsmaskineri og utstyr, og foregår under ekstraordinære naturforhold, så som arbeid under eller delvis under vann, uveisomt fjellterreng eller tunnelanlegg, skal det inngås avtale som tar hensyn til de spesielle forhold.
- 1.5 Arbeidstakere som leder arbeidslag med minst tre arbeidstakere, skal ha et rimelig tillegg til sin timefortjeneste(n).

2. Betaling for reisens forberedelse og avslutning

- 2.1 Den tid som medgår på bedriften innen ordinær arbeidstid til forberedelse og avslutning av et arbeidsoppdrag utenfor bedriften, betales med arbeidstakerens timefortjeneste uten spesielle tillegg.
- 2.2 Den tid som medgår på bedriften utenfor bedriftens ordinære arbeidstid til forberedelse og avslutning av et arbeidsoppdrag utenfor bedriften, betales som bestemt for overtid, se § 17.
- 2.3 Det betales med timefortjeneste for 4 timer etter hjemkomsten når fraværet har vart mer enn 8 døgn. Har fraværet vart over 4 uker, betales timefortjeneste(n) for en dag (8 timer).

3. Betaling for reisetiden

- 3.1 For reisetid som faller innenfor bedriftens ordinære arbeidstid, betales arbeidstakeren timefortjeneste uten spesielle tillegg. For reisetid som faller utenfor bedriftens ordinære arbeidstid, betales som følger:
- 3.2 Med soveplass:
Timefortjeneste(n) fra bedriftens ordinære arbeidstids avslutning til kl. 20.00, eller ankomst overnattingssted etter kl. 20.00. Det kan dog treffes bedriftsvisse avtaler om andre ordninger.
- 3.3 Uten soveplass:
Timefortjeneste for hele reisetiden.
- 3.4 Søn og helligdager:
50 % tillegg til timefortjeneste(n) for reisetid som faller innenfor tidsrommet lørdag kl 12.00 til søndag kl 22.00, og på andre helligdager og 1. og 17. mai mellom kl 07.00 og kl 22.00. Om dager som skulle vært fri, se § 17.3. annet ledd.
- 3.5 Jul, påske og pinse:
100 % tillegg til timefortjeneste for reisetid som faller innenfor tidsrommet jul, påske og pinseaften kl 12.00 til siste helligdag kl

Bilag 1-32

12.00.

Merknad:

I de tilfeller arbeidstakere blir sendt til kortvarig service og montasjearbeid, eller til arbeid ved annen bedrift innen distriktet, kan det treffes avtale om annen godtgjøring for reise enn det som følger av bestemmelsen i denne paragrafs pkt. 3.0.

4. Godtgjørelse for reiseutgifter, diett og overnatting

4.1 Billetter og andre transportkostnader.

Billettutgifter godtgjøres etter fremlagte regninger hvis annet ikke er avtalt. Når arbeidstakeren etter avtale benytter egen bil, godtgjørelse hver utkjørt kilometer under oppdraget etter statens satser dersom ikke annen godtgjørelse er avtalt.

Det forutsettes at arbeidstakeren fremlegger oppgave over antall utkjørte kilometer i forbindelse med oppdraget. Avtalte eller praktiserte ordninger som er bedre skal ikke forringes.

4.2 Diettgodtgjørelse gjelder også for reisetiden. Diett godtgjøres etter regning, hvis ikke annet er avtalt, eksempelvis i form av et fast beløp eller dersom bedriften har sørget for bespising.

4.3 Losjigodtgjørelse

Losji (overnatting) godtgjøres etter regning, hvis ikke annet er avtalt, eksempelvis i form av et fast beløp eller dersom bedriften har sørget for losji. Hvis det ikke kan skaffes husvære i rimelig avstand fra oppdragsstedet, skal det sørges for brakker med enkeltrom. Som norm for bedømmelse av vanlige krav til underbringelse i brakker, legges de til enhver tid gjeldende forskrifter fra Helseråd og Arbeidstilsyn til grunn. I de tilfeller der husvære ikke kan skaffes, bør særskilt avtale inngås før arbeidstakeren reiser ut på oppdrag.

5. Særlige tilfeller

5.1 Oppdrag som strekker seg over mer enn 5 uker

Det treffes avtale i det enkelte tilfelle. Avtalen skal inneholde

bestemmelser om fri hjemreise under oppdraget hvis dette er av særlig lang varighet. I tillegg skal bedriften sørge for fri hjemreise i forbindelse med jul og påske samt ved den enkeltes fastsatte sommerferie. Hvor partene ikke blir enige om en annen ordning, skal det treffes avtale om fri hjemreise hver 3. uke. Forutsetningen for reisen er at oppdraget forventes å fortsette minst en uke etter tilbakekomst. For reise og reisetid betales i henhold til pkt. 3.0 og 4.0. Avbrytes oppdraget av sommer, jul eller påskeferie, inngår hjemreisen i ovennevnte ordning.

- 5.2 Oppdrag i utlandet
Det treffes avtale i det enkelte tilfelle.

6. Utdannelse og møter

- 6.1 Møter og kurs pålagt av arbeidsgiver etter ordinær arbeidstid godtgjøres som om vedkommende hadde vært i ordinært arbeid.

Når arbeidstakeren etter avtale deltar i kurs, skoler, møter m.v. i utdanningsøyemed, godtgjøres som om vedkommende hadde vært i ordinært arbeid.

For reisetid og reiseutgifter betales i henhold til punktene 3 og 4 ovenfor. Det kan dog treffes bedriftsvis avtaler om andre ordninger (Se også § 23).

- 6.2 Kost, losji og reiseutgifter dekkes i henhold til denne paragrafs pkt. 4. Eventuelle kursavgifter betales etter avtale. Avtalte eller praktiserte ordninger som er bedre skal ikke forringes.

§ 14 Verktøygodtgjørelse

1. Verktøygodtgjørelsen skal betales i forhold til verdien av den verktøykasse, herunder også verktøy for lakkerere, som den enkelte arbeidstaker etter avtale holder for sitt daglige arbeid. Slik ordning forutsetter forhandling med tillitsvalgte.
2. Fastsettelse av prisene på verktøykassene foretas etter gjeldende dagspriser og etter at kassene er gjennomgått på hver bedrift av

Bilag 1-34

en kassasjonsnemnd som godkjenner eller refuserer det verktøy som forefinnes. Nemnda skal bestå av representanter for bedriftsledelse og tillitsvalgte. Eventuelle tvister i denne forbindelse blir å avgjøre av en oppmann som oppnevnes fra teknologiske institutt.

Tillitsvalgte skal for den tid som medgår ved opptelling av verktøy ha utbetalt sin timefortjeneste, hvis de tas ut av akkordarbeid.

Ellers betales individuell minstefortjeneste. Ved overtid skal overtidstillegg betales.

Som godtgjørelse for verktøy fastsettes 1,7 øre pr. time for hver kr 100,00 verktøyverdi.

Hvis bedriften selv overtar verktøyholdet helt ut, og arbeidstaker gjøres ansvarlig for svinn, skal det betales arbeidstakeren en godtgjørelse for svinn som fastsettes til 0,85 øre pr. time for hver kr 100,00 verktøyverdi.

Godtgjørelsen betales slik at verktøyverdien regnes etter nærmeste kr 100,00. For eksempel blir en kasse til verdi av kr 250,00 å godtgjøre etter verdi kr 200,00, mens en kasse til verdi kr 251,00 godtgjøres etter verdi kr 300,00.

Dersom bedriften selv overtar verktøyholdet helt ut, og arbeidstakeren ikke gjøres ansvarlig for svinn, betales ikke verktøygodtgjørelse.

3. Dersom bedriften pålegger bruk av personlig utstyr, skal kompensasjon for dette avtales lokalt.

§ 15 Arbeidstøy

1. Bedriften holder nødvendig arbeidstøy, dog minst to sett arbeidstøy pr. arbeidstaker pr. år.

Bilag 1-35

2. Det skal avtales mellom bedriften og tillitsvalgte med henblikk på å anskaffe mest mulig hensiktsmessige arbeidstøy ut fra de stedlige forhold. Arbeidstakere som vesentlig er beskjeftiget med syrebatterier og radiatorreparasjoner holdes med to sett arbeidstøy av ullstoff og ett par trebunnsko pr. år.
3. Øvrige arbeidstakere holdes med nødvendig vernefottøy.

Merknad

Ved valg av vernefottøy og arbeidstøy skal det tas hensyn til vinter og sommerbruk. Arbeidstøy utleveres arbeidstakerne senest 14 dager etter tariffårets inntreden. Arbeidstakerne som får ansettelse ved bedriften senere på året, utleveres arbeidstøy ved tiltredelsen.

Arbeidstøy er bedriftens eiendom. Det er forutsetningen at arbeidstøy renses eller vaskes en gang ukentlig, for så vidt dette anses påkrevd.

Bedriften besørger vask eller rensing av arbeidstøy.

Arbeidstøy skal være av den kvalitet at man i alminnelighet kan regne med at de varer tariffåret ut.

4. På bedriften skal forefinnes nødvendig beskyttelsesklær for arbeid utenfor verksted:
 - 4.1 Plagg til beskyttelse mot væte og kulde.
 - 4.2 Ved vognvask: Gummistøvler, hansker og gummiforkle.
 - 4.3 I forbindelse med lakking: Skikket fottøy.
Under oppretting, sveising og lakkeringsarbeid av skjermer, karosseri, ramme m.m. skal bedriften holde tilstrekkelig briller, hansker, beskyttelsesmaske og hørselvern.
 - 4.4 Ved behov skaffer arbeidsgiver til veie tilpasset ordinært arbeidstøy til kvinner og menn der unisex-modell ikke er

tilfredsstillende. Det er en forutsetning at arbeidstøyet tilfredsstiller nødvendige HMS-krav, og at dette er praktisk mulig og økonomisk forsvarlig.

Der hvor arbeidstaker utfører arbeid hvor arbeidet krever vernebriller, skal bedriften tilby vernebriller med styrke til arbeidstakere som har et dokumentert behov for dette og hvor vernebriller som benyttes utenpå ordinære briller ikke gir hensiktsmessig vern. Nærmere retningslinjer for ordningens praktisering, f.eks. utgiftsdekning, arbeidets varighet mv., utarbeides på den enkelte bedrift.

KAP. V ARBEIDSTIDSBESTEMMELSER

§ 16 Ordinær arbeidstid

1. Ved fastsettelse av arbeids og hviletider skal det forhandles med arbeidstakernes tillitsvalgte.
2. **Dagtid**
- 2.1 Den ordinære ukentlige arbeidstid skal ikke overstige gjennomsnittlig 37,5 timer pr. uke.

Den daglige arbeidstid legges i tiden mellom kl 06.30 og kl 17.00 de 5 første virkedager i uken. Hvor saklige grunner gjør det nødvendig, kan ordinær arbeidstid legges til lørdager mellom kl 06.30 og kl 12.00.

Partene lokalt kan for grupper av de ansatte imidlertid treffe skriftlig avtale om en annen fast ordinær arbeidstid, av hensyn til bedriftsmessige forhold med bakgrunn i at bilbedriftene er en service- og handelsnæring.

Med utgangspunkt i Riksmeklers forslag (Bilag 5) kan en slik avtale legges innenfor tidsrammen kl 06.30 – 21.00.

Bilag 1-37

Når det gjelder godtgjørelse for ubekvem ordinær arbeidstid henvises til § 19.

- 2.2 Dersom enighet om tidsinndeling ikke oppnås, skal følgende inndeling bli gjeldende:
De 5 første virkedager i uken kl 07.30 – kl 11.00 og kl 11.42 – kl 15.30, og hver 4. lørdag kl 07.30 – kl 09.00 og kl 09.30 – kl 12.00.

Merknad

Arbeidstiden i bilverksteder bør søkes fordelt på 5 dager i uken dersom ikke saklige grunner tilsier en annen ordning.

3. **Fleksibel arbeidstid**

- 3.1 I bedrifter der en av partene ønsker det, skal det forhandles om fleksibel arbeidstid. Avtaler om fleksibel arbeidstid skal inngås skriftlig og skal minst inneholde bestemmelser om:
- a) Rammetid
 - b) Kjernetid
 - c) Glidetid
 - d) Hvilke arbeidstakere/avdelinger som omfattes av avtalen

4. **Deltidsarbeid**

- 4.1 For deltidsansatte arbeidstakere som arbeider enkelte fast avtalte dager i uken med full eller redusert arbeidstid disse dager, eller arbeidstakere som har redusert daglig arbeidstid, skal det skriftlig ved ansettelse av en deltidsarbeider avtales hvilken arbeidstid, hviletid og øvrige ansettelsesvilkår vedkommende skal ha.

5. **Spisepause**

- 5.1 Partene ved bedriften kan etter avtale legge spisepausene til forskjellige tider for de ansatte dersom dette er av stor betydning for bedriftens driftsmessige forhold.

6. **Nedsettelse av arbeidstid**

- 6.1 For så vidt arbeidstiden ved lov, offentlig foranstaltning eller i

ledende håndverks og industrigrener innenfor Næringslivets Hovedorganisasjon nedsettes, skal partene straks oppta til forhandling spørsmålet om arbeidstidens lengde, og det er hensikten uansett overenskomstens varighet, at samme nedsettelse i arbeidstiden også gjøres gjeldende for de i nærværende overenskomst interesserte arbeidstakere.

7. A. Fleksibilitet

a) ”Der partene lokalt er enige om det, kan det som en forsøksordning iverksettes bedriftstilpassede ordninger som går ut over overenskomstens bestemmelser for så vidt gjelder arbeidstid og godtgjørelser for dette. Slike ordninger skal forelegges forbund og landsforening til godkjenning.”

b) ”Det er adgang til å gjennomsnittsberegne arbeidstiden etter reglene i arbeidsmiljøloven § 10-5. Tariffavtalens parter kan bidra til at slike avtaler etableres.”

c) ”Det kan foreligge individuelle behov for avvikende arbeidstidsordninger, fritidsønsker m.v. Slike ordninger avtales med den enkelte eller de tillitsvalgte, for eksempel i form av gjennomsnittsberegnet arbeidstid eller timekontoordning. Individuelle avtaler står tilbake for avtaler inngått med de tillitsvalgte.”

§ 17 Overtidsarbeid

1. Overtidsarbeid kan anvendes i den utstrekning som gjeldende lov hjemler. Overtidsarbeid bør innskrenkes til det minst mulige, og i særdeleshet ikke overdrives av eller overfor den enkelte arbeidstaker, jfr. arbeidsmiljøloven § 10-6.
2. Arbeidstakerne skal også innenfor rammen av den i loven fastsatte begrensning av adgangen til overtidsarbeid enkeltvis være berettiget til fritakelse for overtidsarbeid ved særlige anledninger som møter m.v., samt også av andre private grunner.
3. Overtidsarbeid betales med følgende tilleggsprosjenter:

Bilag 1-39

De fem første virkedager i uken betales 50 % tillegg inntil kl 21.00. Etter kl 21.00 betales 100%.

For overtid på frilørdager og andre avtalte fridager betales arbeidstakere som skulle ha fri, 50 % tillegg. Etter kl. 12.00 på lørdager og etter kl 16.00 på øvrige hverdager betales dog 100 % tillegg.

Arbeid på dager før helligdager etter den ordinære arbeidstid og arbeid på søn- og helligdager inntil siste helligdag kl 22.00 betales med 100 %.

For arbeid med oppfyring og andre forberedende arbeider for den daglige drift som påbegynnes kl 04.00 eller senere og går over i den ordinære arbeidstid, betales 50 % tillegg til den ordinære arbeidstid begynner.

- 3.2 Ved lokal enighet kan partene i den enkelte bedrift inngå avtale om avspasering av opparbeidet overtid. Overtidstillegget skal utbetales.

Avtalen skal inneholde bestemmelser om når og hvordan avspasering skal foretas.

Merknad

Ved forskjøvet arbeidstid skal tillegget etter endt ordinær arbeidstid og inntil kl 21.00 være 50%. Deretter betales 100%.

4. Overtidsgrunnlaget utgjør timefortjenesten eksklusive overtid og skifttillegg for gruppene fag og hjelpearbeidere innenfor den enkelte bedrift i sist kjente kvartal. Partene kan avtale at den enkelte arbeidstakers timefortjeneste eksklusive overtids og skifttillegg skal legges til grunn.
5. Som overtidsarbeid regnes alt arbeid utenfor den enkeltes ordinære arbeidstid. For deltidsarbeidere betales det ikke overtidstillegg for de timene som faller innenfor bedriftens

Bilag 1-40

ordinære arbeidstid.

6. Når en arbeidstaker blir tilsagt til overtidarbeid samme dag, og overtiden varer minst to timer, betales kr 107,00 i matpenger. Dette gjelder også deltidsansatte som samme dag blir pålagt arbeid ut over avtalt arbeidstid.

Ved overtidarbeid som vil vare utover 5 timer, forutsettes at bedriften sørger for ytterligere forpleining, eventuelt at det avtales et beløp til dekning av matutgifter. I stedet for matpenger kan partene bli enige om at bedriften sørger for gratis middag eller annen forpleining.

7. Når en arbeidstaker etter å være kommet hjem budsendes for utenfor og uten tilknytning til den ordinære arbeidstid å utføre ekstraarbeid, betales dette arbeid etter overtidssatsene på vanlig måte, dog således at arbeidstakeren skal være garantert en minstefortjeneste svarende til hans timefortjeneste for to ordinære timer.

Nødvendig reisetid inngår i overtiden, og nødvendige reiseomkostninger godtgjøres. – Arbeid utover to ordinære timer skal kompenseres med e time ekstra timefortjeneste.

8. Skiftarbeider som arbeider overtid før eller etter skiftet, skal ha de ordinære overtidsprosenter i tillegg til skifttillegget for sitt skift.

Protokolltilførsel 1

Overtid som finner sted innenfor samme arbeidstakergrupper hvor bedriften har iverksatt permitteringer, skal kompenseres i fritid snarest mulig eller i løpet av nærmeste følgende uke. Overtidstillegget skal utbetales, men timene skal avspaseres time for time.

Protokolltilførsel 2

Partene har ved årets tariffoppgjør drøftet forskjellige forhold i tilknytning til overtid. Bruk av overtid kan ha mange

årsakssammenhenger som varierer fra bedrift til bedrift og over tid. Partene oppfordrer til at man ved den enkelte bedrift, med basis i gjeldende lov og avtalebestemmelser, drøfter hvordan man best kan oppnå en bedre styring og riktig bruk av overtid. I drøftelsen bør årsaker til overtiden og belastningen på arbeidstakerne belyses, og eventuelle tiltak vurderes.

§ 18 Skiftarbeid

1. Det skal være adgang til å anvende 2- og 3-skiftarbeid (jfr. Arbeidsmiljøloven § 10-11). Arbeidstiden på 2-skift skal ikke overstige gjennomsnittlig 36,5 timer pr. uke. Arbeidstiden på 3-skift skal ikke overstige gjennomsnittlig 35,5 timer pr. uke (33,6 timer for helkontinuerlig 3-skift).

Hvis en arbeidstaker ved overgang fra dagarbeid til skift, får kortere arbeidstid regnet over en skiftsyklus, skal det gis kompensasjon for manglende timer. Det samme gjelder ved overgang fra skiftarbeid til dagarbeid.

Ved midlertidig overgang fra dagarbeid til skift og fra 2-til 3-skift, gis kompensasjon for arbeidstidsnedsettelsen ved at skiftarbeiderens fortjeneste på skift inkl. eventuell overtid på skift for hver lønningsperiode, påplusses kompensasjonen (fra 37,5 timer til 36,5 timer 2,74 %, fra 37,5 timer til 35,5 timer 5,63 %, fra 37,5 timer til 33,6 timer 11,61%, fra 36,5 timer til 35,5 timer 2,81 % og fra 36,5 timer til 33,6 timer 8,63 %, eventuelt den prosentsats som forekommer hvor arbeidstidsnedsettelsen skjer fra andre timetall).

Ved igangsetting av skift, skal det på forhånd drøftes med arbeidstakernes tillitsvalgte. Fra drøftelsen skal det settes opp protokoll.

Ved fastsettelse av skiftplan, skal det forhandles med arbeidstakernes tillitsvalgte. Fra forhandlingene skal det settes opp protokoll.

Bilag 1-42

2. For 2-skiftarbeid (36,5 timer pr. uke) betales følgende tillegg:

1. skift: Intet tillegg til lørdag kl 14.00.
2. skift: kr 25,20 pr. arbeidet time.

For 2-skiftarbeid etter kl 14.00 på dager før søn- og helligdager betales kr 53,50 pr. arbeidet time.

Fra kl 14.00 på jul, nyttårs, påske- og pinseaften betales kr 76,80 pr. time.

For 3-skiftarbeid (35,5 timer pr. uke) betales følgende tillegg:

1. skift: Intet tillegg til lørdag kl 14.00.
2. skift: kr 26,00 pr. arbeidet time.
3. skift: kr 38,40 pr. arbeidet time.

For 3-skiftarbeid etter kl 14.00 for dager før søn- og helligdager betales kr 55,20 pr. arbeidet time.

Fra kl 14.00 på jul, nyttårs, påske og pinseaften betales kr 79,00 pr. arbeidet time.

For helkontinuerlig 3-skiftarbeid (33,6 timer pr. uke) betales følgende tillegg:

1. skift: Intet tillegg til lørdag kl 14.00.
2. skift: kr 27,50 pr. arbeidet time.
3. skift: kr 40,70 pr. arbeidet time.

For 3-skiftarbeid etter kl 14.00 på dager før søn- og helligdager inntil kl 22.00 siste søn- og helligdag betales kr 58,20 pr. arbeidet time.

Fra kl 14.00 på jul, nyttårs, påske og pinseaften til siste helligdag kl 22.00 betales kr 83,40 pr. arbeidet time.

Merknad

Bilag 1-43

Ved overgang fra vanlig dagarbeid til skiftarbeid og fra 2-skift til 3-skiftarbeid betales for de første 6 dager som for overtid bestemt. (5 dager når lørdag ikke er arbeidsdag). Denne bestemmelse er ikke til hinder for at det på den enkelte bedrift kan treffes annen avtale med tilsvarende ytelse fra bedriftens side.

3. Særbestemmelser for bensinstasjoner:
For skiftarbeid (vaktarbeid) på 1. og 2. juledag, nyttårsdag, skjærtorsdag, langfredag, 1. og 2. påskedag, Kristi Himmelfartsdag, 1. og 2. pinsedag, 1. og 17. mai, samt etter kl 14.00 på jul, nyttårs, påske og pinseften, betales 100 % tillegg.

Merknad I til § 18

Skiftarbeidstakere (og deltidsarbeidstakere) som mister skift foran bevegelige helligdager og 1. og 17. mai på grunn av arbeidstidsbestemmelsen i arbeidsmiljøloven skal ha godtgjøring for disse skift som for en helligdag. Hvis det tapes en del av skiftet på disse dager skal godtgjøringen være forholdsvis etter den tid de taper. Jfr. § 22.

Merknad II til § 18

Ved overgang til skiftarbeid, er NBF og Fellesforbundet enige om at partene ved bedriften på forhånd bør ha konferert med sine organisasjoner.

Merknad III til § 18

Når det gjelder skiftarbeid for arbeidstakere som har høy alder og nedsatt helse, vises det til § 24, pkt. 3.

§ 19 Godtgjørelse for ubekvem ordinær arbeidstid

1. I bedrifter der partene lokalt i forhandlinger etter § 16 er enige i en avtale om at den ordinære arbeidstiden skal legges ut over kl 17.00, skal den enkelte hel- og deltidsansatte gis tillegg pr. time etter følgende:
 - 1.2 Mandag – fredag

kl 17.00 – 21.00 kr 25,20

- 1.3 Lørdag
kl 12.00 – 17.00 kr 25,20
kl 17.00 – 21.00 kr 64,90

- 1.4 Søndag
kl 06.30 – 17.00 kr 55,60
kl 17.00 – 21.00 kr 64,90

Merknad:

NBF og Fellesforbundet er enige om at godtgjørelsen for ubekvem ordinær arbeidstid skal heves i takt med skiftsatsene.

KAP. VI KORTE VELFERDSPERMISJONER, HELLIGDAGER, 1. OG 17 MAI, FERIE

§ 20 Korte velferdspermisjoner. Besøk hos lege eller sykehus m.v.

1. I tilslutning til Riksmeklingsmannens forslag av 1972 vedrørende likestilling mellom arbeidere og funksjonærer når det gjelder korte velferdspermisjoner, skal det på alle bedrifter inngås avtale om slike permisjoner.

Partene på en enkelte bedrift treffer nærmere avtale om retningslinjer for ordningens praktisering. Med korte velferdspermisjoner etter nedenstående regler menes permisjoner for nødvendig tid, inntil 1 dags varighet, betalt med ordinær lønn. Når permisjon etter nedenstående regler skal betales, fastsettes betalingens størrelse etter forhandlinger med utgangspunkt i den faktiske fortjeneste.

Samboer er likestilt med ektefelle. Med samboer menes person som har hatt samme bopel som den ansatte i minst 2 år, og har vært registrert i Folkeregisteret på samme bopel som den ansatte

Bilag 1-45

i samme tidsrom.

Ordningen skal minst omfatte følgende tilfelle av velferdspermisjoner:

- 1.1 Permisjon ved dødsfall og for deltakelse i begravelse når det gjelder den nærmeste familie. Med nærmeste familie siktes det til personer som står i nært slektskapsforhold til arbeidstakeren, så som ektefelle/samboer, barn, søsken, foreldre, svigerforeldre, besteforeldre eller barnebarn. Permisjon ved begravelse av ansatte, slik at de ansatte på vedkommendes avdeling kan være representert.
- 1.2 Permisjon for undersøkelse, behandling og kontroll av tannlege og lege, samt behandling av fysioterapeut og kiropraktor når trygden gir stønad til behandlingen. Det dreier seg her om tilfeller hvor det ikke er mulig å få time utenfor arbeidstiden. I enkelte tilfeller vil arbeidstakeren også måtte reise langt. Slike tilfeller faller utenfor bestemmelsene, som bare gjelder for korte velferdspermisjoner. Forøvrig vil arbeidstakeren i de sistnevnte tilfeller som oftest være sykmeldt.
- 1.3 Permisjon for resten av arbeidsdagen i de tilfeller arbeidstakeren på grunn av sykdom må forlate arbeidsstedet.
- 1.4 Permisjon på grunn av akutte sykdomstilfelle i hjemmet. Det siktes til akutte sykdomstilfelle i hjemmet, forutsatt at annen hjelp, ikke kan skaffes, og arbeidstakerens tilstedeværelse i hjemmet er ubetinget nødvendig. Også her gjelder bestemmelsene om korte permisjoner for at arbeidstakeren skal kunne få ordnet seg på annen måte.
- 1.5 Permisjon for ektefelle/samboer når det er nødvendig i forbindelse med fødsel i hjemmet eller ved innleggelse på sykehus.
- 1.6 Permisjon til å følge barn første gang det begynner i barnehage og første gang det begynner i skole.

Bilag 1-46

- 1.7 Permisjon når foreldre blir innkalt til konferansetime i grunnskole, og denne ikke kan legges utenfor arbeidstiden. Slik permisjon gis for inntil to timer.
- 1.8 Kvinner som ammer barn har rett til den tid hun av den grunn trenger, og minst en halv time to ganger daglig, eller hun kan kreve arbeidstiden redusert med inntil 1 time pr. dag. Betaling for dette er begrenset til maksimalt 1 time om dagen, og ordningen opphører når barnet fyller 1 år.
- 1.9 Permisjon ved flytting til ny fast bolig.
- 1.10 Permisjon i forbindelse med blodgivning, dersom det er vanskelig å få dette gjennomført utenfor arbeidstiden.
- 1.11 Permisjon ved deltagelse i egne barns konfirmasjon.
- 1.12 Permisjon for oppmøte på sesjon.
- 2 Ved besøk hos lege eller sykehus, som nødvendiggjøres av ulykkeshendelser under arbeid, skal den tid som medgår tilbesøket og som faller innenfor den ordinære arbeidstid ikke fratrekkes arbeidstakerens lønn.
- 3 Omsorgspermisjon
Bedriften dekker ordinær lønn i permisjonstiden for ansatte som innvilges omsorgspermisjon i samsvar med AML § 12-3.

§ 21 Godtgjøring for helligdager, 1. og 17. Mai

Til erstatning for arbeidsfortjeneste utbetales uke, dag, time eller akkordlønne arbeidstakere som ikke er i ordinært arbeid på de nedenfor nevnte dager, en godtgjøring etter disse regler:

- 1. Godtgjøringen**
- 1.1 Godtgjøringen betales for nyttårsdag, skjærtorsdag, langfredag, 2. påskedag, Kristi Himmelfartsdag,

Bilag 1-47

2. pinsedag samt 1. og 2. juledag når disse dager faller på en ukedag som etter fast arbeidsordning i bedriften ellers ville vært vanlig virkedag.

Godtgjøringen betales også når helligdager og 1. og 17. mai som faller innenfor tidsrom hvor arbeidstakeren har ferie eller er permittert på grunn av driftsstans.

- 1.2 Under henvisning til § 3, 3.ledd, i Lov om 1. og 17. mai av 26. april 1947, er organisasjonene enige om følgende:

Betaling for 1. og 17. mai og bevegelige helligdager innenfor den enkelte bedrift for gruppene fag og hjelpearbeidere fastsettes bedriftens gjennomsnittlige timefortjeneste for hver av de enkelte grupper. For de bevegelige helligdager i jul og nyttårshelgen benyttes foregående 3. kvartal som beregningsperiode.

For de øvrige bevegelige helligdager samt for 1. og 17. mai benyttes foregående 4. kvartal. Hvis det innen overenskomstområdet gis generelle tillegg i tidsrommet etter beregningsperioden, skal disse tillegges ved utbetalingen av godtgjørelsen.

For arbeidstakere ved bedrifter som ikke arbeider akkord betales en godtgjørelse beregnet etter den enkeltes timefortjeneste i den uke høytids eller helligdagen faller.

For lærlinger fastsettes betalingen tilsvarende den gjennomsnittlige timefortjeneste ved bedriften for disse under ett. Ukelønte arbeidstakere beholder sin ukelønn uavkortet også i uker med bevegelige helligdager eller 1. og 17. mai.

- 1.3 Organisasjonene er enige om at det er anledning til å fravike forannevnte beregning, og utbetale den enkelte arbeidstakers ordinær timelønn (timefortjeneste) slik som loven om 1. og 17. mai av 26. april 1947 omhandler.

Bilag 1-48

- 1.4 Godtgjøringen utbetales for det antall timer som ville vært ordinær arbeidstid på vedkommende dag. Godtgjøringen reduseres forholdsvis hvis det etter gjeldende arbeidsordning ved bedriften drives med innskrenket arbeidstid på vedkommende ukedag.

I godtgjøringen gjøres fradrag for dagpenger e.l. som arbeidstakeren i tilfelle får utbetalt for vedkommende dag av arbeidsgiveren eller av trygdeinstitusjon som helt eller delvis finansieres ved pliktmessig bidrag fra arbeidsgiveren.

Merknad

- a) I tillegg til den betaling vedkommende arbeidstaker skal ha etter overenskomsten, utbetales helkontinuerlige skift arbeidstakere for hvert fulle arbeidede skift på hellig dager som faller på en ordinær ukedag, kr 30,00. Det regnes inntil 3 skift pr. helligdag. Som regel regnes tiden fra kl 22.00 før vedkommende helligdag til kl 22.00 på helligdagen, eventuelt siste helligdag.

Ovennevnte bestemmelse gjelder i den utstrekning følgende dager faller på en ordinær ukedag: Nyttårsdag, skjærtorsdag, langfredag, 2. påskedag, Kristi Himmelfartsdag, 2. pinsedag samt 1. og 2. juledag.

Feriegodtgjøringen beregnes av ovennevnte kr 30,00 derimot ikke skift eller overtidsprosenter.

- b) Skiftarbeidere som mister skift foran bevegelige helligdager på grunn av arbeidsbestemmelsene i Arbeidsmiljøloven, skal ha godtgjøring for disse skift som for en helligdag. Hvis det tapes en del av skiftet på disse dager, skal godtgjøringen være forholdsvis etter den tid de taper.

- 1.5 Dersom en arbeidstaker med minst 5 års sammenhengende ansettelse i bedriften blir oppsagt uten at det skyldes eget forhold, og oppsigelsesfristen utløper siste virkedag i april eller desember måned, skal arbeidsgiveren betale ham godtgjørelse for henholdsvis 1. mai og 1. januar.

2. Opptjeningsregler

Rett til godtgjøring har arbeidstaker som har hatt sammenhengende ansettelse ved samme bedrift i minst 30 dager forut for helligdagen eller er ansatt senere når arbeidet er av minst 30 dagers varighet. Når det gjelder denne opptjening, regnes de 3 helligdager i påsken som en enhet og de to helligdager i julen sammen med nyttårsdag som en enhet. Ansettelsestiden i tilknytning til julen regnes tilbake fra nyttårsdag ,og i forbindelse med påsken fra 2. påskedag.

3. Utbetaling

Godtgjøringen betales senest 2. lønnsdag etter helligdagen. For de helligdager som regnes som en enhet, betales den senest 2. lønnsdag etter henholdsvis 2. påskedag og nyttårsdag.

Opphører tjenesteforholdet før dette tidspunkt, utbetales godtgjøringen sammen med sluttoppgjøret. Godtgjøringen regnes som en del av arbeidsfortjenesten og tas med ved beregningen av feriegodtgjørelsen. Den regnes ikke med ved beregningen av tillegg for overtidarbeid.

§ 22 Ferie

1. Ferie gis i samsvar med Ferieloven eller inngått avtale med hjemmel i ferieloven (bilag 7).
- 1.1 Skiftarbeidstakere som tjenestegjør noen av de store høytider, 1. juledag, 1. påskedag eller 1. pinsedag, regnet fra kl 14.00 jul, påske og pinseften til kl 06.00 annen helligdag, skal i tillegg til feriegodtgjøring ha 0,4 % av årsinntekten for hver arbeidet helligdag, dog ikke utover 2 dager til sammen. Med årsinntekten menes den i året 1. januar 31. desember vedkommende bedrift opptjente lønn.

Protokolltilførsel:

I medhold av ferieloven § 10 har hovedorganisasjonene avtalt at feriegodtgjøring under sykefravær m.v. (etter ferieloven § 6), skal utregnes på grunnlag av de samme fortjenestesatser som er

Bilag 1-50

utregnet i den enkelte bedrift til bruk for betaling av lønn for helligdager og 1. og 17. mai.

2. Lovfestet ekstraferie for eldre arbeidstakere. (Riksmeklers forslag av 5. april 1976, punkt XII.) Det er forutsetningen at arbeidstakernes ønsker når det gjelder avvikling av ekstraferien imøtekommes så langt som mulig. Hovedorganisasjonene er imidlertid enige om at ekstra ferie for eldre arbeidstakere, ikke kan kreves henlagt til et tidspunkt som skaper vesentlige vanskeligheter for produksjonen eller for systematisk ferieavvikling for bedriftens arbeidsstokk som helhet. Hvor dette er tilfelle, har bedriften rett til å kreve at arbeidstakeren velger et annet tidspunkt for avvikling av sin ekstraferie.

KAP. VII FAGOPPLÆRING OG UTDANNELSE

§ 23 Kompetanse og opplæring

1. Fagopplæring og etterutdanning skjer i samsvar med Opplæringslova i arbeidslivet, og de bestemmelser som til enhver tid er gitt i medhold i disse lover.
- 1.1 Partene vil arbeide for en kontinuerlig oppdatering av fagopplæringen og utviklingen av videreutdanningstilbud, og oppfordrer bedriftene til å legge forholdene til rette for en ajourføring av de ansattes kvalifikasjoner.

Den enkelte arbeidstaker har rett til å få dokumentert sin realkompetanse.

- 1.2 Arbeidstakerne som er omfattet av Biloverenskomsten skal kunne påta seg de nye arbeidsoppgaver som den teknologiske utvikling fører med seg, og skal kunne oppfylle de krav som i fremtiden vil bli stillet til dem.

Partene er enige om at det er av stor betydning å øke interessen og mulighetene for fagutdanning, samt å legge forholdene til

Bilag 1-51

rette slik at bedriften i større utstrekning tar inn lærlinger.

Partene er enige om at bedriften og tillitsvalgte drøfter generelle opplæringsspørsmål med det siktemål å øke de ansattes kompetansenivå. I disse drøftingene skal gjennomføring av lokal handlingsplan for kompetanseheving av alle grupper ansatte inngå.

2. Partene er enige om at etter- og videreutdanning av fagarbeidere og annet personell, er nødvendig for at bilbransjen skal ha kvalifiserte arbeidstakere for å løse nye arbeidsoppgaver og møte den nye teknologiutviklingen.

Det bør tilrettelegges for språkkurs om dette er nødvendig ved språkforståelse av verkstedhåndbøker.

- 2.1 Bedriftene og arbeidstakerne er pliktige til å holde seg ajour med den teknologiske og faglige utvikling.
- 2.2 Ved innføring av ny teknologi skal berørte arbeidstakere gis nødvendig opplæring. Opplæringens karakter og omfang skal drøftes mellom partene i det enkelte tilfellet, jfr. tilleggsavtale II til Hovedavtalen. Opplæring innenfor den enkelte arbeidstakers ordinære arbeidstid skal skje uten tap av fortjeneste.
- 2.3 Bedriften og tillitsvalgte skal regelmessig drøfte generelle opplæringsspørsmål med tanke på å øke de ansattes kompetansenivå. Partene skal drøfte effektiv og fleksibel tilrettelegging for opplæring, herunder bruk av digital opplæring, der det er hensiktsmessig.
3. Fag-, etter- og videreutdanning er en oppgave for ulike utdanningsinstitusjoner, bedrifter og de enkelte arbeidstakere. Organisasjonene vil søke å påvirke myndighetene slik at tilbud og videreutdanning kan gis, så vel i arbeidstiden som i fritiden, avhengig av lokale forhold, og at det legges til rette for kompetansehevende tiltak gjennom relevante etter- og videreutdanningsløp, i den grad dette ikke er til hinder for

Bilag 1-52

arbeidsgivers forsvarlige planlegging av drift- og personaldisponeringer. Det er en forutsetning at utdanningen øker produktiviteten og omstillingsevnen til bedriften og den enkelte arbeidstaker. Eventuelle tiltak skal avtales mellom arbeidsgiver og arbeidstaker.

For at den enkelte skal motiveres og gis mulighet til etter- og videreutdanning, kan det etter enighet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker gis anledning til å gjennomføre kompetansehevende tiltak som nevnt over av inntil 7,5 timers varighet pr. år, betalt med ordinær lønn. Innvilgelse av dette krever en målsetting om fullføring og at arbeidstaker selv bidrar med nødvendig egeninnsats i fritiden. Øvrige kriterier avtales lokalt.

Partene sentralt og lokalt må legge til rette for at arbeidsinnvandrere som arbeider i landet og som sikter mot å bli en del det norske arbeidsmarkedet, må få styrket sine grunnleggende ferdigheter i språk, sikkerhetskunnskaper og arbeidskultur.

Merknad 1

- a) Dersom bedriften tar imot utplasserte elever fra ungdomsskolen eller den videregående skole, skal opplegget for utplassering drøftes med de tillitsvalgte.
- b) Bedriften skal påmelde lærlinger til den pliktige skoleundervisning og gi lærlingene nødvendig fri til denne teoriundervisning, uten tap av arbeidsinntekt.

Protokolltilførsel 1

Organisasjonene er enige om å oppfordre bedriftene til å legge forholdene til rette slik at de i større utstrekning kan ta inn flere lærlinger.

Protokolltilførsel 2

- 1. NBF og Fellesforbundet er enige om at arbeidstakernes kompetanse er en helt avgjørende forutsetning for at bedriften

Bilag 1-53

blant annet skal kunne nyttiggjøre seg ny kunnskap. Utviklingen av kompetanse er en forutsetning for verdiskapning og konkurransekraft, og for at arbeidsplassene skal trygges og videreutvikles. Arbeidet med å videreutvikle systemer for etter- og videreutdanning er derfor et område partene vil gi høy prioritet.

2. For den enkelte bedrift er det nødvendig å utvikle bedriftens kompetanse i samsvar med bedriftens mål og strategi. Bedriften har videre som oppgave å utvikle kompetansen til den enkelte arbeidstaker i samsvar med dette. Den enkelte arbeidstaker har et eget ansvar for å utvikle og vedlikeholde egen kompetanse. Partene erkjenner at det vil være av stor verdi, både for bedriftene og for den enkelte arbeidstaker, at den kompetansen som utvikles kan dokumenteres. Dokumentasjonen må ha en form og et innhold om gir overføringsverdi fra en bedrift til en annen, og mellom bedriftene og utdanningssystemet der dette er naturlig.
3. NBF og Fellesforbundet er enige om å utrede bl.a.:
 - a. Samfunnets, virksomhetens og den enkeltes behov for etter- og videreutdanning.
 - b. Strategier for etter- og videreutdanning i et verdiskapningsperspektiv.
 - c. Konsekvenser for den enkelte, bedriftene og samfunnet av en lovfestet individuell rett til etter- og videreutdanning.
 - d. Forholdet mellom etter- og videreutdanning slik feltet er beskrevet i Hovedavtalens kap. 18 og det offentlige utdanningssystem.
 - e. Systemer for dokumentasjon av oppnådd kompetanse.
 - f. Den enkelte arbeidstakers eget ansvar for utvikling og vedlikehold av egen kompetanse.

KAP. VIII ARBEIDSMILJØ OG VERNETILTAK

§ 24 Arbeidsmiljø og vernetiltak

1. NBF og Fellesforbundet er enige om at det på den enkelte bedrift skal drives planmessig verne- og miljøarbeid. I denne sammenheng vil partene arbeide aktivt for at også bedrifter med færre enn 10 ansatte følger lovens intensjoner om å ha verneombud. Videre at bedrifter med mindre enn 10 arbeidstakere, som følger lovens bestemmelse om unntak fra dette, har skriftlig avtale om annen ordning.

Verneombud og bedriftsleder bør i fellesskap å gjennomgå grunnkurs i verne- og miljøarbeid (40 timers kurset).

2. Miljøutvalgets mandat er å:
 - a) gi partene råd og veiledning i spørsmål vedrørende arbeidsmiljø og vernetiltak,
 - b) konsultere utenforstående personer og institusjoner i forbindelse med verne og miljøarbeid på bedriftene,
 - c) klarlegge hvilke henvendelser som bør rettes til myndigheter og andre offentlige organer i slike saker.
3. Der overflytting er mulig, har gravide arbeidstakere krav på overflytting til annet arbeid i bedriften under graviditet, dersom arbeidet kan være skadelig for fosteret eller arbeidstakeren. Slik overflytting skal, om mulig, også skje dersom graviditeten vanskeliggjør arbeidet. Ved midlertidig overflytting til annet arbeid skal lønnen ikke reduseres.

§ 25 Attføring

1. Tariffpartene er enige om betydningen av en effektiv yrkesmessig attføring og det forutsettes at det på den enkelte

bedrift blir satt opp retningslinjer for dette attføringsarbeidet.

Man skal være oppmerksom på følgende punkter:

- a) Registrering av fagarbeidere som har behov for attføringshjelp.
- b) Behovet for vurdering av disse fagarbeidernes yrkesmessige muligheter til opplæring, trening og eventuell beskjeftigelse.
- c) Eventuell bruk av ulike hjelpeinstanser utenfor bedriften, med henblikk på assistanse til å finne løsninger for den enkelte bedrifts attføringsarbeid og kartlegging av offentlige og økonomiske støttetiltak som kan komme bedriften til gode.

For øvrig bør attføringsarbeidet ha følgende formål:

Attføringsarbeidet har som hovedmål at funksjonshemmede ansatte i bedriften som ønsker det, bør få mulighet til beskjeftigelse i samsvar med sine forutsetninger og fortrinnsvis i ordinær arbeidssituasjon.

§ 26 Likestilling og Mangfold

1. Likeverd

Partene er enige om å gjøre likeverd til en integrert del av bedriftens daglige virksomhet. Skjerpet konkurranse – både nasjonalt og internasjonalt - øker kravene til kreative løsninger og produkter fra bedriftene.

En målrettet satsing på mangfold og likeverd i bedriftene vil være et viktig tiltak for å bedre framtidens konkurranseevne og rekruttering samt øke tilfredsheten med jobben hos verdifulle medarbeidere.

2. Likestilling

Partene er enige om at bedriftens likestillingsarbeid i.h.t. likestillings- og diskrimineringsloven skal være fortløpende og forankres i partssamarbeidet. Arbeidsgiver har ansvar for det helhetlige arbeidet, men begge parter har ansvar for å ta initiativ i likestillingsspørsmål. De lokale partene skal bli enige om formen på samarbeidet. Der det ikke inngås lokal avtale, skal

Bilag 1-56

likestillingsarbeidet inngå i det etablerte systemet for samarbeid, informasjon og drøftelser i bedriftene.

Partene på den enkelte bedrift skal i løpet av avtaleperioden foreta nødvendig gjennomgang av sine lokale avtaler for å sikre at disse er i samsvar med likestillingslovens bestemmelser.

Likestillingsarbeidet skal blant annet omfatte rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter, tilrettelegging, mulighet for å kombinere arbeid og familieliv og arbeid for å hindre trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold.

Likestillingsarbeidet omfatter alle ansatte uavhengig av kjønn, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk, alder eller kombinasjoner av disse grunnlagene.

Likestillingsarbeidet skal særskilt legge til rette for å bedre kjønnsbalansen på arbeidsplassen. Dette omfatter blant annet rekrutteringstiltak og tilrettelegging for graviditet og foreldrepermisjon/omsorgsoppgaver for begge kjønn.

Det vises også til § 4-7 om likelønn, Fellesbilag 6 og Hovedavtalens Tilleggsavtale II - Rammeavtale om å fremme likestilling og hindre diskriminering i arbeidslivet.

3. Livsfasepolitikk

Fellesforbundet og NBF er enige om både sentralt og lokalt å arbeide for at det legges til rette for en personalpolitikk slik at eldre arbeidstakere og arbeidstakere med nedsatt helse, kan fortsette å arbeide frem til ordinær pensjonsalder.

Det forutsettes at partene på den enkelte bedrift diskuterer arbeidssituasjonen for eldre arbeidstakere og arbeidstakere med nedsatt helse. Det skal særlig tas hensyn til at tunge løft, skift, overtid, reiseoppdrag og særlig smussig arbeid kan medføre belastninger som kan være spesielt uheldige for disse

arbeidstakere. Av denne grunn bør eldre arbeidstakere og arbeidstakere med nedsatt helse så vidt mulig ut fra en leges vurdering eller etter eget ønske, kunne fritas for slike arbeidsoppgaver.

For eldre arbeidstakere og arbeidstakere med nedsatt helse kan det inngås individuelle avtaler om arbeidsoppgaver, tilrettelagt opplæring innenfor eget arbeidsområde, hvilepauser, hjemme-/fjernarbeid, deltidsarbeid, redusert arbeidstid m.v. mellom den enkelte ansatte og bedriften.

4. Etniske minoriteter

Fellesforbundet og NBF er enige om at det både sentralt og lokalt må arbeides for å tilrettelegge forholdene slik at etniske minoritetsgrupper i større grad velger å ta arbeid innenfor bilbransjen. På denne bakgrunn bør derfor partene lokalt diskutere bedriftskulturelle problemstillinger knyttet til rekruttering av minoritetsgrupper, som for eksempel praktisk tilrettelegging og holdningsspørsmål.

KAP. IX DIVERSE BESTEMMELSER

§ 27 Diverse generelle avtaler

Bilag:

Bilag 1 Sliterordningen

Bilag 2 Avtale om Opplysnings- og utviklingsfondet

Bilag 3 Avtalefestet Pensjon (AFP)

Bilag 4 Avtale om trekk av fagforeningskontingent

Bilag 5 Nedsettelse av arbeidstiden fra 1. januar 1987

Bilag 6 Hovedorganisasjonenes arbeid - likestilling

Bilag 7 Ferie

Bilag 8 Godtgjørelse for helligdager, og 1. og 17. mai

Bilag 9 Innleie av arbeidstakere og utsetting av arbeid m.m.

Bilag 9A Ansatte i vikarbyråer

Bilag 10 Lovfestet ekstraferie for eldre arbeidstagere

Bilag 11 Mønster for bedriftsvise lønnsavtaler

Mønster for bedriftsvise lønnsavtaler, bilaget omfatter 1A, 1B, 1C, og 1D.

Bilag 12 Varig tilrettelagt arbeid i ordinær virksomhet (VTO)

Bilag 13 Protokoll tariffrevisjon 2024.

§ 28 Kontingenttrekk

Bedrifter som etter Hovedavtalens § 11-3, skal sørge for trekk av fagforeningskontingent for de organiserte arbeidstakere, skal foreta kontingenttrekk og rapportering av dette etter det system og den ordning som er godkjent av NBF og Fellesforbundet.

§ 29 Andre bestemmelser

1. NBF og Fellesforbundet vil anbefale lokale parter å gjennomgå grunnlaget for forskuttering av sykepengen der dette ikke gjøres. Bedriftene har ikke adgang til å forskjellsbehandle arbeidstakere i bedriften hva gjelder forskuttering av sykepengen.

Bilag 1-59

2. Nedbemanning, oppsigelser og permitteringer.
Ved nedbemanning, oppsigelser, permitteringer og lignende forhold skal bedriften og de tillitsvalgte drøfte hvilke tiltak som skal settes i verk for å lette den enkelte arbeidstakers muligheter for å skaffe seg nytt arbeid. Hensynet til den enkeltes mulighet skal tillegges vekt i slike drøftinger.

Skulle mangel på arbeid nødvendiggjøre innskrenkninger i arbeidstiden eller oppsigelse av arbeidstakere, skal det i likhet med tidligere praksis så vidt gjørlig søkes å fordele arbeidet likt mellom samtlige.

3. Bedriftsledelsen er ansvarlig for at uvedkommende ikke får oppholde seg på verkstedet.
4. Ulovlige bilreparasjoner svekker bedriftene og undergraver arbeidsplassene. Partene i Biloverenskomsten, bedrifter og ansatte, forplikter seg derfor til å støtte opp under et lovlig og seriøst arbeids- og næringsliv, herunder og drive og arbeide iht. norske lover og bestemmelser.

Partene skal derfor arbeide for at bedriftene velger underlevereandører som driver lovlig og profesjonelt blant annet iht. felles veiledning som partene har utarbeidet.

Tilsvarende informasjonsarbeid skal gjøres for bevisstgjøring internt i den enkelte bedrift om konsekvensene av å reparere ulovlig eller svart.

5. Uorganiserte bedrifter – tariffrevisjoner
For uorganiserte bedrifter som er bundet av denne overenskomst gjennom direkte avtale med forbundet (såkalte ”tiltredelsesavtaler”, ”hengeavtaler eller ”erklæringsavtaler”), der partene er enige om å tiltre ”den til enhver tid gjeldende overenskomst”, gjelder følgende:

Disse bedrifter omfattes av tariffrevisjoner mellom overenskomstens parter, uten at ”erklæringsavtalen” sies opp.

Bilag 1-60

Som følge av at forbundet og de uorganiserte bedrifter er enige om å tiltre den til enhver tid gjeldende overenskomst, gjennomføres det ikke særskilt forhandling og/eller mekling mellom forbundet og de uorganiserte bedrifter, idet forhandling/mekling mellom overenskomstens parter også omfatter/gjelder mellom forbundet og de uorganiserte bedrifter.

Når LO/forbundet sier opp overenskomsten, varsles de uorganiserte bedrifter om dette ved kopi av oppsigelsen. Dette varsel regnes som forutgående oppsigelse av tariffavtalen og tilfredsstiller arbeidstvistlovens krav for iverksettelse av lovlig arbeidskamp.

Forbundet har rett til å ta medlemmer i disse bedrifter ut i arbeidskamp med varslings av plassoppsigelse og eventuell plassfratredelse i hht fristene i Hovedavtalens § 3-1 nr. 1, 2 og nr. 4, samtidig som det varsles plassoppsigelse/plassfratredelse i hovedoppgjøret. Eventuell arbeidskamp i uorganiserte bedrifter opphører samtidig med opphør av arbeidskampen i hovedkonflikten.

Når det er sluttet ny avtale mellom partene i overenskomsten, gjelder denne for de uorganiserte bedrifter uten særskilt vedtakelse.

Disse bestemmelser er en nødvendig konsekvens av Hovedavtalens § 3-1 nr. 3.

Dersom forbundet eller bedriften ønsker å gjennomføre en selvstendig tariffrevisjon må ”erklæringsavtalen” sies opp i hht de oppsigelsesregler som gjelder.

6. Tjenestepensjon
Norges bilbransjeforbund og Fellesforbundet vil understreke viktigheten av at de lokale partene en gang i hver tariffperiode gjennomgår de etablerte bedriftsordningene, og hva disse gir i tillegg til de ulike

ytelser som folketrygden gir ved oppnådd pensjonsalder, ved uførhet osv. for de enkelte grupper av arbeidstakere. På bakgrunn av dette skal partene drøfte behovet for å gjøre endringer i de ordninger bedriften har. Fra drøftingene skal det settes opp protokoll.

KAP. X REGULERING OG VARIGHET

§ 30 Reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår

Før utløpet av 1. avtaleår skal det opptas forhandlinger mellom NHO og LO eller det organ LO bemyndiger om eventuelle lønnsreguleringer for 2. avtaleår. Partene er enige om at forhandlingene skal føres på grunnlag av den økonomiske situasjonen på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår samt pris- og lønnsutviklingen i 1. avtaleår.

Endringene i tariffavtalene for 2. avtaleår tas stilling til i LOs representantskap eller det organ LO bemyndiger og NHOs representantskap. Hvis partene ikke blir enige, kan den organisasjon som har fremsatt krav innen 14 - fjorten - dager etter forhandlingenes avslutning, si opp de enkelte tariffavtaler med 14 - fjorten - dagers varsel (dog ikke til utløp før 1. april 2025)

Bilag 1-62

§ 31 Varighet

Denne overenskomst trer i kraft pr. 1. mai 2024 og gjelder til 30. april 2026 og videre 1 - ett - år om gangen dersom den ikke av en av partene blir sagt opp skriftlig med 2 - 2 - måneders varsel.

NBF

Felleforbundet

NHO

LO

Bilag 1-63

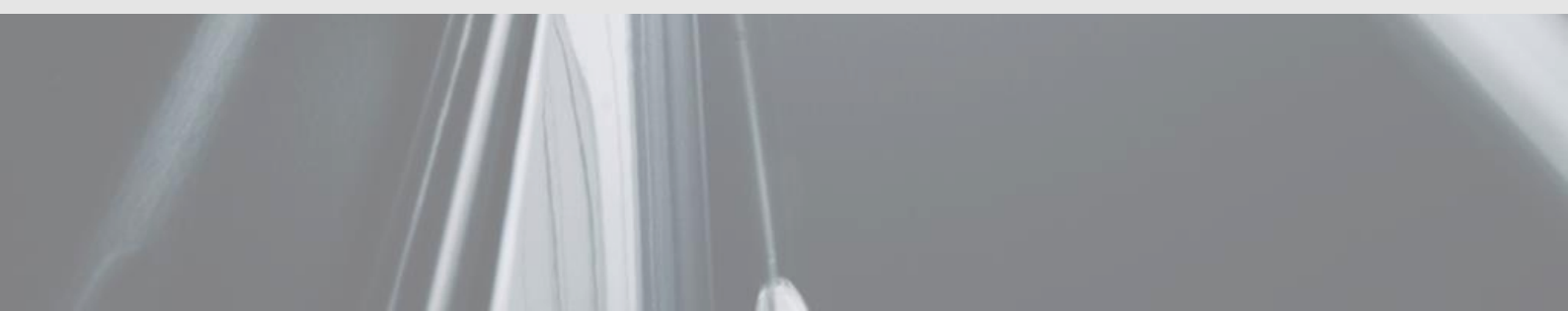




19.04.2021

Kartlegging av arbeidsforhold i bilbransjen

R24-2020



Rapport nr. 24-2020 fra Samfunnsøkonomisk analyse AS

ISBN-nummer:	978-82-8395-090-8
Oppdragsgiver:	Arbeidstilsynet
Forsidefoto:	Akessio Lin, Unsplash
Tilgjengelighet:	Offentlig
Dato for ferdistilling:	19. april 2021
Forfattere:	Fernanda Winger Eggen, Markus Gyene og Jørgen Ingerød Steen
Kvalitetssikrer:	Andreas Benedictow

Samfunnsøkonomisk analyse AS

Borggata 2B
N-0650 Oslo

Org.nr.: 911 737 752
post@samfunnsokonomisk-analyse.no

Forord

Samfunnsøkonomisk analyse AS (SØA) har utarbeidet denne rapporten på oppdrag for Arbeidstilsynet og Treparts bransjeprogram for bilbransjen. Bransjeprogrammet består av representanter fra Fellesforbundet, Norges bilbransjeforbund, Virke, Spekter, Statens vegvesen og Arbeidstilsynet. I tillegg er Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet med som observatører.

I rapporten kartlegges forholdene i bilbransjen samlet og i bransjens ulike deler, herunder anslag på omfanget av useriøsitet og kriminalitet. Analysen skal gi en bedre forståelse av kjennetegn ved arbeidsforholdene og årsaker til forskjeller mellom bransjens ulike deler.

Rapporten presenterer også tiltak som kan iverksettes for å bedre forholdene i bransjen og forslag til hvilke målgrupper det er mest hensiktsmessig å rette tiltak mot. I tillegg presenteres indikatorer for videre oppfølging og evaluering.

Funnene i rapporten er basert på offentlig tilgjengelig statistikk, registerdata for virksomheter, eksisterende litteratur, spørreundersøkelse til virksomheter og forbrukere og intervju med partene i arbeidslivet, myndigheter, virksomhetsledere og ansatte.

Vi ønsker å takke våre informanter for å ha tatt seg tid til å dele nyttig informasjon med oss gjennom intervju og spørreundersøkelse. I tillegg ønsker vi å takke oppdragsgiver for et spennende oppdrag og gode innspill underveis i arbeidet.

SØA er ansvarlig for rapportens innhold.

Oslo, 19. april 2021

Fernanda Winger Eggen

Prosjektleder

SØA

Sammendrag

Bilbransjen tilbyr varer og tjenester innen handel med, og vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. Det 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.

Det er erkjente utfordringer med useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, og derfor ble Treparts bransjeprogram for bilbransjen opprettet høsten 2018. På oppdrag for bransjeprogrammet har SØA i denne rapporten kartlagt arbeidsforholdene og utfordringer knyttet til useriøsitet og kriminalitet i bilbransjens ulike deler. I tillegg drøftes hvilke tiltak som kan innføres for å forebygge og bekjempe problemene. Kartleggingen er basert på litteraturstudie, intervju, spørreundersøkelser besvart av forbrukere og virksomheter og registerdata.

[Aktørene i bilbransjen tilbyr flere ulike tjenester og de ansatte har relativt lav lønn](#)

Antall registrerte kjøretøy og omsetningen i bilbransjen har økt betydelig de siste ti årene. Antall sysselsatte i bransjen har imidlertid vært stabilt, med i underkant av 60 000 personer siden 2010. En stadig økende andel av de sysselsatte arbeider innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, som blant annet omfatter verkstedtjenester, bilvask og bilpleie.

Et sentralt kjennetegn ved virksomhetene i bilbransjen er at de ofte tilbyr flere forskjellige bilrelaterte tjenester. Dette kommer både fram av virksomhetsundersøkelsen og at mange foretak er registrert med flere næringskoder, sammenlignet med annet næringsliv. Mange foretak har også samarbeidsavtaler, for å tilby en totalpakke av tjenester til sine kunder.

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. Gjennomsnittslønnen er ytterligere 15 til 20 prosent lavere blant bilvaskere og servicemedarbeidere på bensinstasjon.

Det er flere forhold som kan påvirke lønns- og arbeidsvilkår i en bransje. I rapporten sammenlignes kjennetegn ved en rekke forhold i bilbransjen, med tilsvarende i øvrig næringsliv. Det viser seg at relativt få arbeider skift eller deltid i bilbransjen. Virksomhetsundersøkelsen indikerer at gjennomtrekket av ansatte (turnover) heller ikke er høyere enn gjennomsnittet for næringslivet. Sykefraværet er også omtrent på nivå med gjennomsnittet for næringslivet, men antall registrerte arbeidsulykker innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy er høyere. Organisasjonsgraden er relativt lav i deler av bilbransjen, men som gjennomsnittet i andre deler. Andelen innvandrere er også høyere i deler av bilbransjen, enn i næringslivet samlet.

[Useriøsitet og kriminalitet har alvorlige konsekvenser](#)

Det er avdekket relativt mange lovbrudd og eksempler på uetiske lønns- og arbeidsvilkår i bilbransjen over tid. Lovbruddene omfatter blant annet unndragelse av skatter og avgifter, brudd på arbeidsmiljøloven og svart arbeid. I tillegg til useriøsitet og kriminalitet knyttet direkte til arbeidsvilkår, kan kostnadsbesparelser for eksempel skje gjennom feil og mangler på utstyr og lokale.

Useriøsitet og kriminalitet kan ha alvorlige konsekvenser for berørte arbeidstakere og konkurranseforhold i bransjen, men også arbeidsmarkedet mer generelt. Useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen er særlig alvorlig fordi det også kan få konsekvenser for trafikksikkerhet og ytre miljø.

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 økes 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.

Utfordringene er størst innen bilvask/bilpleie

Det er betydelig forbedringspotensial med tanke på arbeidsforholdene for de ansatte i bilbransjen. I virksomhetsundersøkelsen er andelen som oftest opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle tilbydere høyest for respondentene fra virksomheter som tilbyr manuell bilvask og dekklagring- og skift.

Forbrukerundersøkelsen indikerer også at det er særlig innen verkstedtjenester, manuell bilvask/bilpleie og skifte og lagring av dekk at svart omsetning er utbredt. Det kan også være en indikasjon på at andre former for useriøsitet og kriminalitet er utbredt i disse delene av bransjen. Foretakene som er kategorisert innen bilvask/bilpleie har ved Arbeidstilsynets tilsyn i perioden hatt en høyere andel brudd og reaksjoner enn de øvrige delene av bilbransjen.

Vi har beregnet sannsynligheten for brudd på arbeidsmiljøregelverket og varsler om eller vedtatte reaksjoner på bruddene, fordelt på alvorlighetsgrad. I beregningene har foretakene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy den høyeste sannsynligheten, uavhengig av alvorlighetsgrad. Foretakene som er kategorisert innen bilvask/bilpleie, har særlig høy sannsynlighet.

For å bedre situasjonen i bilbransjen er det behov for tiltak

Omfanget av useriøsitet og kriminalitet, synliggjør et behov for å styrke tiltakene rettet mot bilbransjen. I virksomhetsundersøkelsen mener 36 prosent av

respondentene at myndighetene i liten grad eller ikke i det hele tatt bidrar til å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen. Kun 9 prosent mener myndighetene bidrar i stor grad. Om lag 60 prosent svarte at det var liten eller svært liten sannsynlighet for å bli oppdaget av myndighetene dersom virksomheter i bransjen unnlater å følge gjeldende lover og regler.

I rapporten presenteres flere mulige tiltak for å bedre forholdene i bilbransjen. Det vurderes som hensiktsmessig å innføre få, men treffsikre tiltak, framfor flere mindre treffsikre. Det er viktig at tiltakene er minst mulig inngripende for de som allerede opptrer seriøst, samtidig som de endrer adferden til de som ikke etterlever lover og regler. Tiltak som innfører skjerpede lovkrav rettet mot alle tilbydere, vil for eksempel kunne øke kostnadsnivået for de som allerede etterlever lover og regler. Denne virkningen må veies opp mot nytten som oppnås gjennom redusert useriøsitet og kriminalitet og likere konkurransevilkår.

Tiltak kan rettes mot både tilbydere og kunder. De kan omfatte lovkrav eller være tiltak som i større grad påvirker målgruppens evne og vilje til å opptre seriøst. Tiltak kan også påvirke målgruppen indirekte gjennom å styrke samarbeidet mellom og oppfølgingen fra myndighetene og andre.

Å endre gjeldende eller innføre nye lovkrav rettet mot tilbyderne i bilbransjen, kan påvirke virksomhetseiernes atferd og bedre arbeidsforholdene i bransjen. Mulige tiltak inkluderer krav om bruk av ansatte med fagopplæring, allmenngjøring av tariffavtaler, innføring av en godkjenningsordning for manuell bilvask og innføring av HMS-kort. En sentral forutsetning for å oppnå ønsket effekt, er at lovkrav følges opp med en reell sannsynlighet for at brudd oppdages og sanksjoneres.

Enkelte reguleringer av tilbyderne i bransjen vil også medføre ansvarliggjøring og regulering av etterspørselssiden. Dersom det vedtas allmenngjøring av tariffavtale i hele eller deler av bransjen, innføres det også informasjons- og påseplikt for profesjonelle oppdragsgivere. Det innebærer en plikt til å informere om og påse at allmenngjøringsforskriften følges av leverandører og underleverandører. Tilsvarende vil en godkjenningsordning for bilvask, med samme bestemmelser som godkjenningsordningen for renhold, gjøre det ulovlig å kjøpe bilvask av virksomheter som ikke er godkjent. I virksomhetsundersøkelsen svarte nærmere 40 prosent at strengere krav til kunder var blant de tre best egnede tiltakene for å bedre forholdene i bilbransjen.

Tiltak kan også innrettes for å påvirke kundenes vilje og evne til å handle med seriøse tilbydere. Kundenes evne kan påvirkes gjennom tilgjengeliggjøring av informasjon om produktene eller leverandørene. Et bilskaderegister kan motvirke omsetning av storskadde eller kondemnerte brukte biler, som er mangelfullt reparert. Informasjon om leverandørene i bransjen kan tilgjengeliggjøres gjennom en godkjenningsordning eller andre krav om offentliggjøring av informasjon om virksomhetene i bransjen. Kundenes adferd kan også påvirkes gjennom holdnings- og informasjonskampanjer som gir kunnskap om konsekvenser av useriøsitet og kriminalitet i

bransjen, og styrker kundenes kompetanse til å velge seriøse leverandører. Å innføre skattefradrag ved kjøp av bilrelaterte tjenester er et eksempel på et økonomisk insentiv, som kan styrke forbrukernes vilje til å handle hvitt og velge godkjente leverandører.

Lovbrudd som avdekkes i bilbransjen, faller ofte under ulike tilsynsmyndigheters forvaltningsområder. For at lover og regler skal etterleves og at tiltak skal utvikles, implementeres og driftes på en hensiktsmessig måte, er det sentralt at relevante myndigheter samarbeider. I fravær av oppfølging gjennom tilsyn og sanksjoner, er det en risiko for at tiltak kan forverre konkurransesituasjonen i bransjen. Det kan for eksempel skje ved at seriøse virksomheters kostnader til å etterleve nytt regelverk øker, kostnader som kriminelle aktører unngår.

Uavhengig av tiltakene rettet mot tilbydere og kunder, vil økt satsning på å styrke det tverretatlige samarbeidet om tilsyn og kontroller og sanksjoner være svært viktig for å bedre forholdene i bransjen. I undersøkelsene var økt tilsyns- og kontrollaktivitet og styrkede sanksjonsmuligheter også blant de tiltakene som flest mente var godt egnet for å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen.

Innhold

Forord	iii
Sammendrag	iv
1 Innledning	1
1.1 Prosjektets formål	1
1.2 Om bilbransjen	2
1.3 Metodisk tilnærming	3
1.4 Rapportens oppbygging	5
2 Bilbransjens tjenester etterspørres fra mange hold	6
2.1 Antall registrerte kjøretøy driver etterspørselen etter bilbransjens tjenester	6
2.2 Private forbrukeres behov for kjøp av tjenester fra bilbransjen	7
2.3 Profesjonelle oppdragsgivere etterspør typisk bilrelaterte tjenester gjennom tredjepart	8
3 Tilbudssiden kjennetegnes ved grenseoverskridende næringsaktivitet	9
3.1 Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy er den største delen av bransjen	9
3.2 Foretakene tilbyr ofte flere tjenester	11
3.3 Høyest andel av virksomheter like utenfor større byer, men høyest antall i byene	12
3.4 Foretakene er organisert som aksjeselskaper med relativt mange ansatte	14
3.5 Stor variasjon i omsetning innad i bilbransjen	16
3.6 Varierende, men ikke spesielt kort levetid for bilbransjens virksomheter	17
3.7 Svak, men positiv sysselsettingsvekst	18
3.8 Bilmekanikere er den største yrkesgruppen i bilbransjen	19
3.9 Rammebetingelser øker kostnadene for seriøse tilbydere i bransjen	23
4 Kjennetegn ved arbeidsforholdene i bilbransjen	25
4.1 Lavere lønn i bilbransjen enn gjennomsnittet	25
4.2 Flertallet er ansatt i over enn tre år	26
4.3 Bilbransjen har lite skift- og deltidarbeid	26
4.4 Lav organisasjonsgrad i deler av bransjen kan bidra til forskjeller i arbeidsvilkår	29
4.5 Muskel- og skjelettlidelser er den vanligste årsaken til sykefravær	31
5 Omfanget av useriøsitet og kriminalitet avhenger av faktorer på både tilbuds- og etterspørselssiden	35
5.1 Etterspørselssiden	35
5.2 Tilbudssiden	43
5.3 Sannsynligheten for brudd er høyest innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	57
6 Nye tiltak må innføres for å bedre forholdene for bilbransjen	64
6.1 Intervensjonslogikk bidrar til tiltaksforståelse	64
6.2 Lovkrav rettet mot tilbydere	66
6.3 Tiltak som styrker kundenes vilje og evne til å velge seriøse tilbydere	71
6.4 Lovkrav rettet mot kunder	77
6.5 Styrket samarbeid	79
7 Referanser	83
8 Appendiks A – Resultattabeller	85

1 Innledning

Høsten 2018 ble Treparts bransjeprogram for bilbransjen opprettet.¹ Bilbransjen inkluderer virksomheter innen bilpleie², kjøretøyverksteder, bilforhandlere og bensinstasjoner. I bransjeprogrammets mandat rettes oppmerksomheten særlig mot bilvask/bilpleie, kjøretøyverksteder med og uten godkjenning fra Statens vegvesen og handel med brukte biler.

Bransjeprogrammet skal mobilisere arbeidsgivere, arbeidstakere og myndigheter til i fellesskap å dokumentere og ta fatt i erkjente utfordringer når det gjelder arbeidsforhold og arbeidsmiljø i bransjen. Målet er å utvikle nye innfallsvinkler, arbeidsformer og gjennomføre tiltak som bidrar til bedre resultater enn det myndighetene og partene oppnår hver for seg.

Bransjeprogrammet ble opprettet fordi det i deler av bilbransjen forekommer useriøse arbeidsforhold og brudd på HMS-regelverket. Useriøsitet og kriminalitet kan ha alvorlige konsekvenser for berørte arbeidstakere og konkurranseforhold i arbeidsmarkedet. Det kan også ha negative konsekvenser for trafikksikkerhet og miljø.

Ved blant annet å favne problemstillinger knyttet til konkurranse på like vilkår, svart arbeid og helse, miljø og sikkerhet, skal bransjeprogrammet bidra til mer anstendige og seriøse arbeidsforhold i bransjen.

Det er derfor behov for en kartlegging av former for og omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, og hvilke tiltak som kan innføres for å forebygge og bekjempe utfordringene.

1.1 Prosjektets formål

Useriøsitet og kriminalitet har alvorlige konsekvenser for arbeidstakere som berøres, for næringer som rammes og for samfunnet som helhet. I det norske arbeidslivet er det særlig noen enkelt næringer som preges av disse utfordringene. Bilbransjen er en av dem. Derfor er det viktig å skaffe til veie kunnskap om former for, omfang av og konsekvenser knyttet til useriøsitet og kriminalitet i denne bransjen.

Arbeidsforholdene i bilbransjen påvirkes av faktorer på både tilbuds- og etterspørselssiden. Omfanget av useriøse og kriminelle aktører er sentralt.

Bransjen er kjennetegnet ved relativt mange lovbrudd og eksempler på uetiske lønns- og arbeidsvilkår. Lovbrudd omfatter blant annet unndragelse av skatter og avgifter og brudd på arbeidsmiljøloven og svart arbeid, som faller under arbeidslivskriminalitet.³ I tillegg er det relativt mange som opptrer uetisk, men hvor forholdene ikke nødvendigvis er straffbare.⁴

Der tilbudet av arbeidskraft med få alternative muligheter i arbeidsmarkedet er høyt, kan arbeidsgiveres mulighet til å utnytte arbeidstakerne for økonomisk vinning være stor. At det er mulig for profittmaksimerende aktører å utnytte arbeidskraft, kan skyldes at ansatte ikke er klar over egne rettigheter og plikter, eller at de for eksempel unngår å rapportere om forholdene til myndighetene i mangel på alternative arbeidsmuligheter. I tillegg til useriøsitet knyttet direkte til arbeidsvilkår kan kostnadsbesparelser for eksempel skje gjennom feil og mangler på utstyr og lokale.

¹ Bransjeprogrammet består av representanter fra Fellesforbundet, Norges bilbransjeforbund, Virke, Spekter, Statens vegvesen og Arbeidstilsynet. I tillegg er Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet med som observatører.

² Bilpleie inkluderer bilvask, småreparasjoner av lakk, karosseri, glass, gummi, setetrekk og lignende. Med bilvask menes utvendig/innvendig rengjøring av kjøretøy ved hjelp av automatisert, selvbetjent eller manuelt bilvaskeanlegg. I rapporten er bilvask og bilpleie omtalt sammen i de fleste tilfeller.

³ Arbeidslivskriminalitet har blitt definert som: «... handlinger som bryter med norske lover om lønns- og arbeidsforhold, trygder, skatter og avgifter, gjerne

utført organisert, som utnytter arbeidstakere eller virker konkurransevridende og undergraver samfunnsstrukturen.», jf. Regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet, revidert 5. feb. 2019.

⁴ Sosial dumping er et eksempel på en uetisk, men lovlig form for useriøsitet. Sosial dumping har i St.meld. nr. 2 (2005-2006) blitt definert som: «Når utenlandske arbeidstakere utsettes for brudd på helse-, miljø- og sikkerhetsregler, herunder regler om arbeidstid og krav til bostandard, og når de tilbys lønn og andre ytelser som er uakseptabelt lave sammenliknet med hva norske arbeidstakere normalt tjener eller som ikke er i tråd med gjeldende allmenngjøringsforskrifter der slike gjelder.»

Prosjektets formål er å kartlegge forholdene i bilbransjen samlet og i bransjens ulike deler, herunder anslag på omfanget av useriøsitet og kriminalitet. Analysen skal gi en bedre forståelse av kjennetegn ved arbeidsforholdene og årsaker til forskjeller mellom bransjens ulike deler.

Rapporten legger også fram forslag til hvilke målgrupper det er mest hensiktsmessig å rette tiltak mot, samt vurdering av eksisterende og nye tiltaks treffsikkerhet og utvikling av indikatorer for videre oppfølging og evaluering.

1.2 Om bilbransjen

Bilbransjen kan deles i fire hovedkategorier, bilpleie, kjøretøyverksteder, bilforhandlere og bensinstasjoner, som igjen inkluderer flere undergrupper. Et eksempel er skillene mellom forhandlere av nye og brukte biler og manuell og automatisk bilvask. Hverken hovedkategoriene eller undergruppene er delt i gjensidig utelukkende næringskoder. I denne rapporten er virksomhetene i bilbransjen derfor gruppert i henhold til kategoriene i tabell 1.1.

Tabell 1.1 Inndeling av bilbransjens næringer

Navn på næringsgruppe	Navn på næring	NACE-koder
Handel med kjøretøy	Agentur- og engros-handel med biler	45.111
	Detaljhandel med biler	45.112
	Agentur- og engros-handel med andre kjøretøy, deler og utstyr	45.191, 45.310, 45.401
	Detaljhandel med andre kjøretøy, deler og utstyr	45.192, 45.320, 45.402
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	45.200, 45.403
Bensinstasjon	Bensinstasjon	47.300

Kilde: SØA

Formålet med grupperingen er å skille næringsaktiviteter med ulike egenskaper i egne grupper. Ny- og bruktbilforhandlere er begge en del av detaljhandelen, mens agentur- og engroshandel er grossistleddet for forhandlerne. Det er ikke mulig å skille kjøretøyverksteder og bilpleie ved bruk av næringskoder, ettersom begge ligger under vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. Imidlertid bidrar en spørreundersøkelse til å belyse ulike kjennetegn ved de to kategoriene.

For å kartlegge arbeidsforholdene blant de ansatte i bransjen, tas det i analysen også utgangspunkt i yrker som er særlig relevante i bilbransjen. Yrkene og yrkesgruppene som i hovedsak er representert i bilbransjen, er presentert i tabell 1.2.

Arbeidshverdagen i bilbransjen er kjennetegnet av manuelt og fysisk tungt arbeid. Arbeidstakerne bruker maskiner og utstyr og eksponeres for kjemikalier, forurensing og støy som kan utgjøre en betydelig helse-risiko. Som følge av risikofaktorene i arbeidshverdagen er bransjen omfattet av flere regelverk, som skal sikre at hensyn til helse, miljø og sikkerhet ivaretas på en forsvarlig måte, og samtidig ivareta trafikksikkerheten. Brudd på regelverket kan redusere en virksomhets kostnader, men kan samtidig gjøre driften både useriøs og ulovlig.

Tabell 1.2 Inndeling av bilbransjens yrker

Navn på yrkesgruppe	Navn på yrke	STYRK-koder
Mekanikere og reparatører	Bilmekanikere	7231
Malere, overflatebehandlere, feiere mv.	Overflatebehandlere og lakkerere	7132
Bilvaskere, vinduspussere mv.	Bilvaskere	9122
Andre salgsvyrker	Servicemedarbeidere på bensinstasjon ⁵	5245

Kilde: SØA

⁵ Servicemedarbeidere på bensinstasjoner selger drivstoff, olje og andre bilprodukter og utfører tjenester som tanking, rengjøring, smøring og små re-

parasjoner. Ansatte som selger varer og tar imot betaling, men ikke hjelper med de ovennevnte oppgavene skal ikke registreres i denne yrkeskoden.

Ulike egenskaper ved tjenestene som tilbys i bilbransjen gjør at risikofaktorene for useriøsitet og kriminalitet varierer. Særlig går skillet mellom virksomheter som tilbyr bilpleie, verkstedtjenester og forhandlere.

Ved kjøretøyverksteder er arbeidstakerne avhengige av spesialiserte maskiner og utstyr for å utføre vedlikehold og reparasjoner. Reguleringer knyttet til maskiner og utstyr sikrer at disse er tilpasset kjøretøyene det arbeides med, og at arbeidstakernes risiko i forbindelse med ulike arbeidsmiljøeksponeringer minimeres (STAMI, 2018). Det er sannsynlig at profittmulighetene for useriøse og kriminelle aktører er relativt store, fordi det er mye å tjene på å omgå tekniske krav, både til verkstedlokaler og utstyr som brukes. I tillegg kan kostnader kuttes ved å bruke personell med manglende kompetanse, samt å gjennomføre mangelfulle reparasjoner. Dette kan for eksempel innebære å reparere andre kjøretøytyper enn verkstedet er godkjent for, eller å bruke bildeler av dårlig kvalitet ved reparasjon.

Innen bilpleie er behovet for maskiner og utstyr mindre. Manuell bilvask er en arbeidsintensiv tjeneste, der de ansatte er eksponert for kjemikalier som brukes til vask og rens av biler. I denne delen av bransjen forventes det derfor at en større del av profittmulighetene for useriøse og kriminelle aktører ligger i å redusere kostnadene ved å utnytte arbeidskraften. I tillegg kan useriøse og kriminelle aktører begrense sine kostnader ved å omgå krav til virksomheten, særlig knyttet til forurensningsforskriftens kapittel 15.

Bilforhandlere tilbyr formidlingstjenester ved kjøp og salg av biler, til og mellom forbrukere, virksomheter og det offentlige. Som i annen varehandel er det både grossist- og detaljistledd i handel med kjøretøy, og det forhandles både nye og brukte biler. Useriøse og kriminelle aktører har sannsynligvis størst mulighet til

profitt innen bruktbilhandel. Kjøperne av brukt biler kan antas å ha begrenset mulighet til å sjekke hvilken stand kjøretøyene er i, og historikk for vedlikehold og eventuelle skader. Profittmulighetene ligger blant annet i å gjøre mangelfulle reparasjoner og jukse med kilometertellere, og selge kjøretøy til personer som kjøper i god tro.

Drivstoff, vask og andre enkle bilrelaterte produkter, som olje og vindusviskere, formidles på bensinstasjoner. I tillegg tilbys det ofte ikke-bilrelaterte tjenester som kiosk og servering. Tilnærmet alle bensinstasjoner er del av en kjede eller drives som franchise. Aktørene har også tydelige føringer for lønns- og arbeidsvilkår ved sine underenheter. Samtidig er det et potensial for at useriøse og kriminelle aktører bruker bensinstasjoner for å skjule sin ulovlige aktivitet, for eksempel økonomisk kriminalitet som hvitvasking.

Selv om en enkelt virksomhet i bilbransjen opptre seriøst, kan det forekomme handel med useriøse og kriminelle aktører ved bruk av underleverandører. Mange aktører tilbyr flere bilrelaterte tjenester i en totalpakke, eksempelvis kombinasjonsvirksomhet som tilbyr både bilvask, dekkskift og enkle reparasjoner under samme tak. Det er derfor viktig å se bransjens ulike deler i sammenheng.

1.3 Metodisk tilnærming

Funnene i denne rapporten baseres på flere metodiske tilnærminger. Disse redegjøres for under.

For å få generell innsikt i bilbransjen og bransjens ulike deler, er det benyttet eksisterende litteratur og offentlig tilgjengelig statistikk.⁶ I statistikken som beskriver arbeidsforholdene i bransjen er det et skille mellom sysselsatte fordelt på næringer og yrker. Når de sysselsatte fordeles på næring, er det arbeidsgi-

⁶ Den registerbaserte sysselsettingsstatistikken til SSB bygger på virksomhetenes rapportering via a-ordningen og andre offentlige registre. Sysselsettingen måles i en referanseuke i november. I statistikken er det et skille mellom sysselsetting fordelt på næringer og yrker.

verens næringskode som er avgjørende for fordelingen. Det innebærer at alle som er ansatt i virksomheten inkluderes som sysselsatt.⁷ Når sysselsatte fordeles på yrker, gjøres i større grad arbeidstakernes arbeidsoppgaver gjeldene i statistikken. Spesifikke yrkeskoder, som bilmekaniker, vil i stor grad være assosiert med enkelte næringer. En kan imidlertid også se for seg at enkelte transportfirmaer har ansatt egne bilmekanikere, som også inngår i tallgrunnlaget når de sysselsatte fordeles på yrker, selv om disse ikke arbeider i bilbransjen.⁸ En konsekvens av dette skillet er at tallgrunnlaget i noen grad varierer i ulike deler av rapporten.

I tillegg er registerdata benyttet for å beskrive kjennetegn ved virksomhetene i bilbransjen i perioden fra 2015 til 2019. Registerdata er både hentet fra Enhetsregisteret og fra SØAs regnskapsdatabase. Informasjon fra SØAs regnskapsdatabase er kun for regnskapspliktige foretak. Informasjon fra Enhetsregisteret inkluderer alle virksomheter og foretak, men informasjonen er mer begrenset.

Når det kommer til former for og omfang av useriøsitet og kriminalitet, samt kjennetegn ved disse aktørene, er det lite tilgjengelig statistikk. Derfor er datagrunnlaget supplert med intervju og spørreundersøkelse, for å samle inn erfaringer og innsikt fra personer i bransjen.

Det er gjennomført intervju med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene i bransjeprogrammet, relevante myndigheter, samt noen virksomhetsledere og ansatte. Totalt er det gjennomført ti kvalitative intervjuer med personer som på ulike måter er tilknyttet bilbransjen.

En spørreundersøkelse om arbeidsforhold er sendt til arbeidsgiverorganisasjonenes medlemmer innen de fire relevante næringskodene.⁹ I tillegg er den sendt til alle virksomheter med registrert e-postadresse i Brønnøysund i de samme næringene, som ikke er medlem i en av organisasjonene.¹⁰ I rapporten omtales denne som «virksomhetsundersøkelsen».

Totalt er virksomhetsundersøkelsen sendt til 3 378 e-postadresser. I hovedsak er den sendt ut til virksomhetsledere, men i noen tilfeller også til postmottak, som innebærer at vi ikke vet hvem i virksomheten som har svart. Totalt har 558 respondenter svart på undersøkelsen.

Undersøkelsen er ikke representativ. Kun om lag 35 prosent av virksomhetene i næringene har mottatt undersøkelsen, og kun 17 prosent av disse har svart. Det er også rimelig å anta at en overvekt av respondenter representerer seriøse virksomheter, som etterlever lover og regler. Svarprosenten for medlemmene i organisasjonene Virke og NBF er samlet 19 prosent, mens 12 prosent av virksomhetene registrert med e-postadresse i Brønnøysund har svart. Funn fra undersøkelsen må derfor tolkes med forsiktighet, og vil være indikasjoner snarere enn sikre resultater. Undersøkelsen gir likevel verdifull innsikt i bransjens arbeidsforhold.

For å kartlegge etterspørsel etter tjenester fra useriøse og kriminelle tjenesteleverandører, har vi også gjennomført en undersøkelse blant forbrukere som eier egen bil. Denne omtales i rapporten som «forbrukerundersøkelsen». Undersøkelsen er gjennomført med et representativt utvalg av befolkningen, med

⁷ Når sysselsettingen fordeles på næringskoder, er både lønnstakere og selvstendig næringsdrivende inkludert.

⁸ Ved bruk av yrkeskoder er det kun lønnstakere som inkluderes, som følge av at selvstendig næringsdrivende ikke er registrert med yrkeskoder i registeret.

⁹ Arbeidsgiverorganisasjonene i treparts bransjeprogram for bilbransjen er Norges Bilbransjeforbund, Virke og Spekter.

¹⁰ 40, 34 og 28 prosent av foretakene innen henholdsvis handel med kjøretøy, reparasjon og vedlikehold av kjøretøy og bensinstasjoner hadde registrert e-postadresse. Totalt er det 1 987 foretak med epost-adresse i disse næringene.

1 102 respondenter.¹¹ Undersøkelsen ble gjennomført av Opinion.

I rapporten presenteres det flere tiltak som kan implementeres for å imøtekomme utfordringene i bilbransjen. Tiltakene er basert på funn fra statistikk, intervju og spørreundersøkelsene. I beskrivelsen av tiltak som kan iverksettes for å møte utfordringene, er presentasjonen strukturert i henhold til tiltakets målgruppe og virkemåte. Dette beskrives i kapittel 5.1 som intervensjonslogikk.

1.4 Rapportens oppbygging

Fordi omfanget av useriøsitet og kriminalitet avhenger av forhold på både etterspørsels- og tilbuds-siden er rapportens to første kapitler inndelt i henhold til dette. I kapittel 2 beskrives utviklingstrekk knyttet til etterspørselen etter bilbransjens tjenester, herunder endringer i kjøretøyparken, samt forbrukeres og virksomheters preferanser og behov for tjenester fra bil-

bransjen. Kapittel 3 tar for seg relevant statistikk og litteratur om kjennetegn ved virksomhetene, de ansatte og rammevilkår for tilbydere av bilrelaterte tjenester i de ulike delene av bransjen.

I kapittel 4 presenteres en kartlegging av kjennetegn ved arbeidsforholdene i bransjen. Kartleggingen inkluderer analyse av lønn, gjennomtrekk av ansatte, utbredelse av skift- og deltidsarbeid, organisasjonsgrad og sykefravær og arbeidsulykker.

I kapittel 5 presenteres utfordringene med useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, knyttet til arbeidsforhold, trafiksikkerhet og økonomisk kriminalitet. I tillegg presenteres kjennetegn ved bransjen og dens ulike deler, som kan bidra til å forklare utfordringene.

Kapittel 6 presenterer en rekke ulike tiltak som kan bidra til å bedre arbeidsforholdene og redusere omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen. Tiltakene er gruppert etter målgruppe.

¹¹ Totalt ble 1 455 respondenter kontaktet. 24 prosent eide ikke egen bil.

2 Bilbransjens tjenester etterspørres fra mange hold

Bilbransjen tilbyr varer og tjenester innen handel med, og vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, og leverer tjenester til både privatpersoner og private og offentlige virksomheter.

Kundenes eierforhold til kjøretøyene varierer. Noen eier biler selv, og etterspør derfor tjenester direkte fra aktørene i bilbransjen. Andre har organisert sitt bilhold gjennom ulike formidlingstjenester, for eksempel et leasingselskap, og etterspør i hovedsak tjenester indirekte fra bilbransjen, via et mellomledd. Mange har også tilgang på kjøretøy eid av arbeidsgiver. I disse tilfellene vil føringer for valg av leverandør av for eksempel reparasjon eller bilvask variere.

I dette kapittelet redegjør vi for utviklingen i etterspørselen etter bilbransjens tjenester og kjennetegn ved bransjens kunder.

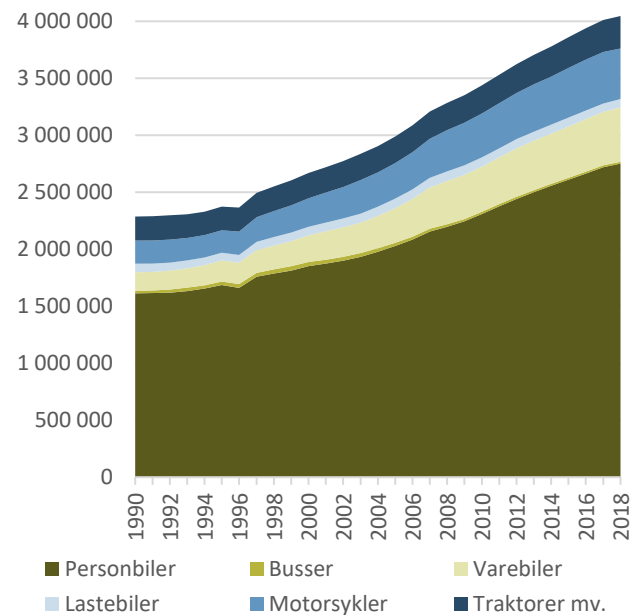
2.1 Antall registrerte kjøretøy driver etterspørselen etter bilbransjens tjenester

En indikator for utviklingen i etterspørselen etter tjenester fra bilbransjen, er hvor mange kjøretøy som er registrert. Antall registrerte kjøretøy i Norge har økt med 1,6 millioner siden 1990, jf. figur 2.1.

At antall kjøretøy øker, vil isolert sett øke etterspørselen etter varer og tjenester fra bilbransjen. Det følger av behov for både vedlikehold, reparasjon og utskifting av kjøretøyene.

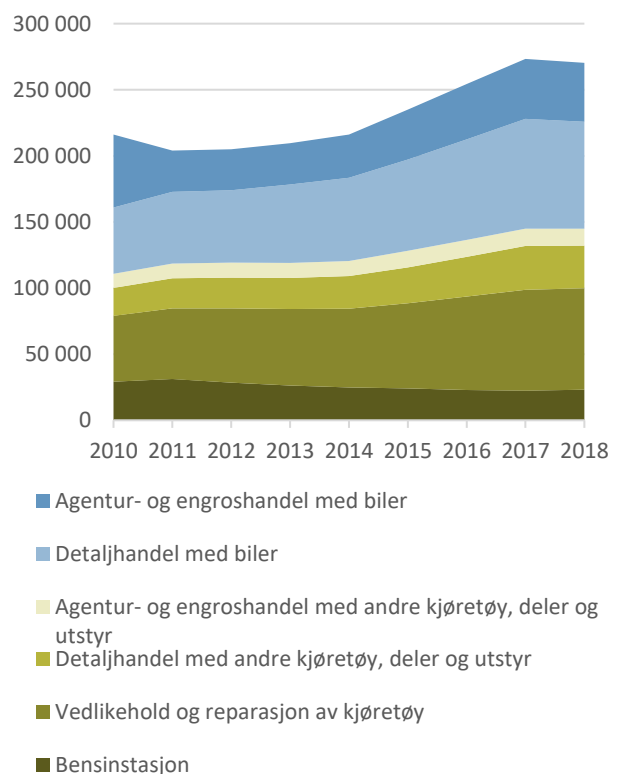
Etterspørselen etter tjenester fra bilbransjen påvirkes også av kjennetegn ved kjøretøyene. De ulike kjøretøytypene varierer i både tekniske egenskaper og kundegruppe, og påvirker dermed etterspørsel etter ulike varer og tjenester fra bilbransjen. Det store flertallet av kjøretøyene er personbiler, med om lag 2,75 millioner registrerte personbiler i 2018. Videre er det registrert om lag 475 000 varebiler og 445 000 motorsykler.

Figur 2.1 Antall registrerte kjøretøy.



Kilde: SSB, tabell 01960.

Figur 2.2 Omsetning i bilbransjen i millioner kroner.



Kilde: SØAs regnskapsdatabase.

Det forventes derfor en positiv sammenheng mellom antall registrerte kjøretøy og omsetningen i bransjen. Sammenhengen vil imidlertid påvirkes av endringer i kjøretøyparkens sammensetning, for eksempel at andelen elbiler er økende.

Omsetningen i bilbransjen som helhet har økt betydelig i løpet av det siste tiåret, jf. figur 2.2. Totalt har omsetning i bransjen økt med om lag 25 prosent mellom 2010 og 2018.

Det er særlig innen handel med og vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, unntatt motorsykler, at omsetningsveksten har vært sterk, med mer enn 50 prosent i samme periode. At veksten i antall kjøretøy har vært sterkest for personbiler kan begrunne deler av denne veksten.

I tillegg begrunnes veksten ved at det blir stadig vanskeligere å sette bort reparasjoner og andre tjenester. Dette skyldes for det første at det selges flere nye biler de senere årene.¹² De nye bilene er typisk mer avanserte, og dermed vanskeligere å reparere selv.

For det andre har befolkningens inntekt økt, og med inntekten har tilbøyeligheten til å sette bort tjenester til andre økt. For eksempel tjenester som bilvask og hjulskift.

For det tredje forteller en av våre informanter at det har blitt mer vanlig å selge bruktbiler gjennom forhandler, sammenlignet med privat. Dette vil også øke bransjens omsetning.

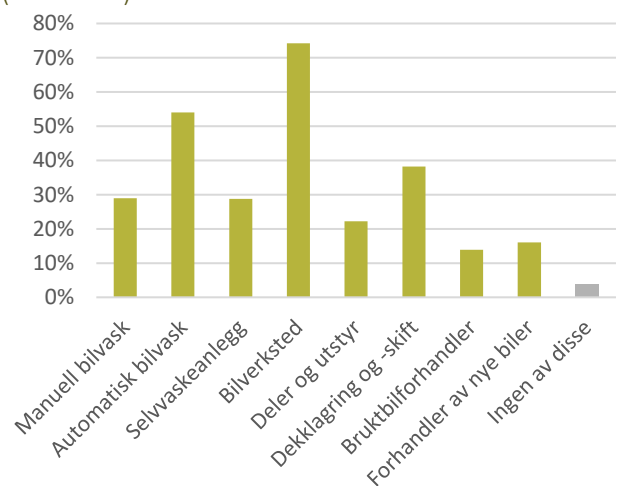
Handel med og vedlikehold av motorsykler har hatt en mer moderat omsetningsvekst, på om lag 10 prosent. Innen handel med deler, utstyr og drivstoff til motorvogner er omsetningen om lag uendret. Kanal- og bransjeglidning i markedet for bildeler og bilrekvisita kan imidlertid føre til at ikke all omsetning av disse varekategoriene fanges opp i næringen. Det gjelder

blant annet salg av deler og utstyr i butikker med bredt vareutvalg, som Biltema og Jula. Det er også en økende grad av netthandel, både fra norske og utenlandske butikker (Virke, 2019). Det kan bety at markedet for disse varene er større enn tallene indikerer, men at omsetningen skjer i tilgrensende næringer.

2.2 Private forbrukeres behov for kjøp av tjenester fra bilbransjen

Bilbransjen påvirkes også av større, generelle trender i befolkningens behov og preferanser for bilrelaterte tjenester. I forbrukerundersøkelsen oppgir nærmer 75 prosent av bileiere at de har kjøpt verkstedtjenester i løpet av de to siste årene, jf. figur 2.3. Over halvparten har kjøpt bilvask i bilvaskemaskiner, og nærmere 40 prosent har betalt for dekkklagring og/eller skifte av dekk i perioden. 30 prosent av respondentene har vasket sin bil manuelt, enten ved kjøp av tjenesten eller utført arbeidet selv i selvvaskeanlegg. 20 prosent har kjøpt bilrelaterte deler og utstyr, mens rundt 15 prosent har handlet hos forhandlere av henholdsvis nye og brukte biler.

Figur 2.3 Bileiere som har kjøpt bilrelaterte tjenester de to siste årene, fordelt på tjenestekategori (N = 1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA.

¹² Klikk [her](#) for å se SSB-tabell 10336 om førstegangsregistrerte biler i Norge.

Private forbrukeres etterspørsel påvirkes av flere faktorer, som trekker i ulike retninger. Som nevnt over er biler og relaterte tjenester inntektselastiske goder. Det betyr at etterspørselen øker med inntekten. Kjøp av kjøretøy er ofte en betydelig investering for private forbrukere.

Over tid har forbrukernes disponible realinntekt økt betydelig. Samtidig brukes en økende andel av inntekten på kjøp av tjenester, framfor varer. Siden 2010 har utviklingen i varekonsum per innbygger flatet ut, mens konsumet av tjenester har fortsatt å øke (SØA, 2019). Det kan skyldes at økt inntekt gir et større behov for å frigjøre tid ved å kjøpe tjenester. Dette vil i så fall øke etterspørselen etter bilbransjens tjenester, og særlig enklere tjenester som forbrukere tidligere i større grad gjorde selv. For eksempel vask, dekkskift og lignende.

Egenskaper ved bilparken kan også påvirke forbrukernes etterspørsel etter tjenester fra bilbransjen. For eksempel vil økt salg av nye biler, med garantiordninger som krever at service og vedlikehold utføres av godkjent merkeverksted, bidra til økt etterspørsel. Etterspørselen etter tjenester kan også øke som følge av at avanserte og høyteknologiske biler er vanskeligere å vedlikeholde og reparere for privatpersoner. I 2030 tilsier framskrivinger at minst halvparten av personbilparken vil være nullutslippsbiler, mot rundt 10 prosent i 2019 (Fridstrøm, 2019). Samtidig har nyere kjøretøy et lavere vedlikeholdsbehov, og dermed redusert behov for verkstedtjenester.

At en stadig økende andel av Norges befolkning har bosatt seg i sentrale strøk, der kollektivtilbudet er mer utbygd, trekker imidlertid i retning av redusert etterspørsel etter bilbransjens tjenester. I tillegg kan preferanser for bærekraftig konsum redusere befolkningens etterspørsel etter kjøretøy, selv om etterspørselen etter mer miljøvennlige transportalternativer kan øke. Delingstjenester kan også sikre at de som ikke eier bil, får tilgang ved behov.

Fridstrøm og Østli (2016) framskriver kjøretøyparkens utvikling i ett scenario basert på historiske trender, og et lavutslippsscenario der det kun omsettes utslippsfrie personbiler fra 2025. I begge scenarioene tilsier framskrivingene at både bilhold og transportarbeidet på vei vil øke framover. Også kunnskapsgrunnlaget i gjeldende Nasjonal transportplan tilsier at kjøretøy på vei, herunder biler og lastebiler, vil ha store markedsandeler i person- og godstransporten framover (Meld. St. 33 (2016-2017)).

2.3 Profesjonelle oppdragsgivere etterspør typisk bilrelaterte tjenester gjennom tredjepart

Virksomheter og andre innkjøpere utgjør en stor del av kundegruppen i bilbransjen. Det kan være offentlige anskaffelser eller kjøp fra private virksomheter.

I offentlige anskaffelser dekker kjøretøyene for eksempel transportbehov i forbindelse med ulike tjenestetilbud som helse og omsorg, renovasjon og sikkerhetstjenester. Det er usikkert hvor mye offentlige anskaffelser av tjenester fra bilbransjen utgjør i millioner kroner i 2018, og hvor mye av dette som går til useriøse og kriminelle aktører er høyst usikkert. Det er likevel sannsynlig at det offentlige i stor grad etterstreber å kjøpe tjenester fra seriøse tilbydere. Informantene fra offentlig sektor som vi har intervjuet, har hatt etablerte rutiner for å velge hvilke virksomheter de kjøper tjenester av og for å følge opp leverandørene.

Profesjonelle innkjøpere som kjøper varer og tjenester i bilbransjen, kan for eksempel være virksomheter som tilbyr de ansatte firmabiler, håndverkere eller transportfirmaer. Mange virksomheter velger også å leie firmabiler gjennom leasingselskaper. Alle vil uansett, direkte eller indirekte, ha behov for vedlikehold og reparasjon av biler de eier og/eller bruker.

Mer netthandel påvirker bilbransjen gjennom økt etterspørsel etter transporttjenester fra varehandelen, som øker behovet for kjøretøy og dermed bilbransjens tjenester til disse.

3 Tilbudssiden kjennetegnes ved grenseoverskridende næringsaktivitet

Bilbransjen inkluderer tilbydere av bilvask/bilpleie, verkstedstjenester, bilforhandlere og bensinstasjoner, jf. kapittel 1.2. Tilbyderne kjennetegnes ved at de ofte tilbyr flere bilrelaterte tjenester, i mange tilfeller tilbyr også samme virksomhet flere av bilbransjens tjenester. Under beskrives bilbransjens ulike deler, herunder kjennetegn ved tilbydere og arbeidstakerne.

Informasjonen i dette kapittelet er basert på offentlig tilgjengelig statistikk, og beskriver ikke forskjeller mellom seriøse og useriøse aktører i bransjen. Dette kapittelet gir kunnskap om kjennetegn ved bilbransjen, sammenlignet med øvrig norsk næringsliv.

I kapittel 4 beskrives arbeidsforholdene i bilbransjen samlet og i deler av den. I kapittel 5 beskrives omfanget av useriøsitet og kriminalitet, og kjennetegn ved disse aktørene.

3.1 Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy er den største delen av bransjen

Alle foretak som etableres i Norge, registreres i Enhetsregisteret. Foretak som driver næringsvirksomhet eller har ansatte, blir i tillegg registrert med en underenhet, som representerer *virksomheten* foretaket utøver. Et foretak kan ha flere virksomheter knyttet til den juridiske enheten.

I bilbransjen er det flest foretak og virksomheter registrert innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, jf. tabell 3.1. Detaljhandel med biler er den nest største gruppen av foretak.

Forholdet mellom antall foretak og virksomheter viser at det store flertallet av foretakene i bilbransjen har én registrert virksomhet tilknyttet foretaket. 95 prosent har én underenhet knyttet til foretaket. Innen drift av bensinstasjoner er gjennomsnittlig antall underenheter klart høyest, men medianen er én underenhet for alle delene av bransjen.

Merk at ikke alle foretak som er registrert i Enhetsregisteret, har aktiv næringsvirksomhet eller ansatte. I tabell 3.1 er kun foretak med aktive underenheter inkludert. Den videre analysen i kapittelet bygger på offentlig tilgjengelig informasjon om økonomiske kjennetegn ved foretakene i bransjen. Denne informasjonen er kun tilgjengelig for regnskapspliktige foretak. For å avgrense analysen til foretak med «aktiv» næringsvirksomhet, presenteres antall foretak med minst én ansatt og positiv omsetning fra SØAs regnskapsdatabase. Antall aktive virksomheter er virksomheter med minst én ansatt registrert i Enhetsregisteret. Disse omtales som aktive foretak og virksomheter i resterende deler av rapporten.

Tabell 3.1 Foretak og virksomheter i bilbransjen.

Næring	Antall foretak	Antall virksomheter	Antall aktive foretak	Antall aktive virksomheter
Agentur- og engroshandel med biler	266	284	95	111
Detaljhandel med biler	3 354	3 720	1 168	1 611
Agentur- og engroshandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	511	660	242	391
Detaljhandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	1 504	1 820	589	941
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	5 456	6 171	2 285	3 190
Bensinstasjon	1 042	1 932	743	1 102
Bilbransjen samlet	12 133	14 587	5 122	7346
Alle næringer	597 488	667 082	135 823	262 149

Kilde: Enhetsregisteret og SØAs regnskapsdatabase.

Note: Aktive foretak defineres som regnskapspliktige foretak med minst én ansatt og positiv omsetning. Aktive virksomheter defineres som antall enheter med minst en ansatt. Antallet aktive foretak er for 2018, øvrige tall er for 2019.

Sammenlignet med næringslivet samlet, er andelen aktive virksomheter og foretak høyere i bilbransjen, jf. tabell 3.1. Særlig høy er den for bensinstasjonene der nærmere 60 prosent av virksomhetene har minst én ansatt. For vedlikehold og reparasjon er andelen 52 prosent.

En utfordring når det gjelder inndelingen av bilbransjen, er knyttet til næringen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. Vedlikehold og reparasjoner av motorvogner omfatter alt fra godkjenningspliktige verkstedtjenester med godkjenning fra Statens vegvesen¹³, til bilvask/bilpleie, enkle ikke-godkjenningspliktige reparasjoner og arbeid med lakking, rust og karosseri. Om lag 25 400 personer var sysselsatt innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy i 2019, tilsvarende over halvparten av bilbransjen.¹⁴

Den internasjonale standarden for klassifisering av næringskoder skiller ikke mellom de ulike vedlikeholds- og reparasjonstjenestene som inngår i næringskode 45.200. Uten en omfattende kartlegging av hver enkelt virksomhets tilbud av tjenester, er det derfor ikke mulig å vite nøyaktig hvor mange som tilbyr bilvask/bilpleie. Det er imidlertid mulig å anslå hvor mange av virksomhetene som i hovedsak tilbyr de ulike tjenestene, basert på en kombinasjon av Enhetsregisteret og Statens vegvesens register over godkjente kjøretøyverksteder. I denne kartleggingen er virksomheter som har næringskode 45.200 som hovednæring eller undernæring, inkludert.¹⁵

Første steg i kartleggingen er å trekke ut alle virksomheter som er knyttet til verksteder godkjent av Statens vegvesen. Disse utgjør 2 768 av de totalt 6 420 virksomhetene som tilbyr vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, jf. tabell 3.2.¹⁶

Tabell 3.2 Virksomheter med og uten godkjenning innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. 2019.

Beskrivelse	Antall virksomheter innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy (hoved- eller undernæring)
Totalt	6 420
Med godkjenning	2 768
Resterende	3 652

Kilde: Enhetsregisteret og Statens vegvesen.

De resterende virksomhetene i bransjen antas i hovedsak å tilby andre typer vedlikeholds- og reparasjonstjenester, inkludert bilvask/bilpleie, dekkskift- og lagring, lakking og annet. Noen av de resterende virksomhetene tilbyr sannsynligvis også godkjenningspliktig arbeid uten godkjenning, men kartleggingen kan ikke identifisere disse.

For å kartlegge de resterende 3 650 virksomhetenes tjenestetilbud, er det gjort en manuell gjennomgang av navnene på alle virksomhetene. Basert på navnene er virksomhetene kategorisert innen bilvask/bilpleie, lakk og karosseri eller «annet». Kategoriseringen er kun basert på virksomhetenes navn, og må derfor anses som grove anslag. Virksomheter med navn som ikke tydelig indikerer tjenestetilbudet, er kategorisert som «annet».

Gjennomgangen tilsier at det er minst 720 virksomheter som tilbyr bilvask/bilpleie, jf. tabell 3.3. Det utgjør 20 prosent av virksomhetene som ikke er tilknyttet godkjente verksteder. Dette må anses som et nedre anslag, fordi kartleggingen ikke fanger opp virksomheter med lite definerte navn eller virksomheter som tilbyr bilvask/bilpleie som tilleggstjeneste. Det kan imidlertid også være at enkelte tilbydere av bil-

¹³ Reparasjon av kjøretøy kan som hovedregel kun utføres av verksteder som er godkjent av Statens vegvesen. Unntakene gjelder mindre reparasjoner av ikke-kritiske deler. Se kapittel 3.9 for ytterligere informasjon.

¹⁴ Sysselsatte inkluderer både ansatte og selvstendige.

¹⁵ Årsaken til at både hovednæring og undernæring blir tatt med her, er at flere av de godkjente verkstedene er registrert innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy som undernæring, og ikke hovednæring. I overkant av 50 prosent av de godkjente verkstedene har vedlikehold og reparasjon som ho-

vednæring, og 8 prosent har det som undernæring. De resterende verkstedene med godkjenning er i hovedsak registrert innen andre deler av bilbransjen, men også i helt andre næringer. For eksempel har store tilbydere av landbruksvarer egne kjøretøyverksted.

¹⁶ Godkjente verksteder er registrert med foretakets organisasjonsnummer i registeret. Det kan derfor være at enkelte avdelinger som ikke er direkte knyttet til verkstedtjenestene, er inkludert i denne gruppen. Basert på antall foretak som kun har én enhet, antas omfanget å være begrenset.

vask/bilpleie i hovedsak tilbyr andre tjenester, som reparasjon av lakk, framfor vask av bil.

I kartleggingen er 510 virksomheter kategorisert innen tilbud av tjenester knyttet til lakk og karosseri. Dette omfatter blant annet utbedring av bulker, rust og omlakkering av biler.

I «annet»-kategorien er det i underkant av 60 virksomheter med navn som indikerer at disse i hovedsak tilbyr tjenester knyttet til skifte og lagring av dekk. De resterende foretakene i «annet»-kategorien har navn som ikke indikerer hvilke tjenester de tilbyr, men de er registrert i næringen vedlikehold og reparasjon. Denne kategorien gir også et øvre anslag for antallet som tilbyr verkstedtjenester uten godkjenning.

For å kvalitetssikre anslaget på virksomheter som tilbyr bilvask/bilpleie, har vi sammenlignet antallet registrerte ansatte i virksomhetene i kategorien bilvask/bilpleie og sysselsatte registrert innen yrket bilvasker. I 2019 var det registrert om lag 3 000 sysselsatte bilvaskere, jf. kapittel 3.6.

I Enhetsregisteret er det imidlertid kun registrert i overkant av 1 400 ansatte i de kategoriserte virksomhetene. At kartleggingen finner færre ansatte enn registrerte lønnstakere kan skyldes at ikke alle bilvask/bilpleie-virksomheter er fanget opp i anslaget. En annen årsak kan være at det også er ansatt bilvaskere i andre deler av næringen, for eksempel hos forhandlere av kjøretøy eller godkjente verksteder.

Tabell 3.3 Anslag på antall foretak bilvask/bilpleie. 2019.

Beskrivelse	Antall
Bilvask/bilpleie	721
Lakk og karosseri	510
Annet	2 421
Antall ansatte i bilvask/bilpleie	1 420
Antall registrerte bilvaskere	3 000

Kilde: Enhetsregisteret, Statens vegvesen og SSB.

Note: Antall ansatte bilvask/bilpleie er fra Enhetsregisteret. Antall registrerte bilvaskere er fra SSBs sysselsettingsstatistikk.

3.2 Foretakene tilbyr ofte flere tjenester

Mange aktører i bilbransjen tilbyr flere tjenester, også på tvers av ulike kjøretøytyper. For eksempel tilbyr en del foretak både verkstedtjenester og bilpleie. Noen forhandlere av bruktbiler har også eget verksted for å reparere biler før videresalg. Endringer på etterspørselssiden kan også gi utslag i hvordan tilbyderne opererer. Flere aktører har de siste årene etablert nye løsninger, for eksempel for deling av biler.

At aktørene tilbyr flere typer tjenester under samme foretak understrekes av svarene i virksomhetsundersøkelsen, jf. figur 3.1. At forskjellen mellom antall som tilbyr en tjeneste og antall som i hovedsak tilbyr tjenesten er så stor, indikerer at mange tilbyr flere tjenester. Det er særlig respondentene som har kjøretøyverksted som hovedtjeneste, som har svart at de tilbyr flere ulike tjenester.

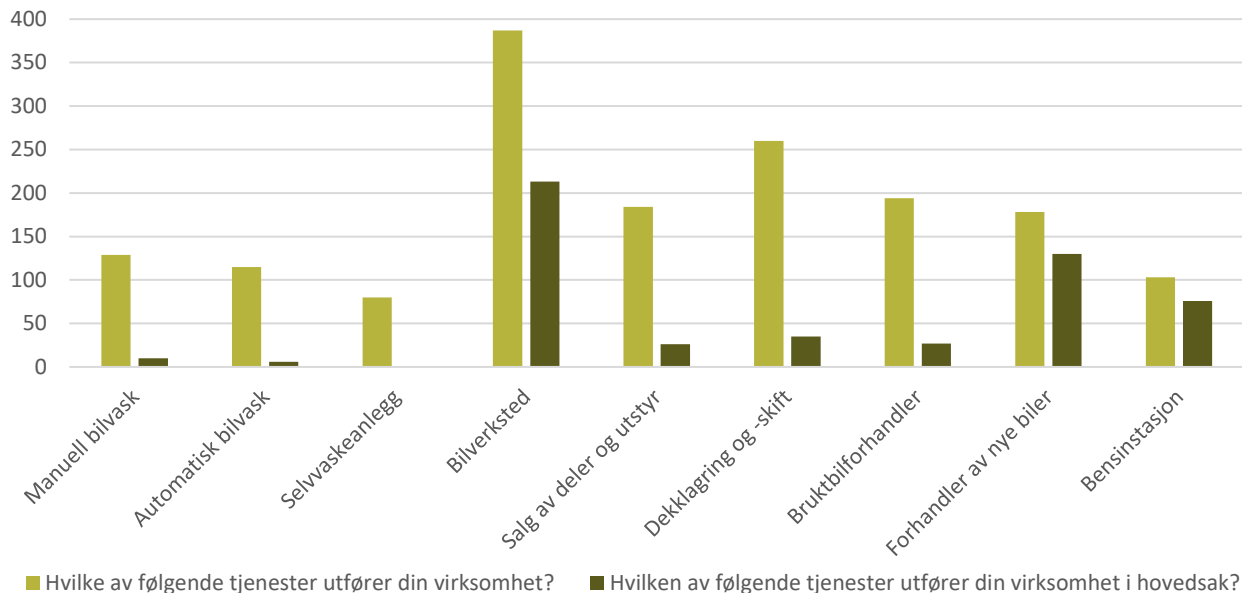
I offentlig statistikk er det i mange tilfeller ikke et klart skille mellom ulike deler av bilbransjen som følge av at aktørene utfører flere typer tjenester for kundene. Derfor er, for eksempel, ikke all omsetning som kommer fra verkstedtjenester registrert innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner.

I Enhetsregisteret er i underkant av 11 prosent av de om lag 12 130 foretakene i bilbransjen registrert med mer enn én næringskode. Til sammenligning var i underkant av 4 prosent av foretakene i næringslivet samlet registrert med mer enn én næringskode.

Tabell 3.4 oppsummerer andelen av alle foretak i bilbransjen som har registrert mer enn én næringskode, fordelt på de ulike delene av bilbransjen.

I tillegg til at foretakene er registrert med flere næringskoder, kan en utfordring være at foretakene er registrert med feil næringskode. En av våre informanter fra en organisasjon forteller at de er kjent med flere tilfeller hvor en virksomhet i bilbransjen er registrert under feil næringskode.

Figur 3.1 Antall respondenter som har svart på hvilke tjenester de utfører og hvilken tjeneste de i hovedsak utfører. N = 523.



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Tabell 3.4 Andelen av foretakene i bilbransjen som har registrert mer enn én næringskode. 2019.

Næring	Andel foretak med mer enn én næringskode
Agentur- og engros-handel med biler	11 prosent
Detaljhandel med biler	16 prosent
Agentur- og engros-handel med andre kjøretøy og deler og utstyr	9 prosent
Detaljhandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	8 prosent
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	8 prosent
Bensinstasjon	10 prosent
Alle næringer	4 prosent

Kilde: Enhetsregisteret.

3.3 Høyest andel av virksomheter like utenfor større byer, men høyest antall i byene

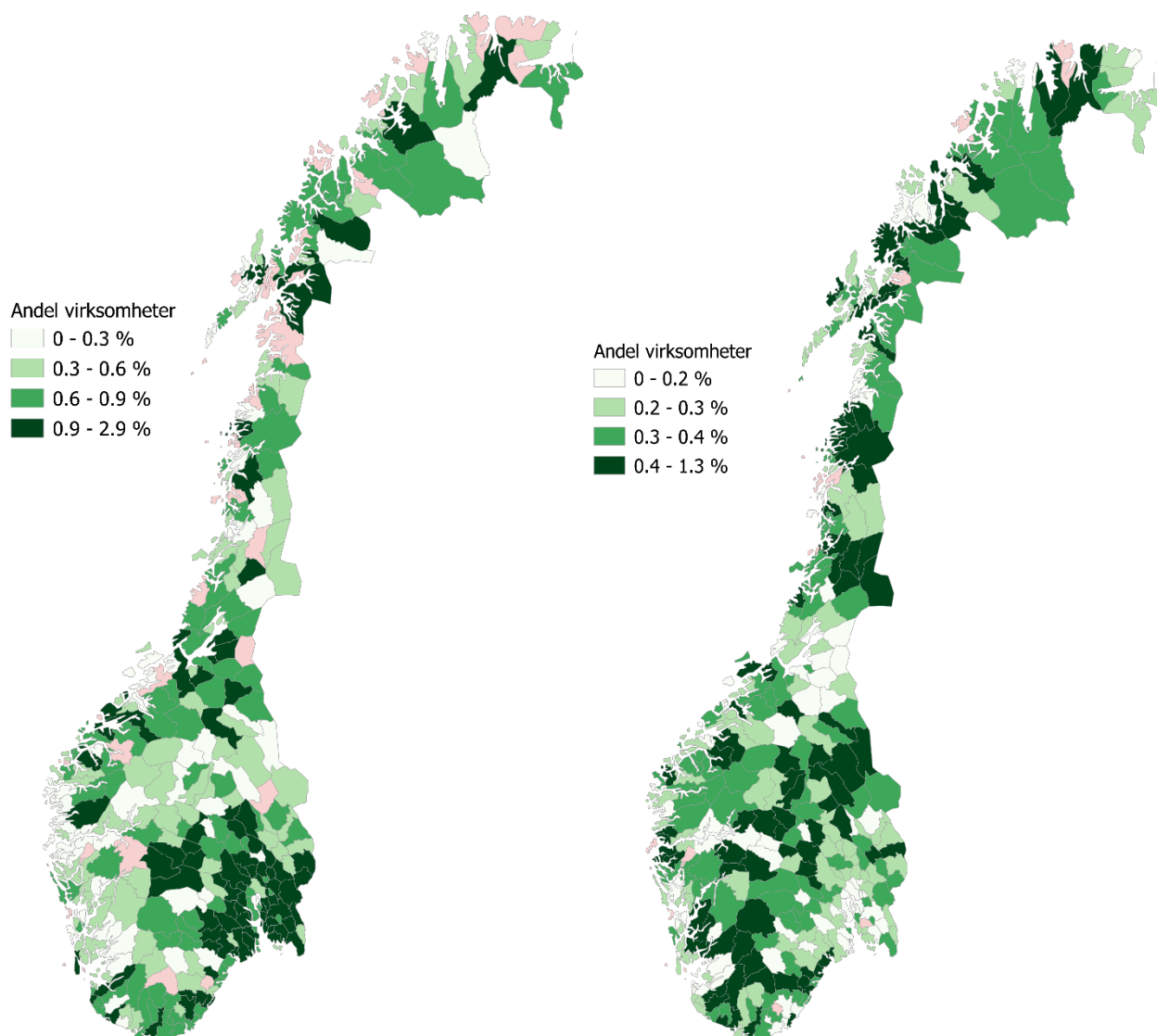
Tilbyderne av bilbransjens tjenester er spredt over hele landet. Årsaken er at tjenestene i stor grad er lokale tjenester som det er behov for der folk bor. Bil-

verksted og bilvask er plassert slik at de i større grad er tilgjengelig i nærheten av bosetting, sammenlignet med for eksempel en del vareproduserende virksomheter som ikke trenger å ha produksjon i nærhet til kundene.

Kartene for de tre ulike hoveddelene av bilbransjen viser at alle har stor geografisk spredning, men at det i større grad gjelder for bensinstasjonene og virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon, enn for forhandlerne. Som andel av alle virksomheter i en kommune, er både virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon og handel høyest like utenfor de større bykommunene, og særlig Oslo, jf. figur 3.2 og 3.3.

At andelen er høyere like utenfor byene, sammenlignet med i byene og i mer rurale kommuner, kan skyldes at virksomhetene ønsker å være plassert i nærhet til store kundemasser, samtidig som kostnadene for lokaler blir for høye inne i byene. Sammenlignet med øvrig næringsliv, har bilbransjens virksomheter ofte behov for relativt store arealer. Dette gjelder særlig forhandlere.

Figur 3.2 Geografisk spredning av virksomheter innen handel med kjøretøy til venstre og av bensinstasjoner til høyre. 2020.



Kilde: SØA og enhetsregisteret. Note: Lys rosa farge indikerer at det ikke er noen virksomheter innen næringen i kommunen. Kommuneinndelingen er gjeldende per 2020.

Andelen bensinstasjoner av alle virksomheter er høyest i kommuner hvor det overordnet er mindre næringsaktivitet. Dette gjelder i hovedsak innlandskommuner, jf. figur 3.2. At andelen bensinstasjoner er høyere i mer rurale kommuner skyldes at bensinstasjoner må være tilgjengelig over hele landet. Det er svært få kommuner som ikke har bensinstasjon, og

de som ikke har det er også geografisk veldig små. Antallet virksomheter er imidlertid høyest i de større byene for alle tre hoveddeler av bilbransjen.

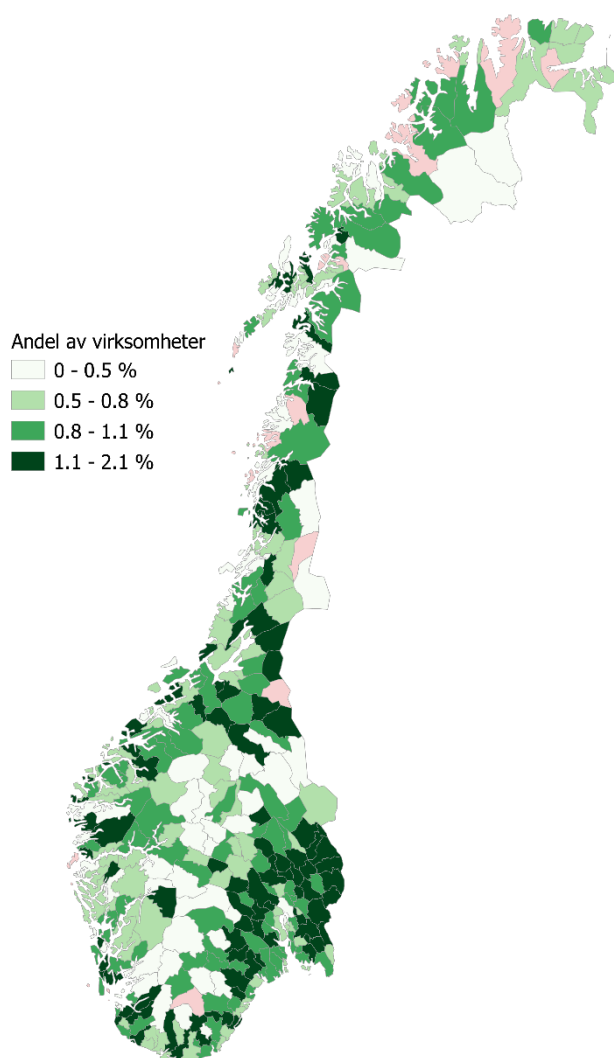
I forbrukerundersøkelsen er utvalget fordelt på et overordnet regionalt nivå, med Oslo som en egen region.¹⁷ En sammenligning av andelen av bileierne

¹⁷ Utvalget er fordelt på følgende regioner: Nord-Norge, Midt-Norge, Vestlandet, Østlandet, Sørlandet inkludert Telemark og Vestfold og Oslo.

som har kjøpt tjenester fra bilbransjen i Oslo med øvrige deler av landet, kan også gi en indikasjon på i hvilke områder de enkelte tjenestene kjøpes.

Det er særlig for manuell bilvask/bilpleie at andelen av respondentene som kjøper tjenesten er betydelig høyere i Oslo enn i andre deler av landet. 39 prosent av forbrukerne i Oslo har kjøpt manuell bilvask, mot 29 prosent på landsbasis, jf. figur 3.4.

Figur 3.3 Geografisk spredning av virksomheter innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. 2020.



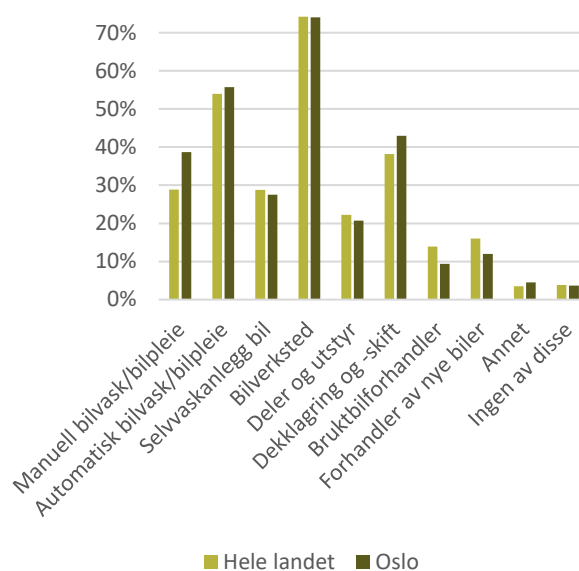
Kilde: SØA og enhetsregisteret

Note: Lys rosa farge indikerer at de ikke er noen virksomheter innen næringen i kommunen.

Bransjeprogrammet erfarer at en stor andel av manuelle bilvaskvirksomheter er lokalisert i Oslo-området. Bruk av Oslo som en indikator, tilsier at omsetningen av manuell bilvask også i andre regioner sannsynligvis skjer rundt de større byområdene.

At en relativt lav andel har kjøpt tjenester av bilforhandlere henger sannsynligvis sammen med at færre eier biler i byområdene (Statens vegvesen, 2019).

Figur 3.4 Andel som har kjøpt bilrelaterte tjenester de to siste årene, fordelt på tjenester og region



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA.

3.4 Foretakene er organisert som aksjeselskaper med relativt mange ansatte

Organisasjonsformene varierer imidlertid betydelig på tvers av de ulike delene av bilbransjen. Ifølge Enhetsregisteret var 63 prosent av foretakene registrert som aksjeselskaper (AS) i bilbransjen samlet, jf. figur 3.5. Over ni av ti foretak som drifter bensinstasjoner er organisert som AS, jf. figur 3.6. Andelen AS er mellom 60 og 75 prosent innen handel med kjøretøy, deler og utstyr. Innen vedlikehold og reparasjon er andelen AS lavere, med 56 prosent.

32 prosent av virksomhetene i bilbransjen var organisert som enkeltpersonforetak (ENK) i 2019, jf. figur

3.5. Til sammenligning er 45 prosent av foretakene i næringslivet samlet sett registrert med organisasjonsformen ENK.

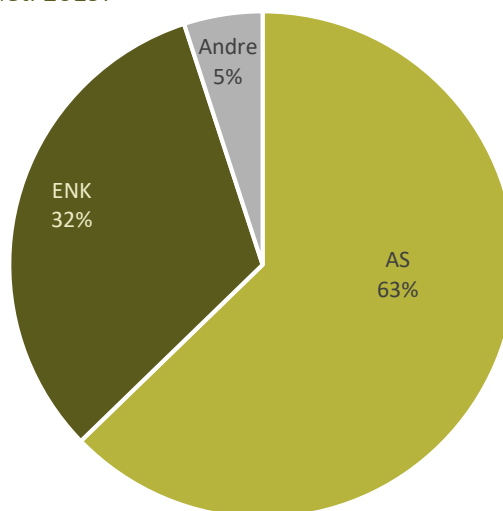
Å være registrert som ENK innebærer at enkeltpersoner hefter personlig for alle forpliktelser. Dermed er det risikofyllt å bygge opp mye kapital. Samtidig erfarer flere av våre informanter at en høy andel registrert som ENK kan indikere at arbeidsgivere fraskriver seg arbeidsgiveransvar ved å ha ansatte registrert som selvstendig næringsdrivende. Dette er observert i flere næringer med utfordringer knyttet til useriøsitet og kriminalitet, som renhold og bygg (NTAES, 2018).

Innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy er andelen ENK klart høyest, med nærmere 40 prosent av foretakene, jf. figur 3.6. Innad i denne delen av bransjen er det imidlertid også betydelige forskjeller.

Med utgangspunkt i de identifiserte tilbydere av bilvask/bilpleie fra kapittel 3.1, kartlegges organisasjonsformene for foretakene innen vedlikehold og reparasjon. Blant foretakene som er registrert med godkjente kjøretøyverksted, er andelen ENK relativt lav,

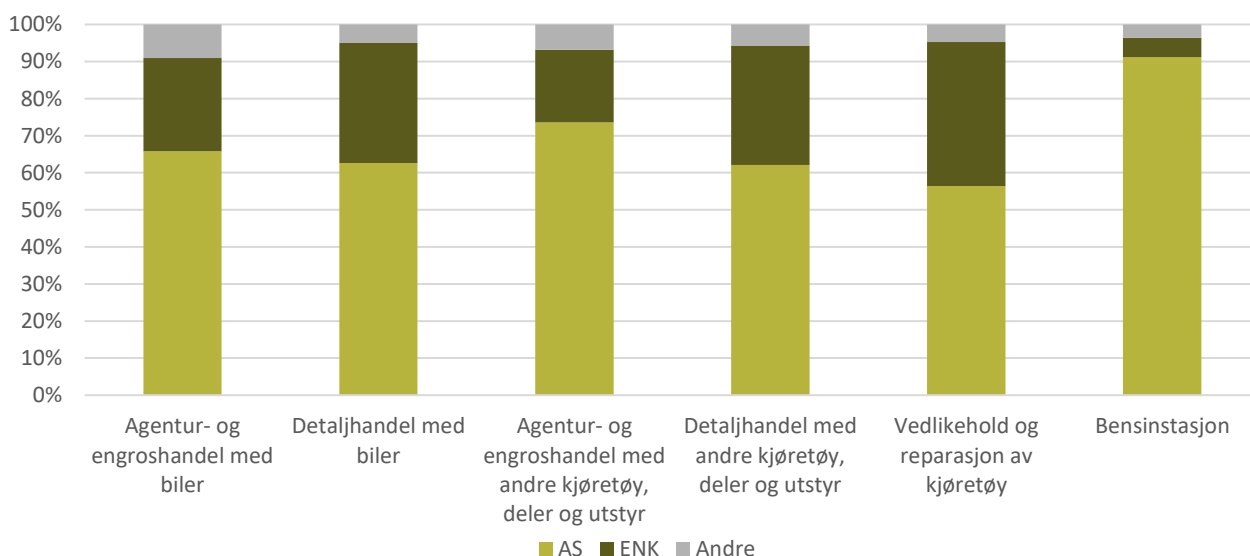
og i overkant av 85 prosent av foretakene er organisert som aksjeselskaper, jf. figur 3.7. I øvrige virksomheter som tilbyr vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, er andelen ENK betydelig høyere. Innen bilvask/bilpleie er andelen 46 prosent, og den er 48 prosent innen lakk og karosseri og 56 prosent blant de resterende foretakene.

Figur 3.5 Organisasjonsform for foretak i bilbransjen samlet. 2019.



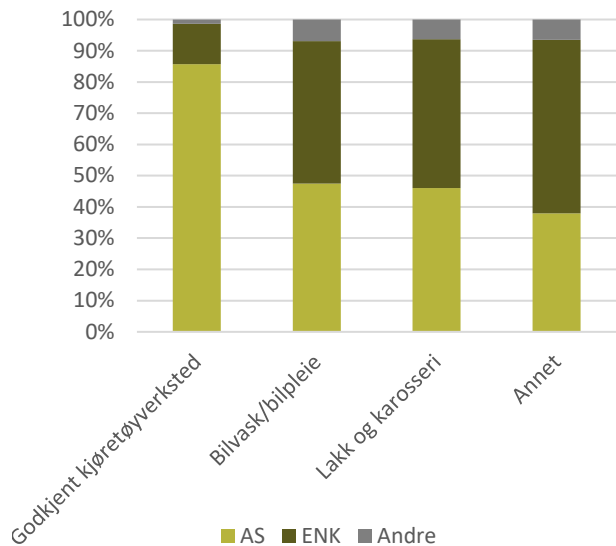
Kilde: Enhetsregisteret.

Figur 3.6 Organisasjonsform for foretak i bilbransjen fordelt på næringsgruppe. 2019.



Kilde: Enhetsregisteret.

Figur 3.7 Organisasjonsformen for foretak innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. 2020.



Kilde: Enhetsregisteret.

Når det gjelder størrelsen på foretakene i bilbransjen, er median antall ansatte høyere enn for næringslivet for øvrig. For foretakene med minst én ansatt, er median antall ansatte i bilbransjen 12, mot 8 for næringslivet samlet, jf. tabell 3.5.¹⁸

Høyest er medianen for detaljhandel med biler med 17 ansatte, og bensinstasjoner med 16 ansatte. Foretakene i bilbransjen med færrest ansatte (men minst en ansatt) er registrert innen agentur- og engroshandel med biler, med 4 som median antall ansatte. Samme næring er også delen av bransjen med størst variasjon i antall ansatte. Gjennomsnittet for foretakene med minst en ansatt, er 39 ansatte.

I bilbransjen, som mange andre deler av næringslivet, er det imidlertid en del som ikke arbeider fulltid, jf. kapittel 4.3. Antall ansatte inkluderer alle som har mottatt lønn fra foretaket i løpet av et år, uavhengig av hvor mange timer de har arbeidet. I delene av bransjen der deltidsandelen er høy, vil det derfor være en større forskjell mellom antallet ansatte og antallet års-

verk. Dette gjelder i størst grad for bensinstasjonene, hvor antallet ansatte er i overkant av 2,5 ganger så stort som antallet årsverk.

Tabell 3.5 Median antall ansatte og årsverk i bilbransjens aktive foretak. 2019.

Næring	Ansatte	Årsverk
Agentur- og engroshandel med biler	4	2
Detaljhandel med biler	17	13
Agentur- og engroshandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	14,5	10
Detaljhandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	9	5
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	8	4
Bensinstasjon	16	6
Bilbransjen samlet	12	6
Alle næringer	8	4

Kilde: Enhetsregisteret og egen beregning av årsverk.

Note: Utgangspunktet for anslaget på årsverk er basert på et foretaks lønnskostnader og gjennomsnittlig lønnskostnad per årsverk per a64-næring (fra nasjonalregnskapet).

3.5 Stor variasjon i omsetning innad i bilbransjen

Regnskapsinformasjon for foretakene i bilbransjen viser at disse både har høyere gjennomsnittlig og median omsetning enn næringslivet samlet. I tillegg er omsetningen per sysselsatt høyere, jf. tabell 3.6.

Det er imidlertid relativt store forskjeller mellom bransjens ulike deler. Det er særlig agentur- og engroshandelen som trekker opp omsetningen i bransjen. Detaljhandel med biler ligger også vesentlig høyere i omsetning og omsetning per sysselsatt, sammenlignet med næringslivet samlet.

I foretakene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy er imidlertid både omsetningen og driftsresultatet langt lavere enn for resten av bransjen. At omsetningen per sysselsatt er lavere for foretakene registrert innen vedlikehold og reparasjon, kan indikere at arbeidsforholdene i denne delen av bransjen er rela-

¹⁸ At median brukes skyldes at gjennomsnittet er påvirket av ekstreme observasjoner. For bransjen samlet er gjennomsnittet om lag 2,5 ganger så

høyt som median antall ansatte. I tillegg gjelder tallene kun for foretak med minst en ansatt fordi en stor andel ikke har ansatte og virker å være inaktive.

tivt dårlige. Sannsynligvis er forholdene svakest innen vedlikehold og verksteder uten godkjenning, men disse er ikke mulig å skille ut i datasettet da de har samme næringskode.

Bensinstasjonene har lavest gjennomsnittlig og median omsetning per årsverk. Dette kan skyldes at en stor andel av de ansatte har lite formell utdanning, og at lønnskostnadene derfor er relativt lave sammenlignet med andre deler av bransjen. Det kan også skyldes at det er en høy andel som arbeider deltid, men dette skal i utgangspunktet være ivare tatt gjennom å bruke årsverk heller enn ansatte i nevneren.

Tabell 3.6 oppsummerer gjennomsnittlig og median omsetning for foretak med ansatte og omsetning, i bilbransjen samlet og bransjens ulike deler i 2018. Tabell 3.7 oppsummerer tilsvarende, men per årsverk. Merk at regnskapsinformasjon kun er tilgjengelig for regnskapspliktige foretak, og det er derfor sannsynlig at tallene som rapporteres her er høyere enn det ville vært dersom alle foretak var inkludert i statistikken.

Tabell 3.6 Gjennomsnittlig og median omsetning for aktive foretak i 2018.¹⁹ I tusen kroner.

Næring	Gjennomsnitt	Median
Agentur- og engroshandel med biler	468 000	28 700
Detaljhandel med biler	69 200	19 500
Agentur- og engroshandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	119 500	16 900
Detaljhandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	27 700	9 100
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	33 500	6 000
Bensinstasjon	31 100	13 100
Bilbransjen samlet	52 800	8 900
Alle næringer	45 500	3 800

Kilde: SØAs regnskapsdatabase

¹⁹ Begge tabellene inkluderer regnskapspliktige foretak med ansatte og positiv omsetning.

Tabell 3.7 Gjennomsnittlig og median omsetning per årsverk for aktive foretak i 2018. I tusen kroner.

Næring	Gjennomsnitt	Median
Agentur- og engroshandel med biler	26 000	14 350
Detaljhandel med biler	6 900	6 500
Agentur- og engroshandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	6 000	4 200
Detaljhandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	4 000	3 000
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	3 700	2 000
Bensinstasjon	3 450	2 600
Bilbransjen samlet	5 300	3 000
Alle næringer	3 800	1 900

Kilde: SØAs regnskapsdatabase

3.6 Varierende, men ikke spesielt kort levetid for bilbransjens virksomheter

At en virksomhets levetid er kort, kan henge sammen med at de slås konkurs for å bevisst unngå å betale gjeld og krav fra myndigheter og andre kreditorer. A-krimssenteret i Oslo har funnet at dette har vært tilfelle for aktører i bilbransjen (A-krimssenteret i Oslo, 2020).

Levetiden til virksomhetene i de ulike delene av bilbransjen er varierende, men ikke kort sammenlignet med næringslivet samlet. Tabell 3.8 viser gjennomsnittlig og median levetid for aktive og regnskapspliktige virksomheter innen bransjens seks deler. Til sammenligning var gjennomsnittlig og median levealder for aktive virksomheter i næringslivet samlet, henholdsvis 12 og 8 i 2018.

At levetiden til virksomhetene i bilbransjen ikke skiller seg vesentlig fra næringslivet for øvrig, betyr ikke at det ikke foregår useriøsitet og kriminalitet i forbindelse med avviking av virksomheter i bransjen. A-krimssenteret i Oslo har kontrollert i overkant av 45 bilpleievirksomheter i 2019 og fant at mange av disse virksomhetene hadde kort levetid (1 til 3 år).²⁰ Mange

²⁰ Merk at virksomhetene var trukket ut fordi de hadde høy risiko for arbeidslivskriminalitet, og er derfor ikke representative for bransjen samlet sett.

aksjonærer og andre rollehavere har imidlertid konkurshistorikk eller er tidligere mistenkt, siktet og/eller straffedømt for kriminelle forhold.

Tabell 3.9 oppsummerer levetiden for de godkjente kjøretøyverkstedene, de gjennomgåtte tilbyderne av bilvask/bilpleie, tilbyderne av lakk og karosseri, og de resterende foretakene som har vedlikehold og reparasjon av kjøretøy som hoved- eller undernæring. Tabellen viser at foretakene med godkjenning har en lenger levetid enn de som ikke er godkjente. Kortest levetid har tilbyderne av bilvask/bilpleie, med median levetid på 3 år.

Tabell 3.8 Gjennomsnittlig og median levetid for aktive og aktive foretak i bilbransjen. 2018.

Næring	Gjennomsnitt	Median
Agentur- og engroshandel med biler	11	6
Detaljhandel med biler	11	6
Agentur- og engroshandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	17	13
Detaljhandel med andre kjøretøy og deler og utstyr	12	9
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	12,5	8
Bensinstasjon	15	13
Bilbransjen samlet	12	9
Alle næringer	12	8

Kilde: SØAs regnskapsdatabase.

Tabell 3.9 Anslag på levetid for aktive og regnskapspliktige foretak innen bilvask/bilpleie. 2018.

Beskrivelse	Gjennomsnitt	Median
Alle foretak innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	12,5	8
Foretak med verkstedgodkjenning	16	15
Bilvask/bilpleie	4,5	3
Lakk og karosseri	9	6
Annet	11	6

Kilde: SØAs regnskapsdatabase.

3.7 Svak, men positiv sysselsettingsvekst

Totalt sysselsatte næringene i bilbransjen rundt 60 000 personer i 2019, jf. tabell 3.10 og figur 3.8. Antallet sysselsatte økte med om lag 2,5 prosent mellom 2010 og 2019. Til sammenligning har antall sysselsatte i Norge samlet sett, økt med om lag 6 prosent i samme periode. I 2019 utgjorde bransjen om lag 2,2 prosent av samlet sysselsetting i Norge.

Over 40 prosent av de sysselsatte i bilbransjen arbeidet innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy i 2019. Virksomheter som driver detaljhandel med biler utgjør i overkant av 20 prosent av de sysselsatte, og bensinstasjoner rundt 15 prosent. Om lag 10 prosent er sysselsatt i detaljhandel med andre kjøretøy, deler og utstyr. Agentur- og engroshandelen utgjør til sammen om lag 8 prosent av de sysselsatte i bransjen.

For de enkelte delbransjene har sysselsettingsutviklingen vært positiv, men sysselsettingen har en gjennomgående lavere vekst enn omsetningen. I handel med og vedlikehold av motorvogner, unntatt motorsykler, har sysselsettingen økt med rundt 15 prosent.

Sysselsettingen har vært omtrent stabil i handel med og vedlikehold av motorsykler, men er betydelig redusert i detaljhandel med drivstoff, deler og utstyr til motorvogner.

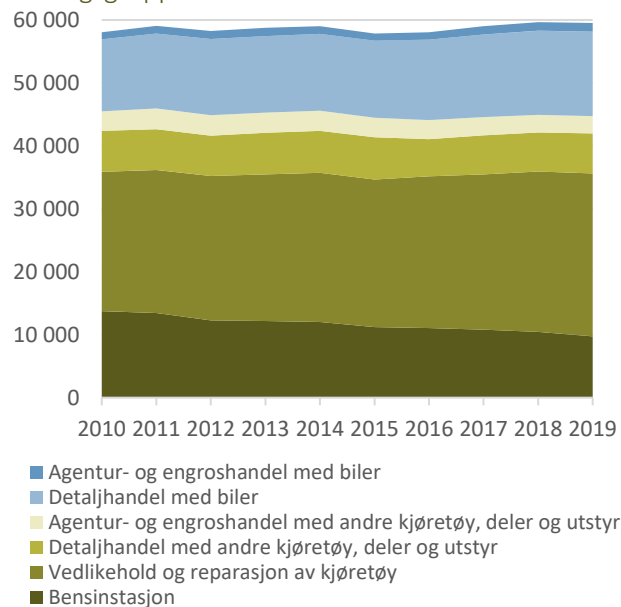
Tabell 3.10 Antall sysselsatte i bilbransjen. 2019.

Næringsgruppe	Sysselsatte
Agentur- og engroshandel med biler	1 354
Detaljhandel med biler	13 425
Agentur- og engroshandel med andre kjøretøy, deler og utstyr	3 661
Detaljhandel med andre kjøretøy, deler og utstyr	5 464
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	25 847
Bensinstasjon	9 753
Bilbransjen samlet	59 504

Kilde: SSB, tabell 11606.

At veksten i sysselsetting har vært langt svakere enn utviklingen i antall kjøretøy og omsetning kan skyldes økt produktivitet i bransjen, som muliggjør økt omsetning per sysselsatt. For eksempel kan digitalisering og automatisering redusere behovet for personer i administrative stillinger. Det kan også i noen grad skyldes at arbeidstakere ikke blir registrert, slik at det i realiteten er flere som arbeider i bransjen enn som registreres som sysselsatte.²¹

Figur 3.8 Antall sysselsatte i bilbransjen, fordelt på næringsgruppe.



Kilde: SSB, tabell 11606.

3.8 Bilmekanikere er den største yrkesgruppen i bilbransjen

Fordi mange virksomheter i bilbransjen tilbyr flere ulike tjenester, kan aggregert næringsstatistikk potensielt skjule utviklingen i de mest relevante yrkene for kartleggingen i denne rapporten.

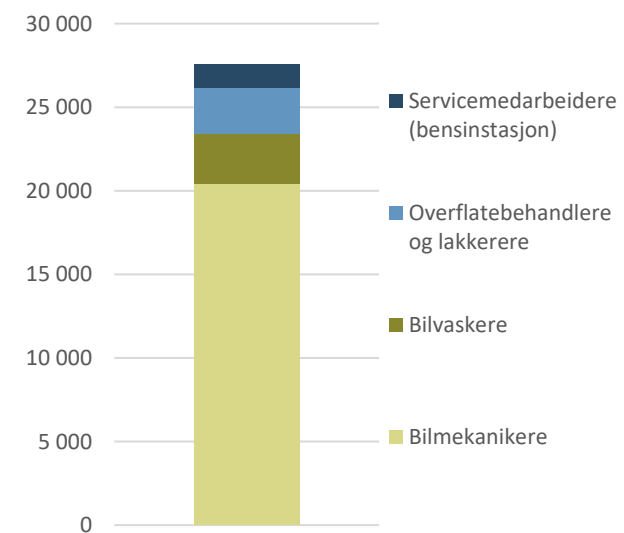
De fire mest relevante yrkene fra SSBs standard for yrkesklassifisering er som nevnt bilmekanikere, bil-

vaskere, overflatebehandlere og lakkerere og servicemedarbeidere på bensinstasjon.²²

Bilmekanikerne utgjør den største gruppen, med om lag 20 000 lønnstakere i 2019. Det er registrert om lag 3 000 bilvaskere, 2 700 overflatebehandlere og lakkerere, samt 1 400 servicemedarbeidere ved bensinstasjoner. Totalt er i overkant av 27 000 lønnstakere registrert med disse yrkene i 2019, jf. figur 3.9.

Utviklingen i antall lønnstakere de siste årene har variert betydelig mellom de ulike yrkene, jf. figur 3.10. Antall bilvaskere har økt med 18 prosent. Både antall overflatebehandlere og lakkerere og bilmekanikere har økt med 10 prosent. Antall servicemedarbeidere på bensinstasjoner er imidlertid mer enn halvert på fem år. Nedgangen kan skyldes at bensinstasjoner i større grad tilbyr varehandels- og kioskjenester i dag, mens selvstendige kjøretøyverksteder dekker servicebehovet.²³

Figur 3.9 Antall lønnstakere i bilbransjen, fordelt på yrke. 2019.



Kilde: SSB, tabell 11411.

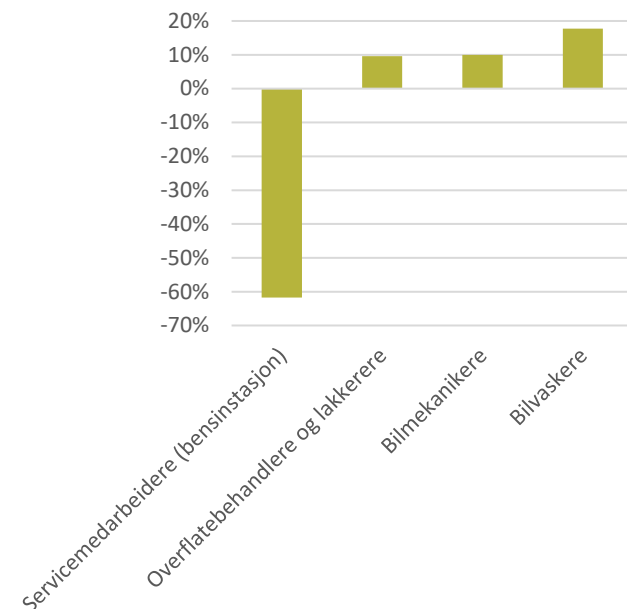
Note: Lønnstakere inkluderer ikke selvstendig næringsdrivende.

²¹ Se kapittel 4 for mer om omfanget av svart arbeid.

²² Servicemedarbeidere på bensinstasjoner selger drivstoff, olje og andre bilprodukter og utfører tjenester som tanking, rengjøring, smøring og små reparasjoner. Ansatte som selger varer og tar imot betaling, men ikke hjelper med de ovennevnte oppgavene skal ikke registreres i denne yrkeskoden.

²³ Mange av de som jobber på bensinstasjoner i dag, er sannsynligvis registrert med yrke som butikkmedarbeider på bensinstasjon eller i yrker som inngår i serveringstjenester, jf. SSBs [Standard for yrkesklassifisering](#).

Figur 3.10 Vekst i antall lønnstakere fra 2015 til 2019, fordelt på yrke i bilbransjen.



Kilde: SSB, tabell 11411.

Samlet sett har antall lønnstakere i bilbransjen økt med 1 prosent fra 2015 til 2019. Til sammenligning har antall lønnstakere i alle yrker økt med 5 prosent i den samme perioden.

3.8.1 En økende andel innvandrere sysselsettes i bilbransjen

Arbeidsoppgavene i bilbransjen består i stor grad av manuelle oppgaver, med relativt få krav til formell utdanning og norskspråklige ferdigheter. Det legger til rette for at bransjen kan være en viktig inngangsport til arbeidslivet for mange innvandrere til Norge, på linje med andre yrker som for eksempel innen renhold og godstransport.

Samtidig er det slik at innvandrere kan være i en mer sårbar posisjon på arbeidsmarkedet, og derfor lettere kan utnyttes. Det kan for eksempel skyldes mindre kunnskap om normer for norske lønns- og arbeidsvil-

kår, språk, ulike forventninger til arbeidslivet, eller at de har få alternativer på arbeidsmarkedet. Det kan resultere i økt risiko for å bli involvert i useriøsitet og kriminalitet i arbeidslivet. Useriøsitet og kriminalitet i arbeidslivet er særlig knyttet til utnyttelse av innvandrere, og er derfor i større grad utbredt i næringer med høyt innslag av sysselsatte innvandrere.

I Skatteetatens undersøkelse om etterlevelse av regelverk og opplevd oppdagelsesrisiko, er det i arbeidsintensive bransjer at flest oppgir at de opplever konkurranse fra virksomheter med lavere kostnadsnivå som følge av unndragelser av skatt og avgift (Skatteetaten, 2019). Dette gjelder for eksempel vedlikehold av motorvogner, snekkere, malere og rengjøring. Dette er også bransjer med en relativt høy andel utenlandske sysselsatte.

I bilbransjen har den samlede veksten i antall lønnstakere har vært moderat, men har det skjedd betydelige demografiske endringer blant de ansatte. Det har blitt flere personer med innvandrerbakgrunn i alle yrkesgruppene som bilbransjens yrker er en del av, med unntak av yrkesgruppen Andre salgssyrker, jf. figur 3.11. Det er sysselsatte med innvandrerbakgrunn som også driver den samlede sysselsettingsveksten i bransjen.²⁴ Samlet sett har antall lønnstakere med innvandrerbakgrunn i yrkesgruppene økt med 17 prosent i perioden fra 2015 til 2019, jf. figur 3.11.²⁵ Antall lønnstakere fra den øvrige befolkningen er redusert med 2 prosent.

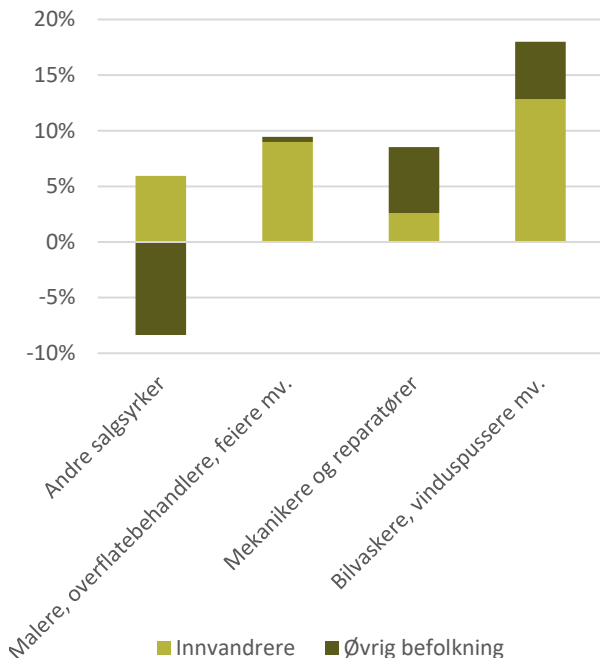
Det betyr også at *andelen* lønnstakerne i bilbransjen med innvandrerbakgrunn har økt betydelig de siste årene. Som andel av alle lønnstakere i yrkesgruppen, utgjør innvandrere en relativt høyere andel i yrker som assosieres med mer manuelle oppgaver.

²⁴ Offentlig statistikk fordelt på landbakgrunn er ikke tilgjengelig for lønnstakere med yrke på 4-siffernivå. I figuren har vi derfor brukt yrke på 3-siffernivå som en tilnærming. De bilbransjespesifikke yrkene utgjør henholdsvis

97 prosent av bilvaskere, 48 prosent av mekanikerne, 27 prosent av malerne og 6 prosent av de andre salgssyrkene i figuren.

²⁵ Innvandrere er definert som personer som er født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre og fire utenlandsfødte besteforeldre.

Figur 3.11 Økning i antall lønnstakere, fordelt på yrkesgruppe og landbakgrunn. 2015–2019.



Kilde: SSB, tabell 12554.

Note: Fordeling på landbakgrunn er kun tilgjengelig i aggregerte yrkesgrupper, og brukes derfor som en indikasjon.

Det er imidlertid noe variasjon mellom de ulike yrkesgruppene. I gruppen *Mekanikere og reparatører* har antall innvandrere økt relativt lite, som trolig henger sammen med relativt strenge kvalifikasjonskrav.

Både i yrkesgruppen for malere, overflatebehandlere, feiere, mv. og bilvaskere, vinduspussere mv. er rundt 45 prosent av lønnstakerne innvandrere. Andelen er kun 15 prosent i mekaniske yrker. Til sammenligning utgjør andelen innvandrere rundt 17 prosent av alle lønnstakere i Norge. I perioden 2015 til 2019 har andelen lønnstakere med innvandrerbakgrunn i disse yrkesgruppene samlet økt fra 21 til 24 prosent.

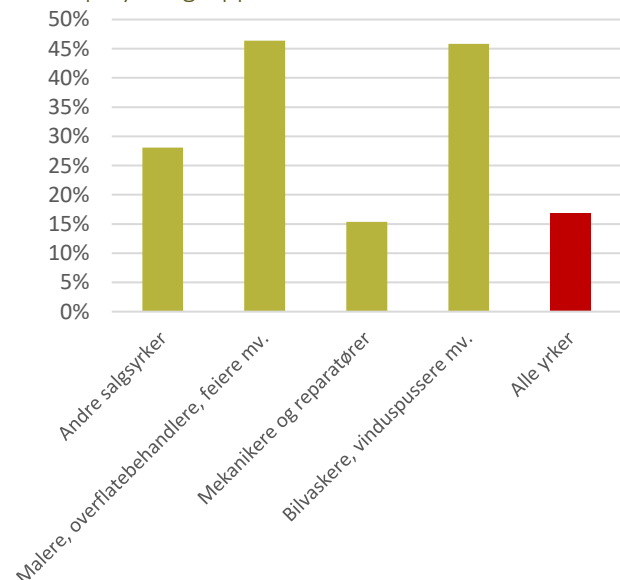
I Oslo og Akershus var om lag to av tre arbeidstakere i bilpleievirksomhetene som a-krimsenteret i Oslo førte tilsyn med i 2019, utenlandske statsborgere (A-

krimsenteret i Oslo, 2020). Det kan indikere at andelen innvandrere innen manuell bilpleie er høyere enn det som framgår av den registerbaserte statistikken. Dette kan for eksempel skyldes at arbeidstakerne ikke er bosatt i Norge, er registrert med andre yrkeskoder eller ikke er registrert i det hele tatt.

Samtidig kan det være andre virksomheter i og utenfor bilbransjen som ansetter egne bilvaskere, for eksempel bilforhandlere, og at andelen innvandrere er lavere i disse virksomhetene.

For næringsgruppen handel med og reparasjon av motorvogner samlet, utgjør innvandrere om lag 16 prosent av den samlede sysselsettingen, tilsvarende om lag 8 000 sysselsatte.²⁶ Andelen har økt fra rundt 7 prosent i 2008.

Figur 3.12 Andel av lønnstakerne som er innvandrere, fordelt på yrkesgruppe. 2019.



Kilde: SSB, tabell 12554.

Note: Fordeling på landbakgrunn er kun tilgjengelig i aggregerte yrkesgrupper, og brukes derfor som en indikasjon.

²⁶ Gjelder hele næringskode 45, jf. SSB tabell 11608.

I virksomhetsundersøkelsen svarer flertallet av respondentene at mindretallet eller ingen av de ansatte er innvandrere, jf. figur 3.13. Med grove anslag, utgjør andelen innvandrere om lag 17 prosent av sysselsettingen i virksomhetene i undersøkelsen.²⁷

Det er relativt lite variasjon mellom de ulike delene av bransjen i undersøkelsen. Manuell bilvask/bilpleie er den delen av bransjen der høyest andel av respondentene svarer at alle eller flertallet av de ansatte er innvandrere. Samme beregning som over tilsier at rundt 20 prosent av de sysselsatte i bilpleievirksomheter er innvandrere. Andelen innvandrere er også relativt høy på bensinstasjoner, med 19 prosent. For de øvrige gruppene tilsier den beregnede andelen om lag 17 prosent innvandrere blant de sysselsatte.

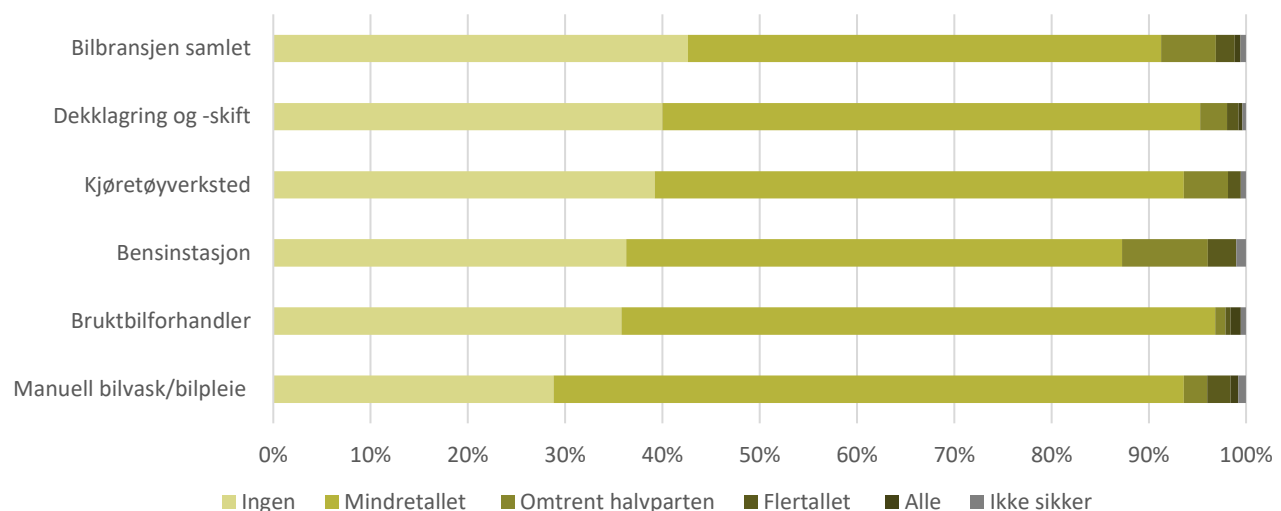
Det er sannsynlig at andelen innvandrere som framkommer av virksomhetsundersøkelsen, påvirkes av utvalgsskjevheten i undersøkelsen, jf. kapittel 1. For eksempel er den anslåtte andelen innvandrere for de 10 virksomhetene som hovedsakelig tilbyr manuell bilvask, i underkant av 30 prosent. Det er også sann-

synlig at virksomheter som er nådd gjennom undersøkelsen representerer den mer seriøse delen av bransjen, og at de har relativt gode norskkunnskaper.

Virksomhetsundersøkelsen viser at flesteparten kommer fra EU-land i Øst-Europa, jf. figur 3.14. Dette gjelder for de fleste av bilbransjens deler. Bensinstasjoner har imidlertid flere fra land utenfor Europa, og flere bensinstasjoner svarer at det varierer mye. Det er også få innvandrere fra Norden i bilbransjen.

Tallene samsvarer med SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk. For næringsgruppen handel med og reparasjon av motorvogner samlet, finner SSB at personer fra EU-land i Øst-Europa er den klart største gruppen, og utgjør nærmere halvparten av alle innvandrere i næringen. Personer fra asiatiske land er den nest største gruppen, og utgjør omtrent 25 prosent av innvandrerne som er sysselsatt i næringen. På yrkesgruppenivå utgjør også EU-land i Øst-Europa rundt halvparten av de sysselsatte, jf. yrkesgrupper i figur 3.12. Arbeidstakere fra Asia er den nest største gruppen med 26 prosent.

Figur 3.13 «Omtrent hvor stor andel av de ansatte i din virksomhet er innvandrere?» (N=517).

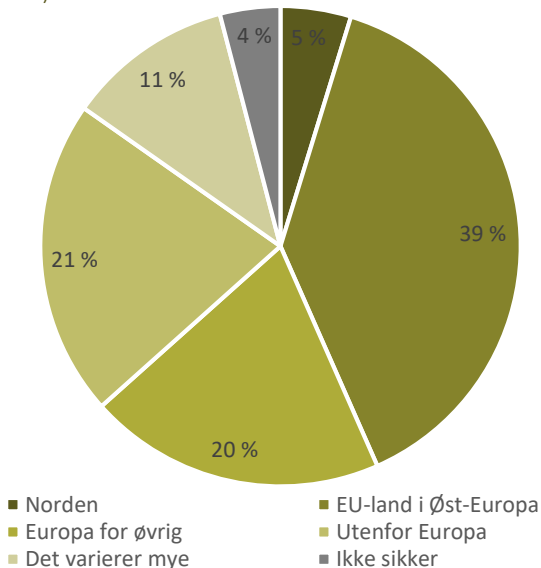


Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

²⁷ Anslagene er basert på at i virksomhetene som svarer ingen, mindretallet, omtrent halvparten, flertallet og alle utgjør innvandrere i gjennomsnitt henholdsvis 0, 25, 50, 75 og 100 prosent av de ansatte.

Figur 3.14 «Fra hvilke områder kommer flesteparten av de ansatte innvandrerne i din virksomhet fra?» (N=296).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

3.9 Rammebetingelser øker kostnadene for seriøse tilbydere i bransjen

I tillegg til rammebetingelser som gjelder alle deler av norsk nærings- og arbeidsliv, står tilbyderne i bilbransjen overfor en del særegne vilkår for bransjen. Som følge av kjøretøyenes skadepotensiale er det i samfunnets interesse at rammebetingelser for bilbransjen ivaretar generelle hensyn til helse, miljø og sikkerhet, både for arbeidstakere, kunder og tredjeparter.

Rammebetingelsene omfatter krav om godkjenning av Statens vegvesen for lovlig å kunne tilby verkstedtjenester, bevilling fra politiet for bruktbilforhandlere, og mer generelle krav og ordninger knyttet til forurenssing og arbeidstakerens lønns- og arbeidsvilkår.

I tillegg stilles det flere krav i arbeidsmiljøloven som er sentrale for å forebygge ulykker og helseskader. Av særlig relevans for bilbransjen gjelder krav til mer-

king og oppbevaring av kjemikalier, ventilasjon, verneutstyr, og opplæring.²⁸ Ventilasjon er spesielt sentralt når det gjelder lakkering og andre arbeidsprosesser der det er risiko for eksponering av kjemikalier.

På den ene siden ivaretar rammebetingelsene samfunnets interesser, men på den annen side fungerer disse som kostnadsdrivere for tilbydere i bransjen. Alt annet likt, vil de som forholder seg til rammebetingelsene ha høyere kostnader enn de som ikke gjør det.

Selv om en del av rammebetingelsene er utformet av hensyn til trafikkssikkerhet og miljø, kan de også ivareta andre hensyn. For eksempel skaper ordningene flere temaer å føre tilsyn og kontroll med, som kan bidra til å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen.

Godkjenning av verksted og tilknytning til bedriftshelsetjeneste

Hovedregelen er at reparasjoner på biler kun kan utføres av verksteder som er godkjent av Statens vegvesen. Formålet med godkjenningsordningen er å sikre at reparasjoner blir utført av profesjonelle, og at behov for trafikkssikkerhet ivaretas.²⁹

Kravet omfatter kjøretøyverksteder som skal reparere vitale deler på bil, motorsykel, moped, traktor mv. som er konstruert for hastigheter høyere enn 50 km/t. Det gjelder for eksempel bremses, styreinnetning, hjulutrustning og elektrisk anlegg.

Ordningen stiller blant annet krav til maskiner og utstyr som verksteder skal ha tilgjengelig for å gjennomføre reparasjoner. Disse inkluderer blant annet kjøretøyløfter eller arbeidskrav, løftebenk og bremseprøver, avhengig av hvilke kjøretøy som repareres. Ut over hovedregelen kreves det egne godkjenninger for å kunne være kontrollorgan (PKK)³⁰, fartsskriververksted og alkoholverksted.

²⁸ Klikk [her](#) for å lese om arbeidsmiljøloven.

²⁹ Jf. [Forskrift om arbeid på kjøretøy \(verkstedforskriften\)](#).

³⁰ Periodisk kjøretøykontroll, også kjent som EU-kontroll.

Arbeidsgivere plikter å knytte virksomheten til godkjent bedriftshelsetjeneste (BHT), dersom risikoforhold i arbeidsmiljøet tilsier det. Arbeidsmiljøet ved kjøretøyverksteder er relativt risikofyllt, blant annet som følge av fare for skade ved bruk av maskiner og utstyr og eksponering for kjemikalier. Følgelig er virksomheter som tilbyr vedlikehold og reparasjon av både motorsykler og andre kjøretøy, pålagt å knytte virksomheten til en godkjent bedriftshelsetjeneste.³¹

Brukthandelbevilling for brukthandelvirksomhet

Brukthandelloven regulerer handelsvirksomhet med brukte og kasserte ting. Det stilles krav til bevilling fra politiet for at virksomheten skal være lovlig, og det må utstedes egen bevilling for alle utsalgssteder. I bilbransjen omfatter lovgivningen bruktbilhandel.

Formålet med loven er å forebygge omsetning av varer som er stjålet, eller ervervet på annen ulovlig måte. Loven er også en del av myndighetenes innsats for å begrense omfanget av hvitvasking av ulovlige midler og skatteunndragelser. Det kreves god vandel for å få bevilling.

I 2019 sendte Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) ut et forslag om opphevelse av brukthandelloven på høring. Begrunnelsen var i hovedsak at utvikling i handelsmønstrene har gjort at fysiske utsalgssteder utgjør en mindre del av den moderne brukthandelen, og at regjeringen ønsker å legge til rette for gjenbruk og overgangen til en sirkulær økonomi.

Departementets forslag er å oppheve brukthandelloven, men beholde en bestemmelse om utvidet adgang til kontroll ved handelslokalene til brukthandelvirksomheter. De mener en slik endring kan ivareta både hensyn til endringer i handlemønstrene og poli-

tiets behov for oversikt over handel med brukte og kasserte ting, blant annet i handel med brukte biler.

Forslaget er fortsatt under behandling. Flere av høringssvarene har imidlertid pekt på særlig behov for fortsatt regulering av og kontroll med profesjonell handel med dyrere kapitalvarer, som bruktbiler.³²

Krav for utslipp av forurenset avløpsvann

Vaskehaller, verksteder og bensinstasjoner er omfattet av reguleringer for tillatt mengde forurensing i sitt avløpsvann. Oljeholdig avløpsvann kan ikke inneholde mer enn 50 milligram olje per liter.³³

Reguleringen er særlig relevant for virksomheter som tilbyr vask av kjøretøy, fordi de har høyt vannforbruk. Virksomheter som tilbyr bilvask har også krav om å ha et oljeutskilleranlegg, for å rense avløpsvannet før det slippes ut i avløpsnett. Dårlig håndtering av avløpsvannet kan føre til utslipp av miljøfarlige stoffer i naturen.³⁴ Alle bilvaskvirksomheter skal ha utslippstillatelse fra kommunen, for å kunne slippe avløpsvannet på kommunens avløpsnett.

Av hensyn til helse og miljø er bilvaskerier også substitusjonspliktige i forbindelse med bruk av kjemikalier. Det innebærer at virksomhetene plikter å velge kjemikalier som er best for helse og miljø.

Gitt at vaskehallerne overholder kravene til rensing av forurenset avløpsvann og valg av kjemikalier, kan det fra et miljøperspektiv være ønskelig at flere vasker kjøretøyene sine her. Vask på privat gårdsplass, der forurenset avløpsvann renner direkte ut i naturen, er den mest miljøfiendtlige måten å vaske biler på. I Sverige og Danmark er det innført strengere miljøkrav ved vask av bil (Rødseth, 2016).

³¹ Virksomheter i næring 45.2 Vedlikehold og reparasjon av motorvogner, unntatt motorsykler og 45.403 Vedlikehold og reparasjon av motorsykler er pålagt å tilknyttes godkjent BHT i forskrift om organisering, ledelse og medvirkning §13-1.

³² Trykk [her](#) for informasjon om forslaget og lese høringssvarene på regjeringens hjemmesider.

³³ Se forurensningsforskriften kapittel 15 om krav til utslipp av oljeholdig avløpsvann.

³⁴ Miljødirektoratet, kommuner og fylkeskommuner førte i 2015 kontroller med bilvaskeanlegg i Oslo, Stavanger, Bergen og Kristiansand. De fant at 70 prosent av anleggene hadde mangler eller feil ved oljeutskilleranlegget. 60 prosent hadde heller ikke vurdert å bytte ut kjemikalier med alternativer som er mer miljø- og helsevennlige.

4 Kjennetegn ved arbeidsforholdene i bilbransjen

Informasjonen i dette kapittelet er basert på offentlig tilgjengelig statistikk og svar fra virksomhetsundersøkelsen. Kapittelet beskriver ikke forskjeller mellom seriøse og useriøse aktører i bransjen, men gir innsikt i kjennetegn knyttet til bilbransjens arbeidsforhold. Enkelte kjennetegn ved arbeidsforhold kan imidlertid gi indikasjoner på useriøsitet og kriminalitet.

I kapittel fem beskrives omfanget av useriøsitet og kriminalitet, og kjennetegn ved disse aktørene.

4.1 Lavere lønn i bilbransjen enn gjennomsnittet

Yrkene av interesse i denne rapporten er bilmekanikere, bilvaskere, overflatebehandlere og lakkerere, og servicemedarbeidere ved bensinstasjoner. Alle har relativt lav gjennomsnittlig månedslønn, sammenlignet med gjennomsnittet for alle yrker, jf. figur 4.1.

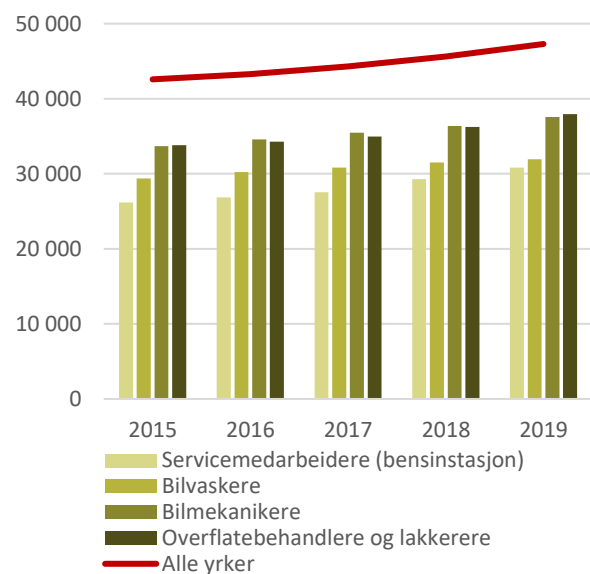
Av bilbransjens yrker er det overflatebehandlere og bilmekanikere som har den høyeste lønnen, servicemedarbeiderne på bensinstasjon har den laveste. Som for andre yrker følger lønnsnivået kompetansekravene som stilles for yrket.

Også sammenlignet med mer spesifikke yrkesgrupper er lønnsnivået i bilbransjen relativt lavt. For eksempel var gjennomsnittlig månedslønn for både elektrikere og rørleggere i overkant av 41 000 kroner.

Figur 4.2 viser lønnsforskjellene mellom ansatte med samme yrke ved å sammenligne øvre og nedre kvartil. Spredningen er ikke spesielt stor innad, med opptil 10 000 kroner per måned. Forskjellen er størst for bilvaskere og bilmekanikere. Større forskjeller kan skyldes at oppgavene som utføres av arbeidstakere med yrket, er varierende. For eksempel er oppgavene som utføres av servicemedarbeidere på bensinstasjoner, relativt tydelig definerte og like, og det er derfor lite grunn til variasjon i inntekt. For bilmekanikere finnes det flere ulike oppgaver, som krever ulik kompetanse. Det er derfor naturlig at denne yrkesgruppen har større variasjon.

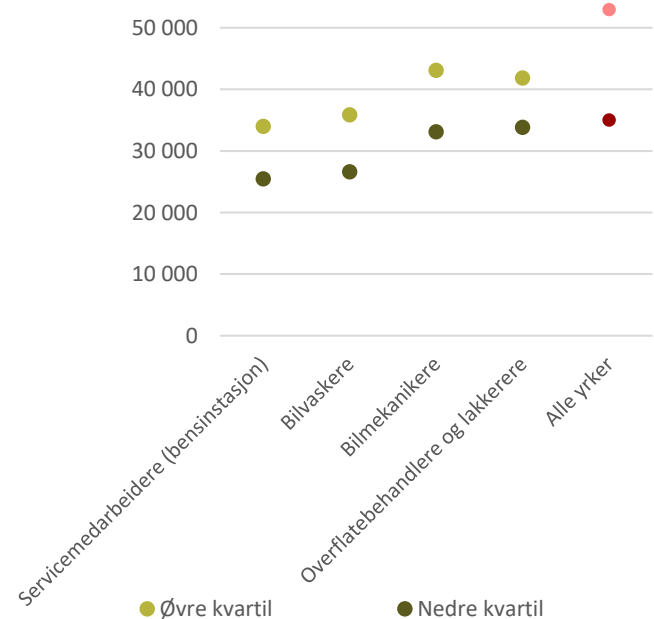
Lønnsforskjellen mellom bilvaskere kan skyldes forskjeller i virksomheten de er ansatt i. Sannsynligvis vil større virksomheter, som tilbyr bilvask som en av deres tjenester, betale en høyere lønn, sammenlignet med virksomheter som kun tilbyr bilvask. Det kan for eksempel tenkes at forhandlere som har bilvaskere ansatt, tilbyr en høyere lønn.

Figur 4.1 Gjennomsnittlig månedslønn etter yrker.



Kilde: SSB, tabell 11418.

Figur 4.2 Forskjellen i månedslønn mellom øvre og nedre kvartil, etter yrker, 2019.



Kilde: SSB, tabell 11418.

4.2 Flertallet er ansatt i over enn tre år

I tillegg til lønn, kan lengden på ansettelsesforhold i en næring være med på å forklare arbeidsvilkårene i bransjen. Høyt gjennomtrekk av ansatte (høy turnover), kan være en indikasjon på at arbeidsvilkårene eller andre forhold ikke er tilstrekkelig gode. Merk at forhold som kan skape mye gjennomtrekk ikke trenger å være useriøse og kriminelle, men kan eksempelvis skyldes avvik mellom forventninger og realitet i arbeidshverdagen.

Gjennomtrekk av ansatte har ingen entydig definisjon i litteraturen. Én måte å måle gjennomtrekk på er summen av antall nyansettelser og avsluttede arbeidsforhold i løpet av et år, sett i forhold til gjennomsnittlig antall arbeidstakere i løpet av året.³⁵ Dette representerer «strømmer» av arbeidskraft i næringslivet (Johansen, 2014).

Med denne målemetoden blir gjennomtrekken i alle næringer i overkant av 50 prosent i både 2018 og 2019. I varehandelen, inkludert vedlikehold og reparasjon av motorvogner, er gjennomtrekken noe høyere med 56 prosent. Flertallet av arbeidstakerne i denne næringsgruppen jobber imidlertid i øvrig varehandel, og ikke i bilbransjen. Det er derfor usikkert i hvor stor grad dette aggregerte tallet representerer gjennomtrekk av ansatte i bilbransjen. Til sammenligning er andelen om lag 35 prosent i industrinæringene.³⁶

I virksomhetsundersøkelsen svarte 11 prosent i bilbransjen samlet at de ansatte som oftest var ansatt i mindre enn tre år. Det er særlig respondentene fra bensinstasjoner som skiller seg fra øvrige deler av bransjen, når det kommer til ansettelsesforholdenes varighet. For bensinstasjonene svarte om lag 40 prosent at ansettelsesforholdet oftest varer i mindre enn tre år. 80 prosent av respondentene fra virksomheter

innen manuell bilvask/bilpleie svarte at personer oftest var ansatt i over tre år.

At ansettelsesforholdet er kortere for bensinstasjonene kan skyldes at ansatte på bensinstasjoner i mindre grad ser stillingen som et yrkesvalg. Det henger sammen med at det stilles færre krav enn i de andre delene av bilbransjen, og at det er en type arbeidsplass hvor en relativt stor andel arbeider deltid, for eksempel ved siden av studier.

Resultatene fra virksomhetsundersøkelsen sett i sammenheng med beregningene for gjennomtrekk av ansatte over, indikerer at det særlig er varehandelsnæringene som trekker opp gjennomsnittlig antall år ansatt. Nøyaktig hvor store utslagene er, og nivået for gjennomtrekk av ansatte i bilbransjen spesifikt, er ikke mulig å anslå med det tilgjengelige tallgrunnlaget. Tallene indikerer imidlertid at gjennomtrekk av ansatte i bilbransjen er rundt eller i underkant av det gjennomsnittlige nivået for næringslivet samlet sett.

4.3 Bilbransjen har lite skift- og deltidsarbeid

Forskning på sammenhengen mellom arbeidstid og helse finner at lange arbeidsdager og skift- og nattarbeid er forbundet med økt risiko psykiske og fysiske helseplager, og økt risiko for feilhandlinger. Utfordringene er særlig knyttet til nattarbeid (STAMI, 2014).

I bilbransjen samlet svarer om lag 75 prosent av respondentene i virksomhetsundersøkelsen at ingen av deres ansatte arbeider skift, jf. figur 4.3. 14 prosent av respondentene svarer at alle eller flertallet av de ansatte arbeider skift. I norsk arbeidsliv samlet sett arbeider om lag 25 prosent av de sysselsatte skift eller turnus, andelen er noe høyere innen industri- og varehandelsnæringene.³⁷

³⁵ Sammenhengen er presentert i følgende uttrykk:

$$\frac{\text{nyansettelser} + \text{avsluttede arbeidsforhold}}{\text{gjennomsnittlig antall arbeidsforhold}}$$

³⁶ Beregningene er basert på registerbasert sysselsettingsstatistikk, jf. SBB-tabell 12821.

³⁷ Jf. Arbeidskraftundersøkelsen, SSB-tabell 09734.

Andelene varierer på tvers av bilbransjens ulike deler, jf. figur 4.3. Blant bilforhandlerne er det færrest som arbeider skift, også blant bruktbilforhandlerne. Det er imidlertid nesten like få som arbeider skift for både kjøretøyverkstedene og tilbyderne av manuell bilvask. Om lag 85 prosent av respondentene fra disse tre svarer at ingen av deres ansatte arbeider skift.

Om lag halvparten av respondentene fra bensinstasjoner svarer imidlertid at flertallet eller alle de ansatte arbeider i skift. Kun 23 prosent svarer at ingen av de ansatte arbeider skift.

Forskjellen i andelen som arbeider skift er trolig tett knyttet til type virksomhet. For eksempel holder de fleste bensinstasjoner døgnåpent, og det vil derfor være hensiktsmessig med rullerende skiftordninger.

En høy andel sysselsatte som arbeider deltid i en næring, kan indikere svakere arbeidsmarkedstilknytning. Derfor kan det også indikere at arbeidstakerne er mer sårbare enn i næringer hvor færre arbeider deltid.

For bilbransjen som helhet var deltidsandelen 22 prosent i 2017, mot 26 prosent i alle næringer, jf. figur

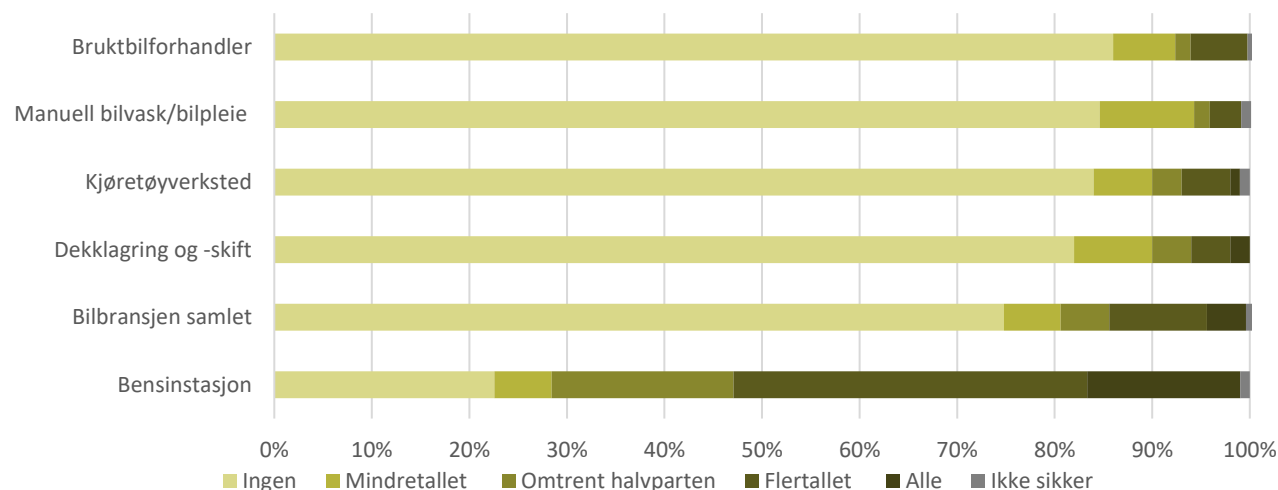
4.5.³⁸ Siden 2008 har deltidsandelen i bilbransjen vært om lag på nivå med næringslivet for øvrig. Andelen varierer imidlertid betydelig mellom ulike deler av bransjen.

Det er særlig innen detaljhandel med drivstoff til motorvogner at en høy andel av de sysselsatte jobber deltid. Det kan skyldes at oppgavene i denne næringen i økende grad preges av å være detaljhandel eller servering, med døgnåpen drift og betydelig sesongvariasjon, framfor bilrelatert tjenesteyting.³⁹ Ser vi bort fra denne delen av bilbransjen, var deltidsandelen i de andre delene av bransjen kun 15 prosent.

På tross av at næringsstatistikken presentert over er relativt detaljert, kan den fortsatt skjule betydelig avvik mellom de ulike funksjonene og arbeidsoppgavene i bransjen. For å undersøke nærmere er det hensiktsmessig å kartlegge deltidsandelen i de bransjespesifikke yrkene.

Figur 4.4 viser hvordan avtalt arbeidstid varierer blant bilmekanikere, overflatebehandlere og lakkerere, bilvaskere og servicemedarbeidere på bensinstasjoner.

Figur 4.3 «Hvor stor andel av de ansatte arbeider skift/turnus i din virksomhet?» (N=514).



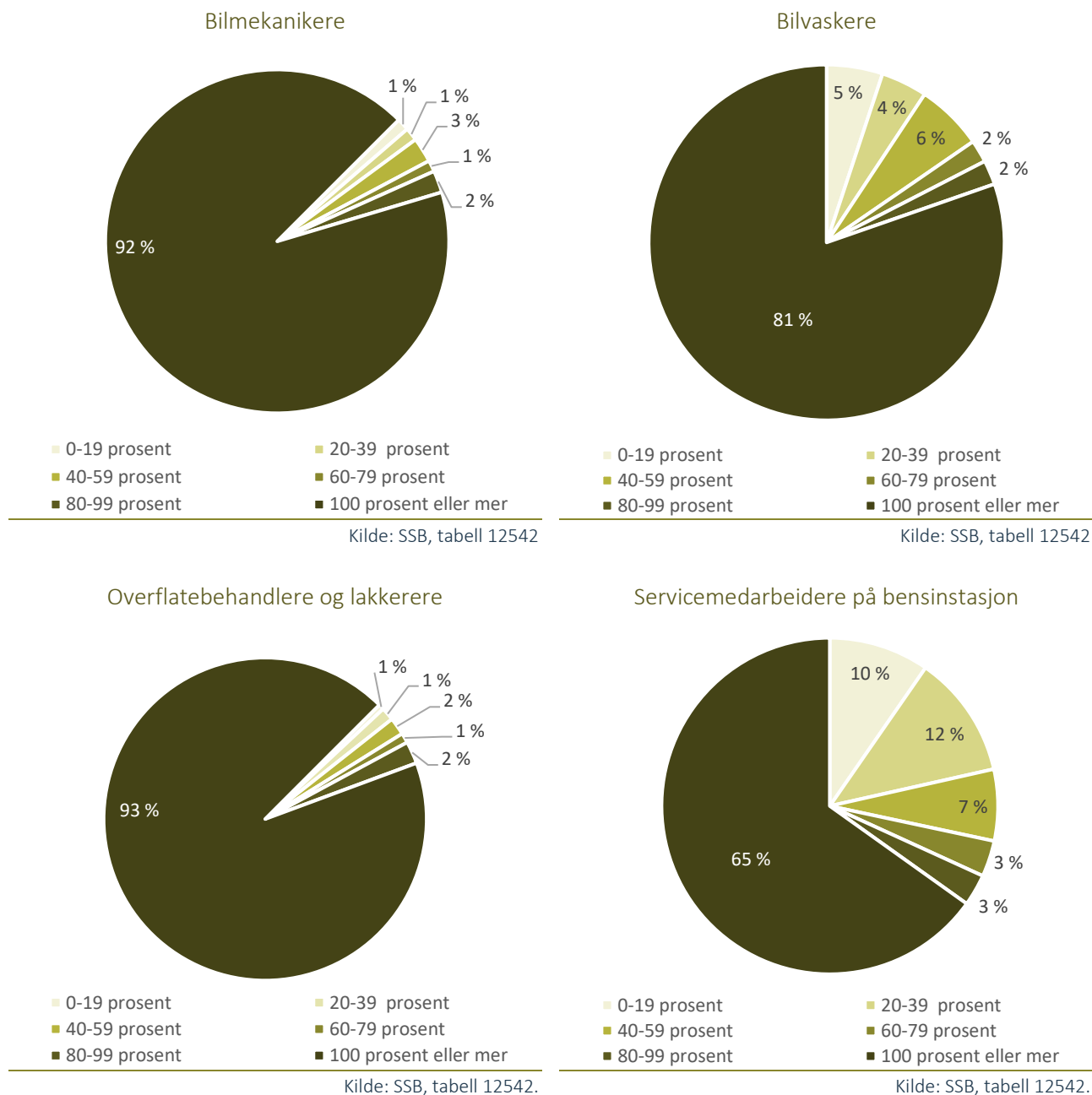
Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

³⁸ Siste oppdatering av strukturstatistikken for varehandel er fra 2017.

³⁹ Blant butikkarbeidere var deltidsandelen 67 prosent i 2019.

Figur 4.4 Antall lønnstakere i bilbransjen, fordelt på yrker og stillingsprosent. 2019.



Figurene indikerer at de verkstedbaserte yrkene i større grad er preget av heltidsstillinger enn andre bilrelaterte tjenesteyrker. For bilmekanikere og overflatebehandlere og lakkerere har mer enn 9 av 10 lønnstakere avtalt en heltidsstilling. Andelen for bilvaskere og servicemedarbeidere på bensinstasjoner er henholdsvis 81 og 65 prosent.

Det er også forskjeller når det gjelder stillingsprosent for de uten heltidsstilling. Blant bilvaskere og servicemedarbeiderne på bensinstasjoner har en større andel av de deltidsansatte mindre stillingsprosent.

Forskjellene i stillingsprosent kan dels forklares av egenskaper ved næringene. Som nevnt har for eksempel bensinstasjoner ofte lengre åpningstider, og

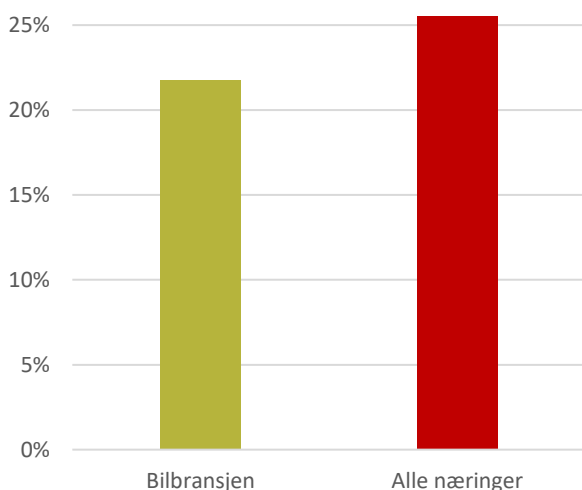
derfor behov for annen type bemanning enn kjøretøy-verksteder.

Deltidsandelen har vært svakt fallende i alle de fire yrkene i løpet av de siste fem årene. Samlet sett har deltidsandelen falt fra 27 prosent i 2015 til 10 prosent i 2019. Den største reduksjonen har vært blant servicemedarbeidere ved bensinstasjoner.

I tillegg til omfanget av skiftarbeid og deltid, er andelen midlertidig ansatte en vanlig indikator knyttet til arbeidsvilkår. Når virksomheter bruker innleid arbeidskraft, har det konsekvenser for arbeidsvilkår og forholdet mellom ansatte og ledelse. Neergaard, Nesheim, Alsos, Berge og Trygstad (2011) finner at midlertidig ansatte hadde lavere lønn, færre utviklingsmuligheter, mindre autonomi og lavere jobbsikkerhet enn andre med tilsvarende utdanning og ansiennitet.

Ifølge SSBs arbeidskraftundersøkelse er andelen midlertidige fallende både for næringslivet samlet og for varehandel og reparasjon av motorvogner.

Figur 4.5 Deltidsansatte, som andel av alle sysselsatte i 2017.



Kilde: SSB, tabell 07920 og 07203. Note: 2017 er siste tilgjengelige år med detaljerte tall for bilbransjen.

Andelen midlertidige er imidlertid lavere for varehandel og reparasjon av motorvogner, enn for næringslivet samlet (henholdsvis 5,4 og 7,2 prosent i første kvartal 2020). Dessverre er ikke den offentlig tilgjengelige statistikken på dette feltet detaljert nok til å vurdere bilbransjen konkret.

4.4 Lav organisasjonsgrad i deler av bransjen kan bidra til forskjeller i arbeidsvilkår

I næringer hvor en høy andel av virksomhetene er organisert i en arbeidsgiver- eller næringsorganisasjon og en høy andel arbeidstakere er dekket av tariffavtale, er utfordringer knyttet til useriøsitet og kriminalitet mindre (SØA, 2019). Organisasjonsgraden kan dermed være med på å forklare forskjeller i arbeidsvilkår og hvorfor noen næringer opplever større utfordringer med useriøsitet og kriminalitet.

I virksomhetsundersøkelsen svarte 77 prosent av respondentene at deres virksomhet er medlem i en arbeidsgiverorganisasjon. 41 prosent svarte at virksomheten hadde inngått en tariffavtale med en eller flere fagforeninger. Dette er relativt høye andeler, og sannsynligvis er andelen i realiteten langt lavere på grunn av utvalgsskjevheten i undersøkelsen.⁴⁰

Spørreundersøkelsen gir oss en indikasjon på variasjonen i virksomhetenes deltakelse mellom bilbransjens ulike deler, jf. figur 4.6 og 4.7.

Det er stor forskjell mellom de som tilbyr en tjeneste og de som *kun* tilbyr en tjeneste. Overordnet er organisasjonsgraden og tariffdekningen høyere for de som tilbyr flere av bilbransjens tjenester, og derfor sannsynligvis representerer større virksomheter. Figurene under viser derfor andelen som har svart ja på spørsmålet for både de som tilbyr tjenesten og de som kun tilbyr tjenesten.

⁴⁰ For flertallet av de spørreundersøkelsen er sendt ut til, har kontaktinformasjonen blitt gitt av en arbeidsgiverorganisasjon, jf. kapittel 1.3.

Merk at antallet respondenter blir vesentlig lavere når de sorteres på kun tjenesten de i hovedsak tilbyr, jf. kapittel 2.1. Andelene i den mørkegrønne søylen må derfor tolkes med ekstra forsiktighet.

Det er bensinstasjonene som har flest medlemmer i en arbeidsgiverorganisasjon, med i overkant av 90 prosent. Dette kan skyldes at disse ofte er del av en kjede som legger føringer. Fordi bensinstasjoner typisk er hovedaktiviteten til de som driver bensinstasjoner, er andelen lik for de to søylene.

For manuell bilvask/bilpleie er andelen som er medlem i en arbeidsgiverorganisasjon 86 prosent. Imidlertid gjelder dette i hovedsak respondenter som tilbyr manuell bilvask/bilpleie og andre tjenester. De som tilbyr manuell bilvask/bilpleie som hovedaktivitet har en langt lavere organisasjonsgrad (55 prosent). Dette kan for eksempel skyldes at en del forhandlere av nye biler, også tilbyr bilpleie.

For respondentene som representerer forhandlere av brukte biler, svarer i overkant av 83 prosent at de er medlem i en arbeidsgiverorganisasjon. Til sammenligning svarer 90 prosent av forhandlere av nye biler at de er medlem.⁴¹

Andelen for respondentene som kun er tilbydere av brukte biler, er imidlertid langt lavere (40 prosent). Av bilbransjens ulike deler er det de som i hovedsak tilbyr salg av bruktbiler, som har lavest medlemsandel.

For kjøretøyverkstedene og tilbyderne av dekkklaging og -skift, er det mindre forskjell i svarene mellom de som tilbyr tjenesten som en del av en større tjenesteportefølje, og de som kun tilbyr disse tjenestene, jf. figur 4.6. Dette skyldes at de fleste som tilbyr disse tjenestene har dem som hovedaktivitet.

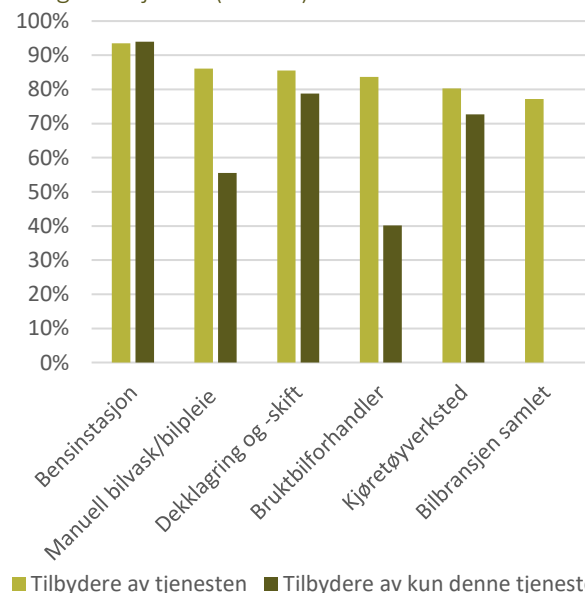
Når det gjelder andelen av respondentene som har inngått tariffavtale med en eller flere fagforeninger, er

denne også høyest for forhandlerne av nye biler, hvor i overkant av 75 prosent hadde inngått tariffavtale. For bruktbilforhandlerne var andelen om lag 64 prosent. Av respondentene for kjøretøyverksted var andelen kun 45 prosent, og for tilbyderne av manuell bilvask/bilpleie var andelen 57 prosent, jf. figur 4.7.

Ifølge SSBs levekårsundersøkelse fra 2016, arbeider 49 prosent av de ansatte i varehandelen i en virksomhet med fagforening eller tillitsvalgt.⁴² Andelen av ansatte som selv var medlem av en arbeidstakerorganisasjon, var 25 prosent.

Bilbransjen inngår som en mindre del av næringsgruppen varehandel. Det finnes ikke mer detaljert statistikk over arbeidstakeres organisasjonsgrad for næringer eller yrker. Våre informanter erfarer at det er store forskjeller i de ulike delene av varehandelen, og det er derfor viktig å tolke disse andelene varsomt.

Figur 4.6 «Er din virksomhet medlem i en arbeidsgiverorganisasjon?» (N=478).



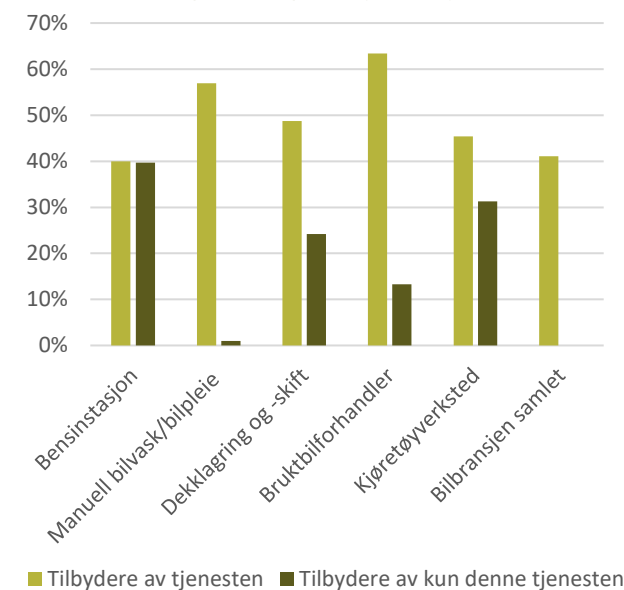
Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

⁴¹ Pt tillater ikke NBF å ha rene bruktbilforhandlere som medlem, men dette kan endres i løpet av høsten 2020.

⁴² Gjelder næringskodene 45-47.

Figur 4.7 «Har din virksomhet inngått tariffavtale med en eller flere fagforeninger?» (N=478).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

Det er flere faktorer som kan forklare hvorfor organisasjonsgraden for virksomhetene og arbeidstakerne er relativt lav i deler av bilbransjen. Blant annet den høye andelen innvandrere. Innvandrere, og særlig personer som har oppholdt seg i Norge i kort tid, har ofte en relativt svak tilknytning til det norske samfunnet og lite kunnskap om den norske arbeidslivsmodellen.

Det foreligger to bransjespesifikke tariffavtaler for bilbransjen, Biloverenskomsten og Bensinstasjonsoverenskomsten.⁴³ Avtalene legger rammer og føringer for lønn, bruk av lærlinger, arbeidstid mv.

Tariffavtalene er imidlertid ikke allmenngjort, og den relativt lave organisasjonsgraden tilsier at det derfor er relativt få som er omfattet av overenskomstene.

4.5 Muskel- og skjelettlidelser er den vanligste årsaken til sykefravær

Omfang av og årsakene til sykefravær kan gi informasjon om generelle arbeidsforhold i et yrke, og hvilke risikofaktorer arbeidstakerne møter i sin arbeidshverdag. Generelt er sykefraværet høyere for yrker med fysisk arbeid, tunge løft og eksponering av kjemikalier, som er tilfelle for deler av bilbransjen.

Samlet sett har lønnstakerne i bilbransjen en noe lavere legemeldt sykefraværsprosent enn i arbeidslivet for øvrig, jf. figur 4.8. Over de siste ti årene har andelen lønnstakere med sykefravær i prosent av alle arbeidstakere vært 5 for næringsgruppen Handel med og reparasjon av motorvogner, men 5,7 for næringslivet samlet.

Ifølge en av våre informanter kan den noe lave sykefraværsprosenten i bilbransjen delvis skyldes at provisjonsbasert lønn er vanlig i flere deler av bransjen. Når lønnen er provisjonsbasert, kan personer ha et insentiv til å arbeide, selv om de er syke. Dette gjelder særlig for personer som arbeider for bilforhandlere, men også innen verksted.

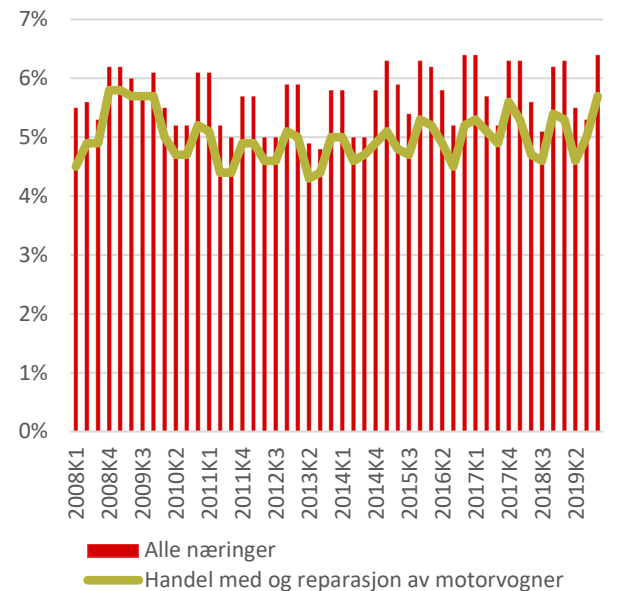
Sysselsatte innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy rapporterer også om det høyeste sykenærværet av alle næringer. Halvparten av de sysselsatte i næringen har minst to ganger gått på jobb, selv om de har vært så syke at de burde holdt seg hjemme.⁴⁴

Statistikk for aggregerte yrkesgrupper indikerer at bilmekanikere har lavest sykefravær av yrkesgruppene, med rundt 4,5 prosent, mens overflatebehandlere og lakkerere har den høyeste, med i overkant av 6 prosent i 2019, jf. figur 4.9.

⁴³ Biloverenskomsten er en avtale mellom Norges Bilbransjeforbund og Fellesforbundet. Bensinstasjonsoverenskomsten er en avtale mellom Virke og Handel og Kontor.

⁴⁴ Tall hentet fra Nasjonal overvåking av arbeidsmiljø (NOA), STAMI. Funnene er basert på levekårsundersøkelsen om arbeidsmiljø fra 2016.

Figur 4.8 Legemeldt sykefravær for lønnstakere, fordelt på næringsgruppe



Kilde: SSB, tabell 12450

For bilvaskere og andre renholdere har sykdomsfraværet ligget i overkant av 5 prosent de siste fem årene. For andre salgssyrker, som også inkluderer servicemedarbeidere på bensinstasjoner, er sykefraværet om lag som for bilvaskere.

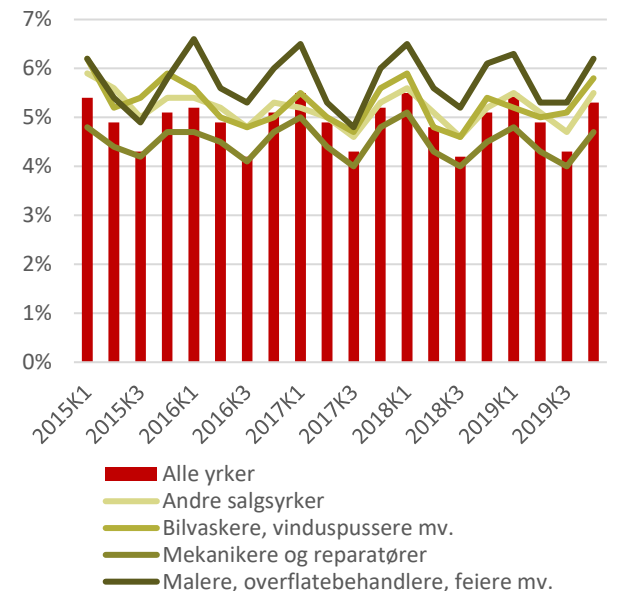
Alle bilbransjens yrkesgrupper, med unntak av mekanikere og reparatører, har høyere sykefravær enn gjennomsnittet for alle yrker.

Etter dialog med NAV har vi også fått tilgang på informasjon om sykefraværsprosenten til bilvaskere og bilmekanikere, samt for næringen vedlikehold og reparasjon av motorvogner, jf. figur 4.10.

Fordi det vanligste yrket i næringen vedlikehold og reparasjon av motorvogner er bilmekanikere, er utviklingen i sykefraværsprosenten for disse veldig lik.⁴⁵ Også denne statistikken indikerer at sykefraværet er høyere blant bilvaskere enn bilmekanikere.

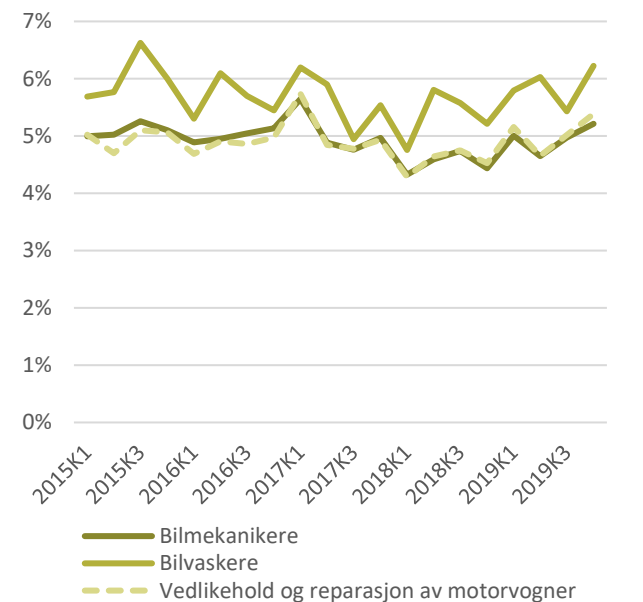
⁴⁵ Totalt hadde nærmere 1 400 sysselsatte innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner legemeldt sykefravær i fjerde kvartal 2019. Samtidig gjaldt dette 1 065 bilmekanikere og nærmere 200 bilvaskere.

Figur 4.9 Legemeldt sykefravær for lønnstakere, fordelt på yrkesgruppe⁴⁶



Kilde: SSB, tabell 12452

Figur 4.10 Legemeldt sykefravær for sysselsatte, fordelt på yrke og næring



Kilde: NAV

⁴⁶ Statistikken er kun offentlig tilgjengelig for yrkesgrupper som bilbransjens yrker inngår som en del av.

Muskel- og skjelettlidelser er den klart vanligste årsaken til legemeldt sykefravær innen handel med og reparasjon av motorvogner i perioden fra 2015 til 2019 jf. figur 4.11.

Nærmere 40 prosent av tilfellene med legemeldt sykefravær skyldes muskel- og skjelettlidelser. Den relativt høye andelen kan sees i sammenheng med at arbeidshverdagen preges av fysisk tungt arbeid, med tunge løft og ubekvemme stillinger (STAMI, 2018). Andelen tilfeller med muskel- og skjelettlidelser i næringslivet samlet sett var 33 prosent i 2019. Også målt i antall tapte dagsverk er muskel- og skjelettlidelser den vanligste årsaken for både handel med og reparasjon av motorvogner og i næringslivet samlet, med henholdsvis 46 og 38 prosent.

En annen viktig årsak til legemeldt sykefravær i bilbransjen er sykdommer i luftveiene. Hele 15 prosent av tilfellene med legemeldt sykefravær innen handel med og reparasjon av motorvogner skyldes sykdommer i luftveiene. Til sammenlikning er denne andelen kun 5 prosent som gjennomsnitt for alle næringer. For yrkene bilmekanikere og bilvaskere er andelen henholdsvis om lag 19 og 17 prosent.

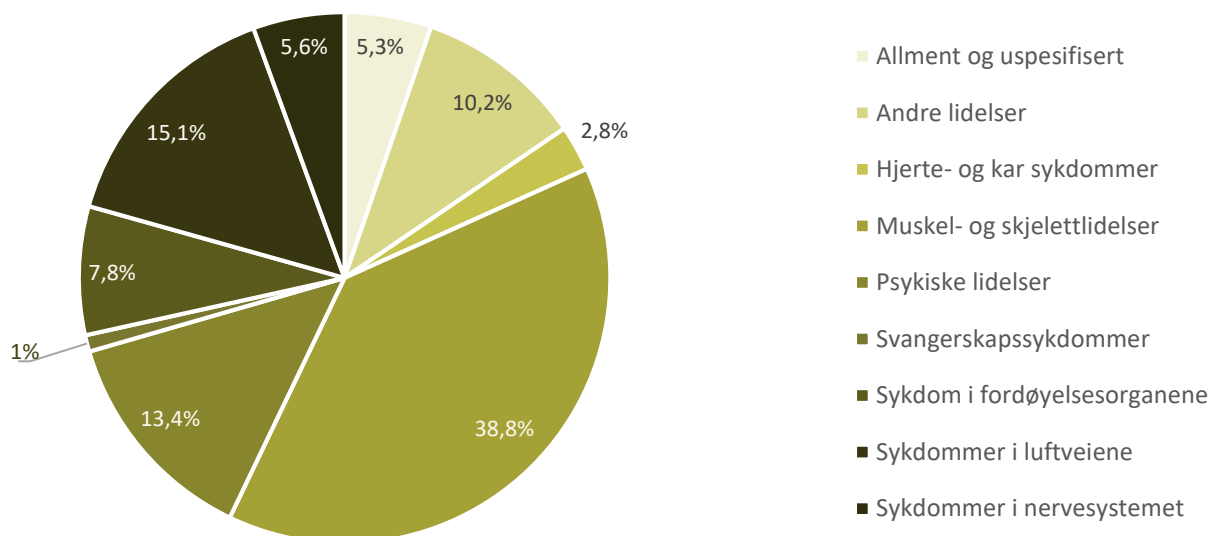
Den relativt høye andelen sykefravær knyttet til sykdommer i luftveiene kan ha direkte sammenheng med eksponering for forurensing og kjemikalier i arbeidshverdagen. Mekanikere er blant yrkene som i størst grad eksponeres for støy, eksos, gasser fra kjemikalier og metallstøv og -røyk (STAMI, 2018).

Sykefravær på grunn av sykdommer i luftveiene kan også ha sammenheng med livsstilen til personer i yrkesgruppen. Ifølge Folkehelseinstituttet er det en relativt høy andel innen håndverkeryrkene som røyker (FHI, 2019).

Det er også en høyere andel tilfeller med sykdommer i fordøyelsesorganene innen handel med og reparasjon av motorvogner (nærmere 8 prosent), sammenlignet med alle næringer (i overkant av 5 prosent).

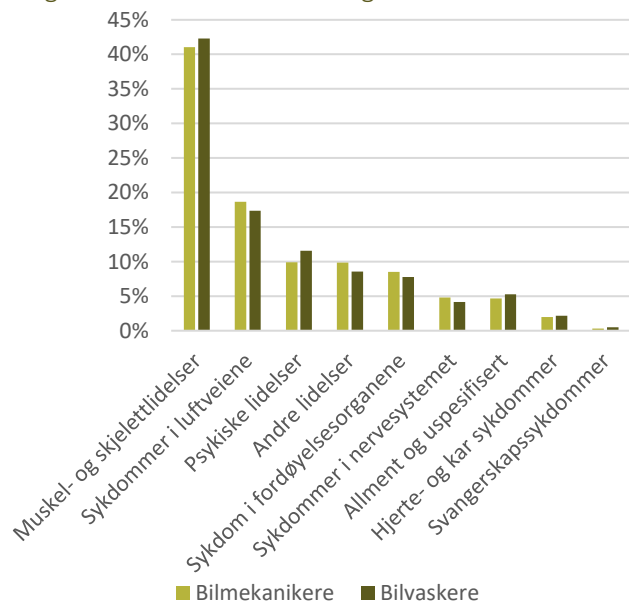
Det er imidlertid langt færre tilfeller av legemeldt fravær som følge av psykiske lidelser i bilbransjen, sammenlignet med arbeidslivet for øvrig. Forskning har funnet at personer i jobber med uklare roller eller rollekonflikter og høye emosjonelle krav er mer utsatt for psykiske lidelser enn andre (Johannessen, Tynes, & Sterud, 2013).

Figur 4.11 Legemeldt sykefravær i tilfeller fordelt på diagnoser for handel med og reparasjon av motorvogner. 2015-2019.



Kilde: NAV

Figur 4.12 Legemeldt sykefravær i tilfeller fordelt på diagnoser for bilmekanikere og bilvaskere. 2019.



Kilde: NAV

Sammenlignet med andre næringer kan arbeidstakerne i bilbransjen være mindre utsatt for slike faktorer. Det er blant bilmekanikere og bilvaskere at psykiske plager utgjør den minste andelen av årsakene til sykefravær, jf. figur 4.12.

Som følge av at mer enn 90 prosent av lønnstakerne i de bilbransjespesifikke yrkene er menn, er det også langt færre tilfeller av sykemelding grunnet svangerskapssykdommer.⁴⁷

En annen årsak til sykefravær i bransjen kan være ulykker som skjer på arbeidsplassen. I 2018 ble det rapportert inn 271 arbeidsulykker innen handel med og vedlikehold av motorvogner, deler og utstyr, unnatt motorsykler.⁴⁸ Det tilsvarer rundt 5,5 arbeidsulykker

per 1 000 ansatt i bransjen. Antall arbeidsulykker har vært relativt stabilt de siste fire årene.

Arbeidsulykker rapporteres med papirskjema, som sendes per post til NAV. Det kan føre til ulik praksis for rapportering på tvers av næringer. Videre antas det frafall som følge av at ikke alle arbeidsgivere har registrert arbeidsskadeborsikring i Folketrygden, særlig gjelder dette selvstendig næringsdrivende. Sammenligning på tvers av næringer må derfor tolkes med forsiktighet.⁴⁹

For alle næringer ble det rapportert 8,3 arbeidsulykker per 1 000 ansatt i 2018. Antallet i industrien og varehandelen samlet var henholdsvis 11 og 4. Tallene indikerer at omfanget av arbeidsulykker er relativt lavt i bilbransjen.

Antall rapporterte arbeidsulykker varierer imidlertid betydelig mellom de ulike delene av bransjen. Det er flest rapporterte arbeidsulykker innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner, med 7,3 rapporterte ulykker per 1 000 ansatte i 2018. Det henger sannsynligvis sammen med at dette består av mye manuelt arbeid, og bruk av potensielt farlige maskiner og utstyr. Innen handel med motorvogner og deler og utstyr er antall rapporterte ulykker rundt 4 per 1 000 ansatt.

I tillegg til foretakenes egenrapporterte arbeidsulykker, plikter alle leger å melde om enhver sykdom som antas å skyldes arbeidstakers arbeidssituasjon. Det er registrert i overkant av 100 slike meldinger årlig, i perioden fra 2015 til 2019. Arbeidstilsynet, som fører statistikken over innsendte meldinger, erfarer imidlertid at det er underrapportering av omfanget.⁵⁰

⁴⁷ Jf. SSB, tabell 11411. I arbeidslivet som helhet, er om lag halvparten av alle lønnstakere kvinner.

⁴⁸ Tallene gjelder for næringskoder 45.1, 45.2 og 45.3, jf. SSB-tabell 10914. Tall for næringskode 45.4 er ikke offentlig tilgjengelig.

⁴⁹ Klikk [her](#) for å lese mer om rapportering og tallgrunnlaget på SSB sine nettsider.

⁵⁰ Jf. Arbeidsmiljøloven §5-3. Tall er hentet fra Arbeidstilsynet.no.

5 Omfanget av useriøsitet og kriminalitet avhenger av faktorer på både tilbuds- og etterspørselssiden

For at aktørene i bilbransjen skal ha et handlingsrom for å drive useriøst og kriminelt, må det eksistere et marked for deres tjenester. Utviklingen i omfanget av useriøsitet avhenger derfor både av faktorer på tilbudssiden og på etterspørselssiden. Tilbudet fra useriøse og kriminelle virksomheter må bli møtt av etterspørsel fra kunder som er villige til å kjøpe deres tjenester, typisk som følge av lavere priser. Dette virker konkurransevridende i markedet.

I dette kapittelet beskrives ulike indikatorer for omfanget av useriøsitet og kriminalitet på tilbuds- og etterspørselssiden, i bilbransjen samlet og bransjens ulike deler. Det redegjøres også for omfanget av og formene for useriøsitet og kriminalitet. Først presenteres private forbrukeres og profesjonelle innkjøperes kjøp av bilbransjens tjenester. Deretter presenteres tilbudssiden.

5.1 Etterspørselssiden

Useriøse virksomheter i bilbransjen er avhengige av at kunder etterspør deres tjenester og produkter. Omfanget av useriøsitet i bransjen vil derfor påvirkes av den samlede etterspørselen i markedet, herunder kundenes prissensitivitet og holdninger til bruk av useriøse og kriminelle tilbydere.

I et marked der mange kunder er prissensitive og mangler informasjon eller i liten grad bryr seg om useriøsitet, vil useriøse aktører kunne øke sine markedsandeler ved å tilby tjenestene til lavere priser.

5.1.1 Useriøsitet og kriminalitet i forbrukermarkedet

At det forekommer useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen bekreftes av forbrukerundersøkelsen. Der kartlegges omfanget av svart kjøp av tjenester. Det antas at dette er den formen for kriminalitet som i størst grad

kan etterspørres eller oppdages av kundene direkte.⁵¹ Videre kan resultatene sammenlignes med en undersøkelse om svart arbeid som gjennomføres i regi av Samarbeid mot svart økonomi (SMSØ) annethvert år.

Under presenteres resultater fra forbrukerundersøkelsen knyttet til omfanget av og holdninger til svart omsetning og useriøsitet i bilbransjen.

Størst andel av forbrukerne kjenner til svart omsetning ved kjøp av verkstedtjenester

I forbrukerundersøkelsen er respondentene spurt om egne kjøp av bilrelaterte tjenester er kjøpt svart, og om de kjenner til at andre har kjøpt tjenestene svart.

Det er ved kjøp av manuell bilvask at den største andelen av forbrukerne oppgir at de selv har kjøpt tjenesten svart, med 4,4 prosent av respondentene. Ved kjøp av verkstedtjenester er andelen 4 prosent. For de øvrige tjenestene varierer andelen fra 1,7 prosent ved kjøp av tjenester fra forhandlere av nye biler til 3,9 prosent ved kjøp av deler og utstyr. Summerer vi andelen som oppgir å ha kjøpt tjenesten svart, er usikre eller ikke ønsker å svare, er manuell bilvask klart høyest med 11 prosent av respondentene.

Kjøp av verkstedtjenester skiller seg ut som den delen av bilbransjen der den klart største andelen av forbrukerne selv oppgir å ha kjøpt tjenesten svart i løpet av de to siste årene, med 8 prosent. For øvrige tjenester varierer andelen fra 1,7 prosent ved kjøp av nybil til i overkant av 4 prosent ved kjøp av manuell bilvask eller bilpleie. For sistnevnte er den samlede andelen av respondentene som oppgir å ha kjøpt svart, usikre eller ikke ønsker å svare høyest, med 11 prosent.

⁵¹ Det antas at det i de fleste tilfeller vil være vanskeligere for kunder å avdekke eventuelle brudd på arbeidsmiljøloven eller andre lov- og regelverk, på tross av at for eksempel prisnivået vil være en sentral indikator.

Det er sannsynlig at respondentene i en spørreundersøkelse underrapporterer egne kjøp av tjenester svart. Det kan skyldes både sosialt stigma knyttet til kjøp av svart arbeid, samt frykt for å bli avslørt og sanksjonert av myndighetene.

Om respondentene kjenner til andre som kjøper tjenester svart, kan gi en bedre indikasjon på hvor utbredt svart arbeid er i bransjen.

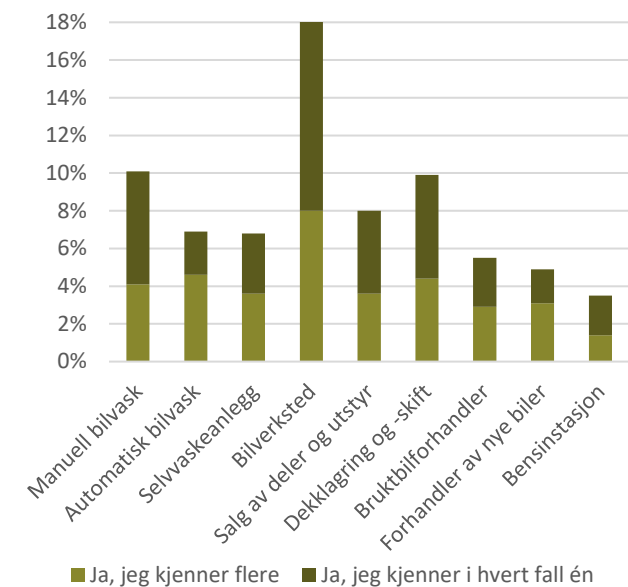
Kjøp av verkstedtjenester skiller seg ut som den delen av bilbransjen der den klart største andelen av forbrukerne kjenner til svart omsetning, jf. figur 5.1. 18 prosent svarer at de kjenner til én eller flere som har kjøpt kjøretøyverkstedtjenester svart. 10 prosent kjenner til svart omsetning innen både manuell bilvask og dekkklagring og -skift. Igjen er det færrest som kjenner til svart omsetning ved kjøp av nye biler, med om lag 5 prosent.⁵² Resultatene indikerer at svart omsetning er mer utbredt i forbindelse med vedlikehold og reparasjon av kjøretøyer enn ved anskaffelse.

I SMSØ sin undersøkelse kartlegges også hvorvidt kunder som har kjøpt tjenester svart, selv har bedt om dette eller uoppfordret blitt tilbudt kjøp av svart arbeid. I 2018 oppgir 20 prosent av både de som har kjøpt bilvask og mekanisk arbeid svart at de selv ba om dette. Om lag 30 prosent fikk uoppfordret tilbud om å kjøpe disse tjenestene svart av leverandøren.

[Forbrukere kjøper manuell bilvask og verkstedtjenester svart for minst 450 millioner kroner årlig](#)

Gitt at useriøs og kriminell aktivitet i næringslivet forsøkes å holdes skjult, er det betydelig usikkerhet knyttet til det samlede omfanget. Forbrukerundersøkelsen, i kombinasjon med andre undersøkelser, gir imidlertid et grunnlag for å anslå omfanget av svart omsetning i enkelte deler av bransjen.

Figur 5.1 «Kjenner du noen som har kjøpt bilrelaterte tjenester svart i løpet av de siste to årene?» (N=1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA

Under ser vi spesifikt på kunnskap om kjøp av svart arbeid knyttet til manuell bilvask/bilpleie og verkstedtjenester. Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregningene, som må forstås som grove anslag for det samlede omfanget.

Det er også viktig å være klar over at svart omsetning kun er én form for useriøsitet og kriminalitet i bransjen. Det kan for eksempel foregå sosial dumping i en virksomhet, selv om all omsetning registreres og kundene får kvittering for sine kjøp, jf. kapittel 4.2.3.

Et anslag for omfanget av svart omsetning knyttet til kjøp av manuell bilvask må baseres på informasjon om både antall vask som kjøpes og prisen på arbeidet. Beregningene baserer seg på en kombinasjon av forbrukerundersøkelsen, en befolkningsundersøkelse om bilvask gjennomført av YouGov i 2019 og SMSØ sin undersøkelse om svart arbeid fra 2018.

⁵² Merk at svart omsetning hos forhandlere av nye biler ikke nødvendigvis trenger å bety at bilene i seg selv omsettes svart. Det kan for eksempel være knyttet til relatert utstyr og tjenester. Det kan også være at respondenter har

kjøpt brukte biler fra forhandlere som i utgangspunktet forhandler nye biler. Spørreundersøkelsen gir ikke ytterligere svar på dette.

I YouGov-undersøkelsen kommer det fram at i overkant av 60 prosent av bileiere kjøper vask av egen bil, enten maskinvask på bensinstasjon, manuell bilvask i vaskehaller eller i selvvaskeanlegg. Andelen er i tråd med funnene i forbrukerundersøkelsen. Videre kommer det fram at bileiere i gjennomsnitt vasker bilen elleve ganger utvendig og syv ganger innvendig i løpet av et år, jf. tabell 5.1.⁵³ Det er imidlertid usikkert hvordan respondentene har tolket vask av bilen. Antall respondenter som oppgir å vaske bilen ukentlig får stor betydning for det totale antall bilvask som gjennomføres. Det på tross av at de utgjør en relativt liten andel av respondentene.⁵⁴

Ved inngangen til 2019 var det registrert om lag 2,8 millioner personbiler i Norge. Frekvensen av vask i tabell 5.1 tilsier at det kjøpes om lag 18,7 millioner bilvask av personbiler i Norge hvert år.

Anslaget tar ikke inn over seg omfanget av vask av andre kjøretøy, som varebiler, lastebiler eller busser, da disse ikke kjøpes av private forbrukere. Det er heller ikke mulig å kontrollere for omfanget av for eksempel taxier og andre nyttekjøretøy, som kan antas å vaskes hyppigere enn andre personbiler.

I forbrukerundersøkelsen oppgir mellom 2 og 4 prosent av respondentene at de selv har kjøpt bilvask svart i løpet av de to siste årene. Ved å legge til grunn samme hyppighet, og at alle vaskene kjøpes svart, kan det anslås at det er om lag 460 000 utvendige og 280 000 innvendige vask som kjøpes svart hvert år av private forbrukere.

Det er vanlig å anta at respondentene i undersøkelser underrapporterer egne lovbrudd, og derfor kjøp av svart arbeid. Det kan blant annet skyldes frykt for å avsløres og sanksjoneres av myndighetene eller sosialt stigma knyttet til kjøp av svart arbeid.

Tabell 5.1 «Hvor ofte vasker du bilen ...»

	Utvendig	Innvendig
Ukentlig (52)	11%	5%
Månedlig (12)	29%	18%
Hver 1-3 mnd. (4)	32%	31%
Sjeldnere enn hver 3. mnd. (2)	24%	42%
Vet ikke (1)	4%	5%

Note: Tall i parentes er antatt antall vask per år for gruppen.

Kilde: YouGov.

Rundt 8 prosent av respondentene oppgir imidlertid at de kjenner personer som har kjøpt bilvask svart i løpet av de siste to årene. Andelen er rundt tre ganger så høy som for egne svarte kjøp. Inkluderes disse vil samme beregningsmetode som over, tilsa at henholdsvis 1,5 millioner utvendige og 910 000 innvendige vask kjøpes svart årlig.

Merk at det er stor usikkerhet knyttet til beregningene, og at de bygger på flere forutsetninger. For det første, spør Forbrukerundersøkelsen om respondentene selv har kjøpt svart eller kjenner til svart omsetning av bilrelaterte tjenester i løpet av *de to siste årene*. I beregningene er andelen benyttet for å anslå et *årlig* omfang av svart bilvask. Beregningen forutsetter derfor at bileiernes adferd, med tanke på kjøp av svart arbeid, er lik i de to årene. For eksempel overdrives omfanget av svart arbeid dersom forbrukerne har kjøpt bilvask én gang i løpet av de to siste årene, men ikke fortsetter med dette.

En annen usikkerhet knyttet til bruk av andelen som kjenner til at andre har kjøpt svart, er om flere respondenter kjenner til de samme personene som handler svart. Dersom to respondenter kjenner til den samme personen som handler svart, vil dette øke antallet svarte bilvask i beregningene. Det reelle antallet er i dette tilfellet imidlertid ikke høyere, gitt at de kjenner til den samme personen.

⁵³ Basert på det tilgjengelige tallmaterialet er det ikke mulig å skille hvor ofte bilen vaskes av respondenter som kjøper og ikke kjøper vasketjenester. Det antas derfor at fordelingen er lik i de to gruppene.

⁵⁴ Gitt forutsetningene i beregningene, utfører de som vasker bilen ukentlig om lag halvparten av alle vaskene i løpet av ett år.

Begge forutsetningene over er mulige kilder til at beregningene overestimerer omfanget av svart omsetning. Det er imidlertid vanskelig å vurdere det faktiske omfanget av feilkildene. Videre er det rimelig å anta at respondenter underrapporterer om egne kjøp, og ikke nødvendigvis kjenner til andre personers kjøp av svart arbeid. Dette er mulige kilder til underestimering av omfanget av svart arbeid.

I SMSØ sin forbrukerundersøkelse er prisen respondentene har betalt for tjenestene kartlagt. For bilvask er median pris på bilvask kjøpt svart og hvitt henholdsvis 500 kroner og 350 kroner.⁵⁵ Det er imidlertid betydelig usikkerhet knyttet til prisanslagene.

Bilvask er den eneste tjenesten i SMSØ-undersøkelsen der prisen på svart arbeid er høyere enn for hvitt. Det kan for eksempel tenkes at medianprisen for svarte kjøp gjenspeiler prisen for kjøp av utvendig og innvendig vask, mens for kjøp av hvitt gjenspeiler medianen kjøp av utvendig vask. Dette legges til grunn i beregningene av anslaget for svart omsetning under.

Tross usikkerhetene, bidrar beregningene som presenteres nedenfor til å belyse et omfang av svart omsetning i deler av bilbransjen.

Basert på tallgrunnlaget over er det flere mulige måter å anslå det samlede omfanget av svart bilvask på. I beregningene under antas det at innvendig vask alltid kjøpes i forbindelse med utvendig vask, og at innvendig vask derfor er en delmengde av all utvendig vask, jf. tabell 5.2. Det presenteres to anslag, basert på de to målene for utbredelsen av kjøp av svart bilvask i forbrukerundersøkelsen.

Anslagene tilsier at den svarte omsetningen av bilvask utgjør mellom 200 og 650 millioner kroner årlig. Anslaget på 650 millioner kroner forutsetter at bilvask

kjøpes like hyppig av alle personene respondentene kjenner til.

Virke (2020) har tidligere estimert det svarte markedet innen bilvask til å utgjøre et sted mellom 114 og 267 millioner kroner per år for personbiler. Estimaten er beregnet ved å benytte anslag for kjøp av bilvask svart fra SMSØ sin forbrukerundersøkelse, snittpris per vask og frekvens for antall bilvask forbrukere vanligvis etterspør per år.

Den samme tilnærmingen som beskrevet over kan benyttes for å anslå omfanget av svart omsetning i forbindelse med forbrukeres kjøp av verkstedtjenester. I løpet av de to siste årene har 74 prosent av bilene i forbrukerundersøkelsen kjøpt verkstedtjenester. 4 prosent oppgir at de selv har kjøpt verkstedtjenester svart, hele 18 prosent kjenner til at andre har kjøpt svart i den samme perioden. I SMSØ sin forbrukerundersøkelse er medianprisen for svart mekanisk arbeid om lag 3 000 kroner.

Gitt tallgrunnlaget kan omfanget av forbrukernes kjøp av svarte verkstedtjenester anslås å utgjøre mellom 250 millioner og 1,13 milliarder kroner hvert år.

Samlet sett tilsier anslagene at private forbrukeres etterspørsel etter bilvask og verkstedtjenester årlig utgjør minst 450 millioner kroner i året. Dersom respondentenes kjennskap til svart omsetning ved kjøp av bilrelaterte tjenester er mest korrekt, tilsier anslagene at den svarte omsetningen er 1,8 milliarder kroner årlig, for kjøp av bilvask og verkstedtjenester.

Anslagene tar kun inn over seg private forbrukeres etterspørsel. Vare- og tjenestekjøp fra virksomheter og andre antas i liten grad å gjenspeiles i beregningene.

⁵⁵ Medianprisen for kjøp av bilvask svart er basert på færre enn 20 observasjoner.

Tabell 5.2 Anslag for årlig svart omsetning ved kjøp av bilvask

	Egne kjøp av svart bilvask		Kjennskap til kjøp av svart bilvask	
	Innvendig + utvendig	Utvendig	Innvendig + utvendig	Utvendig
Antall vask	281 037	177 888	910 175	576 112
Pris per vask	500	350	500	350
Svart omsetning (i mill. kroner)	140,5	62,3	455,1	201,6
Total svart omsetning (i mill. kroner)	202,8		656,7	

Kilde: SØA.

Tabell 5.3 Anslag for årlig svart omsetning fra forbrukernes kjøp av verkstedtjenester

	Egne kjøp	Kjenner til svart omsetning
Pris	2 992	2 992
Antall kjøp	83 140	376 208
Svart omsetning (i mill. kr)	248,8	1 125,6

Kilde: SØA.

Forbrukerne vektlegger pris og kvalitet

Alle respondentene i forbrukerundersøkelsen ble bedt å velge de tre viktigste kriteriene for valget av leverandør, ved kjøp av bilrelaterte tjenester. Prisen og kvaliteten på arbeidet er de to mest valgte kriteriene, og utgjør 26 prosent av svarene hver.

Åpningstid og beliggenhet er det tredje vanligste valgkriteriet. Blant de som oppgir å ha kjøpt tjenesten svart, var prisen på arbeidet den viktigste begrunnelsen for i overkant av halvparten, jf. figur 5.2.

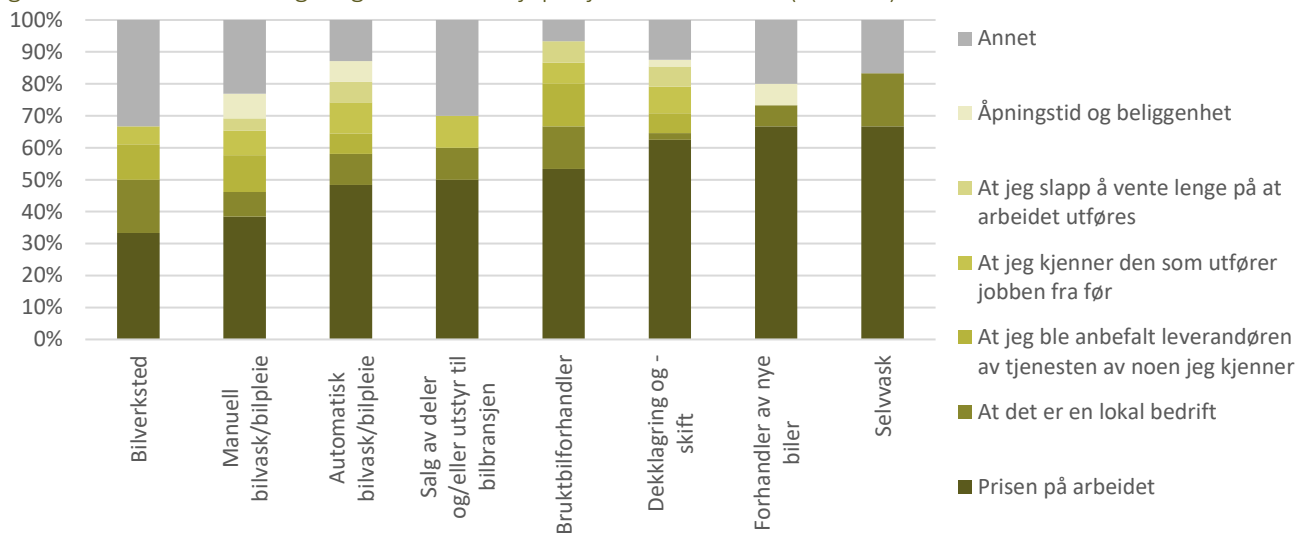
I undersøkelsen framstår prisen på arbeidet som særlig viktig ved verkstedtjenester, kjøp av deler og utstyr og ved kjøp av ny bil. Dette er også tjenester som i utgangspunktet ofte er relativt kostbare. Ved kjøp av manuell bilvask er prisen også viktig, men andre faktorer som at det er lite ventetid og at det er en lokal bedrift, spiller i noe større grad inn. Disse faktorene er særlig knyttet til tidsbesparing.

De som oppgir å ha kjøpt en bilrelatert tjeneste svart, ble i undersøkelsene bedt om å ta stilling til hva de ville gjort dersom prisen for tjenesten var 30 prosent høyere. Over halvparten svarer at de ville funnet en annen måte å få gjennomført tjenesten på, der 37 prosent ville henvendt seg til en annen leverandør, og 21 prosent ville utført jobben selv.

Det framkommer ikke av undersøkelsen om de som ville henvendt seg til en annen leverandør, ville gjort dette for å velge en seriøs leverandør eller for å finne en annen leverandør som kan tilby tjenesten svart. 16 prosent av forbrukerne ville ikke kjøpt tjenesten, mens en like stor andel forbrukere hadde fortsatt kjøpt tjenesten til tross for prisøkningen, jf. figur 5.3.

Svarene på hva forbrukerne ville gjort varierer mellom de ulike tjenestene. For manuell bilvask deles utvalget i tre omtrent like deler. 30 prosent ville henholdsvis kjøpt tjenesten uansett eller valgt en annen tilbyder, mens 27 prosent ville utført tjenesten selv. Også ved bytte og lagring av dekk er andelen som ville kjøpt tjenesten uansett, høyere enn 20 prosent. Ved kjøp av verkstedtjenester og deler og utstyr til bil, ville mellom nærmere halvparten valgt å gå til en annen leverandør. For verkstedtjenester er også andelen som ville valgt å gjøre jobben selv relativt høy, med 30 prosent.

Figur 5.2 «Hva er den viktigste grunnen til å kjøpe tjenesten svart?» (N = 648).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA

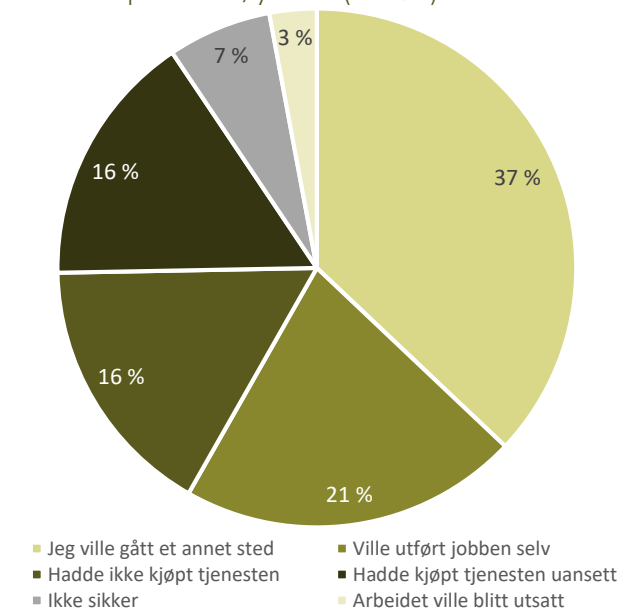
Forbrukerne oppgir holdninger som understøtter en seriøs bilbransje

Forbrukerundersøkelsen kartlegger bileiernes holdninger til useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, ved å be respondentene å ta stilling til en rekke påstander, jf. figur 5.4. Påstandene er utformet for å være sammenlignbare med SMSØ sin forbrukerundersøkelse, som kartlegger holdninger til svart arbeid mer generelt.

Mer enn fire av fem respondenter er helt eller delvis enige i at det er uakseptabelt å kjøpe tjenester fra useriøse og kriminelle virksomheter. Andelen er noe høyere enn i SMSØ sin forbrukerundersøkelse, der andelen er 68 prosent.⁵⁶

At skatter, avgifter og andre kostnader ved å drive lovlig virksomhet er så høye at forbrukere tvinges til å kjøpe tjenester fra useriøse og kriminelle med lavere kostnader, er 23 prosent av respondentene enige i. Det er noe lavere enn tilsvarende påstand i SMSØ sin undersøkelse.

Figur 5.3 «Hva ville skjedd dersom prisen på tjenesten var 30 prosent høyere?» (N=170).



Kilde: SØA

Samtidig oppgir kun 12 prosent at de velger å kjøpe svart når egen økonomi gjør det vanskelig å kjøpe hvitt. Resultatene indikerer at forbrukerne ikke ser på

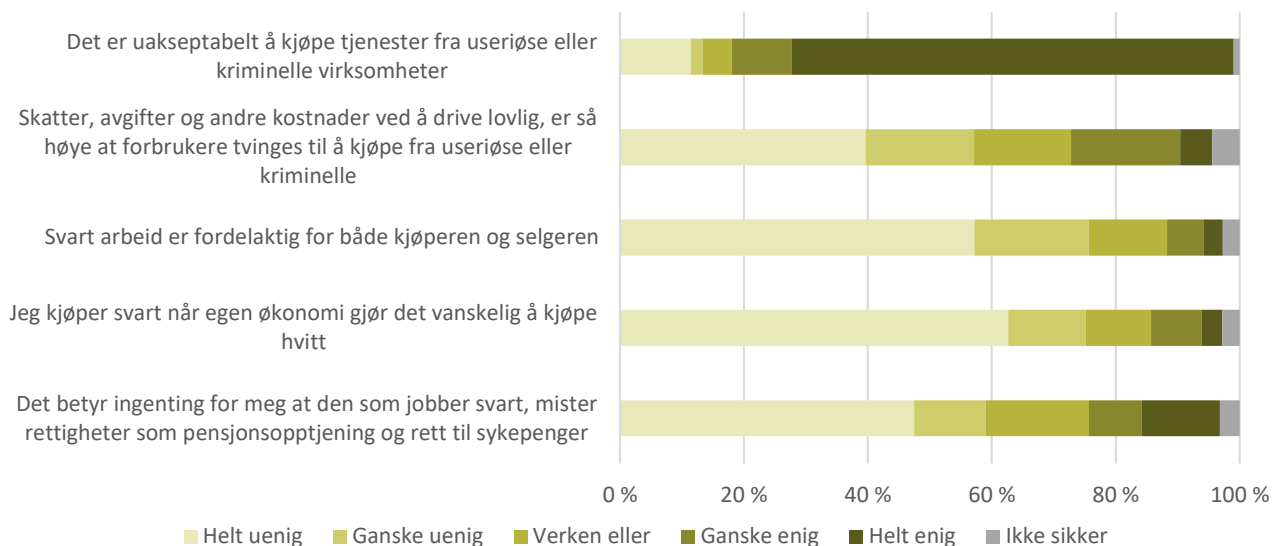
⁵⁶ I SMSØ sin undersøkelse er respondentene spurt: «I hvilken grad synes du det er akseptabelt å kjøpe eller tilby svart arbeid?» og svarer på en skala fra 1–5. 1 = aldri akseptert, 5 = alltid akseptert.

kostnadsnivået i næringen som en årsak eller unnskyldning for å kjøpe svart.

Kun 9 prosent av respondentene mener at svart arbeid er fordelaktig for både kjøper og selger. Flertallet oppgir også at de bryr seg om at arbeidstakerne som jobber svart i bilbransjen, mister rettigheter som pensjonsopptjening og sykepenger. Det er noe høyere enn i SMSØ sin undersøkelse, men andelen som er uenige er like i de to undersøkelsene.⁵⁷

Samlet sett oppgir forbrukerne holdninger som understøtter en seriøs bilbransje. Samtidig finner forbrukerundersøkelsen at pris, sammen med kvalitet på arbeidet og kort ventetid, er blant de viktigste kriteriene når forbrukere velger leverandører. Når pris vektlegges i stor grad, sammenlignet med øvrige kriterier, øker profittmulighetene for virksomheter som bruker useriøse og kriminelle metoder for å redusere sine kostnader.

Figur 5.4 Forbrukernes holdninger til useriøsitet og svart arbeid ved kjøp av bilrelaterte tjenester (N=1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA.

5.1.2 Useriøsitet og kriminalitet hos profesjonelle innkjøpere

Profesjonelle innkjøpere av bilbransjetjenester inkluderer virksomheter eller enkeltpersoner som benytter tjenestene til næringsvirksomhet. De største profesjonelle innkjøpere er taxieiere (løyvehavere) og virksomheter som leaser eller leier ut kjøretøy.⁵⁸

Både taxinæringen og utleiery er avhengige av rask tilgang til verksteder og andre bilrelaterte tjenester, for å sikre lønnsom drift og trygge arbeidsplasser.

Begge benytter ofte større leverandører av flere tjenester, fordi ikke alle leverandører verken ønsker eller har kapasitet til å betjene næringen. Våre informanter fra disse to næringene forteller at dette i særlig grad gjelder for kjøp av verkstedtjenester.

Salgsstatistikken for solgte biler til taxinæringen viser hvilke merker som selger, og som har kapasitet til å kunne levere et bredt og fungerende tilbud til næringen. I 2019 ble det solgt 810 biler til taxinæringen, og tre bilmerkeforhandlere hadde en markedsandel

⁵⁷ Forskjellen skyldes at færre svarer «ikke sikker» i vår undersøkelse.

⁵⁸ Offentlig sektor er også en stor profesjonell innkjøper, men ifølge våre informanter er disse kjøretøyene som oftest leid inn.

på til sammen 75 prosent.⁵⁹ De samme står for hoveddelen av verkstedtjenestene.

Ifølge en informant fra taxinæringen kjøper det store flertallet av taxiløyvehavere om lag 90 prosent av bilene sine hos kjente merkebilforhandlere. De kjente bilmerkeforhandlerne tilbyr utvidede garantier på bilene som brukes i taxinæringen, og løyvehaverne plikter å følge importørenes serviceprogram. Kjøp av biler fra kjente forhandlere gir den beste driftstryggheten for løyvehaverne.

Våre informanter fra taxinæringen har inntrykk av at useriøse verksteder i liten grad brukes av løyvehavere. Dette skyldes i stor grad at løyvehaverne er nødt til å dokumentere bilens servicehistorikk når bilen selges. Det er imidlertid sannsynlig at noen kjøper tjenester fra verksteder svart, spesielt for eldre biler hvor reparasjoner er svært kostbare hos merkeforhandlere. En av våre informanter forteller at i slike tilfeller kan kjøp bli gjennomført hos verksteder som ikke er seriøse, eller hos verksteder i utlandet. Våre informanter fra utleie og leasing benytter også i hovedsak merkeverksteder eller større spesialiserte kjeder, når de har behov for vedlikehold og reparasjon av kjøretøyparken. Særlig informanter fra større virksomheter som tilbyr tjenester i hele landet, forteller at kjeder er en fordel, fordi disse gjør det lettere når det er behov for et stort nettverk av samarbeidspartnere for å kunne tilby tjenester mange steder. Det trekkes fram som effektivt, framfor å ha avtale med mange enkeltvirksomheter.

I tillegg pekes det på at avtaler med større leverandører gjør det lettere å være sikker på at leverandøren er seriøs. En av våre informanter med 20 års erfaring i bransjen, forteller at de har klare rutiner for å undersøke om leverandører er seriøse, besøker blant annet alle verkstedene de har avtale med og har egne

kontrollpunkter de sjekker. De benytter også kun godkjente verksted og typisk større kjeder.

Taxinæringen er store kunder av bilvask/bilpleie, og kan ofte kjøpe tjenestene spontant. En informant fra taxinæringen mener kjøp av bilpleie/bilvask svart sannsynligvis er et like omfattende problem blant løyvehavere, som for andre kunder av bilbransjen. Flere av våre informanter fra taxinæringen erfarer at en del virksomheter innen bilpleie/bilvask driver med ulike former for useriøsitet og kriminalitet. Blant annet har flere opplevd å ikke få muligheten til å betale med kort og lavere pris dersom de ikke får kvittering.

De større tilbyderne av utleie og leasing som vi har vært i kontakt med, forteller at de i liten grad opplever useriøsitet og kriminalitet innen bilvask/bilpleie fordi de i hovedsak vasker bilen på bensinstasjoner eller hos større kjeder de har etablert samarbeid med. I tillegg trekkes det fram at kundene ofte har ansvar for å vaske kjøretøyet selv.

Overordnet er inntrykket at det benyttes seriøse leverandører for taxinæringens kjøp av kjøretøy og verkstedtjenester, men at det innen bilpleie/bilvask i større grad benyttes useriøse og kriminelle leverandører. Ifølge flere informanter skyldes dette i stor grad kravene knyttet til løyveordningen, som fører med seg avtaler knyttet til reparasjoner med seriøse leverandører.

Fra 1. juli 2020 vil imidlertid nye rammebetingelser tre i kraft for taxinæringen.⁶⁰ Endringene innebærer blant annet fjerning av et øvre tak for antall løyver, og kravene endres og overføres i stor grad fra løyvehaver til sjåfør. En av våre informanter mener at endringen kan bidra til flere useriøse løyvehavere og økt kjøp av tjenester fra useriøse og kriminelle tilbydere.

⁵⁹ Toyota, Mercedes og Skoda hadde en markedsandel på henholdsvis 43,5, 19,6 og 12 prosent.

⁶⁰ Et drosjeløyve er en tillatelse til å transportere mennesker i personbil mot betaling. Klikk [her](#) for å lese mer om regelverksendringen.

Våre informanter innen leasing og utleie av kjøretøy opplever i liten grad utfordringer knyttet til useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, men bruker godkjente verksted og i liten grad rene tilbydere av bilvask/bilpleie. Disse informantene forteller også at deres kunder i stor grad er opptatte av at underleverandørene er seriøse, dette gjelder særlig kunder fra offentlig sektor og fra større internasjonale foretak.

5.2 Tilbudssiden

Når det stilles få krav til kompetanse og språk hos de ansatte i en næring, samtidig som organisasjonsgraden er svært lav, kan dette bidra til et stort omfang av useriøse og kriminelle aktører. Bransjeprogrammet peker på at bilbransjen står overfor utfordringer blant annet knyttet til utstyr, mangelfulle arbeidsavtaler, mangelfullt dokumentert sikkerhetsopplæring og ulovlig overtid.

5.2.1 Tilbydere kan oppnå et konkurransefortrinn ved å redusere kostnader

Figur 5.5 illustrerer hvordan ulike typer virksomheter opptrer ulikt på arbeidsmarkedet, eksempelvis med tanke på fastsettelsen av lønn til arbeidstakere. Figuren illustrerer skillelinjene mellom seriøse og ikke seriøse virksomheter. Virksomheter som ikke opptrer seriøst, befinner seg lengre til venstre i figuren.

Et høyt lønnsnivå og reguleringer i arbeidslivet bidrar til at kostnader til arbeidskraft utgjør en stor del av virksomhetenes utgifter. Motivet for å begå lovbrudd eller omgå regler for virksomheter, er knyttet til mulighetene det gir for kostnadsbesparelser, og dermed profitt. Virksomheter kan redusere prisen på sine tjenester blant annet ved lavere lønninger, brudd på arbeidsmiljøloven og skatteunndragelse. I tillegg kan kostnadsbesparelsene for eksempel skje gjennom feil og mangler på utstyr og lokale.

Seriøse virksomheter kan oppleve at de taper i konkurransen mot useriøse og kriminelle aktører. Useriøsitet og kriminell virksomhet kan altså virke konkurransevridende, men også bidra til å undergrave etablerte norske samfunnsstrukturer.⁶¹ Innen bilbransjen kan useriøs og kriminell forretningsdrift også skape økt risiko for trafikkfare.

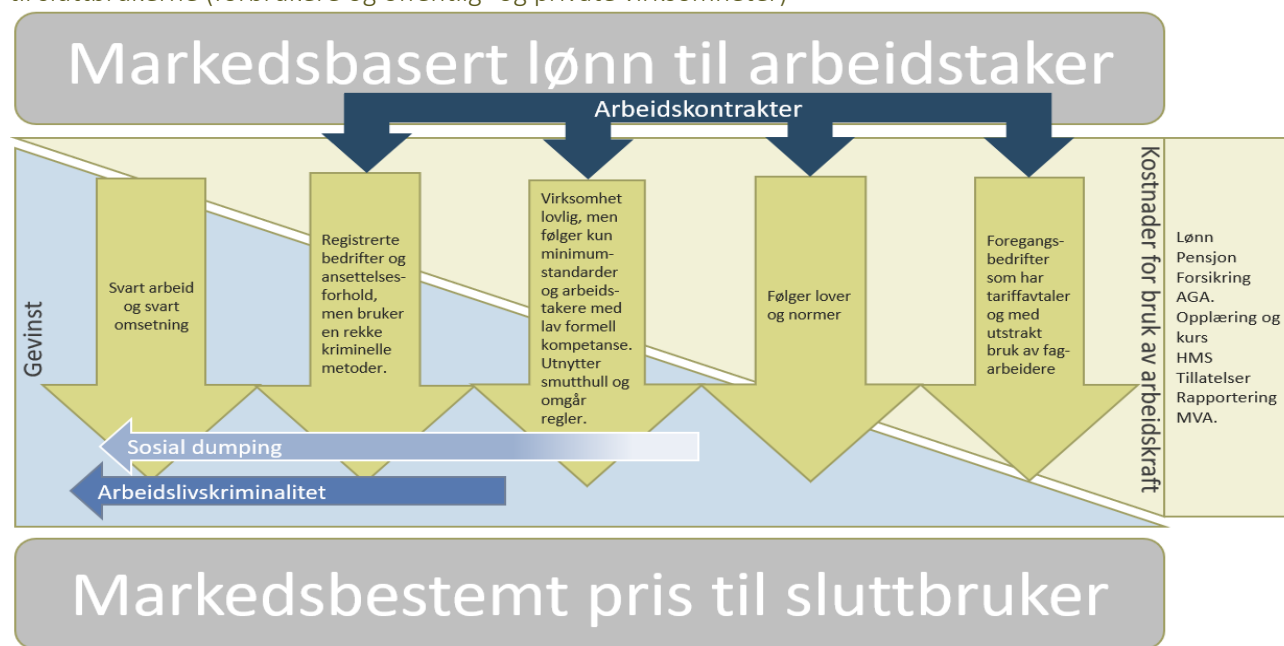
Useriøsitet og kriminalitet er i mange tilfeller knyttet til utnyttelse av utenlandsk arbeidskraft, fordi disse ofte stiller svakere på arbeidsmarkedet enn den øvrige befolkningen. Det kan typisk skyldes språkutfordringer eller manglende kjennskap til rettigheter og plikter i arbeidslivet.

Dermed er det grunn til å anta at useriøse og kriminelle aktører har lettere for å opptre i næringer med høyt innslag av innvandrere. I tilfeller der tilbudet av svakere arbeidskraft er høyt, kan arbeidsgivere utnytte dem bevisst for økonomisk vinning, eksempelvis ved å sette en lønn som er lavere enn næringens gjennomsnitt. Det stilles få krav til formell kompetanse og språk i deler av bilbransjen, og andelen innvandrere er særlig høy i disse.

Utnyttelse av arbeidskraft kan arte seg som utnyttelse av at ansatte mangler kunnskap om egne rettigheter og plikter. Det kan også være tilfelle at ansatte ikke er i stand til å ivareta sine rettigheter, og for eksempel unngår å rapportere om uakseptable forhold til myndighetene fordi de er engstelige for å miste jobben. I slike næringer vil rettighetsskapende tiltak som eksempelvis allmenngjøring av tariffavtaler, sammen med kontroller og sanksjoner, bidra til å motvirke at arbeidsgivere utnytter arbeidstakere som ikke er organisert i en arbeidstakerorganisasjon.

⁶¹ Jf. regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet, revidert 5. feb. 2019

Figur 5.5 Alternative veier (lovlige og ulovlige) virksomheter i Norge bruker for å levere produkter og tjenester til sluttbrukerne (forbrukere og offentlig- og private virksomheter)



Kilde: SØA

5.2.2 Innen dekklagring- og skift er det flest virksomheter som opplever utfordringer knyttet til useriøse og kriminelle aktører

Bransjeprogrammet opplever en forverret konkurranse situasjon i bilbransjen grunnet useriøsitet og kriminalitet, og særlig innen bilvask. Flere intervjuobjekter nevner at det har gått utover omsetningen til lovlydige virksomheter, og at det generelt er svært krevende å etablere seg som en seriøs aktør i markedet som følge av priskonkurranse.

I virksomhetsundersøkelsen stilles det flere spørsmål om hvordan respondenten opplever omfanget av useriøse og kriminelle aktører. Av bilbransjens ulike deler, er andelen av respondentene som tilbyr dekklagring og -skift den som opplever størst konkurranse fra useriøse og kriminelle. 19 prosent oppgir at de kontinuerlig opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle, mens 36 prosent har opplevd det flere ganger, jf. figur 5.6. I bilbransjen samlet svarer henholdsvis 17 og 32 prosent det samme. I alle delene av bransjen

har over halvparten av respondentene opplevd å konkurrere med useriøse eller kriminelle.

Om lag halvparten av tilbyderne av manuell bilvask/bilpleie svarte at de har opplevd konkurranse fra tilbydere de vurderer som useriøse og kriminelle i løpet av de siste to årene, jf. figur 5.6. Nesten tre av ti opplever å tape markedsandeler til useriøse og kriminelle i stor eller svært stor grad, jf. figur 5.7. 5 prosent mente at halvparten eller flere av konkurrentene i deres nærområde var useriøse og kriminelle. Til sammenligning svarte henholdsvis 54, 29 og 6 prosent det samme i bilbransjen samlet. Tilbyderne av manuell bilvask/bilpleie skilte seg altså i liten grad fra bransjen samlet, og utfordringene knyttet til useriøsitet og kriminalitet virker noe mindre.

Merk at flertallet av respondentene representerer virksomheter som utfører flere tjenester innen bilbransjen, jf. kapittel 3.1. Dette innebærer for eksempel at andelen som kun tilbyr manuell bilpleie, er svært lav, selv om flere virksomheter tilbyr manuell bilpleie og eksempelvis forhandler- eller verkstedsvirksomhet.

Av de 10 respondentene som drev manuell bilpleie som hovedvirksomhet, svarte halvparten at de hele tiden må konkurrere med useriøse og kriminelle, og ytterligere tre at de ofte måtte det. Dette er for få respondenter til å kunne trekke slutningen om at det er større utfordringer med useriøsitet og kriminalitet innen manuell bilvask, men det kan likevel være en indikasjon på det.

A-krimssenteret i Oslo avdekket betydelig omsetning som holdes utenfor regnskapet i kontrollerte bilvask/bilpleievirksomheter. Den svarte omsetningen brukes til eiernes private forbruk og avlønning av uregistrert arbeidskraft (A-krimssenteret i Oslo, 2020).

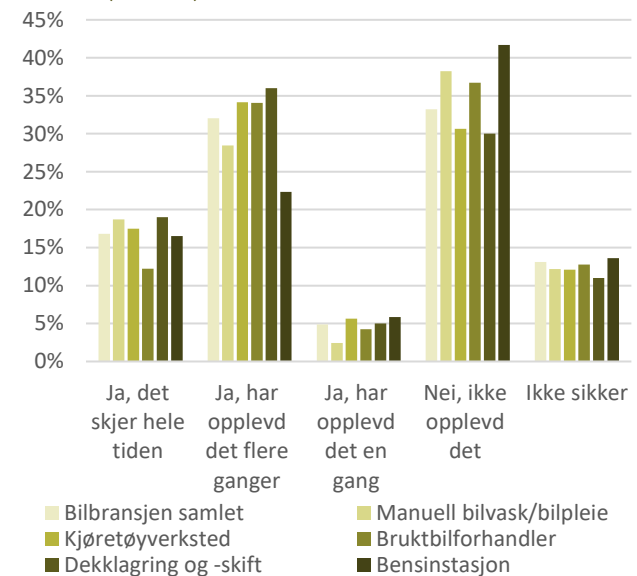
Av de som opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører, svarer 29 prosent at de i svært stor eller stor grad taper markedsandeler som følge av konkurransen, jf. figur 5.7. Av de ulike delene av bransjen, er det flest respondenter for kjøretøyverksted som i opplever tapte markedsandeler.

Konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører kan ha ulike konsekvenser for virksomhetene i bransjen, jf. figur 5.8. Den største gruppen oppgir at konkurranse fra useriøse og kriminelle har få eller ingen konsekvenser for deres egen virksomhet. Det er små forskjeller i oppfatning mellom respondentene i de ulike delene.

Figur 5.8 viser imidlertid at respondentene fra virksomheter som i hovedsak tilbød manuell bilvask/bilpleie eller dekkklagring og -skift, i noe større grad svarte at de har opplevd redusert lønnsomhet og omstilt virksomheten sin mot andre markeder som følge av konkurranse fra useriøse eller kriminelle aktører. Det er respondentene fra bensinstasjoner som i størst grad har opplevd tap av markedsandeler. Gjennom intervju avdekkes det at mange bensinstasjoner opplever å tape markedsandeler til tilbydere av manuell eller automatisk bilvask. I tillegg til faktisk variasjon i konkurransesituasjonen, kan varierende oppfatninger

på tvers av bransjens deler, skyldes at det legges ulik betydning i begrepene useriøsitet og kriminalitet

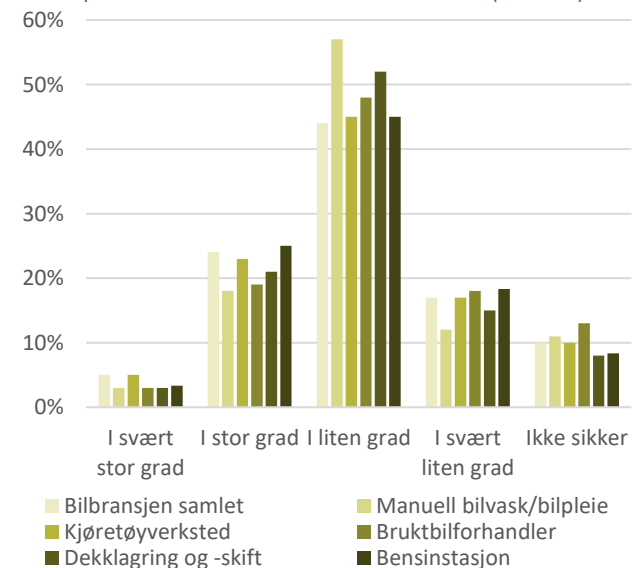
Figur 5.6 «Dersom du tar utgangspunkt i de to siste årene, har din virksomhet opplevd konkurranse fra tilbydere som du vurderer som useriøse eller kriminelle?» (N=514).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

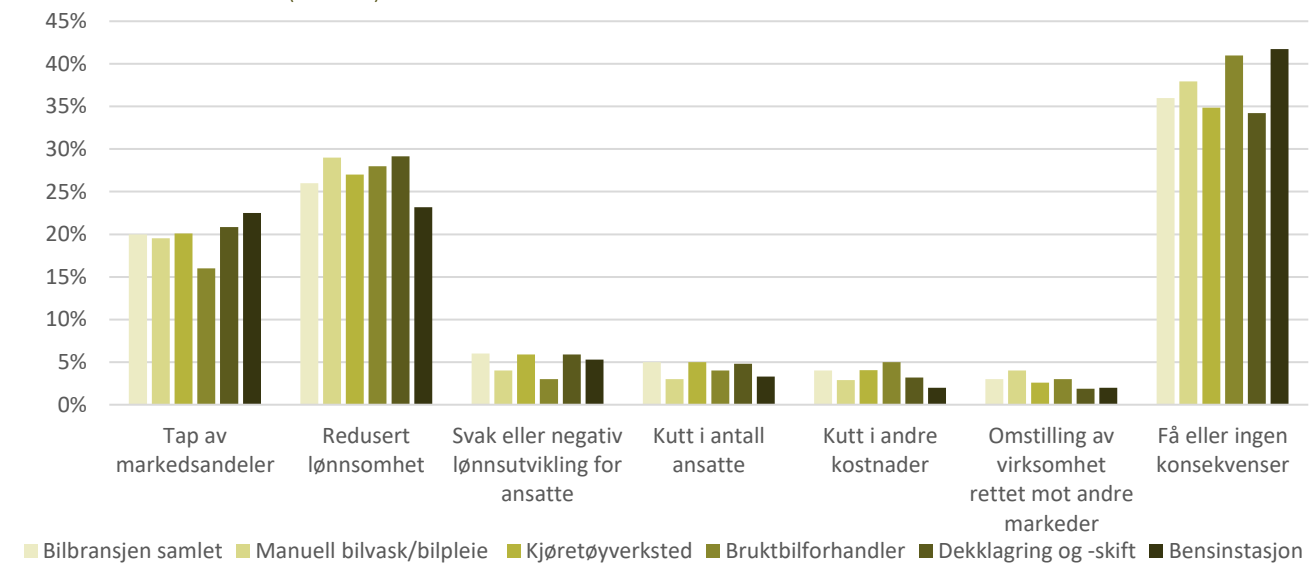
Figur 5.7 «I hvilken grad opplever du at din virksomhet taper markedsandeler til useriøse?» (N=343).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

Figur 5.8 «Hvilke konsekvenser har konkurranse fra useriøse eller kriminelle virksomheter hatt for din virksomhet de siste to årene?» (N=509).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA

Note: Merk at respondentene kan representere en virksomhet som tilbyr flere tjenester.

5.2.3 Manglende kompetanse og drift uten godkjenning oppfattes som de vanligste formene for useriøsitet og kriminalitet

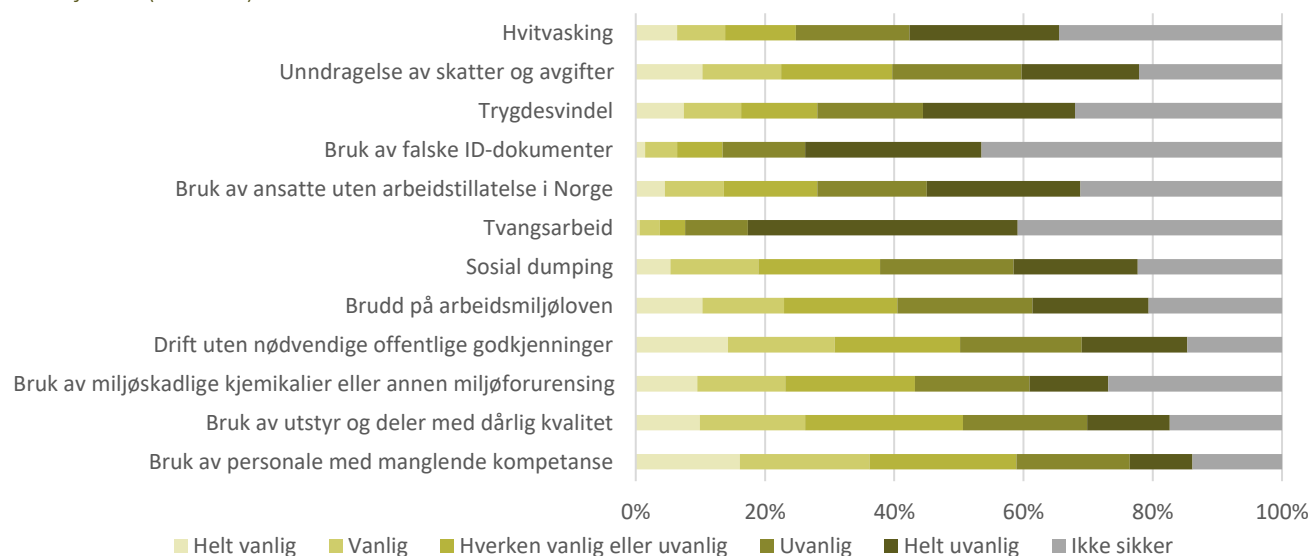
Ifølge virksomhetsundersøkelsen oppfatter respondentene at bruk av personale med manglende kompetanse er den vanligste formen for useriøsitet og kriminalitet, etterfulgt av drift uten nødvendig offentlig godkjenning. Mellom 30 og 40 prosent av respondentene oppfatter dette som vanlig eller helt vanlig, jf. figur 5.9. Over 10 prosent oppfatter at flertallet av formene er vanlige eller helt vanlige i bilbransjen.

Nesten 30 prosent av respondentene er usikre på omfanget av miljøskadelige kjemikalier eller annen miljøforurensing. 23 prosent oppfatter bruk av miljøskadelige kjemikalier som vanlig eller helt vanlig, og

ytterligere 20 prosent mener det hverken er vanlig eller uvanlig. Aller høyest er imidlertid usikkerheten knyttet til omfanget av tvangsarbeid og bruk av falske ID-dokumenter, jf. figur 5.9.

Det er sannsynlig at bruk av utstyr og deler med dårlig kvalitet og drift uten godkjenning fra Statens vegvesen har størst påvirkning på trafiksikkerheten. 26,5 prosent av respondentene oppfatter bruk av utstyr og deler med dårlig kvalitet som vanlig eller helt vanlig, og ytterligere 25 prosent oppfatter at det er hverken uvanlig eller vanlig. Angående drift uten godkjenning oppfatter henholdsvis 31 og 20 prosent det samme. Disse andelene samsvarer godt med det øvre anslaget på nærmere 40 prosent for ikke-godkjente kjøretøyverksted fra kapittel 3.1.

Figur 5.9 «Hvor vanlig eller uvanlig oppfatter du at følgende former for useriøsitet og kriminalitet er for bilbransjen?» (N = 484).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA

Både respondentenes oppfattelse og funn ved tilsyn varierer imidlertid på tvers av bransjens ulike deler. Variasjonen mellom de ulike delene i bransjen presenteres under.

Vedlikehold av kjøretøy

Tilbyderne av verkstedtjenester leverer tjenester som sikrer at kjøretøyene oppfyller krav til sikkerhet og førernes forventninger og ønsker.

I Skatteetatens undersøkelse om næringslivets holdninger til etterlevelse og oppfatning av skattemyndighetene (SERO), svarte i 2019 nærmere 60 prosent av virksomhetsledere innen vedlikehold av motorvogner at de ofte må konkurrere med virksomheter som har et lavere kostnadsnivå, fordi de driver svart eller på annen måte unndrar skatter og avgifter.⁶² Dette er langt høyere enn for næringslivet for øvrig. Samlet for alle næringer svarer i underkant av 30 prosent av virksomhetslederne at de ofte må konkurrere mot kriminelle aktører i sin bransje.

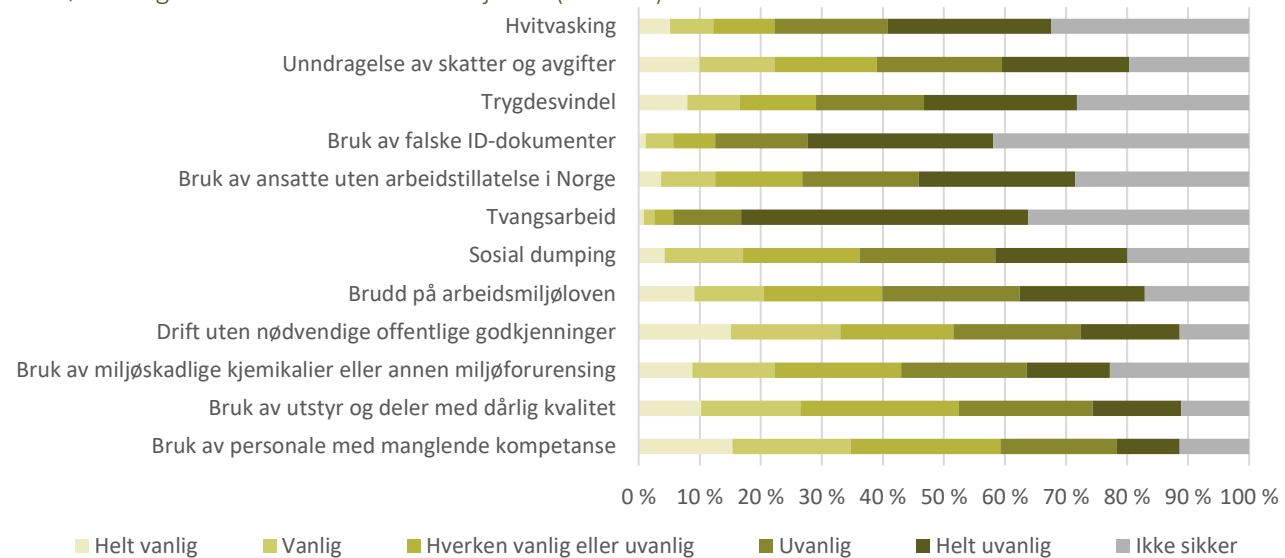
I spørreundersøkelsen sendt ut i forbindelse med dette prosjektet, svarte 57 prosent av respondentene som tilbød verkstedtjenester at de i løpet av de siste to årene hadde opplevd konkurranse fra useriøse eller kriminelle tilbydere. I fritekstbesvarelsen var det imidlertid flere som bemerket at utfordringene har blitt mindre over tid. Dette kan henge sammen med at bilparken er nyere, og nye biler blir i stor grad sendt til merkeverksted for reparasjon.

Videre trekkes det fram en høyere opplevd oppdagelsesrisiko av en av respondentene. I tillegg skriver flere at de har inntrykk av at godkjente verksteder driver i henhold til lover og regler og blir kontrollert relativt ofte, men at de som ikke er godkjente, ofte bryter flere lover og regler samtidig.

Når det gjelder de ulike formene for useriøsitet og kriminalitet, er det flest som oppfatter bruk av personale med manglende kompetanse og drift uten nødvendige offentlige godkjenninger som vanlig eller helt vanlig, jf. figur 5.10.

⁶² Klikk [her](#) for å lese mer om undersøkelsen.

Figur 5.10 Respondenter for kjøretøyverksteder: «Hvor vanlig eller uvanlig oppfatter du at følgende former for useriøsitet og kriminalitet er for bilbransjen?» (N = 351).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene representerer en virksomhet som tilbyr verkstedtjenester, men denne kan også tilby andre tjenester.

Vedlikehold og reparasjon av motorvogner er den delen av bransjen det er gjennomført flest tilsyn og kontroller i, både av Arbeidstilsynet og av andre myndigheter. For eksempel fører Statens vegvesen tilsyn med kjøretøyverkstedene. I perioden 2014–2019 utgjorde virksomheter registrert innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner, om lag 65 prosent av alle virksomheter Arbeidstilsynet har ført tilsyn med i bilbransjen. Også om lag 65 prosent av virksomhetene hvor det ble avdekket brudd, var i denne næringen.

Tilsyn og kontroller fra myndighetene kan sannsynligvis bidra til å forklare at ledere også opplever risikoen for å bli tatt av skattemyndighetene dersom de unnlater å rapportere inn skatter og avgifter, som relativt høy. I SERO-undersøkelsen svarer 20 prosent av virksomhetslederne innen reparasjon av motorvogner at de opplever at risikoen for å bli tatt som liten. Til sammenligning opplever 23 prosent av ledere i næringslivet samlet sett risikoen som liten. Lederne innen reparasjon av motorvogner opplever altså at risikoen for å bli tatt som større enn ledere i næringslivet samlet.

I spørreundersøkelsen sendt ut i forbindelse med dette prosjektet, svarte nærmere 65 prosent av de

som i hovedsak tilbød verkstedtjenester, at det var liten eller svært liten sannsynlighet for å bli oppdaget av myndighetene dersom en virksomhet unnlater å følge gjeldende lover og regler (ikke bare knyttet til skatter og avgifter). I bilbransjen samlet svarte 60 prosent det samme.

Det har gjennomgående blitt gjennomført færre tilsyn og kontroller de siste årene. Samtidig har kontroll- og tilsynsaktivitetene blitt mer målrettede.

I intervju med Statens vegvesen fortelles det at det har vært gjennomført flere kontroller av ikke-godkjente verksted de siste årene. De opplever at det er færre som driver alvorlig kriminalitet innen verkstedsdelen av bransjen enn tidligere.

Tidligere var Vegvesenets kontroller i hovedsak rettet mot sikkerhet, men de er nå i større grad rettet mot å avdekke kriminelle forhold. Innsatsen er blitt langt mer aksjonspreget og tverretattlig, hvilket gjør at flere typer brudd ivaretas, herunder arbeidsforhold. Akrimsentrene har spilt en sentral rolle i samarbeidet. Oppfølgingen i etterkant av tilsyn har også blitt mer effektiv de senere årene.

For å kunne avdekke kriminelle forhold, er det prioritert å avsette ressurser til etterretning og kunnskapsbygging, slik at innsatsen mot useriøse og kriminelle kan bli mer målrettet.

Flere av intervjuobjektene forteller at de avdekket enkeltsaker med sosial dumping, men at de opplever at omfanget av denne type utfordring hos verkstedene er begrenset og fallende.

Statens vegvesen opplever at utfordringene med useriøsitet i bransjen avhenger av hvorvidt verkstedene er godkjente eller ikke. Omfanget av useriøsitet er langt høyere blant de verkstedene som ikke er godkjente. Både organisasjoner og Statens vegvesen har inntrykk av at godkjente kjøretøyverksted drives seriøst. Dette gjelder særlig verksteder tilknyttet merkeforhandlere, men også uavhengige verksteder.

Statens vegvesen anslår at det er om lag 600 ikke-godkjente verksteder i Norge. Samtidig er det svært få reparasjoner som ikke krever godkjenning. Ikke-godkjente verksteder består derfor i stor grad av useriøse aktører. Det er avdekket en rekke, mer eller mindre alvorlige, tilfeller av useriøsitet blant ikke-godkjente verksteder. Utfordringene er knyttet til manglende kompetanse og bruk av ufaglært arbeidskraft, samt mangler ved lokaler, deler og utstyr som kan gå ut over trafikksikkerheten. I tillegg er det avdekket tilfeller av sosial dumping, herunder manglende arbeidskontrakter og arbeidstillatelser.

Selv om godkjente verksteder i hovedsak drives seriøst, finnes det også tilfeller der de opererer i verdikjeder med useriøse og kriminelle aktører. Eksempelvis er det avdekket ikke-godkjente verksteder som er underleverandører for godkjente aktører, både verksteder og bilforhandlere.

Reparasjon av biler privatpersoner etter åpningstid er en utfordring for verksteder som mister omsetning og for bransjen som helhet. Bransjeprogrammet mener likevel at dette over tid har blitt et mindre problem. Det

er strenge regler knyttet til lån av verktøy for privat bruk, og verkstedene selv virker å ha økt fokus på utfordringene.

[Flere tilbydere av bilvask/bilpleie utnytter arbeidskraften og oppfyller ikke tekniske krav](#)

Kartleggingen i kapittel 3.1 fant at minst 700 virksomheter i Norge tilbyr bilvask/bilpleie. Det er bred enighet i bransjeprogrammet om at det er relativt store problemer med useriøsitet og kriminalitet innen bilvask og bilpleie. Det understøttes av funn fra a-krimsenteret i Oslo, som har kontrollert flere enn 45 virksomheter som tilbyr bilpleietjenester i 2019 (A-krimsenteret i Oslo, 2020).

I samtlige av kontrollene ble det avdekket brudd på arbeidsmiljøloven. Flere former for useriøsitet og kriminalitet er avdekket, blant annet manglende arbeidskontrakter, brudd på arbeidstidsbestemmelser, hvitvasking og helseskadelige arbeidsforhold. Merk at de kontrollerte virksomhetene er trukket ut på bakgrunn av mistanke, og derfor ikke representerer bransjen generelt.

Intervjuobjektene trekker fram at bruken av helse- og miljøskadelige kjemikalier er utbredt blant de useriøse aktørene. Eksponering for slike kjemikalier er direkte helseskadelig for arbeidstakere som utfører manuell bilvask. I 51 prosent av virksomhetene a-krimsenteret i Oslo kontrollerte i 2019 ble det avdekket mangelfull merking og opplæring i håndtering av kjemikalier. Arbeidstakerne mangler ofte verneutstyr og arbeider i lokaler uten tilfredsstillende ventilasjon. I 57 prosent av de kontrollerte virksomhetene ble det avdekket manglende verneutstyr, eller manglende bruk av tilgjengelig verneutstyr.

Som nevnt er bilvask miljøbelastende, som følge av forurenset skitt på bilene og bruk av kjemikalier for å vaske. I a-krimsenterets kontrollert manglet 40 prosent av virksomhetene utslippstillatelse, oljeutskiller eller leverte ikke inn vannprøver. Noen av virksomhetene hadde flere avvik. Disse virksomhetene utgjør en

mulig fare for miljøet, og opererer ikke i tråd med gjeldende lover og regler for utslipp av forurenset vann. Virksomhetenes kostnader reduseres, sammenlignet med virksomheter som etterlever regelverket.

Om lag to av tre arbeidstakere i de kontrollerte bilpleievirksomhetene i Oslo og Akershus er utenlandske. De fleste kommer fra EU/EØS-land hvor Romania og Polen utgjør de største gruppene. I a-krim-senterets kontroller er det avdekket en rekke forhold som indikerer utnyttelse av arbeidstakerne. Det gjelder blant annet manglende arbeidskontrakter og verneutstyr, lav lønn og ulovlig lange skift eller andre brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. Det ble avdekket en rekke tilfeller der arbeidstakere har jobbet flere sammenhengende dager enn lovverket tillater, med alt fra 6 til 29 dager. Enkelte jobbet opp mot 29 av 31 mulige dager. Det ble også påtruffet ulovlige arbeidstakere ved kontroll, men omfanget vurderes å være relativt begrenset.

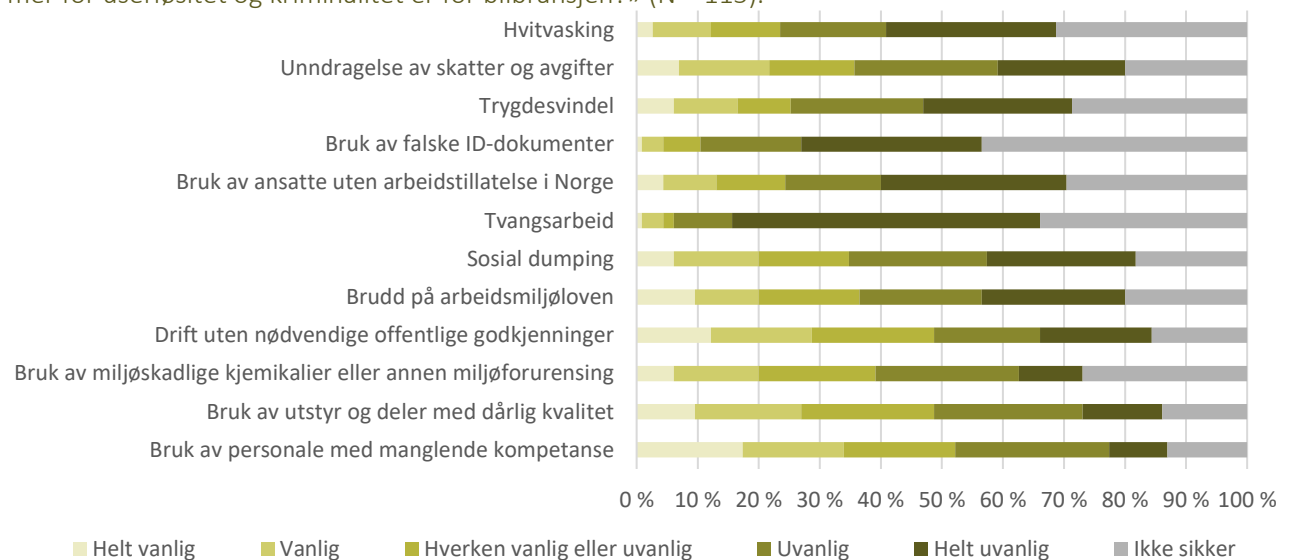
De useriøse og kriminelle virksomhetene sparer betydelige driftskostnader ved å omgå lov- og regelverk for både tekniske krav og arbeidstakernes rettigheter.

Blant respondentene som tilbyr manuell bilvask i virksomhetsundersøkelsen, mener mer enn én av tre at bruk av personale med manglende kompetanse er vanlig eller helt vanlig i bilbransjen. I underkant av 30 prosent av respondentene mener drift uten nødvendige godkjenninger og bruk av deler og utstyr av dårlig kvalitet er vanlig.

Over 20 prosent av respondentene mener også at unndragelse av skatter og avgifter er vanlig i bilbransjen. Det er også relativt mange respondenter som mener at brudd på arbeidsmiljøloven er helt vanlig, med 10 prosent.

Respondentenes oppfatninger om egen bransje i virksomhetsundersøkelsen sammenfaller i stor grad med forhold som er avdekket i a-krim-senteret i Oslo sine gjennomførte kontroller i 2019.

Figur 5.11 Respondenter for manuell bilvask/bilpleie: «Hvor vanlig eller uvanlig oppfatter du at følgende former for useriøsitet og kriminalitet er for bilbransjen?» (N = 115).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA

Note: Merk at respondentene representerer en virksomhet som tilbyr manuell bilvask/bilpleie, men denne kan også tilby andre tjenester.

Forhandlere

Handel med nye og brukte biler er en sentral del av bilbransjen. Bilforhandlerne tilbyr enten selv eller i samarbeid med andre aktører ofte flere bilrelaterte tjenester til sine kunder.

Bransjeprogrammet erfarer at det særlig er innen handel med brukte biler at omfanget av useriøsitet og kriminalitet er stort. Useriøse og kriminelle bruker ikke-godkjente verksteder og deler og utstyr av dårlig kvalitet for å minimere kostnader til vedlikehold og reparasjon før videresalg, for å maksimere sin egen profitt. Det er lite oversikt over omsetningen av stor-skadede og kondemnerte biler, som kan antas å være en viktig del av tilgangen på bruktbiler for useriøse og kriminelle aktører.

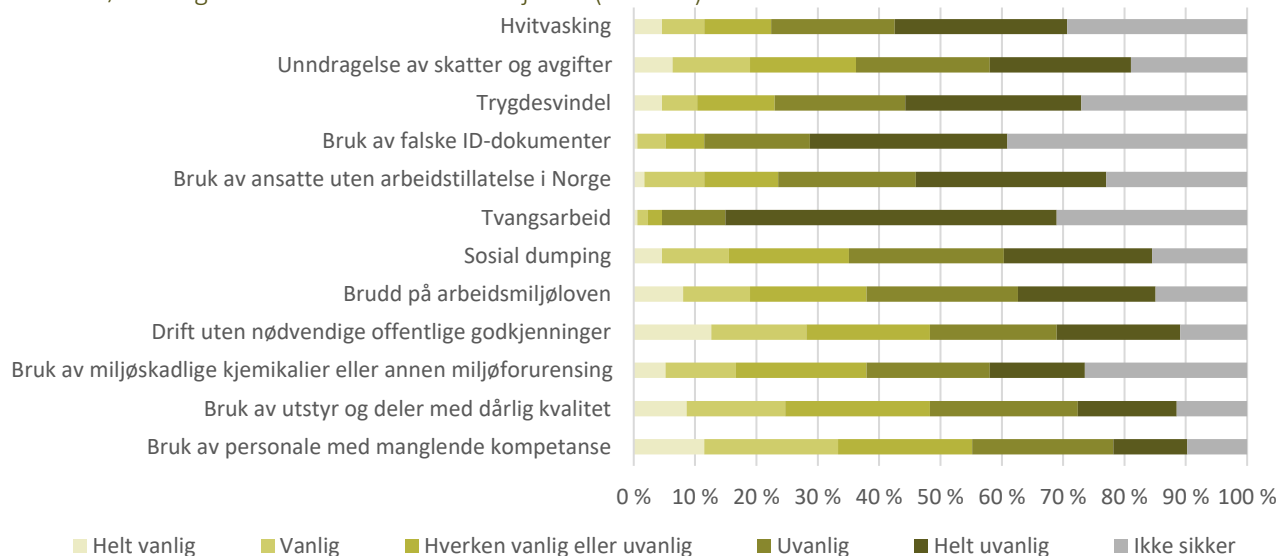
For å få bilene godkjent, kan det være samarbeid mellom forhandler og verksted, for eksempel i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll. I enkelte tilfeller er det også avdekket falske salgsmeldinger på kjøre-

tøy, som ytterligere reduserer forhandlerens kostnader for tilgang på kjøretøy.

Kundegruppen består på sin side i stor grad av privatpersoner, som kan antas å ha begrenset kompetanse og mulighet til å kontrollere kjøretøyets tekniske stand og kvaliteten på gjennomførte reparasjoner (se for eksempel Akerlof (1970) om asymmetrisk informasjon i et bruktbilmarked). I Forbrukerrådets statistikk er henvendelser om brukte biler den klart største kategorien, med 14,5 prosent av henvendelsene i 2018.⁶³ I ytterste konsekvens risikerer samfunnet omsetning og bruk av biler som er direkte trafikksfarlige, men som er kjøpt i god tro.

Et eksempel er Olsen Bil-saken. Det ble avdekket omfattende omsetning av biler med mangelfulle reparasjoner. Allikevel var bilene registrert med EU-godkjenning i Statens vegvesens systemer. Etter nye kontroller, har en rekke av de omsatte bilene fått kjøreforbud og blitt avskiltet.⁶⁴

Figur 5.12 Respondenter for bruktbilforhandlere: «Hvor vanlig eller uvanlig oppfatter du at følgende former for useriøsitet og kriminalitet er for bilbransjen?» (N = 351).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA

Note: Merk at respondentene representerer en bruktbilforhandler, men denne kan også tilby andre tjenester.

⁶³ Klikk [her](#) for å se Forbrukerrådets statistikk.

⁶⁴ Tidligere eier av Olsen Bil er dømt til fire års fengsel i Aust-Agder tingrett i mars 2020. Dommen er anket.

I virksomhetsundersøkelsen svarer 25 prosent av respondentene som forhandler brukte biler, at bruk av deler og utstyr med dårlig kvalitet er vanlig eller helt vanlig. Henholdsvis 19 og 11 prosent av respondentene mener unndragelse av skatter og avgifter og hvitvasking er vanlig eller helt vanlig blant de som handler med bruktbiler.

Bruktbilforhandlere skal også ha brukthandelbevilling utstedt av politiet. Statens vegvesen erfarer at bestemmelsene knyttet til brukthandelbevilling i liten grad følges opp av politiet mange steder. Det kan være en årsak til at nærmere tre av ti respondenter i virksomhetsundersøkelsen svarer at drift uten nødvendige godkjenninger er vanlig eller helt vanlig.

Dekkskift og -lagring

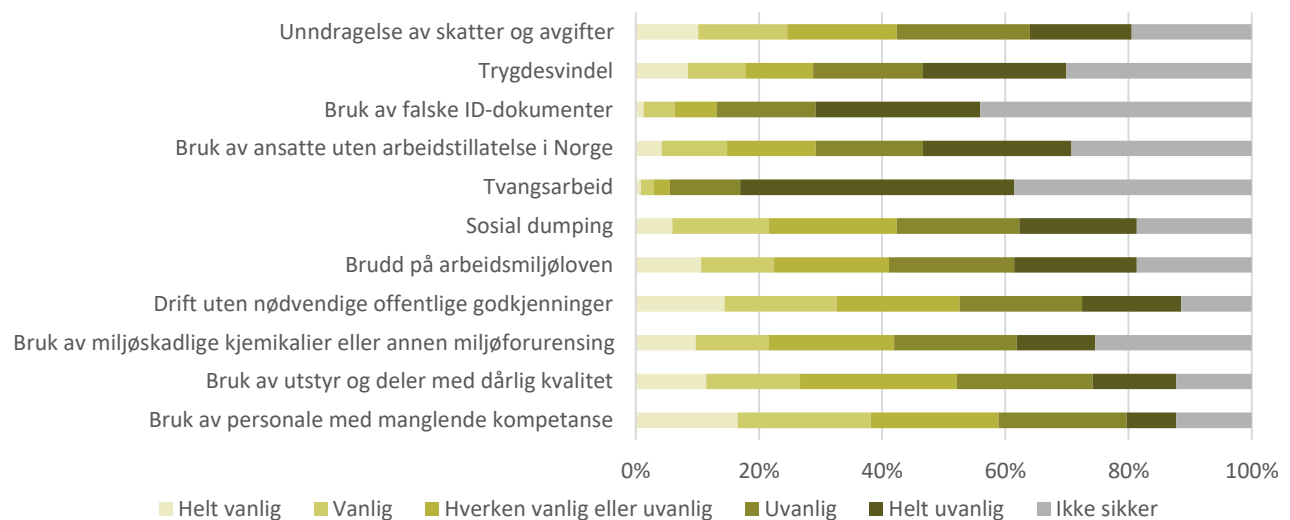
I virksomhetsundersøkelsen svarer 55 prosent av de som tilbyr skifte og lagring av dekk, at de opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører. Det er den høyeste andelen på tvers av de ulike delene av bransjen, jf. figur 5.13.

Dekkskift og -lagring er en bilrelatert tjeneste som tilbys av en rekke aktører i bransjen. Det finnes blant annet selvstendige «dekkhotell» som skifter, vasker og lagrer kundenes dekk. Mer vanlig er imidlertid tilbud av dekkskift- og lagring hos aktører som også tilbyr andre bilrelaterte tjenester, som verkstedtjenester og bilvask/bilpleie.

Det er gjennomført flere kontroll- og tilsynsaksjoner mot verksteder og andre aktører som tilbyr skifte og lagring av dekk de senere årene. I aksjonene er det blant annet avdekket manglende kompetanse blant arbeidstakerne, for både skifte av dekk og bruk av utstyr. Feilmontering av dekk kan føre til både person- og materielle skader.

Videre har aksjonene blant annet avdekket ulovlige verksteder, bruk av ulovlig arbeidskraft, brudd på arbeidsvilkår, svart omsetning og sosial dumping. Akrimsenteret i Oslo og Akershus erfarer også at trygdesvindel er et typisk lovbrudd som går igjen i denne delen av bransjen.⁶⁵

Figur 5.13 Respondenter for dekklagring og -skift: «Hvor vanlig eller uvanlig oppfatter du at følgende former for useriøsitet og kriminalitet er for bilbransjen?» (N = 236).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene representerer tilbydere av dekklagring og -skift, men denne kan også tilby andre tjenester.

⁶⁵ Se for eksempel nyhetssaker fra [NRK](#) og [TV2](#).

I virksomhetsundersøkelsen er det bruk av personale med manglende kompetanse, drift uten nødvendige godkjenninger og bruk av deler og utstyr med dårlig kvalitet at respondentene opplever som de vanligste formene for useriøsitet og kriminalitet.

Bensinstasjon

Overordnet er det færre respondenter for bensinstasjoner som svarer at de opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører, sammenlignet med øvrige deler av bilbransjen, jf. figur 5.6. Av de som opplever konkurranse, er imidlertid andelen som opplever stor grad av tapte markedsandeler høyere, jf. figur 5.7.

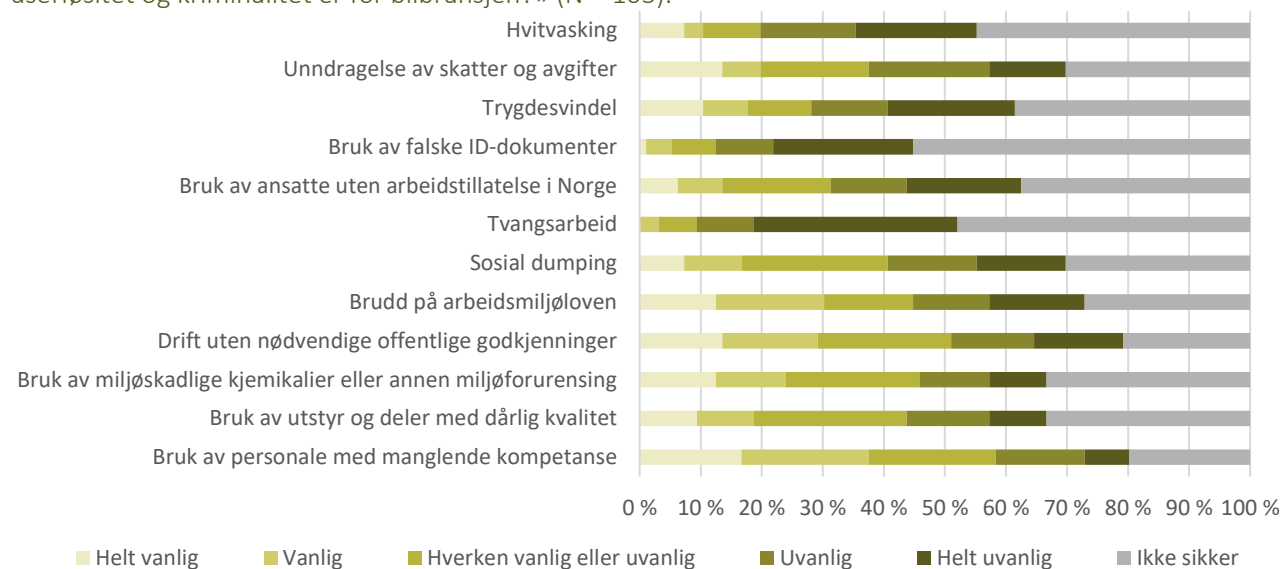
Gjennom intervju avdekkes det at særlig bensinstasjonene som også tilbyr bilvask, opplever konkurranse fra tilbydere de mener ikke følger de samme kravene til etablering og drift av vaskeanlegg som de selv er pålagt. I virksomhetsundersøkelsen svarer 51 prosent av tilbyderne av automatisk bilvask/bilpleie at

de opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle tilbydere, sammenlignet med 45 prosent av respondenter fra bensinstasjoner.

Når det gjelder ulike former for useriøsitet og kriminalitet, så oppfattes bruk av personale med manglende kompetanse, drift uten nødvendig godkjenning og brudd på arbeidsmiljøloven som mest vanlig.

En annen form for useriøsitet innen drift av bensinstasjoner, er prissamarbeid. Markedet for drivstoff er svært konsentrert, med et fåtall tilbydere langs norske veier. Konkurransetilsynet har over lang tid overvåket markedet, særlig overvåkes priser, salgsvolum og innkjøpsvilkår. Markedsovervåkingen har ført til at Konkurransetilsynet høsten 2019 har åpnet etterforskning om det har skjedd brudd på konkurranse-loven i markedet for drivstoff. Etterforskningen er per mai 2020 ikke ferdigstilt.⁶⁶

Figur 5.14 Respondenter for bensinstasjoner: «Hvor vanlig eller uvanlig oppfatter du at følgende former for useriøsitet og kriminalitet er for bilbransjen?» (N = 103).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Note: Merk at respondentene representerer bensinstasjoner, men denne kan også tilby andre tjenester.

⁶⁶ Klikk [her](#) for å lese Konkurransetilsynets pressemelding.

5.2.4 Funn fra tilsyn med arbeidsmiljø

Arbeidstilsynet har i alt gjennomført i overkant av 4 000 tilsyn i bilbransjen i perioden fra 2014 til 2019, jf. figur 5.15. Flest tilsyn er ført med virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy.

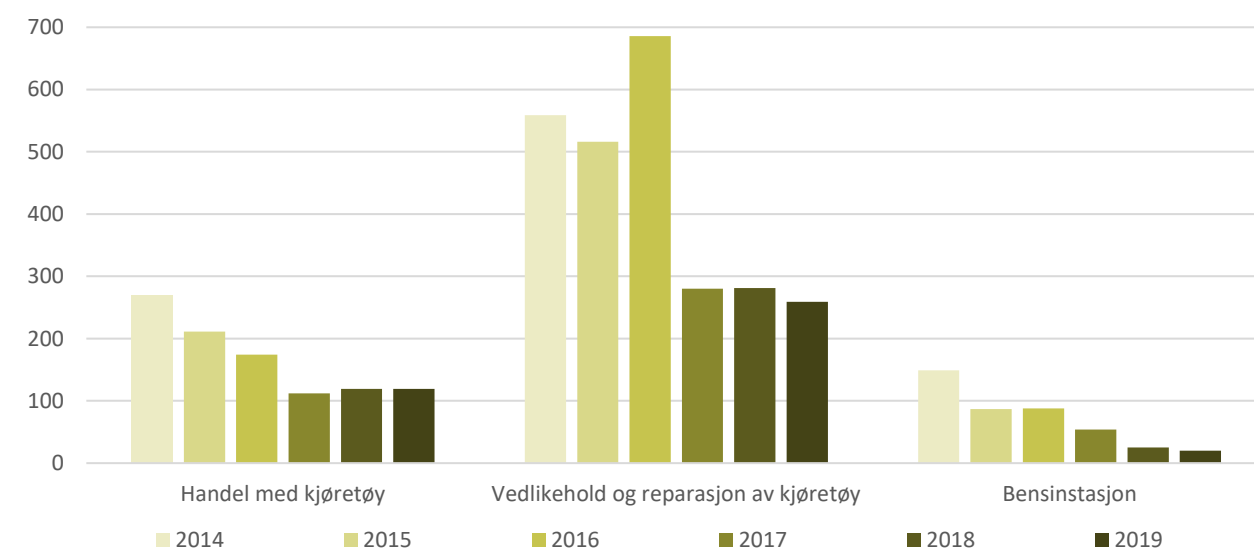
Det avdekkes og blir reagert på brudd i en høyere andel av tilsynene i bilbransjen, sammenlignet med i næringslivet samlet, jf. figur 5.16 og 5.18. Det er imidlertid betydelige forskjeller innad i bransjen, med tanke på tilsynsomsfang og andelen tilsyn hvor det er avdekket brudd og gitt reaksjoner. Antall brudd må også sees i sammenheng med antall reguleringer og krav i bransjen, sammenlignet med øvrig næringsliv.

Det ble avdekket i gjennomsnitt 3,4 brudd per tilsyn i bilbransjen i 2019. I perioden fra 2014 til 2019 var antallet 4,2 brudd i gjennomsnitt per tilsyn. For næringslivet samlet ble det i avdekket 2,5 og 2,8 brudd per tilsyn i henholdsvis 2019 og perioden samlet. Flest brudd er avdekket innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, og gjennomsnittlig antall brudd per tilsyn var også høyest for denne næringen, jf. figur 5.16.

Statens vegvesen sitt register med godkjente kjøretøyverksteder er koblet med tilsynsdata fra Arbeidstilsynet. Foretak registrert med godkjente verksteder har en lavere andel brudd, sammenlignet med foretak som ikke er registrert med godkjente verksteder innen vedlikehold og reparasjon. Foretakene kategorisert innen bilvask/bilpleie har en betydelig høyere andel tilsyn hvor det er avdekket brudd, enn næringen samlet.⁶⁷ I 2019 hadde foretakene innen bilvask/bilpleie i gjennomsnitt 7,5 brudd per tilsyn, mens lakk og karosseri og andre ikke-godkjente innen vedlikehold og reparasjon hadde i overkant av 3 brudd per tilsyn.

Virksomhetene der det er avdekket brudd på arbeidsmiljøloven, er kjennetegnet ved å ha færre ansatte enn virksomheter der tilsyn ikke har avdekket brudd. I tillegg er en lavere andel av virksomhetene hvor det i tilsyn er avdekket brudd, registrert i Arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret (Aa-registeret), sammenlignet med virksomheter hvor det i tilsyn ikke er registrert brudd knyttet til tema det er ført tilsyn med og næringslivet samlet. Dette gjelder både for bilbransjen og andre næringer.

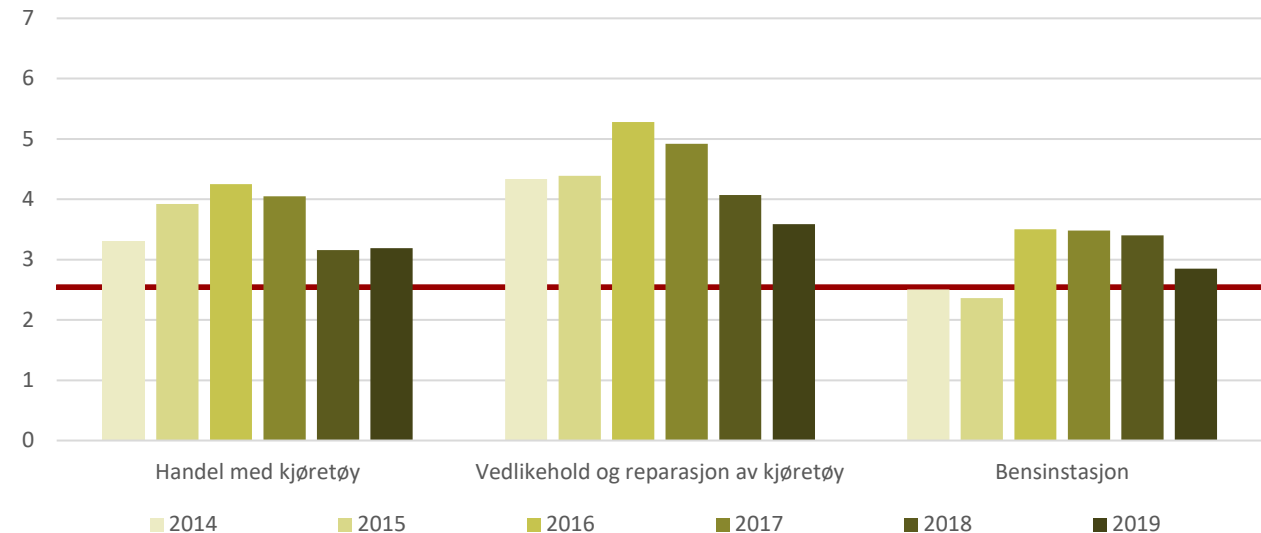
Figur 5.15 Antall tilsyn per år, fordelt på næringer i bilbransjen.



Kilde: Arbeidstilsynet

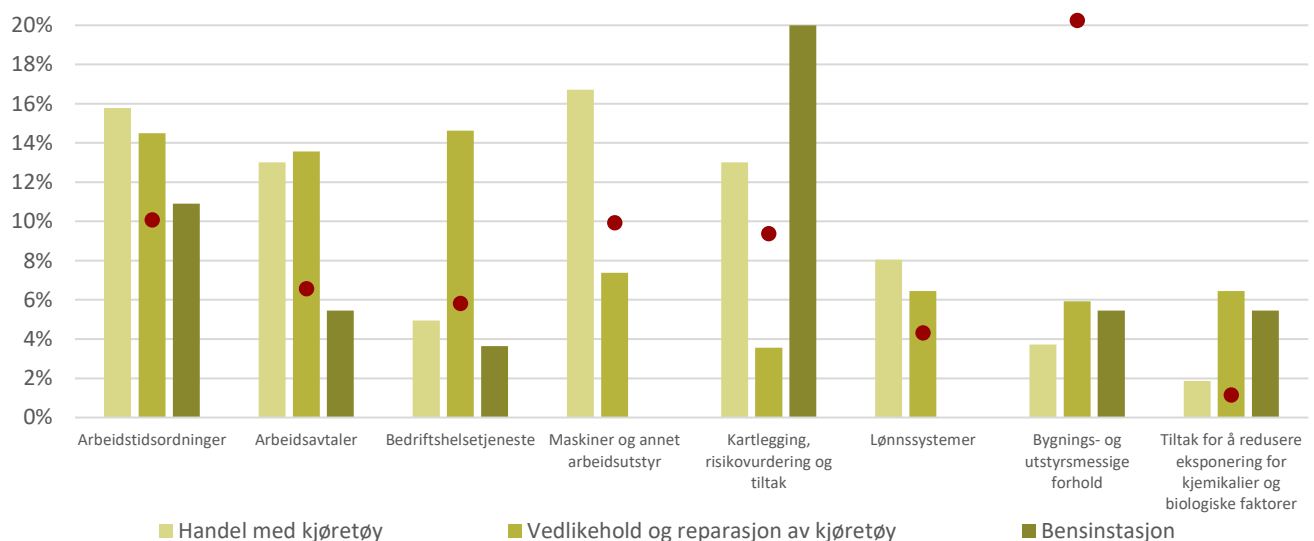
⁶⁷ Se kapittel 3.1 for en beskrivelse av denne kategoriseringen.

Figur 5.16 Gjennomsnittlig antall brudd per tilsyn, fordelt på næringer i bilbransjen. Den røde linjen viser gjennomsnittlig antall brudd per tilsyn i alle næringer i 2019.



Kilde: Arbeidstilsynet

Figur 5.17 Andel brudd per tema for kontroll, fordelt på næringer i bilbransjen og de åtte vanligste kontrolltema for bilbransjen i 2019. De røde prikkene viser andelen brudd per tema i alle næringer.



Kilde: Arbeidstilsynet

I bilbransjen er om lag 80 prosent av virksomhetene det er ført tilsyn med registrert i Aa-registeret. Andelen er imidlertid kun i overkant av 60 prosent for virksomhetene hvor det i tilsyn er avdekket brudd. Manglende registrering i offentlige registre kan være en indikasjon på useriøsitet og kriminalitet. For virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon er andelen registrerte under 60 prosent.

Arbeidstilsynets tilsyn i bilbransjen er ofte rettet mot tema som arbeidsavtaler, arbeidstidsordninger, utstyrmessige forhold og lønssystemer. Samlet sett er det ført flest tilsyn med og avdekket flest brudd knyttet til arbeidstidsordninger og arbeidsavtaler, jf. figur 5.17. Det er særlig for handel og vedlikehold og reparasjon at det er avdekket en høy andel brudd knyttet til arbeidstidsordninger og arbeidsavtaler.

Andelen tilsyn med minst én reaksjon, var om lag 65 prosent i 2019 for bilbransjen samlet. Til sammenligning er andelen tilsyn med reaksjoner i næringslivet samlet om lag 60 prosent i 2019. En høyere andel brudd og reaksjoner kan tyde på at et betydelig antall aktører i bilbransjen, bevisst eller ubevisst, ikke oppfyller kravene i arbeidsmiljøloven, og tilhørende forskrifter.

Brudd på arbeidsmiljøloven kan medføre ulike reaksjoner avhengig av hvor alvorlig bruddet er, og om bruddet fører til akutt fare for arbeidstakere.

De om lag 4 000 tilsynene med bilbransjen mellom 2014 og 2019, resulterte i over 11 500 reaksjoner. Mellom 60 og 80 prosent av tilsynene har ført til minst én reaksjon, jf. figur 5.18.

Reaksjonene fordeler seg på ulike områder, men samsvarer i stor grad med satsningsområdene for tilsynene.⁶⁸ Eksempelvis er det mange reaksjoner knyttet til bedriftshelsetjeneste, kjemisk helsefare, bygningsmessige forhold, manglende og ufullstendige arbeidsavtaler, arbeidstid og manglende generell opplæring av ansatte og leder.

Reaksjonene Arbeidstilsynet gir er varsel eller vedtak om pålegg, stans som pressmiddel eller ved overhengende fare, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.⁶⁹ I tillegg kan virksomheter i noen tilfeller anmeldes.

Den vanligste reaksjonen, er å varsle og vedta pålegg om å rette opp forhold innen en frist.

Tvangsmulkt eller vedtak om stans av virksomheten brukes som pressmiddel for å få gjennomført pålegg om utbedringer i virksomhetene. Bruk av tvangsmulkt er varslet og vedtatt i en større andel av tilsynene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, sammenlignet med de andre delene av bilbransjen og næringslivet samlet, jf. figur 5.19.

At tvangsmulkt benyttes oftere indikerer at virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy i mindre grad utbedrer pålegg, og behovet for pressmidler er større. Innen både handel med kjøretøy og bensinstasjoner, er det varslet og vedtatt pålegg i en relativt høyere andel av tilsynene, men bruken av tvangsmulkt som pressmiddel for at virksomhetene skal følge opp påleggene er mindre. Det er også en høyere andel anmeldelser for virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon.

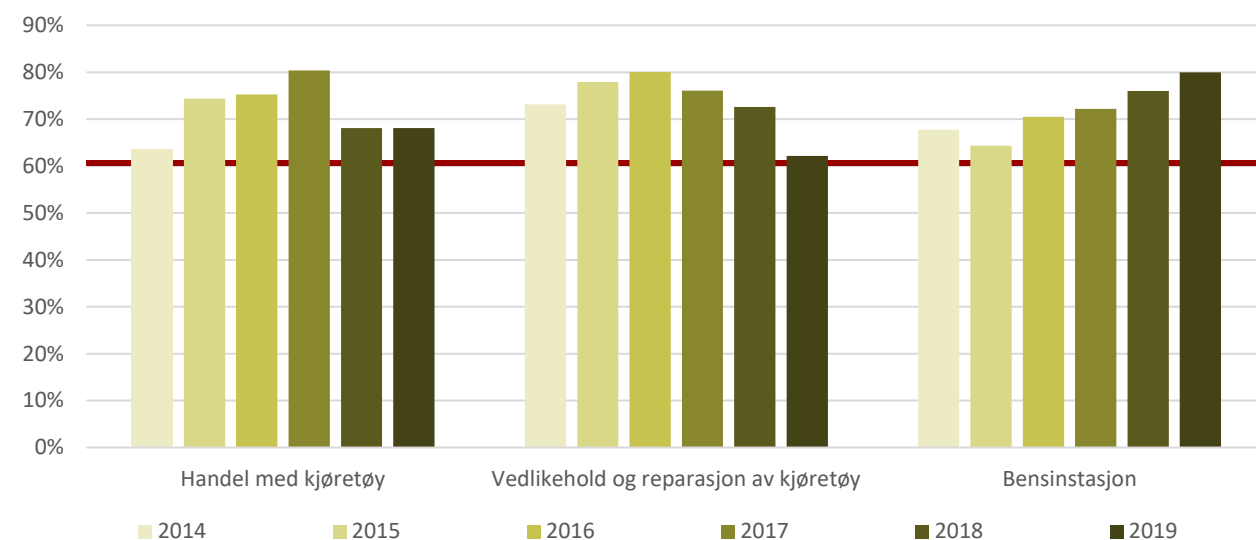
Brennpunkt-dokumentaren «Prisen for en ren bil» fra 2017, avdekket en rekke alvorlige brudd på arbeidsmiljøloven som begås av virksomheter i bilbransjen. Arbeidslivskriminalitet, som eksempelvis svart arbeid og skatteunndragelse, samt dårlige lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte, gikk igjen blant flere virksomheter som ble undersøkt i dokumentaren. I dokumentaren fortalte vaskehallararbeiderne blant annet om 14-timers dager og lønninger ned i 17 kroner timen.

⁶⁸ Som omtalt i vedlegg 2 fordeler reaksjonene seg på følgende temaer: 1) HMS-arbeid og HMS-ressurser, 2) Kjemiske og biologiske arbeidsbetingelser, 3) Organisatoriske arbeidsbetingelser, 4) Fysiske arbeidsbetingelser, 5) Tema knyttet til bestiller av renholdstjenester.

⁶⁹ Arbeidstilsynet har siden 2014 gitt bøter i form av overtredelsesgebyr ved avdekket brudd på arbeidsmiljøloven. I etterkant av vedtatte pålegg kan Arbeidstilsynet fastsette en løpende tvangsmulkt for hver dag, uke eller måned

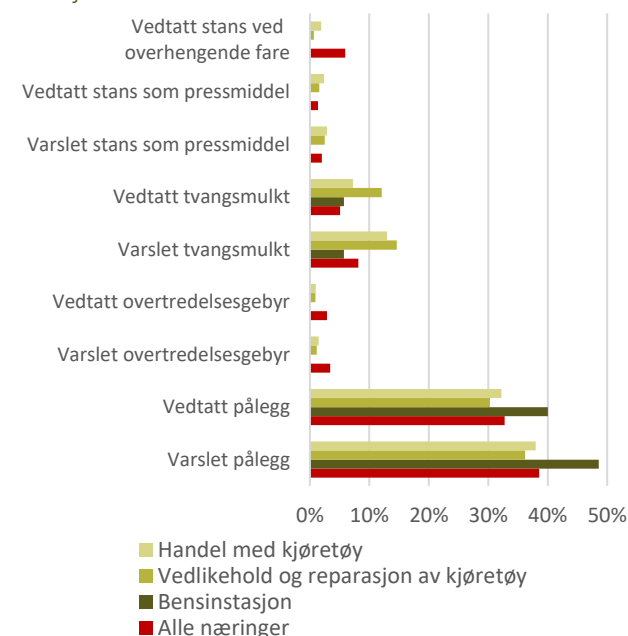
som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfyllelse av pålegget, inntil pålegget er oppfylt. Tvangsmulkt kan også fastsettes som engangsmulkt. Arbeidstilsynet kan også vedta å stanse arbeidet i en virksomhet helt eller delvis hvis virksomheten ikke følger opp et pålegg innen fristen som er gitt, som et pressmiddel for å få pålegget gjennomført eller hvis det er umiddelbar fare for arbeidstakernes liv og helse.

Figur 5.18 Andelen tilsyn som har ført til minst én reaksjon per år, fordelt på næringer i bilbransjen. Den røde linjen viser andelen tilsyn i alle næringer som har ført til reaksjoner i 2019.



Kilde: Arbeidstilsynet

Figur 5.19 Andelen av alle reaksjoner, fordelt på type reaksjon. 2019.



Kilde: Arbeidstilsynet

5.3 Sannsynligheten for brudd er høyest innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy

For å gi et anslag på hvor stor andel av foretakene i bilbransjen som er useriøse og kriminelle, har vi tatt utgangspunkt i kjennetegnene til de det har blitt ført tilsyn med og de det er avdekket brudd hos. Modellen har som mål å predikere sannsynligheten for at et foretak driver useriøst og kriminelt på bakgrunn av et sett med uavhengige forklaringsvariabler.

For å identifisere kjennetegn som kan knyttes til aktører i bilbransjen som ikke etterlever arbeidsmiljøloven, tar modellen utgangspunkt i funn fra Arbeidstilsynet.⁷⁰ Kjennetegnene generaliseres til alle virksomheter, for å anslå et samlet omfang av manglende etterlevelse i bransjen.

Modellen predikerer sannsynligheten for manglende etterlevelse for alle regnskapspliktige norske foretak med minst én ansatt og positiv omsetning mellom 2014 og 2018. Foretakene som er av interesse, er de

⁷⁰ Ideelt sett skulle analysen også ha brukt funn fra Skatteetatens kontroller for å få et større datagrunnlag og også kunne fange opp flere former for useriøsitet og kriminalitet.

som har regnskapsmessige karakteristikk tilsvarende de virksomhetene der det er avdekket relativt omfattende brudd på arbeidsmiljøloven ved tilsyn.⁷¹ Alvorlighetsgraden for brudd og reaksjoner er delt inn i fire:

1. Foretak knyttet til virksomheter hvor det er avdekket over median antall brudd
2. Foretak knyttet til virksomheter hvor det er avdekket over median antall brudd og det er varslet eller vedtatt stans eller tvangsmulkt (pressmidler)
3. Foretak knyttet til virksomheter hvor det er avdekket over median antall brudd og det er vedtatt stans eller tvangsmulkt
4. Foretak knyttet til virksomheter hvor det er avdekket over median antall brudd, det er vedtatt stans eller tvangsmulkt, og bruddene er knyttet til arbeidstid og arbeidsavtaler

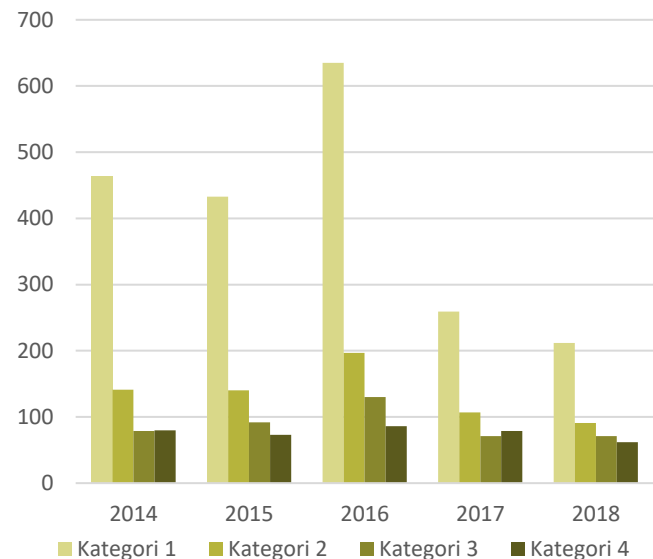
Figur 5.20 viser utviklingen i antallet tilsyn hvor overnevnte karakteristikk er avdekket. Figur 5.21 viser antall tilsyn innenfor de fire alvorlighetsgradene fordelt på bilbransjens tre hoveddeler i 2018.

De fleste virksomhetene er kun ført tilsyn med en gang per år. I enkelte tilfeller er det imidlertid ført tilsyn med flere av et foretaks virksomheter. Figur 5.22 viser antallet virksomheter som er ført tilsyn med og antallet foretak som er hovedenheten til disse virksomhetene, i hver av alvorlighetsgradene.⁷²

I tilfeller der det har vært ført flere tilsyn per virksomhet i løpet av et år, eller det har vært ført tilsyn med flere av et foretaks virksomheter, så har foretaket blitt merket med brudd dersom ett av disse tilsynene har avdekket brudd.

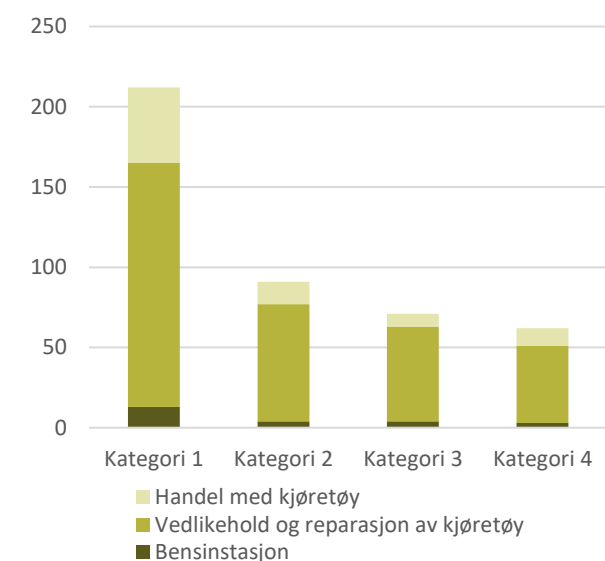
⁷¹ Merk at tilsyn blir ført med virksomheter, mens modellen predikerer sannsynligheter knyttet til foretakene som er hovedenhetene til disse virksomhetene. Dersom det hadde vært mulig å få tilgang på virksomhetenes nærings-

Figur 5.20 Antall tilsyn, fordelt på alvorlighetsgrad for useriøsitet.



Kilde: Arbeidstilsynet og SØAs regnskapsdatabase

Figur 5.21 Antall tilsyn, fordelt på alvorlighetsgrad for useriøsitet og bilbransjens hoveddeler i 2018.



Kilde: Arbeidstilsynet og SØAs regnskapsdatabase

oppgave fra Skatteetaten, ville analysen kunne vært utført for virksomhetene direkte.

⁷² Merk at kun aktive foretak er inkludert her, fordi det er disse som har tilgjengelig regnskapsinformasjon i SØAs regnskapsdatabase.

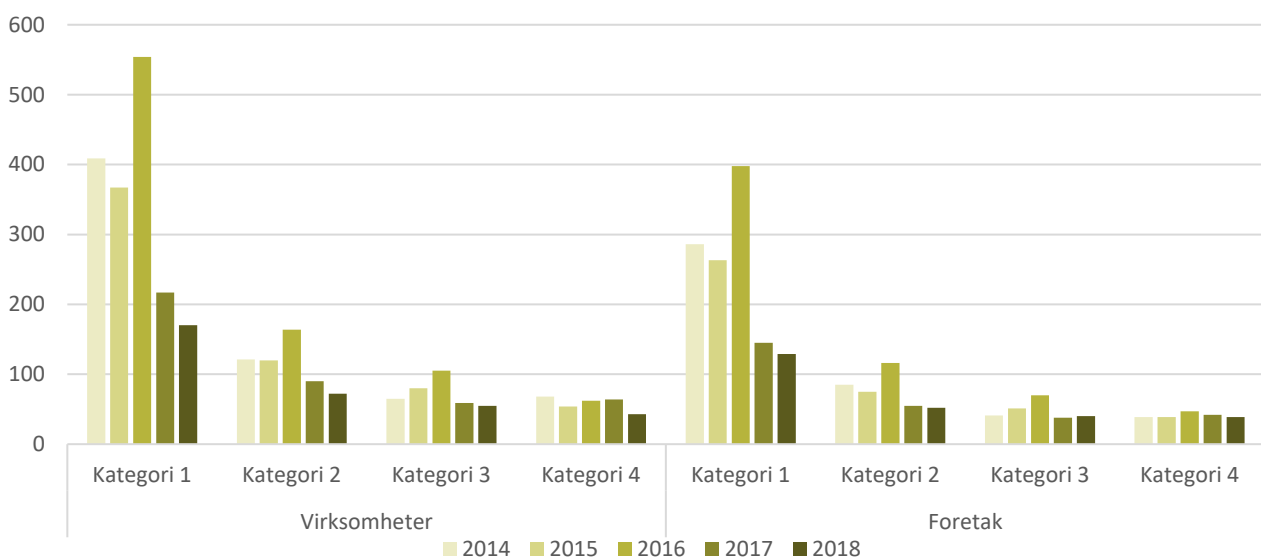
Sannsynligheten for ulike alvorlighetsgrader av useriøsitet er beregnet på foretaksnivå, som følge av det tilgjengelige tallgrunnlaget. Regnskapsmessige kjennetegn som er benyttet til å predikere sannsynligheten for brudd på arbeidsmiljøloven, er følgende:⁷³

- Omsetning per ansatt
- Antall ansatte fordelt på fire grupper⁷⁴
- Foretakets alder fordelt på fem grupper⁷⁵
- Næringskode
- Beliggenhet
- Hvorvidt foretaket er registrert i merverdiavgiftsregisteret
- Hvorvidt foretaket har revisor

Vi har vurdert en rekke andre kjennetegn, som ikke var statistisk signifikante. Dette gjelder blant annet variasjon i omsetning over år og lønnskostnader per ansatt.

For å beregne sannsynligheten for brudd, er det benyttet to tilnærminger. Den første måler sannsynligheten for brudd direkte, i et steg. Den andre måler sannsynligheten for brudd i to steg, ved å først måle sannsynligheten for tilsyn og deretter sannsynligheten for brudd kontrollert for utvalgsskjevhet. Formålet med den andre metoden er å kontrollere for utvalgsskjevhet. Under presenteres funn fra begge tilnærminger.

Figur 5.22 Oversikt over antall virksomheter det er ført tilsyn med og deres foretak, fordelt på de fire alvorlighetsgradene for useriøsitet.



Kilde: Arbeidstilsynet og SØAs regnskapsdatabase

Dirkete beregning av sannsynligheten for brudd

En panel-modell for sannsynlighetsberegning predikerer sannsynligheten for brudd hos foretak i bilbransjen, fordelt på alvorlighetsgrad.⁷⁶ Modellen inkluderer alle regnskapspliktige foretak i bilbransjen, uav-

hengig av om det er avdekket brudd eller ikke. Sannsynlighetene predikeres for hver alvorlighetsgrad.

Variablene som er benyttet i modellen, har både positiv og negativ påvirkning på sannsynligheten for at

⁷³ Alle er signifikante på fem prosent, med mindre annet er oppgitt i teksten.

⁷⁴ Gruppene er følgende: 1. færre enn 4 ansatte, 2. mellom 4 til 9 ansatte, 3. mellom 10 og 15 ansatte og 4. over 16 ansatte.

⁷⁵ Gruppene er følgende: 1. opptil 2 år, 2. mellom 3 og 4 år, 3. mellom 5 og 9 år, 4. mellom 10 og 14 år og 5. over 15 år.

⁷⁶ At modellen har en panelstruktur betyr at samme foretak kan observeres over flere år.

foretaket havner i en gitt alvorlighetsgrad. For eksempel er sannsynligheten for brudd høyere for foretak i Oslo og andre storbyer. Å være lokalisert i mindre bynære områder, for eksempel i Innlandet, påvirker sannsynligheten for brudd signifikant negativt.

Når det gjelder næringstilhørighet, viser modellen at sannsynligheten for brudd øker når foretak i bilbransjen er registrert innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner. Sannsynligheten for at et foretak innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy har over median antall brudd (alvorlighetsgrad 1), var 7,6 prosent i 2018, jf. tabell 5.5. Foretakene kategorisert innen bilvask hadde en sannsynlighet på hele 9,7 prosent samme år.⁷⁷ Til sammenligning var sannsynligheten for bilbransjen samlet og de godkjente kjøretøyverkstedene henholdsvis 5 (tabell 5.4) og 4,7 prosent.

Det er en negativ sammenheng mellom foretakets alder og sannsynligheten for brudd. Foretakene med høyest alder har altså lavest sannsynlighet for å havne i noen av kategoriene for alvorlighetsgrad.

At et foretak er registrert i merverdiavgiftsregisteret har en negativ og signifikant påvirkning på sannsynligheten for brudd. Å være registrert er en indikator på seriøsitet.

Å ha revisor er en annen indikator på seriøsitet. Modellene predikerer at sannsynligheten for brudd er høyere for foretak som ikke har revisor.

Omsetning per ansatt har en negativ påvirkning på sannsynligheten for brudd. Dette kan ha sammenheng med at lavere omsetning per ansatt kan legge press på arbeidsvilkårene, og derfor øke sannsynligheten for brudd på arbeidsmiljøloven. Koeffisienten til omsetning per ansatt er imidlertid veldig liten, derfor er påvirkningen fra denne variabelen signifikant, men liten.

Sannsynligheten for brudd øker med antall ansatte. Dette kan skyldes at bruddene vi undersøker i modellen er knyttet til arbeidsmiljøloven, og at flere ansatte isolert sett gir høyere sannsynlighet for brudd. Påvirkningen av antall ansatte er størst for sannsynligheten for at en virksomhet havner i kategori 4, som avgrenser bruddene til arbeidstid og arbeidsavtaler, som er direkte knyttet til ansatte.

Tabell 5.4 og 5.5 oppsummerer sannsynlighetene og predikert antall foretak innenfor de fire alvorlighetsgradene for henholdsvis år og del i bilbransjen.⁷⁸

Tabell 5.4 Predikert årlig sannsynlighet for at et foretak i bilbransjen havner i hver av alvorlighetsgradene og predikert antall foretak i hver alvorlighetsgrad

År	Predikert sannsynlighet for å havne i hver alvorlighetsgrad				Predikert antall foretak i hver alvorlighetsgrad			
	1	2	3	4	1	2	3	4
2014	5,2 %	1,7 %	1,1 %	0,9 %	369	120	75	63
2015	5,3 %	1,6 %	1,0 %	0,9 %	384	120	75	64
2016	5,2 %	1,6 %	1,0 %	0,9 %	393	123	77	67
2017	5,1 %	1,5 %	0,9 %	0,8 %	393	120	72	63
2018	5,0 %	1,5 %	0,9 %	0,8 %	381	121	75	64

Kilde: SØA

Tabell 5.5 Predikert sannsynlighet for at et foretak i næringen havner i hver av alvorlighetsgradene og predikert antall foretak i hver alvorlighetsgrad i 2018

Næring	Predikert sannsynlighet for å havne i hver alvorlighetsgrad			
	1	2	3	4
Handel med kjøretøy	2,9 %	1,3 %	0,8 %	0,6 %
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	7,6 %	1,9 %	1,2 %	1,1 %
Bensinstasjoner	4,4 %	1,6 %	0,9 %	0,84 %
	Predikert antall foretak i hver alvorlighetsgrad			
	1	2	3	4
Handel med kjøretøy	105	47	29	22
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	232	58	37	34
Bensinstasjoner	44	16	9	8

Kilde: SØA

⁷⁷ Jf. kategoriseringen presentert i kapittel 3.1.

⁷⁸ Se appendiks A for estimeringsresultater.

Fordi kategoriene representerer alvorlighetsgraden knyttet til brudd, er sannsynligheten for å havne i kategoriene med lavere alvorlighetsgrad høyest. Over tid er det relativt lite variasjon i predikert sannsynlighet og antall foretak innenfor hver alvorlighetsgrad, men sannsynligheten er svakt fallende.

Det er imidlertid en del variasjon på tvers av bilbransjens ulike deler. Høyest sannsynlighet for brudd er det for foretakene innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner.

At sannsynligheten er høyest for virksomheter innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, kan skyldes at denne delen av bransjen også stilles overfor flere krav, og det er dermed flere muligheter for brudd.

Beregning kontrollert for utvalgsskjevhet

Arbeidstilsynet har som en uttalt ambisjon å jobbe risikobasert.⁷⁹ Fordi tilsynsobjektene ikke er et tilfeldig utvalg virksomheter, vil resultatene presentert overfor være påvirket av utvalgsskjevhet.

For å kontrollere for denne utvalgsskjevheten, kan en såkalt to-steps-Heckman-modell benyttes. Denne type modell beregner sannsynligheten for at et foretak tilhører en av de fire alvorlighetsgradene ved å først predikere sannsynligheten for at foretaket blir ført tilsyn med. Den avhengige variabelen i steg to, sannsynligheten for brudd hos foretaket, er 1 dersom brudd er avdekket hos foretaket, og 0 ellers.

For å bruke to-steps-modellen, er det nødvendig å identifisere minst én seleksjonsvariabel. Seleksjonsvariabelen skal være korrelert med sannsynligheten for å bli ført tilsyn med, men ikke sannsynligheten for brudd på arbeidsmiljøloven som plasserer foretaket inn i en av de fire alvorlighetsgradene. Hvis en slik seleksjonsvariabel ikke er til stede i det første steget,

vil en kunne få problemer med identifikasjon og upålitelig estimering av omfanget i steg to.

I denne rapporten er foretakets fylke benyttet som seleksjonsvariabel. Forutsetningen er altså at geografisk beliggenhet påvirker sannsynligheten for tilsyn, men ikke sannsynligheten for brudd.

Seleksjonsvariabelen inngår i modellens første steg, som forklaringsvariabel for sannsynligheten for tilsyn, men ikke i modellens andre steg, som beregner sannsynligheten for brudd. Modellen tilsier at et foretaks fylke signifikant påvirker sannsynligheten for tilsyn. Dette innebærer at sannsynligheten for tilsyn er høyere i enkelte geografiske områder.⁸⁰

Statistisk signifikante koeffisienter for uavhengige variabler indikerer at kontrollutvelgelsen er systematisk. I beregningen av sannsynlighet for tilsyn påvirker sentralitet og antall ansatte positivt, mens alder og omsetning per ansatt påvirker negativt. Det er også en høyere sannsynlighet for tilsyn for foretakene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, enn i de andre delene av bilbransjen. Å være registrert i merverdiavgiftsregisteret og å ha revisor påvirker sannsynligheten for tilsyn signifikant negativt.

I steg to, som predikerer sannsynligheten for brudd, har alle variablene samme fortegn som i steg en, jf. tabell 5 i appendiks A.

For å ta hensyn til at det er en risikobasert utvelgelse av kontrollobjekter (og dermed et skjevt utvalg av kontrollerte aktører), inkluderes «Inverse Mills ratio» (IMR) som en ekstra kontrollvariabel i steg to. Denne prosedyren vil påvirke koeffisientene til andre forklaringsvariabler og genereres ut fra estimeringen i første steg.

⁷⁹ Arbeidstilsynet arbeider mer effektivt og oppnår større samlet arbeidsmiljøeffekt dersom tilsyn gjennomføres i de virksomhetene som har størst risiko for brudd.

⁸⁰ Merk at det kan være andre faktorer som påvirker sannsynligheten for tilsyn, men ikke sannsynligheten for brudd. For å avdekke mulige andre seleksjonsvariabler er det nødvendig med en mer grundig analyse av hvordan virksomheter trekkes ut for tilsyn.

IMR er signifikant negativ, hvilket indikerer at ikke-observerbar karakteristikk knyttet til sannsynligheten for tilsyn, er negativt korrelert med sannsynligheten for brudd.

De predikerte sannsynlighetene fra to-steps-modellen er i gjennomsnitt noe lavere, sammenlignet med sannsynlighetene fra en-steps-modellen. For foretakene innen vedlikehold og reparasjon er den predikerte sannsynligheten lavere, men den er høyere for de andre delene av bransjen.

Resultatforskjellene mellom de to metodiske tilnærmingene er som forventet da en-steps-modellen ikke kontrollerer for utvalgsskjevhet og derfor overestimerer sannsynlighetene for foretak med kjennetegn tilsvarende de som det oftest blir ført tilsyn med.

Fordi det føres flest tilsyn med foretak innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, vil en-steps-modellen overestimere sannsynligheten for brudd for disse foretakene, og underestimere sannsynligheten for foretak i de andre delene av bilbransjen. Antall predikerte foretak med brudd i 2018 er mellom 10 og 20 prosent høyere i en-steps-modellen, avhengig av alvorlighetsgradene.

Tabell 5.6 og 5.7 oppsummerer resultatene fra to-steps-modellen.

Tabell 5.6 Predikert årlig sannsynlighet for at et foretak i bilbransjen havner i hver av alvorlighetsgradene og predikert antall foretak i hver alvorlighetsgrad

År	Predikert sannsynlighet for å havne i hver av kategoriene				Predikert antall foretak i hver kategori			
	1	2	3	4	1	2	3	4
2014	4,8 %	1,6 %	1,0 %	0,8 %	340	110	68	58
2015	4,8 %	1,5 %	0,9 %	0,8 %	349	109	68	58
2016	4,7 %	1,5 %	0,9 %	0,8 %	357	111	70	60
2017	4,6 %	1,4 %	0,9 %	0,7 %	355	108	68	57
2018	4,5 %	1,3 %	0,8 %	0,7 %	345	103	65	54

Kilde: SØA

Tabell 5.7 Predikert sannsynlighet for at et foretak i næringen havner i hver av alvorlighetsgradene og predikert antall foretak i hver alvorlighetsgrad i 2018

Næring	Predikert sannsynlighet for å havne i hver av kategoriene			
	1	2	3	4
Handel med kjøretøy	3,6 %	1,0 %	0,6 %	0,5 %
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	5,0 %	1,6 %	1,1 %	0,9 %
Bensinstasjoner	5,5 %	1,4 %	0,8 %	0,7 %
	Predikert antall foretak i hver kategori			
	1	2	3	4
Handel med kjøretøy	130	37	23	18
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	153	50	32	27
Bensinstasjoner	55	14	8	7

Kilde: SØA

At resultatene ikke avviker spesielt mye mellom de to metodiske tilnærmingene, er en indikasjon på robusthet. Imidlertid er det behov for ytterligere analyse av hvilke karakteristikker ved virksomheter og foretak som påvirker sannsynligheten for at de blir ført tilsyn med, og sannsynligheten for at det blir avdekket brudd.

Det vurderes som hensiktsmessig å benytte virksomhetens næringsoppgave i en slik analyse, framfor informasjon om regnskapspliktige foretak. Årsaken er at observasjoner vil forsvinne for ikke-regnskapspliktige foretak, og at kjennetegn ved lovbrudd knyttet til virksomheten, ikke nødvendigvis vil være gjenspeilet hos foretaket. Det kan også være karakteristikk som samvarierer med brudd, men som ikke fanges opp i utvalg som kun består av regnskapspliktige foretak, for eksempel virksomhetens organisasjonsform.

Uavhengig av metodisk tilnærming predikeres det at sannsynligheten for brudd er høyest for foretak innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. Der er også *antallet* predikerte foretak med brudd høyest.

Sannsynligheten for at et foretak innen vedlikehold og reparasjon har mer enn to brudd (alvorlighetsgrad 1), var mellom 5 og 7,6 prosent for 2018, avhengig av

metodisk tilnærming. Sannsynligheten for at foretakene også er knyttet til virksomheter hvor det er varslet eller vedtatt stans eller tvangsmulkt, var mellom 1,6 og 1,9 prosent. Sannsynligheten for at et foretak innen vedlikehold og reparasjon hadde over median antall brudd og det er vedtatt stans eller tvangsmulkt, var mellom 1,1 og 1,2 prosent i 2018.

Alvorlighetsgrad 4 er for foretak knyttet til virksomheter hvor det er over median antall brudd, det er vedtatt stans eller tvangsmulkt, og bruddene er knyttet til arbeidstid og arbeidsavtaler. Sannsynligheten for at et foretak innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy havner i alvorlighetsgrad 4 var mellom 0,9 og 1,1 prosent i 2018.

6 Nye tiltak må innføres for å bedre forholdene for bilbransjen

Det er iverksatt flere tiltak som har til hensikt å motvirke useriøsitet i arbeidslivet. Tiltakene rettes både mot arbeidslivet generelt og enkelt næringer. Noen tiltak handler om innføring av eller endringer i forskrifter og lover om lønns- og arbeidsvilkår, andre om å fremme samarbeid på tvers av myndigheter og andre samfunnsaktører. Andre igjen handler om kontroll av etterlevelse og sanksjonering ved brudd på regelverket. Det er også iverksatt tiltak for å påvirke kunders vilje og evne til å velge seriøse tilbydere.

Det er betydelig forbedringspotensial med tanke på arbeidsforholdene for de ansatte i bilbransjen. I virksomhetsundersøkelsen er andelen som oftest opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle tilbydere, høyest for respondentene fra virksomheter som tilbyr manuell bilvask og dekklagring- og skift.

Forbrukerundersøkelsen indikerer også at det er særlig innen verkstedtjenester, manuell bilvask/bilpleie og skifte og lagring av dekk at svart omsetning er utbredt. I beregningen av sannsynlighet for brudd på arbeidsmiljøregelverket er det foretakene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy som har høyest sannsynlighet, uavhengig av alvorlighetsgrad. Foretakene som er kategorisert innen bilvask/bilpleie har ved Arbeidstilsynets tilsyn i perioden hatt en høyere andel brudd og reaksjoner enn de øvrige delene av bilbransjen.

Utfordringene knyttet til arbeidsforhold i noen deler av bilbransjen synliggjør et behov for å tilpasse eksisterende eller iverksette nye tiltak. I virksomhetsundersøkelsen svarer 36 prosent at myndighetene i liten eller ingen grad bidrar til å redusere omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen. Kun 9 prosent mener myndighetene bidrar i stor grad. Videre svarer 60 prosent at sannsynligheten for å bli oppdaget av myndighetene dersom gjeldende lover og regler ikke følges, er liten eller svært liten.

I dette kapittelet presenteres aktuelle tiltak som kan bidra til å imøtekomme utfordringene i markedet. Tiltakene er gruppert i henhold til målgruppe.

6.1 Intervensjonslogikk bidrar til tiltaksforståelse

Det vurderes som hensiktsmessig å innføre få, men treffsikre tiltak, framfor flere mindre treffsikre. Tiltakene bør være minst mulig inngripende for de som allerede opptre seriøst, samtidig som de endrer adferden til målgruppen. Tiltak som innfører lovkrav rettet mot alle tilbydere, vil for eksempel kunne øke kostnadsnivået for de som allerede etterlever lover og regler. Denne virkningen må veies opp mot nytten som oppnås gjennom redusert useriøsitet og kriminalitet og likere konkurransevilkår.

For å kategorisere og vurdere tiltak, har vi tatt utgangspunkt i hvordan tiltak er ment å virke, altså tiltakets intervensjonslogikk. For å vurdere resultater og effekter av de ulike tiltakene, vil det være essensielt å forstå tiltakenes virkemåte. Å strukturere tiltakenes virkemåte i en intervensjonslogikk er et nyttig verktøy i denne sammenhengen. Intervensjonslogikken beskriver vår forståelse av sammenhengen mellom innsats, aktiviteter, resultater og effekter.⁸¹

Med innsats menes selve tiltaket som innføres, mens aktiviteter beskriver hva som gjøres for å følge opp innføringen av et tiltak. Resultater brukes om det umiddelbare utfallet av en aktivitet. Effekter brukes om en mer varig og langsiktig endring for målgruppen og samfunnet som helhet.

Slik benyttes intervensjonslogikken til å gruppere tiltakene etter overlappende målgrupper og virkemåter. I tillegg benyttes intervensjonslogikken til å kartlegge om tiltak forsterker eller motvirker hverandre, om hvilke typer tiltak som synes å fungere best og om det er slik at tiltakene virker best sammen.

⁸¹ Andre begreper som brukes om denne systematikken er effektkjede og forandringsteori.

Beskrivelsen av tiltak inneholder en gjennomgang av hvordan tiltaket er ment å virke, og hvilke effekter en kan forvente dersom tiltaket virker etter hensikten.

Intervensjonslogikk legger til rette for å følge utviklingen over tid gjennom identifiserte indikatorer. Valg av indikatorer vil avhenge av det konkrete tiltaket. Et indikatorsett representerer en form for monitorerings-system.

Under hvert av tiltakene vil det bli presentert indikatorer som kan bidra til å vurdere virkning.

Overordnet har alle tiltakene som presenteres tre mål, rettet mot de ansatte i bransjen og samfunnet som helhet. For det første skal effektene av tiltakene være at de ansattes lønns- og arbeidsvilkår bedres. For det andre skal likere konkurransevilkår være en effekt av tiltakene. Det tredje målet er at tiltakene skal bidra til økt trafikksikkerhet, og dermed redusere risikoen for skade på tredjepart.

Tabell 6.1 oppsummerer tiltakene som beskrives i dette kapittelet og indikatorer knyttet til deres intervensjonslogikk.

Tabell 6.1 Oversikt over drøftede tiltak og indikatorer for å følge aktiviteter, resultater og effekter

Målgruppe	Tiltak	Aktivitet	Resultat	Effekt
Lovkrav rettet mot tilbydere	Krav om ansatte med fagopplæring	Antall tilsyn, informasjons- og veiledningstiltak	Antall brudd og reaksjoner, antall som har fått informasjon og veiledning, og antall som har fullført fagopplæring	Færre trafikk- og arbeidsulykker
	Allmenngjøring av tariffavtale	Antall tilsyn, informasjons- og veiledningstiltak	Antall brudd og reaksjoner, lønns-utvikling, og antall som har fått informasjon og veiledning	Bedre lønns- og arbeidsvilkår og færre virksomheter opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører
	HMS-kort	Antall tilsyn, søknader om HMS-kort, informasjons- og veiledningstiltak	Antall brudd og reaksjoner, antall godkjente søknader, og antall som har fått informasjon og veiledning	Færre brudd knyttet til bruk av ulovlig arbeidskraft
	Godkjenningsordning	Antall tilsyn, søknader om godkjenning, informasjons- og veiledningstiltak		Færre virksomheter opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører
Tiltak som styrker forbrukers vilje og evne til å velge rett	Offentlig tilgjengelig bilskaderegister	Tilgjengeliggjøring av registeret	Søk og treff i registeret	Færre henvendelser til Forbrukerrådet om bruktbilkjøp og færre trafikkulykker
	Offentlig tilgjengelig av leverandør-informasjon	Tilgjengeliggjøring av register-/næringslivs-data	Søk og treff i åpne register-/næringslivsdata	Redusert omsetning hos ikke-godkjente leverandører
	Holdnings- og informasjons-kampanjer	Gjennomføring av kampanjer	Antall treff og visninger av kampanjene	Redusert kjøp av svarte tjenester og holdnings-endringer blant forbrukere
	Skattefradrag for kjøp av bilrelaterte tjenester	Antall og sum skattefradrag	Registrert omsetning i bransjen	Redusert kjøp av svarte tjenester

Målgruppe	Tiltak	Aktivitet	Resultat	Effekt
Lovkrav rettet mot kunder	Informasjons- og påseplikt	Antall tilsyn og antall informasjons- og veiledningstiltak	Antall reaksjoner (mot både oppdragsgivere og -takere), og besøkende på møteplasser og kanaler	Redusert kjøp fra ikke-seriøse leverandører
	Ansvarliggjøring av oppdragsgiver gjennom godkjenningsordning	Tilgjengeliggjøring av registerdata og kontroll og tilsyn av oppdragsgivere	Søk og treff i registeret over godkjente virksomheter, og antall brudd og reaksjoner	
Styrket samarbeid	Styrket samarbeid om kontroller og tilsyn	Antall tverretatlige tilsyn og kontroller, og omfang av tverretatlig etterretning	Mer effektiv avdekking av useriøse og kriminelle forhold	Økt tillit til at myndighetene stopper de som bevisst ikke etterlever regelverket og høyere opplevd oppdagelsesrisiko
	Målrettet innsats for deling av informasjon	Utvikling av lover, regelverk og systemer for deling	Økt deling og sammenstilling av informasjon på tvers av etatene	

Kilde: SØA

6.2 Lovkrav rettet mot tilbydere

Målgruppen for tiltakene er tilbydere i bilbransjen, og tiltakene er ment å endre deres adferd gjennom lover og forskrifter. Formålet med tiltakene er å bedre arbeidsvilkårene i bransjen, som også vil bidra til å øke trafikksikkerheten.

Intervensjonslogikken for tiltakskategorien er illustrert i figur 6.1. Innsatsen er at det innføres lovkrav rettet mot tilbyderne i bilbransjen. Innsatsen følges opp av etatene gjennom aktiviteter som tilsyn og annen oppfølging for å sikre at kravene oppfylt. Dette inkluderer både tilsyn og vedtak om eventuelle reaksjoner på brudd, samt aktiviteter knyttet til å informere om gjeldende lovkrav.

Aktivitetene skal resultere i at arbeidsvilkårene i bransjen bedres. Styrket kompetanse blant de ansatte bidrar til å redusere antall feilhandlinger og arbeidsulykker. Aktuelle resultatindikatorer er at det avdekkes mindre useriøsitet og kriminalitet ved tilsyn, og at det derfor blir vedtatt færre reaksjoner. Også andre mål-

bare indikatorer for arbeidsvilkårene vil styrkes (for eksempel høyere medianlønn).

Effektene av å innføre lovkrav mot tilbydere av bilrelaterte tjenester vil være like konkurransevilkår i bransjen og økt trafikksikkerhet i samfunnet. At konkurransevilkårene blir likere omfatter også at fortjenesten til seriøse virksomheter vil øke. Om konkurransevilkårene blir likere kan for eksempel kartlegges ved bruk av spørreundersøkelser. I den årlige SERO-undersøkelsen blir respondentene blant annet bedt om å ta stilling til påstander om deres virksomhet ofte må konkurrere med andre som har lavere kostnader fordi de driver useriøst eller ulovlig. Effekter på trafikksikkerhet kan blant annet måles gjennom statistikk for trafikkulykker, og årsaker til disse.

Figur 6.2 viser hvor mange i virksomhetsundersøkelsen som mente at strengere krav til kompetanse, innføring av HMS-kort, og innføring av minstelønn var blant de tre best egnede tiltakene for å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen.⁸² Figur 6.3 viser hvor mange i forbrukerundersøkelsen

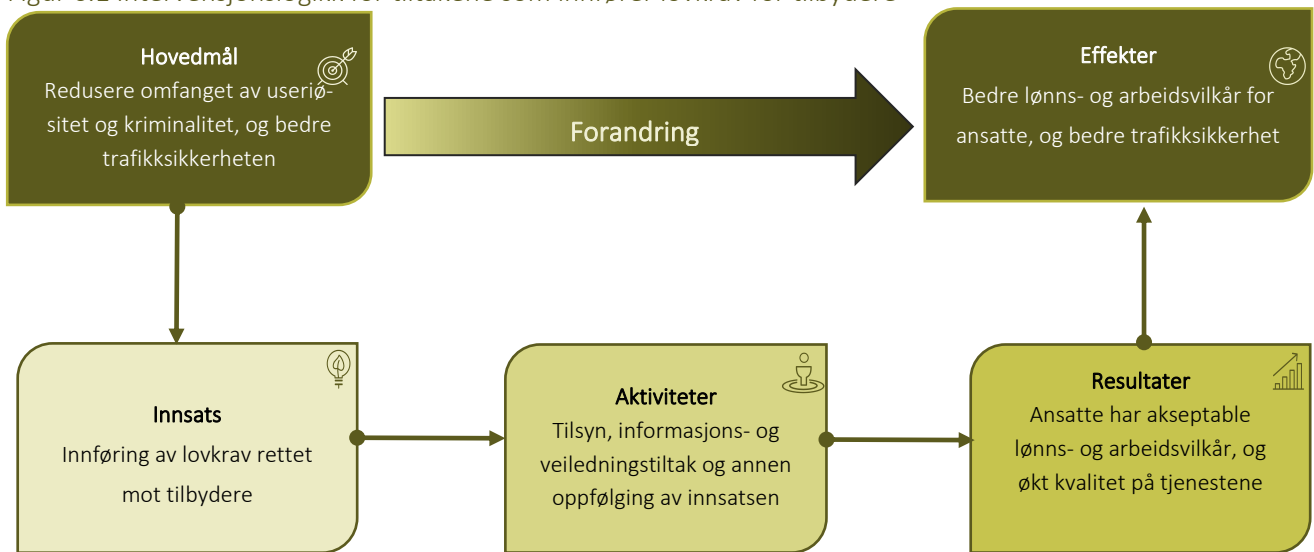
⁸² Hver respondent kunne velge tre tiltak.

som er ganske eller svært positive til de samme tiltakene.

Overordnet virker forbrukere å være mer positive til lovkrav som stiller strengere krav til tilbydere, mens respondentene fra tilbudssiden er mer positive til tiltak som stiller krav til forbrukere eller til myndighetene (gjennom mer kontroller av tilsyn). Årsaken er sann-

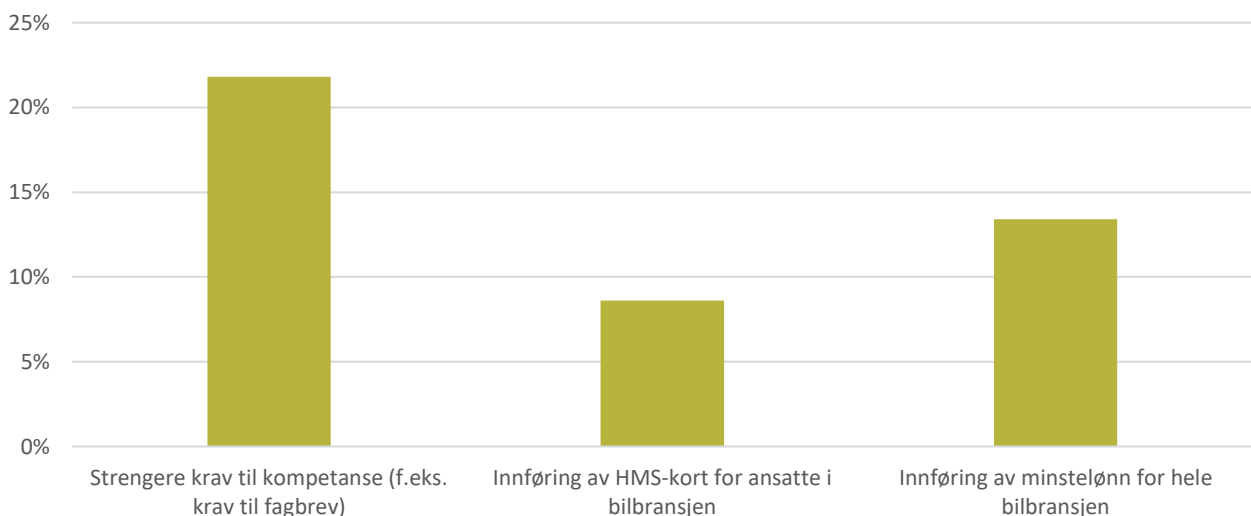
synligvis at strengere krav fører med seg ytterligere kostnader for virksomheter som etterlever regelverket. Et uønsket mulig utfall er at disse kostnadene kun påføres virksomheter som etterlever, mens de som ikke etterlever unngår kostnadene. At innsatsen følges opp av kontroll, tilsyn og andre aktiviteter er derfor avgjørende, jf. kapittel 6.5.

Figur 6.1 Intervensjonslogikk for tiltakene som innfører lovkrav for tilbydere



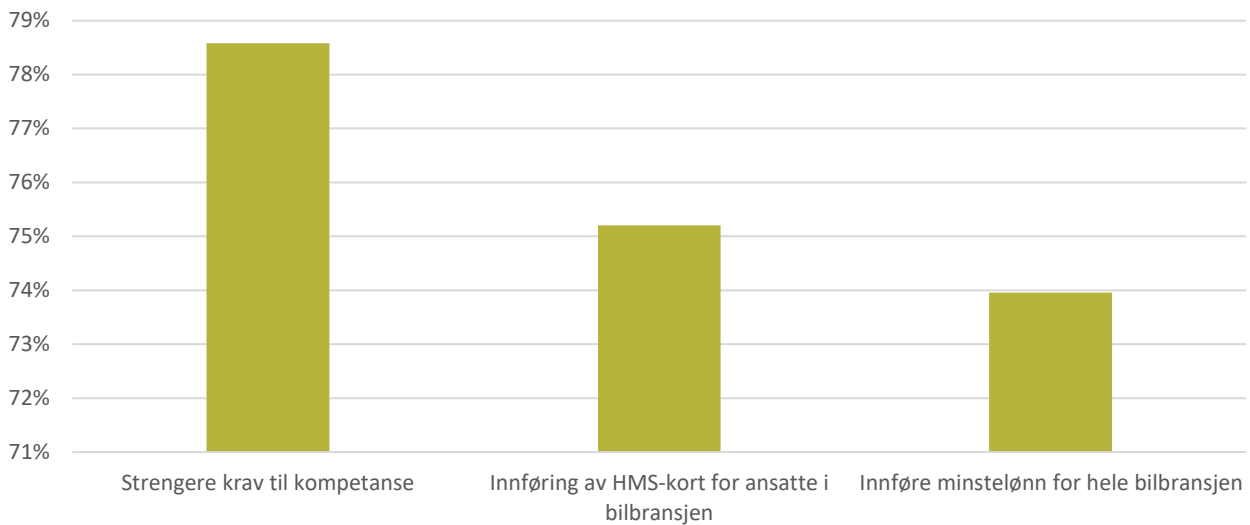
Kilde: SØA.

Figur 6.2 Andel virksomhetsledere som mener følgende tiltak er en av de tre best egnede til å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen (N= 478).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Figur 6.3 Andel forbrukere som er ganske eller svært positive til... (N=1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA.

6.2.1 Krav om ansatte med fagopplæring

Et tiltak for å motvirke useriøsitet i bransjen, er å sikre at de ansatte har relevant og tilstrekkelig kompetanse. Det er etablert yrkesfaglig utdanning på videregående skole i bilfag og andre bilrelaterte yrker, som leder til fagbrev.

Styrket kompetanse blant de ansatte bidrar til at arbeidet blir utført på riktig måte. Det bidrar til å redusere antall feilhandlinger og arbeidsulykker, og bedrer dermed trafikksikkerheten. Det kan også tenkes at arbeidstakernes kjennskap og holdninger til konsekvenser av useriøsitet og kriminalitet i bransjen påvirkes av opplæringen. Det vil i så fall bidra ved at arbeidstakerne stiller strengere krav til sine arbeidsgivere om å opptre etter lov og regelverk, og at de blir kjent med egne rettigheter og plikter.

Det er viktig å bemerke at strengere krav til kompetanse vil kunne gjøre terskelen for å kunne arbeide i bransjen u hensiktsmessig høy. Våre informanter peker på at bilbransjen har fungert som en inngang i arbeidslivet for mange, og at arbeidsplasser som ikke stiller for mye kompetansekrav er viktig for sysselsettingen av ufaglærte og innvandrere.

Hensynet til å redusere useriøsitet og kriminalitet i bransjen og å bedre trafikksikkerhet, må derfor veies opp mot hensynet til å bevare denne type lavterskel-arbeidsplasser. Det er også en fordel at ansatte kan tilegne seg formell kompetanse, som fagbrev, i jobb.

I bransjens ulike deler vil disse hensynene veies ulikt, som følge av at kompleksiteten i oppgavene som skal løses, og konsekvensen av manglende kompetanse vil variere mye. Innen verkstedtjenester vil for eksempel manglende kompetanse kunne gå utover trafikksikkerhet, mens dette vil være en mindre utfordring for bilforhandlere eller tilbydere av manuell bilvask.

De senere årene har det imidlertid pågått en prosess for å etablere yrkesfaglig opplæring for bilpleie. Også i dekkbransjen har det ifølge en av våre informanter vært rettet mer oppmerksomhet på medarbeidernes kompetanse de senere årene.

22 prosent av respondentene fra virksomhetsundersøkelsen svarer at strengere krav til kompetanse er blant de tre best egnede tiltakene mot useriøsitet og kriminalitet i bransjen, jf. figur 6.2. 78 prosent av forbrukerne er ganske eller svært positive til det samme, jf. figur 6.3.

Bruk av ansatte med fagopplæring er direkte observerbart i statistikk, men krever kobling til Aa-registeret med statistikk for arbeidstakernes utdanningsbakgrunn. Videre vil gjennomførte kontroller og tilsyn avdekke om virksomhetene i bransjen etterlever kravene til kompetanse.

6.2.2 Vedtak om allmenngjøring av tariffavtale for bilbransjen

Allmenngjøring av tariffavtaler er et eksempel på et sentralt tiltak for å redusere omfanget av sosial dumping i enkelte bransjer eller yrker. Ordningen fungerer slik at det i praksis blir innført minstelønnsatser og enkelte andre bestemmelser om arbeidsvilkår for alle sysselsatte i bransjen. Tidligere evalueringer av ordningen viser at den har lyktes i å begrense omfanget av sosial dumping (Bjørnstad mfl., 2015).

Bilbransjen har per i dag ikke allmenngjort tariffavtale, i motsetning til ni andre bransjer preget av dårlige arbeidsvilkår.

12 prosent av respondentene i virksomhetsundersøkelsen mente at minstelønn var blant de tre best egnete tiltakene mot useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, jf. figur 6.2. Figur 6.3 viser at 74 prosent av forbrukerne av tjenester fra bilbransjen i undersøkelsen enten er ganske eller svært positive til innføring av minstelønn i hele bilbransjen.

Den mest nærliggende resultatindikatoren for å måle resultater av allmenngjøring av tariffavtale, er lønnsutviklingen i bransjen. Avtalt timelønn skal etter allmenngjøringen være over et minstenivå. Avtalt lønn er tilgjengelig i Aa-registeret, og aggregerte tall på yrkes- og næringsnivå er offentlig tilgjengelig.

6.2.3 Godkjenningsordning i renhold utvides

Et tiltak som kan bidra til å sikre at kun seriøse tilbydere får tilgang til markedet for bilrelaterte tjenester, er å innføre en godkjenningsordning. En godkjenningsordning kan i prinsippet omfatte alle deler av

bransjen, eller avgrenses til spesifikke næringsaktiviteter.

I bilbransjen finnes det allerede en form for godkjenningsordning fra Statens vegvesen, for kjøretøyverksteder. Et mulig tiltak er å utvide kravet til godkjenning av virksomheter som tilbyr andre bilrelaterte tjenester.

Det finnes allerede en godkjenningsordning for virksomheter som tilbyr renholdstjenester. Det er ulovlig å selge renholdstjenester uten offentlig godkjenning, og det er ulovlig for kunder å kjøpe tjenester fra tilbydere uten godkjenning. Kravet om å kjøpe fra godkjent virksomhet gjelder dermed også forbrukere.

Godkjenningsordningen for renhold omfatter imidlertid ikke bilvask/bilpleie. Likevel observeres mange av de samme utfordringene i de to næringene. Dette kan tale for at det er hensiktsmessig å utvide godkjenningsordningen for renhold for denne delen av bilbransjen. Godkjenningsordningen kan tenkes å gjelde for alle som tilbyr bilvask/bilpleie, eller avgrenset for tilbydere av manuell bilvask, der utfordringene knyttet til useriøsitet og kriminalitet er særlig stor.

I en godkjenningsordning kan det, avhengig av næringsaktiviteten, stilles ulike krav for å få godkjenning. For renholdsvirksomheter er kravene knyttet til bedriftshelse- og vernetjeneste, at kravene i forskrift om allmenngjøring av tariffavtale for renholdsvirksomheter er oppfylt, og at det er en kompensasjonsordning i tilfelle yrkesskade. Krav kan også for eksempel knyttes til kompetanse, som er trukket fram i både virksomhets- og forbrukerundersøkelsen som et hensiktsmessig tiltak for å redusere utfordringer med useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, jf. figur 6.2 og 6.3.

Andersen mfl. (2016) har evaluert godkjenningsordningen for renhold. Analysen finner at godkjenningsordningen har gitt både myndigheter og oppdragsgivere bedre oversikt over seriøse og useriøse aktører i markedet for renholdstjenester.

Arbeidstilsynet avdekker fortsatt brudd hos godkjente virksomheter, men erfarer økt prioritet av helse, miljø og sikkerhet i bransjen etter innføring av ordningen. En godkjenningsordning er derfor ikke et alternativ til fortsatt kontroll- og tilsynsaktivitet mot bransjen. I 2019 ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant private forbrukere som kjøpte renholdstjenester. Kun fire av ti kjente til at Renholdsregisteret er tilgjengelig på Arbeidstilsynets nettsider. Informasjon og veiledning er avgjørende for en effektiv godkjenningsordning.

I intervju med ulike aktører fra bransjen og partene i arbeidslivet blir også en godkjenningsordning trukket fram som hensiktsmessig. En av de profesjonelle innkjøperne vi har vært i kontakt med mener det vil gjøre det langt lettere å velge leverandører av bilvask dersom det fantes en godkjenningsordning, og dermed en oversikt over godkjente tilbydere, slik som for kjøretøyverkstedene.

På kort sikt er formålet med tiltaket at flere kjøper bilrelaterte tjenester fra seriøse virksomheter. På lengre sikt kan effekten være en bedring i ansattes arbeidsvilkår og at færre virksomheter opplever uforholdsmessig konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører. Evalueringen av godkjenningsordningen for renhold understreker at det tar tid før ordningen skaper effekter i markedet. Innføring av en godkjenningsordning må derfor ha et langsiktig perspektiv på effekter (Andersen, Bråten, Nergaard, & Trygstad, 2016).

Det er flere relevante resultatindikatorer knyttet til en godkjenningsordning. For det første er antall innvilgede søknader om godkjenning sentral. Denne gir oversikt over hvor mange virksomheter som tilbyr de godkjenningspliktige tjenestene. Videre kan årsaker til at søknader avslås brukes til å kartlegge hvilke typer krav virksomhetene i bransjen ikke oppfyller.

Dette er eksempler på resultater som følger direkte av myndighetenes aktiviteter.

Bransjeprogrammet for bilbransjen har foreslått å utvide godkjenningsordningen for renhold, til også å gjelde manuell bilvask. Forslaget er til behandling i Arbeids- og sosialdepartementet.

6.2.4 Innføring av HMS-kort

Arbeidsmiljøloven gir anledning til å pålegge bruk av HMS-kort for arbeidstakere innenfor næringer der det er nødvendig eller hensiktsmessig for å ivareta arbeidstakernes helse, miljø og sikkerhet. HMS-kortet viser hvem en arbeidstaker er, og hvilken virksomhet personen arbeider for. For at ansatte skal kunne ha HMS-kort, må virksomheten være registrert i flere offentlige registre, herunder merverdiavgifts- og Aa-registeret.

Krav til HMS-kort gjelder også for virksomheter registrert som ENK og innleide arbeidstakere. Kortet skal bæres synlig på jobb, og framvises ved kontroll fra for eksempel Arbeidstilsynet, Skatteetaten og politiet.

I tillegg til at HMS-kort gjør det lettere for myndighetene å gjennomføre kontroller og tilsyn, vil kortet også gi oppdragsgiver bedre oversikt over de ansatte som utfører arbeidet. Slik vil kortet også gjøre det lettere for oppdragsgiver å velge seriøse leverandører og kontrollere utførelse i henhold til avtalen.

Ordningen med HMS-kort er innført i renhold og i bygg og anlegg, og anses som et tiltak som er viktig i forbindelse med kontroller og som bidrar til økt seriositet (Bjørnstad, Eggen, & Tofteng, 2016).⁸³

For bilbransjen vil behovet for HMS-kort variere på tvers av de ulike delene. Et slikt kort vil ha størst positiv virkning i områder hvor det er vanskelig å holde oversikten over ansatte. Krav til HMS-kort er særlig

⁸³ I renhold er HMS-kort innført som en del av godkjenningsordningen.

relevant i de mest arbeidsintensive delene av bransjen. Kanskje særlig innen bilpleie, der det blant annet er avdekket mangelfulle arbeidsavtaler og manglende arbeidstillatelser.⁸⁴ HMS-kort kan gjøre kontroll- og tilsynsarbeidet fra myndighetenes side enklere, samtidig som kunder kan se etter kortene når de kjøper varer og tjenester i bransjen.

Den mest relevante resultatindikatoren for HMS-kort er antall innvilgede søknader. Innvilgning av søknad forutsetter at virksomheten og arbeidstakerne er registrert i Enhetsregisteret, merverdiavgiftsregisteret og Aa-registeret.⁸⁵ Et høyere antall innvilgede søknader gir myndighetene både en indikasjon på at ordningen brukes og bedre oversikt over virksomheter og ansatte i bransjen.

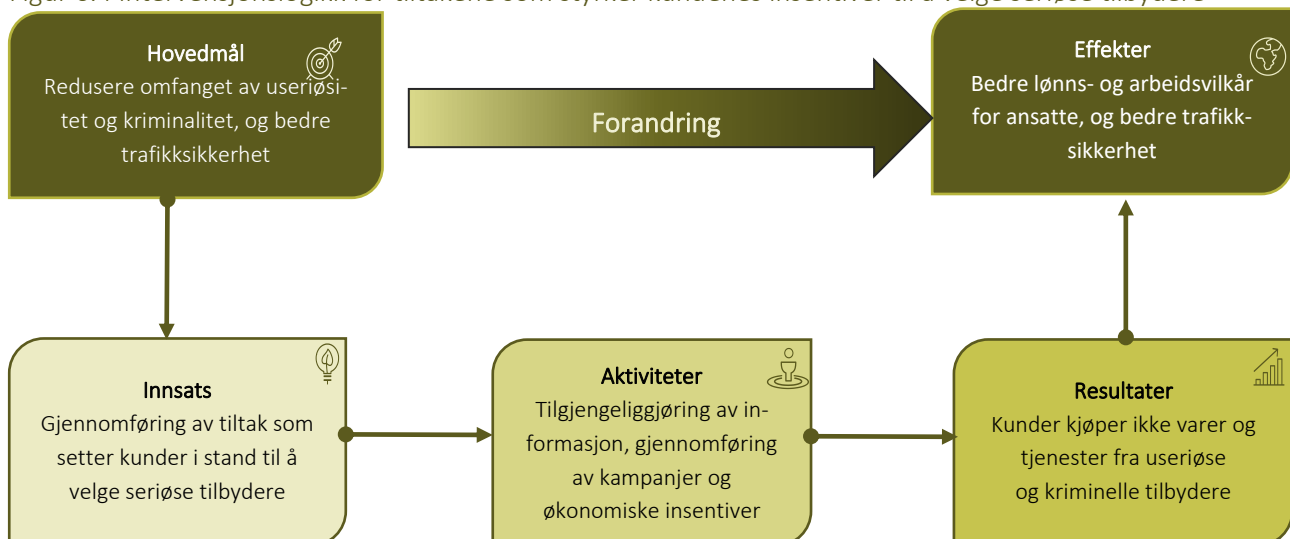
I spørreundersøkelsene er det relativt få virksomhetsrepresentanter som mener innføring av HMS-kort er blant de tre best egnede tiltakene, med under 10 prosent. Blant forbrukerne er 75 prosent ganske eller svært positive til tiltaket.⁸⁶

6.3 Tiltak som styrker kundenes vilje og evne til å velge seriøse tilbydere

Tiltak som styrker kundenes vilje og evne til å handle med seriøse tilbydere, vil bidra til å redusere omfanget av useriøsitet og kriminalitet, uten å innføre lovkrav. Kundene kan være både oppdragsgivere, i private og offentlige virksomheter, og private forbrukere.

Kartlegginger av kundenes holdninger om svart arbeid og useriøsitet i arbeidslivet tyder på at de fleste ser verdien av og har ønske om å velge seriøse leverandører ved kjøp av varer og tjenester (Opinion, 2018; NSR, 2019). Ved å gi målgruppen informasjon og gode verktøy for å velge leverandør, kan useriøse og kriminelle tilbydere stenges ute av markedet. Under beskrives først to tiltak som skal påvirke kundenes evne til å velge seriøse tilbydere, og deretter to tiltak som skal påvirke deres vilje. Figur 6.4 oppsummerer vår forståelse av denne tiltakskategoriens intervensjonslogikk.

Figur 6.4 Intervensjonslogikk for tiltakene som styrker kundenes insentiver til å velge seriøse tilbydere



Kilde: SØA.

⁸⁴ Klikk [her](#) for å lese mer på Handlehvit.no.

⁸⁵ Forutsatt at samme krav som eksisterende ordninger for HMS-kort legges til grunn for ordningen i bilbransjen.

⁸⁶ Hvor godt forbrukere kjenner til ordningen og egenskaper ved denne, er usikkert.

I denne tiltakskategorien er innsatsen å gjennomføre tiltak som setter kunder i stand til å velge seriøse tilbydere.

Aktivitetene består i hovedsak av ulike informasjons-tiltak, men kan også være økonomiske virkemidler som styrker kundenes incentiver til å velge seriøse leverandører. Aktivitetene skal resultere i at useriøse og kriminelle tilbydere stenges ute av markedet, ved at etterspørselen etter deres varer og tjenester reduseres.

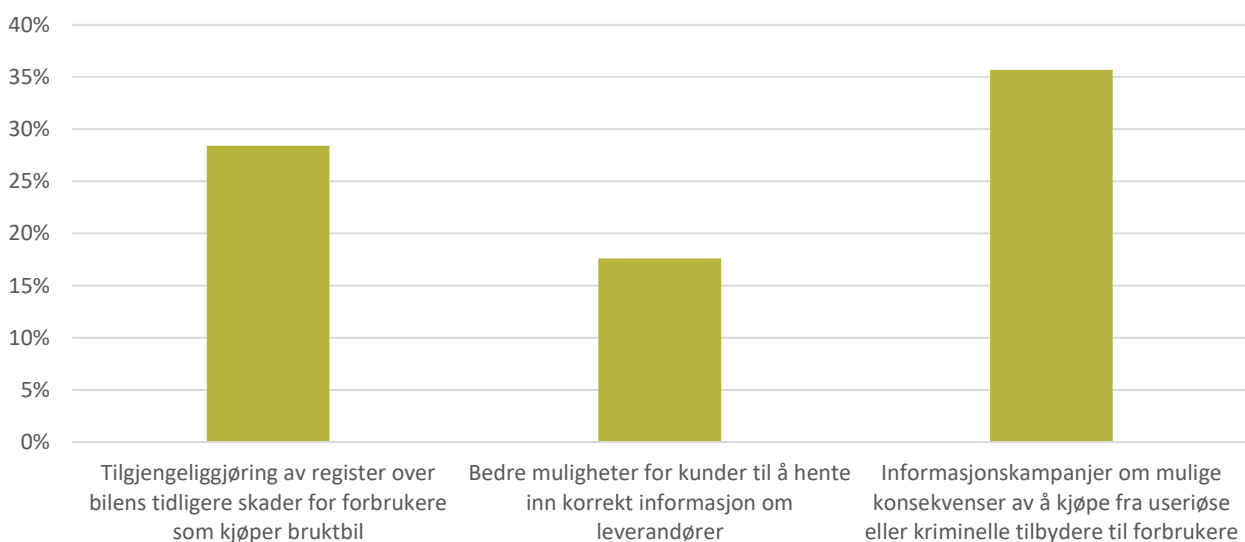
Indikatorer for effekt kan for eksempel baseres på gjennomførte kunnskaps- og holdningsundersøkelser i målgruppen for tiltakene. At flere mener å handle med useriøse og kriminelle er uakseptabelt og at færre kjøper tjenester svart, vil være aktuelle effektindikatorer for kundenes vilje til å velge seriøse leverandører. Dette kan blant annet måles gjennom utbredelsen av kjøp av svart arbeid. Forbrukernes svarte kjøp kartlegges annethvert år i SMSØs forbrukerundersøkelse.

Figur 6.5 viser hvor mange i virksomhetsundersøkelsen som mente at tilgjengeliggjøring av et register over bilens tidligere skader for forbrukere, bedre muligheter for forbrukere til å innhente korrekt informasjon om leverandører og informasjonskampanjer om konsekvensene ved bruk av useriøse og kriminelle leverandører i bilbransjen, er blant de tre best egnede tiltakene.

Figur 6.6 viser hvor mange forbrukere som er ganske eller svært positive til de samme tiltakene, i tillegg til et tiltak der kjøp av verkstedtjenester fra godkjente verksteder gir rett på skattefradrag.

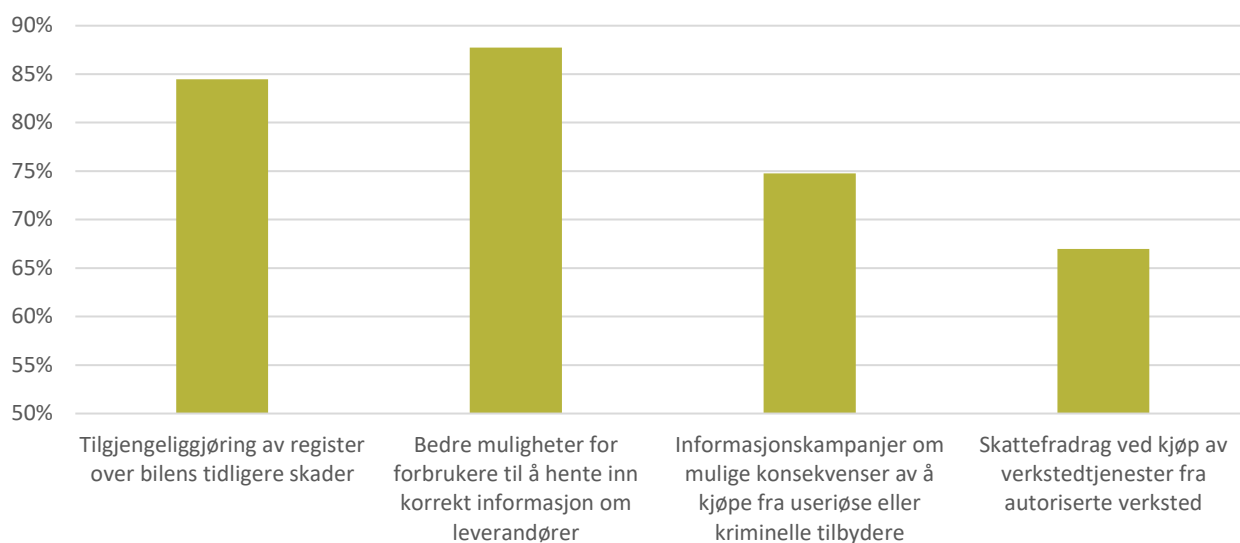
Overordnet virker forbrukere å være relativt positive til tilgjengeliggjøring av informasjon om skadehistorikk på kjøretøyene og om leverandørene, sammenlignet med virksomhetsrepresentantene. Det kan skyldes at den type tilgjengeliggjøring av informasjon vil kreve mer rapportering, og derfor øke virksomhetenes kostnader, men utelukkende være en fordel for kunder.

Figur 6.5 Andel virksomhetsledere som mener følgende tiltak er en av de tre best egnede til å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen (N = 478).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

Figur 6.6 Andel forbrukere som er ganske eller svært positive til... (N=1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA.

6.3.1 Offentlig tilgjengelig bilskaderegister

Det er fare for at biler som har hatt store strukturelle eller sikkerhetsmessige skader, og burde vrakes, blir reparert på en uforsvarlig måte. Slike biler kan utgjøre en betydelig sikkerhetsrisiko på veiene. Useriøse og kriminelle bruktbilforhandlere kan videre selge disse bilene til intetanende kjøpere.⁸⁷

Offentliggjøring av et skaderegister over biler som har hatt store skader, kan sette kundene i stand til å velge bort disse bilene og forhandlerne, og stenge kriminelle og useriøse bruktbilforhandlere ute fra markedet. I tillegg vil offentliggjøringen være viktig for trafikksikkerheten.

Det må vurderes hvilken informasjon som er hensiktsmessig å inkludere i et bilskaderegister. Det må blant annet defineres hvilke skader som er omfattende nok til at dette er relevant informasjon for kjøpere av brukte biler. Som for andre tiltak der informasjon skal offentliggjøres, må registerets innhold

også vurderes opp mot personvern hensyn. For eksempel kan type eller årsak til skade på en bil anses som sensitiv informasjon.

Et alternativ er å offentliggjøre informasjon om en bil er kondemnert av et forsikringsselskap. Når en bil er kondemnert, betyr det at forsikringsselskapet har avgjort at skadeomfanget er så stort at det ikke er hensiktsmessig eller mulig å reparere bilen. Dersom kunden finner at bilen er registrert som kondemnert, kan ytterligere dokumentasjon om reparasjon etter spørres. Et slikt register forutsetter tett samarbeid mellom myndighetene og forsikringsbransjen.

Den mest relevante resultatindikatoren for etablering av et bilskaderegister, er søk og treff i registeret. Det vil også være aktuelt å gjennomføre spørreundersøkelser om kundenes kjennskap til ordningen, og om kundene vet om deres leverandør er godkjent.⁸⁸ Disse indikatorene må også sees i sammenheng med omsetningen av brukte biler i sam-

⁸⁷ Klikk [her](#) for å lese mer om Olsen Bil-saken, der det ble avdekket dårlige og mangelfulle reparasjoner av brukte biler som ble videresolgt.

⁸⁸ I 2019 ble det for eksempel gjennomført en spørreundersøkelse om private forbrukeres kjennskap til godkjenningsordningen for renhold. Kun fire

av ti som kjøper tjenesten kjente til at et register med godkjente tilbydere er tilgjengelig på Arbeidstilsynets nettsider.

funnet. Effektene av tiltaket kan for eksempel gi utslag i antall henvendelser Forbrukerrådet får om kjøp av brukte biler. Henvendelser om bruktbiler har lenge ligget på klagetoppen.⁸⁹ Redusert omsetning av trafikkfarlige, storskadde biler kan også redusere antall trafikkulykker med mekaniske årsaker. Antall trafikkulykker med brukte biler kan derfor også være en indikator.

Nærmere 85 prosent av forbrukerne er ganske eller svært positive til et offentlig bilskaderegister. 28 prosent av virksomhetsrepresentantene mener et slikt register er en av de tre best egnede tiltakene.

6.3.2 Tilgjengeliggjøring av informasjon om leverandører

Å gjøre informasjon om tilbyderne i bransjen tilgjengelig vil gjøre det lettere for kunder å velge seriøse tilbydere. Mens bilskaderegisteret i hovedsak bidrar til bedre trafiksikkerhet, vil tilgjengeliggjøring av relevant informasjon om tilbyderne bidra til at arbeidsforholdene i bransjen bedres.

Dersom informasjon tilgjengeliggjøres, vil dette kunne bidra til at kunder evner å stenge useriøse og kriminelle tilbydere ute fra markedet, samtidig som det vil gi virksomhetene et insentiv til å sikre at de opptrer i henhold til lover og regler. Denne type innsats kan også sees i sammenheng med tilgjengeliggjøring av informasjon i godkjenningsordninger.

For kjøretøyverksteder finnes det allerede en offentlig tilgjengelig oversikt over godkjente verksteder. Denne oversikten gjør det lettere for kundene å velge seriøse tilbydere. Registeret er tilgjengelig på Statens vegvesens nettsider og gir informasjon om hvilke godkjenninger verkstedet har for å utføre reparasjon av kjøretøy. Alle godkjente verksteder skal

også ha et utvendig skilt som viser at det er godkjent av Statens vegvesen.

Offentlig godkjenning av verksted vurderes som et viktig tiltak. Dette særlig fordi det er mange tilfeller hvor det er vanskelig for kunder å vurdere behov for tjenester og hvorvidt tjenesten er utført med høy kvalitet, samtidig som arbeid av dårlig kvalitet kan ha stor betydning for trafiksikkerhet.

Det kan være aktuelt med lignende tiltak for andre deler av bilbransjen. Innen bilvask kan det for eksempel også etableres registre som gir informasjon om virksomheten, enten fysisk eller digitalt. For eksempel hvorvidt det benyttes miljøvennlige vaske- og rensemidler, om virksomheten er registrert i merverdiavgiftsregisteret eller informasjon om virksomheten avdekket i tilsyn.

Dersom det etableres en godkjenningsordning for bilpleie, jf. kapittel 6.2.4, bør det også publiseres et register tilsvarende Renholdsregisteret.⁹⁰

Gitt likhetene med en godkjenningsordning, vil de relevante resultatindikatorer for tilgjengeliggjøring av informasjon også være relativt likelydende. Det innebærer å måle i hvor stor grad informasjonen tas i bruk av aktørene på markedet. For å måle effekter kan det blant annet gjennomføres spørreundersøkelser om den tilgjengeliggjorte informasjonen har påvirket atferden i markedet.

Tiltak som gir økt tilgang på informasjon, slik at det blir enklere å velge seriøse leverandører, er den type tiltak forbrukerne i spørreundersøkelsen er mest positive til, jf. figur 6.6.

Virksomhetsrepresentantene er på sin side, relativt sett, mindre positive til at denne type tiltak er best

⁸⁹ Klikk [her](#) for å se Forbrukerrådets statistikk over henvendelser. I 2018 var det nesten tre ganger så mange henvendelser om brukte biler i forhold til leie av bolig, som var kategori nummer to på listen.

⁹⁰ Se Arbeidstilsynets hjemmesider om [Renholdsregisteret](#).

egnet for å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen, jf. figur 6.5. Hva dette skyldes er usikkert, men det kan dels knyttes til at de forventer at det vil føre til økt rapporteringsbehov fra virksomhetenes side.

6.3.3 Holdnings- og informasjonskampanjer om konsekvenser av useriøsitet og kriminalitet

Å sikre at kunder har vilje og evne til å velge seriøse leverandører er en sentral del av det forebyggende arbeidet for å hindre at deres etterspørsel bidrar til useriøsitet og kriminalitet i arbeidslivet. Kundenes holdninger og forventninger til virksomheter de kjøper varer og tjenester fra, kan også påvirke lønns- og arbeidsforholdene til arbeidstakerne hos leverandørene.

Dersom relevant informasjon tilgjengeliggjøres, er det samtidig avgjørende at kundene er klar over og har viljen til å ta i bruk denne. I spørreundersøkelsen oppgir 23 prosent av forbrukerne som eier egen bil at de ikke var klar over at kjøretøyverksteder skal være godkjent av Statens vegvesen. I en spørreundersøkelse blant private forbrukere som kjøper renholdstjenester i hjemmet, var det kun fire av ti som kjente til at Renholdsregisteret er tilgjengelig på Arbeidstilsynets nettsider.⁹¹ Offentlig tilgjengelig informasjon har ingen verdi om den ikke er kjent for målgruppen.

Tiltak som synliggjør tilgjengelig og relevant informasjon, vil bidra til å styrke kundenes evne til å velge seriøse tilbydere. I tillegg er det behov for tiltak som har som mål å informere kunder om konsekvensene av å velge useriøse tilbydere på mer overordnet nivå, for å påvirke kundenes vilje til å velge seriøse tilbydere.

Tiltakene kan rettes mot både private forbrukere og virksomheter som kjøper bransjens tjenester.

Flere studier har vist at kundenes forventninger påvirker virksomhetenes atferd i arbeidsmarkedet og samfunnet (Kolstad, Wiig, & Larsen, 2008). Virksomhetene tar for eksempel inn over seg klima- og miljøutfordringene ved å tilpasse produksjon og materialbruk for å redusere sitt klimaavtrykk. Private virksomheter er også partnere med organisasjoner for å fremme både lønns- og arbeidsvilkår og annen samfunnsutvikling i regioner der de produserer, for eksempel i samarbeid med UNICEF.⁹²

Figur 6.6 viser at 74 prosent av respondentene i forbrukerundersøkelsen er enten ganske positive eller svært positive til informasjonskampanjer om kjøp av tjenester fra useriøse og kriminelle tilbydere. Til sammenligning mener 36 prosent av respondentene fra virksomhetsundersøkelsen at informasjonskampanjer er blant de tre best egnede tiltakene for å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen. Andelen er høyere enn for de to andre tiltakene i denne gruppen.

Relevante resultatindikatorer for denne typen tiltak er knyttet til gjennomføringen av den enkelte kampanje. Det omfatter særlig hvor mange personer kampanjen når fram til i form av treff og visninger, som også bør sees i sammenheng med målgruppen for kampanjene. Effekter oppstår når kampanjene påvirker målgruppens atferd eller holdninger, som kan kartlegges ved bruk av spørreundersøkelser.

6.3.4 Skattefradrag ved kjøp av bilrelaterte tjenester

Et annet mulig tiltak for å bekjempe useriøsitet og kriminalitet er å styrke kundenes insentiver til å handle hvitt med økonomiske virkemidler. Å innføre skattefradrag ved kjøp av bilrelaterte tjenester redu-

⁹¹ Klikk [her](#) for å lese om resultatene fra undersøkelsen.

⁹² Se [UNICEF sine hjemmesider](#).

serer i praksis prisen kundene må betale for tjenesten. Argumentet er at det vil styrke seriøse virksomheters konkurranseevne i markedet. En slik ordning kan gjelde alle kjøp av bilrelaterte tjenester som kan dokumenteres med faktura eller kvittering, eller avgrenses til å gjelde tjenester og virksomheter som inngår i ulike godkjenningsordninger.

Denne type virkemiddel er særlig relevant i bransjer der det er vanskelig for myndighetene å føre kontroll og tilsyn. For bilbransjen, og særlig bilvask/bilpleie, er det vanskelig å føre tilsyn med om kundene kjøper tjenesten svart eller hvitt. Selv om bilpleietilbyderne typisk har fast produksjonssted, oppholder kundene seg i kort tid, og det er derfor vanskelig å vite hvor mange kunder stedet faktisk har hatt. En utfordring ved en eventuell ordning, vil være å avgrense til hva som skal defineres som bilrelaterte tjenester.

En skattefradragtsordning har vært diskutert i Norge for kjøp av renholdstjenester i private hjem (SØA, 2019). I Sverige er det for eksempel ordninger for skattefradrag ved kjøp av renhold og vedlikehold i private hjem (Tillväxtanalys, 2019).

Store fordeler med tiltaket er at det vil kunne vri innkjøp over til seriøse tilbydere gjennom insentiver heller enn straff, og det vil ikke øke kostnadene til seriøse tilbydere. Samme informant opplever at utfordringene i bransjen i stor grad skyldes lav betalingsvilje hos private forbrukere, hvilket denne type tiltak vil kunne imøtekomme.

Fordi en skattefradragtsordning nødvendigvis må gjelde alle kjøp, kan en slik ordning resultere i store provenyeffekter på offentlige budsjetter. Det gjør også at gevinsten i form av redusert useriøsitet og kriminalitet må være relativt stor for at ordningen skal være samfunnsøkonomisk lønnsom (SØA, 2019).

Evalueringer av ordninger med skattefradrag ved kjøp av tjenester i hjemmet i Sverige og Danmark, gir ikke entydige konklusjoner om effekten på omfanget av svart arbeid. I begge land har det hvite markedet for tjenester i hjemmet økt betydelig etter innføringen. Analyser finner imidlertid at det er mange «nye» kunder, mens en mindre andel av de som tidligere kjøpte svart går over til å handle hvitt. Gitt at de fleste bileiere allerede kjøper verkstedtjenester, indikerer resultatene over at effekten på omfanget av svart arbeid kan være relativt begrenset for denne delen av bransjen. Det er imidlertid usikkert hvor stor overføringsverdi evalueringene av de danske og svenske fradragtsordningene har, gitt at disse omfatter andre typer tjenester.

I forbrukerundersøkelsen ble respondentene spurt om en skattefradragtsordning for kjøp av verkstedtjenester ved autoriserte verksteder, er et godt egnet tiltak for å redusere omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen. Om lag 65 prosent av respondentene er ganske eller svært positive til en slik ordning. Det er den laveste andelen blant tiltakene i denne innsatskategorien.

Relevante indikatorer for å følge en slik ordning over tid er antall personer som får skattefradrag, og summen av skattefradrag. Bruk av en skattefradragtsordning kan også potensielt sees i sammenheng med andre indikatorer, for eksempel godkjenningsordningen for kjøretøyverksteder. En resultatindikator er utviklingen i den registrerte omsetningen i bransjen. Effektene av tiltaket skal være redusert utbredelse og omfang av svart arbeid, som kan måles ved bruk av spørreundersøkelser. Evalueringene av andre skattefradragtsordninger indikerer at resultat- og effektmålingene særlig bør skille mellom hva som er en økning i det hvite markedet, og hva som skjer med omsetning og utbredelse av svart arbeid, useriøsitet og annen kriminalitet i markedet.

6.4 Lovkrav rettet mot kunder

For prissensitive goder, kan relativt små endringer i pris gi store utslag i etterspørsel. Konsekvensen kan være at enkelte kunder må stilles overfor lovkrav, for at insentivene skal være sterke nok til å velge leverandører som etterlever lover og regler. Det kan antas at terskelen for å begå lovbrudd er høyere enn for uetiske kjøp av varer og tjenester.

Målgruppen for lovkravene er bilbransjens kunder, som kan være private og offentlige virksomheter eller forbrukere. Formålet er å bedre arbeidsvilkårene i bransjen, ved å redusere kundenes etterspørsel fra useriøse og kriminelle tilbydere.

Lovkrav kan ha en direkte effekt på etterspørselen. Kunder som ønsker å etterleve lovverket, vil tilpasse sin etterspørsel til nye reguleringer. Gitt hensiktsmessige reguleringer, vil det bidra til å redusere omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen.

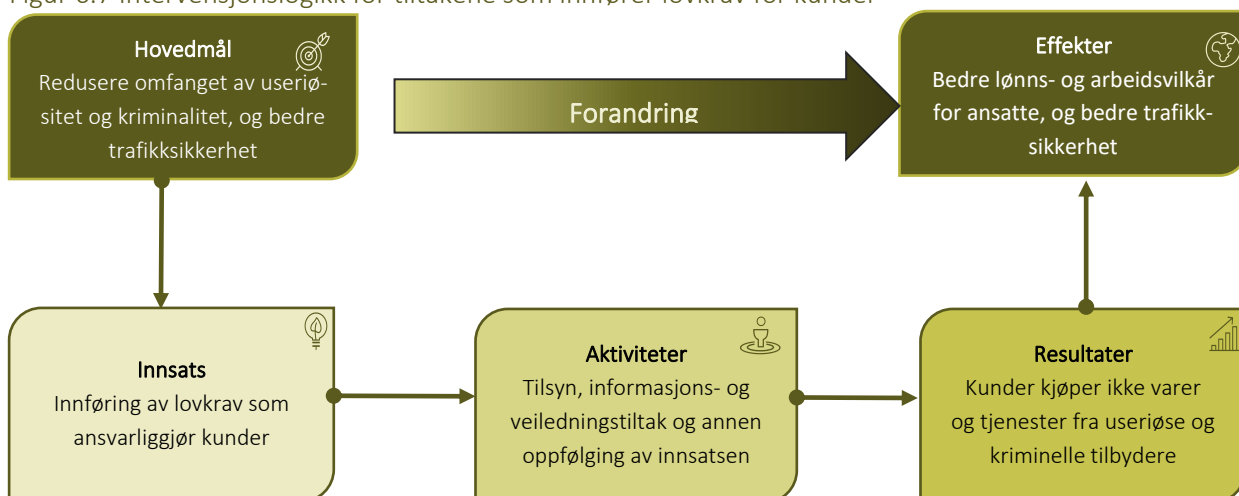
Lovverket må også følges opp med kontroller og tilsyn, for å sanksjonere kunder som ikke vil etterleve regelverket. Kontroll- og tilsynsaktiviteter bidrar derfor til å øke effekten av å innføre lovkrav. Det gjennomføres relativt få kontroller og tilsyn av private

forbrukere, som i praksis vurderes som utfordrende. Den direkte effekten av å innføre lovkrav kan derfor antas å være viktigst for denne delen av målgruppen. Kontroller og tilsyn kan i større grad påvirke atferden til profesjonelle oppdragsgivere, ved å øke den opplevde oppdagelsesrisikoen.

Intervensjonslogikken for denne tiltakskategorien er illustrert i figur 6.7. Innsatsen er å innføre lovkrav som ansvarliggjør kunder for mulige uheldige konsekvenser av deres etterspørsel etter varer og tjenester. På samme måte som for lovkrav mot tilbydere, består aktivitetene av myndighetenes oppfølging gjennom kontroller, tilsyn og informasjon og veiledning for å sikre at kravene oppfylles. Overfor private forbrukere består aktivitetene i hovedsak av å informere og veilede for etterlevelse av lovverket, men det gjennomføres også kontroller og tilsyn.

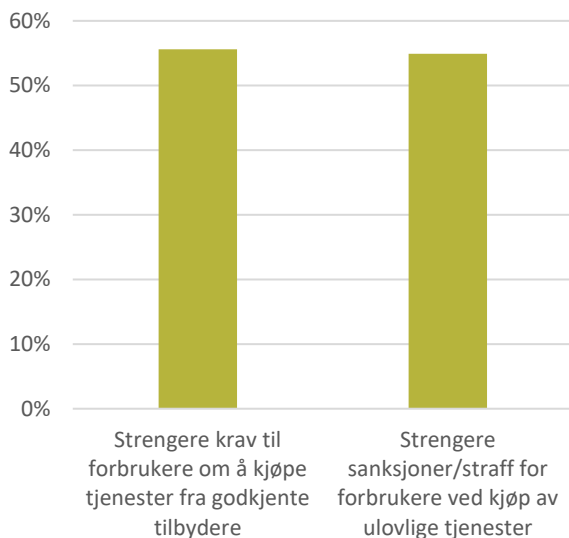
Aktivitetene skal resultere i at kundene er satt i stand til å stenge useriøse og kriminelle ute av markedet. På den måten bidrar innsatsen til bedre lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte og bedre trafiksikkerhet i samfunnet. Å ansvarliggjøre kundene vil også bidra til redusert uønsket konkurranse mellom seriøse og useriøse og kriminelle virksomheter.

Figur 6.7 Intervensjonslogikk for tiltakene som innfører lovkrav for kunder



Kilde: SØA.

Figur 6.8 Andel forbrukere som er ganske eller svært positive til... N= 1 102



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA.

I overkant av 55 prosent av forbrukerne er ganske eller svært positive til lovkrav om at bilrelaterte tjenester må kjøpes fra godkjente virksomheter. Om lag den samme andelen er positive til strengere straffer for forbrukere som kjøper tjenester ulovlig. Dette er blant de tiltakene som færrest forbrukere er positive til i undersøkelsen.

Nærmere 40 prosent av virksomhetsrepresentantene mener at strengere krav til kunder om å kjøpe tjenester fra godkjente tilbydere er ett av de tre best egnede tiltakene for å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet i bransjen. Kravene kan for eksempel være om å kjøpe tjenester av godkjente tilbydere av verkstedtjenester eller bilvask.

6.4.1 Allmenngjøring av tariffavtale innfører informasjons- og påseplikt for oppdragsgivere

En viktig konsekvens av allmenngjøring av tariffavtale på et område, er at det også innføres informasjons- og påseplikt for oppdragsgivere. Det innebæ-

rer at oppdragsgiver plikter å informere om og påse at allmenngjøringsforskriften følges av leverandørene i bransjen. Gjennom påseplikten plikter oppdragsgiver å iverksette systemer og rutiner for å undersøke om allmenngjøringsforskriften etterleves av tilbyder.

Arbeidstilsynet fører tilsyn med om oppdragsgivere har etablert rutiner som dokumenterer at plikten overholdes, og om det er etablert ordninger for å kontrollere at allmenngjøringsforskriften overholdes i leverandørkjeden.⁹³ Påseplikten gjelder kun for bestillere som driver næringsvirksomhet, og omfatter derfor ikke private forbrukere.

Allmenngjøring av tariffavtale gir også tillitsvalgte hos hovedleverandør rett til å kreve innsyn i underleverandørers lønns- og arbeidsvilkår. Hovedleverandører i bilbransjen kan for eksempel være forhandlere som benytter verksteder som underleverandør. På den måten kan tillitsvalgte bidra til å kontrollere at bestemmelsene overholdes.

Påseplikten har gitt oppdragsgivere et mye klarere ansvar enn tidligere innenfor de allmenngjorte områdene. Innsynsretten har gitt de tillitsvalgte en innsynsrett som går lenger enn bare å omfatte hva som formelt er avtalt, ved at de kan etterspørre dokumentasjon knyttet til timelister, lønns slipper med mer.

Innen renholdsnæringen, som har vært omfattet av allmenngjøring siden 1. september 2011, er erfaringen at informasjons- og påseplikten har bidratt til å klargjøre ansvaret til oppdragsgiver og slik vært et viktig virkemiddel for økt seriøsitet i næringen (Andersen, Bråten, Nergaard, & Trygstad, 2016).

⁹³ Klikk [her](#) for å lese Forskrift om informasjons- og påseplikt og innsynsrett.

Dersom ordningen med allmenngjøring skulle utvides til å også gjelde bilbransjen, for eksempel ved å utvide allmenngjøringen for renhold eller innføre en egen allmenngjøring for bilbransjen, vil informasjons- og påseplikten også gjelde. Med denne plikten skapes muligheter for å føre tilsyn med og til å ansvarliggjøre oppdragsgivere.

Fordi informasjons- og påseplikten er knyttet til allmenngjorte områder, vil den uansett ikke gjelde for å sjekke tilbydere organisert som ENK. Fordi over 30 prosent av virksomhetene i bilbransjen derfor utelukkes, er det også behov for andre tiltak som kan bidra til å ansvarliggjøre bilbransjens oppdragsgivere.

Relevante resultatindikatorer er antall brudd som avdekkes i kontroller av og tilsyn med oppdragsgivers oppfølging av informasjons- og påseplikten. Den direkte effekten av å innføre nye rammevilkår i bransjen må sannsynligvis i hovedsak kartlegges ved bruk av spørreundersøkelser. Her kan blant annet prisutviklingen på kundenes kjøp i bransjen være en relevant indikator.

6.4.2 En godkjenningsordning for tilbydere ansvarliggjør oppdragsgiver

Ved utvidelse av godkjenningsordning for renhold, til å også gjelde tilbydere av bilpleie/bilvask, vil det stilles krav om at kundene undersøker om tilbyder er godkjent, fordi det vil være ulovlig å kjøpe tjenester fra en tilbyder uten godkjenning.

Hovedkonklusjonen i en evaluering av godkjenningsordningens bidrag til økt seriøsitet innen renhold var imidlertid at det forutsatte et godt samarbeid med Arbeidstilsynet og oppfølging fra tilsyn (Andersen mfl., 2016).

Hvorvidt kundene oppfyller sine plikter til å handle fra godkjente virksomheter, kan følges opp gjennom indikatorer for bruk av registeret over godkjente virk-

somheter, sett i sammenheng med markedsutviklingen og omsetningsutviklingen i godkjente virksomheter. Spørreundersøkelser kan også kartlegge om kundene kjenner til ordningen og om deres leverandør er godkjent.

6.5 Styrket samarbeid

Selv om innføring av lover og regler kan ha en direkte effekt på målgruppenes adferd i markedet, antas effekten å være begrenset i fravær av kontroller og tilsyn. Samtidig som den opplevde oppdagelsesrisikoen ved lovbrudd ikke må være for lav, må avdekkede lovbrudd følges opp med sanksjoner for å få god effekt av tiltakene.

Mange av lovbruddene som begås i bilbransjen, omfatter forvaltningsområdene til flere myndigheter. Styrket samarbeid mellom etatene er derfor et viktig tiltak for å bekjempe utfordringene i bransjen.

Innsatskategorien innebærer styrket samarbeid om kontroller og tilsyn, innretting av sanksjoner og hensiktsmessig utvikling av nye tiltak. I spørreundersøkelsen er det flere som trekker fram at sanksjonene bør være strengere for useriøse og kriminelle aktører, og at kontroller og tilsyn bør være mer målrettet mot useriøse og kriminelle aktører.

I tillegg kan samarbeid med andre relevante parter bidra til økt kunnskap om bransjen og passende tiltak. Målgruppen for denne type tiltak er derfor i hovedsak kontroll- og tilsynsmyndighetene selv. Formålet er at useriøsitet og kriminalitet skal bekjempes mer effektivt, både gjennom kontroller og tilsyn og forebyggende tiltak.

Intervensjonslogikken for denne tiltakskategorien er illustrert i figur 6.9. Innsatsen består av å etablere tverretatlige samarbeidsarenaer for å styrke etatenes oppfølging av bransjen. Aktivitetene legger til rette for samarbeid som styrker kompetansen i kontroll- og tilsynsarbeidet, deling av kunnskap, etter-

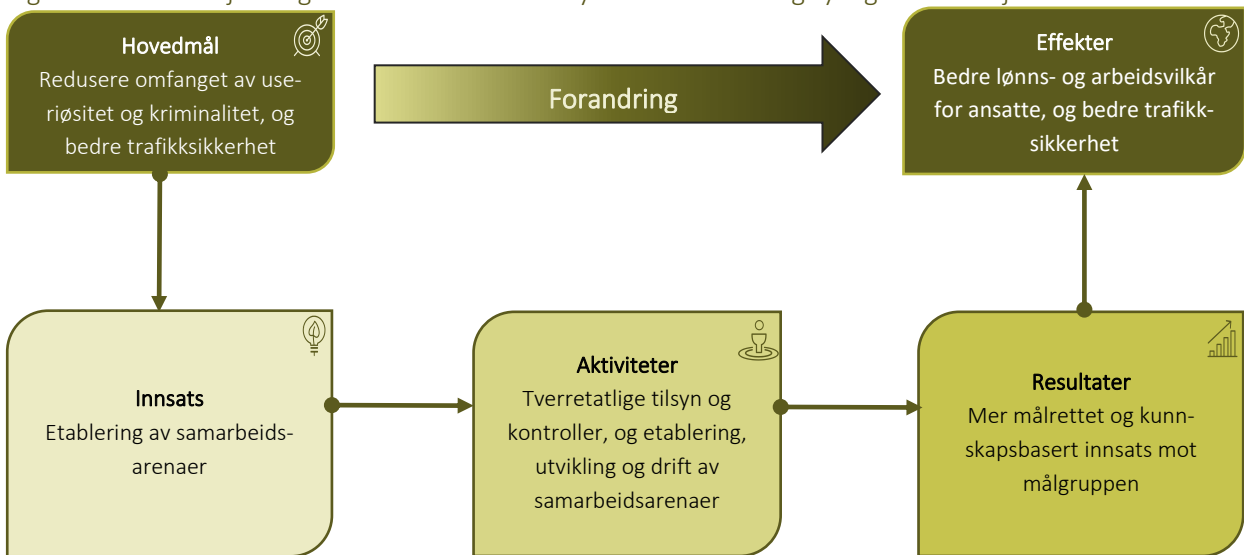
retning og metoder for å motarbeide useriøsitet og kriminalitet i bransjen.

Aktivitetene skal resultere i mer målrettet, kunnskapsbasert og effektiv innsats mot målgruppen. På den måten er denne innsatsen også knyttet til de andre tiltakskategoriene beskrevet over.

Med mer effektiv innsats mot målgruppen, skal effektene være bedre lønns- og arbeidsvilkår i bran-

sjen og bedre trafikk-sikkerhet i samfunnet. Om effektene oppnås kan blant annet måles med næringsaktørenes opplevde oppdagelsesrisiko, dersom de ikke etterlever lov- og regelverk. En annen relevant indikator kan være tilliten til at kontroll- og tilsynsmyndighetene klarer å stoppe aktører som bevisst ikke etterlever gjeldende lover og regler. Begge disse indikatorene kartlegges blant annet i den årlige SERO-undersøkelsen.

Figur 6.9 Intervensjonslogikk for tiltakene som styrker samarbeid og synlighet i bransjen



Kilde: SØA.

Det er allerede etablert flere samarbeidsarenaer mot useriøsitet og kriminalitet i arbeidslivet. En del er generelle, for eksempel det tverretatlige a-krim-samarbeidet i og utenfor a-krimsentrene.

For bilbransjen spesifikt, ble det etablert Treparts bransjeprogram i 2018, med representanter fra Fellesforbundet, Norges bilbransjeforbund, Virke, Spekter, Statens vegvesen og Arbeidstilsynet.

6.5.1 Styrket samarbeid om kontroller og tilsyn

Kontroller og tilsyn bidrar til å avdekke useriøs og kriminell handel av tjenester i bilbransjen. Samtidig må avdekkede brudd få konsekvenser for de involverte partene.

I forbrukerundersøkelsen stilles det spørsmål om hvorvidt forbrukerne mener at det bør bli flere kontroller og tilsyn. 45 prosent av respondentene i forbrukerundersøkelsen svarer at de er ganske eller svært positive til økt tilsyn og kontroll av forbrukere. Dette er tiltaket forbrukerne er minst positive til. Imidlertid mener nærmere 90 prosent at de er positive til økt tilsyn og kontroller av virksomheter.

I virksomhetsundersøkelsen svarer i overkant av 60 prosent at økt antall tilsyn og kontroller er blant de tre best egnede tiltakene for å begrense omfanget av useriøsitet og kriminalitet. Dette er tiltaket flest mener er godt egnet.

Av respondentene som driver kjøretøyverksted er det noen flere som mener at økt tilsyn og kontroller er blant de tre best egnede tiltakene, sammenlignet med respondentene fra andre deler av bransjen.

Som nevnt er særlig tverretatlige kontroller og tilsyn hensiktsmessige, fordi bruddene ofte ligger under ulike etaters ansvarsområde. De tverretatlige a-krimsentrene gjennomfører både kontroller og tilsyn og jobber kunnskapsbasert og aktørrettet. A-krimsentrene består av Arbeidstilsynet, NAV, Skatteetaten og politiet. I tillegg er det et samarbeid med en rekke andre myndigheter, hvor samarbeidet med Statens vegvesen er særlig sentralt i arbeidet rettet mot kriminelle aktører innen bilbransjen. A-krimsentrene samarbeider også blant annet med kommuner, Tolletaten, Mattilsynet og brannvesenet.

I tillegg viser virksomhetsundersøkelsen at mange av næringsaktørene i bilbransjen tilbyr ulike typer tjenester. For å få et helhetlig inntrykk av virksomhetenes aktiviteter og etterlevelse av ulike lover og regelverk, er det nødvendig med ulike typer kontroll- og tilsynskompetanse.

Å samarbeide om kontroll- og tilsynsaktiviteter øker sannsynligheten for at ulike former for useriøsitet og kriminalitet i en virksomhet avdekkes. Det gir også mulighet til å ta i bruk ulike virkemidler og sanksjoner, for å sikre etterlevelse av regelverket.

Relevante resultatindikatorer for styrket samarbeid om kontroller og tilsyn vil i hovedsak være knyttet til utfallene. Det kan være at det avdekkes flere, og ulike typer brudd i tverretatlige tilsyn. Det vil også være hensiktsmessig å kartlegge om virkemiddeleffektiviteten øker, for eksempel ved at en høyere andel krav innfordres eller at forhold utbedres raskere i etterkant av brudd. Når saksgang og resultater i ulike tilsynssaker skal sammenlignes, er det imidlertid

tid viktig at saker av tilsvarende type og størrelse sammenlignes.

6.5.2 Mer målrettet innsats for deling av informasjon

Det tverretatlige samarbeidet mot arbeidslivskriminalitet og useriøsitet, har blitt betydelig styrket de siste årene. Det har bidratt til å gjøre både kontroller og kunnskapsbygging mer målrettet. Likevel peker kontrolletatene på at potensialet som ligger i samordnet innsats ikke er tatt fullt ut. Dette er særlig knyttet til tverretatlig kunnskapsbygging og etterretning, da samarbeidet knyttet til kontroller i større grad er veletablert.⁹⁴

På etterretningssiden er utfordringene særlig knyttet til mulighetene for å dele og behandle informasjon på tvers av etatene, for å identifisere, prioritere og rette tiltak mot kriminelle aktører i bransjen. Økte muligheter til å sammenstille informasjon på tvers av etatene legger til rette for bedre beslutningsgrunnlag i arbeidet.

Styrket informasjonsdeling er ett av tiltakene i regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet (Departementene, 2019). Fra 1. oktober 2019 trådte endringer i tolloven og skatteforvaltningsloven i kraft. Endringene ga Skatteetaten og Tolletaten utvidet adgang til å dele taushetsbelagt informasjon med medarbeiderne som deltar i det formaliserte a-krimssamarbeidet ved NTAES og a-krimsentrene (Finansdepartementet, 2019). Lovendringene er nye, og effektene av disse ikke er evaluert.

Regelverket rundt deling, sammenstilling og lagring av taushetsbelagt informasjon med politi og andre etater er ikke enkelt, og åpner for flere tolknings-spørsmål som skaper usikkerhet i praksis. Når brudd på taushetsplikten samtidig er straffbart, påpeker Forvaltningslovutvalget at det er sannsynlig at

⁹⁴ Både gjennom a-krimsentrene og øvrige tverretatlige kontrollaksjoner.

forvaltningen deler mindre informasjon enn lovverket tillater (NOU 2019: 5, 2019).

Økokrim, med samarbeidene etater, har utarbeidet en nasjonal veileder for informasjonsdeling på tvers av etatene for å øke kunnskapen om regelverket og mulighetene.⁹⁵ Veilederen, sammen med en større prioritering av tverretattlig samarbeid, har nok bidratt til økt kvalitet på samarbeidet.

Det er sannsynligvis vanskeligere å etablere kvantitativt målbare indikatorer for resultatet av økt informasjonsdeling på tvers av etatene. En type resultat kan blant annet være bedre beslutningsgrunnlag for prioritering av saker og aktører. Dette kan gi utslag i resultatindikatorer nevnt over, som saksgang og avdekkede brudd. Samtidig er det sannsynlig at denne innsatsen i større grad må kartlegges med kvalitative metoder blant medarbeiderne i etatene.

⁹⁵ Klikk [her](#) for å lese den nasjonale veilederen for informasjonsdeling.

7 Referanser

- Akerlof, G. (1970). The Market for 'Lemons': Quality Uncertainty and the Market Mechanism. *Quarterly Journal of Economics*, ss. 488-500.
- A-krimssenteret i Oslo. (2020). *Situasjonsbeskrivelse bilpleie*.
- Andersen, R., Bråten, M., Nergaard, K., & Trygstad, S. (2016). *Vi må ha litt is i magen og la tiltakene få virke - Evaluering av godkjenningsordningen i renhold*. Oslo: Fafo.
- Bjørnstad mfl. (2015). *Virkninger av allmenngjøring av tariffavtaler*. Oslo: Senter for Lønnsdannelse.
- Bjørnstad, R., Eggen, F., & Tofteng, M. (2016). *Samlet vurdering av satsingene mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet*. Oslo: Samfunnsøkonomisk analyse.
- Bråten, M., Hovi, I. B., Jensen, R. S., Leiren, M. D., & Skollerud, K. H. (2013). *Arbeidsforhold i vegsektoren*.
- Departementene. (2019). *Strategi mot arbeidslivskriminalitet*.
- FHI. (2019). *Tobakk i Norge 2018*. Folkehelseinstituttet.
- Finansdepartementet. (2019). *Skatter avgifter og Toll 2019*. Prop. 1 LS (2018-2019).
- Friberg, J. H., & Eldring, L. (2011). *Polinia i Oslo 2010*.
- Fridstrøm, L. (2019). *Framskrivning av kjøretøyparken i samsvar med nasjonalbudsjettet 2019*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fridstrøm, L., & Østli, V. (2016). *Kjøretøyparkens utvikling og klimagassutslipp. Framskrivninger med modellen BIG*. TØI-rapport 1518/2016.
- Guldbrandsen, L. A. (2018). *Grenseundersøkelsen 2017*. YTF.
- Johannessen, H., Tynes, T., & Sterud, T. (2013). Effects of Occupational Role Conflict and Emotional Demands on Subsequent Psychological Distress: A 3-Year Follow-Up Study of the General Working Population in Norway. *Journal of Occupational and Environmental Medicine*, 55(6), 605-613.
- Johansen, I. (2014). *Turnover i det kommunale barnevernet*. SSB-rapport 2014/18.
- Kolstad, I., Wiig, A., & Larsen, H. (2008). *Hvordan gjøre gode ting bedre? Norske bedrifters CSR aktiviteter i utviklingsland*. CMI-rapport 2008:4.
- Larsen, C. (2006). *Sort arbejde er faldet*. Rockwool Fondens Forskningsenhed.
- Meld. St. 33 (2016-2017). (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*.
- Nergaard, Nesheim, Alsos, Berge, Trygstad, & Ødegård. (2011). *Utleie av arbeidskraft*. Oslo: Fafo.
- NOU 2019: 5. (2019). *Ny forvaltningslov. Lov om saksbehandlingen i offentlig forvaltning*.
- NSR. (2019). *Kriminalitets- og sikkerhetsundersøkelsen i Norge 2019*. Næringslivets sikkerhetsråd.

- NTAES. (2018). *Kriminelle i arbeidslivet*. Oslo: Nasjonalt tverretatlig analyse- og etterretningssenter.
- Opinion. (2018). *Undersøkelse om svart arbeid*.
- Rødseth, R. (2016). *Slik kan skitten bilvask bli renere*.
- Skatteetaten. (2019). *Skatteetatens undersøkelse om etterlevelse av regelverket og opplevd oppdagelsesrisiko 2019*. Skatteetaten.
- STAMI. (2014). *Arbeidstid og helse: Oppdatering av en systematisk litteraturstudie*. STAMI-rapport nr. 1 (2014).
- STAMI. (2018). *Faktabok om arbeidsmiljø og helse 2018*. STAMI-rapport, årgang 19, nr. 3.
- Statens vegvesen. (2019). *Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2018*. Statens vegvesen.
- SØA. (2019). *Eksterne faktorer - Arbeidslivskriminalitet og arbeidsinnvandring*. SØA-rapport 2-2019.
- SØA. (2019). *Teknologi, sysselsetting og kompetanse i varehandelen*. SØA-rapport 14-2019.
- SØA. (2019). *Utredning om innføring av en skattereduksjonsordning for kjøp av renholdstjenester i hjemmet*. SØA-rapport 23-2019.
- SØA. (2019). *Utredning om innføring av en skattereduksjonsordning for kjøp av renholdstjenester i hjemmet*. Oslo.
- Tillväxtanalys. (2019). *Utvärdering av RUTavdraget*.
- Virke. (2019). *Markedet for bildeler & bilrekvisita*.
- Virke. (2020). *Kjøp av bilvask fra useriøse tilbydere. Omfang og kundeattributter*. Notat: Seriøs bilvask. Virke.

8 Appendiks A – Resultattabeller

Tabellene under viser modellresultatene fra den økonometriske analysen som er presentert i kapittel 5.2 i rapporten.

Tabell 1 Resultattabell for en-steps-probit for alvorlighetsgrad 1

Antall observasjoner = 23 003		
	Koeffisient	Robust standard-feil
Fylke		
2	-0,2092521***	(0,051)
3	-0,5457932***	(0,068)
4	-0,2684933***	(0,067)
5	-0,5380512***	(0,066)
6	-0,3943098***	(0,064)
7	-0,5740041***	(0,073)
9	-0,3732475***	(0,073)
10	-0,3800997***	(0,075)
Ansatte kategori		
2	0,4086754***	(0,0427053)
3	0,5071438***	(0,0540593)
4	0,7418926***	(0,0531716)
Alder kategori		
2	-0,0390736***	(0,0500662)
3	-0,1918493***	(0,0471635)
4	-0,2710142***	(0,0520731)
5	-0,3141187***	(0,041736)
Lønn per ansatt	-0,0000894**	(0,0000492)
I mva.reg.	-0,165754***	(0,0420835)
Ikke revisor	0,1429078***	(0,0410084)
Næring i bilbransjen		
2	0,2615755*	(0,15989)
3	0,1038854**	(0,1799799)
4	0,3287647*	(0,1666433)
5	0,627759***	(0,1609637)
6	0,2731097*	(0,1676899)
Omsetning per ansatt	-0,0000194***	(0,0000063)
_cons	-1,845435***	(0,1742496)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.

Tabell 2 Resultattabell for en-steps-probit for alvorlighetsgrad 2

Antall observasjoner = 23 003		
	Koeffisient	Robust standard-feil
fylke		
2	-0,1814716	(0,0711372)
3	-0,6401064	(0,111429)
4	-0,3251327	(0,1020054)
5	-0,673615	(0,1081869)
6	-0,3253521	(0,0950662)
7	-0,4898809	(0,1108161)
9	-0,3283682	(0,1099711)
10	-0,3740878	(0,1193741)
Ansatte kategori		
2	0,2837444***	(0,0575937)
3	0,2930633***	(0,0778172)
4	0,4173089***	(0,07879)
Alder kategori		
2	-0,1444379***	(0,0696547)
3	-0,2212171***	(0,0656702)
4	-0,4002962***	(0,0769638)
5	-0,4905677***	(0,0625482)
I mva.reg.	-0,251281***	(0,0563338)
Ikke revisor	0,2309621***	(0,0569187)
Omsetning per ansatt	-0,0000501***	(0,0000142)
_cons	-1,567209***	(0,0906616)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.

Tabell 3 Resultattabell for en-steps-probit for alvorlighetsgrad 3

Antall observasjoner = 23 003		
	Koeffisient	Robust standard-feil
fylke		
2	-0,2171166***	(0,0842614)
3	-0,5452286***	(0,1255314)
4	-0,2325849***	(0,1152134)
5	-0,5651751***	(0,1195933)
6	-0,2476564***	(0,1078948)
7	-0,5302906***	(0,1332728)
9	-0,4677231***	(0,145702)
10	-0,3059872***	(0,1403633)
Ansatte kategori		
2	0,3088628***	(0,0678749)
3	0,3484541***	(0,0905642)
4	0,3594318***	(0,1000537)
Alder kategori		
2	-0,1456181**	(0,0864178)
3	-0,1532381***	(0,0753422)
4	-0,2503993***	(0,0851746)
5	-0,499496***	(0,0776933)
I mva.reg.	-0,2824206***	(0,0671752)
Ikke revisor	0,3215201***	(0,0667303)
Omsetning per ansatt	-0,0000389***	(0,0000157)
_cons	-1,829702***	(0,1062794)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.

Tabell 4 Resultattabell for en-steps-probit for alvorlighetsgrad 4

Antall observasjoner = 23 003		
	Koeffisient	Robust standard-feil
fylke		
2	-0,23731***	(0,085229)
3	-0,40338***	(0,121421)
4	-0,9737***	(0,2512)
5	-0,53873***	(0,122916)
6	-0,35524***	(0,117677)
7	-0,56081***	(0,152564)
9	-0,603***	(0,177107)
10	-0,76001***	(0,211003)
Ansatte kategori		
2	0,389415***	(0,078222)
3	0,482981***	(0,106595)
4	0,648519***	(0,105546)
Alder kategori		
2	-0,15995***	(0,079868)
3	-0,33116***	(0,081137)
4	-0,49879***	(0,10318)
5	-0,81606***	(0,096889)
I mva.reg.	-0,31267***	(0,070245)
Ikke revisor	0,35134***	(0,075503)
Omsetning per ansatt	-0,000041***	(0,00001)
_cons	-1,8079***	(0,118753)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.

Tabell 5 Resultattabell for to-steps-Heckman for alvorlighetsgrad 1

Antall observasjoner = 23 003					
Steg 1 – Sannsynlighet for tilsyn			Steg 2 – Sannsynlighet for brudd		
	Koeffisient	Robust standardfeil		Koeffisient	Robust standardfeil
fylke					
2	-0,18***	(0,05)			
3	-0,58***	(0,06)			
4	-0,26***	(0,06)			
5	-0,33***	(0,06)			
6	-0,40***	(0,06)			
7	-0,43***	(0,06)			
9	-0,30***	(0,07)			
10	-0,34***	(0,07)			
Ansatte kategori					
2	0,49***	(0,04)		0,27***	(0,06)
3	0,60***	(0,05)		0,27***	(0,07)
4	0,90***	(0,04)		0,35***	(0,09)
Alder kategori					
2	-0,03***	(0,05)		-0,01**	(0,05)
3	-0,14***	(0,04)		-0,14***	(0,05)
4	-0,18***	(0,05)		-0,19***	(0,06)
5	-0,22***	(0,04)		-0,21***	(0,05)
I mva.reg.	-0,17***	(0,04)		-0,13***	(0,05)
Ikke revisor	0,18***	(0,04)		0,15***	(0,05)
Omsetning per ansatt	0,00***	(0,00)		0,00***	(0,00)
_cons	-1,27***	(0,06)		-0,84***	(0,22)
Inverse Mills ratio				-0,49***	(0,11)
Insig2u	-3,22***	(0,49)		-2,31***	(0,29)
sigma	0,20***	(0,05)		0,31***	(0,05)
rho	0,04***	(0,02)		0,09***	(0,02)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.

Tabell 6 Resultattabell for to-steps-Heckman for alvorlighetsgrad 2

Antall observasjoner = 23 003					
Steg 1 – Sannsynlighet for tilsyn			Steg 2 – Sannsynlighet for brudd		
	Koeffisient	Robust standardfeil		Koeffisient	Robust standardfeil
fylke					
2	-0,18***	(0,05)			
3	-0,58***	(0,06)			
4	-0,26***	(0,06)			
5	-0,33***	(0,06)			
6	-0,40***	(0,06)			
7	-0,43***	(0,06)			
9	-0,30***	(0,07)			
10	-0,34***	(0,07)			
Ansatte kategori					
2	0,49***	(0,04)		0,02	(0,09)
3	0,60***	(0,05)		-0,02	(0,11)
4	0,90***	(0,04)		-0,06	(0,14)
Alder kategori					
2	-0,03***	(0,05)		-0,14**	(0,08)
3	-0,14***	(0,04)		-0,17***	(0,08)
4	-0,18***	(0,05)		-0,34***	(0,09)
5	-0,22***	(0,04)		-0,41***	(0,07)
I mva.reg.	-0,17***	(0,04)		-0,22***	(0,07)
Ikke revisor	0,18***	(0,04)		0,17***	(0,07)
Omsetning per ansatt	0,00***	(0,00)		0,00***	(0,00)
_cons	-1,27***	(0,06)		-0,75***	(0,34)
Inverse Mills ratio				-0,69***	(0,17)
Insig2u	-3,22	(0,49)		-1,41	(0,26)
sigma	0,20	(0,05)		0,50	(0,06)
rho	0,04	(0,02)		0,20	(0,04)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.

Tabell 7 Resultattabell for to-steps-Heckman for alvorlighetsgrad 3

Antall observasjoner = 23 003					
Steg 1 – Sannsynlighet for tilsyn			Steg 2 – Sannsynlighet for brudd		
	Koeffisient	Robust standardfeil		Koeffisient	Robust standardfeil
fylke					
2	-0,18***	(0,05)			
3	-0,58***	(0,06)			
4	-0,26***	(0,06)			
5	-0,33***	(0,06)			
6	-0,40***	(0,06)			
7	-0,43***	(0,06)			
9	-0,30***	(0,07)			
10	-0,34***	(0,07)			
Ansatte kategori					
2	0,49***	(0,04)		0,13	(0,11)
3	0,60***	(0,05)		0,14	(0,14)
4	0,90***	(0,04)		0,00	(0,17)
Alder kategori					
2	-0,03***	(0,05)		-0,15	(0,10)
3	-0,14***	(0,04)		-0,12*	(0,09)
4	-0,18***	(0,05)		-0,20***	(0,10)
5	-0,22***	(0,04)		-0,46***	(0,10)
I mva.reg.	-0,17***	(0,04)		-0,28***	(0,08)
Ikke revisor	0,18***	(0,04)		0,31***	(0,08)
Omsetning per ansatt	0,00***	(0,00)		0,00***	(0,00)
_cons	-1,27***	(0,06)		-1,42***	(0,42)
Inverse Mills ratio				-0,52***	(0,21)
Insig2u	-3,22***	(0,49)		-1,19	(0,29)
sigma	0,20***	(0,05)		0,55	(0,08)
rho	0,04***	(0,02)		0,23	(0,05)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.

Tabell 8 Resultattabell for to-steps-Heckman for alvorlighetsgrad 4

Antall observasjoner = 23 003					
Steg 1 – Sannsynlighet for tilsyn			Steg 2 – Sannsynlighet for brudd		
	Koeffisient	Robust standardfeil		Koeffisient	Robust standardfeil
Fylke					
2	-0,18***	(0,05)			
3	-0,58***	(0,06)			
4	-0,26***	(0,06)			
5	-0,33***	(0,06)			
6	-0,40***	(0,06)			
7	-0,43***	(0,06)			
9	-0,30***	(0,07)			
10	-0,34***	(0,07)			
Ansatte kategori					
2	0,49***	(0,04)		0,21*	(0,13)
3	0,60***	(0,05)		0,26*	(0,16)
4	0,90***	(0,04)		0,30*	(0,21)
Alder kategori					
2	-0,03***	(0,05)		-0,17**	(0,09)
3	-0,14***	(0,04)		-0,32***	(0,10)
4	-0,18***	(0,05)		-0,48***	(0,12)
5	-0,22***	(0,04)		-0,82***	(0,12)
I mva.-registeret	-0,17***	(0,04)		-0,34***	(0,09)
Ikke revisor	0,18***	(0,04)		0,35***	(0,09)
Omsetning per an-satt	0,00***	(0,00)		0,00*	(0,00)
_cons	-1,27***	(0,06)		-1,37***	(0,50)
Inverse Mills ratio				-0,56***	(0,25)
Insig2u	-3,22	(0,49)		-1,19	(0,32)
sigma	0,20	(0,05)		0,55	(0,09)
rho	0,04	(0,02)		0,23	(0,06)

Note: Stjernene indikerer signifikansnivå. *** for 5 prosent, ** for 10 prosent og * for 15 prosent signifikansnivå.



SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE

Dagbladet 15.09.2020

Arbeidsforhold i bilpleiebransjen

Løft blikket fra prislappen

Hva er viktigst for deg når bilen trenger pleie: Prislappen eller arbeidsforholdene til dem som tar seg av den?



BILPLEIE: Brudd på arbeidsmiljøloven, dårlige arbeidsforhold og svart arbeid er noen av lovbruddene som er avdekket hos verksteder og virksomheter innen bilpleie, skriver innleggsforfatterne. Foto: Gorm Kallestad / NTB scanpix

Trude Vollheim *Direktør i Arbeidstilsynet*

Monika Omholt *Avdelingsdirektør i Statens vegvesen*

Stig Morten Nilsen *Adm.dir. i Norges Bilbransjeforbund*

Dag-Einar Sivertsen *Forbundssekretær i Fellesforbundet*

Iman Winkelman *Leder for Virke Servicehandel*

Tore Eugen Kvalheim *Direktør i Spekter*

Publisert 15.09.2020 - 12:57



Bilparken vokser, og oftere enn før setter vi vekk tjenester som manuell bilvask, dekkskift og reparasjoner til andre. Handelen av vedlikehold og reparasjon av kjøretøy økte med mer enn 50 prosent fra 2010 til 2018.

Men kan du egentlig vaske bilen ren med ren samvittighet? I en rapport fra Samfunnsøkonomisk analyse (SØA) som slippes 16. september, beskrives graverende forhold i deler av bilbransjen.

Brudd på arbeidsmiljøloven, dårlige arbeidsforhold og svart arbeid er noen av lovbruddene som er avdekket hos verksteder og virksomheter innen bilpleie.

Den useriøse delen av bilpleiebransjen ble belyst også tidligere i år, da funn fra tilsyn hos 37 utvalgte virksomheter i Oslo og Akershus ble lagt fram. A-krimssenteret Oslo avdekte brudd på arbeidsmiljøloven hos alle, og fant kyniske rollehavere og aksjonærer som utnyttet sårbare mennesker, forurenset og drev med skatteunndragelser.

Samtidig omtaler den ferske rapporten fra SØA de to viktigste kriteriene for oss nordmenn når vi skal kjøpe tjenester som manuell bilvask, dekkskift og verkstedtjenester: Pris og kvalitet.

For 26 prosent av oss er kostnaden det viktigste når vi velger leverandør. For like mange er kvalitet avgjørende.

Nordmenns vekting av pris når bilen skal fikses, er ikke overraskende, men gir like fullt grunn til bekymring. De useriøse aktørene som bryter loven, operere ofte med svært lave priser.

Velger du den «billige på hjørnet», hvor prisen virker for god til å være sann, er sjansen stor for at du støtter ulovlige arbeidsforhold, utnyttning av sårbare mennesker og kriminelle bakmenn. Legger du igjen penger hos useriøse aktører, kan du også bidra til at redelige aktører utkonkurreres og at færre får en trygg og sikker jobb å gå til.

Går du til et ikke-godkjent verksted har du heller ingen garanti for hvordan arbeidet utføres. Bilen kan repareres av personale med manglende kompetanse og med deler av dårlig kvalitet.

I ytterste konsekvens kan du kjøre hjem i en trafikkfarlig bil. Husk at det bare er verksteder som er godkjent av Statens vegvesen, som kan utføre EU-kontroll, reparasjon og vedlikehold av kjøretøy. Ta en rask sjekk på nettsidene til Statens vegvesen før du bestiller verkstedopphold.

Som deltakere i treparts bransjeprogram for bilbransjen, skal vi som myndighetsorganer og representanter fra bransjen jobbe sammen for å få bukt med disse utfordringene. Rapporten fra SØA gir oss gode indikasjoner på hvilke problemer det haster å ta tak i.

Som forbruker kan du hjelpe oss godt på veien. Søk opp godkjente verksteder og be om kvittering når du kjøper tjenester. Løft blikket fra prislappen og styr deg inn mot de seriøse på markedet.

Dagens Næringsliv, 02.06.2014

Bilbransjens bakgård

Politiet og Arbeidstilsynet har avdekket omfattende mangler ved 100 bilvaskehaller. De mener det pågår et slaveri i bransjen. – Vi har møtt folk som har tjent 19 kroner timen, sier politioverbetjent Alf-Magne Fredriksen.

Publisert: 02.06.14 — 21.59 Oppdatert: 11 år siden

SJOKKEFFEKT. Stemningen i bilvaskehallen på Ensjø snur umiddelbart idet Arbeidstilsynet og politiet kjører inn porten. Bare noen uker etter forrige kontroll blir tre av seks vaskere bortvist fra stedet. Alle foto: Brian Cliff Olguin

[Lars Kristian Solem](#)

Et steinkast fra Biltilsynets kontrollstasjon ved Økern i Oslo ligger vaskehallen som får selv de mest garvede tjenestemenn til å reagere.

– De bor her, sier Knut Morten Alvestad, og peker på bildene fra kontrollen hos Risløkka Bilpleie.

Seniorinspektøren i Arbeidstilsynet viser frem hvordan makaroniretten står på komfyren bare meter unna der det spyles kjemikalier av bilene.

– De ansatte lager mat ved siden av en container med stinkende søppel. Her har de en sofa som stue. Slik oppholder de seg hele dagen, sier han.

Arbeidstilsynet fryktet for de ansattes helse og stanset driften inntil kjøkkenet var flyttet ut av hallen. I vedtaket skriver tilsynet at minst to arbeidere var innkvartert i et skittent soverom vegg i vegg med hallen. Dette tilbakevises av eieren.

– Madrassene og soverommet som dere ser på bildet, tilhører ikke oss. Vi har åpent 24 timer i døgnet. Av og til, når det er lite å gjøre, så slapper vi av på den sofaen, sier daglig leder Masood Amiri.

Forsvant. Den godt voksne mannen forsøkte å gjemme seg på toalettet på Supershine. Her hentes han frem av politiet. UROLIGE. Politioverbetjent Alf-Magne Fredriksen (til høyre) og seniorinspektør Knut Morten Alvestad i Arbeidstilsynet har undersøkt flere bransjer og er bekymret for det de ser i bilpleiebransjen. Her er vaskerne på Supershine samlet i venterommet.

Risikerer livet

Politiet og Arbeidstilsynet har kontrollert 100 vaskehaller de to siste årene i «Operasjon Vaskebjørn».

Arbeidstilsynet har gitt 390 pålegg så langt i år. Flere firmaer har nå fått frist til 30. juni med å rydde opp.

Alvestad mener kundene bør tenke seg om hvis de blir møtt i hallen av tre–fire personer som kaster seg over bilen.

– Kundene er ressurssterke mennesker som vasker bilene sine for 150 kroner. Hvor langt tenker vi? Her har vi et samfunnsproblem, sier han.

Risløkka Bilpleie er ikke det eneste stedet der det blir avdekket mangler.

DN fikk være med Arbeidstilsynet på kontroll hos firmaet Supershine på Ensjø øst i Oslo.

– Få ut kundene slik at vi får senket porten, sier politioverbetjent Alf-Magne Fredriksen.

To sivile politibiler glir ned i garasjeanlegget. Denne sene mandagskvelden har de fått bistand fra utlendingspolitiet i Oslo politidistrikt.

Arbeiderne skjønner umiddelbart at dette ikke er kunder som skal vaske bilen sin. Den eneste fluktmuligheten er sperret av. Kontrollørene opplever jevnlig at papirløse innvandrere setter eget liv i fare for å unnslippe.

FORSVANT. Den godt voksne mannen forsøkte å gjemme seg på toalettet på Supershine. Her hentes han frem av politiet.

Gjemte seg på do

Minutter senere geleides en krumbøyd, godt voksen mann med pakistansk ID ut fra toalettet der han har forøkt å skjule seg. Grepet løsnes. Seks vaskere plasseres i den dype skinnssofaen på kundenes venterom.

– Dette ser ut som museskitt, sier Alvestad mens han inspiserer kjøkkendisken.

Ved forrige kontroll i begynnelsen av april kom tilsynet med 15 pålegg og innførte stans av driften. Flere ble pågrepet og bortvist.

Prisene er lave, og bilene er flotte. Her får eierne utvendig og innvendig vask til 300 kroner. Mange av kundene er taxisjåfører.

Politioverbetjent Fredriksen har vært med på en rekke kontroller. Han konstaterer at det er noen trekk som har gått igjen i flere av kontrollene: Kortautomaten virker ikke, folk vet ikke, og ID-papirene stemmer ikke.

– Vi har møtt folk som har tjent 19 kroner timen. Vaskerne blir et lett offer for eierne, og de har ingen stemme. Dette er slaveri, sier han, og henviser blant annet til en sak fra en vaskehall på Lambertseter der eieren ifjor ble dømt til åtte måneders fengsel for å ha utnyttet de ansatte.

Overbetjenten er indignert:

– Vi har sluppet det for langt. Politikerne vet ikke hva sosial dumping er. For en som har vokst opp i Norge, harmonerer ikke denne måten å drive en virksomhet på.

2000 for sofa

Hos Supershine på Ensjø forteller flere av de ansatte at de har jobbet bare i noen få dager.

– Du kan ikke jobbe her. Du må gå.

Politimannen prøver fånytted å gjenta beskjeden mens fortvilelsen lyser ut av øynene på den indiske mannen.

– Tomorrow I don't come here?

I sofaen sitter til slutt bare én inder igjen. 42-åringen forteller om barna på halvannet og fem år mens politiet forsøker å få bekreftet en ID som ikke stemmer.

– Jeg får 12.000 kroner utbetalt etter at firmaet har trukket skatt, sier han.

Sofaen i en leilighet på Romsås betaler han 2000 kroner for i måneden. Ellers forsøker han å sende så mye han kan til kona, som er uten arbeid i Portugal.

– Han skal inn for fingertrykk, sier politimannen.

Vil rette opp i feil

Når kontrollen avsluttes, er halvparten av vaskerne bortvist eller pågrepet.

– Vi er en av de seriøse i bransjen, sier daglig leder Mohammad Ameer.

Han møtes av et tomt blikk fra seniorinspektøren i tilsynet.

– Det vil jeg ikke uttale meg om, sier Alvestad.

Den daglige lederen innrømmer etterhvert at han eier halve firmaet.

– Hva tenker du om lønnen på 12.000 kroner måneden?

– Jeg vet ikke helt hva jeg bør svare. De får 16.000 kroner før skatt, svarer sjefen.

Styreleder Arshad Akhtar erkjenner at bransjen er belastet.

– Hvis vi gjør feil, vil vi rette opp, sier han.

Men han kjenner seg overhodet ikke igjen i påstandene om slaveri og menneskehandel. Han er klar på at han aldri ville brukt ansatte som hadde kommet inn ved hjelp av menneskesmuglere:

– Da ville jeg heller stengt butikken.

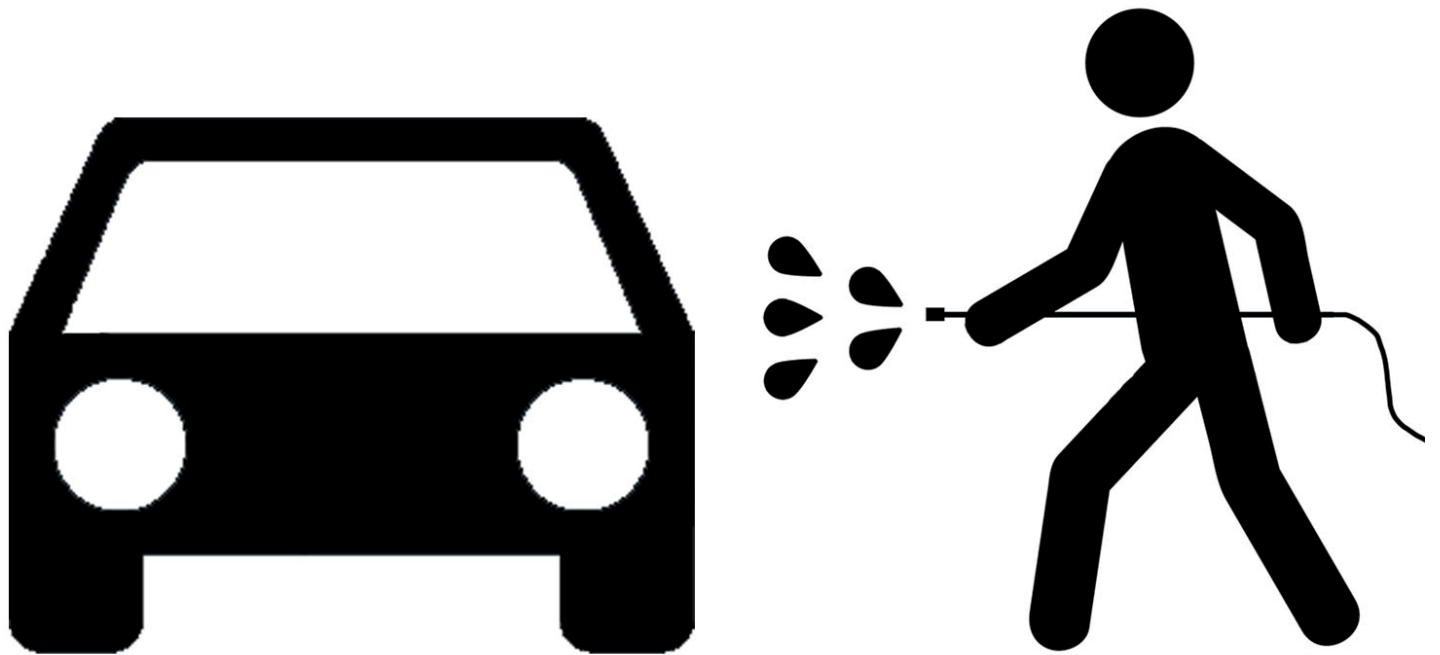
Politioverbetjenten oppretter anmeldelse mot firmaet for bruk av ulovlig arbeidskraft.

– Dette eksemplet var ikke det verste vi har sett. Det tyder på at kontrollene våre virker, sier Alf-Magne Fredriksen.



Illeluktende. Den etterlatte containeren ved Risløkka Bilpleie luktet ille, ifølge Arbeidstilsynet.

Alle foto: Arbeidstilsynet Photo by 667706.jpg,



ARBEIDSLIVSKRIMINALITET I BILPLEIEBRANSJEN I OSLO OG AKERSHUS

Situasjonsbeskrivelse 2019

INNHALDSFORTEGNELSE

1 Innledning.....	3
2 Sammendrag.....	4
3 Definisjon og begrensninger.....	5
4 Organisering.....	5
Organisering og lønn.....	5
Omsetning, organisering og levetid.....	5
Gjennomsnittslønn og lønnskostnader.....	6
Aksjonærer og rollehavere.....	6
Aksjonærer og rollehaveres tilknytning til kriminalitet.....	6
5 Arbeidslivskriminalitet i bilpleiebransjen.....	7
Utnyttelse av utenlandske arbeidstakere.....	7
Ansatte og demografi.....	7
Bruk av ulovlig arbeidskraft.....	7
Utnyttelse til arbeid/tjenester.....	7
Skatt- og avgiftsunndragelser.....	8
Uteholdt omsetning.....	8
Avvik i bruk av kassaapparat.....	8
Bruk av andre betalingsterminaler, Vipps m.m.....	8
Uregistrert arbeidskraft og svart avlønning.....	9
NAV-bedrageri.....	9
Ansatte mottar stønader.....	9
Fiktive arbeidsforhold benyttes for å oppnå stønadsgrunnlag.....	9
Arbeidsmiljøkriminalitet.....	10
Manglende verneutstyr og merking av kjemikalier.....	10
Lønn og registrering av arbeidstid.....	10
Brudd på bestemmelsene om daglig- og ukentlig arbeidstid og friperioder.....	11
Innkvartering.....	11
Omgåelse av arbeidsgiveransvar.....	11
Særskilte krav i bransjen.....	12
Krav om utslippstillatelse, oljeskiller og vannprøve.....	12
Særlig arbeidstillatelse.....	12
Regulering av bruksområde.....	13
6 Avslutning.....	13



1 INNLEDNING

Arbeidslivskriminalitet (a-krim) er definert i regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet som «handlingar som bryter med norske lover om lønns- og arbeidsforhold, trygder, skatter og avgifter, gjerne utført organisert, som utnytter arbeidstakere eller virker konkurransevridende 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 bilpleiebransjen.

Bilpleiebransjen har vært hyppig kontrollert av myndighetene de seneste årene. Til tross for dette, avdekkes det fremdeles skatt- og avgiftsunndragelser, trygdebedragerier, brudd på arbeidsmiljøbestemmelser og ulovlig arbeid i deler av bransjen. Formålet med rapporten er å beskrive dagens situasjon i bilpleiebransjen i Oslo og tidligere Akershus fylke og på den måten gjøre kontrollmyndighetene i bedre stand til å iverksette målrettede tiltak mot useriøse og kriminelle virksomheter. Videre er det en målsetning at funn i rapporten kan benyttes i et forebyggende perspektiv, ved å gjøre kunder i bedre stand til å velge seriøse tilbydere.

Informasjonstilfanget i denne rapporten er fra 2019 og er basert på ulike typer kontroller. Omtrent halvparten av virksomhetene i utvalget har blitt fysisk kontrollert to ganger i perioden juli-november 2019. Utplukk av kontrollobjekter er i hovedsak basert på en risikovurdering, men det er også gjort utplukk av noen tilfeldige objekter.

Rapporten er utarbeidet av a-krimssenteret i Oslo. A-krimssenteret er et tverretattlig senter, bestående av medarbeidere fra Arbeidstilsynet, NAV, Politiet, Skatteetaten, Oslo kemnerkontor og Tolletaten. Senteret arbeider tverretattlig mot a-krim.

2 SAMMENDRAG

Flere av aksjonærene/rollehaverne har vist kapasitet og intensjon til å begå arbeidslivskriminalitet, men også andre former for kriminalitet. I 68 prosent av virksomhetene er minst én av aksjonærene/rollehaverne tidligere straffedømt. Hovedvekten av forholdene kan knyttes til arbeidslivskriminalitet.

Kort levetid i bilpleievirksomhetene grunnet konkurs eller opphør, fremstår å benyttes bevisst til å skjule lovbrudd, da det sjeldent utføres kontroll i virksomheter hvor driften har opphørt. Blant utvalgets virksomheter, har 40 prosent av aksjonærene/rollehaverne vært involvert i tidligere konkurser hvor det er avdekket lovbrudd. Bruk av stråpersoner er avdekket i 14 prosent av virksomhetene. Flere aksjonærer/ rollehavere har erfaring og/eller tilknytning til virksomheter i ulike bransjer. Det er funnet indikasjoner på hvitvasking.

Det er funnet urimelig høye lønnskostnader til selskapets nærstående i forhold til hva selskapets økonomi tillater, fiktive arbeidsforhold, og fakturering av utgifter mellom selskap tilhørende nærstående. Ved å kontrollere minst en eller flere virksomheter direkte eller indirekte, også i flere bransjer, er det lettere å hvitvaske kontantene uten at dette oppdages av bank eller kontrollmyndigheter. Ved å kunne styre bruken av de samme ansatte i flere virksomheter, vanskeliggjøres kontroll av for eksempel arbeidstid og stønader.

Det forekommer ulike former for NAV-bedragerier i bilpleiebransjen. Dette gjelder både svart arbeid i stønadsperioden og fiktive arbeidsforhold som benyttes for å oppnå stønadsgrunnlag eller for å kamuflere andre personers NAV-bedragerier.

I nær 40 prosent av de kontrollerte virksomhetene er det avdekket underrapportering av omsetning og avvik i kontantomsetningen. Ved gjennomførte kassakontroller ble det funnet feil ved 80 prosent av kassaapparatene, og gjennomgående var det mer kontakter i kassa enn registrert omsetning skulle tilsi. Likevel er det et fåtall av virksomhetenes konti som viser kontantinnskudd.

I 43 prosent av virksomhetene ble det avdekket gjentagende brudd på arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter, og flere regnes som grove. Virksomheter kan spare store summer på å ikke følge gjeldende regelverk, ved å ikke utbetale lovpålagt overtid, gjøre innkjøp av nødvendig verneutstyr og gi de ansatte nødvendig opplæring. I tillegg utsettes arbeidstakerne for ulike risikoer. Det er avdekket lange arbeidsperioder uten arbeidsfri, samt manglende verneutstyr. Det benyttes farlige kjemikalier og det er generelt manglende opplæring i håndtering av disse. Forholdene kan føre til helsebelastninger og det er en risiko for at arbeidsulykker vil kunne forekomme.

Enkelte av virksomhetene benyttet ulike metoder for å omgå arbeidsgiveransvaret. Det er avdekket tilfeller av omgåelse av lønnsinnbetaling ved å gjøre arbeidstakere til aksjonærer og kalle betaling for utført arbeid utbytte.

Miljøbelastningen fra bilpleievirksomheter skjer først og fremst gjennom utslipp av forurenset vaskevann til kommunalt nett eller til sjø, vann eller grunn. Slikt utslipp kan påvirke økosystemet negativt. Blant virksomhetene som ble kontrollert i Oslo var det 40 prosent som hadde mangler, enten ved at de manglet utslippstillatelse, ikke hadde oljeutskiller eller ikke leverte vannprøver.

3 DEFINISJON OG BEGRENSNINGER

I denne rapporten defineres bilpleievirksomheter som virksomheter der det utføres bilpleietjenester, herunder bilvask, dekkomlegging og hjulskift på privatbiler og for bedriftskunder. Det er ikke mulig å gjøre eksakte uttrekk på virksomheter som kun driver med bilpleietjenester da disse registreres med samme næringskoder¹ som bilverksteder og bilhandel. Vi har tatt utgangspunktet i disse næringskodene og deretter fjernet de virksomhetene hvor hovedgeskjeften er bensinstasjon/selvvaske, verksted, biloppretting, lakkering, foliering og dekkhotell. Deretter har vi justert for aktivitet² i 2019. Dette ga oss et utvalg på 106 virksomheter i Oslo og Akershus.

I perioden juli-november 2019 kontrollerte a-krimsenteret 37 virksomheter, som utgjør 35 prosent av de aktive bilpleievirksomhetene. Det ble kun utført kontroller ved virksomheter som allerede var kjent for en eller flere etater. Modus som beskrives i denne rapporten er utarbeidet basert på funn fra disse virksomhetene og er derfor ikke nødvendigvis representative for hele bilpleiebransjen.

¹ Totalomsetning for virksomheter registrert med næringskodene

² Basert på innmelding av oppgaver og melding av ansatte

4 ORGANISERING

Organisering og lønn

Omsetning, organisering og levetid

I 2018 omsatte bransjen nasjonalt for omtrent NOK 5,5 milliarder, dette inkluderer alle virksomheter som er registrert med næringskodene 45.200 og 45.112. Omsetningen i Oslo og Akershus i samme periode var på omtrent 1,1 milliarder. På landsbasis var det i 2019 registrert 2012 virksomheter, en fjerdedel av disse er registrert i Oslo og Akershus¹. Det er derimot kun aktivitet i rundt halvparten av virksomhetene, noe også kontrollene i Oslo og Akershus høsten 2019 bekreftet. Det er under halvparten av disse igjen som per rapportens definisjon er å regne som bilpleievirksomhet.

Hovedvekten av bilpleievirksomhetene fungerer som enkeltstående virksomheter. I Oslo og Akershus er det i noen tilfeller knytninger mellom to eller flere bilpleievirksomheter. Nasjonalt eksisterer det 5-6 franchisekjeder i bransjen. Blant de kontrollerte virksomhetene var 16 prosent del av en franchise.

Både på landsbasis og i Oslo og Akershus er hovedvekten av bilpleievirksomhetene organisert som aksjeselskap etterfulgt av enkeltpersonforetak. Det samme ser vi i vårt utvalg av kontrollerte foretak.

Nasjonalt har det i løpet av de siste fire årene blitt opprettet i snitt 331 nye virksomheter årlig. I samme periode har det i snitt vært 133 kunngjøringer om frivillig oppløsning eller konkurs årlig. Konkurs i enkeltpersonforetak er ikke inkludert da de i sjelden grad kunngjøres. For Oslo og Akershus er de samme tallene 66 nye virksomheter og 40 konkurser/oppløsninger i snitt per år.

Levetiden til virksomhetene er mellom ett og tre år. Kontroll i nyetablerte virksomheter skjer først når første regnskapsår er omme, og det kan dermed gå 1-1,5 år før feil ved innrapportert lønn og mva avdekkes. Dersom virksomheten går konkurs, er det sjeldent midler igjen i boet til å dekke lønns- og avgiftskrav. Resultatet for det offentlige er økte utgifter over lønnsgarantiordningen, og tapte skatter og avgifter. Når boet samtidig mangler midler til bobehandlingen, vil ikke lovbrudd avdekkes.

¹ Dette inkluderer alle virksomheter registrert som næringskode 45.200 og 45.112

Svært mange bilpleievirksomheter, både nasjonalt og i Oslo og Akershus, har hatt to eller flere regnskapsførere i løpet av en femårsperiode. Bytte av regnskapsfører er både kostbart og tidkrevende. Det er ukjent om det er regnskapsførerne som har trukket seg grunnet feil og mangler eller om bytte gjøres for å skjule ulovligheter fra virksomhetens side.

Gjennomsnittslønn og lønnskostnader

Gjennomsnittslønnen i bransjen har vokst fra NOK 204 706 til NOK 219 458 i perioden 2015 til 2019. Til sammenligning har EU satt fattigdomsgrensen for enslige til NOK 221 300¹. Ved gjennomgang av de kontrollerte virksomhetene i Oslo og Akershus var det 66 prosent som hadde en inntekt under NOK 200 000, eller ingen registrert/lignet inntekt i 2018². Kun 17 prosent hadde en registrert inntekt over NOK 300 000. Blant aksjonærene/rollehaverne er inntekten gjennomsnittlig høyere, men det er også flere i denne kategorien som har en registrert inntekt under NOK 300 000.

Til tross for lavt lønnsnivå ser vi at lønnskostnadene i de kontrollerte virksomhetene utgjør gjennomsnittlig 55 prosent av omsetningen.

Flere aksjonærer/rollehavere har konkurshistorikk. Omtrent 40 prosent av aksjonærene/ rollehaverne i de kontrollerte virksomhetene har vært involvert i én eller flere konkurser.

Aksjonærer og rollehavere

Aksjonærene/rollehaverne har ofte eierskap eller tilknytning til flere virksomheter i ulike bransjer. Det er gjerne i bransjer som har knytning til hverandre og som kan dra gjensidig nytte av hverandre. Eksempler på dette er bilpleie, bilverksted, bilsalg, bilutleie, person- og varetransport, drosjenæring og regnskapsvirksomhet.

Ved at samme gruppe aktører kontrollerer flere virksomheter, kan man styre fakturering og bruken av de ansatte mellom virksomhetene. Ved å styre virksomheter i flere bransjer, er det lettere å hvitvaske kontantene uten at dette oppdages av bank eller kontrollmyndigheter. Ved å kunne styre bruken av de samme ansatte i flere virksomheter, vanskeliggjøres kontroll av for eksempel minstelønn, arbeidstid og stønadssvindel.

Det er avdekket at det i 14 prosent av virksomhetene har vært uoverensstemmelse mellom reelle og registrerte aksjonærer/rollehavere. Slike uoverensstemmelser er indikator på stråmannsvirksomhet. Ved å benytte stråpersoner distanserer de reelle ansvarshavende seg fra eventuell kriminalitet i virksomheten samt det juridiske og økonomiske ansvaret.

Aksjonærer og rollehaveres tilknytning til kriminalitet

Flere av aksjonærene/rollehaverne har vist kapasitet og intensjon til å begå arbeidslivskriminalitet, men også andre former for kriminalitet. I 68 prosent av virksomhetene er minst én av aksjonærene/ rollehaverne tidligere straffedømt. Hovedvekten av forholdene kan knyttes til arbeidslivskriminalitet. Blant de aktuelle virksomhetene er det også knytninger til store pengeoverførsler til utlandet, narkotika- og vinningskriminalitet.

1 https://www.ssb.no/inntekt-og-forbruk/artikler-og-publikasjoner/_attachment/401236?_ts=16e12ba0ff0

2 Basert på gjennomgang av a-meldinger

5 ARBEIDSLIVSKRIMINALITET I BILPLEIEBRANSJEN

Utnyttelse av utenlandske arbeidstakere

Ansatte og demografi

Det har vært en jevn økning i antall ansatte både nasjonalt og i Oslo og Akershus. Bransjens største ressurs og innsatsfaktor er personlig tjenesteyting. Antall ansatte varierer med virksomhetens åpningstider, geografiske og demografiske beliggenhet, samt det nærliggende marked.

Norske statsborgere utgjør omtrent halvparten av de sysselsatte i bransjen på nasjonalt nivå. I Oslo og Akershus er det derimot omtrent to av tre som er utenlandske statsborgere, hvorav den største andelen er EU/EØS-borgere fra Romania og Polen.

Samtlige av virksomhetene a-krimssenteret har kontrollert benytter utenlandsk arbeidskraft, både EU/EØS-borgere og tredjelandborgere. Blant EU/EØS-borgere er Romania høyt representert. Hovedvekten av tredjelandborgerne er fra Syria, etterfulgt av Irak og Afghanistan. Samtlige land har i perioden 2015 til 2019 vært blant topp åtte for registrerte asylsøknader¹.

Bruk av ulovlig arbeidskraft

Omtrent halvparten av virksomhetene er enten mistenkt for eller kan knyttes til bruk av ulovlig arbeidskraft. 16 prosent har blitt anmeldt for bruk av ulovlig arbeidskraft og 11 prosent av virksomhetene er ilagt forelegg av politiet for bruk av ulovlig arbeidskraft. I løpet av a-krimssenterets kontrollrunder høsten 2019 ble det påtruffet tre personer som jobbet uten tillatelse i to ulike virksomheter.

Utnyttelse til arbeid/tjenester

Menneskehandel innebærer at mennesker gjennom bruk av vold, trusler eller misbruk av sårbar situasjon blir tvunget, utnyttet eller forledet til ulike former for arbeid/tjenester, prostitusjon, andre seksuelle formål, kriminalitet, tigging, krigstjeneste eller organhøsting².

Blant indikatorene for utnyttelse til arbeid/tjenester:

- uverdige boforhold
- ulovlig lange skift
- lite eller ingen fritid
- tungt eller farlig arbeid
- farlige fysiske forhold på arbeidsplassen
- manglende verneutstyr
- manglende eller falsk arbeidskontrakt
- mangler nødvendige språkkunnskaper
- mangler kunnskaper om regler for norsk arbeidsliv
- mangler grunnleggende utdanning og profesjonelle sertifikater
- mangler kontroll over eget pass og reisedokumenter

Hovedvekten av arbeidstakerne i Oslo og Akershus er utenlandske arbeidstakere, flere kommer fra fattige og/eller krigsherjede land. I flere av virksomhetene er det påtruffet utenlandske arbeidstakere som treffer på indikatorene for utnyttelse til arbeid/tjenester. Det er påtruffet arbeidstakere med manglende språkkunnskaper, manglende arbeidskontrakt, lav betaling, ulovlig lange skift og lite eller ingen fritid, manglende verneutstyr, men også uverdige innkvartering. Det foreligger også informasjon om at minst tre av virksomhetene utnytter rumenske arbeidere.

1 <https://www.udi.no/statistikk-og-analyse/statistikk/>

2 <https://menneskertilsalgs.no/om-menneskehandel/>

Det har vært eksempler på «røde flagg» i samtaler med arbeidere. Det har vært tilfeller der de ansatte følges med på når de skal snakke med kontrollørene og hvor en av de ansatte insisterte på å tolke. Vedkommende fungerte som en slags arbeidsleder for de rumenske arbeidstakerne.

Flere av de påtrufne arbeidstakerne befinner seg i en avhengighetssituasjon som gjør dem sårbare for å bli utnyttet av arbeidsgiver, mens en stor andel av aksjonærene/ rollehaverne knyttes til ulike former kriminalitet, også voldskriminalitet. Kombinasjonen av dette øker risikoen for at utnyttelse forekommer i bransjen.

Skatt- og avgiftsunndragelser

Bilpleiebransjen er ikke allmenngjort, og det er ingen krav til minstelønn. Ansatte skal registreres i personallisteboken når de er på jobb, i tillegg er det et krav at arbeidsgiver har oversikt som viser hvor mye den enkelte har jobbet. All omsetning er mva-pliktig, og det er påbudt at virksomhetene har godkjent kassasystem for kort- og kontantomsetning.

Uteholdt omsetning

Kontantomsetning kan lett unndras fra registrering og rapportering til myndighetene. I bransjer som er kontantintensive er det derfor større risiko for at det uteholdes omsetning fra skatt- og avgiftsmyndighetene. Uteholdt kontantomsetning kan benyttes blant annet til å lønne arbeidstakere svart og til privat forbruk.

Foreløpige tall viser at 38 prosent av de kontrollerte virksomhetene underrapporterer omsetning til skattemyndighetene, og i tillegg ser vi manglende innberetning av kontantomsetning. I 43 prosent av de kontrollerte virksomhetene er det påvist avvik ved avstemming av kontantbeholdning. Gjennomgående har det vært mer kontanter i kassaskuffene enn det som er registrert som omsetning. Det foretas liten grad av kontantinnskudd i virksomhetene. I 30 prosent er det ikke foretatt kontantinnskudd til tross for at virksomheten opplyser å ha kontantomsetning.

Avvik i bruk av kassaapparat

Det er foretatt kassekontroller i 65 prosent av virksomhetene, hvorav det i 80 prosent av disse er påvist formelle feil ved bruk av kassaapparatet og mangler ved kasserapporter¹. Tre virksomheter benyttet ikke kassaapparat, noe som er brudd på lovpålagt bruk av kassaapparat. Enkelte virksomheter har uforholdsmessig mange korrigeringer som eksempelvis returslag, avbrutte salg, nullslag, korrigeringer av feilslag, skuffeåpninger, eller at antall kunder er i uoverensstemmelse med antall salg og antall kvitteringer.

Det er i tillegg avdekket at kassaapparat ikke er installert/programmert i tråd med gjeldende regelverk. Manipulering av kassaapparat kan være en metode for å skjule tomme innslag, returslag og åpning av kasse i forbindelse med å uteholde omsetning.

Bruk av andre betalingsterminaler, Vipps m.m.

Samtlige av de kontrollerte virksomhetene benyttet betalingsterminaler. I en av virksomhetene var ikke betalingsterminalen integrert i kassaapparatsystemet, noe som gjør det mulig å motta innbetalinger til bank uten at avgiftspliktig omsetning registreres på kassaapparatet. Virksomheten kan med et slikt system uteholde avgiftspliktig omsetning og skattepliktig inntekt fra registrering og rapportering.

Ved en virksomhet ble Vipps-oppgjør for tjenester utført i og av virksomheten, sendt eiers og ansattes private mobilnummer.

¹ x- og z-rapporter

Uregistrert arbeidskraft og svart avlønning

Manglende registrering av arbeidstakere er en kjent modus i bransjen, og a-krimsenterets funn viser at dette fortsatt er utbredt. I de kontrollerte virksomhetene er det avdekket ustrakt bruk av uregistrert arbeidskraft og svart avlønning. Det er i halvparten av virksomhetene påtruffet personer i arbeid som ikke har vært registrert som ansatte eller fått innberettet lønn. I 40 prosent av virksomhetene er det utbetalt mer til ansatte enn det som innrapporteres til skattemyndighetene. I 65 prosent av virksomhetene foreligger det informasjon om at virksomheten har utbetalt svart lønn.

I 46 prosent av virksomhetene ble det funnet avvik ved føring av personallister. En personalliste er en liste over alle som arbeider i virksomheten, og skal vise når arbeidstakerne starter og avslutter arbeidsdagen. Bilpleievirksomheter er pliktige til å føre personallister og ha de tilgjengelige for kontroll.

I flere virksomheter er det avvik mellom innsendt dokumentasjon til Arbeidstilsynet sammenlignet med det som innberettes eller utbetales av lønn til arbeidstakere. Arbeidstilsynet har kun hjemmel til å innhente dokumentasjon fra arbeidsgiver, og ikke mulighet til å kontrollere innsendt dokumentasjon mot a-melding.

Et stort omfang av svart arbeid øker også mulighetsrommet og risikoen for trygdesvindler ved at personer kan jobbe svart samtidig som de mottar stønad fra NAV. Manglende innrapportering av inntekt til skattemyndighetene fører imidlertid også til at arbeiderne ikke opparbeider seg rettigheter til stønader fra NAV, som for eksempel sykepenges. Ved å ikke være registrert som ansatt vil man sannsynligvis heller ikke være dekket av eventuell yrkesskadeforsikring arbeidsgiver har tegnet. Dette kan få alvorlige økonomiske konsekvenser for arbeidstakerne dersom de blir arbeidsuføre på grunn av sykdom eller skade.

NAV-bedrageri

I omtrent halvparten av virksomhetene har én eller flere aksjonærer/rollehavere mottatt arbeidsrelaterte stønader fra NAV i 2019¹. Det er påtruffet aksjonærer/rollehavere i arbeid som mottar sykepenges eller arbeidsavklaringspenges, og hvor det ikke meldes timer. Det varierer i hvor stor grad stønadsmottakerne har hatt en aktiv rolle i virksomheten i forkant av stønadsperioden, men også hvor mye arbeid de har meldt fra om til NAV underveis i stønadsperioden.

Ansatte mottar stønader

Under kontrollene ble det påtruffet én eller flere stønadsmottagere i arbeid i cirka 20 prosent av virksomhetene. Noen av dem mottok graderte stønader på kontrolltidspunktet. Med graderte stønader kan stønadsmottaker være delvis i arbeid og delvis motta stønad. Hovedvekten av de påtrufne stønadsmottagerne var registrert som ansatt i virksomheten de ble påtruffet i arbeid.

Fiktive arbeidsforhold benyttes for å oppnå stønadsgrunnlag

Fiktive ansettelsesforhold kan brukes for å oppnå et stønadsgrunnlag fra NAV man ellers ikke ville hatt krav på. Det er en forutsetning for denne formen for NAV-bedrageri at arbeidsgiver medvirker ved å få arbeidsforholdet til å fremstå som reelt. Siden samarbeid med arbeidsgiver er en forutsetning for denne formen for NAV-bedrageri, er det ofte en nær relasjon mellom arbeidsgiver og personen som er fiktivt ansatt. Slike former for NAV-bedrageri krever en viss form for organisering og kan være vanskelige å oppdage for kontrolletatene.

¹ Arbeidsrelaterte stønader dekker sykepenges, arbeidsavklaringspenges, uføretrygd og dagpenges, jf. NTAES Situasjonsbeskrivelse 2020 s. 11.

Det er identifisert enkelte mulig fiktive arbeidsforhold. I et av tilfellene danner arbeidsforholdet grunnlag for en løpende stønadsutbetaling fra NAV og den fiktivt ansatte er familiemedlemmet til en aksjonær. Vedkommende har stått utenfor arbeidslivet i en lang periode for deretter å bli sykmeldt, og søke om sykepenger, etter å ha vært ansatt kort tid i den aktuelle virksomheten.

Det er også identifisert tre tilfeller hvor NAV har avslått søknader om stønader fordi det ikke er sannsynliggjort at arbeidsforholdet har vært reelt. I to av tilfellene var det familiemedlemmene til en rollehaver som har fått avslag, i ett tilfelle var det en styreleder.

Det er identifisert to tilfeller hvor det fremstår som at fiktive ansettelsesforhold er opprettet uten at personen har framsatt søknad om stønad fra NAV. I begge tilfellene har familiemedlemmer til den fiktivt ansatte mottatt stønader fra NAV i samme periode. Fiktive ansettelsesforhold kan benyttes som en metode for å kamuflere utbetalinger fra virksomheten til ansatte som selv mottar stønad fra NAV.

Arbeidsmiljøkriminalitet

En arbeidstaker skal ha minst 11 timer arbeidsfri i løpet av 24 timer og en sammenhengende arbeidsfri periode på 35 timer i løpet av sju dager¹. Lange arbeidsperioder uten arbeidsfri i en bransje som normalt har et høyt arbeidstempo, vil i seg selv kunne medføre helsebelastninger og svekke muligheten til å ivareta sikkerhetshensyn.

Arbeidstakere i bilpleiebransjen arbeider i fuktige lokaler, mange av virksomhetene utfører også dekkskift med tunge løft og vanskelige arbeidsstillinger samt manglende verneutstyr. Det benyttes farlige kjemikalier og det er generelt manglende opplæring i håndtering av disse. Risikoen for uheldige hendelser og arbeidsulykker øker med økende antall timer på jobb. Risikoen øker raskere etter 8 timer, og enda raskere igjen etter 12 timer². Risikoen øker også ved gjentatte lange skift.

Kontrollene avdekket, uten unntak, brudd på arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter. I 43 prosent av virksomhetene ble det avdekket gjentakende brudd. Det er i hovedsak snakk om gjentakende brudd på håndtering og merking av kjemikalier, innholdet i arbeidsavtalene, timelister, arbeidsplan og manglende overtidsbetaling.

Manglende verneutstyr og merking av kjemikalier

Ved 57 prosent av virksomhetene var det manglende verneutstyr eller manglende bruk av verneutstyr hvor det har vært tilgjengelig.

Det ble avdekket mangelfull merking av kjemikalier, manglende opplæring i håndtering av kjemikalier, samt manglende sikkerhetsdatablader i over halvparten av virksomhetene

Andre brudd som ble avdekket, var brudd på tobakkskadeloven. I omtrent 25 prosent av virksomhetene ble det røyket i arbeidslokaler, hovedsakelig var dette ansatte.

Lønn og registrering av arbeidstid

Det er ikke allmenngjort lønn i bilpleiebransjen og Arbeidstilsynet fører derfor ikke kontroll med lønnsvilkårene i bransjen, men fører kontroll med utbetaling av overtidsgodtgjørelse. Oppgitt timelønn for de kontrollerte virksomhetene ligger mellom NOK 80 til NOK 180 per time. Basert på mottatt dokumentasjon fra virksomhetene var det 16 prosent som ikke utbetalte lovpålagt overtidsgodtgjørelse.

¹ Arbeidsmiljøloven § 10-8 (1)(2)

² https://stami.brage.unit.no/stami-xmlui/bitstream/handle/11250/288556/stamirapporter_89.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Arbeidstilsynet kan ikke kontrollere tilsendt dokumentasjon mot faktisk utbetalt lønn, men basert på gjennomgang av funnene fra de ulike etatene fremstår det som at andelen som ikke utbetaler lovpålagt overtidsgodtgjørelse er langt høyere.

Omtrent halvparten av virksomhetene hadde også mangler knyttet til både timeregistrering og arbeidsplaner. Det er mottatt lønnsslipper fra de fleste av virksomhetene, men det er derimot ukjent om lønnsslippene er blitt tilgjengelig for arbeidstakerne. Arbeidstilsynet mottar som oftest etterspurt dokumentasjon fra arbeidsgiver, men samtidig mottas det varsler fra arbeidstakerne om de selv ikke mottar dette.

Brudd på bestemmelsene om daglig- og ukentlig arbeidstid og friperioder

Noen av de kontrollerte virksomhetene er vurdert av a-krimsenteret som et nettverk da de knyttes sammen ved å ha mange av de samme aksjonærene/rollehaberene, benytter felles nettside og ansatte er registrert i flere av virksomhetene via a-melding.

I et av disse nettverkene har a-krimsenteret avdekket systematiske brudd på bestemmelsene om daglig og ukentlig arbeidstid og friperioder. Et eksempel er at i en av virksomhetene i nettverket har tre utenlandske arbeidstakere jobbet 28 og 29 dager sammenhengende i løpet av en måned uten at det er innrapportert overtidsbetaling. For to av dem er det ikke blitt innrapportert lønn i det hele tatt. I samme virksomhet hadde to uregistrerte arbeidstakere jobbet 26 av 31 mulige dager i en måned. En av disse var afghansk statsborger med kort botid i Norge.

Innkvartering

Et fåtall av virksomhetene stiller innkvartering til rådighet for sine arbeidstakere i lokaler som ikke er direkte tilknyttet til arbeidsstedet. Det er ikke gjennomført innkvarteringskontroll av disse.

Ved kontroll av en av virksomhetene ble det avdekket at en utenlandsk arbeidstaker lå og sov i kjelleren under lokalet. Det var satt opp en enkeltseng i samme rom som virksomheten benyttet som dekkhotell. Innkvartering ble vurdert som uverdig og en fare for liv og helse. Det ble varslet stans og det er i etterkant vedtatt et overtredelsesgebyr på NOK 100 000.

Kontroll av ytterligere en virksomhet i oktober avdekket at tre utenlandske arbeidstakere bodde i campingvogn på baksiden av arbeidslokalet. Campingvognene var svært sparsommelig og det var ikke installert røykvarslere. Det var arbeidsgiver som disponerte campingvognene. Det er ukjent om arbeidsgiveren trekker arbeidstakerne i lønn for innkvartering.

Omgåelse av arbeidsgiveransvar

Det foreligger ikke eksakte data på om det er stor eller liten utskiftning av arbeidstakere i bransjen sammenlignet med andre bransjer som benytter ufaglært arbeidskraft. Blant de som faktisk utsteder arbeidsavtaler var det 35 prosent av virksomhetene som benyttet midlertidige kontrakter. Det ble gjennomgående påtruffet uregistrerte arbeidstakere som følger heller ikke hadde arbeidsavtale.

A-krimsenteret avdekket at noen av virksomhetene benyttet ulike metoder for å omgå arbeidsgiveransvaret. På den måten omgår virksomhetene HMS-ansvar, og de er heller ikke ansvarlig for eksempelvis manglende a-meldinger og manglende overtidsbetaling. Omgåelse av arbeidsgiveransvar kan gi en økonomisk fordel. Vi har blant annet sett innleie av arbeidskraft, arbeidstakere registreres som aksjonærer eller deltakere i virksomheten.

Innleie av arbeidskraft i bilpleiebransjen er legalt så lenge utleievirksomheten har sine formelle og faktiske forhold i orden. I tre virksomheter ble det benyttet bemanningsforetak for innleie av arbeidskraft, alle virksomhetene benyttet samme firma. Bemanningsforetaket var allerede stanset av Arbeidstilsynet. De innleide arbeidstakerne var i tillegg til egne ansatte. I flere tilfeller hadde verken bemanningsbyrået eller virksomheten som de arbeidet i, innrapportert inntekt på arbeidstakerne. I ett av tilfellene var det bilpleievirksomhetene som overførte lønn direkte til de innleide arbeidstakerne, noe som indikerer at det ikke foreligger ett reelt innleieforhold.

I en av de kontrollerte virksomhetene var ansatte registrert som arbeidende aksjonærer med 3-5 aksjer hver. Slike konstellasjoner har en betydning for utbetaling og rapportering av godtgjørelse som utbytte eller lønn. Det fremstår som at den nye organiseringen kun har medført endringer «på papiret», og at de arbeidende aksjonærene i realiteten fortsatt behandles som vanlige ansatte. I samtale med en av kontrollørene spurte en av aksjonærene hva et aksjeselskap er.

En annen metode har vært å registrere ansatte som deltakere, en form for eiere, i DA-virksomheter. En DA-virksomhet drives av to eller flere eiere. Eierne av selskapet står i fellesskap ansvarlig for hele selskapsgjelden. Registrering av ansatte som deltakere er en metode for å omgå rapporteringsplikt av ytelser til ansatte. Deltaker kan i tillegg fordele arbeidsgodtgjørelsen med eventuell ektefelle ved tilordning og fastsetting av person- og alminnelig inntekt. Ektefelle vil da kunne opparbeide seg stønads- og pensjonsgivende inntekt som gir rettigheter i folketrygden.

Særskilte krav i bransjen

Krav om utslippstillatelse, oljeskiller og vannprøve

Det foreligger krav om tillatelse for enhver virksomhet som faller innenfor forurensingsforskriftens § 15, herunder alle bilpleiesteder omhandlet i denne rapporten. Det er vann- og avløpsetaten i de ulike kommunene som fører tilsyn med dette.

Miljøbelastningen fra bilpleiesteder skjer først og fremst gjennom utslipp av forurenset vaskevann til kommunalt nett eller til sjø, vann eller grunn. Slikt utslipp kan påvirke økosystemet negativt. Utslippstillatelser skal være registrert på virksomhet og skal være gyldig i ti år. En utslippstillatelse kan ikke gå i arv. For bilpleiesteder som tilbyr bilvask skal det tas vannprøve to ganger per år og rapporteres til kommunen. Oljeutskillere skal tømmes en gang per år. Det er tillatt at flere virksomheter på en adresse deler oljeutskillere¹. Blant virksomhetene som ble kontrollert i Oslo var det 40 prosent som hadde mangler, enten ved at de manglet utslippstillatelse, ikke hadde oljeutskillere eller ikke leverte vannprøver². Noen av virksomhetene hadde flere avvik.

Blant alvorlige avvik regnes utslipp av oljeholdig avløpsvann, bilvaskeanlegg i drift som ikke innehar tillatelse til utslipp av oljeholdig avløpsvann, at oljeutskillere ikke har fungert over flere år eller at oljeutskillere aldri har blitt tømt. Det benyttes både tvangsmulkt, vedtak og stans av virksomhet. I de alvorligste tilfellene anmeldelse forholdene til politiet.

Særlig arbeidstillatelse

Virksomheter som skal utføre bestemte typer arbeid på kjøretøy, som arbeid på hjul, omlegging av dekk og avbalansering av hjul, kan søke om særlig tillatelse fra Statens Vegvesen. For arbeid på hjul (felg og dekk) skal det dokumenteres spesiell kunnskap innenfor området, inkludert kunnskap om kjøretøyforskriftens krav.

70 prosent av de kontrollerte virksomhetene tilbød arbeid som krever særlig arbeidstillatelse. Halvparten manglet en slik tillatelse. Politiet stengte seks av de kontrollerte virksomhetene og dekkomleggingsmaskinene ble også plombert. I tillegg ble det avdekket ulovlig verkstedsdrift på to av stedene.

¹ <https://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Forurensing/Avlop/4-Utslipp-av-kommunalt-avlopsvann/Tilsyn-med-bilvaskeri/>, 21.11.19

² A-krimserveret er ikke kjent med om det er mangler ved virksomhetene som er lokalisert i Akershus

Regulering av bruksområde

Det kreves særskilte tilpasninger til lokaler for å drive bilpleievirksomheter. Det er derfor naturlig at nye virksomheter etableres på samme adresser. Ofte har de som etablerer seg erfaring fra bransjen, enten som tidligere ansatt eller aksjonær/rollehaver i et annet selskap.

Blant de kontrollerte virksomhetene har det på en av adressene vært 11 virksomheter i løpet av en seksårsperiode. Tre av virksomhetene har gått konkurs, tre er slettet og én har opphørt. I et av nettverkene som er avdekket oppretter de samme personene nye bilpleievirksomheter på samme adresse etter konkurs eller oppløsning.

I 24 prosent av virksomhetene som er kontrollert i Oslo er det enten ikke funnet noen godkjenning eller vi ser at virksomheten har søkt om tillatelse, men at det ikke er gitt brukstillatelse eller ferdigattest¹.

¹ Det er ukjent hvordan situasjonen er for virksomhetene som er lokalisert i Akershus.

**7 AVSLUTNING**

Kriminaliteten i bilpleiebransjen i Oslo og deler av Viken er sammensatt og flere aktører begår ulike former for arbeidslivskriminalitet. Situasjonen gjør det utfordrende for lovlydige. Skatte- og avgiftsunndragelser er særlig samfunnsskadelige da det fører til store samfunnsøkonomiske tap og undergraver konkurranseforholdene i næringslivet.

Utenlandske arbeidstakere er høyt representert i bilpleiebransjen i Oslo og Akershus. Bransjen er arbeidsintensiv, den er ikke regulert og lønn er ikke allmenngjort. Disse faktorene øker risikoen for at utenlandske arbeidstakere utnyttes. Utnyttelsen foregår i varierende grad og det benyttes ulike metoder, eksempelvis omgåelse av arbeidsgiveransvar, manglende verneutstyr og opplæring, svart avlønning, sosial dumping. Konsekvensene for de sårbare personene kan være svært alvorlige. Samtidig kan arbeidsgiveres manglende etterlevelse av HMS-regelverk føre til alvorlige konsekvenser for liv og helse. De kriminelle aktørene er profittmotiverte og vil i liten grad ivareta de ansattes arbeidsforhold. Dette bidrar til å øke risikoen for utnyttelse i arbeidslivet.

Det er viktig at forbrukere ikke bidrar til arbeidslivskriminalitet ved å kjøpe tjenester fra useriøse aktører. Forbrukere må ikke kun basere kjøp på billig pris. Det vil være positivt med tiltak som hjelper forbrukere med å velge seriøse aktører.

Samtidig må politi og kontrollmyndighetene samarbeide i bekjempelsen av arbeidslivskriminalitet og de kriminelle aktørene.

SAMMEN MOT **KRIMINALITET** I ARBEIDSLIVET

A-KRIMSENTERET I OSLO



POLITIET



Skatteetaten



Arbeidstilsynet



**TOLL
CUSTOMS**



Oslo



Arbeidstilsynet



POLITIET



Skatteetaten



Felles årsrapport for etatenes innsats mot arbeidslivskriminalitet 2021

Innhold

1 Innledning	1
2 Samarbeid mot arbeidslivskriminalitet	3
2.1 Samarbeid og drift i a-krimsentrene	3
2.2 Samarbeid med andre myndigheter	4
2.3 Samarbeid med arbeids- og næringslivet	5
3 Kunnskapsbygging i a-krimsentrene	7
4 A-krimsentrenes innsats mot aktørgruppene	10
4.1 Sentrale trusselaktører	10
4.2 Utenlandske arbeidstakere	15
4.3 Oppdragsgivere og forbrukere.....	17
4.4 Media	17
4.5 Tall for aktivitet i a-krimsentrene og etatenes linje	19
5 Annet lokalt a-krimssamarbeid.....	20
6 Resultater og effekter av etatenes innsats mot arbeidslivskriminalitet	23
6.1 Resultater og effekter - sentrale trusselaktører.....	23
6.2 Resultater og effekter - utenlandske arbeidstakere.....	27
6.3 Resultater og effekter - oppdragsgivere og forbrukere	32
7 Samfunnseffekter av innsatsen mot arbeidslivskriminalitet	39
7.1 Opplevd oppdagelsessannsynlighet.....	39
7.2 Omfanget og utviklingen av a-krim	40
7.3 A-krim samarbeidet skal bidra til å beskytte fem samfunnsverdier	43
8 Overordnet vurdering av tilstand og utvikling innen a-krim	48
9 Samarbeidsarenaer og utviklingsoppgaver på nasjonalt nivå	50
9.1 Samarbeidsarenaer	50
9.2 Utviklingsoppgaver	51

1 Innledning

Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten har etablert et omfattende og systematisk samarbeid for å forebygge og bekjempe arbeidslivskriminalitet (a-krim). A-krimsentrene er sentrale i den tverretatlige innsatsen mot a-krim, men etatenes øvrige fagmiljø (i fortsettelsen omtalt som etatenes linje) har også et stort ansvar for måloppnåelse. I tillegg har etatene etablert et lokalt a-krim-samarbeid i områder som ikke dekkes av sentrene.

De fire etatene besluttet i oktober 2017 en felles styringsmodell for a-krim-samarbeidet. Styringsmodellen gir rammer for organisering av samarbeidet og gjennomføring av aktiviteter. I 2021 ble det besluttet en revidert styringsmodell. Samarbeidet med Tolletaten er i ferd med å bli forsterket, og Tolletatens rolle i a-krim-samarbeidet er beskrevet i den reviderte styringsmodellen.

Det overordnede samfunns målet for etatene er å redusere forekomsten av a-krim. Med bakgrunn i felles samfunns mål, er innsatsen på alle nivå i etatene innrettet mot å oppnå følgende brukermål:

- Sentrale trusselaktører har fått sin kapasitet og intensjon betydelig redusert
- Utenlandske arbeidstakere er satt i stand til å ivareta sine rettigheter og oppfylle sine plikter
- Oppdragsgivere og forbrukere bidrar ikke til a-krim ved kjøp av varer og tjenester

Etatene vurderer at a-krim-samarbeidet er godt. Det er et målrettet arbeid mot de tre brukermålene med hovedfokus på innsats mot sentrale trusselaktører. Den tverretatlige innsatsen skal være kunnskapsbasert, og a-krim-sentrene har i 2021 jobbet med å innarbeide etterretningsmetodikken i arbeidet med kunnskapsbygging. Det er utarbeidet kunnskapsprodukter som er lagt til grunn for beslutning om innsats og tiltak. Etatenes begrensede muligheter til å dele, sammenstille og lagre informasjon er fortsatt en sentral utfordring for a-krim-samarbeidet, og spesielt i arbeidet med kunnskapsbygging.

Kommunikasjon er et viktig virkemiddel, og det har vært god aktivitet i media gjennom året, både for å synliggjøre a-krim-aktiviteten og for å nå ut med ulike budskap.

Den felles styringsmodellen har gjort det enklere å få til prioritering og samordning på tvers av etatene. Etatenes felles føring fra 2020 om å gi koronarelatert kriminalitet hovedprioritet i a-krim-samarbeidet er et godt eksempel på dette. Denne føringen ga også i 2021 resultater i form av rask samordning, godt analysesamarbeid og nødvendig prioritet hos politi og påtalemyndighet. Komplekse saker med store verdier og mange involverte er blitt fulgt opp i sin helhet, og flere av sakene er endt med lange fengselsdommer.

Koronapandemien preget innsatsen på a-krim-sentrene også i 2021. Lange perioder med hjemmekontor gjorde at merverdien ved å være samlokalisert, ble redusert. Videre har det vært lavere operativ uteaktivitet, spesielt første halvåret. Det har også vært mindre samarbeid med andre myndigheter og med arbeids- og næringslivet. Statens vegvesen trekkes imidlertid frem som en viktig samarbeidsaktør i 2021 med mange felles kontroller.

Etatene har i 2021 videreført utviklingsoppgaver knyttet til rammer og systemstøtte for tverretatlig kunnskapsbygging. Det er satt i drift en oppgradert versjon av felles a-krim samarbeidsløsning, akrim.no, som legger til rette for bedre støtte for arbeidet med datafangst og kunnskapsbygging fra felles kontrollinnsats. Det er i tilknytning til akrim.no også lansert en analyse og visualiseringsløsning Power BI som gir mulighet for ulike rapporter til bruk i oppfølging av aktiviteten. Videre har politiet i 2021 åpnet for at medarbeidere fra de andre etatene kan ta del i politiets etterretning om a-krim ved å bruke prosjektmodulen i politiets etterretningssystem Indicia som ledd i arbeidet med kunnskapsbygging på a-krim-sentrene. I påvente av juridiske avklaringer ble ikke

prosjektmodulen i Indicia tatt i bruk av etatene i 2021.

Økokrim kom i 2020 med en utredning om politiets forvaltningsmessige myndighetsutøvelse i a-krim-samarbeidet. Dette har i 2021 hatt betydning for politiets rolle og oppgaver både på a-krimsentrene og i annet lokalt a-krim-samarbeid. Presiseringer om politiets roller er hensyntatt i den reviderte styringsmodellen.

Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten besluttet i januar 2020 en felles forebyggende strategi mot arbeidslivskriminalitet. Tverretattlig samhandlingsarena for forebygging ble etablert i

2021. Den skal bidra til samhandling og nettverksbygging for å sikre god implementering av strategien og oppfølging av forebyggende tiltak.

Styringsgruppen for a-krim-samarbeidet sin helhetlige vurdering av den samlede måloppnåelse for 2021, er at den er tilfredsstillende. Resultatene er vurdert i lys av de begrensninger som er i gjeldende lovverk når det gjelder etatenes muligheter for å dele, sammenstille og lagre opplysninger, pandemiens begrensninger for samarbeidet og den operative uteaktiviteten, samt avklaringer i politiets tjenesteutøvelse.

2 Samarbeid mot arbeidslivskriminalitet

2.1 Samarbeid og drift i a-krimsentrene

I likhet med 2020 har også 2021 vært preget av koronapandemien med perioder med hjemme-kontor og mindre felles tilstedeværelse i a-krim-sentrene. Dette har gjort det mer utfordrende å få til samhandling på tvers av etatene og et nært løpende samarbeid mellom etatene om kunnskapsbygging og pågående saker.

Flere av a-krimsentrene rapporterer at pandemien også har ført til lavere operativ uteaktivitet som kontroller og aksjoner. Dette har hatt betydning både for å følge opp identifiserte trusselaktører og for å finne nye trusselaktører som etatene ellers ikke finner via egne registre eller gjennom annen kunnskap. Det har videre hatt betydning når det gjelder å påtreffe og sette utenlandske arbeidstakere i stand til å ivareta sine rettigheter og plikter. Noen peker på at det også har vært redusert kapasitet i etatslinjene til å følge opp saker fra senteret.

Lavere operativ uteaktivitet har resultert i mindre synlighet. Enkelte av sentrene viser til at mindre synlighet også kan ha ført til en lavere inngang av tips og informasjon. Et viktig mål med kontroller og aksjoner er å være aktivt ute og synlig på arbeidsplassene, i bransjene og virksomhetene. Gjennom tilstedeværelse styrkes inntrykket av at etatene er tett på og følger med. Dette har en forebyggende effekt og er også viktig for allmennhetens tillit til myndighetene. A-krim-sentrene bidrar imidlertid til synlighet på mange ulike områder. For 2021 viser sentrene til god aktivitet og synlighet i media, se kapittel 4.4.

Selv om ressursene på sentrene skal være dedikert til tverretattlig a-krimssamarbeid, har enkelte av ressursene i 2021 også hatt arbeidsoppgaver i linjen i egen etat. Dette var ikke en del av den planlagte aktiviteten til sentrene og har i perioder medført redusert kapasitet.

Flere av sentrene viser til at politiets gjennomgang av hjemmelsgrunnlag og deres rolle i a-krim-samarbeidet, har gitt redusert og til dels ingen deltakelse fra politiet når det gjelder operative kontroller. Politiet har imidlertid flere steder vært en pådriver og styrket sin innsats når det gjelder arbeidet med kunnskapsbygging og etterretning. Noen steder er de også i ferd med å styrke arbeidet med etterforskning av a-krimssaker.

Merverdien i et a-krimssenter skjer gjennom samarbeid og deling. Begrensninger i gjeldende lovverk når det gjelder deling, sammenstilling og lagring av opplysninger, trekkes også i 2021 frem som en utfordring i arbeidet. Dette har betydning for i hvor stor grad kunnskap kan deles og sammenstilles forut for beslutninger. Beslutninger må dermed foretas på bakgrunn av kunnskap som uten disse begrensningene kunne vært langt bedre. Videre medfører det at sentrene ikke har kontroll på eller oversikt over informasjonen etatene samlet sett sitter på. Det vanskeliggjør arbeidet med å identifisere trusselaktører. Det er kritisk for det videre samarbeidet at etatene får de hjemler som er nødvendig for å kunne samarbeide effektivt.

Samlet har derfor flere forhold hatt en påvirkning på a-krimsentrenes aktiviteter og måloppnåelse. Det rapporteres likevel om god aktivitet på mange områder, og sentrene er hele tiden i utvikling. Den regionale styringsgruppen for a-krimssenteret har ansvar for måloppnåelse av brukermålene, innen senterets geografiske nedslagsfelt. Generelt er alle de regionale styringsgruppene, på tross av de begrensninger som har vært, fornøyd med sentrenes drift, aktiviteter og resultater gjennom året. Det trekkes frem at sentrene har innarbeidet etterretningsmetodikken i arbeidet med kunnskapsbygging og jobber frem gode kunnskapsprodukter. Det trekkes også frem at sentrene har stort fokus på innsats mot sentrale trusselaktører, og at målrettet bruk av etatenes virkemidler gir effekter.

2.2 Samarbeid med andre myndigheter

A-krimsentrene har samarbeid med flere andre myndigheter. Samarbeidet er i hovedsak knyttet til planlegging og utførelse av kontroller, men det er også samarbeid når det gjelder kunnskapsbygging. Informasjon mellom etatene gir nyttig og verdifull innsikt og kunnskap om ulike miljøer, bransjer og modus (måter kriminaliteten utøves på). På grunn av koronapandemien har det generelt i 2021 vært noe mindre samarbeid. Det er likevel gjennomført flere felles kontroller og vært løpende kontakt etter behov i konkrete saker.

Statens vegvesen er en sentral samarbeidspart. Alle a-krimsentrene har i løpet av året hatt samarbeid med Statens vegvesen om felles kontroller, og det har vært dialog knyttet til kartlegging og vurdering av trusselaktører innen bilpleie/bilverksted og transport. Sentrene presiserer verdien av et videre samarbeid med Statens vegvesen og felles bruk av virkemidler mot trusselaktører innenfor disse bransjene.

Som eksempel viser a-krimsentret i Kristiansand til at de har etablert et tettere samarbeid med Statens vegvesen. Det har vært to felles aksjoner innen bilpleie/ bilverksted. Her ble det valgt ut adresser der det var mistanke om drift av bilverksted i tilknytning til bilpleie, med risiko for brudd på flere regelverk. Det ble avdekket manglende arbeidskontrakter, manglende personallister og manglende rutiner for kassaapparater. NAV fulgte opp stønadmottakere som ble påtruffet i arbeid, og Statens vegvesen påla stans i drift av bilverksted som drev uten godkjenning.

Et annet eksempel er fra a-krimsentret i Stavanger som i 2021 har hatt en rekke kontroller sammen med Statens vegvesen og brannvesenet. Det er avdekket flere tilfeller av ulovlig bilverksted, ofte i næringsbygg som ikke er regulert for verksteddrift. El-tilsynet og bygningsetat i kommunen er også koplet på flere av sakene. Slike kontroller planlegges godt, og etatene sjekker ut om de har noen interesse i objektene i forkant eller etterkant. På denne måten reduseres antall ressurser under

selve kontrollen, både for å være effektiv, men også for at det er mindre overveldende for kontrollobjektet at ikke for mange myndigheter er til stede samtidig.

A-krimsentret i Oslo har spesielt trukket frem samarbeidet med Statens vegvesen i forbindelse med innsats mot varebilsegmentet i transportbransjen. Senteret gjennomførte i 2021 to større aksjoner, en før sommeren og en under Black Week i november. De viser til en bekymring for økning av a-krim i denne delen av bransjen, og det har vært en økning i hjemlevering av varer under pandemien. I tillegg er det en bransje som er lite regulert og uten krav til eksempelvis godkjenningsordninger, løyveplikt m.m. Under aksjonene ble det blant annet avdekket indikasjoner på svart arbeid og svart omsetning og på trygdesvindler. Statens vegvesen ila bruksforbud på flere varebiler, kjøreforbud på grunn av overlast, og noen ble anmeldt på grunn av manglende førerrett.

De andre sentrene hadde også en innsats mot varebilsegmentet (varebiler opp til 3,5 tonn) i forbindelse med Black Week. Dette ble samordnet av a-krimsentret i Stavanger. Under Black Week var det økt salg på nett, og derav økt levering av varer. Målet med aksjonene var å avdekke mulig a-krim, samle informasjon om bransjen som ledd i sentrenes kunnskapsbygging, bidra til synlighet og bidra til å forebygge a-krim. Under kontrollen undersøkte sentrene blant annet om virksomheten var registrert i MVA-registeret, om arbeidsgiver hadde innrapportert inntekts- og arbeidsforhold gjennom a-ordningen, og om virksomheten hadde skyldig utestående krav. Videre ble det innhentet informasjon om lønn og andre ytelser til ansatte. Statens vegvesen kontrollerte eventuelle feil og mangler på kjøretøy. Til sammen kontrollerte sentrene i underkant av 500 virksomheter, og aksjonene fikk bred mediedekning.

Brann- og el-tilsyn. Dette er sentrale samarbeidsparter innen flere bransjer og områder. Som eksempel hadde a-krimsentret i Trondheim en aksjon i 2021 sammen med lokalt el-tilsyn og

branntilsyn innen dekkskift og bilpleie. Aksjonen var basert på tips og kunnskap om bransjen. Senteret kontrollerte lønns- og arbeidsvilkår for påtrufne arbeidstakere, og om det var misbruk av trygdeytelser. Gjennomgang av opplysninger fra kontrollene avdekket feil føring i personallister, trygdemisbruk, brudd på gjennomsnittsberegning av arbeidstid og uregelmessigheter ved lønnsinnberetninger. El-tilsynet ga pålegg om retting av feil innen sitt område, og branntilsynet hadde oppfølging av en virksomhet for brudd på flere forhold når det gjelder brannsikring.

Innkvartering. Flere av a-krimsentrene viser til samarbeid med brann- og el-tilsyn når det gjelder kontroll med innkvartering som arbeidsgiver tilrettelegger for sine arbeidstakere. Her er også *bygningsetat i kommunen* en sentral samarbeidsaktør. Hensikten er å avdekke farlige og ulovlige innkvarteringssteder. A-krimsentret i Stavanger har i 2021 gjennomført en rekke kontroller med innkvartering, sammen med branntilsynet. På nesten samtlige steder var det brudd når det gjelder brannsikring. I tillegg ble det sammen med bygningsetaten, avdekket ulovlig innkvartering i næringsbygg og i kjeller/loft som ikke er godkjent for varig opphold. I slike tilfeller følger kommunene ofte raskt opp med stans og varsel om overtredelsesgebyr. Senteret viser til at funnene er de samme som tidligere år, men antall tips om uverdige/farlige innkvarteringer har vært færre i 2021.

Bygningsetat i kommunen. Et av a-krimsentrene har i 2021 hatt fokus på eiendomsområdet. Her har samarbeidet med bygningsetat i kommunen vært viktig. De har bistått i informasjonsinnhenting og felles kontroller med trusselaktører som senteret følger opp. Bygningsetaten har i tillegg hatt et eget prosjekt rettet mot utvalgte aktører innen eiendom, og en av disse har senteret vurdert å være en sentral trusselaktør. Det er gjennomført felles kontroller rettet mot denne aktøren og parallell oppfølging i forvaltningssporet (mellom bygningsetat, Arbeidstilsynet og Skatteetaten) for å sikre effektiv sanksjonsbruk. Gjennom kontrollene er det avdekket bruk av useriøse

underleverandører med brudd på allmenngjort lønn, bruk av uregistrert arbeidskraft og unndratt beskatning. Det er også avdekket at byggherre utfører byggearbeid som ikke er omsøkt og brudd på plikter som følger av byggherreforskriften.

Fiskeridirektoratet. A-krimsentret i Bodø har de siste tre årene hatt samarbeid med Fiskeridirektoratet i forbindelse med planlegging og gjennomføring av kontroller innen fiskeindustrien i Nordland. De har vært en viktig samarbeidspart for å øke forståelse og kunnskap om bransjen. I tillegg har felles bruk av virkemidler vært en viktig del av samarbeidet under gjennomføring av kontroller.

Tolletaten har i 2021 deltatt i samarbeidsfora på sentralt nivå med de andre etatene, men har i begrenset grad hatt samarbeid med a-krimsentrene. Tolletaten har i løpet av året arbeidet med organisering og mandat for medarbeidere i a-krimssamarbeidet, samt en plan for operasjonalisering i henhold til styrkingen av samarbeidet beskrevet i regjeringens reviderte a-krimstrategi (2021) og revidert styringsmodell for a-krimssamarbeidet.

2.3 Samarbeid med arbeids- og næringslivet

A-krimsentrene har samarbeid og regelmessig kontakt med arbeids- og næringslivet. Sentrene deltar også på ulike møtearenaer, både som bidragsytere og tilhørere. Dette bidrar til informasjon om senteret og deres oppgaver, og det frembringer gjerne større inngang av opplysninger fra andre, ofte i form av tips. På grunn av koronapandemien har det i 2021 vært mindre aktivitet enn tidligere år.

Arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i bygg og anlegg har i flere byer etablert samarbeidstiltak for å bidra til å fremme seriøsitet og avdekke a-krim i bransjen. Disse tiltakene ble i 2020 samlet under Fair Play Bygg Norge. A-krimsentret i Kristiansand viser til jevnlig kontakt med Fair Play Agder angående tips, og Fair Play har i 2021 deltatt på en fagsamling for senteret hvor de presenterte aktuelle saker og tips.

A-krimssenteret i Trondheim har normalt halvårlige møter med Uropatruljen (Fair Play Bygg). I 2021 ble det kun gjennomført et møte, men det har vært jevnlig kontakt med Uropatruljen gjennom hele året. Senteret opplever samarbeidet med Uropatruljen som nyttig og viktig for senterets aktivitet, og det gir tilgang til opplysninger.

A-krimssenteret i Bergen har etablert et samarbeid med nystartede Fair Play Bygg Vestland. Senteret har sammen med politiets næringslivskontakt deltatt i et samarbeidsforum initiert av interimsstyret for Fair Play, og har en avtale om å delta fast i dette forumet. A-krimssenteret i Stavanger mottar mange tips fra Fair Play Bygg Rogaland. Fair Play snakker ofte med arbeidstakere som ønsker anonymitet og ikke tar kontakt med myndighetene. Flere av tipsene dreier seg om mistanke om useriøsitet/sosial dumping, ikke nødvendigvis a-krim, og er ofte mest relevant for Arbeidstilsynet. Fair Play skaffer seg kunnskap om deler av aktiviteten som skjer på senteret ved innsyn i tilsynsrapporter fra Arbeidstilsynet.

A-krimssenteret i Oslo har hatt samarbeid med Fair Play Bygg Oslo og omegn gjennom hele året. Deres informasjon er viktig i senterets arbeid samtidig som de setter søkelys på viktige utfordringer i bekjempelsen av a-krim. Det er gjennomført flere tverretatlige kontroller med bakgrunn av informasjon fra Fair Play, og dette har gitt resultater når det gjelder å avdekke a-krim. A-

krimssenteret i Tønsberg mottar også tips fra Fair Play Bygg Oslo og omegn.

Noen av a-krimssentrene deltar fast på møter i regi av Samarbeid mot svart økonomi (SMSØ) lokalt og bidrar med kunnskap om a-krim til partene i arbeidslivet. A-krimssenteret i Bergen deltar jevnlig på en felles møtearena for byggebransjen og offentlige etater (Seriositetsforum Vest). Dette bidrar til at senteret er synlig og tilgjengelig for seriøse aktører innen bransjen. A-krimssenteret i Tønsberg deltar i Medbyggerne Vestfold og Telemark. For nærmere omtale av Medbyggerne, se kapittel 6.3.2.

Flere av a-krimssentrene viser til et samarbeid og regelmessige møter med politiets næringslivskontakter. Sentrene har bidratt med kunnskap om modus som næringslivskontaktene igjen deler med næringslivet. Formålet er å forebygge a-krim. Som eksempel bidrar a-krimssenteret i Bodø med informasjon i et nyhetsbrev som kvartalsvis sendes ut av næringslivskontakten til virksomheter innenfor bygg og anlegg, noe som bidrar til formidling av forebyggende budskap til næringslivet. Representanter fra a-krimssenteret i Bergen har sammen med næringslivskontakten deltatt på møter med næringslivet om ulike temaer knyttet til økonomisk kriminalitet, herunder a-krim. Resultater er kompetanseheving, økt innsikt i modus knyttet til a-krim og nettverksbygging.

3 Kunnskapsbygging i a-krimsentrene

Innsatsen mot a-krim skal være kunnskapsstyrt, og kunnskapsbygging er et felles ansvar for etatene. Alle a-krimsentrene har etablert kunnskapsgrupper som har som hovedoppgave å bygge kunnskap om trender, aktører, miljøer og modus (måter kriminaliteten utøves på). Kunnskapsproduktene skal gi beslutningsstøtte for a-krimsenderet sin ledergruppe (kalt lokal koordineringsgruppe) til å kunne prioritere hvilke aktører og miljøer senteret skal rette innsats mot (hvem) og for å kunne prioritere virkemidler, sanksjoner og utvikle metodikk (hvordan). Det skal også utarbeides kunnskapsprodukter som evaluerer innsats og hvilken effekt innsatsen har hatt. Det er besluttet en tverretatlig etterretningsprosess som bygger på politiets etterretningsdoktriner. Denne skal legges til grunn for arbeidet.

A-krimsentrene har i 2021 kommet godt i gang med å innrette arbeidet etter kunnskapsbaserte beslutninger og prioriteringer, og etterretningsmetodikken legges til grunn. Dette gjøres innenfor de begrensninger som gjeldende regelverk setter for deling, sammenstilling og lagring av informasjon. Det oppleves også som en begrensning at det fortsatt ikke er på plass systemstøtte for dette arbeidet. Det vises her til status for arbeidet med å ta i bruk prosjektmodulen i politiets etterretningssystem Indicia, se kapittel 9.2.1.

Et av sentrene beskriver at de i 2021 har hatt fokus på å jobbe mot en felles forståelse blant medarbeidere og ledere hva arbeid etter etterretningsprosessen betyr rent praktisk, og hva kunnskapsbasert arbeid betyr for måten det jobbes på i senteret. Lokal koordineringsgruppe har en sentral rolle i å bestille kunnskapsprodukter, og de har jobbet med å forbedre sine bestillinger. Det er også jobbet med å forbedre selve kunnskapsproduktene for at disse skal være gode beslutningsgrunnlag. Noen sentre peker på at kunnskapsproduktene er godt egnet til å iverksette enklere virkemidler og forvaltningsmessige sanksjoner, men at de ikke alltid er gode nok som

grunnlag til å iverksette tyngre virkemidler og straffesaker. Det pekes også på behov for å jobbe mer med hvordan kunnskapsproduktene kan gi bedre underlag for å vurdere hvilke virkemidler og sanksjoner som har best mulig effekt.

Arbeidstilsynet, NAV og Skatteetaten sine medarbeidere i sentrene har i løpet av året hatt noe samarbeid med egne analyse-/etterretningsmiljøer når det gjelder kunnskapsbygging. Dette samarbeidet er imidlertid under utvikling i alle etatene da det er en viktig premisse for sentrene sitt arbeid. Utover samarbeid med analysemiljøene, har sentrene i forbindelse med kunnskapsarbeidet, også samarbeid med andre miljøer i egne etater som kan bidra med relevant informasjon. Tilsvarende kan sentrene dele kunnskap og funn fra sitt arbeid som er relevant for miljøer i etatene.

Når det gjelder politiet, vises det generelt til godt samarbeid mellom politiets medarbeidere i sentrene og linjen om kunnskapsbygging. A-krimsenderet i Kristiansand trekker fram at samarbeidet mellom kunnskapsgruppen og linjen i politiet har styrket seg gjennom 2021. Dette har spesielt vært knyttet til to prioriterte kriminalitetsområder for politiet – grov utnyttelse av arbeidskraft samt svart og ulovlig arbeid. Neste fase i dette arbeidet blir tiltak som vil skje i samarbeid mellom senteret og ulike deler av politiets linje. A-krimsenderet i Trondheim viser til at etterretningsseksjonen i politiet flere ganger har bidratt med spissede kunnskapsprodukter til senteret. Videre har senteret og etterretningsseksjonen hatt samarbeid om kunnskapsbygging. Et eksempel gjelder en sentral trusselaktør innen bilpleie/bilsalg hvor senterets kunnskapsprodukt ble brukt til å berike politiets eget kunnskapsgrunnlag. Dette ga beslutningsstøtte for oppfølgingstiltak både fra senteret og fra politiet. Ved a-krimsenderet i Oslo er det et godt samarbeid med etterretningsmiljøene i begge politidistriktene som deltar i senteret. Samarbeidet sørger for

kompetanseheving innenfor kunnskapsbygging, samt informasjonsutveksling om modus og aktører.

Kunnskapsprodukter ligger nå til grunn for mye av den operative uteaktiviteten. Produktene er avgjørende for at senteret skal kunne nå målet om å arbeide kunnskapsstyrt. Kunnskapsgrunnlag gjør også at etatene raskere kan vurdere en sak og lage en felles tiltaksplan. Under følger noen eksempler på ulike former for kunnskapsprodukter som sentrene har jobbet med i 2021:

A-krimssenteret i Bergen utarbeidet våren 2021 en situasjonsbeskrivelse som omhandlet utenlandske sesongarbeidere innen landbruket i Vestland fylke. Produktet var beslutningsstøtte og grunnlag for å planlegge og gjennomføre tiltak rettet mot arbeidstakere og oppdragsgivere i bransjen. Videre er det gjort en kartlegging av mulige trusselaktører knyttet til drift og omsetning av fast eiendom. Kunnskapsproduktet var beslutningsstøtte som ledd i en planlagt satsing mot aktører innen eiendom i 2021.

A-krimssenteret i Trondheim har også jobbet med kunnskapsbygging om aktører innen landbruk. Videre har senteret utarbeidet et kunnskapsprodukt om serveringsbransjen i Trøndelag. Her ble det sett på hvilke miljø som utgjør mulige trusselaktører, og modus de kan forvente å se fremover når det gjelder a-krim i denne bransjen. Det ble tatt utgangspunkt i miljøer som senteret allerede hadde informasjon om. Kunnskapsproduktet skulle gi beslutningsstøtte til å avgjøre om det var nødvendig med videre tiltak. Dette har gitt grunnlag for tverretattlig oppfølging av et av miljøene, og det er utarbeidet en tiltaksplan.

A-krimssenteret i Kristiansand utarbeidet første halvår 2021 etterretningsrapporter på flere trusselaktører. På bakgrunn av disse besluttet lokal koordineringsgruppe en prioritering mellom aktørene, og hvilke som skulle følges opp. Rapportene ble videre brukt som underlag for den enkelte etat til å vurdere aktuelle overtredelser og tiltak innen eget forvaltningsområde. I saksmøte hvor alle etatene samt påtalejurist fra politiet

deltok, ble det besluttet sporvalg og tiltak overfor de aktuelle trusselaktørene.

A-krimssenteret i Tønsberg har i 2021 hatt fokus på bruktbilbransjen. Det ble utarbeidet et erfaringsnotat hvor det ble sett på indikatorer for å definere risiko for a-krim i bransjen, hvilke måter eventuell kriminalitet utøves på, og om det er grunnlag for å identifisere trusselaktører eller nettverk innen bransjen. Dette ble lagt til grunn for tverretattlig oppfølging av noen trusselaktører. Videre har senteret de siste par årene gjennomført en rekke tverretattlige kontroller mot varebilsegmentet i transportbransjen. Kontrollene er gjennomført på ulike lokasjoner og med ulik kontrollmetodikk og har gitt et viktig kunnskapsgrunnlag i vurdering av videre tilnærming til bransjen.

A-krimssenteret i Bodø har i 2021 utarbeidet en situasjonsbeskrivelse som omhandler utnyttelse av utenlandsk arbeidskraft i fiskeindustrien i Nordland. Denne er basert på informasjon fra kontroll av fiskemottak under vinterfisket 2021 og tidligere kontroller som senteret gjennomførte i 2019. Hensikten med beskrivelsen var å si noe om hvilke effekter innsatsen og tiltakene mot fiskeindustrien i 2019 har hatt, og være beslutningsgrunnlag for ytterligere innsats.

Senteret har i 2021 også ferdigstilt et kunnskapsprodukt om varebilsegmentet i transportbransjen i Nordland. Her beskrives hvilke kriminalitetsområder og hvilke aktører som utgjør de mest alvorlige utfordringene. På bakgrunn av dette ble det besluttet en målrettet kontroll mot en av aktørene høsten 2021.

A-krimssenteret i Stavanger har gjennom 2021 laget etterretningsoppsummeringer som beskriver og vurderer trusselaktører. Dette som grunnlag for prioritering av videre innsats. I disse produktene er det også oppsummert kunnskap om enkelte bransjer som senteret har jobbet med, og det er pekt på bransjer som senteret har lite registrert kunnskap om og som kan være aktuelle å jobbe med. Eksempel på dette er transport.

A-krimssenteret i Oslo har fulgt opp situasjonsbildet under pandemien gjennom tertialvise etterretningsoppsummeringer. Disse har blitt brukt for å vurdere trusselbildet fortløpende samt av Økokrim i deres trusselvurderinger. Videre har senteret gjennomført fem større kunnskapsoppdrag innenfor bygg og anlegg, transport, omreisende håndverkere og aktører innen servering. Dette har blant annet resultert i saker som følges opp av politi- og påtalemyndigheten. Oppdraget innen transport var knyttet til kjente miljøer. Rapporten har ledet til flere kontroll saker hos NAV og Skatteetaten, samt at den har understøttet politiet i straffesaker og i forebyggende arbeid opp mot bransjen. Basert på tidligere aktørrettede kunnskapsprodukter og utstrakt kontrollaktivitet rettet mot kjente trusselaktører innenfor dagligvarebransjen, har senteret i 2021 også utarbeidet en effektmålingsrapport. Denne har gitt nyttig læring for senteret.

I oppdraget innenfor bygg og anlegg ble det i 2021 utgitt en offentlig rapport om a-krim i denne bransjen i Oslo og Viken. Rapporten belyser hvordan 29 aktører innen bygg- og anleggsbransjen i dette området utnytter utenlandske arbeidstakere og begår andre former for alvorlig a-krim. Informasjonstilfanget rapporten bygger på er fra perioden 2018-2020. Rapporten viser at utnyttelsen av arbeidstakere skjer i ulike former og alvorlighetsgrader. Samtidig fører utnyttelsen til at arbeidsgiverne beriker seg på bekostning av arbeidstakerne. Aktørene begår også andre former for a-krim som skatte- og avgiftskriminalitet, NAV-bedrageri og konkursskriminalitet. Dette gir ytterligere konkurransefortrinn, og på denne måten vinner de oppdrag. Formålet med rapporten er å bidra til økt kunnskap og bevisstgjøring om a-krim i næringslivet og å gjøre forbrukere og oppdragsgivere i stand til å velge seriøse aktører. Dette vil kunne ha en forebyggende effekt.

4 A-krimsentrenes innsats mot aktørgruppene

En stor del av ressursinnsatsen på a-krimsentrene og også i etatenes linje er rettet mot *sentrale trusselaktører* som er den aktørgruppen innenfor a-krim som kan forårsake mest skade i samfunnet. Samtidig er innsatsen ikke bare rettet mot de som allerede er blitt sentrale trusselaktører, men innsatsen bidrar også til å hindre andre *trusselaktører* i å bygge kapasitet. Dette innebærer å hindre kjente aktører i å bygge ny kapasitet eller hindre at nye aktører får bygget kapasitet.

Sentrene legger også vekt på arbeidet med å sette *utenlandske arbeidstakere* i stand til å ivareta sine rettigheter og oppfylle sine plikter. Når det gjelder innsats overfor *oppdragsgivere og forbrukere*, bidrar sentrene noe. Hovedinnsatsen mot denne aktørgruppen ligger imidlertid i linjen i etatene.

A-krimsentrene har en kunnskapsbasert innsats, og ulike kunnskapsprodukter ligger nå til grunn for mye av aktiviteten. Sentrene har gradvis spisset sin innsats slik at det i større grad gjennomføres målrettede kontroller mot aktører i arbeidslivet hvor de mener det er stor risiko for a-krim. Samtidig er det viktig for sentrene å bidra til synlighet gjennom operativ uteaktivitet. Aktiviteten til sentrene har i 2021 vært innen mange av de samme bransjene som tidligere år. Bransjer som særlig nevnes er bygg, bilverksted, bilpleie og dekkskift, varebilsegmentet i transportbransjen, servering, fiskeindustrien og landbruk. Videre nevnes bruktbilbransjen, dagligvare og drift og omsetning av fast eiendom.

4.1 Sentrale trusselaktører

Kapittel 6.1 gir en vurdering av resultater og effekter av etatenes innsats mot sentrale trusselaktører. Under følger en beskrivelse av a-krimsentrenes innsats mot sentrale trusselaktører. I tillegg er det redegjort for aktivitet rettet mot trusselaktører for å hindre at de bygger kapasitet.

4.1.1 Virkemidler og sanksjoner

Etatene har et mangfold av virkemidler og sanksjoner å benytte i a-krim samarbeidet. Arbeidet med tiltak mot trusselaktører krever en aktiv samhandling mellom a-krimsentrene, linjen i etatene og påtalemyndigheten om felles prioriteringer og avstemming av sporvalg og virkemiddelbruk. Videre er samarbeid med andre myndigheter også viktig. Virkemiddelbruken vil variere fra sak til sak. Så langt dette er mulig og hensiktsmessig vil etatene prioritere å bruke raske virkemidler og sanksjoner.

I arbeidet for å hindre *trusselaktører* i å bygge kapasitet, er tverretattlig kontroll et sentralt virkemiddel. A-krimsentrene har i 2021 kontrollert en rekke trusselaktører basert på tips og løpende kunnskapsbygging. Kontroller har både som formål å avdekke og reagere på regelverksbrudd, og virke forebyggende. Sentrene erfarer at virkemidler som medfører at arbeid blir stanset, at virksomheten mister oppdrag eller at virksomheten blir fratatt verdier av et visst omfang, har en effekt overfor trusselaktører. Eksempel på dette er Arbeidstilsynets vedtak om å rette opp brudd på arbeidsmiljøregelverket og oppfølging med pressmidler som tvangsmulkt og stans dersom forholdene ikke blir rettet opp. I flere tilfeller er det også nødvendig å stanse arbeid umiddelbart på grunn av overhengende fare for liv og helse. Hvis dette i tillegg følges opp med andre økonomiske sanksjoner som overtredelsesgebyr fra Arbeidstilsynet og innkreving av skatte- og avgiftskrav fra Skatteetaten, blir virkningen enda større. Det samme gjelder hvis NAV avdekker og utreder mulig trygdesvindler, stanser utbetalinger, krever tilbake feilutbetalt beløp og vurderer anmeldelse i de groveste tilfellene. Trusselaktøren hindres da i å bygge kapasitet, og sanksjonene kan også påvirke intensjonen om å begå ny kriminalitet.

En innsats mot trusselaktører krever samhandling mellom etatene. Hver enkelt etat klarer sjelden å

iverksette virkemidler og sanksjoner som er tilstrekkelig til at selv mindre aktører får sin kapasitet nevneverdig redusert.

Saker som involverer *sentrale trusselaktører*, er gjerne mer komplekse, og det krever innsats fra flere etater over tid. For at innsatsen skal gi effekt, er det nødvendig med god planlegging og en gjennomtenkt og bred virkemiddelbruk. A-krim-sentrene har gradvis begynt å utarbeide tiltaksplaner i arbeidet med å følge opp sentrale trusselaktører. Disse er basert på det situasjonsbildet som senteret besitter i den enkelte sak. I saksmøter hvor representanter fra senteret og linjen i etatene deltar, samt påtalejurist fra politiet, foretas sporvalg, og det besluttet tiltak og videre oppfølging.

Noen saker kan omfatte nettverk med flere trusselaktører og virksomheter. Hovedaktørene kan være vanskelig å ramme direkte gjennom forvaltningssanksjoner siden disse gjerne lar andre (eksempelvis underentreprenører og medhjelpere) utføre eller medvirke til kriminaliteten, og de har sterk kontroll over virksomheter og ansatte i sitt nettverk. Det erfares også at sentrale trusselaktører opererer på tvers av bransjer og tilpasser seg kontrollvirksomheten. Selv ved bruk av både umiddelbare og tyngre virkemidler og sanksjoner, registreres det at sentrale trusselaktører fortsetter sin kriminelle løpebane.

De viktigste sanksjonene er de som rammer økonomisk. Det pekes på at fratakelse av verdier er et virkemiddel med antatt stor effekt og som i enda større grad bør prioriteres i den videre innsatsen. Erfaringene tilsier at mot denne aktørgruppen er det også behov for å bruke tyngre virkemidler som avdekkingskontroller, bokettersyn, inndragning og tvangsinnsfordring, konkurs samt anmeldelse og etterforskning. Slike virkemidler blir i hovedsak fulgt opp av linjen i aktuell etat, men gjerne parallelt med at a-krim-senteret fortsatt følger opp med aktuelle sanksjoner. Innsatsen mot en sentral trusselaktør pågår gjerne over lang tid for å oppnå ønskede effekter.

Videre kan ulike sanksjoner, f.eks. overtredelsesgebyr for brudd på arbeidsmiljø-regelverket, resultere i at trusselaktører mister kontrakter dersom oppdragsgivere blir kjent med lovbruddene. Dette kan få større effekt for aktøren enn selve overtredelsesgebyret i seg selv.

Kommunikasjon kan være et effektivt virkemiddel for å endre eller styrke adferd og holdninger i spesifiserte målgrupper. Kommunikasjon kan aktivisere målgrupper som er i posisjon til å redusere handlingsrommet til de kriminelle blant annet ved at oppdragsgivere velger vekk disse aktørene. Bruk av eksempelvis media, kan forhindre at trusselaktører får etablert seg og bidra til å øke og forsterke den allmennpreventive effekten av kontrolltiltak og forebyggende aktivitet.

4.1.2 Samarbeid med linjen om tiltak

Arbeidstilsynets medarbeidere på a-krim-senteret følger i hovedsak opp sakene selv. Dette er fordi etaten besitter virkemidler og sanksjoner som kan brukes mer eller mindre umiddelbart, slik som stans ved fare for liv og helse, men også pålegg med kort frist for gjennomføring og eventuell oppfølging med tvangsmulkt eller stans som pressmiddel. Oppfølging av saker med overtredelsesgebyr eller anmeldelse skjer med bistand fra etatens jurister tilknyttet sentrene eller i linjen. Ved behov for fagkompetanse innen særskilte bransjer eller fagområder m.m. er det samarbeid med andre deler av etaten.

Skatteetatens medarbeidere på a-krim-sentrene samarbeider med ulike miljøer i linjen, og saker blir overført til linjen for videre kontroll og saksbehandling. Et eksempel fra 2021 gjelder en sentral trusselaktør innen bygg der linjen i Skatteetaten har gjennomført en rekke bokettersyn parallelt med at senteret har gjennomført kontroller på byggeplasser. Informasjon innhentet i disse sanntidskontrollene er blitt brukt i bokettersynene. Flere senter trekker spesielt frem samarbeid med Skatteetatens divisjon for Innkreving som har ansvar for innkreving av etablerte krav fra alle de

samarbeidende etatene, eksempelvis overtredelsesgebyr gitt av Arbeidstilsynet. Et av sentrene viser til at de i 2021 har påtruffet flere virksomheter med restanse og hvor det har vært aktuelt å tipse Innkreivingsavdelingen. De har på bakgrunn av dette enten tatt utlegg for hele eller deler av skyldig beløp, eller de har brukt opplysningene til å få dekning for kravene ved frivillig betaling. Det jobbes med å få på plass rutiner for samarbeid videre fremover for å sikre enda bedre innkreivning av etablerte krav i forbindelse med kontroller av virksomheter med utestående restanser. Sentrene har fokus på pengesporet i saker det jobbes med, og det å frata verdier har helt konkret ført til redusert kapasitet hos flere trusselaktører. Videre viser flere til at Skatteetatens bidrag med å sikre elektroniske spor (SAES), har vært nyttig i en del saker.

NAVs medarbeidere på a-krimsentrene utreder relevante saksforhold og ferdigstiller rapporter for videre oppfølging i linjen i NAV. Videre følger medarbeidere på sentrene opp eventuell bruk av arbeidsmarkedstiltak i useriøse virksomheter og informerer internt i egen etat for å forebygge misbruk av tiltaksplasser og lønnstilskudd. Det er flere eksempler på saker som NAV har jobbet med i 2021 som har resultert i stans av løpende ytelser og tilbakekreivning av urettmessig utbetalt ytelse samt anmeldelse og dom. Dette har bidratt til å redusere kapasiteten til trusselaktørene. Et eksempel gjelder en sentral trusselaktør som senteret har jobbet med siden 2020. Hovedpersonen ble anmeldt av NAV i 2021 for grovt bedrageri av NAV-stønader med mistanke om medvirkning til at tretten andre personer i nettverket urettmessig har mottatt til sammen 4,3 mill. kroner. Bedrageriet omfatter også svindel med støtteordninger knyttet til koronapandemien. Her har samarbeid mellom ulike enheter innad i NAV vært viktig for oppfølging av saken, blant annet stans i utbetaling av automatiserte koronastønader.

Politiets medarbeidere på a-krimsentrene har godt samarbeid med linjen og med ulike enheter innad i politiet. Linjen gjennomfører etterforskning av a-

krim saker som blir anmeldt av etatene. Noen viser til at det er begrenset kapasitet hos politiet for å iverksette tiltak i straffesporet. Andre viser til at det generelt er ressurser i linjen til å følge opp og behandle saker som blir opprettet i a-krim samarbeidet. Noen steder skjer etterforskning av mindre saker på selve senteret. Oslo politidistrikt opprettet i 2021 et nytt a-krimavsnitt som skal behandle saker i mellomstadiet som kommer fra senteret i Oslo. Etterforskerne sitter samlokalisert med senteret. Videre har det vært en dedikert påtalejurist som er delvis lokalisert på senteret. Denne ordningen vurderes så langt å være vellykket. A-krim senteret i Oslo omfatter også deler av Øst politidistrikt som har etterforskningsressurser i linjen.

Samarbeid mellom linjene. I flere saker er det også aktuelt med samarbeid linjene imellom. Eksempel på dette gjelder en sak der a-krim senteret i samarbeid med Statens vegvesen, fikk indikasjoner på at en kjøreskole drev svart og med ikke godkjente kjørelærere. Videre utredning av aktøren ga ytterligere indikasjoner på svart arbeid samt trygdemisbruk og skattesvik. NAV anmeldte saken, saken ble fulgt opp videre i linjen i Skatteetaten for bruk av tyngre virkemidler for å sikre verdier, og politiet startet etterforskning. For å få en helhetlig oppfølging av flere straffbare forhold, ble det opprettet en tverretattlig samarbeidsgruppe bestående av medarbeidere fra senteret, saksbehandlere i linjen i Skatteetaten og etterforskere i politiet.

4.1.3 Eksempler på innsats mot trusselaktører

Eksempel 1. A-krim senteret har hatt fokus på trusselaktører innen bruktbilmarkedet. Tilbakekalling av brukthandelbevilling som gjøres av forvaltningsavdelingen i politiet, har vært en effektiv sanksjon, og senteret har i 2021 sendt over flere saker til politiet. Aktiviteten har bidratt til å synliggjøre kriminalitet i denne bransjen, og uten bevilling kan aktørene ikke drive videre.

Eksempel 2. A-krim senteret utarbeidet våren 2021 et kunnskapsprodukt som omhandlet risiko for a-

krim i form av skatteunndragelser, trygdebedragerier, utnyttelse av arbeid, trusler og bedragerier blant omreisende håndverkere og tjenesteytere. Aktørene oppsøker primært kundene hjemme og tilbyr billige vedlikeholds- og håndverkertjenester. Flere annonserer også via nettbaserte tjenester. Arbeidstilsynet gjennomførte stedlige kontroller, og politiet har opprettet straffesaker som kan få effekt på enkelte trusselaktører. I tillegg gikk senteret ut med advarsler mot å kjøpe tjenester fra omreisende håndverkere, noe som fikk omtale i flere lokalaviser. Det ble også delt ut brosjyrer i områder hvor aktørene hadde blitt observert. Dette antas å ha hatt en forebyggende effekt.

Eksempel 3. I a-krimsentrets innsats mot dekkskiftbransjen høsten 2021 ble det ved samtlige virksomheter med ansatte avdekket brudd på arbeidsmiljøloven, og det var indikasjoner på utnyttelse av utenlandske arbeidstakere. Samlet sett var det ikke alvorlige brudd, men det var gjennomgående lav etterfølgelse av loven. Videre ble det hos samtlige virksomheter avdekket indikasjoner på skatte- og avgiftskriminalitet. Det ble gitt en rekke sanksjoner i forbindelse med kontrollene. I tillegg gikk senteret ut i media med råd knyttet til kjøp av bilpleie- og dekkskifttjenester samtidig med at kontrollvirksomheten mot denne bransjen ble synliggjort. Dette er virksomheter som har vært kontrollert en rekke ganger uten at det har gitt en varig endring hos aktørene. Disse virksomhetene antas fortsatt å være en trussel mot sårbare arbeidstakere, samtidig som det virker konkurransevridende i dekkskiftbransjen. Tiltak som den kommende godkjenningsordningen for bransjen, antas å få en viktig forebyggende effekt.

Eksempel 4. Saken gjelder en trusselaktør innen transport. A-krimsentret hadde indikasjoner på at aktøren opprettet ny virksomhet innenfor samme bransje, for deretter å kunne slå tidligere virksomhet konkurs. Dette ble gjort for å unngå ca. 2,3 mill. kroner i skatterestanser. Senteret gjennomførte en stedlig kontroll rettet mot aktøren, i samarbeid med linjen i Skatteetaten som

deretter gjennomførte bokettersyn og innkreving av utestående skatterestanser. Gjennom dette ble det sikret nærmere 1,6 mill. kroner i utestående skatter og avgifter.

4.1.4 Eksempler på innsats mot sentrale trusselaktører

Eksempel 1. Dette gjelder en sentral trusselaktør i fiskeindustrien som leverte arbeidskraft i større omfang til ulike fiskemottak. Gjennom kontroller fra a-krimsentret i 2019 og 2020 ble det avdekket flere grove og alvorlige lovbrudd knyttet til a-krim. Dette er fulgt opp med sanksjoner. I tillegg har Skatteetaten i 2021 gitt skattekrav for unndratt forskuddstrekk og arbeidsgiveravgift på ca. 2,5 mill. kroner, til ni fiskemottak som har benyttet seg av denne aktøren. Dette anses å være et viktig virkemiddel for å ansvarliggjøre oppdragsgivere. Virkemiddelet anses også å ha hatt en forebyggende effekt som har bidratt til å øke terskelen for at andre arbeidsgivere vil benytte seg av arbeidskraft fra denne og andre trusselaktører som leverer slike tjenester. I tillegg fikk saken bred nasjonal medieomtale. Samlet antas dette å ha medvirket til å redusere kapasiteten for den sentrale trusselaktøren. A-krimsentret har hatt kontroll med fiskemottak også i 2021, men har ikke avdekket at noen har brukt arbeidskraft fra denne aktøren. Senteret innsats har derfor hatt god virkning.

Eksempel 2. Et av a-krimsentrene har jobbet med aktører i serveringsbransjen. Bakgrunnen var en bekymring for at kriminelle aktører kunne utnytte koronasituasjonen og overta serverings- og skjenkesteder for å begå ulike former for a-krim. Gjennom arbeidet har senteret identifisert flere kriminelle aktører som har etablert seg i bransjen ved å kjøpe allerede eksisterende virksomheter eller gå inn som rollehaver eller deleier i allerede eksisterende virksomhet. Aktørene utgjør en trussel når det gjelder a-krim, og noen vurderes å være sentrale trusselaktører som senteret kjenner til fra andre bransjer som dagligvarebransjen og kjøttbransjen. Samtlige har vist både kapasitet og intensjon til å begå a-krim, og det vurderes som

meget sannsynlig at de også vil begå a-krim i serveringsbransjen. A-krim-senteret har gjennomført kontroller hos aktuelle virksomheter, og dette følges nå opp fra linjen i etatene.

Eksempel 3. Dette gjelder en sentral trusselaktør som omfatter tre involverte virksomheter med byggeaktivitet i hyttemarkedet over store deler av landet. Det ble i starten av 2020 gjort observasjoner og innhentet dokumentasjon som timelister og lønns slipper som gjorde at Arbeidstilsynet mistenkte lønnstyperier. I tillegg ble det ved kontroller av byggeplasser avdekket grove mangler knyttet til helse, miljø og sikkerhet (HMS). Eier (den sentrale trusselaktøren) av de tre involverte virksomhetene ble anmeldt av Arbeidstilsynet i 2020 for uriktige opplysninger til offentlig myndighet, brudd på arbeidstidsbestemmelser, ikke betalt allmenngjort lønn og manglende overtidsgodtgjørelse. Saken etterforskes av politiet. Det er gjennomført flere avhør, og påtalemyndigheten arbeider med å ta ut tiltale. Skatteetaten har uttrykt interesse for saken. Medarbeidere fra flere a-krimsentre og annet lokalt a-krim samarbeid har bidratt ved kontroller med byggeplasser. Det er også gjennomført kontroller i 2021. Arbeidstilsynet har systematisk kontrollert HMS og lønns- og arbeidsvilkår til de ansatte. På alle prosjekter tilhørende de tre virksomhetene, er det i perioden juni 2020 til desember 2021 gitt stansingsvedtak knyttet til usikret og farlig arbeid i høyden, og det er ilagt en rekke overtredelsesgebyrer. Den ene virksomheten begjærte selv oppbud i slutten av 2021. Saken ble omtalt i A-magasinet i januar 2022 med fokus på lønnstyperier og arbeidsforhold til utenlandske arbeidstakere i Norge.

Eksempel 4. Saken gjelder et nettverk knyttet til byggebransjen. Nettverket omfatter en større byggevirksomhet (hovedvirksomheten), flere av dens underleverandører, samt nøkkelpersoner som begår a-krim primært gjennom å tilrettelegge for utnyttelse av utenlandske arbeidstakere. To av nøkkelpersonene er konkursryttere med høy personlig gjeld. Det er avdekket svart arbeid, brudd på bestemmelser om arbeidstid og overtidstillegg

og tilbakeholdt lønn, overtidsbetaling og feriepengene. Det er også avdekket flere småselskaper som inngår i en kontraktskjede, hvor nederste leddet får en engangssum for gjennomføring av arbeidet. Disse har unnlatt betaling av skatter og avgifter for å dekke lønn til egen arbeidskraft. Nettverket er fulgt opp med kontrollvirksomhet og sanksjoner, og påfølgende eksponering av modus med målsetting om svekket omdømme og påfølgende tap av kontrakter. Videre har Skatteetatens divisjon for Innkreving blitt koplet på for å hindre tap til det offentlige. Foreløpige resultater viser blant annet at hovedvirksomhet har blitt utestengt og mistet kontrakter. Videre har hovedvirksomhet fått innfordringskrav fra Skatteetaten på utestående for en av konkursrytterne i nettverket. Oppfølging av nettverket fortsetter i 2022.

4.1.5 Eksempler på dommer

Under følger eksempler på dommer som har sitt utspring fra a-krimsentret i Bodø og i Oslo. Koronapandemien har ført til noe lavere aktivitet ved a-krimsentrene i 2020 og 2021, noe som har ført til færre straffesaker og dermed færre dommer. Eksemplene under er kun ment å illustrere typiske a-krimforhold som sentrene er med å avdekke.

I en sak som var oppe til ankebehandling i Hålogaland lagmannsrett, ble en person dømt for trygdebedrageri og pirattaxikjøring i dom av 26.03.2021. I tillegg til 30 timers samfunnsstraff og 18 000 kroner i bot, ble tiltalte i tingretten dømt til å tåle inndragning av utbytte for pirattaxikjøring på 302 423 kroner, som politiet hadde tatt beslag i under etterforskningen. Tiltalte jobbet 1 144 timer ulovlig som pirattaxisjåfør i en periode vedkommende oppga til NAV å være arbeidsledig, og fikk dermed også urettmessig utbetalt dagpenger. Tiltalte ble derfor i tingretten dømt til å betale tilbake 192 979 kroner til NAV for disse uberettigede ytelsene. Inndragningen og tilbakebetalingen til NAV ble ikke anket og var ikke en del av behandlingen i lagmannsretten.

Saken hadde sitt utspring fra a-krimssenteret i Bodø og ble i utgangspunktet avdekket av NAV. Politiet og Skatteetaten ble koblet på. Da det ble klart at den mest hensiktsmessige oppfølgingen ville være det straffeprosessuelle sporet, ble saken et samarbeid mellom NAV og politiet.

I en sak som endte med frifinnelse i tingretten, men som Oslo statsadvokatembeter anket, idømte Borgarting lagmannsrett to personer henholdsvis 10 og 11 måneder fengsel for grovt trygdebedrageri og medvirkning til grovt uaktsom bruk av ulovlig arbeidskraft. Retten fant det bevist at de tiltalte over flere år til sammen mottok cirka 1,5 millioner kroner i ytelser fra NAV i form av sykepenger og arbeidsavklaringspenger, mens de samme tid jobbet ved en matforretning i Oslo. De tiltalte medvirket også til at en utenlandsk borger uten tillatelse til å jobbe i Norge, jobbet samme sted.

Saken hadde sitt utspring fra a-krimssenteret i Oslo hvor særlig politiet og NAV hadde et nært samarbeid. Politiet mottok et tips om at det ble benyttet ulovlig arbeidskraft ved nevnte matforretning. Da politiet undersøkte, kom de over informasjon som tilsa at det også pågikk trygdebedragerier.

I en sivil dom av 16.09.2021 fra Romerike og Glåmdal tingrett ble en person dømt til å betale staten erstatning med 406 060 kroner for å ha engasjert et utenlandsk byggevarefirma som unnlot å betale merverdiavgift fortløpende i perioden april 2014 til oktober 2015. Retten la blant annet vekt på at saksøkte hadde opptrådt klart uaktsomt ved å unnlate å stille spørsmål ved at fakturaene fra virksomheten ikke inneholdt noen opplysninger om beregnet merverdiavgift. Staten forsøkte i ettertid å inndrive penger fra den utenlandske virksomheten uten hell.

Saken var i hovedsak en sak for Skatteetaten som mottok et tips fra Arbeidstilsynet om den utenlandske virksomheten.

4.2 Utenlandske arbeidstakere

Tilgang på arbeidskraft er en av de viktigste innsatsfaktorene til å drive ulovlig på arbeidsmarkedet. Utenlandske arbeidere utgjør den største risikogruppen av arbeidstakere for a-krim. Særlig gjelder dette de arbeidstakerne som er mest sårbare for utnyttelse, og de som medvirker. A-krimssentrene har en viktig rolle i å bidra til at trusselaktører ikke skal kunne bygge kapasitet ved å utnytte arbeidstakere.

Sentrenes hovedinnsats gjøres gjennom kontroller og rettet mot bransjer hvor det kan foregå utnyttelse av utenlandske arbeidstakere. Videre er kontroller rettet mot trusselaktører viktig da nesten alle disse har utnyttelse av arbeidstakere som en del av sitt virke for å oppnå profit. Rapporten fra a-krimssenteret i Oslo om a-krim i bygg- og anleggsbransjen belyser hvordan aktører innen denne bransjen utnytter utenlandske arbeidstakere og begår andre former for alvorlig a-krim.

Som følge av at sentrene i 2021 har hatt færre kontroller, er det påtruffet et lavere antall arbeidstakere enn tidligere år. A-krimssenteret i Oslo trekker imidlertid frem at de gjennom sitt kontroll- og kunnskapsarbeid har avdekket flere saker knyttet til utnyttelse av utenlandske arbeidstakere. Dette er en svakt stilt gruppe som de vurderer sannsynligvis har fått det verre under pandemien.

Eksempler på brudd som blir avdekket, er at arbeidstakere ikke får lønn i henhold til allmenngjøringsbestemmelser, det er svart avlønning, det er manglende overtidsbetaling, manglende arbeidskontrakter, brudd på arbeidstidsbestemmelser, manglende tilgang til personlig verneutstyr, manglende HMS-kort, brudd knyttet til sikkerhetsforhold på arbeidsplassen og innkvartering som ikke er forsvarlig. I 2021 er det også avdekket brudd knyttet til smittevern.

Informasjon og veiledning er et sentralt virkemiddel slik at arbeidstakerne skal være bedre rustet til å kreve arbeidskontrakt, korrekt lønn og

standard på sikkerhet når de inngår arbeidsforhold. Det gis også informasjon om arbeidsgivers plikt til å registrere arbeidsforhold i Aa-registeret, krav til registrering i Folkeregisteret, og viktigheten av å ha skattekort og at arbeidsgiver foretar forskuddstrekk av lønn. Informasjon gis under kontroller, men også gjennom andre kanaler, se eksempel under. Dersom arbeidstakere som er påtruffet under kontroll har behov for mer informasjon om rettigheter og plikter, blir de gjerne oppfordret til å oppsøke Servicesenter for utenlandske arbeidstakere (SUA), NAV eller frivillige organisasjoner hvor de kan motta slik veiledning.

A-krimsentrene erfarer at det kan være utfordrende å få gitt informasjon og veiledning under kontrollene. Mange utenlandske arbeidere snakker ikke godt nok norsk eller engelsk til å nyttiggjøre seg av muntlig informasjon. Noen av sentrene har imidlertid inspektører med flerspråklig kompetanse, og i noen tilfeller brukes det tolk. Det har stor verdi å kunne møte arbeidstakerne på deres eget språk. I arbeidet med informasjon og veiledning har sentrene dratt nytte av kampanjen Know Your Rights som Arbeidstilsynet gjennomfører i samarbeid med andre land. Hensikten med kampanjen er å gi relevant og lettfattelig informasjon til utenlandske arbeidstakere om rettigheter på målgruppenes eget språk. For nærmere omtale av kampanjen, se kapittel 6.2.2.

Et av sentrene trekker frem at kontrollsituasjonen ikke alltid er den beste måten å nå utenlandske arbeidstakere på med informasjon og veiledning. Noen kan være engstelige for å snakke med myndighetene i en kontrollsituasjon, og det er eksempel på at dette har fått konsekvenser for arbeidstakeren selv i form av negative reaksjoner fra arbeidsgiver.

Media brukes aktivt i et forebyggende perspektiv, også i innsatsen mot utenlandske arbeidstakere. Ved å sette søkelys på kritikkverdige forhold som avdekkes og regelverket rundt dette, antas dette å ha en allmennpreventiv og informasjonsbærende

virkning også overfor arbeidstakere og arbeidsgivere.

Kapittel 6.2 gir en vurdering av resultater og effekter av etatenes samlede innsats mot utenlandske arbeidstakere. Under følger noen eksempler fra innsatsen i a-krimsentrene.

Eksempel 1. En av etatene på a-krimsenderet hadde mottatt flere tips om utnytting av utenlandske arbeidstakere. Dette resulterte i en tverretattlig kontroll med blant annet stans fra el-tilsynet og overtredelsesgebyr fra Arbeidstilsynet. Senteret samarbeidet også med en frivillig organisasjon som tilbyr bolig og rettshjelp som arbeidstakerne valgte å benytte seg av i etterkant av kontrollen. Godt samarbeid mellom kontroll- og hjelpeinstansene var sentralt for å kunne bistå arbeidstakerne.

Eksempel 2. A-krimsenderet i Bodø har utformet et infoskriv på ni forskjellige språk som redegjør for norske lønns- og arbeidsvilkår innenfor fiskeindustrien. Senteret har samarbeidet med alle lokale skattekontor i Nordland for utlevering av infoskrivet til utenlandske arbeidere som registrerer seg for arbeid i fiskeindustrien. Dette har gitt arbeiderne informasjon på eget språk, om lønns- og arbeidsvilkår.

Eksempel 3. Medarbeidere fra a-krimsenderet og SUA i Oslo har i 2021 holdt foredrag for utenlandske arbeidstakere hos frivillige organisasjoner som Frelsesarmeen og Kirkens bymisjon. Tema har vært rettigheter og plikter i forbindelse med arbeid i Norge.

Eksempel 4. I forbindelse med en sak knyttet til en sentral trusselaktør og et nettverk innen et litauisk miljø, var et av virkemidlene å få gitt informasjon til arbeidstakerne uten at arbeidsgiver kunne påvirke den. Dette var bakgrunnen for et samarbeid mellom a-krimsenderet i Stavanger, SUA Oslo og kommunikasjonsressurser i Arbeidstilsynet om et fysisk seminar høsten 2021. Målgruppen var arbeidstakere og arbeidsgivere fra Litauen. Her ble det gitt veiledning på litauisk om rettigheter og plikter i arbeidslivet, basert på kampanjen Know Your Rights. For å spre informasjon til flere i det

litauiske miljøet, ble seminaret strømmet. I forkant ble annonsering av seminaret delt via en rekke ulike kanaler. Det ble utarbeidet lenke til webinar med litauisk tekst som er lastet til Arbeidstilsynets YouTube-kanal. Dette kan derfor brukes i forbindelse med veiledning av litauiske arbeidstakere og arbeidsgivere i ettertid.

4.3 Oppdragsgivere og forbrukere

Oppdragsgivere og forbrukere med vilje og evne til ikke å handle med kriminelle leverandører, bidrar til å redusere de kriminelles kapasitet. A-krimsentrene har hatt noe innsats overfor oppdragsgivere og forbrukere, men hovedinnsatsen mot denne aktørgruppen har vært i linjen eller i andre deler av etatene. Kapittel 6.3 gir en vurdering av resultater og effekter av etatenes samlede innsats mot oppdragsgivere og forbrukere.

Når det gjelder a-krimsentrenes innsats, er det særlig mediasaker som trekkes frem. Medieoppslagene har gjerne et budskap som skal bidra til en bevisstgjøring av oppdragsgivere og forbrukere, samt gi en preventiv virkning mot a-krim. I medieoppslagene opplyses det om forhold som forbrukere og oppdragsgivere må være oppmerksom på.

Under følger noen andre eksempel på aktiviteter:

Eksempel 1. Rapporten fra a-krimsentret i Oslo om a-krim i bygg- og anleggsbransjen har vært viktig for å dele kunnskap med bransjen om hvordan hindre at forbrukere og oppdragsgivere bidrar inn til a-krim.

Eksempel 2. A-krimsentret i Bodø gjennomførte i 2021 en informasjonsrunde hos virksomheter i Bodø som selger trelast. Det ble gitt informasjon om utfordringer med a-krim og senterets arbeid. Målet var å bidra til økt forståelse for a-krim som foregår i bygg- og anleggsbransjen, og hvordan virksomheter som leverer varer til useriøse aktører, kan bidra til å redusere handlingsrommet til disse aktørene.

Eksempel 3. A-krimsentret i Bodø har også laget en informasjonsvideo i samarbeid med politiets nettpatrulje. Videoen tar for seg omreisende håndverkere og faresignaler med bruk av disse. Denne har fått god dekning i sosiale medier og på ulike websider som handlehvitt.no. Dette antas å ha en god forebyggende effekt.

Eksempel 4. A-krimsentret i Bergen har hatt veiledningsaktivitet rettet mot oppdragsgivere innen landbruk om hva de må være oppmerksom på dersom de benytter utenlandske rekrutteringsledd til rekruttering av sesongarbeidere. Målsettingen har vært å sikre at oppdragsgivere følger opp sitt lovpålagte ansvar overfor sesongarbeidere.

Andre aktiviteter som nevnes er presentasjoner og innlegg i ulike fora for å øke bevisstheten hos tilhørerne når det gjelder valg av leverandør og tjenestetilbyder. Videre har enkelte av sentrene delt ut tverretatlige brosjyrer rettet mot forbrukere for å hindre bruk av useriøse håndverkere.

4.4 Media

Kommunikasjon er et viktig virkemiddel i innsatsen med å forebygge og bekjempe a-krim. Gjennom media når a-krimssamarbeidet ulike målgrupper med budskap og informasjon egnet til å understøtte de tre brukermålene. Selv om deler av 2021 bar preg av koronapandemien, genererte likevel mediearbeidet i underkant av 700 medieoppslag, inkludert både saker og generell omtale. Det indikerer en stor økning sammenlignet med 2019 og 2020, hvor tallene var henholdsvis 555 og 305. Siden a-krimsentrene og etatene teller antall medieoppslag noe ulikt, samt at eksempelvis Skatteetaten i fjor byttet leverandør på medieovervåkingstjenester, er tallene omtrentlige. De gir likevel en god indikasjon på medieomtalen.

Nytt av året var medieinnsalg i forbindelse med de samordnede aksjonene rettet mot varebilsegmentet i transportbransjen, under Black Week i slutten av november. Saken fikk fyldig dekning i NRK Dagsrevyen og på nrk.no, samtidig som

majoriteten av a-krimsentrene melder om bred lokal mediedekning.

A-krimsentret i Trondheim har vært relativt synlig i media i 2021 med 77 medieoppslag. Det er særlig i regionale medier som dekker hele eller større deler av Trøndelag, de har nådd ut. Noe av medieomtalen har vært styrt fra senteret, mens mye er initiert av media selv på bakgrunn av hendelser. Senteret vurderer synligheten i media som god.

A-krimsentret i Bergen hadde 86 medieoppslag i 2021. Eksempelvis publiserte de en forebyggende pressemelding om å ikke ta imot håndverkere som ringer på døren. Pressemeldingen ble gjengitt i flere lokale medier. Senteret hadde også to runder med kontroll av serveringsbransjen som begge fikk mye medieomtale. Her benyttet de også politiets nettpatrulje for å dele informasjon med bransjen og innbyggerne.

A-krimsentret i Bodø erfarer at media og synlighet har en sterk preventiv effekt når resultater fra kontroller eller forebyggende budskap når fram til målgruppene. Senteret har mediestrategi knyttet til alle aksjoner de gjennomfører, der de ønsker å synliggjøre aktiviteten og få fram hvilke funn som blir gjort. Det er hyppige oppslag i lokale media rundt senterets aktivitet, og senteret viser til 157 mediasaker gjennom 2021.

A-krimsentret i Kristiansand er omtalt i 48 mediasaker i 2021. Senteret har blant annet vært proaktiv i media med et større utspill knyttet til i bilpleiebransjen. Dette resulterte i en mini-serie på seks video-episoder hos Fædrelandsvennen som ga et godt innblikk i hvordan senteret arbeider tverretattlig, samt hvilke utfordringer bransjen har. Senteret har også være ute i media en rekke ganger med søkelys på kontroller i hyttemarkedet. Videre har senteret hatt et samarbeid med politiets nettpatrulje som har resultert i informasjon om a-krimsentret og senterets virke i sosiale medier.

A-krimsentret i Oslo har i 2021 hatt 185 medieomtaler. Senteret har nådd ut med gode budskap til oppdragsgivere, forbrukere og beslutningstakere. I april og mai advarte senteret mot å kjøpe tjenester fra omreisende håndverkere, noe som fikk omtale i en rekke lokalaviser rundt Oslo. I oktober gikk senteret ut med råd knyttet til kjøp av bilpleie- og dekkskift-tjenester. Saken fikk mye omtale, blant annet som følge av at NTB laget sak en pressemelding som ble gjengitt i en rekke regional- og lokalaviser over hele landet.

I juni offentliggjorde senteret en rapport om kriminelle aktører i bygg- og anleggsbransjen i Oslo og Viken. Rapporten fikk nasjonal medieomtale.

A-krimsentret i Stavanger hadde 53 medieoppslag i 2021, blant annet innslag i NRK-lokalradio om useriøse aktører som kontakter forbrukere uanmeldt. De hadde en større sak om en maler som utga seg feilaktig for å være fra et seriøst firma, og dessuten jobbet svart. De hadde også flere gode oppslag på lovbrudd i transportbransjen.

A-krimsentret i Tønsberg hadde 77 mediasaker. De fikk blant annet stor medieoppmerksomhet rundt sine kontroller mot misbruk av støtteordningene knyttet til korona. De trekker også frem stor medieinteresse rundt publisering av sin årsrapport for 2020, noe de selv sørget for gjennom pressemelding. Videre erfarte de god synlighet i hyttemarkedet som følge av medieomtale av kontrollaktivitet gjennomført i hytteområder i fjellheimen.

4.5 Tall for aktivitet i a-krimsentrene og etatenes linje

Tabell 4.1 viser samlede tall for noe av aktiviteten i a-krimsentrene og etatenes linje, i perioden 2015-2021. Tallene for 2015 gjelder sentrene i Oslo, Bergen og Stavanger og for 2016 også sentrene i Trondheim og Kristiansand. For 2017 gjelder tallene alle syv a-krimsentrene,

inkludert Bodø og Tønsberg som ble etablert i mai/juni 2017. For 2018-2021 gjelder tallene alle sentrene med drift hele året. Det presiseres at det er usikkerhet knyttet til noe av tallmaterialet da dette baserer seg på manuell telling i sentrene.

Tabell 4.1. Samlede tall for noe av den tverretatlige aktiviteten i perioden 2015 - 2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antall aksjoner gjennomført av sentrene ¹	12	64	85	71	76	42	44
Antall virksomheter kontrollert av sentrene	Ca. 1 500	Ca. 1 900	Ca. 2 100	Ca. 2 000	Ca. 1 550	Ca. 2 550 ²	Ca. 1 427 ³
Antall personer kontrollert av sentrene	Ca. 5 700	Ca. 4 300	Ca. 4 600	Ca. 5 000	Ca. 2 900	Ca. 2 600 ⁴	Ca. 2 900
Antall endringer i stønadsforhold		30	82	56	44	88	61
Antall tilsyn med vedtak om stans ved overhengende fare (AT) ⁵		101	228	274	219 (154)	111 (79)	141 (74)
Antall tilsyn med vedtak om stans som pressmiddel (AT)		270	322	323	214 (155)	154 (98)	65 (36)
Antall tilsyn med vedtak om tvangsmulkt (AT)		146	215	252	304 (197)	211 (139)	160 (79)
Antall tilsyn med overtredelsesgebyr (AT)		9	40	164	180 (137)	124 (94)	100 (55)
Antall avdekkingskontroller ⁶		263	221	86	576	459	985 ⁷
Beløp sikret gjennom arrest og utlegg		Ca. 23 mill.	Ca. 38 mill.	Ca. 38 mill.	Ca. 21 mill.	Ca. 9 mill.	Ca. 12 mill.
Antall medieoppslag registrert av sentrene		Ca. 200	Ca. 470	Ca. 530	Ca. 555	Ca. 305	Ca. 685

¹Med aksjoner menes en planlagt og styrt innsats av et større omfang, gjerne mot mange virksomheter og arbeidsplasser, f.eks. byggeplasser, og hvor minst to etater har deltatt.

² Et av a-krimsentrene hadde i 2020 en omfattende kartlegging av proffmarkedet innenfor bygg. Til sammen ble over hundre byggeplasser besøkt, og det ble innhentet informasjon fra rundt 800 ulike virksomheter. Dette er årsaken til at den totale summen for dette året er så høy.

³ I 2021 gjelder dette antall kontroller av virksomheter, mens vi tidligere år har oppgitt antall virksomheter kontrollert. Dette tallet trenger ikke være likt da noen virksomheter kontrolleres flere ganger.

⁴ I 2019 og 2020 manglet denne parameteren tall fra ett a-krimssenter. Tallene antas derfor å ha vært noe høyere.

⁵ Antall tilsyn med vedtak om stans, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr fra Arbeidstilsynet (AT) omfatter for årene 2016-2018 hele etatens innsats mot a-krim, ikke bare a-krimsentrene. Tallene for 2019-2021 viser også hele etatens innsats mot a-krim, mens tallene i parentes kun gjelder a-krimsentrene. Fordi det er en viss saksbehandlingstid fra tilsynet til vedtak sendes slik at en del vedtak først ble gitt i 2021, er tallene fra årsrapporten 2020 oppdatert.

⁶ Avdekkingskontroller gjennomføres i linjen i Skatteetaten. Ofte er det vanskelig å slå fast den direkte tilknytningen mellom avdekkingskontrollen og innsatsen i a-krimsentrene. Fra og med 2019 har derfor Skatteetaten valgt å benytte det totale antall avdekkingskontroller som i systemene er kodet a-krim, uavhengig av hva årsaken til avdekkingen er.

⁷ Økningen i 2021 skyldes at Skatteoppkreverne har blitt innlemmet i Skatteetaten og i etatens a-krimssatsing. Antallet er særlig høyt for 2021 på grunn av et antallskrav som er avvirket for 2022.

5 Annet lokalt a-krimssamarbeid

Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten har etablert et lokalt a-krimssamarbeid i områder som ikke dekkes av a-krimssentrene geografiske nedslagsfelt. Etatene er her ikke fast samlokalisert.

I *Innlandet* er samarbeidet godt innarbeidet, og alle etatene stiller med ressurser i en tverretattlig a-krimgruppe. Koronapandemien har i mindre grad påvirket arbeidet i a-krimgruppen, og det vises til god aktivitet i 2021 med kontroller i ulike bransjer og mye tipsbasert arbeid. A-krimgruppen har mottatt flere tips fra Fair Play Bygg Oslo og omegn. Tipsene omfattet blant annet bruk av uregistrerte arbeidstakere.

Medarbeiderne i a-krimgruppen samarbeider med linjen i egen etat, både når det gjelder kunnskapsbygging som ledd i å planlegge kontroller, i selve kontrollene og i oppfølging. Skatteetaten benytter skattepatruljen på kontroller. I saker hvor det er behov for større undersøkelser som ikke faller inn under skattepatruljen, er det et samarbeid med linjen i Skatteetaten. Der det er mistanke om trygdebedrageri, oppretter NAV saker som behandles av medarbeidere i linjen. Politiet har hatt opplæring av lokalt politi i å avdekke mulig a-krim. Dette er vurdert som viktig siden lokalt politi er mye ute i distriktet og påtreffer aktører som kan være aktuelle å følge opp nærmere av a-krimgruppen.

A-krimgruppen har også samarbeid med andre myndigheter som Statens vegvesen, el-tilsynet, branntilsynet, Mattilsynet og kommuner. El-tilsynet har deltatt på mange av kontrollene og finner avvik på nesten samtlige kontroller. De viser til stor verdi av å være med på tverretattlige kontroller. Videre har a-krimgruppen i 2021 gjennomført to aksjoner i samarbeid med Statens vegvesen, mot ulovlige bilverksteder.

Selv om a-krimgruppen ikke har etablert et kunnskapsarbeid i den form og omfang som a-

krimssentrene har, er det fokus på at innsatsen skal være kunnskapsbasert. Generelt vurderes det å være gode beslutningsgrunnlag for de sakene som prioriteres og de aktørene som velges ut for tverretattlige kontroller. Det har i 2021 vært kontroller mot flere trusselaktører, og disse følges opp med de samme virkemidler og sanksjoner som sentrene beskriver. Et eksempel gjelder en aktør innen serveringsbransjen hvor det under pandemien er registrert mye problemer med svart avlønning og avlønning som ikke er tråd med allmenngjøringsbestemmelsene for bransjen. Det har vært gjentatte kontroller hvor virksomheten etter kontrollene har valgt å legge ned driften før saken er ferdigstilt hos etatene. Driften har så umiddelbart startet opp igjen med nytt organisasjonsnummer og hvor gjerne en av de ansatte står som eier. Hensikten har vært å unngå krav fra etatene.

Når det gjelder innsats mot utenlandske arbeidstakere, er det i 2021 gjennomført en aksjon innen landbruk, rettet spesielt mot asiatiske arbeidere. Under aksjonen ble det gitt veiledning fra Skatteetaten og vist en video om rettigheter og plikter, alt på deres eget språk. I tillegg er det under alle kontroller gitt informasjon og veiledning til arbeidstakere.

I a-krimssamarbeidet i *Møre og Romsdal* deltar Statens vegvesen, i tillegg til de fire etatene. I desember 2021 kom også Tolletaten med i samarbeidet, og etatene inngikk i januar 2022 en revidert samarbeidsavtale. Det er en felles oppfatning at samarbeidet fungerer godt. Samtidig er det varierende ressursbruk fra etatene. På grunn av pandemien har det i 2021 vært lavere operativ uteaktivitet enn planlagt.

Det er samarbeid med myndigheter utenfor a-krimssamarbeidet. Som eksempel har det i 2021 vært dialog både med Mattilsynet og Fiskeridirektoratet i forbindelser med kontroller i fiskeindustrien, og det har også vært felles kontroll

med Fiskeridirektoratet. Branntilsynet og el-tilsynet har vært viktige samarbeidspartnere ved kontroll av innkvartering.

A-krimssamarbeidet i Møre og Romsdal er i gang med å innrette arbeidet basert på kunnskapsbaserte beslutninger og prioriteringer. De har i 2021 blant annet jobbet med å bygge kunnskap om et nettverk tilknyttet et litauisk miljø. En medarbeider fra etterretning i politiet deltar i kunnskapsarbeidet, noe som er en styrke. Medarbeidere fra de andre etatene jobber både med kunnskapsbygging og operativt med kontroller og har samarbeid med ulike miljø i egen etat. Eksempelvis har Skatteetaten bidratt med skatterevisorer og medarbeidere fra eget analyse-/etterretningsmiljø i noe av kunnskapsarbeidet. Det vises også til at samarbeid med politiets utlendingsenhet har vært nyttig både når det gjelder kunnskapsbygging og vurdering av tips.

A-krimssamarbeidet har over lengre tid arbeidet med et prosjekt innen verftsindustrien. Som del av prosjektet er det utviklet indikatorer for utvelgelse av kontrollobjekter. Disse har vært nyttig for å finne de riktige objektene, og er overførbare til andre bransjer når vi skal velge ut de mest risikoutsatte virksomhetene blant mange, eksempelvis innen verft og store byggeplasser. De siste kontrollene i verftsprosjektet ble gjennomført høsten 2021, og rapport om arbeidet ferdigstilles i 2022. Ut over dette har det vært kontroller med trusselaktører innen bransjer som bygg og anlegg og fiskeindustrien. Under de fleste kontrollene er det gitt informasjon og veiledning til utenlandske arbeidstakere om rettigheter og plikter, og det er brukt kampanjemateriell fra Know Your Rights. I etterkant av kontroller er a-krimssamarbeidet enkelte ganger blitt kontaktet og tipset om utnyttelse av arbeidstakere.

I verftsprosjektet er det også fokus på verftene som oppdragsgivere. De har mottatt kopi av alle rapporter etter kontroll av underleverandører ved verftene, for å gjøre oppdragsgiver kjent med brudd som avdekkes. Det planlegges dialogmøter med verftsledelsen i 2022. Kontroller, spesielt i

verftsindustrien, har medført økt rapportering til Skatteetaten av utenlandske oppdrags- og arbeidstakere, og økt tilstrømming til skattekontor for ID-kontroll.

I *a-krimssamarbeidet i Troms* ble det i desember 2020 inngått en samarbeidsavtale mellom Arbeidstilsynet, NAV, Skatteetaten og politiet (Troms politidistrikt). Organiseringen av samarbeidet er tett opp til a-krimssentermodellen selv om etatene ikke er samlokalisert. Høsten 2021 ble også Statens vegvesen, Fiskeridirektoratet og Tolletaten en del av samarbeidet.

Alle etatene har tildelt ressurser til samarbeidet, og samarbeidet oppleves generelt som godt. I 2021 har det vært fokus på å finne en god arbeidsform og samhandling mellom etatene. Videre har det vært jobbet med å kartlegge og dokumentere risiko- og trusselbildet i Troms, samt identifisere mulige trusselaktører. I dette arbeidet brukes en rekke ulike kilder, også kunnskap i linjen i etatene samt kunnskap som finnes hos andre myndigheter. Det er et mål at a-krimssamarbeidet skal foregå på et kunnskapsbasert grunnlag.

Det er gjennomført flere kontroller og aksjoner i 2021. Eksempler er en aksjon i fiskeindustrien i Troms og Finnmark, en aksjon rettet mot turistnæringen og aksjoner både våren og høsten rettet mot større byggeplasser. Etatenes vanlige sanksjoner benyttes etter gjennomførte kontroller. Arbeidstilsynet har i forbindelse med aksjonene på byggeplasser, også hatt kontroll med byggherrer og med hovedentreprenører for å følge opp deres informasjons- og påseplikt samt plikter som byggherre. Politiets operative utlendingsenhet har deltatt på flere av de tverretatlige kontrollene og kontrollert arbeids- og oppholdstillatelser. Målet med aksjonene har vært å nå ut til mange og være synlige overfor utenlandske arbeidstakere og bransjene som helhet. Under kontrollene er det gitt informasjon og veiledning til utenlandske arbeidstakere.

Hensikten med kontrollvirksomheten har også vært å avdekke useriøse aktører som kan være

pådrivere for utnyttelse av ulovlig arbeidskraft. Et eksempel gjelder en trusselaktør innen bygg. Aktøren ble påtruffet to steder på kontroller som Arbeidstilsynet gjennomførte. Det ble gitt diverse pålegg knyttet til arbeid i høyden, HMS-kort og smittevern. Brudd på regelverket knyttet til arbeid i høyden medførte også overtredelsesgebyr. Skatteetaten og politiet ble varslet etter kontrollene. Dette medførte oppfølging fra Skatteetaten samt at politiet utviste arbeidere uten tillatelse til arbeid i Norge. Virksomheten slo seg konkurs høsten 2021.

Det har i 2021 også vært samarbeid med brannvesen, el-tilsynet og bygningsetat i kommunen når det gjelder kontroll med innkvartering. Videre er samarbeidet med Fiskeridirektoratet i tverretatlige kontroller i fiskeindustrien nyttig.

Samarbeidet i *Viken Øst* (Østfold, Romerike og Follo) er i varierende grad formalisert. I Østfoldområdet er det et samarbeid gjennom MAKS Uteliv hvor det er et tverretatlig kontrollforum i hver av byene Moss, Sarpsborg og Fredrikstad. Her deltar politiet, kommunens bevillingsmyndighet, bygningsetat og miljørettet helsevern, branntilsynet, Tolletaten, Arbeidstilsynet, NAV og Skatteetaten. Videre deltar Statens vegvesen på aktuelle kontroller. Samarbeidet har eksistert i flere år og har utviklet seg til å omfatte bransjer utover servering/uteliv. Tradisjonelt har det vært gjort storkontroller med alle etatene, men dette er nå endret til kontroller med færre deltakere med påfølgende møter mellom etatene hvor relevant informasjon deles. Dette har gitt bedre og mer effektive kontroller. Spesielt i

samarbeidet i Fredrikstad har etatene fått til hyppigere og spissede kontroller mot bransjer som uteliv, bilpleie, bilverksteder, landbruk og varehandel. Media benyttes etter gjennomførte kontroller for å informere om bakgrunn og resultater. Det er behov for å videreutvikle arbeidet når det gjelder samhandling i etterkant av kontrollene.

I 2021 har Arbeidstilsynet og Skatteetaten v/skattepatruljen på Grålum etablert et formalisert samarbeid gjennom en egen samarbeidsavtale. Et av målene for samarbeidet er at kunnskapsbygging skal gjøres i fellesskap og gi grunnlag for beslutninger om hvor innsatsen skal rettes. Det er planlagt å invitere andre etater inn i samarbeidet, i første omgang utfra bransjer som skal kontrolleres. Det er ønskelig at flere etater fremover blir en mer permanent del av samarbeidet. Her vises det spesielt til politiet, NAV og Tolletaten.

Skattepatruljen og Arbeidstilsynet har i 2021 gjennomført flere kontroller innen bilpleie og dekkskift. Brannvesenet og politiet har deltatt på noen av kontrollene. Det har også vært samarbeid om konkrete aktører innen transport og dekkskift. Videre har Skattepatruljen og Arbeidstilsynet gjennomført kontroller innen servering. I tillegg har Arbeidstilsynet hatt kontroller sammen med myndigheter som Statens vegvesen når det gjelder ulovlige bilverksteder, og sammen med brannvesen og bygningsetat i kommunen når det gjelder innkvartering. Mot en av bilpleie-virksomhetene hvor det gjentatte ganger har vært brudd på flere etaters regelverk og tidligere konkurs, ble også Skatteetaten koplet på for å gjennomføre en utvidet kontroll.

6 Resultater og effekter av etatenes innsats mot arbeidslivs-kriminalitet

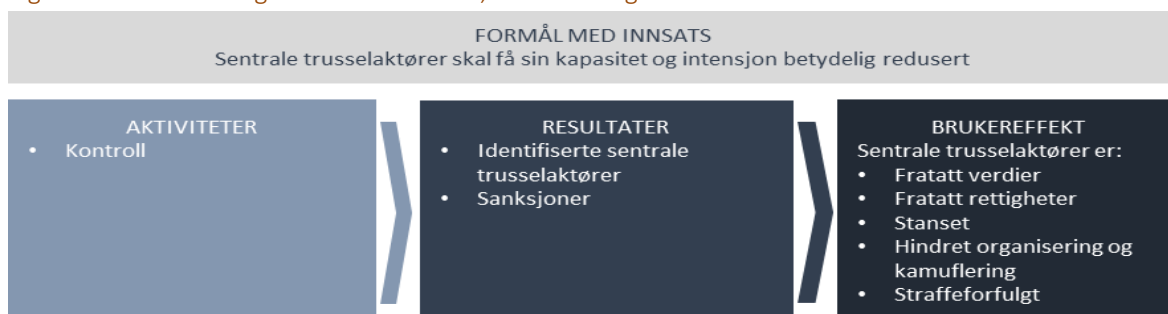
I dette kapitlet redegjøres det for aktiviteter og resultater i a-kriminnsatsen, samt hvilke brukereffekter denne innsatsen vurderes å ha ført til. Effekten av etatenes innsats kan påvirkes av mange og sammensatte forhold. Resultater og effekter vurderes derfor ut fra en intervensjonslogikk⁸. Dette innebærer at tilgjengelig informasjon om aktiviteter, resultater av aktiviteter og målgruppene sammenstilles for å forsøke å sannsynliggjøre at det er en årsakssammenheng mellom aktiviteter, resultater av aktiviteter og endringer hos målgruppen. Kvaliteten i vurderingene avhenger av

informasjonsgrunnlaget som ligger til grunn for vurderingene.

6.1 Resultater og effekter - sentrale trusselaktører

Formålet med innsatsen mot sentrale trusselaktører er at aktørene *skal få sin kapasitet og intensjon betydelig redusert*, slik at deres handlingsrom reduseres. Figur 6.1 viser hovedaktiviteter mot aktørgruppen, resultater av aktivitetene og kjennetegn ved oppnådd brukereffekt.

Figur 6.1 Sammenheng mellom aktiviteter, resultater og brukereffekt



6.1.2 Resultater av aktiviteter

Kontroll bidrar til å identifisere sentrale trusselaktører og er sentralt for å utstede *sanksjoner* slik at aktørenes kapasitet og intensjon reduseres. Nedenfor presenteres noen eksempler på resultater av gjennomførte aktiviteter fra etatene. Tallgrunnlaget er hentet fra a-krim-sentrene, etatenes systemer, og i noen tilfeller er også tall fra annet lokalt a-krim samarbeid tatt med. Dette er eksempler på resultater av gjennomførte aktiviteter fra etatene og vil ikke gi et fullstendig bilde av innsatsen mot sentrale trusselaktører. Det vises til kapittel 4.1 som ytterligere beskriver a-

krimsentrenes innsats rettet mot sentrale trusselaktører.

Resultater av kontroller

Identifiserte aktører

I 2021 rapporterer a-krimsentrene at de fra 2019 til og med 2021 har identifisert 65 sentrale trusselaktører. De rapporterer at de har identifisert om lag 310 virksomheter og 210 personer med tilknytning til de sentrale trusselaktørene. Resultatene er vist i tabell 6.1. Det er knyttet usikkerhet til tallene da sentrene kan ha ulik vurdering av kjennetegn på sentral trusselaktør og for hvilket år aktøren ble vurdert som sentral.

⁸ Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten (2018): Mål- og resultatstyring for det tverretatlige a-krim samarbeidet.

Tabell 6.1 Antall sentrale trusselaktører identifisert av sentrene per 31.12.2021

Resultater	Antall
Identifiserte sentrale trusselaktører og deres nettverk	65
Personer tilknyttet sentrale trusselaktører	210
Virksomheter tilknyttet sentrale trusselaktører	310

I tillegg til de sentrale trusselaktørene har sentrene identifisert 372 trusselaktører. Dette er kriminelle aktører sentrene arbeider med, men som ikke vurderes å ha like stor kapasitet og intensjon som sentrale trusselaktører. Tidlig innsats mot denne gruppen antas å forebygge mer alvorlig a-krim.

Videre har det lokale a-krim samarbeidet utenfor a-krimsentrene identifisert sentrale trusselaktører og trusselaktører, og Skatteetaten har egen oversikt over virksomheter og personer knyttet til sentrale trusselaktører utenom sentrenes oversikt.

Sanksjoner rettet mot sentrale trusselaktører

A-krimsentrene og annet lokalt a-krim samarbeid har rapportert på hvor mange av de identifiserte aktørene de har benyttet virkemidler mot i 2021. Den samlede rapporteringen viser at det er rettet virkemidler mot 80 og 44 prosent av henholdsvis sentrale trusselaktører og trusselaktører. Dette

viser at hovedfokuset i innsatsen rettes mot de sentrale aktørene.

I mange saker jobber a-krimsentrene og etatslinjene sammen for å ramme de sentrale trusselaktørene effektivt, og det utstedes ulike sanksjoner som kan bidra til å redusere aktørenes kapasitet og intensjon. Arbeid med å etablere krav, frata verdier og straffedømme trusselaktører kan ofte ta mellom to og fem år, blant annet som følge av beviskrav og klagerunder. Når regelverks- og systembegrensning gjør det vanskelig å dele og sammenstille informasjon på tvers av etatene, er det utfordrende å vurdere resultater av gjennomførte aktiviteter. Noe informasjon om resultater kan hentes og aggregeres fra hver enkelt etat. Tabell 6.2 viser tilgjengelig tallgrunnlag fra de enkelte samarbeidende etatene mot a-krimsentrenes identifiserte sentrale trusselaktører. Tabellen viser kun resultater for 2021.

Tabell 6.1 Hovedaktiviteter og resultater i 2021 mot sentrale trusselaktører og deres nettverk, identifisert av a-krimsentrene i 2019 - 2021

Aktiviteter	Resultater	Antall 2021	Fastsatte krav 2021
Arbeidstilsynet ⁹	Tilsyn med virksomheter	48	
	Tilsyn med minst én reaksjon	32	
	Vedtak om pålegg	99	
	Vedtak om tvangsmulkt	28	
	Vedtak om stans som pressmiddel	6	
	Vedtak om stans ved overhengende fare	11	
	Vedtak om overtredelsesgebyr	7	1 865 000
	Anmeldelser	4	
Skatt ¹⁰	Avdekkingskontroller virksomheter	40	11 253 000
	Avdekkingskontroller personer	12	1 900 000
	Anmeldelser	1	
NAV	Kontrollvirksomhet	Anmeldelser	2

⁹ Tallene inkluderer kun tilsyn rettet mot a-krim.

¹⁰ Avdekkingskontroller er en tidkrevende aktivitet som kan gå over år. Skatteetatens fastsatte krav er beregnet på følgende måte: Endring i merverdiavgift pluss renter og tilleggsavgift +22% av endring i grunnlag for inntektsskatt +50% av grunnlag summarisk fellesoppgjør +14,1% av endring i arbeidsgiver-avgiftsgrunnlag. Krav for personer er beregnet med 25% av endring i grunnlag for inntektsskatt. Tilleggsskatt på inntekt er ikke tatt med i beregningen.

Politiet ¹¹	Etterforskning og straffeforfølgelse	Anmeldte saker (forhold)	40 (75)	
		Avgjorte saker (forhold)	29 (90)	
		- Henlagte saker (forhold)	23 (43)	
		- Pådømte saker (forhold)	2 (32)	
		- Forelegg/påtaleunntatelse saker (forhold)	2 (8)	
		- Annet, stillet i bero, saker (forhold)	2 (5)	
		Saker (forhold) under etterforskning	93 (140)	

Tabell 6.2 viser at etatene har benyttet flere av sine tynge virkemidler og sanksjoner mot sentrale trusselaktører i 2021. Dette omfatter sanksjoner som etablerer krav som tvangsmulkt og overtredelsesgebyr i kontroller, fastsettelse og sanksjoner som stanser aktiviteten de utøver. Det omfatter også anmeldelser, etterforskning og straffeforfølgelse.

I tillegg har linjen i Skatteetaten fulgt opp aktører som etaten selv har definert som sentrale trusselaktører. Dette er aktører/saker som er oversendt fra a-krimsentrene for videre oppfølging i linjen. Tabell 6.3 viser en sammenstilling over resultatene av lukkede avdekkingskontroller for Skatteetatens samlede innsats mot sentrale trusselaktører knyttet til saker som har opprinnelse fra sentrene.

Tabell 6.3 Fastsatte krav av Skatteetatens lukkede avdekkingskontroller i 2021 mot sentrale trusselaktører knyttet til saker som har opprinnelse fra a-krimsentrene

Aktiviteter		Resultater	Antall 2021	Fastsatte krav, personer og virksomheter, 2021 ¹²
Skatteetaten	Kontroller	Avdekkingskontroller virksomheter	42	27 447 000
		Avdekkingskontroller personer	69	

Skatteetaten har også innsats mot virksomheter og personer knyttet til sentrale trusselaktører som ikke har sin opprinnelse fra a-krimsentrene. Vurdering av hva som anses som sentral trusselaktør og perioden aktørene er identifisert, kan være noe ulik i sentrenes rapportering og i Skatteetatens rapportering.

Tabell 6.4 viser avdekkingskontroller og resultater mot sentrale trusselaktører og tilknyttede

virksomheter og personer som både er identifisert gjennom a-krimsentrene og gjennom Skatteetaten. Øvrige aktiviteter som f.eks. illeggelse av skjerpet tilleggsskatt, er ikke fremstilt i tabellen. Tabellen gir dermed ikke et helhetlig bilde av innsatsen. Tabellen viser at Skatteetaten har gjennomført 380 avdekkingskontroller, fastsatt krav på nærmere 90 millioner kroner og sendt 46 anmeldelser knyttet til sentrale trusselaktører.

¹¹ Flere av forholdene kan være en del av én og samme sak, og være knyttet til anmeldelser fra de øvrige etatene.

¹² Skatteetatens fastsatte krav er beregnet på følgende måte: Endring i merverdiavgift pluss renter og tilleggsavgift +22% av endring i grunnlag for inntektsskatt +50% av grunnlag summarisk fellesoppgjør +14,1% av endring i arbeidsgiver-avgiftsgrunnlag. Krav for personer er beregnet med 25% av endring i grunnlag for inntektsskatt. Tilleggsskatt på inntekt er ikke tatt med i beregningen.

Tabell 6.4 Fastsatte krav av Skatteetatens lukkede avdekkingskontroller i 2021 mot sentrale trusselaktører identifisert gjennom a-krimsentrene og egen linje

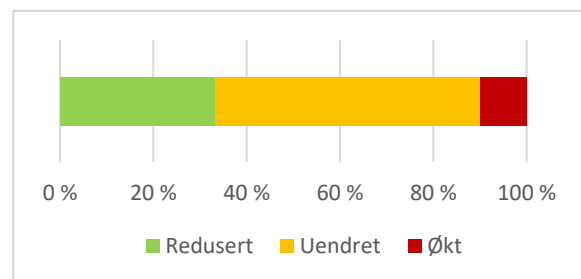
	Aktiviteter	Resultater	Antall 2021	Fastsatte krav 2021 ¹³
Skatteetaten	Kontroller	Avdekkingskontroller virksomheter	165	61 315 000
		Avdekkingskontroller personer	215	23 202 000
		Anmeldelser	46	

6.1.3 Brukereffekter

Kjennetegn ved måloppnåelsen er at sentrale trusselaktører er fratatt verdier, fratatt rettigheter, stanset, hindret organisering og kamuflering og er straffeforfulgt. Det er imidlertid utfordrende å vurdere effekter av innsats mot aktører som forsøker å skjule sine handlinger. Kriminaliteten er ikke direkte observerbar, og effekter påvirkes av mange og sammensatte forhold både i og utenfor a-krim samarbeidet. I tillegg er innsatsen mot sentrale trusselaktører som regel en kombinasjon av umiddelbare sanksjoner, som stans av arbeid og tvangsmulkt, og bruk av mer tidkrevende virkemidler og sanksjoner, som etterberegning og innfordring av skatter og straffeforfølgning. Det er den samlede innsatsen over tid som reduserer sentrale trusselaktørers kapasitet og intensjon. Dette medfører kompliserte årsaks-sammenhenger, og det er få datakilder som kan bidra til å belyse måloppnåelse på en presis måte. Dette gjør det utfordrende å vurdere effekter av innsatsen, og det er derfor knyttet usikkerhet til effektene som omtales.

A-krimsentrene og annet lokalt a-krim samarbeid har vurdert hvor god virkning innsatsen har hatt på de sentrale trusselaktørenes kapasitet og intensjon. På en skala fra 1 til 5, der 5 er «svært god virkning», har sentrene gitt en gjennomsnittlig vurdering av innsatsen på 3. Nivået tilsvarer vurderingene fra året før.

Figur 6.2 A-krimsentrenes og annet lokalt a-krim samarbeids vurdering av endring i sentrale trusselaktørers kapasitet, 2021



A-krimsentrene og annet lokalt a-krim samarbeid har også vurdert endring i kapasitet hos identifiserte sentrale trusselaktører de har forutsetninger for å vurdere, og resultatene vises i figur 6.2. Kapasiteten er vurdert på bakgrunn av innsats og informasjon de har om aktørene, herunder endringer i størrelsen på nettverket, antall lovbrudd og tilgang på offentlige midler, oppdrag og arbeidskraft. Resultatene indikerer at litt over 30 prosent av de vurderte sentrale trusselaktørene har redusert sin kapasitet, mens 10 prosent har økt sin kapasitet. Dette er på samme nivå som vurderingen i 2020.

I tillegg til kvalitative vurderinger av de sentrale trusselaktørenes kapasitet, kan noe kvantitativ informasjon vurderes. Tabell 6.5 presenterer endring fra 2020 til 2021 i omsetning, lønns-utbetaling og antall arbeidstakere i tilknyttede virksomheter til de sentrale trusselaktørene som a-krimsentrene har identifisert.

¹³ Skatteetatens fastsatte krav er beregnet på følgende måte: Endring i merverdiavgift pluss renter og tilleggsavgift +22% av endring i grunnlag for inntektsskatt +50% av grunnlag summarisk fellesoppgjør +14,1% av endring i arbeidsgiver-avgiftsgrunnlag. Krav for personer er beregnet med 25% av endring i grunnlag for inntektsskatt. Tilleggsskatt på inntekt er ikke tatt med i beregningen.

Tabell 6.5 Endring i omsetning, lønnsutbetaling og antall arbeidstakere fra 2020 til 2021 for tilknyttede virksomheter til de sentrale trusselaktørene som a-krimsentrene har identifisert

	Endring omsetning > 10%		Endring lønnsutbetaling > 10%		Endring antall arbeidstakere i virksomheter > 10%	
	Antall	Beløp	Antall	Beløp	Antall	Antall arbeidstakere
Reduksjon	28	-476 856 551	21	-81 850 577	24	-288
Økning	21	188 763 480	24	81 362 638	16	210

Kilde: Skatteetaten, mars 2022

Redusert omsetning, lønnsinnberetninger og antall arbeidstakere kan indikere redusert kapasitet. I tabellen presenteres endringer som er større enn 10 prosent. Tabellen viser at rundt 25 sentrale trusselaktører har redusert sin kapasitet. Dette tilsvarer 38 prosent av de sentrale trusselaktørene, en andel som er på linje med a-krimsentrenes egen vurdering. Det er imidlertid utfordrende å trekke entydige konklusjoner om endringer i de sentrale trusselaktørenes kapasitet basert på informasjonen fra tabellen over.

Samlet vurdering av brukereffekt - sentrale trusselaktører

Innsatsen mot sentrale trusselaktører skal føre til at aktørene får sin kapasitet og intensjon betydelig redusert. Rapportering fra a-krimsentrene og lokalt a-krimssamarbeid, tall fra etatslinjene og Skatteetatens tall om omsetning, lønnsutbetalinger og antall arbeidstakere, tilsier at flere identifiserte sentrale trusselaktører har fått redusert kapasitet som følge av etatenes innsats. A-krimsentrene erfarer at spesielt sanksjoner med umiddelbar virkning har god effekt på de prioriterte aktørene. Samtidig må sentrale trusselaktører følges opp med gjentakende og flere typer virkemidler og sanksjoner over tid for å redusere deres kapasitet og hindre at kapasiteten øker igjen. Dette gjelder særlig i de større sakene der den mest alvorlige kriminaliteten foregår. Den tilgjengelige

informasjonen indikerer at en mindre gruppe har økt sin kapasitet. Det er vanskelig ut fra tilgjengelig informasjon å vurdere om innsats har påvirket aktørenes intensjon.

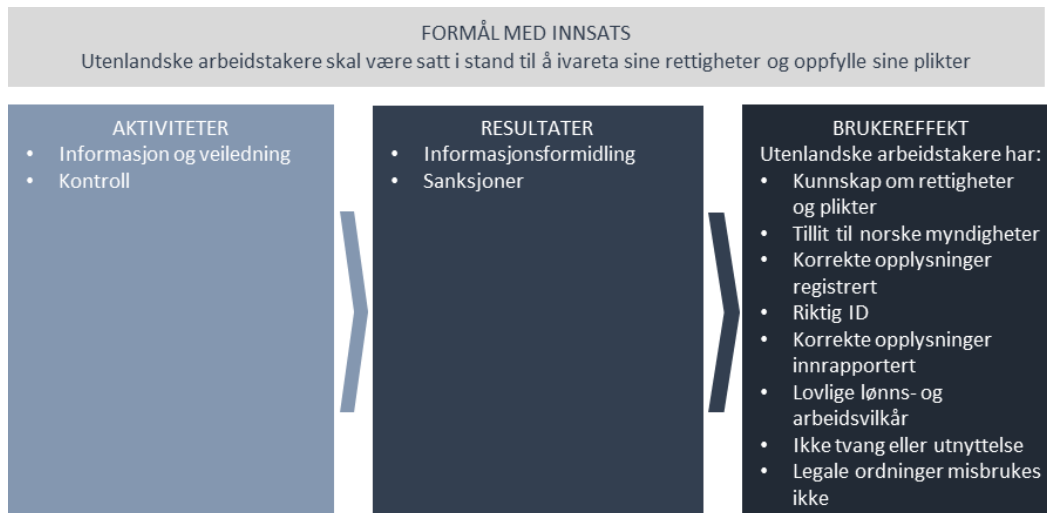
6.2 Resultater og effekter - utenlandske arbeidstakere

6.2.1 Formål med innsatsen

Formålet med innsatsen mot utenlandske arbeidstakere er at *utenlandske arbeidstakere skal være satt i stand til å ivareta sine rettigheter og oppfylle sine plikter*. Arbeidstakere som er satt i stand til å ivareta sine rettigheter og oppfylle sine plikter, reduserer de kriminelles handlingsrom ved å begrense deres tilgang på arbeidskraft de kan utnytte. Flere tverretatlige og etatsinterne innsatser har som mål å bidra til dette, både ved å gi utenlandske arbeidstakere informasjon og veiledning og ved å kontrollere arbeidsgivere. Målgruppen utenlandske arbeidstakere er imidlertid sammensatt, med ulike bakgrunner, forutsetninger og motiver for å delta i det norske arbeidslivet. Ulike undergrupper krever ulike tiltak fra de samarbeidende etatene. Figur 6.3 viser aktiviteter rettet mot aktørgruppen, resultater av aktivitetene og kjennetegn ved oppnådd brukereffekt¹⁴.

¹⁴ Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten (2018): Mål- og resultatstyring for det tverretatlige a-krimssamarbeidet.

Figur 6.3 Sammenheng mellom aktiviteter, resultater og brukereffekt



6.2.2 Resultater av aktiviteter

Aktiviteter rettet mot dette brukermålet kan grovt deles i to hovedgrupper; rene *informasjons- og veiledningstiltak* og *kontroller*. Kontroller har også ofte et veiledningsaspekt.

Resultatene som omtales er oppsummert i tabell 6.6. Se også kapittel 4.2 som beskriver noe av a-krimsentrenes innsats rettet mot utenlandske arbeidstakere.

Resultater av informasjon og veiledning

De samarbeidende etatene gir informasjon og veiledning til utenlandske arbeidstakere om deres rettigheter og plikter gjennom flere tiltak, herunder Servicesenter for utenlandske arbeidstakere (SUA) og oppsøkende aktivitet fra a-krimsentrene, annet lokalt a-krim-samarbeid og skattepatruljene. NAV, Skatteetaten, Utlendingsdirektoratet, Arbeidstilsynet og politiet har også en felles nettveiviser, Workinnorway.no, som gir informasjon til de som ønsker å jobbe i Norge, om blant annet jobbsøking, arbeidsliv og flytting.

På SUA samarbeider Arbeidstilsynet, politiet, Skatteetaten og Utlendingsdirektoratet for å legge

til rette for at utenlandske arbeidstakere skal komme raskt i lovlig arbeid i Norge¹⁵. I 2021 var det til sammen 72 300 besøk innom etatenes ulike skranker i de fem SUA-ene, som tilsvarer en økning på 18 prosent fra 2020¹⁶. Besøkstallet er imidlertid fortsatt lavere enn før koronapandemien – i 2019 var det totalt 88 600 besøk ved skrankene hos SUA. Dette må sees i sammenheng med arbeidsinnvandringen under pandemien. Tildelte D-nummer for aldersgruppen 18-67 år gikk ned fra 108 400 i 2019 til 72 200 i 2020. I 2021 økte antallet tildelte D-nummer til 102 200, men antallet er fortsatt lavere enn før pandemien. SSBs statistikk viser også at det var 30 prosent færre lønnstakere på korttidsopphold i Norge høsten 2021 enn høsten 2019, og nedgangen er særlig stor blant lønnstakere fra Øst-Europa¹⁷. Det er derfor rimelig å anta at det samlede behovet for veiledning og søknadsbehandling hos SUA blant utenlandske arbeidstakere har vært lavere de siste to årene enn før pandemien. Litt under halvparten av besøkene i 2021 er registrert ved SUA i Oslo. SUA i Bergen og i Stavanger hadde nest flest besøk. Ved Arbeidstilsynets skranker hos SUA var det flest henvendelser om koronarelaterte spørsmål,

¹⁵ Servicesentrene gir veiledning og rask søknadsbehandling til utenlandske personer som kommer til Norge for å jobbe. Slike sentre er opprettet i Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim og Kirkenes. Andre regioner tilbyr tilsvarende tjenester, men der er ikke etatene samlokalisert.

¹⁶ Tallet for 2020 manglet registreringer fra politiets skranke i Bergen fra og med juni, og er derfor noe lavere enn reelt.

¹⁷ Statistisk sentralbyrå (2021): Tabell 11676: Lønnstakere og jobber, etter innvandringskategori, landbakgrunn, statistikkvariabel og kvartal. Årlige tall for 3. kvartal 2019-2021, ikke bosatte fordelt på landbakgrunn. Tall sist oppdatert 09.11.2021.

kontrakter og manglende lønnsutbetalinger. Hvor stor andel av henvendelsene som er knyttet til a-krim, er usikkert.

Høsten 2020 lanserte Arbeidstilsynet informasjonskampanjen Know Your Rights, i samarbeid med Bulgaria, Estland, Litauen og Romania. Kampanjen er rettet mot arbeidstakere fra disse landene som jobber i Norge. Formålet med kampanjen er å sette utenlandske arbeidstakere i stand til å ta informerte valg når de jobber i Norge, og på den måten bidra til redusert a-krim. Kampanjen består av målrettet annonsering i sosiale medier som leder videre til kampanjens side på internett (knowyourrights.no). Her mottar arbeidstakerne relevant og lettfattelig informasjon om plikter og rettigheter på sitt eget språk. I 2021 ble det gjennomført en andre runde med annonsering av kampanjen, utvidet med flere språk siden 2020. En evaluering av kampanjen gjennomført av Samfunnsøkonomisk analyse AS i 2021, viste at kampanjen så langt har nådd en høy andel av den forhåndsestimerte målgruppen, det var 145 000 unike Facebook-brukere som så hovedfilmen i kampanjen i 2021.¹⁸ Kampanjen har også hatt en høy grad av klikk videre til nettsiden – i 2021 var det 16 000 som klikket seg videre til nettsiden fra Facebook-annonseringen og totalt 41 500 besøk på nettsiden. En viktig årsak til dette var at informasjonen var tilgjengelig på brukernes eget språk.

Det har også vært gjennomført flere tverretatlige aksjoner i 2021 med formål om å bygge kunnskap og veilede slik at utsatte utenlandske arbeidstakere kan settes bedre i stand til å ivareta sine rettigheter og oppfylle sine plikter. Innen fiskeri samlet skattepatroljene, i samarbeid med a-krim-sentrene, informasjon via strukturerte intervju med ca. 750 utenlandske arbeidstakere og oppfølging av deres arbeidsgivere. Innen bygg- og anleggsbransjen samlet skattepatroljen informasjon fra ca. 3500 utenlandske

arbeidstakere, det ble gitt språktilpasset veiledning, og arbeidsgiverne ble fulgt opp. I tillegg har skattepatroljen i samarbeid med Arbeidstilsynet og politiet, gjennomført en aksjon i landbruket som førte til informasjon fra, og veiledning av, ca. 260 utenlandske sesongarbeidere og oppfølging av deres arbeidsgivere. Skatteetaten arbeider med å analysere informasjonen for å øke kunnskapen om de ulike målgruppene av utenlandske arbeidstakere og deres arbeidsgivere. Dette for å utvikle og følge opp med tilpasset virkemiddelbruk.

Resultater av kontroller

Kontroller bidrar til at arbeidstakerne oppfyller sine plikter, blant annet gjennom kontroll av ID, oppholds- og arbeidstillatelser mv. Kontroller av arbeidsgivere bidrar til å ivareta arbeidstakernes rettigheter ved blant annet å kontrollere at de har lovlige lønns- og arbeidsvilkår. Kontroller utført av både a-krimsentrene, annet lokalt a-krim-samarbeid og linjen i etatene brukes også som kanal for å gi informasjon og veiledning direkte til arbeidstakerne. Der det avdekkes at arbeidsgiver ikke har oppfylt sine plikter, gis det sanksjoner for å sikre at forholdene rettes opp i.

I 2021 gjennomførte Arbeidstilsynet 1 650 kontroller (tilsyn) i regi av a-krimsentrene og annet lokalt a-krim-samarbeid, hvor forhold knyttet til lønns- og arbeidsvilkår ble kontrollert. Dette er omtrent like mange tilsyn som i 2020, men langt færre enn årene før pandemien. Dette skyldes smitteverntiltak som har medført periodevis nedstengning i 2020, og at tilsyn med smittevern på arbeidsplasser og innkvarteringssteder har hatt høyeste prioritet for Arbeidstilsynet i store deler av 2021. Arbeidstilsynet har gitt én eller flere sanksjoner i halvparten av a-krimtilsynene gjennomført i 2021, og har en strengere praksis i slike tilsyn enn i tilsyn med forebyggende arbeidsmiljøarbeid.

¹⁸ Eggen, Fernanda Winger, Mathias Iversen og Jørgen Ingerød Steen (2021): Evaluation of the campaign Know Your Rights. Rapport nr. 27-2021, Samfunnsøkonomisk analyse AS.

Skatteetaten gjennomførte i 2021 byggeplasskontroller på 590 byggeplasser. Antall kontrollerte byggeplasser er fortsatt lavere enn før pandemien, men antallet er økt siden 2020. I 2020 ble 126 byggeplasser kontrollert. På hver byggeplass blir det kontrollert fra en til flere titalls virksomheter. Flere kontroller medfører at det avdekkes flere avvik, men andelen avvik tilsvarer andelen avvik som ble avdekket året før. I 2021 ble 7 554 arbeidstakere sjekket for HMS-kort - 445

arbeidstakere manglet HMS-kort, 275 arbeidstakere fikk kortet inndratt, og 25 personer hadde ikke ID-nummer.

NAV ga i 2021 informasjon om rettigheter og plikter til utenlandske arbeidstakere der de ble påtruffet under stedlige kontroller, og kontrollerte at arbeidsgiverne har registrert arbeidstakerne i Aa-registeret.

Tabell 6.6 Resultater av sentrale aktiviteter 2021 - utenlandske arbeidstakere

	Hva	Resultat	Antall/beløp (fjoråret i parentes)
Informasjon og veiledning	Servicesenter for utenlandske arbeidstakere (SUA)	Antall besøkende hos SUA totalt	72 290 (61 090)
		- skrankebesøk hos UDI	44 670 (32 530 ¹⁹)
		- skrankebesøk hos Skatteetaten	26 850 (27 680)
		- skrankebesøk hos Arbeidstilsynet	780 (890)
	Kampanjen Know Your Rights	Antall unike brukere - hovedfilm	144 850 (77 990)
		Antall unike brukere - taktiske filmer/bilder	77 190 (36 180)
		Antall besøk på nettsiden	41 520 (30 000)
	Aksjoner	Antall samtaler med utenlandske arbeidstakere og oppfølging av arbeidsgivere	4 500
Kontroll	Arbeidstilsynets a-krim- tilsyn	Antall tilsyn	1 650 (1 750)
	Skatteetatens byggeplasskontroller	Antall byggeplasser kontrollert	590 (130)

6.2.3 Brukereffekter

Kjennetegn ved måloppnåelse for brukermålet er at utenlandske arbeidstakere får kunnskap om rettigheter og plikter, har tillit til norske myndigheter, er registrert med korrekte opplysninger, har riktig ID, innrapporterer riktige opplysninger, har lovlige lønns- og arbeidsvilkår, ikke utsettes for tvang eller utnyttelse og ikke misbruker legale ordninger, se figur 6.3.

Det er få datakilder som kan belyse slike forhold på en presis måte. Det finnes imidlertid undersøkelser som tyder på at utviklingen av utenlandske arbeidstakers lønns- og arbeidsvilkår i stort går i riktig retning. Dette er nærmere omtalt i kapittel 7.2. Samtidig er fortsatt utenlandske arbeidstakere en utsatt gruppe i norsk arbeidsliv, og siden det er et fåtall som utsettes for grov og skjult utnyttelse,

fremkommer de i beste fall marginalt i helhetlige statistikker og undersøkelser.

I det påfølgende omtales tilgjengelig informasjon om brukereffekter av tiltak knyttet til informasjon og veiledning og kontroller.

Effekter av informasjon og veiledning

Informasjon og veiledning antas først og fremst å treffe utenlandske arbeidstakere som er motivert for å etterleve regelverket, i motsetning til de som frivillig deltar i a-krim eller er utsatt for tvang slik at de ikke har mulighet til å påvirke situasjonen sin.

Med til sammen 72 000 besøk ved de ulike skrankene hos SUA i 2021, er det likevel liten tvil om at dette er en viktig møteplass mellom etatene og utenlandske arbeidstakere, for å sikre at de får ordnet det de trenger for å jobbe lovlig i Norge.

¹⁹ Mangler tall fra juni-desember 2020.

SUA er også en arena der arbeidstakere kan melde fra om kritikkverdige arbeidsforhold. Det er imidlertid ikke gjennomført noen effektevaluering av SUA.

Den tidligere omtalte evalueringen av kampanjen Know Your Rights konkluderte med at den hadde nådd sitt mål om å gi utenlandske arbeidstakere i Norge kunnskap om sine rettigheter og plikter her i landet²⁰. Nærmere en tredel av de som svarte på en brukerundersøkelse i evalueringen, oppga at de hadde oppdaget brudd på regelverket i sitt eget arbeidsforhold som følge av kampanjen. To tredeler av disse svarte videre at de enten hadde gjort eller ville gjøre endringer i sitt arbeidsforhold etter å ha sett kampanjen. Slike endringer kan være med på å redusere kriminelle aktører sin tilgang til arbeidskraft, og derigjennom bidra til redusert a-krim.

Flere av de som ble intervjuet i evalueringen, særlig blant de som kom fra Bulgaria og Romania, påpekte at informasjonen de fikk gjennom Know Your Rights var den første informasjonen de hadde fått om rettigheter og plikter som arbeidstaker i Norge. Dette kan tyde på at andre informasjonskanaler ikke er optimalt innrettet for å nå ut med informasjon til utenlandske arbeidstakere. Evalueringen pekte også på enkelte forbedringspunkter for denne innsatsen. Dette handler dels om å tilgjengeliggjøre eksisterende informasjon og verktøy på flere språk, siden mange ikke behersker verken norsk eller engelsk. Dette fremstår som et svært viktig suksesskriterium. Det handler også om behov for bedre koordinering av nettsider mellom de samarbeidende etatene, for å sikre at mest mulig målrettet informasjon når flest mulig.

De tidligere nevnte aksjonene tilsier at innsatsen mot utenlandske arbeidstakere er mer målrettet. Utenlandske arbeidstakere i utsatte bransjer har blitt påtruffet og gitt informasjon. Aksjonene ga også økt innsikt i de ulike målgruppene av

utenlandske arbeidstakere. Dette bedrer muligheten til å utforme tilpasset informasjon mot målgruppene.

Effekter av kontroller

Kontroller bidrar til brukereffekter som at arbeidstakere oppsøker SUA for registrering og veiledning, at arbeidstakere får veiledning på stedet, at arbeidsgiver sørger for innmelding i Aa-registeret og innberetning av lønn og registrering av oppdrag i Oppdrags- og arbeidsforholdsregisteret. Viktige brukereffekter oppnås også gjennom sanksjoner som sikrer korrekt lønn innen allmenngjorte områder, skriftlige arbeidsavtaler i tråd med regelverket og forsvarlige arbeidsforhold og innkvartering.

Brukermålet rettet mot utenlandske arbeidstakere skal føre til at trusselaktører får mindre tilgang på arbeidskraft som de kan utnytte. A-krimsentrene har vurdert at innsats i 2021 i litt over middels grad har bidratt til dette. Forhold som trekker vurderingene ned, er at veiledning av arbeidstakere i kontrollsituasjoner av og til fører til gjengjeldelse fra arbeidsgiver, og at saker med a-krim ofte er tidkrevende å oppnå resultater i. Det er også ofte begrenset i hvilken grad en enkelt sak fører til at tilgangen på sårbar arbeidskraft blir varig redusert for de kriminelle aktørene.

Som beskrivelsen av aktiviteter og resultater har vist, har koronapandemien og smitteverntiltak medført betydelig færre kontroller på arbeidsplasser med utenlandske arbeidstakere de siste to årene enn før pandemien. Dette innebærer at færre arbeidsgivere er kontrollert, og at færre arbeidstakere er påtruffet og har mottatt veiledning i kontrollsituasjoner. Samtidig har den tverretatlige innsatsen mot utenlandske arbeidstakere blitt mer målrettet. Kontrollaktiviteten bygger i større grad enn tidligere på kunnskap om hvor utnyttelse av arbeidstakere foregår. Dette

²⁰ Eggen, Fernanda Winger, Mathias Iversen og Jørgen Ingerød Steen (2021): Evaluation of the campaign Know Your Rights. Rapport nr. 27-2021, Samfunnsøkonomisk analyse AS.

tilsier at hver kontroll gir mer av de ønskede brukereffektene.

Samlet vurdering av brukereffekter – utenlandske arbeidstakere

For at utenlandske arbeidstakere skal bli satt i stand til å ivareta sine rettigheter og plikter, har etatene i 2021 gjennomført ulike informasjons- og veiledningstiltak, og kontroller. Begge disse formene for aktiviteter vurderes å ha ført til ønskede brukereffekter for utenlandske arbeidstakere i 2021. I og med at kunnskap er en viktig forutsetning for at arbeidstakerne selv skal settes i stand til å unngå å bli utnyttet, er likevel informasjon og veiledning til denne målgruppen den mest sentrale aktiviteten.

Evalueringen av kampanjen Know Your Rights tilsier at denne har gitt en styrket måloppnåelse på brukermålet i 2020 og 2021, gjennom at den har lyktes i å gi store målgrupper kunnskap om rettigheter og plikter de har som arbeidstakere i Norge. Det er indikasjoner på at enkelte utenlandske arbeidstakere har avdekket ulovligheter i sitt arbeidsforhold etter å ha sett kampanjen. Foreløpig er det likevel usikkert hva dette vil føre til av endringer på utenlandske

arbeidstakeres faktiske lønns- og arbeidsvilkår i stort, og kriminelle aktører sin tilgang på sårbar arbeidskraft.

På grunn av koronapandemien har omfanget av kontroller vært redusert de to siste årene. Dette tilsier en redusert måloppnåelse av kontrollaktiviteter sammenlignet med før pandemien. Mer målrettet innsats kan imidlertid veie opp for noe av dette, og peker i retning av en bedret måloppnåelse når situasjonen normaliserer seg.

6.3 Resultater og effekter - oppdragsgivere og forbrukere

Formålet med innsatsen mot oppdragsgivere og forbrukere er at *oppdragsgivere og forbrukere ikke skal bidra til a-krim ved kjøp av varer og tjenester*. Dette kan bidra til at handlingsrommet for de kriminelle aktørene reduseres ved at det blir vanskeligere å utnytte markedet og aktører i arbeidslivet. Innsatsen retter seg mot å påvirke både evnen og viljen til å velge bort kriminelle aktører. Figur 6.4 viser aktiviteter rettet mot aktørgruppen, resultater av aktivitetene og kjennetegn ved oppnådd brukereffekt²¹.

Figur 6.4 Sammenheng mellom aktiviteter, resultater og brukereffekt



²¹ Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten (2018): Mål- og resultatstyring for det tverretatlige a-krimssamarbeidet

6.3.2 Resultater av gjennomførte aktiviteter

Aktiviteter som kan medføre at oppdragsgivere og forbrukere ikke bidrar til a-krim ved kjøp av varer og tjenester, er knyttet til mobilisering av oppdragsgivere og forbrukere hovedsakelig gjennom *samhandling, informasjon og veiledning, og kontroller*. Oppdragsgivere og forbrukere kan settes bedre i stand til å velge bort kriminelle aktører ved at de får god nok tilgang til pålitelig informasjon, blant annet om leverandører følger lover og regler ved at de får nødvendig kunnskap for å forstå og agere på informasjonen og vet konsekvensene av å medvirke til a-krim. Nedenfor presenteres resultater av aktuelle tiltak innenfor hver aktivitet. Tabell 6.7 fremhever noen resultater av aktivitetene. Aktivitetene og resultatene som presenteres er eksempler på gjennomførte aktiviteter, og gir ikke et fullstendig bilde av etatenes innsats mot oppdragsgivere og forbrukere. Det vises til kapittel 4.3 som beskriver noe av a-krimsentrenes innsats rettet mot oppdragsgivere og forbrukere, samt kapittel 4.4 som omtaler media.

Resultater av samhandling

Samhandling foregår i stor grad gjennom etablerte samarbeid som treparts bransjeprogram, Samarbeid mot svart økonomi (SMSØ), Medbyggerne, Tettpå, samarbeidsavtaler, og næringslivskontakter.

Treparts bransjeprogram er et samarbeid mellom myndighetene og partene i arbeidslivet, og ledes av Arbeidstilsynet. Hensikten er å bidra til anstendige og seriøse arbeidsforhold i fire utsatte bransjer; bilbransjen, renhold, transport og uteliv. Arbeidstilsynet tilrettelegger aktiviteten, og det er siden oppstart i 2012 gjennomført en rekke tiltak som er sentrale i det forebyggende arbeidet mot a-krim. I 2021 er det blant annet publisert e-guider for bestilling av transporttjenester, gjennomført konseptarbeid for nasjonalt register for serveringsbevillinger, innhentet oppdatert kunnskap om innkjøp av renholdstjenester i proffmarkedet og gjennomført en kommunikasjonskampanje om kjøp av bilpleie- og verkstedtjenester rettet mot

forbrukere. Kampanjen ble gjennomført i samarbeid med SMSØ, og handlehvitt.no ble brukt som landingsside. Kampanjen gikk over seks uker høsten 2021 og ble kjørt i flere ulike sosiale kanaler. Den nådde bredt ut med over 11 millioner annonsevisninger og 45 000 økter på handlehvitt/bil.

SMSØ er et samarbeid mellom LO, NHO, KS, YS, Unio, Virke og Skatteetaten. SMSØ arbeider for å redusere svart økonomi og dermed bidra til like konkurransevilkår, gode arbeidsplasser og velferdstjenester. Aktuelle leveranser inn mot a-krimområdet er SMSØ sin lansering, sammen med DFØ, av en sjekkliste til de omforente seriøsitetsbestemmelsene i byggebransjen. Videre deltar SMSØ gjennom Seriøsitet i byggenæringen til digitalisering på tvers av aktører, spesielt på området «Sikker ID». I privatmarkedet har SMSØ levert veiledning og kampanjer på handlehvitt.no. Handlehvitt.no er en veiledningsside for forbrukere som ønsker å handle hvitt. Sammenliknet med 2020 er det en økning i antall besøkende på handlehvitt.no, og det er økning i antall som har sett publiseringer fra handlehvitt sin side på Facebook.

Medbyggerne er et prosjektsamarbeid mellom offentlig sektor, partene i arbeidslivet og byggebransjen i Vestfold og Telemark. Medbyggerne er et «Bottom Up»-prosjekt hvor håndverksbedrifter og entreprenører, sammen med fagbevegelsen og andre berørte deler av lokalt næringsliv, deltar aktivt sammen med representanter fra statlige etater og kommuner/fylkeskommune. Deltagere i samarbeidet er Statsforvalteren, fylkeskommunen, kommunene, Skatteetaten, Arbeidstilsynet, politiet, NHO, Virke, LO og mange bedrifter innen bygg- og anleggsbransjen. Hensikten er å fremme seriøsitet i bransjen. I 2021 er det videreført innsats hos 34 byggevarehus, det er utviklet en ny språktilpasset tipsløsning og en applikasjon for oppfølging av bygg- og anleggsprosjekter. Det er delt ut 3000 klistremerker til Medbygger-bedrifter og deres firmabiler for å fremme synlighet rundt bedriftenes seriøsitet. I tillegg er det gjennom Medbyggernes

Facebook-side utviklet og distribuert en informasjonsfilm for forbrukere. Aktivitetene på videregående skoler og seminarer mot leverandører er ikke gjennomført som planlagt grunnet smittevernsituasjonen.

Tettpå er et mobiliseringstiltak mot a-krim på tvers av offentlige etater, partene i arbeidslivet, byggebransjen og forbrukernes interesse-organisasjoner. Formålet med tiltaket er å påvirke og dyktiggjøre forbrukerne til å ta informerte valg av håndverkere. I regjeringens reviderte a-krim-strategi (2019) ble etatene utfordret til å rulle ut tiltaket nasjonalt. I 2021 har Tettpå avtale med 22 av landets største by- og hyttekommuner, fra Tromsø i nord til Kristiansand i sør. Telefontjenesten i Tettpå har gjennomført 5900 samtaler. I mai 2021 ble nettsiden for Tettpå lansert, og i løpet av 7 måneder er nettsiden besøkt av 9700 forbrukere.

Skatteetatens samarbeidsavtaler inngås med store oppdragsgivere, herunder statlige etater, statsforetak, fylkeskommuner og kommuner, organisasjoner og andre relevante aktører. Hensikten er å etablere et løpende samarbeid som forsterker og utvikler effekten av partenes tiltak mot a-krim. Dette skal gjøre det enklere for partene å velge seriøse leverandører og underleverandører som oppttrer i tråd med norsk skatte- og avgiftslovgivning. I 2021 har Skatteetaten samarbeidsavtaler med tolv store oppdragsgivere og private entreprenører, fem av landets største bykommuner og to av landets største fylkeskommuner. Gjennom samarbeidsavtalene følges byggeprosjekter over hele landet til ca. 130 mrd. kroner opp, og 87 900 skatteattester med opplysninger om skatt og avgift er utstedt etter fullmakt. Antall skatteattester som er utstedt har økt sammenlignet med tidligere år. Skatteetaten har også inngått et samarbeid med 25 mellomstore kommuner for tiltaket «Kommunen som innkjøper og byggherre» og bistår kommunene med veiledning og kunnskapsoverføring for å styrke internkontroll på innkjøpsområdet.

Politiets næringslivskontakter skal formidle oppdatert kunnskap om trusselbildet til relevante virksomheter og aktører, gi råd til utbyggere for større bygg- og anleggsprosjekter, ha kontakt om kriminalitetsutfordringer med aktører i utsatte bransjer, og generelt være en pådriver og tilrettelegger for samhandling mellom politi, kontrolletater, næringslivet og organisasjonene. Økokrim har satt i gang arbeidet med å etablere en plattform for næringslivskontaktene der hensikten er å sikre at næringslivskontaktens innsats mot a-krim og andre kriminalitetsområder, er samordnet og likeartet. Det er ventet at en slik samordning vil gi effekter i fremtiden. Etableringen av en plattform for næringslivskontaktene er nevnt spesifikt i regjeringens revidert a-krimstrategi (2021). Politiets næringslivskontakt har delt forebyggende tiltak rettet mot forbrukere og oppdragsgivere på sosiale medier og direkte til offentlige etater og næringsliv. Et annet eksempel er at politiet, ved fagansvarlig for a-krim og næringslivskontakten, har laget en informasjonsfilm om a-krim som ble publisert på politidistriktets Facebook og LinkedIn. Dette førte til at NRK Innlandet tok kontakt og laget reportasje om a-krim i dekkskiftesesonen som ble publisert på tv, nett og radio. Se også kapittel 2.3 som kort omtaler a-krimsentrenes samarbeid med næringslivskontaktene.

Resultater av informasjon og veiledning

I tillegg til at informasjon og veiledning gis gjennom samhandling, arbeides det med å informere og veilede oppdragsgivere og forbrukere ytterligere, blant annet ved å utvikle seriøsitetinformasjon. Markedet for de kriminelle aktørene kan og må reduseres ved å gjøre det lettere å finne frem til de seriøse aktørene. Både regjeringen og etatene jobber derfor med å gjøre informasjon om virksomheter lettere tilgjengelig for offentlige oppdragsgivere, private virksomheter og forbrukere.

Brønnøysundregistrene og Skatteetaten har i 2021 jobbet sammen for å gjøre det lettere for private virksomheter og forbrukere å vurdere om

leverandører er seriøse, og da imøtekomme tiltak 8 regjeringens reviderte a-krimstrategi (2021). For å realisere målsettingen i tiltaket, er det behov for regelverksutvikling som gjør det mulig å tilgjengeliggjøre opplysninger fra flere offentlige virksomheter. I påvente av dette gjennomføres det en pilot under gjeldende regelverk i samarbeid med Mittanbud og Startbank. Piloten vil være i drift fra 2022.

Inntil det foreligger en ordning som bedre kan synliggjøre seriøsitet, gir Skatteetaten ut seriøsitetinformasjon - skatteattester etter fullmakt - til de aktørene etaten har samarbeidsavtaler med. Dette øker oppdragsgiveres mulighet til å vurdere om leverandører er seriøse. Se avsnitt om Skatteetatens samarbeidsavtaler for ytterligere informasjon.

I 2021 ble det i tillegg gjennomført en større synlighetskampanje for å opplyse forbrukere om, og forhindre bruk av, useriøse håndverkere. Ved hjelp av skattepatruljen og a-krimsentrene ble det utdelt 11 000 brosjyrer til forbrukere i aktuelle områder i hele landet. Det ble opplyst om handleh vitt.no og veilederen fra Tettpå, og media ble benyttet for å informere om modus og hva man skulle være oppmerksom mot.

A-krimsentrenes innsats er først og fremst rettet mot sentrale trusselaktører. Kontroller og omtale

av dette bidrar imidlertid til å informere og veilede oppdragsgivere og forbrukere. I 2021 har koronapandemien gitt lavere aktivitet enn ønskelig, men sentrene har gjennom sin aktivitet fått god medieomtale. Det vises her til kapittel 4.4 som omhandler medieoppslag fra a-krimsentrene.

Resultater av kontroller

Kontroller av oppdragsgivere og leverandører medfører informasjon og veiledning som kan bidra til å styrke oppdragsgivere sin evne og vilje til å velge bort kriminelle aktører. Skatteetaten har, som del av samarbeidsavtalene, utført byggeplasskontroller. Aktiviteten har i år vært lavere enn tidligere, og det er gjennomført færre kontroller enn planlagt. Dette skyldes hovedsakelig pandemien.

Arbeidstilsynet fører kontroller (tilsyn) med offentlige oppdragsgivere, private bestillere og hovedleverandører. Dette gjøres for å følge opp at de overholder sitt ansvar i henhold til regelverk om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og om informasjons- og påseplikt innenfor allmenngjøringslovgivningen. I 2021 ble det utført 155 slike tilsyn, hvorav over 65 prosent medførte minst én reaksjon. Antall tilsyn er lavere enn i 2020 da Arbeidstilsynet i 2021 har prioritert tilsyn med smittevern.

Tabell 6.7 Resultater av sentrale aktiviteter 2021 - oppdragsgivere og forbrukere

Aktivitet	Hva	Målgruppe	Resultat	Antall/beløp (fjoråret i parentes)
Samhandling	Treparts bransjeprogram	Oppdragsgivere og forbrukere	E-guide, kommunikasjonskampanje, kunnskapsrapport m.m.	-
	SMSØ	Oppdragsgivere og forbrukere	Antall besøkende handlehvit.no	80 000 (30 000)
			Rekkevidde handlehvit på facebook	1 107 000 (330 000)
	Medbyggerne	Oppdragsgivere og forbrukere	Antall sertifiserte Medbygger varehus	34 (34)
	Tettpå:	Forbrukere	Antall avtaler kommuner	22
			Antall gjennomførte telefonsamtaler	5900 (2500)
			Antall kun mottatt e-post med veileder	790 (460)
			Nettside tettpå:	
			Antall besøkende	9700 ²²
			Antall hendelser	52000
			Gjennomsnittstid på sidene per besøkende	14 min
	Samarbeidsavtaler	Oppdragsgivere	Antall avtaler	19 (20)
			Omsetning byggeprosjekter	130 mrd (120 mrd)
			Antall skatteattester utstedt etter fullmakt	87900 (61100)
			Andel identifiserte avvik som er lukket grunnet samarbeidspartene	95 %
	Næringslivskontakter	Oppdragsgiver og forbruker	Antall distrikter	Alle politidistrikt, Kripes, Økokrim
Informasjon og veiledning	Synlighetskampanje	Forbrukere	Antall brosjyrer	11 000
			Informasjon personer Facebook	6410
Kontroller	Samarbeidsavtaler	Oppdragsgivere	Kontrollerte byggeplasser	30
	Tilsyn med bestillere og hovedleverandører	Oppdragsgivere	Antall tilsyn med informasjons- og påseplikt innen allmenngjorte områder	120 (370)
	Tilsyn med offentlige oppdragsgivere	Oppdragsgivere	Antall tilsyn med lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter	35 (75)

6.3.3 Brukereffekter

Kjennetegn ved måloppnåelse er at oppdragsgivere og forbrukere har tilgang til informasjon, kunnskap om kjennetegn ved manglende etterlevelse, ikke aksepterer handel med kriminelle, kjenner konsekvensen av å medvirke til a-krim og etterlever plikter og regelverk, se figur 6.4. Det er utfordrende å vurdere effekter av den samlede innsatsen og de enkelte aktiviteter da effekter påvirkes av sammensatte forhold i og utenfor etatene.

Spørreundersøkelser i næringslivet tyder på at det er vilje til å velge bort useriøse og kriminelle leverandører, dette omtales nærmere i kapittel 7. I tillegg har Skatteetatens bedriftsundersøkelse om

etterlevelse, rapportering og oppdagelsesrisiko (SERO) tidligere undersøkt andelen som opplever at det er enkelt å sjekke om leverandører operer hvitt. Fra 2018 og frem til 2020 opplever stadig flere at det er enkelt å sjekke om leverandører opererer hvitt²³. Temaet ble undersøkt i 2021 i BA-proff-undersøkelsen som retter seg mot respondenter i proffmarkedet i bygg- og anleggsbransjen. Undersøkelsen viser at stadig flere oppgir at det er enkelt å sjekke om leverandører operer hvitt – også i 2021 (48 prosent mot 41 prosent året før).

²² Forekommer mangler i registrerte besøkende som kommer fra lenker fra andre nettsider.

²³ Dette temaet ble ikke undersøkt videre i SERO 2021.

I det påfølgende omtales tilgjengelig informasjon om effekter av aktiviteter knyttet til samhandling, informasjon og veiledning og kontroller.

Effekter av samhandling

Effekter av samhandling omtales her i tilknytning til de etablerte samarbeidene treparts bransje-program, Medbyggerne, Tett på og samarbeids-avtalene. Det er ikke gjennomført effektmålinger av alle små og store tiltak gjennomført i regi av treparts bransje-program, SMSØ og næringslivs-kontaktene, og omtalen er begrenset til det som finnes av informasjon om effekter.

I 2020 ble det på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet gjennomført en evaluering av hvordan treparts bransje-program fungerer som arbeidsform og virkemiddel²⁴. Hovedkonklusjonen er at bransjeprogrammene er verdifulle arenaer for samarbeid mellom sentrale aktører i arbeidslivet, og at de har vist evne til å identifisere og gjennomføre tiltak som kan bidra til å bedre forholdene i sine respektive bransjer.

Medbyggerne bidrar til samhandling, informasjon og synlighet rundt seriøsitet. Bedrifter i Medbyggerne rapporterer om økt oppdrags-mengde fra privatmarkedet og økt etterspørsel fra håndverksbedrifter om å bli del av Medbyggerne. Kommunene har økt kompetanse knyttet til internkontroll og oppfølging av egne byggeprosjekter, og offentlige etater mottar tips knyttet til useriøse aktører i bransjen.

Tett på har fått mange gode omtaler, og mediananalysen i 2020 viste at nasjonal implementering av tiltaket ble oppfattet svært positivt i markedet. En forbrukerundersøkelse fra 2017 indikerer også at de som er kontaktet gjennom Tett på, anser dette som positivt, sannsynligvis vil undersøke nærmere før de velger håndverker og tror tiltaket kan redusere etterspørsel etter useriøse håndverkere. Siden

Effekter av kontroller

2017 har tiltaket blitt skalert opp, slik at flere forbrukere nås med informasjon. 95 prosent av forbrukerne som kontaktes ønsker å få tilsendt lenke til Tett på veilederen. Gjennomsnittstiden brukt på nettsidene er 14 minutter. Dette tyder på at nettstedet gir besøkende nyttig informasjon.

I 2021 evaluerte Oslo Economics Skatteetatens samarbeidsavtaler ved å rette en spørreundersøkelse mot samarbeidspartene. Undersøkelsen indikerer at avtalene fungerer i henhold til hensikt, blant annet ved at samarbeidspartene opplever at avtalene bidrar til at det blir enklere å velge seriøse leverandører, det blir enklere å avvise useriøse aktører, og at skatteattesten som utstedes er nyttig. Andel avvik som er identifisert gjennom samarbeidet og deretter rettet opp som følge av partenes innsats, er 95 prosent. Evalueringen bekrefter dermed evalueringen fra 2019, og NTAES situasjonsbeskrivelse fra 2020 som oppgir at Skatteetatens samarbeidsavtaler har god effekt på samarbeidspartenes evne og vilje til å velge bort useriøse aktører.

Effekter av informasjon og veiledning

I forbindelse med den tidligere omtalte synlighetskampanjen ble informasjon om hvordan useriøse håndverkere kan unngås delt til forbrukere over hele landet og formidlet via Facebook. Tiltaket innebærer at et høyt antall fikk tilgang til informasjon som kan gjøre disse bedre i stand til å ikke bidra til a-krim ved kjøp av varer og tjenester.

A-krimsentrene og annet lokalt a-krimssamarbeid har bidratt med å formidle informasjon til oppdragsgivere og forbrukere. Sentrene har gjort en egen vurdering av hvorvidt innsatsen mot oppdragsgivere og forbrukere har påvirket trusselaktørers tilgang til markedet. På en skala fra 1 til 5, der 5 er «svært god virkning», har sentrene gitt en gjennomsnittlig vurdering på 2,8.

²⁴ Krohn, Kristina O, Helga Rognstad, Mia C Bratz, Kine Berntsen, Marianne Kulstad og Avesta Gåskjønlie (2020):

Evaluering av treparts bransje-program som arbeidsform. Rapport fra Deloitte AS.

Kontroller mot oppdragsgivere foregår hovedsakelig gjennom byggeplasskontroller og tilsyn av offentlige og private bestillere.

Gjennom kontroller med virksomheter som bestiller tjenester, blir flere oppdragsgivere satt i stand til å avdekke ulovlige forhold og innskrenke markedet for kriminelle aktører. På grunn av pandemien er det imidlertid gjennomført færre kontroller de to siste årene enn tidligere år. Dette tilsier at den samlede effekten av kontroll har vært mindre enn tidligere.

Samlet vurdering av brukereffekt - oppdragsgivere og forbrukere

For at oppdragsgivere og forbrukere ikke skal bidra til a-krim ved kjøp av varer og tjenester har etatene samhandlet, informert, veiledet og utført kontroller. Resultatene tilsier at oppdragsgivere og forbrukere har fått økt tilgang til informasjon og dermed blitt satt i bedre stand til å velge bort kriminelle aktører. Dette styrkes ved at også spørreundersøkelser indikerer at det er vilje blant oppdragsgivere til å velge bort kriminelle aktører, og at det oppleves som stadig enklere å identifisere useriøse aktører. Samtidig kan en redusert kontrollinnsats mot bestillere og offentlige oppdragsgivere ha medført at færre av disse har fått veiledning og sanksjoner i tilsyn.

7 Samfunnseffekter av innsatsen mot arbeidslivskriminalitet

Innsatsen overfor sentrale trusselaktører, utenlandske arbeidstakere, oppdragsgivere og forbrukere skal medføre at kriminelle i arbeidslivet opplever redusert handlingsrom. Dette innebærer at de kriminelle skal få redusert kapasitet og intensjon, redusert tilgang på arbeidskraft å utnytte og redusert tilgang på oppdrag. Dette vil medføre at kriminelle opplever at handlingsrommet reduseres. Opplevd oppdagelsesrisiko kan redusere sannsynligheten for ulovligheter ytterligere, fordi aktørene vil vurdere gevinsten av en ulovlighet opp mot risikoen for å bli oppdaget og påfølgende straff²⁵. Samlet kan dette bidra til å redusere omfanget av a-krim. Redusert omfang gjør at vi beskytter de fem samfunnsverdiene a-krim truer. I dette kapitlet presenteres noen indikatorer for utviklingen i opplevd oppdagelsessannsynlighet, a-krim og de fem samfunnsverdiene.

7.1 Opplevd oppdagelsessannsynlighet

Det er nærliggende å anta at det å bli kontrollert øker opplevd oppdagelsessannsynlighet og dermed etterlevelsen. En studie med tilfeldige kontroller av små, norske virksomheter viser hvordan dette er tilfellet. Etter å ha blitt utsatt for tilfeldige kontroller økte de kontrollerte virksomhetene de påfølgende innrapporterte lønnsutgiftene med 18 prosent relativt til kontrollgruppen som ikke ble utsatt for kontroll²⁶.

Skatteetatens bedriftsundersøkelse om etterlevelse, rapportering og oppdagelsesrisiko (SERO)

viser en nedadgående trend i andelen som oppgir stor sannsynlighet (stor + svært stor) for at virksomheten vil bli kontrollert av skattemyndigheten de neste to årene. I 2021 opplever 41 prosent at dette er sannsynlig, mot 53 prosent i 2019.

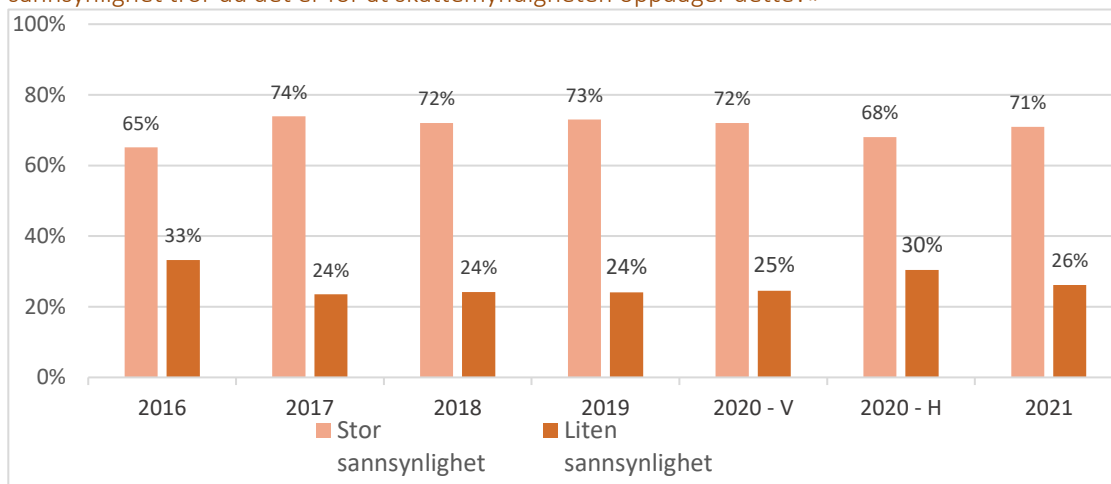
SERO-undersøkelsen viser videre at andelen som oppgir stor sannsynlighet (stor + svært stor) for at skattemyndigheten vil oppdage om en unnlater å rapportere inn alle skatter og avgifter, er tilbake på nivå med tidligere år, etter en nedgang høsten 2020. I 2021 oppgir 71 prosent stor opplevd oppdagelsessannsynlighet, se figur 7.1. Siden 2019 har det imidlertid vært en nedadgående trend i andelen som oppgir svært stor oppdagelsessannsynlighet. Til tross for vedvarende innsats over tid skiller bygg- og anleggsbransjen seg fortsatt ut med lavere opplevd oppdagelsessannsynlighet enn øvrige bransjer.

Kriminalitets- og sikkerhetsundersøkelsen i Norge (KRISINO), gjennomført av Næringslivets Sikkerhetsråd, viser at det i 2021 var 53 prosent av respondentene som svarte at det er stor eller svært stor sjanse for å bli oppdaget av myndighetene ved regelbrudd eller feilaktige opplysninger om inntekter og utgifter, mens 37 prosent mente sjansen er svært liten eller liten. Det er en liten endring fra forrige undersøkelse i 2019, der 50 prosent mente det var stor eller svært stor sjanse for å bli oppdaget, mens 39 prosent mente det var liten eller svært liten sjanse.

²⁵ Se for eksempel Allingham og Sandmo (1972) med eksempel om skatteunndragelser.

²⁶ Børneby, Alstadsæter og Telle (2021) Limits to third-party reporting: Evidence from a randomized field experiment in Norway. *Journal of Public Economics*.

Figur 7.1 «Dersom en virksomhet i din bransje unnlater å rapportere inn alle skatter og avgifter, hvor stor sannsynlighet tror du det er for at skattemyndigheten oppdager dette?»



Kilde: SERO

Samlet vurdering opplevd oppdagelsessannsynlighet

Samlet ser det ut til at opplevd oppdagelsessannsynlighet har vært forholdsvis stabil i årene 2017-2021. Siden 2019 har det imidlertid vært en nedadgående trend i andelen som oppgir stor sannsynlighet for kontroll og i andelen som oppgir svært stor oppdagelsessannsynlighet. Bygg- og anleggsbransjen skiller seg fortsatt ut med lavere opplevd oppdagelsessannsynlighet enn øvrige bransjer.

7.2 Omfanget og utviklingen av a-krim

A-krim har blitt avdekket i bransjer med en høy andel ufaglærte, manglende regulering, lave etableringskostnader og utbredt bruk av underleverandører. Eksempler på bransjer er bygg og anlegg og transport, men også fiskeri. Her kamoufleres ulovlig fiske ved hjelp av underrapportering. Det er imidlertid utfordrende å estimere omfanget av et problem hvor aktører forsøker å skjule sine handlinger. Kriminaliteten er ikke direkte observerbar, og omfanget påvirkes av mange og sammensatte forhold. For å forsøke å estimere omfanget av kriminalitet, finnes det to

hovedtilnærminger - indirekte makrotilnærminger og direkte mikrotilnærminger.

7.2.1 Indirekte tilnærminger

Estimeringsmetoden utviklet av Schneider, er den mest kjente indirekte makrotilnærmingen og har blitt benyttet i en rekke empiriske studier²⁷. Denne tilnærmingen viser at skyggeøkonomien i Norge, som også inkluderer a-krim, i gjennomsnitt representerte 14,07 prosent av bruttonasjonalproduktet i årene 1991-2015. Usikkerheten knyttet til estimeringene er imidlertid store²⁸.

7.2.2 Direkte tilnærminger

Direkte mikrotilnærminger benytter data om individer eller virksomheter fra tilfeldige kontroller, risikobaserte kontroller eller spørreundersøkelser for å beregne omfanget.

De mest pålitelige direkte tilnærmingene anses ofte å være basert på informasjon fra *tilfeldige kontroller*. Ved å trekke et tilstrekkelig antall tilfeldige aktører til kontroll kan kontrollutvalget anses som et representativt utvalg av den større populasjonen. Andelen som blir avdekket som kriminelle, kan dermed antas å tilsvare andelen kriminelle i populasjonen. Det er imidlertid uavklart

²⁷ F.eks. Schneider, F. (2007), Shadow economies and corruption all over the world: new estimates for 145 countries, *Economics*, 2007-9, July; Schneider, F., A. Bühn and C. E. Montenegro (2010), New estimates for the shadow

economies all over the world, *International Economic Journal*, 24(4): 443-61.

²⁸ Medina og Schneider (2018). Shadow Economies Around the World: What Did We Learn Over the Last 20 Years?

hvor godt tilfeldige kontroller evner å avdekke alle former for kriminalitet. Følgelig benyttes tilfeldige kontroller fortrinnsvis for å skaffe kunnskap om utbredelse av spesifikke hendelser på et avgrenset område. Eksempelvis gjennomførte Skatteetaten i 2021 tilfeldige kontroller innen bygg og anlegg, transport og renhold for å avdekke feilklassifisering av lønn som næringsinntekt. Feilklassifisering av lønn som næringsinntekt har en rekke uheldige konsekvenser, både for arbeidstakeren og for samfunnet. Det er først og fremst faren for utnytting av arbeidstakere og sosial dumping, skattejuks og innkrevingsproblemer som gjør feilklassifisering til et problem og en risiko for a-krim. Kontrollene viste at for 12,9, 13,1 og 25,7 prosent av enkeltpersonforetak innenfor henholdsvis bygg og anlegg, transport og renhold har foretaket feilklassifisert hele eller deler av inntekten.

Risikobaserte kontroller innebærer at det ikke er tilfeldig hvem som blir trukket ut til kontroll. Aktører blir kontrollert utfra hvem som mest sannsynlig har begått kriminalitet. Denne utvalgsskjevheten medfører metodiske utfordringer for estimering av omfang. Det er utviklet statistiske metoder for å korrigere for utvalgsskjevheten som oppstår. Det er imidlertid uvisst hvorvidt en i praksis lykkes med å innfri betingelsene som inngår i metodene. I 2017 estimerte Samfunnsøkonomisk analyse AS på bakgrunn av informasjon fra Skatteetatens risikobaserte kontroller, at i Norge lå skjult verdiskaping knyttet til a-krim mellom 28-108 milliarder kroner i 2015, eller om lag 12 og 60 milliarder kroner for arbeidslivskriminalitet basert på unndragelser²⁹. Gitt fraværet av øvrige studier for sammenligning og robusthets-vurderinger er det knyttet stor usikkerhet også til denne estimeringen.

Spørreundersøkelser kan benyttes for å få indikasjoner på respondenters opplevelser knyttet til a-krim. Slike undersøkelser er imidlertid også forbundet med en rekke feilkilder som kan true både påliteligheten og valideten til resultatene³⁰. Det er spesielt nærliggende å anta at spørsmål knyttet til kriminelle handlinger og unndragelser kan gi respondentene incentiver til å oppgi svar som samsvarer med samfunnets holdninger, fremfor sine egne. Repeterende undersøkelser over tid anses likevel å kunne gi indikasjon på utvikling i respondentenes opplevelser om fenomener.

I SERO-undersøkelsen blir det spurt om næringslivets oppfatning av hvor vanlig ulike former for a-krim er i egen bransje. Figur 7.2 fremstiller utviklingen i respondentenes svar. I fremstillingen sammenliknes respondentene fra risikobransjer og øvrige bransjer fra SERO³¹. Resultatene viser at a-krim er opplevd som ganske vanlig i enkelte risikobransjer, og at andelen som oppgir at a-krim er vanlig, er lavere enn fjoråret for de fleste av bransjene.

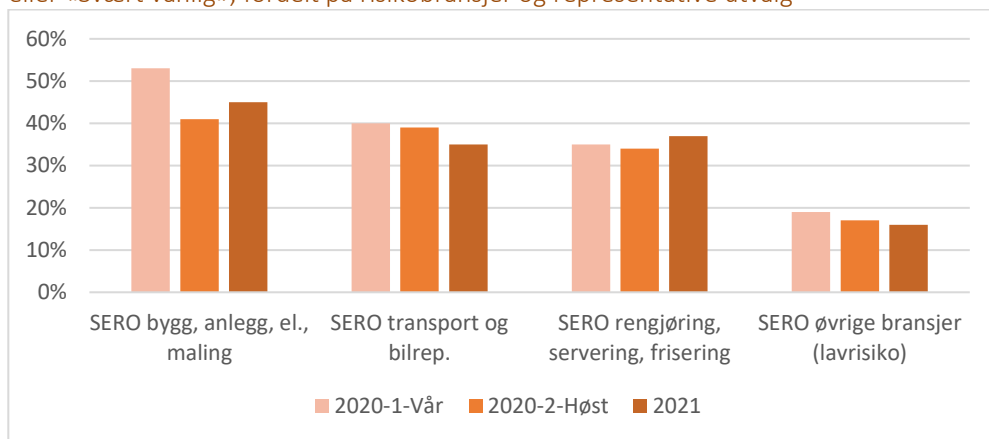
Undersøkelsen tar også for seg regelbrudd knyttet til HMS, svart arbeid, lønns- og arbeidsvilkår, trygdeytelser, oppholds- og arbeidstillatelser og brudd på innleiebestemmelser. I likhet med utviklingen i a-krim generelt som vist i figur 7.2, har utviklingen i disse regelbruddene indikert at de oppleves som mindre vanlig over tid, med unntak av brudd på trygdeytelser. Brudd på trygdeytelser har økt fra 18 til 21 prosent i renholdsbransjen. Det er likevel fortsatt en større andel innen bygg og anlegg, renhold, transport og fiskeri som oppgir at utfordringer knyttet til a-krim er vanlig enn for øvrige bransjer.

²⁹ Samfunnsøkonomisk analyse AS (2017) Analyse av former, omfang og utvikling av arbeidslivskriminalitet. Rapport nr. 69-2017

³⁰ Podscoff (2003) Common Method Biases in Behavioral Research: A Critical Review of the Literature and Recommended Remedies, Journal of applied psychology

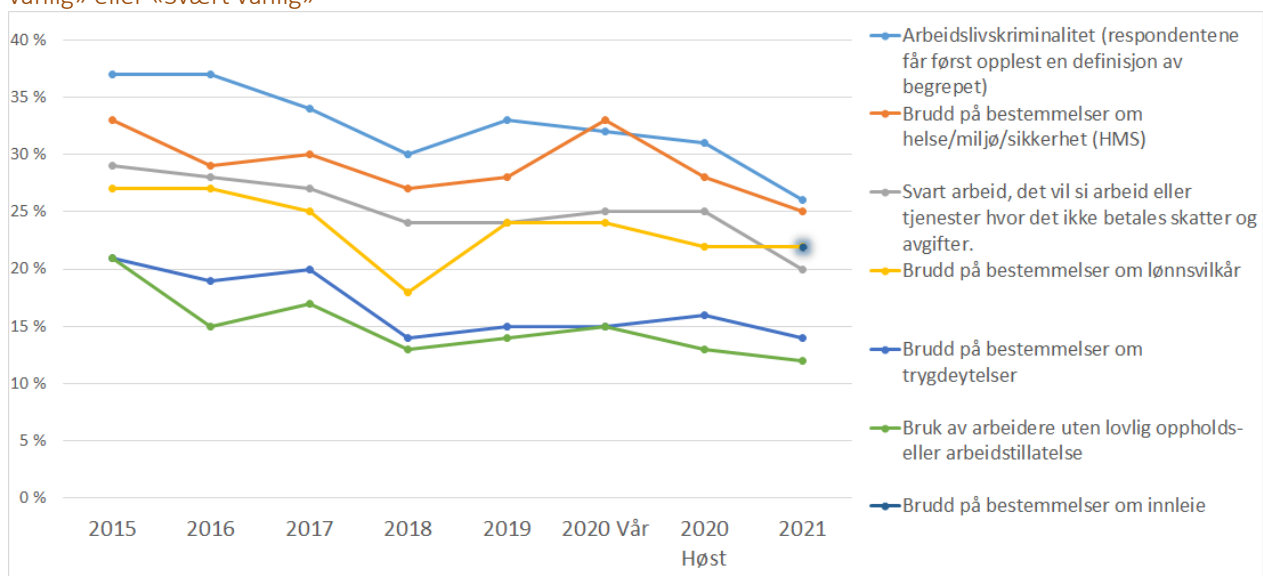
³¹ Øvrige bransjer: handel, øvrig tjenesteytende, industri etc., primærnæringer, offentlig, helse og undervisning, eiendom.

Figur 7.2 «Hvor vanlig eller uvanlig tror du a-krim er i din bransje i dag?» - Andel som oppgir «Ganske vanlig» eller «Svært vanlig», fordelt på risikobransjer og representative utvalg



Kilde: SERO

Figur 7.3 «Hvor vanlig eller uvanlig tror du det er med følgende i din bransje?» - Andel som oppgir «Ganske vanlig» eller «Svært vanlig»



Kilde: BA-proff

BA-proff undersøkelsen retter seg mot proff-markedet i tre bransjer innen bygg og anlegg³² - oppføring av bygninger, anleggsvirksomhet og spesialisert bygg- og anleggsvirksomhet. Disse tre skiller seg fra hverandre når det gjelder oppgaver og størrelse. Oppføring av bygninger representerer den største av de tre bransjene målt i omsetning. Som vist i figur 7.3 indikerer undersøkelsen at 26 prosent opplever a-krim som ganske eller svært vanlig i 2021, ned fra 31 prosent høsten 2020. Nedgangen i opplevd a-krim fra 2015 til 2021 er signifikant for alle typer regelbrudd, med unntak av

brudd på bestemmelser om lønnsvilkår. Respondenter innen oppføring av bygninger oppgir i større grad at alle typer regelbrudd oppleves som vanlig, relativt til de to andre bransjene. Andelen i bygg og anlegg som oppgir at regelbrudd knyttet til a-krim er vanlig, er markant lavere i BA-proff-undersøkelsen enn for respondenter i SERO som har næringsvirksomhet i bygg- og anleggsbransjen. Her er det imidlertid verdt å merke seg at undersøkelsene retter seg mot ulike utvalg innen bygg og anlegg.

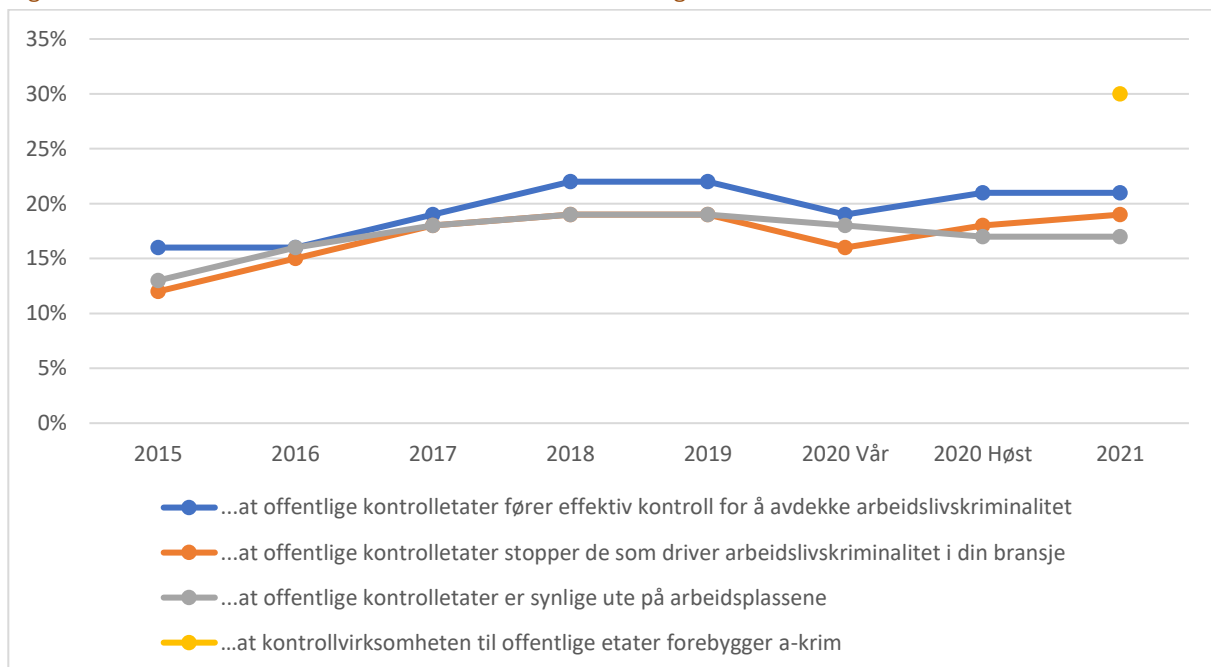
³² SSB nacekoder.

7.2.3 Opplevelse av innsatsen for å redusere a-krim

Omfanget av a-krim kan påvirkes av mange og sammensatte forhold både i og utenfor kontrolletatene. Dette medfører kompliserte årsakssammenhenger. Det er derfor utfordrende å knytte resultatene fra spørreundersøkelsene direkte til innsats mot a-krim. BA-proff gir imidlertid indikasjoner på respondentenes opplevelse av etatenes innsats, se figur 7.4. I undersøkelsen fra 2021 mente 21 prosent av respondentene at offentlige etater førte effektiv

kontroll. Det er en økning på 5 prosentpoeng siden 2015. Videre er det en svak oppgang fra 2020 til 2021 i andelen som mener at offentlige etater i stor grad stopper de som driver a-krim i bransjen. Likevel er det fortsatt under 20 prosent som opplever at a-krim stoppes. Undersøkelsen fra 2021 viser imidlertid at 30 prosent mener at kontrollvirksomheten til offentlige etater forebygger a-krim. Undersøkelsen indikerer derfor på en opplevelse av at kontrolletatene er bedre på å forebygge a-krim i den forstand å hindre at aktører blir kriminelle, enn de er til å stoppe aktører som allerede er kriminelle.

Figur 7.4 Andel som mener kontrolletatenes innsats «I stor grad fører til...»



Kilde: BA-proff

BA-proff peker også på en tydelig forskjell i opplevelse av innsatsen, avhengig av om respondenten har hatt besøk av en eller flere etater det siste året. Undersøkelsen viser at de som har hatt kontroll, som regel er mer positive til innsatsen enn de som ikke har hatt kontroll.

Samlet vurdering omfanget og utviklingen av a-krim

Samlet sett er det indikasjoner på at omfanget av a-krim er et alvorlig samfunnsproblem, men spørreundersøkelser mot næringslivet viser at færre opplever at utfordringer knyttet til a-krim er vanlig i 2021 enn tidligere år, spesielt innen bygg og

anlegg. Det er likevel fortsatt en større andel innen bygg og anlegg, renhold, transport og fiskeri som oppgir at utfordringer knyttet til a-krim er vanlig enn for øvrige bransjer.

7.3 A-krim samarbeidet skal bidra til å beskytte fem samfunnsverdier

Gjennom å oppnå brukermålene skal det tverretatlige a-krimssamarbeidet bidra til redusert a-krim, og derigjennom beskytte fem samfunnsverdier. De fem samfunnsverdiene henger sammen slik at måloppnåelse knyttet til én vil påvirke måloppnåelsen knyttet til de andre.

De fem samfunnsverdiene er:

- Høy oppslutning om finansiering av velferdsstaten
- Tillitt til myndighetene
- Likere konkurransevilkår i næringslivet
- Rettsikkerhet, trygghet og lovlige lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere
- Trygghet for kvalitet og leveringsdyktighet ved kjøp av varer og tjenester

7.3.1 Høy oppslutning om finansiering av velferdsstaten

Høy oppslutning om finansiering av velferdsstaten avhenger av tillit mellom borgere og tillit til at samfunnsinstitusjonene fungerer. For eksempel viser forskning innen tillit og skatt at etterlevelsen øker når skattesystemet oppfattes som rettferdig³³. Dersom man blir urettferdig behandlet som en unndrager, kan det redusere skattemoral³⁴. Skatteyttere vil akseptere at autoriteter tar avgjørelser som ikke går i deres favør, så lenge prosessen oppfattes som rettferdig og legitim³⁵.

I SERO-undersøkelsen 2021 er 67 prosent enige i at flertallet av virksomheter rapporterer korrekt til skattemyndighetene. Kun 6 prosent mener bevisste skatteunndragelser i enkelte tilfeller kan aksepteres. KRISINO-undersøkelsen for 2021 indikerer, i likhet med forrige undersøkelse fra

2019, at over 80 prosent er villige til å betale mer hvis det er mistanke om ulovlige lønns- og arbeidsvilkår eller skatteunndragelser hos den billigste leverandøren. Holdninger til unndragelser kan påvirkes av krisetid. Generelt er aksepten for unndragelse lav, men når en setter unndragelse i sammenheng med situasjoner som oppstår som følge av sjokk i økonomien, så øker aksepten for unndragelse hos virksomheter dramatisk. Når unndragelse kan forklares som følge av slike sjokk, som for eksempel tap av arbeidsplasser og konkurs, øker aksepten for unndragelse³⁶.

7.3.2 Tillit til myndighetene

I SERO-undersøkelsen blir det spurt om i hvilken grad norske virksomheter har tillit til offentlige institusjoner, se figur 7.5. Overordnet trend for generell tillit til institusjoner og aktører er positiv, fra før koronapandemien og gjennom pandemien. Skatteetaten, politiet og rettsvesenet nyter høy, og like stor tillit hos norske bedrifter. Stortinget og NAV er i en mellomposisjon, mens politikere og de politiske partiene er nederst.

Ifølge Skatteetatens bedriftsundersøkelse 2021³⁷ er 27 prosent av virksomhetsledere helt enige i påstanden om at «jeg har tillit til at Skatteetaten får tatt virksomheter som bevisst unndrar skatt». Dette er en nedgang fra 30 prosent i 2020.

³³ Fortin et al. (2007), van Dijke og Verboon (2010).

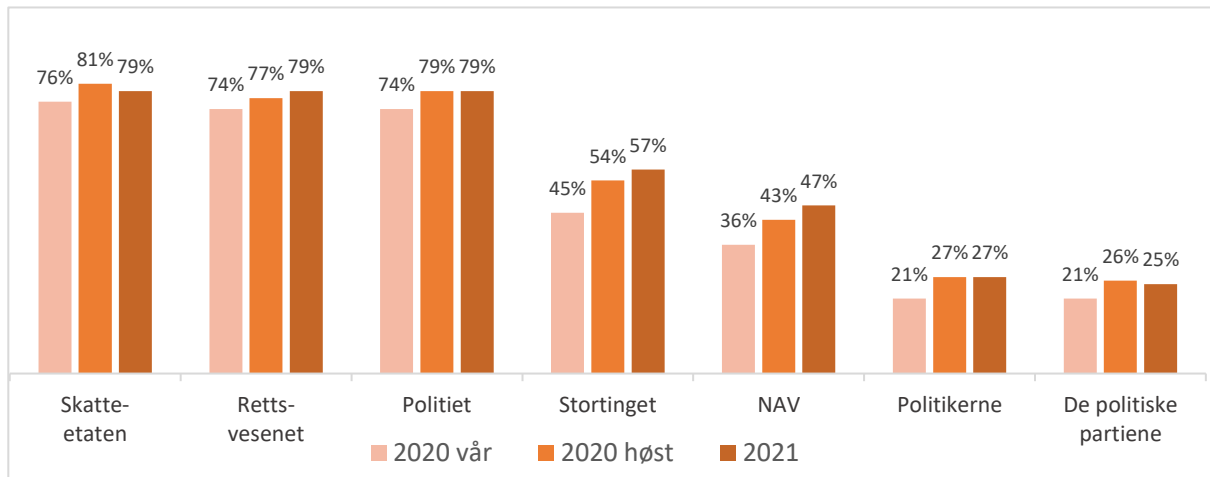
³⁴ Feld og Frey (2003).

³⁵ Taylor (2001).

³⁶ Skaalbones, Haakens og Olden (2021) Holdningene til skatteunndragelse påvirkes av krisetid og hvem som unndrar. Skatteetatens Analysenytt.

³⁷ [Rapport bedriftsundersøkelse 2021.pdf \(skatteetaten.no\)](https://www.skatteetaten.no/no/om-skatteetaten/rapporter/2021/rapport-bedriftsundersokelse-2021.pdf)

Figur 7.5 «På en skala fra 0 til 10, hvor stor eller liten tillit har du til hver av disse institusjonene?»



Kilde: SERO

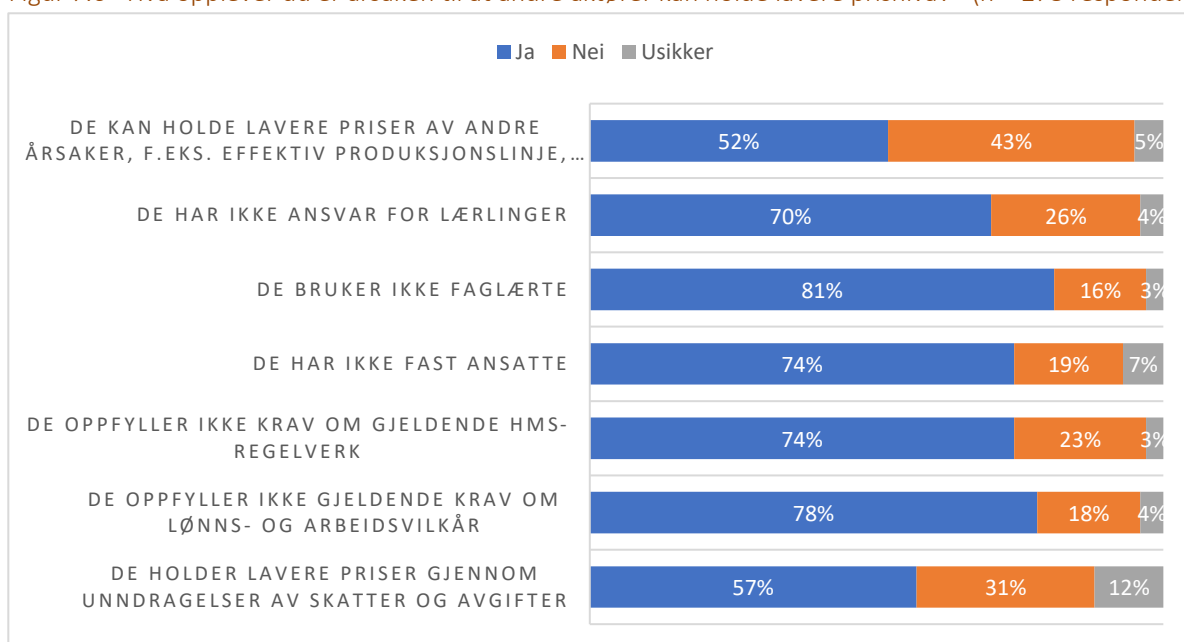
7.3.3 Likere konkurransevilkår i næringslivet

Når det gjelder konkurransesituasjonen, viser SERO-undersøkelsen våren 2021 at 31 prosent opplever å måtte konkurrere mot/med virksomheter som har et lavere kostnadsnivå, fordi de for eksempel driver svart eller på en annen måte unndrar skatter og avgifter. Dette er på samme nivå som tidligere. Nedbrutt mot bransjegrupper indikerer SERO at mellom 50 og 60 prosent i risiko-bransjene bygg og anlegg, transport og reparasjon av motorvogner, samt renhold, servering og frisering ofte opplever svart konkurranse. Tilsvarende andel i gruppen «øvrige» er på 21

prosent. Fra første målepunkt våren 2020 er det lite variasjon over de totalt tre målepunktene, med unntak av bygg og anlegg der utviklingen har vært 62, 45 og 57 prosent i henholdsvis vår 2020, høst 2020 og 2021.

BA-proff-undersøkelsen fra 2021 viser at 26 prosent av respondentene opplever i stor grad å ofte tape anbudsrunder mot aktører som tilbyr lavere prisnivå. På oppfølgingsspørsmål om hvorfor dette kan være tilfellet, er det at virksomheter ikke bruker faglærte eller ikke oppfyller gjeldende krav til lønns- og arbeidsvilkår, de vanligste årsakene til dette, se figur 7.6.

Figur 7.6 «Hva opplever du er årsaken til at andre aktører kan holde lavere prisnivå?» (n = 278 respondenter)



Kilde: BA-proff

KRISINO-undersøkelsen fra 2021 indikerer at transport og lagring topper listen når det gjelder utfordringer knyttet til konkurranse fra kriminelle, der en fjerdedel av virksomhetene opplever at lovlydige aktører utkonkurreres av kriminelle. Deretter følger bygg og anlegg sammen med overnatting og servering. Bransjene som skiller seg negativt ut, er alle preget av skarp konkurranse, lave marginer og høy bevegelse av arbeidskraft på tvers av landegrenser.

7.3.4 Rettsikkerhet, trygghet og lovlige lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere

Arbeidsmiljøet i norske virksomheter regnes generelt sett som blant de beste i Europa, og på et stabilt høyt nivå over tid.³⁸ Ulike deler av arbeidslivet har imidlertid både ulik grad av og ulike typer utfordringer, og enkelte grupper av arbeidstakere er mer utsatt enn andre. Det totale omfanget av arbeidstakere som ikke har lovlige lønns- og arbeidsvilkår i Norge, er ukjent.

I SERO-undersøkelsen spørres virksomhetene om de opplever at bruk av arbeidere uten lovlig oppholds- eller arbeidstillatelse er vanlig i deres bransje. Resultatene indikerer at stadig færre opplever dette som vanlig. I 2021 oppgir 12 prosent at dette er vanlig mot 14 prosent i 2019. BA-proff-undersøkelsen bekrefter i stor grad resultatene fra SERO, gjennom at stadig færre opplever at bruk av arbeidere uten lovlig oppholds- eller arbeidstillatelse er vanlig. I 2021 oppgir 12 prosent at dette er vanlig, mot 21 prosent i 2015.

Fafo har, på oppdrag fra Arbeidstilsynet, Fellesforbundet, LO og Skatteetaten, gjennomført en spørreundersøkelse om arbeids- og levevilkår blant 1 000 bosatte arbeidsinnvandrere fra Polen og Litauen i Norge.³⁹ Ni av ti oppga at de aldri hadde

opplevd å bli utsatt for såkalt lønnstyveri. Det var imidlertid variasjoner blant ulike undergrupper, blant annet oppga de yngste arbeidstakerne å være mer utsatt for lønnstyveri enn andre. Én av fire polske respondenter i undersøkelsen mente videre at de tjente mindre enn en norsk person i samme jobb, som er en betydelig andel. Tilsvarende andel blant litauere var 15 prosent. Andre viktige arbeidsvilkår er knyttet til det å ha arbeidsavtale og å kunne utføre arbeidet på en forsvarlig måte. Ni av ti respondenter, som var ansatt i en virksomhet, oppga at de hadde skriftlig arbeidsavtale. Like mange hadde aldri følt seg presset til å utføre farlig arbeid mot sin vilje. Det må imidlertid anses som alvorlig at én av ti hadde opplevd dette én eller flere ganger. Det må også presiseres at resultatene av denne undersøkelsen blant bosatte arbeidstakere trolig viser et bedre bilde enn det som er situasjonen blant ikke bosatte arbeidsinnvandrere i Norge.

Fafo har også undersøkt hvor mange som ligger under, på eller rett over minstelønnssatsene innen de allmenngjorte tariffområdene i 2018.⁴⁰ Det var høyest andel arbeidstakere med avtalt lønn under allmenngjort minstesats i jordbruk og gartnerier (18 prosent, sats for de som har vært ansatt mer enn 6 mnd.), renhold (14 prosent) og overnatting, servering og catering (12 prosent). Arbeidstakere som ikke var registrert som bosatte i Norge, dominerte blant de som hadde avtalt lønn under eller rett over de allmenngjorte satsene. En fersk evaluering av allmenngjøringsordningen bekrefter imidlertid tidligere funn som tilsier at den virker etter hensikten, i form av å motvirke sosial dumping og uheldig konkurransevridning.⁴¹

³⁸ Statens arbeidsmiljøinstitutt (2021): Faktabok om arbeidsmiljø og helse 2021, status og utviklingstrekk. STAMI-rapport, årgang 2, nr. 4, Oslo: Statens arbeidsmiljøinstitutt.

³⁹ Ødegård, Anne Mette og Rolf K. Andersen (2021): Arbeids- og levevilkår for bosatte arbeidsinnvandrere fra Polen og Litauen. Fafo-rapport 2021:14.

⁴⁰ Jordfald, Bård, Elin Svarstad og Ragnar Nymoen (2021): Hvem er de lavlønte? Fafo-rapport 2021:29.

⁴¹ Andreas Benedictow, Bjørn Dapi, Fernanda Winger Eggen, Hege Marie Gjefsen, Anders Kjelsrud, Jonas Måøy, Maja Tofteng og Elin Svarstad (2021): Evaluering av ordningen med allmenngjøring av tariffavtaler. Rapport nr. 13-2021, Samfunnsøkonomisk analyse AS.

7.3.5 Trygghet for kvalitet og leveringsdyktighet ved kjøp av varer og tjenester

SMSØ-undersøkelsen 2020⁴² indikerer at 4 prosent har opplevd å kjøpe arbeid hvitt som de i etterkant tror var svart. Tilsvarende var 5 prosent i 2018. Når respondentene blir spurt om årsaken til at de tror dette, er det i stor grad mangel på kvittering og kontant betaling. De aller fleste svarer at det er enkelt å vite om arbeidet som utføres for dem er svart eller hvitt. SMSØ-undersøkelsen 2020 viser at 6 prosent svarer at det kan være vanskelig å vite om arbeidet som utføres for dem er svart eller hvitt. Dette er en nedgang fra 16 prosent fra forrige målepunkt i 2016. For å finne ut av om arbeidet som utføres er svart eller hvitt, oppgis søk på nett som den vanligste måten.

7.3.6 Eksterne faktorer som påvirker samfunnsverdiene

Sett bort ifra den spesielle situasjonen i 2021 på grunn av koronapandemien, er det flere langsiktige trender som påvirker utviklingen av a-krim og samfunnsverdiene, også faktorer utenfor etatenes direkte kontroll. For eksempel er gjenåpningsprosesser, vaksinasjonsgrad, inflasjon, rentenivå, boligpriser, valutakurser, aksjemarked og oljepengebruk viktige faktorer som vil påvirke hvordan Europa og Norge vil se ut etter en gjenåpning av samfunnet.

Selv om det ikke er en direkte sammenheng mellom innvandring og a-krim, er det noen utvalgte bransjer som skiller seg negativt ut med tilfeller av a-krim og relativt høye andeler med arbeidsinnvandrere⁴³. Det internasjonale arbeidsmarkedet

og arbeidsinnvandring til Norge er derfor en relevant faktor for fremtidig nivå av a-krim. Selv om store deler av Europa har opplevd vekst i etterspørsel gjennom 2021, er arbeidsledigheten fortsatt høy. Pandemien har hatt en sterk og negativ påvirkning på økonomien i mange land i verden, og Norge vil fortsatt være et attraktivt land for EØS-borgere og tredjelandsborgere⁴⁴.

Veien tilbake til en normalsituasjon som før pandemien, er svært ubalansert mellom land⁴⁵. Negative sosiale og økonomiske konsekvenser av pandemien særlig i lavinntektsland som risikerer å henge etter relativt til høyninntektsland, kan derfor få en «spillover»-effekt også til Norge. Disse ubalansene i makroøkonomisk innhenting mellom land kan påvirke utviklingen i trusselbildet i Norge. Desto verre økonomiske og sosiale forhold de utenlandske arbeidstakerne reiser fra, desto mer sårbare vil de være for utnyttelse i Norge.

Mange land har opplevd en økning i statsgjeld som følge av pandemien. OECD uttrykker en bekymring om mangel på planer om å stabilisere offentlige finanser og mangel på fokus mot produktive investeringer blant annet i utdanning og infrastruktur, noe som er en viktig faktor for å styrke tillit til lands evne til å skape økonomisk vekst i tiden fremover. Utviklingen i a-krim vil henge sammen med lands evne til å stabilisere ubalanser i offentlige finanser⁴⁶. Lavtlønnede og personer med innvandrerbakgrunn er spesielt rammet av denne krisen, og blir i større grad langtidsledige og faller utenfor samfunnet. Utenlandsk arbeidskraft har stått for 30 prosent av den reduserte sysselsettingen i Norge det siste året⁴⁷.

⁴² [Undersøkelse om svart arbeid \(samarbeidmotsvartokonomi.no\)](#)

⁴³ Eksterne faktorer – arbeidslivskriminalitet og arbeidsinnvandring, Samfunnsøkonomisk analyse 2019.

⁴⁴ Skatteetatens trusselvurdering 2021.

⁴⁵ OECD World Economic Outlook Dec. 2021.

⁴⁶ OECD World Economic Outlook Dec. 2021.

⁴⁷ Skatteetatens trusselvurdering 2021.

8 Overordnet vurdering av tilstand og utvikling innen a-krim

Situasjonsbeskrivelsen som følger tar utgangspunkt i informasjon, analyser og kunnskapsprodukter fra etatene i a-krimssamarbeidet, samt Økokrims og Skatteetatens trusselvurderinger og situasjonsforståelse.

A-krimutsatte bransjer

Nasjonalt tverretattlig analyse- og etterretnings-senter (NTAES) vurderer risikoen for a-krim å være høyest der arbeidet ikke krever høye fag- og språkkunnskaper, hvor det til en viss grad kan utføres skjult for allmennheten, og i markeder hvor det legges stor vekt på pris blant kunder og oppdragsgivere.⁴⁸ Skatteetaten har gjennomført en kvalitativ analyse av hvilke bransjer som innehar et flertall av kjennetegnene, og resultatet viser at dette særlig gjelder bransjene bygg og anlegg, servering og overnatting, transport, bilpleie/bilvask og renhold. Også informasjonstilfanget til politiet viser at forekomsten av a-krim er størst i de nevnte bransjene. Det tydeligste kjennetegnet som er felles for alle de nevnte bransjer, er at de har en høy andel utenlandsk arbeidskraft og lave krav til kompetanse.

Den kriminelle aktiviteten blant aktører i bransjer som er særlig utsatt for a-krim, bidrar til et økt press på seriøse oppdragstakere og virker således konkurransevridende. I mange tilfeller er det utfordrende og tidkrevende for oppdragsgivere og forbrukere å innhente tilstrekkelig informasjon for å kunne skille mellom kriminelle og lovlige aktører. Pris er ofte styrende når det kommer til valg av tilbyder. På offentlige oppdrag nedprioriteres oppfølging av påseplikten til fordel for pris, tid og kvalitet.⁴⁹ Flere kriminelle aktører benytter også stråpersoner i sine virksomheter⁵⁰, enten for å skjule kriminelle handlinger, omgå

konkurskarantene eller ved å begå ID-misbruk mot egne ansatte for å benytte dem som uttaksledd.⁵¹

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.

Virksomheter innen bygg og anlegg, særlig blant omreisende håndverkere, har ofte kort levetid. Virksomheter opprettes, det utøves kriminalitet og opparbeides gjeld ved belåning og manglende innbetaling av skatter og avgifter. Deretter legges virksomhetene ned eller slås konkurs når de havner i myndighetenes søkelys.

Mange aktører som tilbyr maler- og snekkertjenester i forbrukermarkedet innen bygg og anlegg, opererer svart og har dermed et konkurransefortrinn sammenlignet med lovlige aktører. De kriminelle tilbyr sine tjenester ved å oppsøke kunden eller gjennom anbudstjenester på nett, i tillegg til at de er underleverandører for andre virksomheter.

Varetransportbransjen opplever stor etterspørsel og tiltrekker seg mange kriminelle aktører. Bransjen er foreløpig uregulert, lavt lønnet og kjennetegnes av utstrakt bruk av underleverandører. Det rapporteres også om endring innenfor transportforetak i retning av en høyere

⁴⁸ NTAES, Situasjonsbeskrivelse 2017, Arbeidslivskriminalitet i Norge, juni 2017.

⁴⁹ NTAES, Leverandører til det offentlige. Egenskaper ved leverandører som har begått lovbrudd, februar 2022.

⁵⁰ Økokrim, Status A-krim, februar 2022.

⁵¹ Med uttaksledd menes foretak som primært benyttes til hvitvasking av utbytte fra straffbare handlinger.

andel enkeltpersonforetak og færre sjåførere som har ansettelsesforhold.

Flere kriminelle aktører tilknyttet organisert kriminalitet har etablert seg i serveringsbransjen, der virksomhetene deres blir brukt til hvitvasking av utbytte fra straffbare handlinger. Under pandemien forelå det opplysninger om kriminelle nettverk som ønsket å kjøpe seg inn i virksomheter som slet økonomisk med penger som stammer fra kriminalitet. Mye av kriminaliteten, særlig bruk av ulovlig arbeidskraft, skjer i mindre serveringssteder og fast-food restauranter.

Utenlandske arbeidstakere er utsatt for utnyttelse

Fattigdom og mangel på jobbmuligheter i hjemlandet er ofte push-faktorer for utnyttelse i arbeidslivet, og er noe av årsaken til at utenlandske arbeidstakere løper høyere risiko for utnyttelse. Bruk av sårbar utenlandsk arbeidskraft kan innebære elementer av utnyttelse til tvangsarbeid.

Statistikk fra Skatteetaten viser at det er flest innberettete utenlandske arbeidstakere registrert innenfor utleie av arbeidskraft, oppføring av bygninger, drift av restauranter og kafeer, rengjøring av bygninger, annen spesialisert bygg- og anleggsvirksomhet, snekkerarbeid og godstransport på vei. Mange av de bransjene som i størst grad benytter innleid arbeidskraft, er også blant bransjene som er mest utsatt for a-krim og sosial dumping.

Flesteparten av de utenlandske arbeidstakerne som utnyttes kommer fra Øst-Europa. Rumenske arbeidstakere kjennetegnes som en særlig utsatt gruppe. Ifølge politiets informasjonsgrunnlag fremstår utnyttelse av sårbare arbeidstakere å være utbredt innen bygg og anlegg, bilpleie og varetransport. Utnyttelsen foregår ofte blant

arbeidstakere tilknyttet enkeltpersonforetak og blant virksomheter i forbrukermarkedet, men også blant kjente og seriøse foretak. Indikatorene kan være farlig arbeid og uforutsigbare arbeidsforhold, uverdige boforhold og lønnstyveri. Noen arbeidstaker opplever sosial kontroll og trusler fra arbeidsgiver. Uregistrerte arbeidstakere og arbeidstakere som arbeider ulovlig, er særlig sårbare for utnyttelse. Flere av arbeidstakerne lønnes helt eller delvis svart. Dette øker arbeidsgivers profitt og gir samtidig de kriminelle aktørene konkurransefortrinn.⁵²

Utenlandske arbeidstakere benyttes ofte til sesongbasert arbeid i bransjer som jordbruk, fiske og havbruk. Skatteetaten har i tidligere analyser funnet generelt mangel på etterlevelse og avvik knyttet til virksomheters håndtering av ansatte innenfor sesongbaserte bransjer som fiske, fangst og akvakultur, jordbruk, jakt og viltstell, sammenlignet med andre bransjer.

Pandemiens påvirkning på a-krim

Det fremstår ikke som om koronapandemien har redusert de kriminelles handlingsrom eller profittmotivasjon. Sentrale aktører innen a-krim har tilpasset sine modi i takt med ulike smittevernstiltak under pandemien. Enten ved å omgå innreiserestriksjoner for arbeidstakere gjennom å utstede fiktive arbeidskontrakter ved grensepassering, eller ved å urettmessig forsøke å profitere på ulike velferdstiltak som for eksempel lønnskompensasjonsordningen og statsgaranterte lån. Varetransportbransjen, hvor forekomsten av a-krim vurderes som særlig høy, har opplevd økt etterspørsel under pandemien, noe som har resultert i at kriminelle aktørene har fått større handlingsrom og økt profitt.

⁵² A-krimssenteret i Oslo, Arbeidslivskriminalitet i bygg- og anleggsbransjen i Oslo og Viken - kriminelle aktører og utnyttelse av arbeidstakere, juni 2020.

9 Samarbeidsarenaer og utviklingsoppgaver på nasjonalt nivå

9.1 Samarbeidsarenaer

9.1.1 Det sentrale samarbeidsforum

Det sentrale samarbeidsforum (DSSF) består av direktøren for Arbeidstilsynet, politiet, Skatteetaten, Tolletaten og NAV, i tillegg til Riksadvokaten og sjef for Økokrim. Formålet med DSSF er å styrke samarbeidet mellom etatene for å forebygge og bekjempe økonomisk kriminalitet, herunder a-krim.

DSSF har hatt to møter i 2021. De har fått presentert oppdrag som Nasjonalt tverretatlig analyse- og etterretningssenter (NTAES) har jobbet med og besluttet et nytt oppdrag til NTAES. Videre har de behandlet fellesrapport 2020 for vurdering av samarbeidet knyttet til økonomisk kriminalitet, og hatt en gjennomgang av status for oppfølgingstiltak etter et tverretatlig arbeid i 2018 ledet av Riksadvokaten, om samordning av forvaltningens og påtalemyndighetens sanksjoner. Finanstilsynet har deltatt på et av møtene og orientert om sitt mandat, tilsynsvirksomhet og samarbeid med andre etater på hvitvaskingsområdet. DSSF har også hatt en gjennomgang av effektvurderingene i etatenes felles årsrapport a-krim 2020 og besluttet en revidert felles styringsmodell for a-krimssamarbeidet. Politiet har redegjort for sitt hjemmelsgrunnlag i a-krimssamarbeidet og hva som vil være politiets hovedoppgaver fremover. Tilsvarende har Tolletaten orientert om sin rolle fremover i a-krimssamarbeidet.

Etatslederne deltok på møte i regjeringens kontaktutvalg i februar i forbindelse med lansering av regjeringens reviderte a-krimstrategi. Tema var status for det tverretatlige samarbeidet mot a-krim og hvilke resultater felles innsats gir, samt hva som er viktigst å få på plass fremover. Her påpekte etatslederne spesielt viktigheten av et regelverk knyttet til deling, sammenstilling og lagring av informasjon. Senterleder for a-krimssenteret i Oslo

orienterte om hvordan de erfarer at a-krim utvikler seg sett fra det operative nivået og om særlige utfordringer i forbindelse med koronapandemien.

9.1.2 Styringsgruppen for NTAES og a-krimssamarbeidet

Styringsgruppen ivaretar oppfølging av NTAES og gir føringer, prioriteringer og gjennomfører oppdragsdialog innenfor rammer gitt av DSSF. Videre har styringsgruppen ansvar for måloppnåelse i det tverretatlige a-krimssamarbeidet, og at målene bidrar til felles bruker- og samfunnseffekter. De har ansvar for å følge opp felles føringer i etatenes tildelingsbrev, eventuelle oppdragsbrev fra departementene og styringssignaler som er besluttet av etatslederne. Eksempel på dette er felles styringsmodell for a-krimssamarbeidet. Deltakere er ledere på sentralt nivå i de fire etatene samt Tolletaten og Økokrim. Arbeidstilsynet har ledet styringsgruppen i 2021. Styringsgruppen har hatt seks møter, i tillegg til behandling av enkelte saker pr. e-post. Eksempel på saker som styringsgruppen har behandlet er:

- Felles føringer i etatenes tildelingsbrev for 2021 og hvilken betydning disse har når det gjelder etatenes samarbeid og innsats
- Etatenes felles årsrapport 2020
- Politiets hjemmelsgrunnlag i a-krimssamarbeidet
- Prosjekt kunnskapsbygging og systemstøtte, herunder videre utvikling av felles a-krimssamarbeidsløsning og bruk av analyseverktøyet Power BI
- Tilgang for de andre etatene til prosjektmodulen i politiets etterretningssystem Indicia. Dette som et ledd i a-krimssentrene arbeid med kunnskapsbygging.
- Revidert felles styringsmodell for a-krimssamarbeidet
- Oppfølging av felles forebyggende strategi mot a-krim

Videre har det vært en gjensidig orientering om status for drift av a-krimssamarbeidet og for etatenes oppdrag knyttet til korona.

NTAES har i 2021 arbeidet med følgende oppdrag. Disse er behandlet i styringsgruppen:

- Utviklingen av økonomisk kriminalitet og a-krim i tiden etter pandemien (rapport november 2021, unntatt off.)
- Havbruk og fiskeri - verdikjeder, ansvar, lovbrudd (rapport januar 2022, unntatt off.), offentlig versjon <https://ntaes.no/fisk/> (mars 2022)
- Leverandører til offentlige anskaffelser (rapport februar 2022)

Direktoratet for økonomiforvaltning (DFØ) leverte i juni 2021 en underveisevaluering av NTAES, på oppdrag fra Skatteetaten og Politidirektoratet som har det overordnede ansvaret for styringen av senteret. Hovedformålet med evalueringen var læring knyttet til dagens modell og organisering: Hva fungerer godt og hvilke forbedringer kan være aktuelle for å bidra til at formålet med senteret nås? Styringsgruppen har diskutert forslag til hvordan funn og anbefalinger fra evalueringen bør følges opp og besluttet et mandat for oppfølgingsarbeidet. Arbeidet fortsetter i 2022.

9.2 Utviklingsoppgaver

Etatene har også i 2021 jobbet med utviklingsoppgaver og tiltak for prosessforbedring for å understøtte et effektivt samarbeid om å forebygge og bekjempe a-krim. Det er styringsgruppen som beslutter hvilke utviklingsoppgaver som til enhver tid skal igangsettes. Under omtales noen av oppgavene.

9.2.1 Regelverk og kunnskapsbygging

Regelverk

Det er etablert en tverretattlig juristgruppe for å støtte arbeidet med rammer og systemstøtte for tverretattlig kunnskapsbygging. Flere i denne gruppen deltok våren 2021 i Justis- og beredskapsdepartementet sitt arbeid med å utarbeide forslag til forskrift om informasjonsdeling- og behandling i

a-krimssamarbeidet. Forslaget ble overlevert statsråden 15. juni 2021. Alle etatene har i høringsrunden, som ble avsluttet 9. september, avgitt uttalelse til forslaget til forskrift.

Juristgruppen har i 2021 ellers arbeidet med juridiske avklaringer i forbindelse med felles a-krim samarbeidsløsning, analyse og visualiseringsløsningen Power BI og prosjektmodulen i politiets etterretningssystem Indicia.

Rammer og systemstøtte for tverretattlig kunnskapsbygging

I 2016 etablerte etatene en felles a-krim samarbeidsløsning, akrim.no, for lagring og deling av informasjon knyttet til aktiviteten i a-krim-sentrene. I 2019 fikk etatene samlet en varig tildeling på 10 mill. kroner til felles teknologistøtte. Midlene er i perioden 2019-2021 benyttet til drift og videreutvikling av akrim.no og til et tverretattlig utviklingsarbeid for kunnskapsbygging med tilhørende systemstøtte.

Prosjekt Tverretattlig kunnskapsbygging og systemstøtte har gått siden høsten 2019. Prosjektet består av tre deler: systemforvaltning og drift av akrim.no, datainnsamling og rapportering, og kunnskaps- og etterretningsbasert innsats. Det er besluttet en tverretattlig etterretningsprosess som bygger på politiets etterretningsdoktriner, og det er utarbeidet veiledere som gir praktisk rettledning til hver av etterretningsprosessens fire faser. Prosjektet har også utviklet en oppgradert versjon av akrim.no som legger til rette for bedre støtte for arbeidet med datafangst og kunnskapsbygging fra kontrollinnsats. Denne ble satt i drift i mai 2021. All utvikling er gjort i tett samarbeid med den tverretattlige juristgruppen for å sikre at løsningen er i tråd med gjeldende regelverk. Akrim.no behandler kun de opplysningene som er innenfor de respektive etatenes hjemler. I tillegg har etatene også et tverretattlig forretningsteam for å styrke forretningssiden i forbindelse med videreutvikling og bruk av akrim.no. De er en sentral del av prosjektet.

I etterkant av at den oppgraderte versjonen av a-krim.no ble tatt i bruk, har prosjektet hatt en kvalitetskontroll av registreringen. Dette avdekket behov for en tydeligere beskrivelse når det gjelder registrering. I tillegg fikk alle sentrene mot slutten av 2021 en opplæring i strukturen som a-krim.no er bygget rundt. Målsetningen er at det skal oppnås en mer enhetlig registrering på tvers av sentrene.

Samtidig med innføringen av den oppgraderte versjonen av a-krim.no, ble også analyse og visualiseringsløsningen Power BI lansert. Det ble levert et sett med standardrapporter som sentrene kan bruke i oppfølging av aktiviteten. Sentrene har også fått opplæring i hvordan de kan utvikle egne rapporter.

Politiet har i 2021 avklart at medarbeidere fra de andre etatene kan bruke prosjektmodulen i politiets etterretningssystem Indicia som ledd i arbeidet med kunnskapsbygging på a-krim-sentrene. Ved bruk av Indicia gjør etatenes medarbeidere tjeneste for politiet, og behandlingen av opplysningene i Indicia er fullt og helt underlagt politiets hjemler og kontroll. Politiet har vide hjemler for å utlevere informasjon og produkter til samarbeidende etater. Som et ledd i at Indicia tas i bruk, har politiet gitt grunnleggende opplæring i etterretning og bruk av Indicia for aktuelle medarbeidere. Videre har prosjektet sammen med politiet tydeliggjort grenseflaten mellom den tverretatlige etterretningsprosessen og bruken av Indicia. I påvente av juridiske avklaringer ble ikke prosjektmodulen i Indicia tatt i bruk av etatene i 2021.

9.2.2 Felles styringsmodell for a-krim-samarbeidet

Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten besluttet i oktober 2017 en felles styringsmodell for a-krim-samarbeidet. Styringsmodellen gir rammer for organisering av a-krim-samarbeidet og gjennomføring av aktiviteter. Etter at styringsmodellen ble besluttet har samarbeidet vært i utvikling, og etatene har etablert felles bruker- og samfunns mål som innsatsen innrettes mot. Videre

er flere av etatene omorganisert med endringer i linjeorganisasjonene. Det ble derfor i 2020 nedsatt en tverretatlig arbeidsgruppe for å evaluere styringsmodellen. Dette har resultert i en revidert styringsmodell som ble besluttet av etatslederne 1. oktober 2021. Samlet skal endringene bidra til at styringsmodellen bedre støtter opp under en målrettet og effektiv innsats.

Hovedstrukturen i styringsmodellen er uendret. Styringsmodellens betydning er størst for det tverretatlige samarbeidet i a-krim-sentrene, og beskriver organisering og styring fra etatsledernivå og ned på det enkelte senter. Det er innført en rolle som senterleder som har ansvar for den daglige ledelsen i senteret. Videre er Tolletatens rolle i samarbeidet beskrevet.

Beskrivelse av oppgavefokus i a-krim-sentrene tar utgangspunkt i dagens tre brukermål for a-krim-samarbeidet og er spisset når det gjelder oppgaver for henholdsvis kontrollgruppen og kunnskapsgruppen. Revidert styringsmodell inneholder også føringer for grunnkompetanse og spesialistkompetanse som bør være til stede i senteret, rammer for sentrenes geografiske nedslagsfelt og føringer for kostnadsdeling mellom etatene. Videre beskrives ressursinnsats, kjernebemannings og samlokalisering som ikke er vesentlig endret fra den forrige styringsmodellen. Innledningsvis beskrives rammebetingelser og styringssignaler som generelt ligger til grunn for alt tverretatlig a-krim-samarbeid. Styringsmodellen gir også noen rammer for annet lokalt a-krim-samarbeid.

Den reviderte styringsmodellen er lagt til grunn for a-krim-samarbeidet fra 01.01.2022, og skal så langt mulig være innført fra 01.03.2022. Etter at styringsmodellen ble besluttet er det jobbet både tverretatlig og i den enkelte etat med å innføre og sikre god forståelse for styringsmodellen.

Tolletaten har arbeidet med organisering og mandat for medarbeidere i a-krim-samarbeidet, samt en plan for operasjonalisering etter rammene i regjeringens revidert a-krim-strategi (2021) og styringsmodellen. Aktuelle ledere og medarbeidere

kom på plass i slutten av året, og det praktiske samarbeidet forventes etablert i 2022.

Politiets rolle i a-krimssamarbeidet – hjemmelsgrunnlag

Økokrim kom i 2020 med en utredning om politiets forvaltningsmessige myndighetsutøvelse i a-krimssamarbeidet, det vil si den operative virksomheten som skjer utenfor straffeforfølgningssporet. Politiets arbeid med straffesaker, som reguleres av straffeprosessloven, var ikke omfattet av utredningen. Politidirektoratet har ved beslutning om innføring av revidert styringsmodell avsluttet oppfølging av denne utredningen. Følgende presiseringer om politiets roller er hensyntatt i den reviderte styringsmodellen:

Politiet har ikke en alminnelig tilsyns- og kontrollfunksjon, og har ikke hjemmel til å ta seg inn på privat eiendom for å drive rutinemessig eller tilfeldig kontrollvirksomhet. Politiet kan ikke benytte straffeloven § 162 som «inngang» for å ta seg inn på et kontrollobjekt. Politiloven § 7 første ledd nr. 3 hjemler sannsynligvis ikke stans av virksomhet eller bortvisning av personer i tilfeller der det antas å foregå ulike typer «a-krimlovbrudd», eksempelvis manglende registrering i MVA-registeret, manglende registrering i Aa-registeret eller manglende lovpålagt HMS-kort. Politiet kan i enkelte tilfelle delta på kontroll med hjemmel i utlendingsloven (og i enkelte andre forvaltningsområder som for eksempel serveringsbransjen). På gitte vilkår har politiet en bistandsplikt. Hvorvidt bistandsplikten inntreffer, må vurderes konkret i den enkelte sak.

Politiets hovedoppgaver vil være å 1) etterforske straffesaker, 2) lede etterretningsarbeidet ved a-krimssentrene og produsere etterretningsprodukter, 3) drive forebyggende aktivitet (fortrinnsvis gjennom kunnskapsdeling og informasjon) og 4) yte vern og bistand til a-krimstatene under deres tjenesteutøvelse og slik ha en rolle i kontrollarbeidet. Økokrim hadde høsten 2021 et foredrag for medarbeidere og ledere i a-krimssamarbeidet om hjemmelsgrunnlag og

politiets rolle, for å skape en felles forståelse for dette.

9.2.3 Oppfølging av etatenes felles forebyggende strategi

Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten besluttet i januar 2020 en felles forebyggende strategi mot arbeidslivskriminalitet, gjeldende for perioden 2020-2024. Strategien skal styrke den tverretatlige forebyggende innsatsen mot a-krim. Etatene har i 2021 etablert en tverretatlig samhandlingsarena for forebygging. Arenaen har som hovedoppgave å bidra til samhandling og nettverksbygging, for å sikre god implementering av felles forebyggende strategi og oppfølging av forebyggende tiltak. Arenaen skal sikre bevissthet om strategien hos etatene og hos aktuelle samarbeidspartnere, sikre at det bygges felles kunnskap og kompetanse i etatene om forebygging, koordinere og videreutvikle etatenes forebyggende tiltak og være et tverretatlig kontaktpunkt for forebygging av a-krim.

Det pågår en rekke forebyggende tiltak og aktiviteter i etatene, enten alene eller sammen med ulike samarbeidsparter. Samhandlingsarenaen har jobbet med å få en oversikt over tiltak, og det er etablert kontaktpunkter mot de som jobber med disse tiltakene. Kontaktpunktene skal dele kunnskap og erfaringer og tilegne seg faglig påfyll innenfor temaer og problemstillinger knyttet til sitt område, samt bidra til forslag om tverretatlige forebyggende tiltak. Høsten 2021 ble det gjennomført en digital samling for alle kontaktpunktene. Hensikten var å bygge kunnskap og kompetanse om forebygging gjennom en kort gjensidig informasjon om ulike forebyggende tiltak. Dette følges opp i 2022 gjennom å arrangere fagwebinarer om forebyggende tiltak. Disse tilbys bredt i etatene.

Som en del av det forebyggende arbeidet, viser strategien til at etatene bør dra nytte av mulighetsrommet som ligger i samfunnets egne digitaliseringsprosesser for å gjøre det lettere å følge gjeldende lover og regler. Dette omtales i

strategien som et digitalt økosystem. Det har i 2021 vært jobbet med to DigØk-piloter. Begge pilotene har med deltakere fra arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i tillegg til Arbeidstilsynet og Skatteetaten. I den ene piloten blir det sett på driftsfasen i en virksomhet med hovedtema arbeidstid. Dette gjøres i samarbeid med serveringsbransjen. I den andre piloten er det kartlagt behov og foreslått konsepter for bruk av sikker ID, i samarbeid med byggebransjen. Formålet er at en på en sikker måte, skal få verifisert hvem som er på jobb, for hvilket firma, at en er registrert som arbeidstaker i offentlige registre, er innehaver av gyldig HMS-kort, med videre. Arbeidet fortsetter i 2022.

Servicesenter for utenlandske arbeidstakere (SUA) har en viktig rolle i det forebyggende informasjonsarbeidet rettet mot utenlandske arbeidstakere og deres arbeidsgivere. SUA er omtalt nærmere i kapittel 6.2 om resultater og effekter av etatenes innsats mot utenlandske arbeidstakere. SUA har i 2021 jobbet med å styrke og videreutvikle SUA-konseptet og har gjennom prosjektet Videreutvikle SUA igangsatt flere tverretatlige tiltak for å forbedre og videreutvikle veilednings- og informasjonstilbudet ovenfor målgruppen. Våren 2021 lanserte SUA en ny versjon av sua.no. Det vises til egne årsrapporter fra SUA på denne siden.

I samme kapittel er kampanjen Know Your Rights omtalt. Denne har også vært en viktig forebyggende aktivitet. Andre eksempel på forebyggende tiltak i 2021 fremkommer i kapittel 6.3 om resultater og effekter av etatenes innsats mot oppdragsgivere og forbrukere. Her omtales treparts bransjeprogram, Medbyggerne, Tettpå, Skatteetatens samarbeidsavtaler, SMSØ og politiets næringslivskontakter.

Skatteetaten og Brønnøysundregistrene har siden 2020 jobbet med et felles oppdrag fra sine respektive departementer om å etablere et rammeverk for deling av seriøsitetsinformasjon. Dette er omtalt i kapittel 6.3.2

9.2.4 Internasjonalt samarbeid

I påvente av at European Labour Authority (ELA) tas inn i EØS-avtalen, har Arbeidstilsynet etablert og leder en koordineringsgruppe med representanter fra relevante kontrolletater - Arbeidstilsynet, NAV, Skatteetaten, Statens vegvesen, Petroleums-tilsynet og Luftfartstilsynet. Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID) deltar også. Representantene skal være en aktiv bidragsyter i Norges samarbeid med ELA og kunne etterspørre bidrag fra egen etat. Gruppen møtes 4-5 ganger i året og utarbeider prioriteringer, arbeidsmetodikk og arbeidsprogram.

Arbeidstilsynet er gitt plass i ELAs arbeidsgruppe for tilsyn og deltar i ELAs aktiviteter der Norge gis mulighet til det. NAV deltar i ELA's arbeidsgruppe for informasjon, og AID deltar i arbeidsgruppe for megling. EU-plattformen Undeclared work ble etablert i 2016, men er nå tatt inn som en permanent arbeidsgruppe i ELA. Arbeidstilsynet er Norges representant i arbeidsgruppen og holder de andre etatene orientert. Deltakelse gir etatene tilgang på kunnskap, det er en arena for å knytte kontakter, og det er interesse fra andre land å få vite mer om Norges organisering av myndighets-samarbeid og trepartssamarbeid. Informasjon fra arbeidsgruppen blir videreformidlet til relevante etater i Norge.

Arbeidstilsynet har inngått bilaterale samarbeids-avtaler med de baltiske landene, Polen, Romania og Bulgaria. Estland, Litauen, Bulgaria og Romania har mottatt EØS-midler som brukes til prosjektsamarbeid mellom Norge og disse landene. Av disse er det satt av om lag 2,9 mill. kroner til å utvikle et tverretatlig samarbeid mellom Norge og Litauen rundt undeclared work. Litauen har startet etablering av tverretatlige team og jobber nå sammen i de fem største byene. Litauen ønsker å lære av Norges erfaringer med tverretatlig samarbeid mot a-krim. A-krimsentrene i Bodø og Oslo deltar i dette arbeidet. Planene for samarbeidsprosjektet er følgende:

- Overføre erfaringer fra a-krimssamarbeidet i Norge, med fokus på strategi og organisering. Dette tenkes gjort med studiebesøk i Norge og Litauen. Det første besøket ble gjennomført i Litauen høsten 2019
- Bistå Litauen med å etablere og utvikle tverretatlig samarbeid, herunder utveksling av medarbeidere på operativt nivå
- Tverretatlig samarbeid mellom Norge og Litauen om konkrete saker av felles interesse

Etter planen skulle det avholdes et oppstartsmøte med de litauiske samarbeidsetatene i Vilnius våren 2020. Videre var det planlagt et større kick off - seminar i Oslo høsten 2020, før vi skulle gå i gang med samarbeid og utveksling på operativt nivå. På grunn av koronapandemien lot dette seg ikke gjøre. Prosjektet er nå forsinket, og samarbeidsetatene i

Litauen har fått godkjent forlengelse av EØS-midlene. Prosjektets aktive fase vil sluttføres ved utgangen av 2023.

Det ble i 2020 etablert prosjektgrupper både i Norge og i Litauen. Det har vært avholdt flere møter i begge prosjektgruppene, samt felles møter på video mellom den norske og den litauiske prosjektgruppen. Høsten 2021 ble det arrangert et felles fysisk møte i Vilnius. Alle samarbeidsetatene i prosjektet var representert i møtet, både på norsk og litauisk side. Tema for dette møtet var deling av kunnskap om det tverretatlige a-krimarbeidet i begge landene. Det ble videre avviklet bilaterale møter mellom de respektive etatene. Det ble også lagt planer for aktiviteter i prosjektet i 2022.



Arbeidstilsynet



POLITIET



Skatteetaten