

Innspill fra Hovedorganisasjonen Virke til Tariffnemndas høring om av LO og Fellesforbundets begjæring om allmenngjøring av Biloverenskomsten, ref. nr. 2025/18

Vi har gått gjennom materialet i Tariffnemndas høringsdokumenter. Vi har også vært i telefonisk kontakt med Norges Bilbransjeforbund og i skriftlig kontakt med advokat Håkon Angell, Advokatene i LO.

Utgangspunkt

Virke er opptatt av å bidra til ryddige forhold i norsk arbeidsliv og deler utgangspunktet for Tariffnemndas arbeid, nemlig at den kan treffe vedtak dersom det er dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.

Allmenngjøring av hele eller deler av en tariffavtale er imidlertid et svært inngripende tiltak. Etter vårt syn bør slike tiltak begrenses til de tilfellene der det er må anses klart dokumentert at arbeidsvilkårene i den aktuelle bransjen samlet sett er slik at allmenngjøring av tariffavtale som inngrep i lønnsdannelsen er den mest aktuelle løsningen på utfordringene som beskrives i begjæringen.

Om faktagrunnlaget

Det meste og den beste dokumentasjonen av dårlige lønns og arbeidsforhold vedlagt begjæringen fra LO viser til undersøkelser et stykke tilbake i tid. Det vil si undersøkelse gjennomført i tidsrommet 2019-2020. Det er særlig aktuelt å vise til funnene i rapport R24 - fra Samfunnsøkonomisk analyse. En betydelig andel av de øvrige referansene til uheldig forhold i bilbransjen viser også til observasjoner i samme tidlige periode.

Funnene i rapport R24 førte til at partene i arbeidslivet, inkludert Virke, samarbeidet om å innføre en godkjenningsordning fra Arbeidstilsynet fra 2022 for bilpleie, hjulskift og hjullagring. Det er Virkes oppfatning at godkjenningsordningen har ført til en bedring i disse delene av bilbransjen.

I Arbeidstilsynets årsrapport for 2023 vises det til at «Antallet godkjente bilpleievirksomheter har doblet seg fra 2022, men det er likevel en relativt lav andel av virksomhetene som er godkjent.

Lavere etterlevelse innen bilpleie enn renhold kan skyldes at ordningen er ny, men kan også forklares med at en større andel av respondentene innen bilpleie opplever å konkurrere mot useriøse eller ulovlige virksomheter [10]. Selv om resultatene fra både Fafos og SØAs forskning viser at både HMS-kortordningene og godkjenningsordningene

bidrar til at virksomhetene etterlever regelverket, og dermed også til et mer seriøst og anstendig arbeidsliv, er evalueringene tydelige på at disse ordningene alene ikke er tilstrekkelige for å hindre useriøsitet i disse bransjene.»

Arbeidstilsynets tilsynsvirksomhet viser at det fortsatt er mange virksomheter som ikke har søkt om godkjenning, selv om de er kjent med ordningen.

Vi har ellers merket oss følgende beskrivelse i Arbeidstilsynets bransjekunnskap SIGNAL NR. 1 2024:

«Selv om godkjenningsordningen for bilpleie, hjulskift og hjullagring (arbeidstilsynet.no) kom på plass i fjor, er det fortsatt mange virksomheter som ikke har søkt om godkjenning, selv om de er kjent med ordningen. Inspektører beskriver at de i flere av tilsynene har mistanke om svart arbeid og NAV-svindel. Det er også manglende arbeidsavtaler.»

I referansene til Arbeidstilsynets kontrollvirksomhet vises det til at de i flere av tilsynene har mistanke at de i flere av tilsynene har mistanke om svart arbeid og NAV-svindel. Det er også manglende arbeidsavtaler. Det vises til at det er ingen minstelønn i bilpleiebransjen, og mange tjener dårlig. Tilsynene avdekker ofte at arbeidstakerne jobber mye uten overtidsbetaling. Dette er ofte på den første arbeidsplassen for innvandrere.

Virke er på denne bakgrunn ikke i tvil om at det fortsatt er uønskede arbeids- og lønnsforhold i deler av bilbransjen.

Vi kan imidlertid ikke se at det er lagt fram dokumentasjon for tilsvarende dårlige arbeids- og lønnsforhold for andre deler av biloverenskomstens virkeområde enn bilpleie, hjulskift og dekklagring, eksempelvis de delene av bilbransjen som er knyttet til reparasjon- og verkstedsvirksomhet og bilsalg.

I Arbeidstilsynets beskrivende dokumenter av nyere dato går det etter vår vurdering ikke klart fram om beskrivelsene viser til faktiske funn fra Arbeidstilsynets kontrollvirksomhet nært i tid, de er ikke kvantifisert og det går ikke klart fram om de viser til mer generelle oppfatninger om forholdene i bransjen hos arbeidstilsynets inspektører.

Manglende behandling i Treparts bransjeprogram bil

Det er svært uheldig at LO ikke har valgt å løfte sin intensjon om begjæring om allmengjøring av biloverenskomsten til behandling og diskusjon i Treparts bransjeprogram Bil slik at både Statens vegvesen og Arbeidstilsynet kunne ha redegjort nærmere for sin respektive kontrollvirksomhet og funn knyttet til bilbransjen.

Treparts bransjeprogram bil er etablert nettopp for å behandle og diskutere den aktuelle typen utfordringer og komme fram til en felles forståelse om behovet for aktuelle tiltak i utsatte bransjer.

Bransjeprogrammets deltakere ble kun orientert rent summarisk utenom utsendt dagsorden i møte 4. november 2025 om at Fellesforbundet og LO ville fremme en begjæring om allmengjøring, men uten at bransjeprogrammets deltakende organisasjoner ble invitert til å vurdere grunnlaget for en slik begjæring på grunnlag av foreliggende dokumentasjon.

Virke mener LO er å bebreide for at man på den måten faktisk har gitt Tariffnemnda et svakere faktagrunnlag enn nemnda kunne hatt.

Om begjæringens virkeområde

«Tariffnemnda ønsker synspunkter på om det bør legges til i bestemmelsen om virkeområdet at «forskriften ikke gjelder for ansatte i bedrifter som er omfattet av tariffavtale inngått med fagforening med innstillingsrett»

Virke mener det bør gjøres et unntak i forskriften om allmengjøring, slik at den uansett ikke bør gjelde bedrifter som allerede er omfattet av tariffavtale inngått med fagforening med innstillingsrett, forutsatt at tariffavtalen omfatter de aktuelle arbeidstakergruppene.

Der arbeidstakerparten er en fagforening med innstillingsrett, må det kunne legges til grunn at aspektet sosial dumping er hensyntatt i forhandlingene.

Vi har også sett nærmere på ordlyden i §1.2 Biloverenskomstens virkeområde. Det kunne i første omgang synes uklart om det var ment fra LOs side om begjæringen også skulle omfatte allmengjøring for bensinstasjonsbransjen som sådan eller ikke. Vi har derfor vært i kontakt med LO og fått mottatt et klargjørende svar som bekrefter vår oppfatning om at begjæringen ikke skal å omfatte stasjonsbransjen.

Advokat Håkon Angel skriver i e-post til Virke datert torsdag 11. desember 2025:

«Arbeid på bensinstasjonen som sådan kommer inn under HK sitt område, og faller utenfor både Biloverenskomsten og allmenngjøringsvedtakets (og begjæringens) virkeområde. En eventuell «verksted-del» som er juridisk adskilt vil komme inn under BO. Håper det var klargjørende.»

Virke mener at denne presiseringen må fremgå av en eventuell forskrift om allmengjøring for å sikre at det ikke oppstår misforståelser knyttet til rekkevidden av allmenngjøringen

Konklusjon

Det er Virkes primære oppfatning er at godkjenningsordningen for bilpleie, hjulskift og hjullagring burde fått noe lenger tid til å virke før man innfører et så inngripende tiltak som allmengjøring av Biloverenskomsten.

Vår gjennomgang av den framlagte dokumentasjonen fra LO og Fellesforbundet som redegjort ovenfor, setter spørsmålsteget ved hvorvidt den samlet sett er tilstrekkelig

oppdatert, konkret nok og dermed god nok å legitimere en positiv konklusjon på begjæringen om allmengjøring.

Vi ber derfor Tariffnemnda gå grundig gjennom bilagene til begjæringen med dokumentasjon før man konkluderer. Materialet er på svært mange sider, hvorav forholdsvis mye er mindre relevant fordi det viser til forhold tilbake i tid.

Med vennlig hilsen

Torgeir Kroken

Direktør

Morten Sandberg

Fagsjef