



15.09.2020

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: 15. september 2020
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, 15. september 2020

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 virksomhetsseienes 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	Variierende, 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, trygde, 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 engros-handel 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- og sikkerhetsrisiko. 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 forurensingsforskriftens 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 bruktbiler 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 opptrer 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 arbeidsgj-

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 tallgrunlaget når de sysselsatte fordeles på yrker, selv om disse ikke arbeider i bilbransjen.⁸ En konsekvens av dette skillet er at tallgrunlaget 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 datagrunlaget 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 respondentene 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, trafikkikkerhet 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 kapitlet redegjør vi for utviklingen i etterspørselen etter bilbransjens tjenester og kjennetegn ved bransjens kunder.

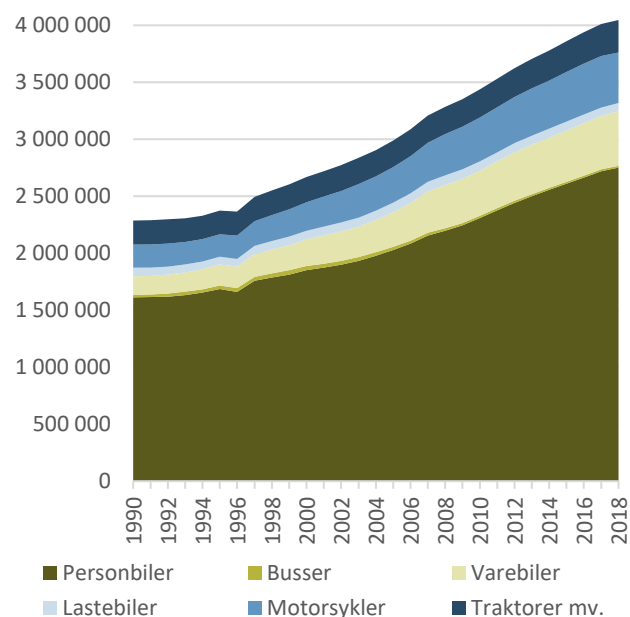
2.1 Antall registrerte kjøretøy driver etterspørselen etter bilbransjens tjenester

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.

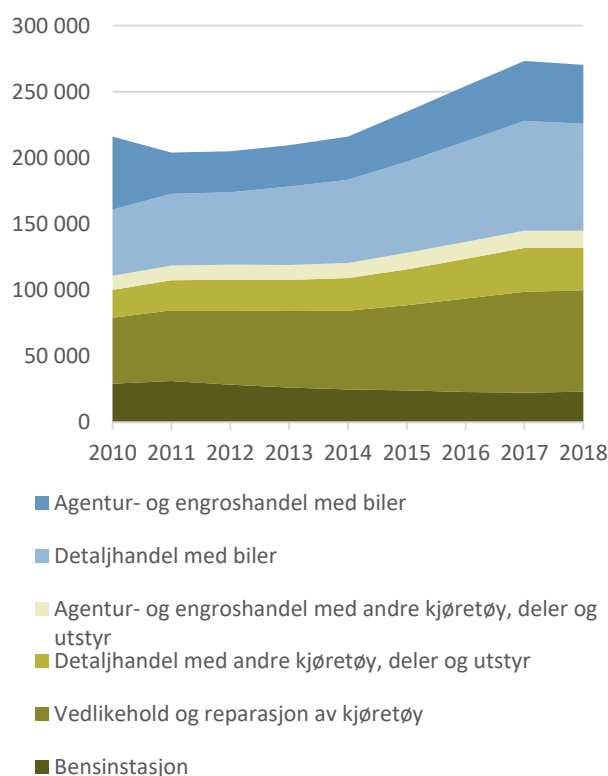
Etterspørselen etter tjenester fra bilbransjen påvirkes også av kjennetegn ved kjøretøyene. De ulike kjøretøytypene varierer i både tekniske egenskaper og kundegruppe, og påvirker dermed etterspørsel etter ulike varer og tjenester fra bilbransjen. Det store flertallet av kjøretøyene er personbiler, med 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.

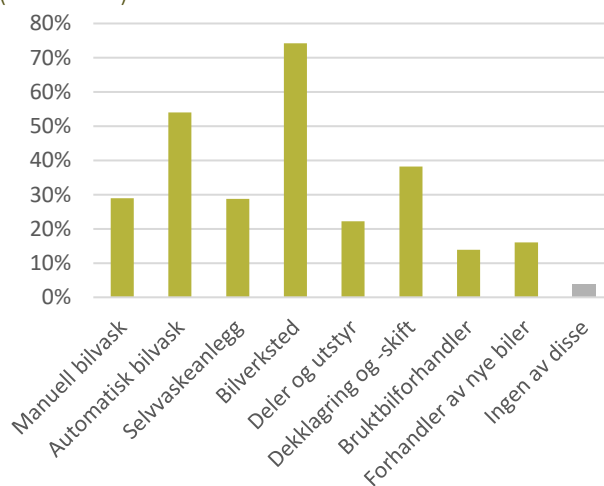
Handel med og vedlikehold av motorsykler har hatt en mer moderat omsetningsvekst, på om lag 10 prosent. Innen handel med deler, utstyr og drivstoff til motorvogner er omsetningen om lag uendret. Kanal- og bransjegliedning i markedet for bildeler og bilrekvisita kan imidlertid føre til at ikke all omsetning 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 selvaskeanlegg. 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 lakkering, 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, lakkering 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.

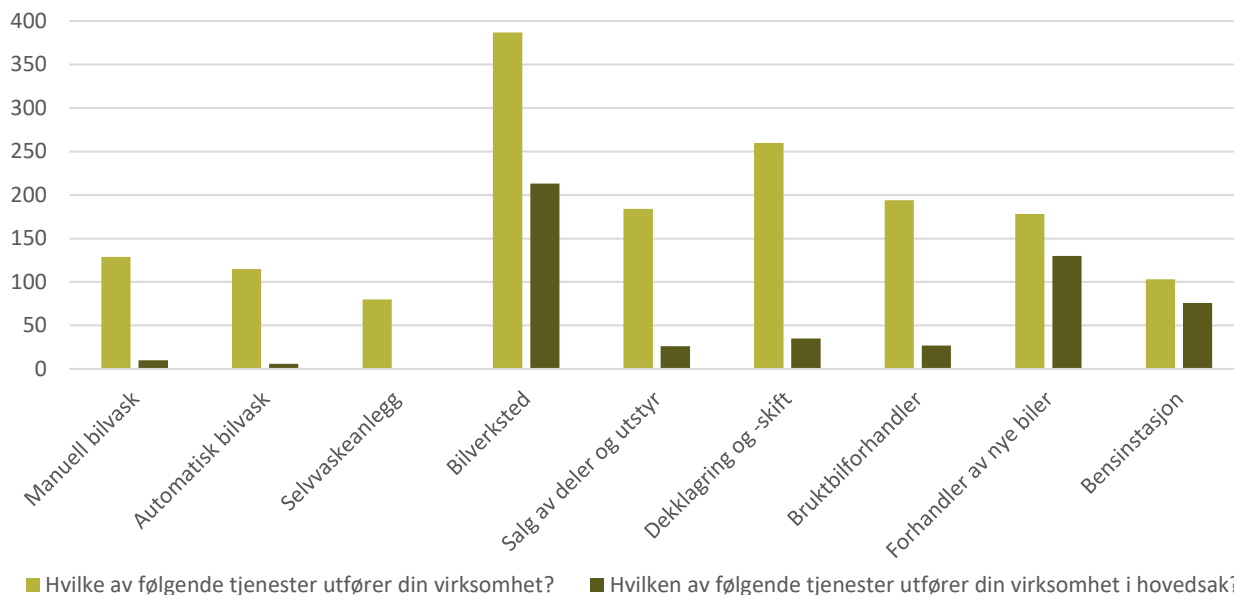
I offentlig statistikk er det i mange tilfeller ikke et klart skille mellom ulike deler av bilbransjen som følge av at aktørene utfører flere typer tjenester for kundene. Derfor er, for eksempel, ikke all omsetning som kommer fra verkstedtjenester registrert innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner.

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
Detailhandel med biler	16 prosent
Agentur- og engros-handel med andre kjøretøy og deler og utstyr	9 prosent
Detailhandel 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

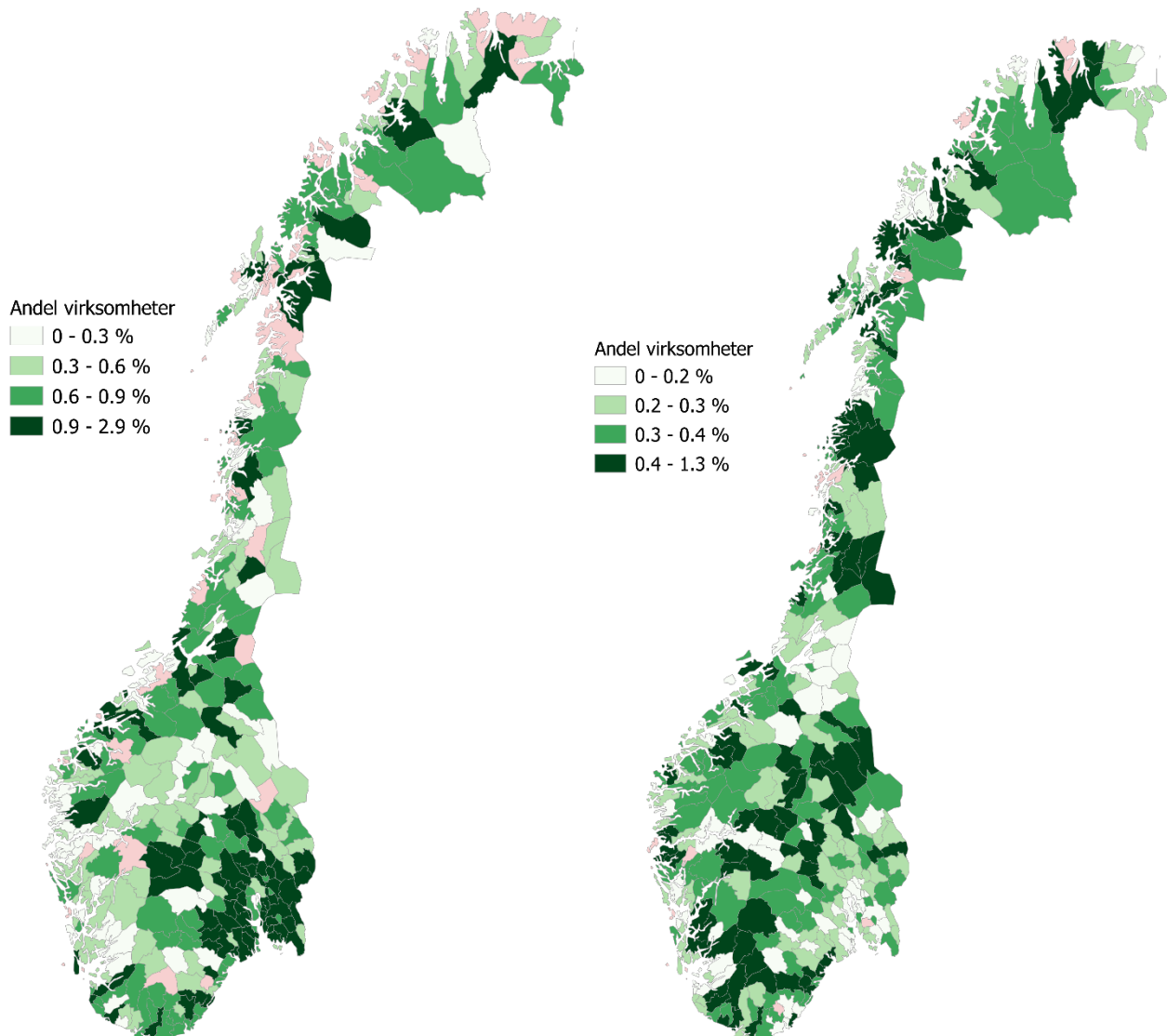
Tilbyderne av bilbransjens tjenester er spredt over hele landet. Årsaken er at tjenestene i stor grad er lokale tjenester som det er behov for der folk bor. Bil-

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 forhandlerne.

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.

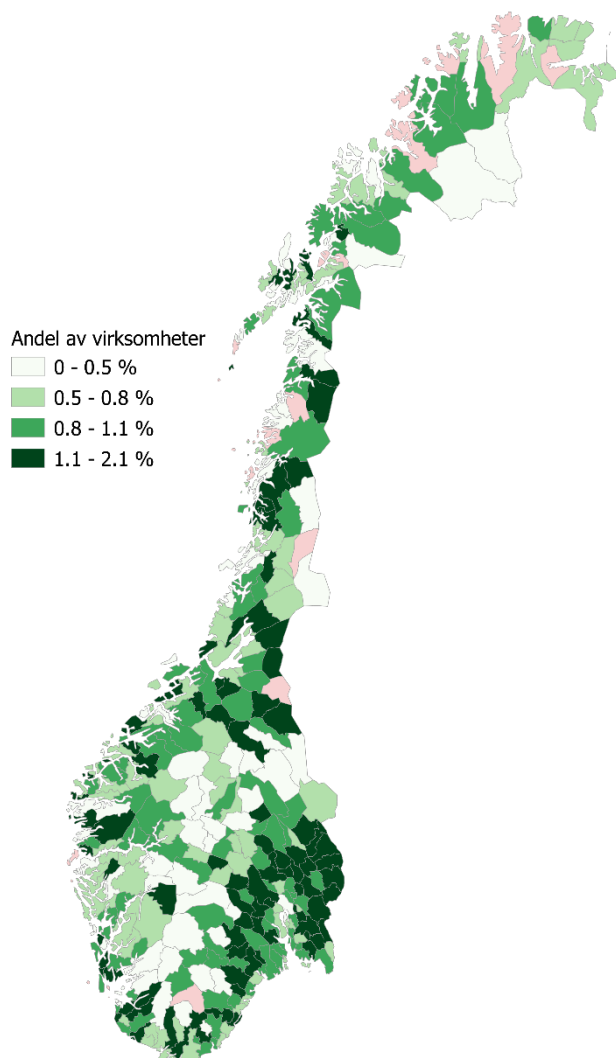
I forbrukerundersøkelsen er utvalget fordelt på et overordnet regionalt nivå, med Oslo som en egen region.¹⁷ En sammenligning av andelen av bileierne

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.



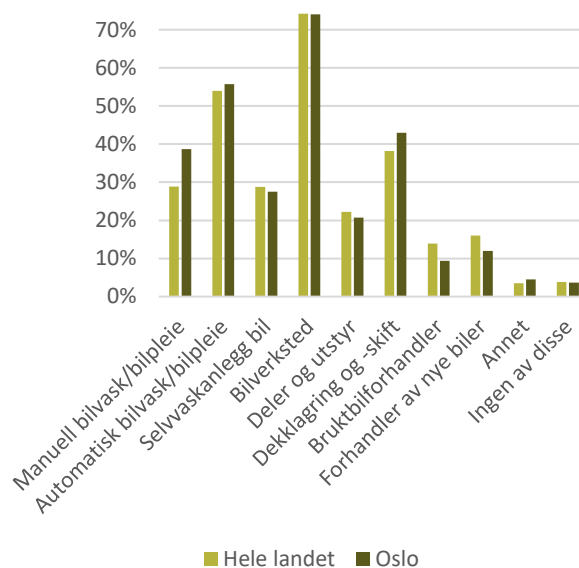
Kilde: SØA og enhetsregisteret

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.

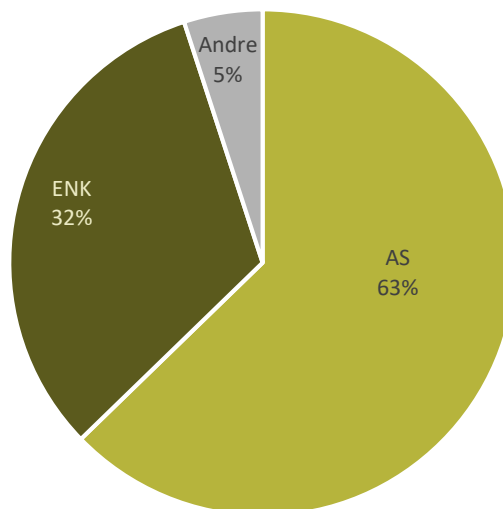
Å være registrert som ENK innebærer at enkeltpersoner hefter personlig for alle forpliktelser. Dermed er det risikofyllt å bygge opp mye kapital. Samtidig erfarer flere av våre informanter at en høy andel registrert som ENK kan indikere at arbeidsgivere fraskriver seg arbeidsgiveransvar ved å ha ansatte 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,

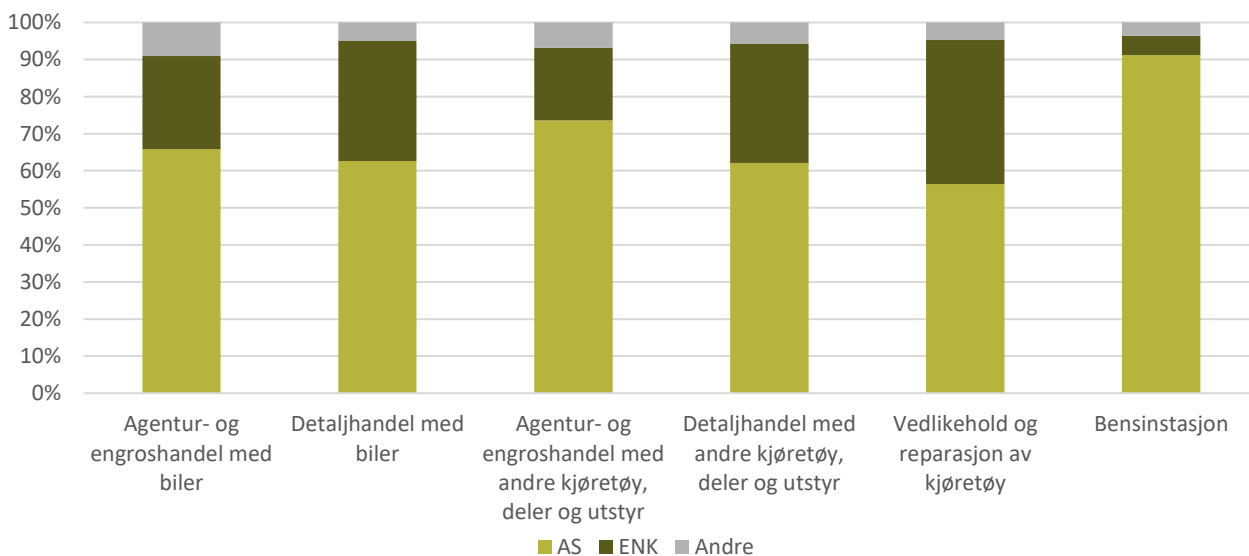
og i overkant av 85 prosent av foretakene er organisert som aksjeselskaper, jf. figur 3.7. I øvrige virksomheter som tilbyr vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, er andelen ENK betydelig høyere. Innen bilvask/bilpleie er andelen 46 prosent, og den er 48 prosent innen lakk og karosseri og 56 prosent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

Figur 3.5 Organisasjonsform for foretak i bilbransjen samlet. 2019.



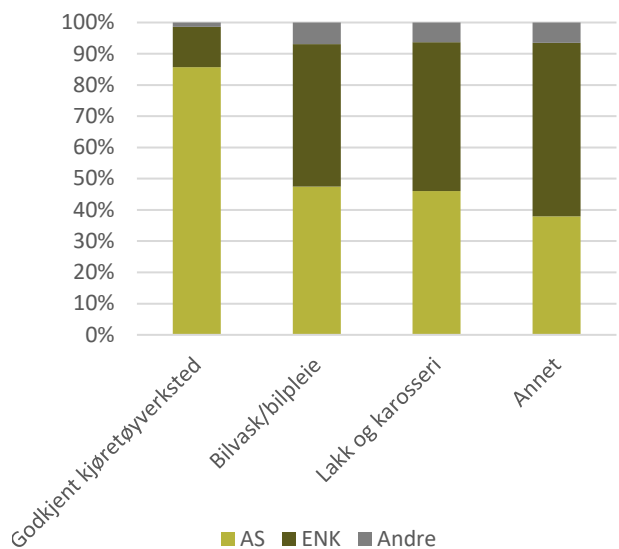
Kilde: Enhetsregisteret.

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.

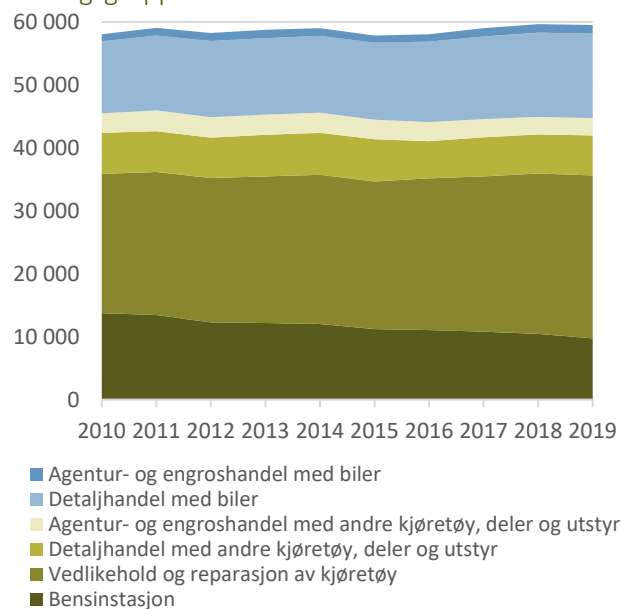
Tabell 3.10 Antall sysselsatte i bilbransjen. 2019.

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-

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

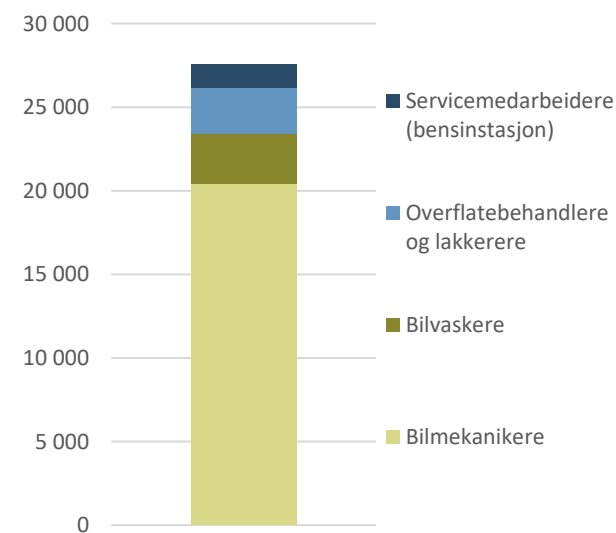
²² Servicemedarbeidere på bensinstasjoner selger drivstoff, olje og andre bilprodukter og utfører tjenester som tanking, rengjøring, smøring og små reparasjoner. Ansatte som selger varer og tar imot betaling, men ikke hjelper med de ovennevnte oppgavene skal ikke registreres i denne yrkeskoden.

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.

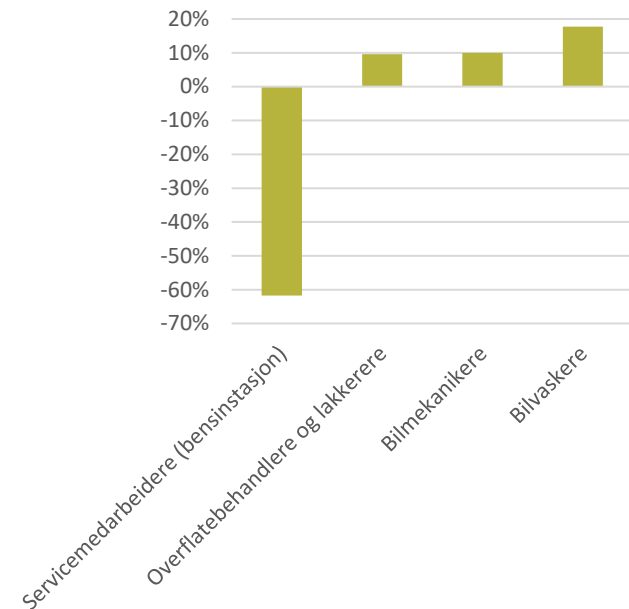


Kilde: SSB, tabell 11411.

Note: Lønnstakere inkluderer ikke selvstendig næringsdrivende.

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 salgsvyrker, 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.

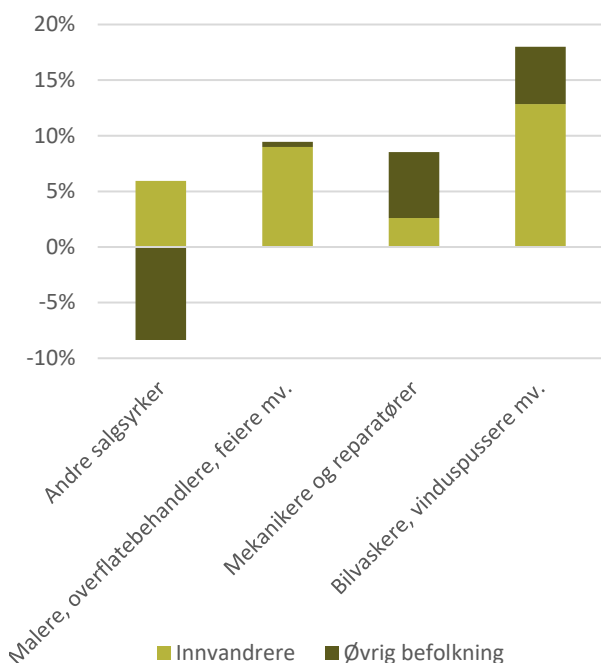
Det betyr også at *andelen* lønnstakerne i bilbransjen med innvandrerbakgrunn har økt betydelig de siste årene. Som andel av alle lønnstakere i yrkesgruppen, utgjør innvandrere en relativt høyere andel i yrker som assosieres med mer manuelle oppgaver.

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 salgsvyrkene 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.

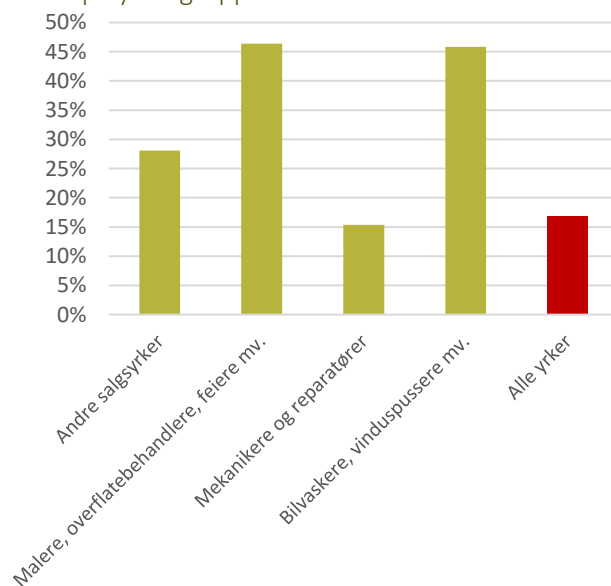
I Oslo og Akershus var om lag to av tre arbeidstakere i bilpleievirksomhetene som a-krimssenteret i Oslo førte tilsyn med i 2019, utenlandske statsborgere (A-

krimssenteret 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.

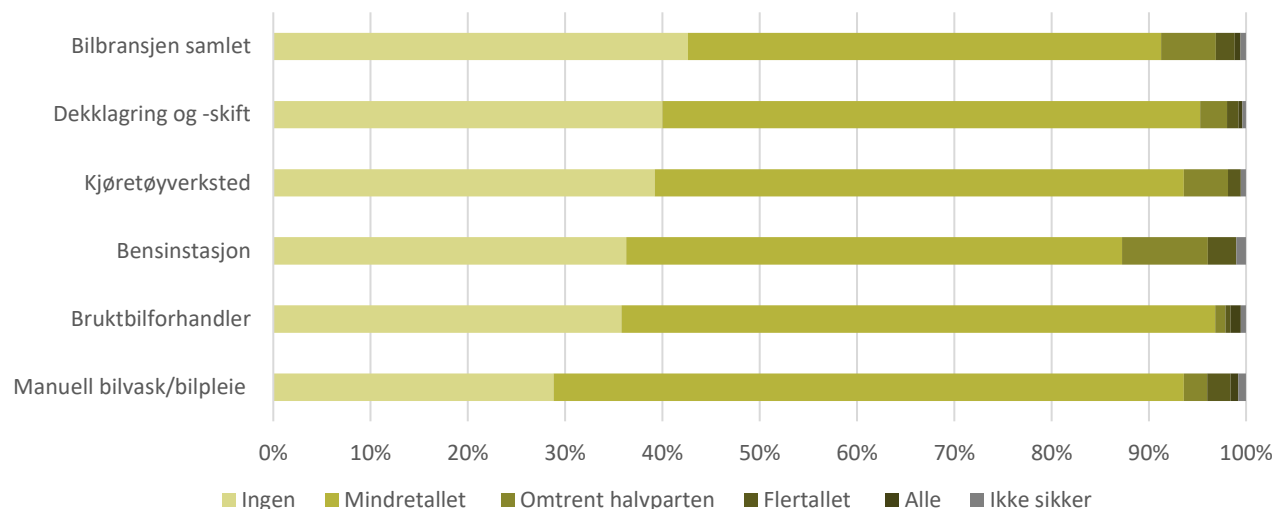
Det er sannsynlig at andelen innvandrere som framkommer av virksomhetsundersøkelsen, påvirkes av utvalgsskjevheten i undersøkelsen, jf. kapittel 1. For eksempel er den anslåtte andelen innvandrere for de 10 virksomhetene som hovedsakelig tilbyr manuell bilvask, i underkant av 30 prosent. Det er også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

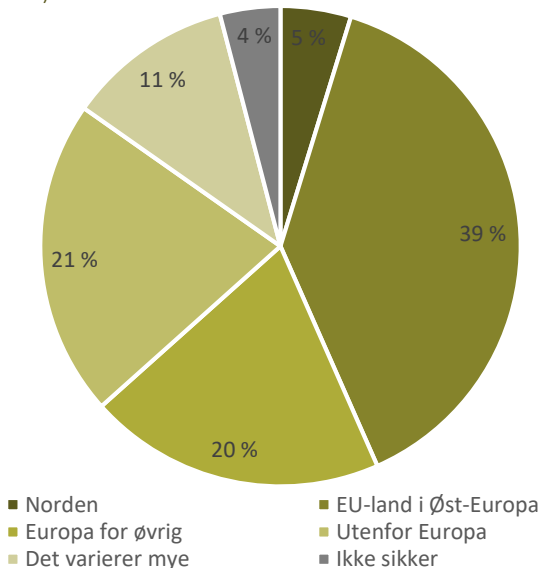


Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

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 innvanderne 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 forurenning 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 trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhet 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.

Ordnningen 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 kjøretøyverksteder](#).

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 motorsyklar 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 motorsyklar og 45.403 Vedlikehold og reparasjon av motorsyklar 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 forurensingsforskriften 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 kapitlet er basert på offentlig tilgjengelig statistikk og svar fra virksomhetsundersøkelsen. Kapitlet 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.

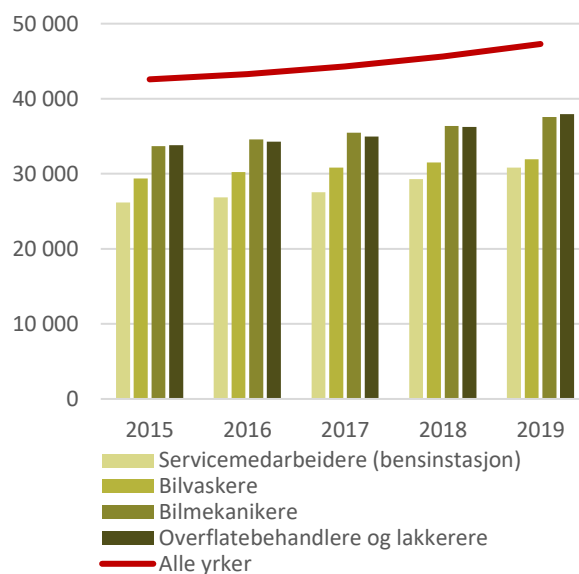
Av bilbransjens yrker er det overflatebehandlere og bilmekanikere som har den høyeste lønnen, servicemedarbeiderne på bensinstasjon har den laveste. Som for andre yrker følger lønnsnivået kompetansekravene som stilles for yrket.

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.

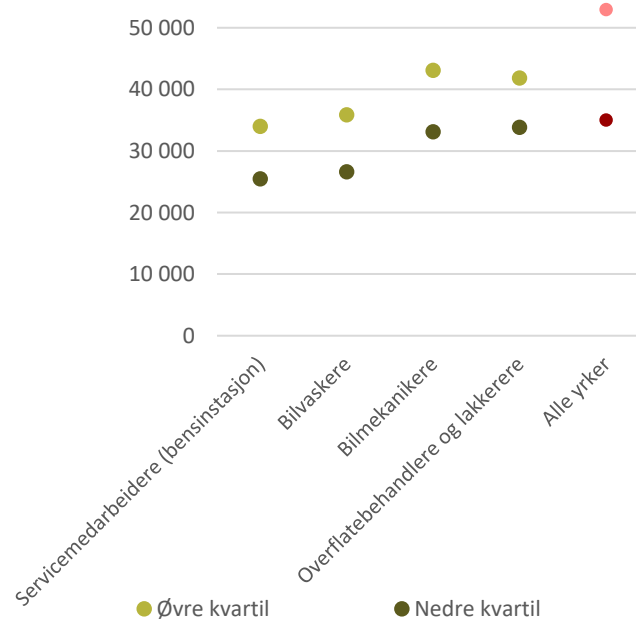
Lønnsforskjellen mellom bilvaskere kan skyldes forskjeller i virksomheten de er ansatt i. Sannsynligvis vil større virksomheter, som tilbyr bilvask som en av deres tjenester, betale en høyere lønn, sammenlignet med virksomheter som kun tilbyr bilvask. Det kan for eksempel tenkes at forhandlere som har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

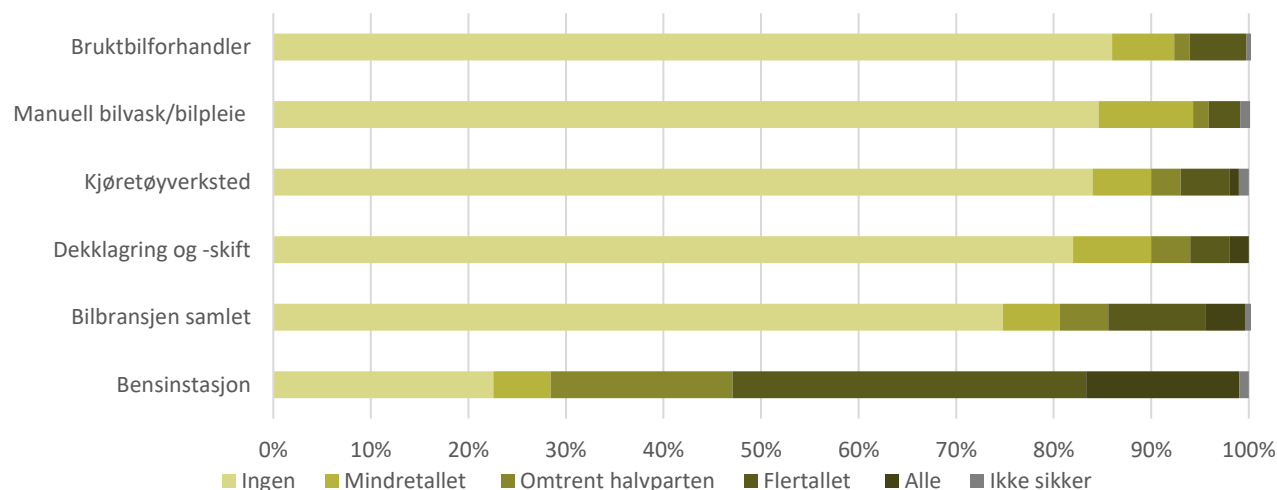
4.5.³⁸ Siden 2008 har deltidsandelen i bilbransjen vært om lag på nivå med næringslivet for øvrig. Andelen varierer imidlertid betydelig mellom ulike deler av bransjen.

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).



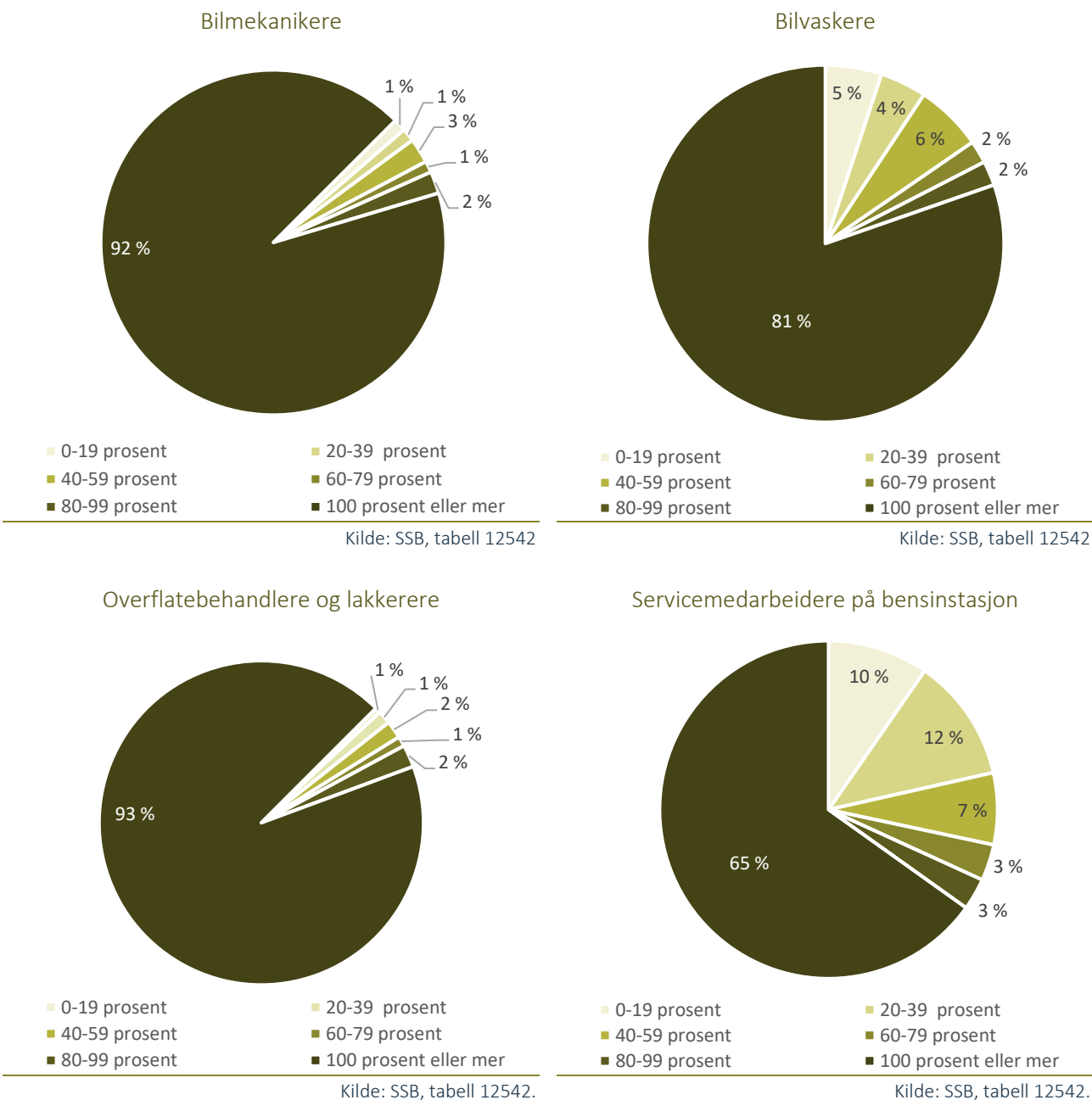
Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

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 lønntakere 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 lønntakere 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

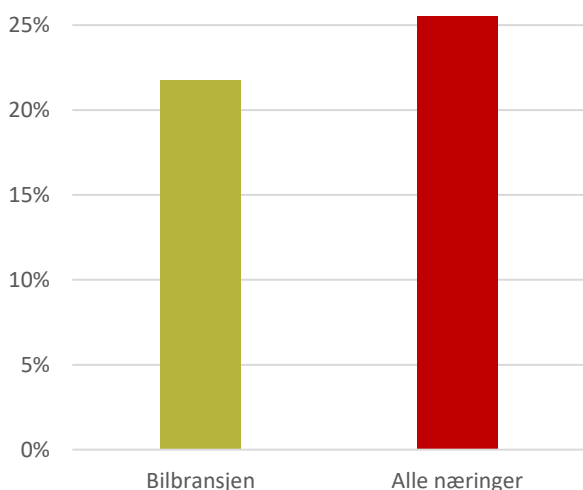
derfor behov for annen type bemanning enn kjøretøyverksteder.

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 dekklagring 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.

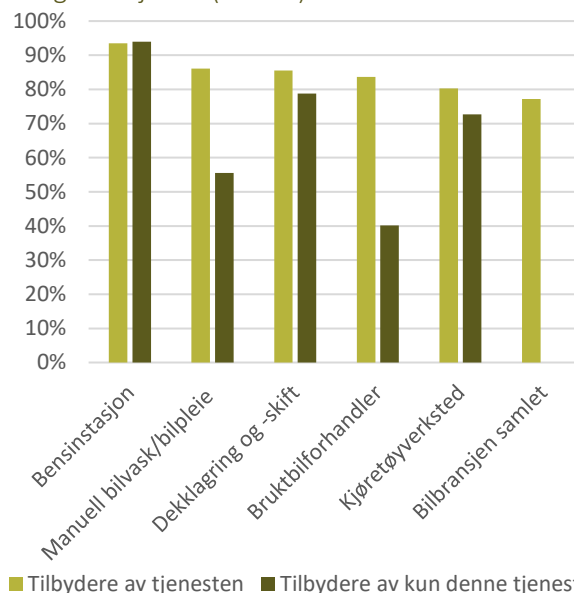
Når det gjelder andelen av respondentene som har inngått tariffavtale med en eller flere fagforeninger, er

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).



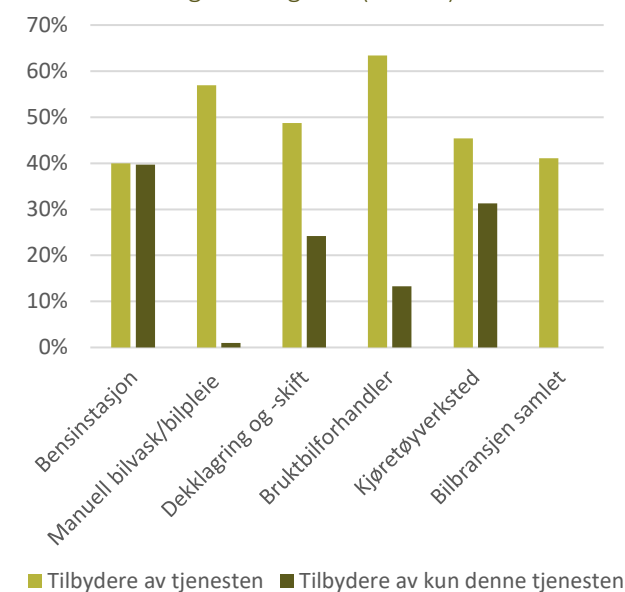
Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

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.

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

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 legemiddelt 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.

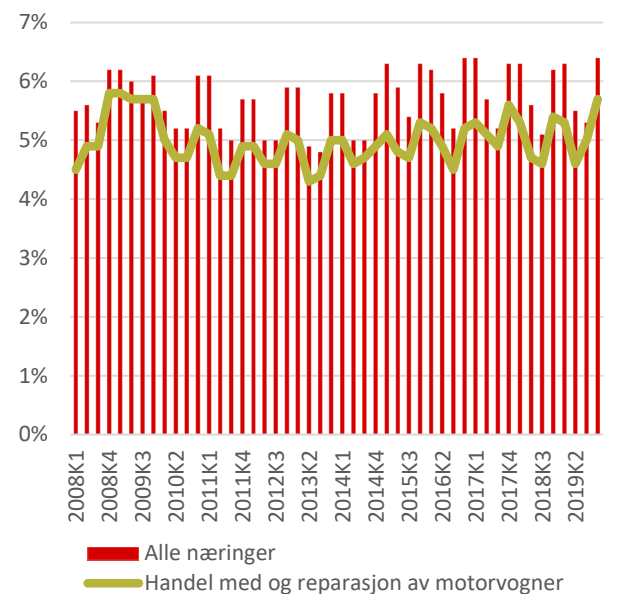
Ifølge en av våre informanter kan den noe lave sykefraværsprosenten i bilbransjen delvis skyldes at provisjonsbasert lønn er vanlig i flere deler av bransjen. Når lønnen er provisjonsbasert, kan personer ha et insentiv til å arbeide, selv om de er syke. Dette gjelder særlig for personer som arbeider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

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 salgstrykker, som også inkluderer servicemedarbeidere på bensinstasjoner, er sykefraværet om lag som for bilvaskere.

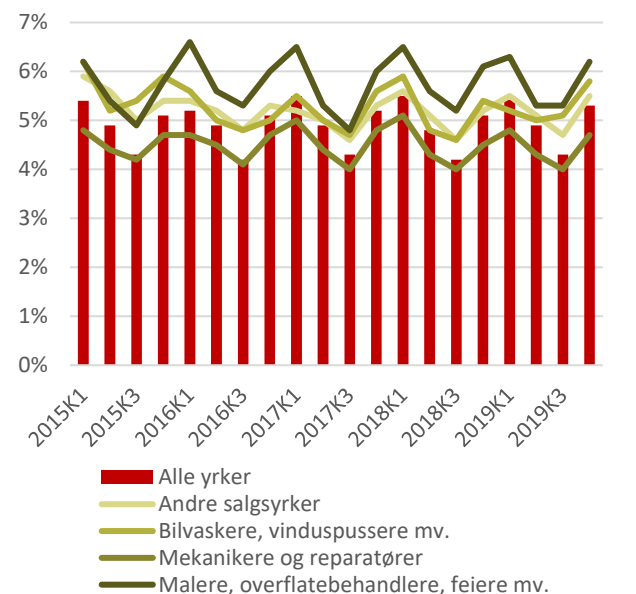
Alle bilbransjens yrkesgrupper, med unntak av mekanikere og reparatører, har høyere sykefravær enn gjennomsnittet for alle yrker.

Etter dialog med NAV har vi også fått tilgang på informasjon om sykefraværspersenten 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 sykefraværspersenten for disse veldig lik.⁴⁵ Også denne statistikken indikerer at sykefraværet er høyere blant bilvaskere enn bilmekanikere.

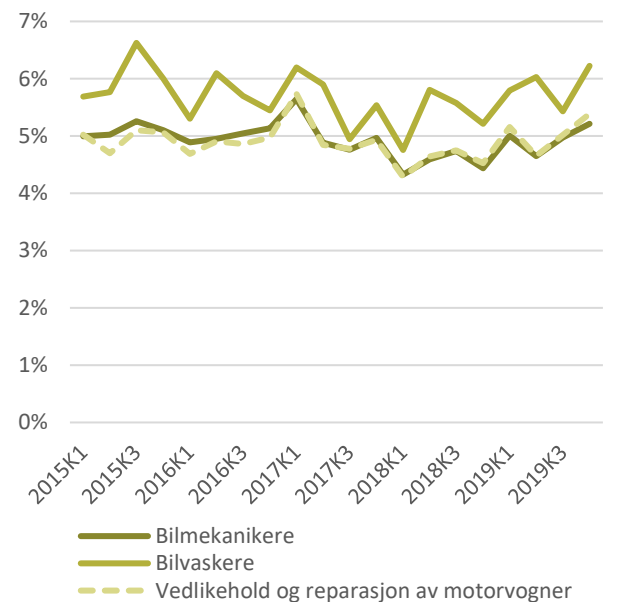
⁴⁵ Totalt hadde nærmere 1 400 sysselsatte innen vedlikehold og reparasjon av motorvogner legemeldt sykefravær i fjerde kvartal 2019. Samtidig gjaldt dette 1 065 bilmekanikere og nærmere 200 bilvaskere.

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 skyltes 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.

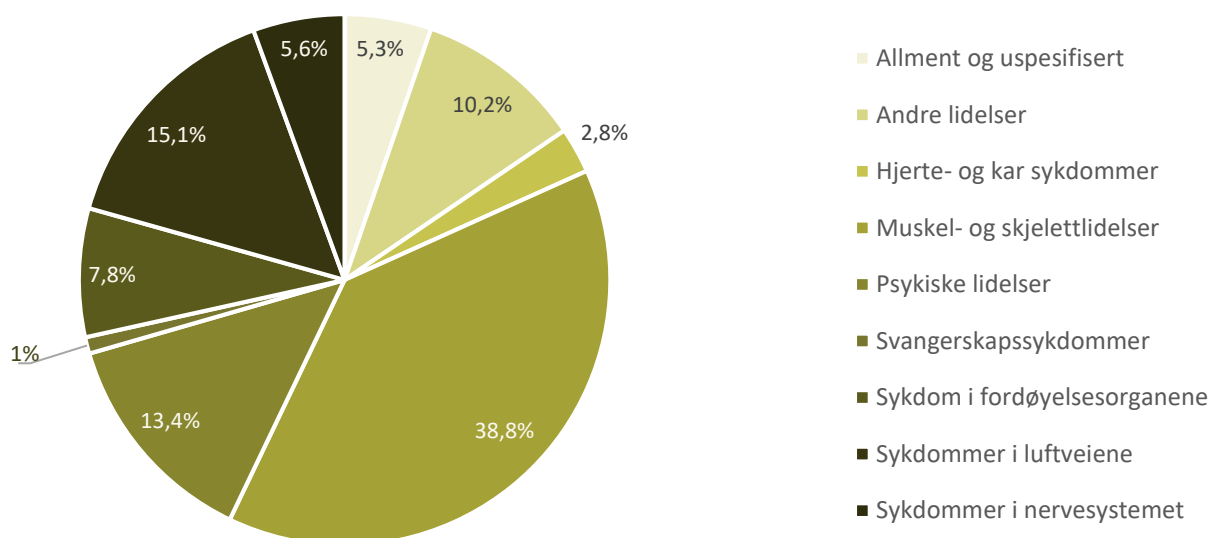
Den relativt høye andelen sykefravær knyttet til sykdommer i luftveiene kan ha direkte sammenheng med eksponering for forurensing og kjemikalier i arbeidshverdagen. Mekanikere er blant yrkene som i størst grad eksponeres for støy, eksos, gasser fra kjemikalier og metallstøv og -røyk (STAMI, 2018).

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).

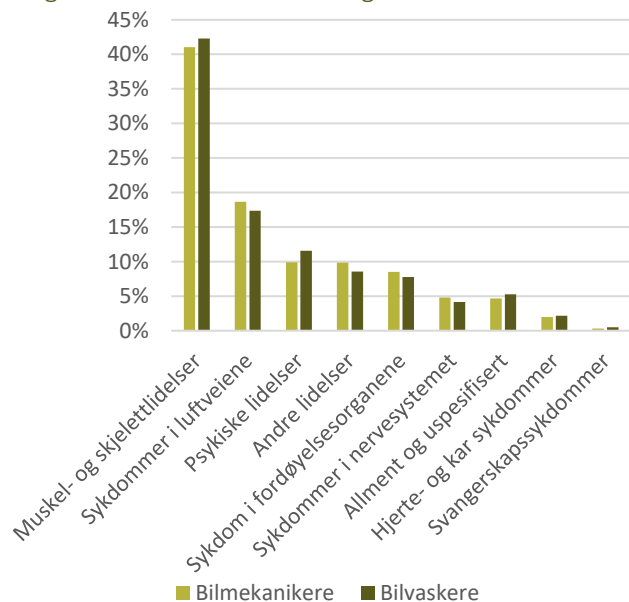
Det er imidlertid langt færre tilfeller av legemeldt fravær som følge av psykiske lidelser i bilbransjen, sammenlignet med arbeidslivet for øvrig. Forskning har funnet at personer i jobber med uklare roller eller rollekonflikter og høye emosjonelle krav er mer utsatt for psykiske lidelser enn andre (Johannessen, 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 svangerskapsykdommer.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 arbeidsskadeforsikring 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 arbeidstakeres 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 tilbuds- 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 tilbuds- og etterspørselssiden.

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

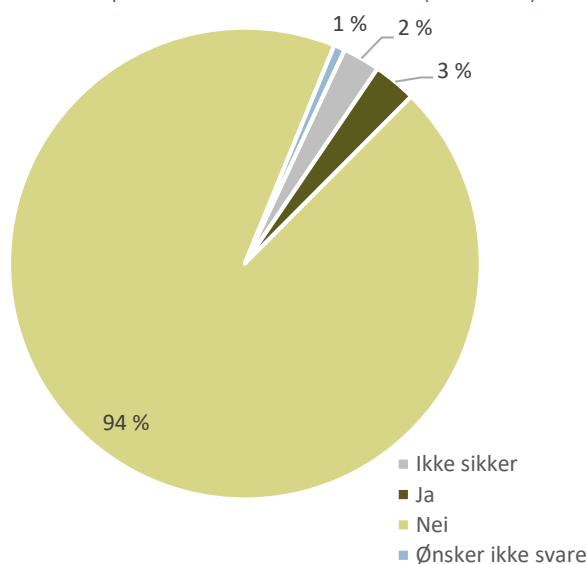
kan etterspørres eller oppdages av kundene direkte.⁵¹ Videre kan resultatene sammenlignes med en undersøkelse om svart arbeid som gjennomføres i regi av Samarbeid mot svart økonomi (SMSØ) annethvert år.

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

8 prosent kjenner til svart omsetning i bilbransjen

Samlet sett oppgir 3 prosent av respondentene i forbrukerundersøkelsen at de selv har kjøpt bilrelaterte tjenester svart i løpet av de siste to årene, jf. figur 5.1. Samtidig ønsker 1 prosent av respondentene å ikke svare på spørsmålet, mens 2 prosent er usikre. De resterende 94 prosentene svarer at de ikke har kjøpt tjenestene svart. Andelen er omtrent på nivå med funnene i SMSØ sin forbrukerundersøkelse for 2018. Der oppgir henholdsvis 3 og 4 prosent å ha kjøpt bilvask og mekanisk arbeid svart.⁵²

Figur 5.1 «Har du selv kjøpt bilrelaterte tjenester svart i løpet av de siste to årene?» (N=3 041).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA

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.

⁵² I SMSØ sin undersøkelse er mekanisk arbeid eksemplifisert med «reparasjon av bil o.l.».

Det er relativt små forskjeller i andelen som oppgir å ha kjøpt tjenester svart i de ulike delene av bransjen. Andelen som oppgir å selv ha kjøpt svart, varierer fra 1,7 prosent ved kjøp av ny bil til 4,4 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.

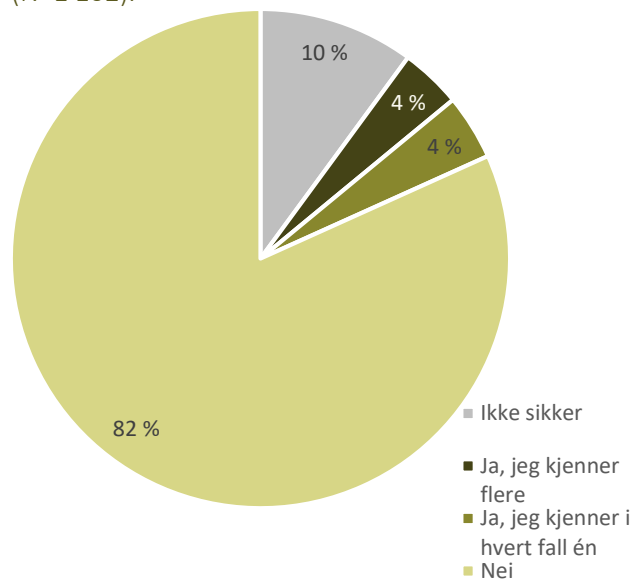
Det er sannsynlig at respondentene i en spørreundersøkelse underrapporterer egne kjøp av tjenester svart. Det kan skyldes både sosialt stigma knyttet til kjøp av svart arbeid, samt frykt for å bli avslørt og sanksjonert av myndighetene.

Om respondentene kjenner til andre som kjøper tjenester svart, kan gi en bedre indikasjon på hvor utbredt svart arbeid er i bransjen. 8 prosent av respondentene i undersøkelsen oppgir at de kjenner noen som har kjøpt bilrelaterte tjenester svart i løpet av de siste to årene, jf. figur 5.2. 4 prosent oppgir at de kjenner flere personer.

Andelen er lavere enn gjennomsnittet i SMSØ sin undersøkelse, der 30 prosent svarer at de kjenner til at andre kjøper tjenester svart (her omfatter spørsmålet kjøp av alle typer tjenester).

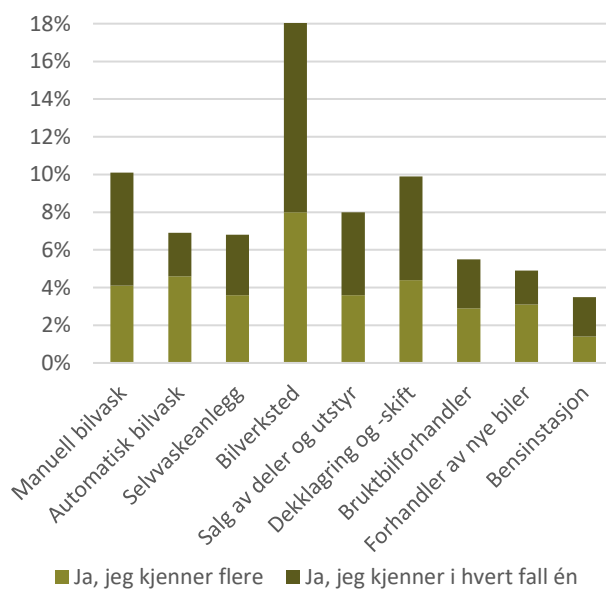
Det er noe større variasjon i hvor mange som kjenner til at andre har kjøpt tjenester svart når svarene fordeles på de ulike tjenestene. 18 prosent svarer at de kjenner til én eller flere som har kjøpt kjøretøyverkstedtjenester svart. 10 prosent kjenner til svart omsetning innen både manuell bilvask og dekkklagring og -skift. Igjen er det færrest som kjenner til svart omsetning ved kjøp av nye biler, med om lag 5 prosent.⁵³ Resultatene indikerer at svart omsetning er mer utbredt i forbindelse med vedlikehold og reparasjon av kjøretøyer enn ved anskaffelse.

Figur 5.2 «Kjenner du noen som har kjøpt bilrelaterte tjenester svart i løpet av de siste to årene?» (N=1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA

Figur 5.3 «Kjenner du noen som har kjøpt bilrelaterte tjenester svart i løpet av de siste to årene?» (N=1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA

⁵³ 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 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.

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.

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 5.1.⁵⁴ 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.⁵⁵

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.

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.

⁵⁴ 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.

⁵⁵ Gitt forutsetningene i beregningene, utfører de som vasker bilen ukentlig om lag halvparten av alle vaskene i løpet av ett år.

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.

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, tilsi 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.

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.⁵⁶ 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. Estimattet

⁵⁶ Medianprisen for kjøp av bilvask svart er basert på færre enn 20 observasjoner.

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 bil-eierne 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.

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 5.4.

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.

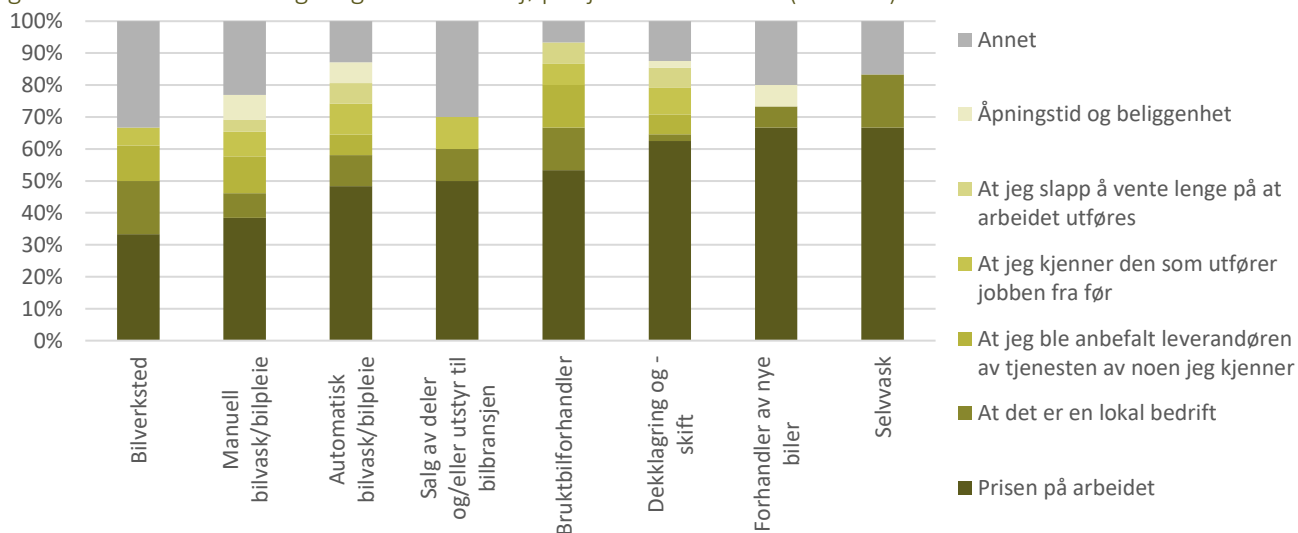
De som oppgir å ha kjøpt en bilrelatert tjeneste svart, ble i undersøkelsene bedt om å ta stilling til hva de ville gjort dersom prisen for tjenesten var 30 prosent

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 5.5.

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 5.4 «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 5.6. 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.⁵⁷

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.

⁵⁷ 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.

Det er noe lavere enn tilsvarende påstand i SMSØ sin undersøkelse.

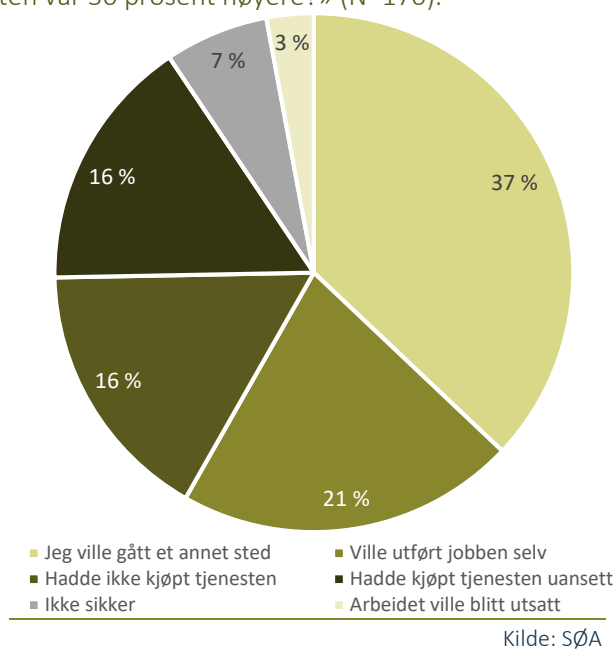
Samtidig oppgir kun 12 prosent at de velger å kjøpe svart når egen økonomi gjør det vanskelig å kjøpe hvitt. Resultatene indikerer at forbrukerne ikke ser på kostnadsnivået i næringen som en årsak eller unnskyldning for å kjøpe svart.

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.⁵⁸

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

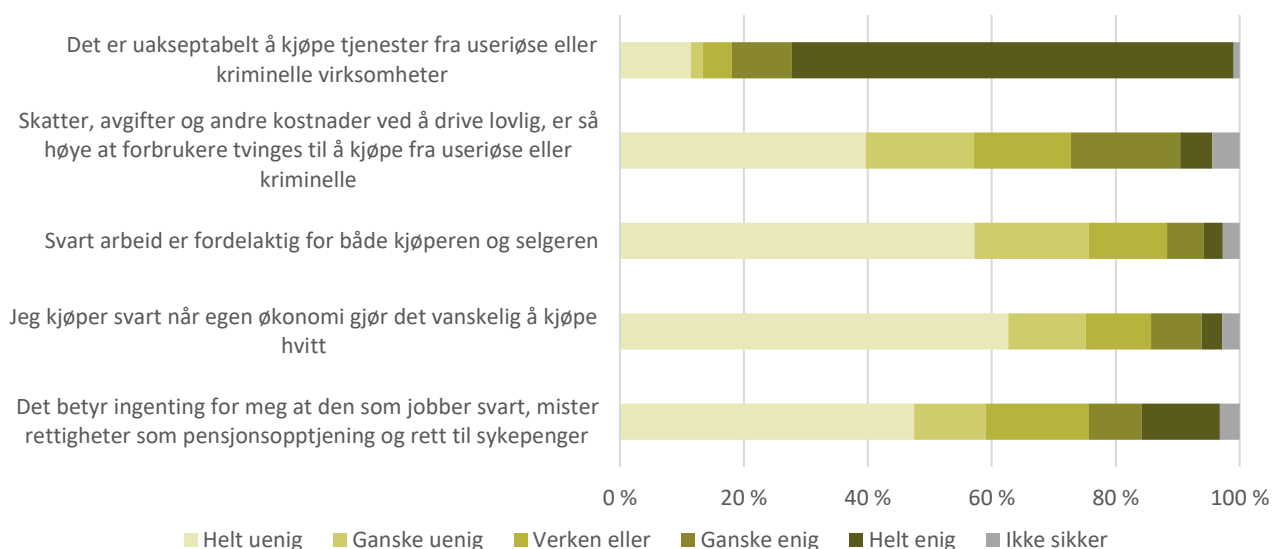
profittmulighetene for virksomheter som bruker useriøse og kriminelle metoder for å redusere sine kostnader.

Figur 5.5 «Hva ville skjedd dersom prisen på tjenesten var 30 prosent høyere?» (N=170).



Kilde: SØA

Figur 5.6 Forbrukernes holdninger til useriøsitet og svart arbeid ved kjøp av bilrelaterte tjenester (N=1 102).



Kilde: Forbrukerundersøkelsen, SØA.

⁵⁸ Forskjellen skyldes at færre svarer «ikke sikker» i vår undersøkelse.

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.⁵⁹

Både taxinæringen og utleiere 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 på til sammen 75 prosent.⁶⁰ 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 importørens 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 til-

⁵⁹ Offentlig sektor er også en stor profesjonell innkjøper, men ifølge våre informanter er disse kjøretøyene som oftest leid inn.

⁶⁰ Toyota, Mercedes og Skoda hadde en markedsandel på henholdsvis 43,5, 19,6 og 12 prosent.

legg 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.⁶¹ 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.

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.

⁶¹ Et drosjeløyve er en tillatelse til å transportere mennesker i personbil mot betaling. Klikk [her](#) for å lese mer om regelverksendringen.

5.2.1 Tilbydere kan oppnå et konkurransefortrinn ved å redusere kostnader

Figur 5.7 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.⁶² 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 stilt arbeidskraft er høyt, kan arbeidsgivere utnytte dem bevisst for økonomisk vinning, eksempel-

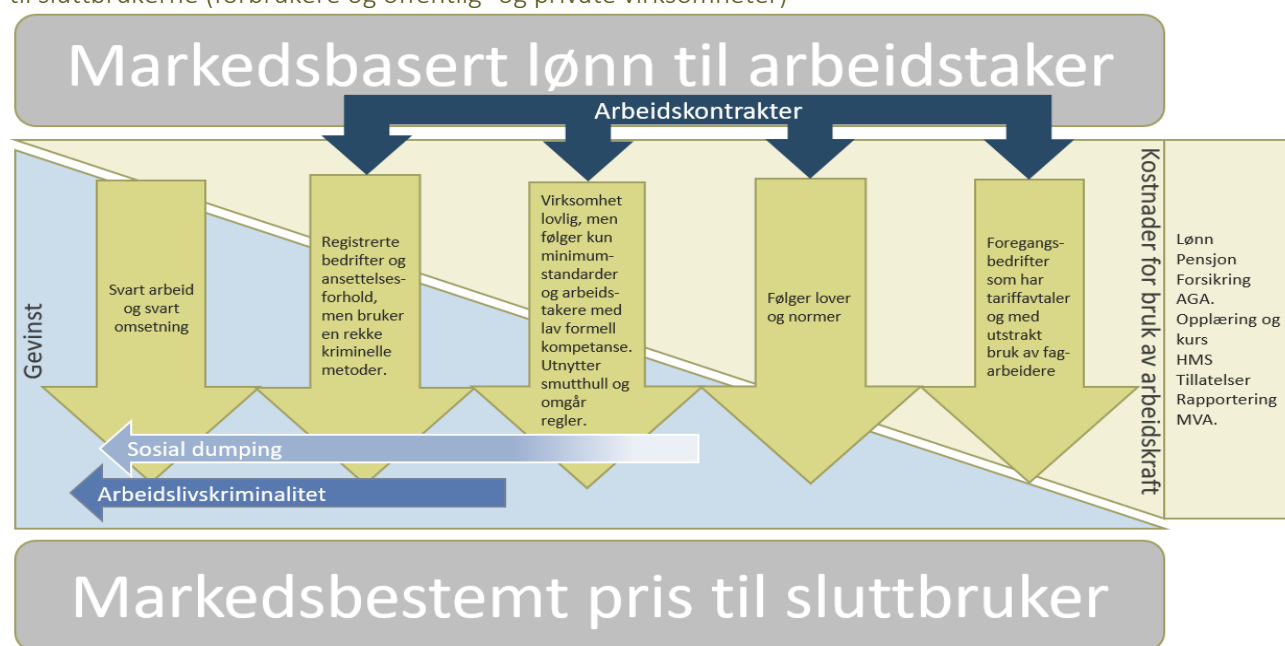
⁶² Jf. regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet, revidert 5. feb. 2019

vis 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.

Figur 5.7 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 deklagring- 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 lovlige 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 de-

ler, er andelen av respondentene som tilbyr deklagring 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 5.8. 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 5.8. Nesten tre av ti

opplever å tape markedsandeler til useriøse og kriminelle i stor eller svært stor grad, jf. figur 5.9. 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.

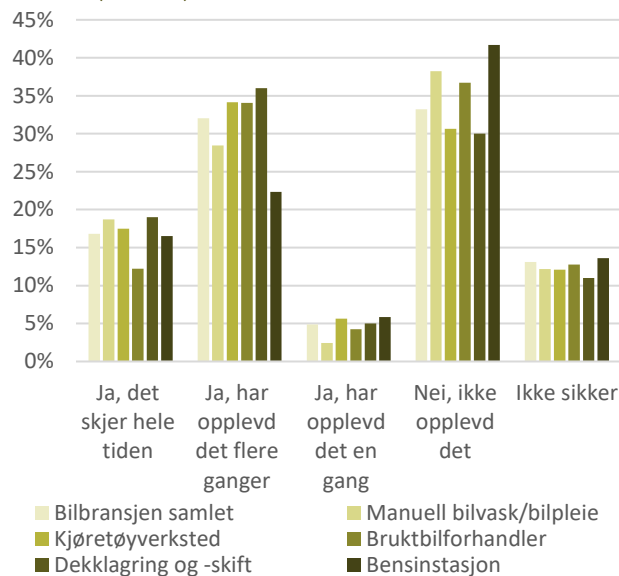
A-krimisenteret i Oslo avdekket betydelig omsetning som holdes utenfor regnskapet i kontrollerte bilvask/bilpleievirksomheter. Den svarte omsetningen brukes til eiernes private forbruk og avlønning av uregistrert arbeidskraft (A-krimisenteret i Oslo, 2020).

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 5.9. 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 5.10. Den største gruppen oppgir at konkurranse fra useriøse og kriminelle har få eller ingen konsekvenser for deres egen virksomhet. Det er små for-

skjeller i oppfatning mellom respondentene i de ulike delene.

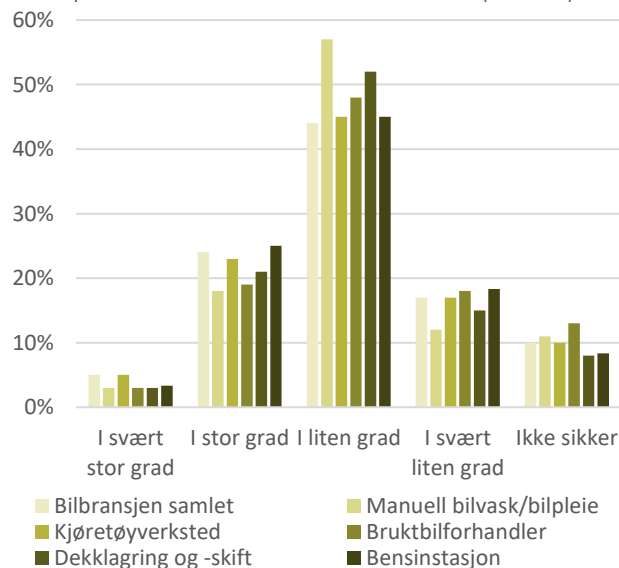
Figur 5.8 «Dersom du tar utgangspunkt i de to siste årene, har din virksomhet opplevd konkurranse fra tilbydere som du vurderer som useriøse eller kriminelle?» (N=514).



Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

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

Figur 5.9 «I hvilken grad opplever du at din virksomhet taper markedsandeler til useriøse?» (N=343).



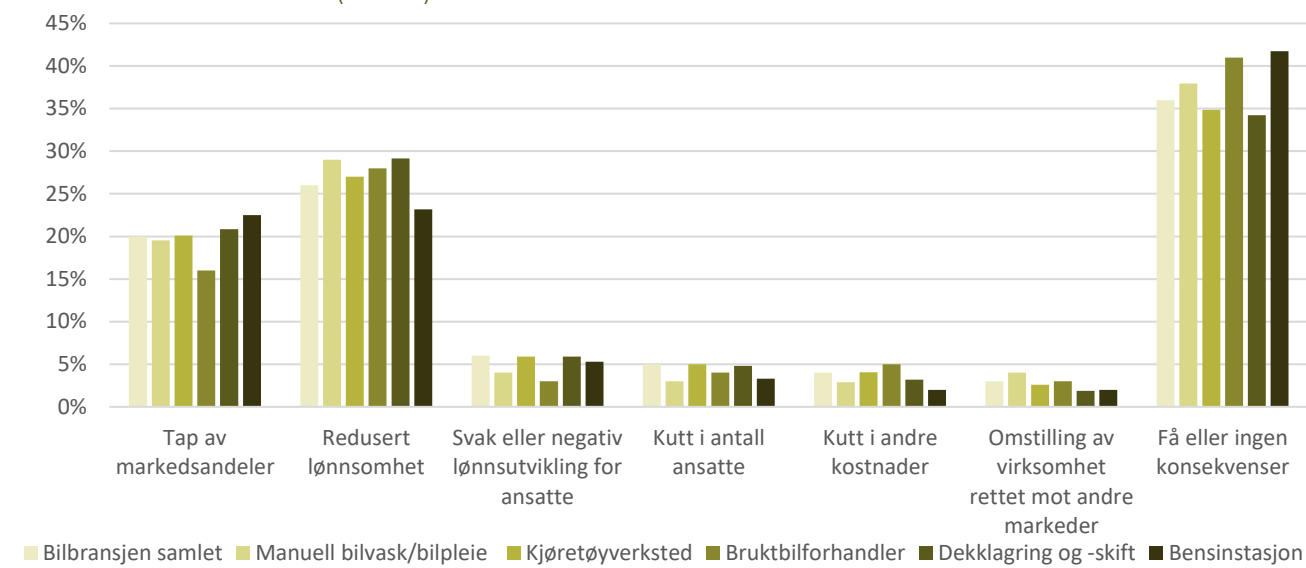
Kilde: Virksomhetsundersøkelsen, SØA.

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

Figur 5.10 viser imidlertid at respondentene fra virksomheter som i hovedsak tilbød manuell bilvask/bilpleie eller dekklagring 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 avdekket 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 5.10 «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

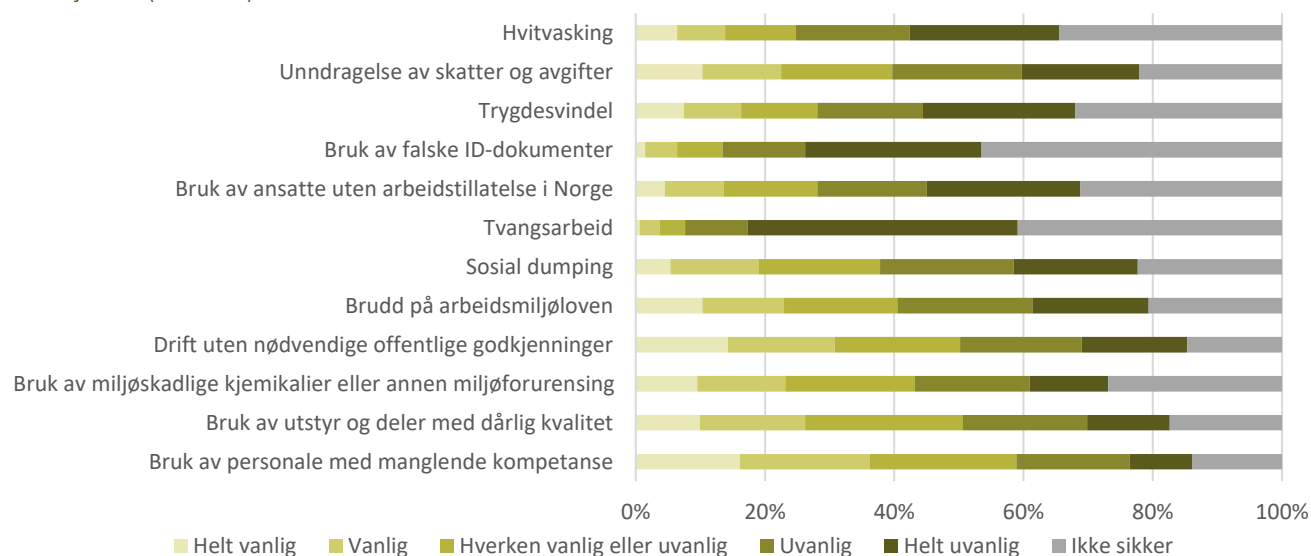
Ifølge virksomhetsundersøkelsen oppfatter respondentene at bruk av personale med manglende kompetanse er den vanligste formen for useriøsitet og kriminalitet, etterfulgt av drift uten nødvendig offentlig godkjenning. Mellom 30 og 40 prosent av respondentene oppfatter dette som vanlig eller helt vanlig, jf. figur 5.11. 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 5.11.

Det er sannsynlig at bruk av utstyr og deler med dårlig kvalitet og drift uten godkjenning fra Statens vegvesen har størst påvirkning på trafikksikkerheten. 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 5.11 «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.⁶³ 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.

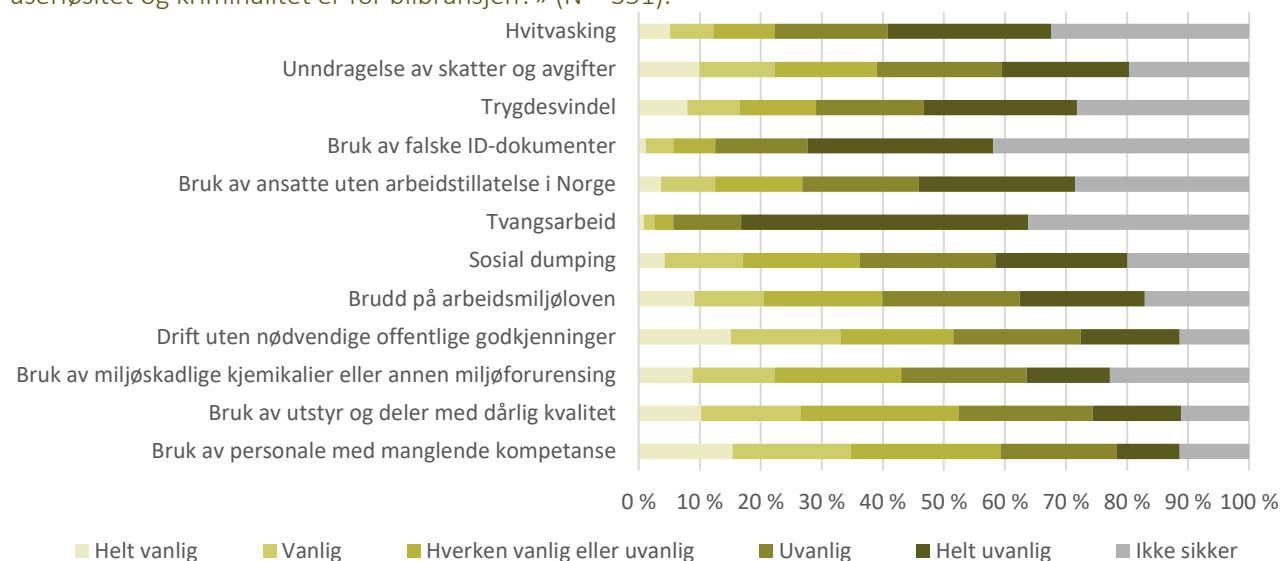
I spørreundersøkelsen sendt ut i forbindelse med dette prosjektet, svarte 57 prosent av respondentene som tilbød verkstedtjenester at de i løpet av de siste to årene hadde opplevd konkurranse fra useriøse eller kriminelle tilbydere. I fritekstbesvarelsen var det imidlertid flere som bemerket at utfordringene 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 5.12.

⁶³ Klikk [her](#) for å lese mer om undersøkelsen.

Figur 5.12 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-krim-senteret i Oslo, som har kontrollert flere enn 45 virksomheter som tilbyr bilpleietjenester i 2019 (A-krim-senteret 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-krim-senteret 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-krim-senterets 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.

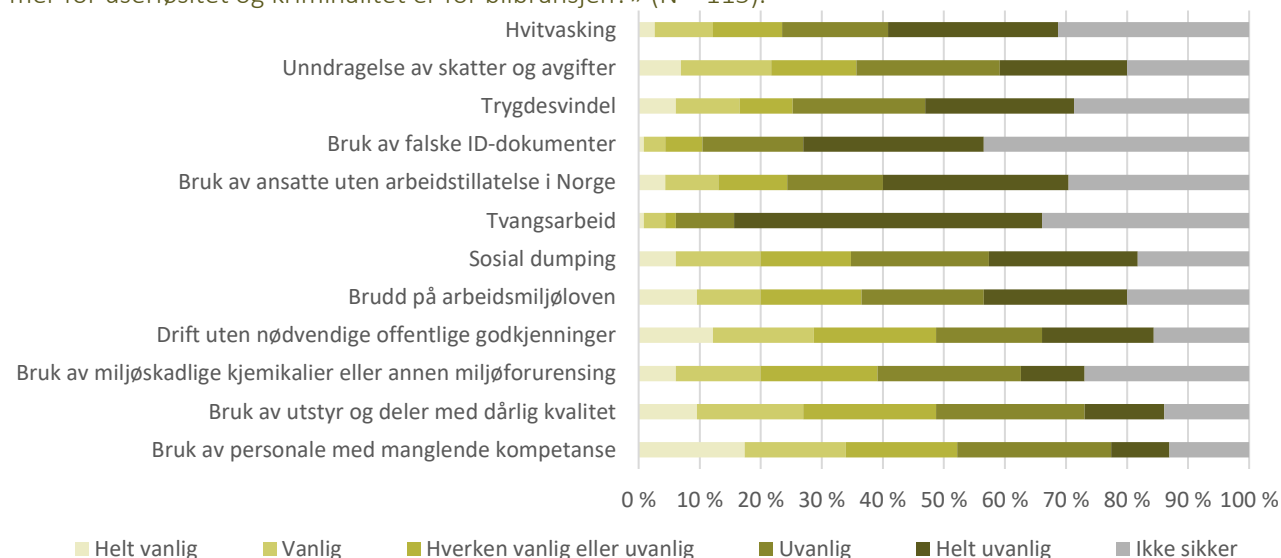
De useriøse og kriminelle virksomhetene sparer betydelige driftskostnader ved å omgå lov- og regelverk for både tekniske krav og arbeidstakernes rettigheter.

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 5.13 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.

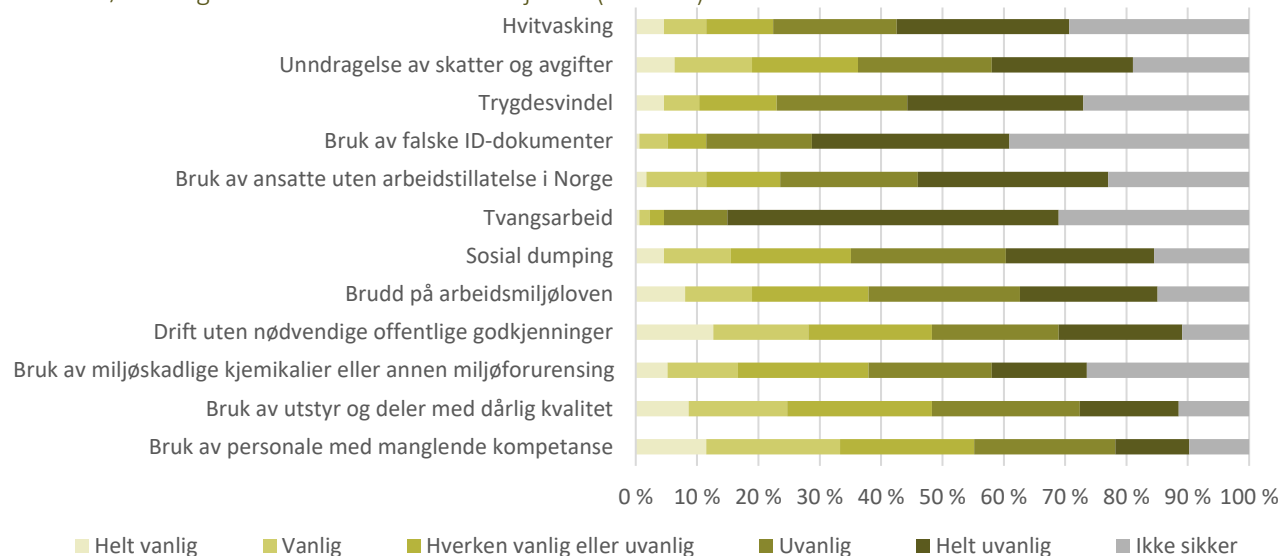
For å få bilene godkjent, kan det være samarbeid mellom forhandler og verksted, for eksempel i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll. I enkelte tilfeller er det også avdekket falske salgsmeldinger på kjøre-

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 2018.⁶⁴ 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.⁶⁵

Figur 5.14 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.

⁶⁴ Klikk [her](#) for å se Forbrukerrådets statistikk.

⁶⁵ 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 respondene 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

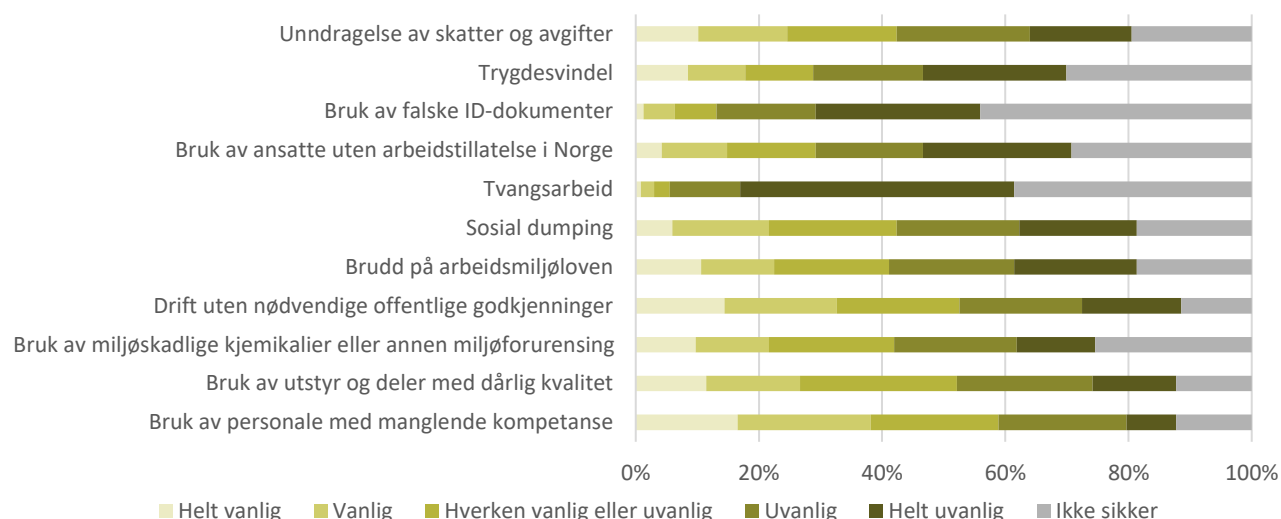
I virksomhetsundersøkelsen svarer 55 prosent av de som tilbyr skifte og lagring av dekk, at de opplever konkurranse fra useriøse og kriminelle aktører. Det er den høyeste andelen på tvers av de ulike delene av bransjen, jf. figur 5.15.

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 trykkesvindel er et typisk lovbrudd som går igjen i denne delen av bransjen.⁶⁶

Figur 5.15 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.

⁶⁶ 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 5.8. Av de som opplever konkurranse, er imidlertid andelen som opplever stor grad av konkurranse høyere, jf. figur 5.9.

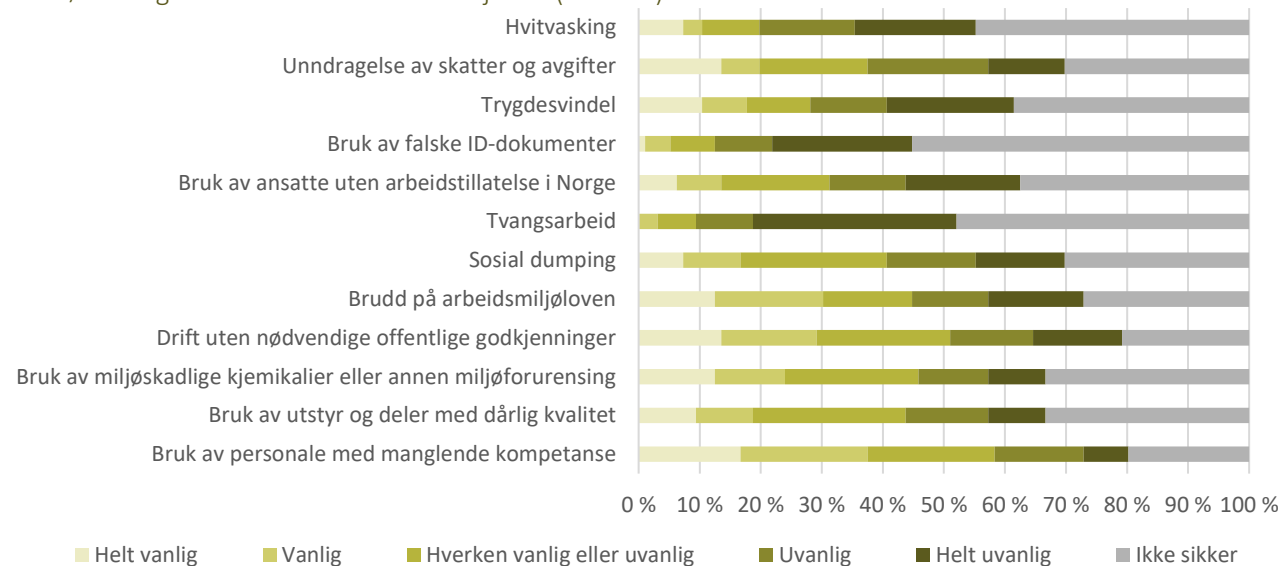
Gjennom intervju avdekkes det at særlig bensinstasjonene som også tilbyr bilvask, opplever konkurranse fra tilbydere de mener ikke følger de samme kravene til etablering og drift av vaskeanlegg som de selv er pålagt. I virksomhetsundersøkelsen svarer 51 prosent av tilbyderne av automatisk bilvask/bilpleie 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.⁶⁷

Figur 5.16 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.

⁶⁷ 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 5.17. Flest tilsyn er ført med virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy.

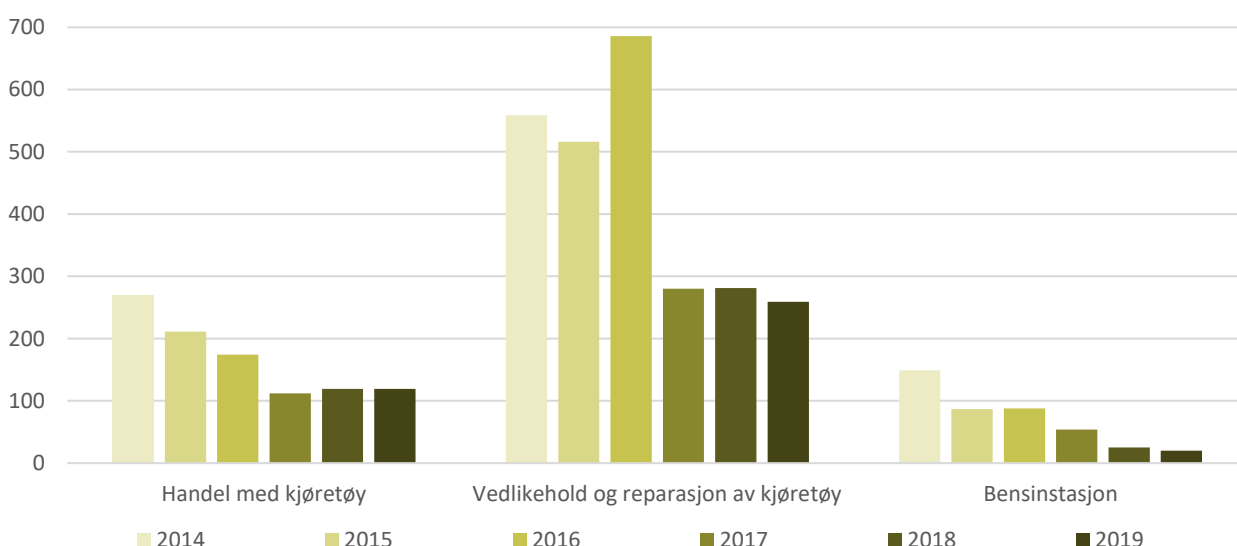
Det avdekkes og blir reagert på brudd i en høyere andel av tilsynene i bilbransjen, sammenlignet med i næringslivet samlet, jf. figur 5.18 og 5.20. Det er imidlertid betydelige forskjeller innad i bransjen, med tanke på tilsynsomsfang og andelen tilsyn hvor det er avdekket brudd og gitt reaksjoner. Antall 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 5.18.

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.⁶⁸ 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.

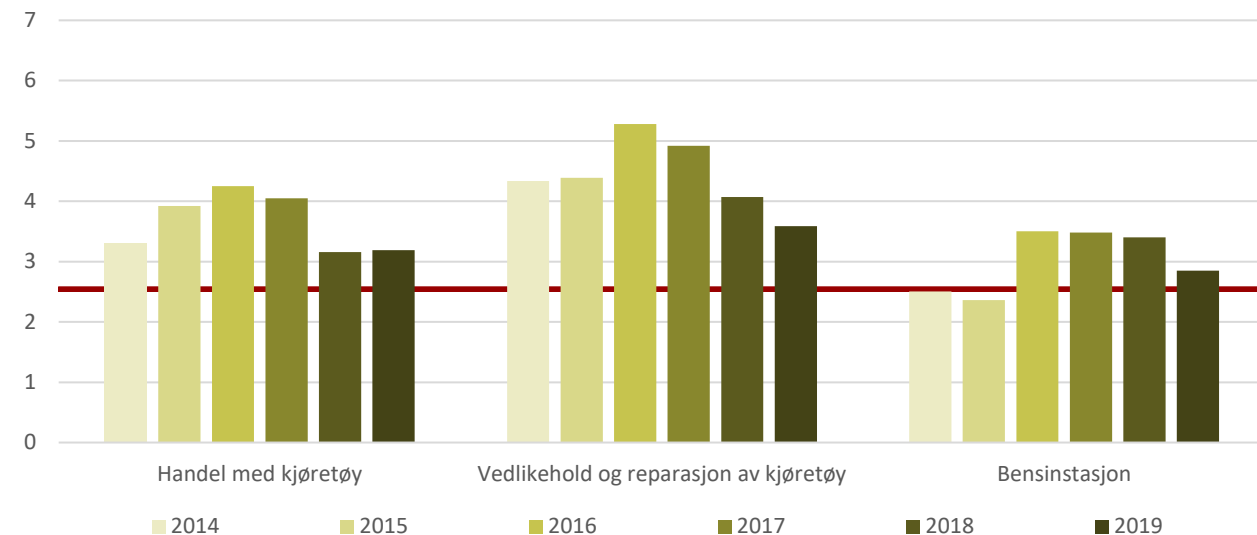
Figur 5.17 Antall tilsyn per år, fordelt på næringer i bilbransjen.



Kilde: Arbeidstilsynet

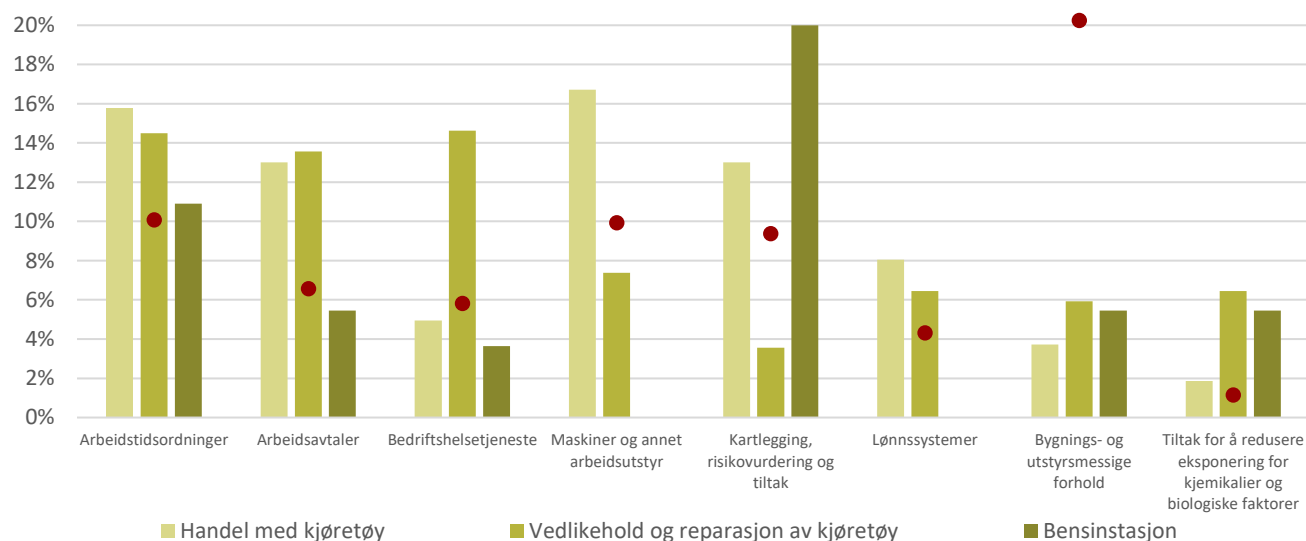
⁶⁸ Se kapittel 3.1 for en beskrivelse av denne kategoriseringen.

Figur 5.18 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 5.19 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 5.19. 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 5.20.

Reaksjonene fordeler seg på ulike områder, men samsvarer i stor grad med satsningsområdene for tilsynene.⁶⁹ 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.⁷⁰ I tillegg kan virksomheter i noen tilfeller anmeldes.

⁶⁹ 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.

⁷⁰ 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

Den vanligste reaksjonen, er å varsle og vedta pålegg om å rette opp forhold innen en frist.

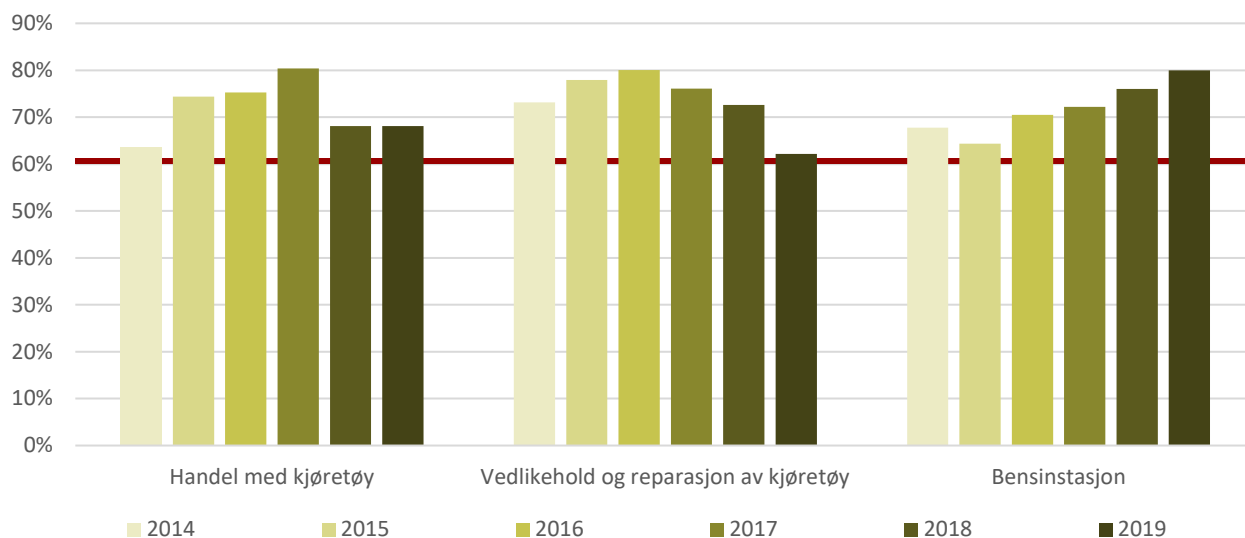
Tvangsmulkt eller vedtak om stans av virksomheten brukes som pressmiddel for å få gjennomført pålegg om utbedringer i virksomhetene. Bruk av tvangsmulkt er varslet og vedtatt i en større andel av tilsynene innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy, sammenlignet med de andre delene av bilbransjen og næringslivet samlet, jf. figur 5.21.

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.

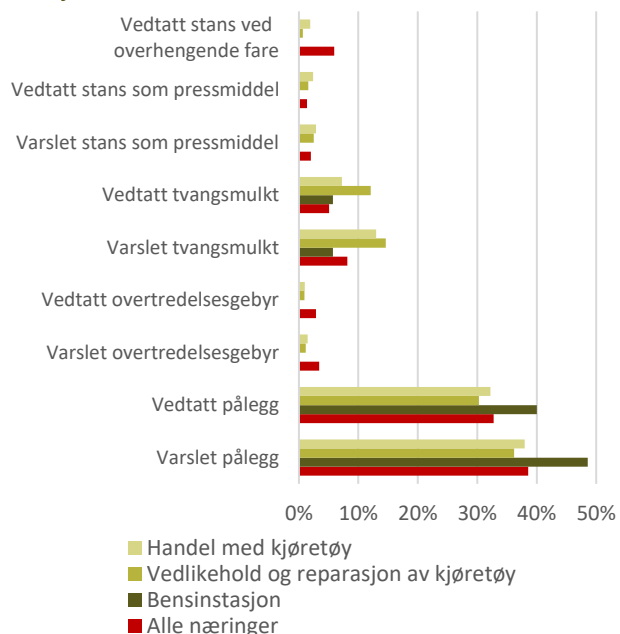
som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfyllelse av pålegget, inntil pålegget er oppfylt. Tvangsmulkt kan også fastsettes som engangsmulkt. Arbeidstilsynet kan også vedta å stanse arbeidet i en virksomhet helt eller delvis hvis virksomheten ikke følger opp et pålegg innen fristen som er gitt, som et pressmiddel for å få pålegget gjennomført eller hvis det er umiddelbar fare for arbeidstakernes liv og helse.

Figur 5.20 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 5.21 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.⁷¹ 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

⁷¹ 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 karakteristikkertilsvarende de virksomhetene der det er avdekket relativt omfattende brudd på arbeidsmiljøloven ved tilsyn.⁷² 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

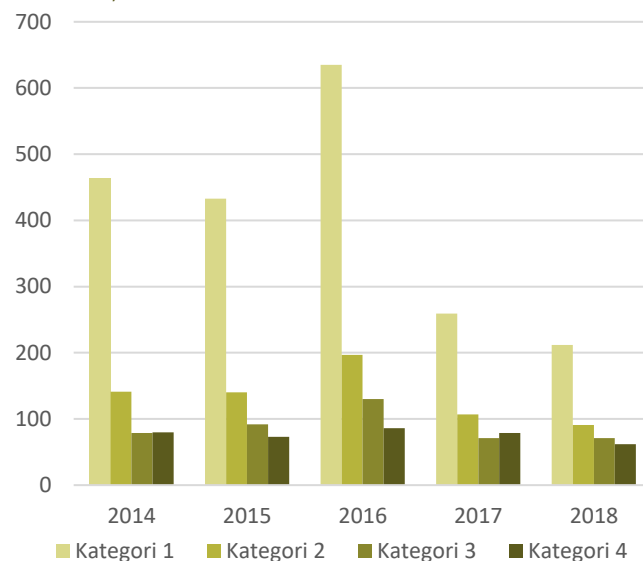
Figur 5.22 viser utviklingen i antallet tilsyn hvor overnevnte karakteristikkert er avdekket. Figur 5.23 viser antall tilsyn innenfor de fire alvorlighetsgradene fordelt på bilbransjens tre hoveddeler i 2018.

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 5.24 viser antallet virksomheter som er ført tilsyn med og antallet foretak som er hovedenheten til disse virksomhetene, i hver av alvorlighetsgradene.⁷³

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.

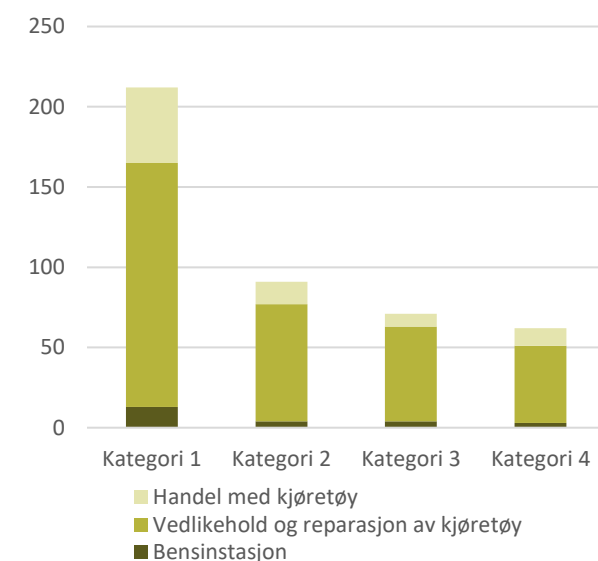
⁷² Merk at tilsyn blir ført med virksomheter, mens modellen predikerer sannsynligheter knyttet til foretakene som er hovedenhetene til disse virksomhetene. Dersom det hadde vært mulig å få tilgang på virksomhetenes nærings-

Figur 5.22 Antall tilsyn, fordelt på alvorlighetsgrad for useriøsitet.



Kilde: Arbeidstilsynet og SØAs regnskapsdatabase

Figur 5.23 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.

⁷³ Merk at kun aktive foretak er inkludert her, fordi det er disse som har tilgjengelig regnskapsinformasjon i SØAs regnskapsdatabase.

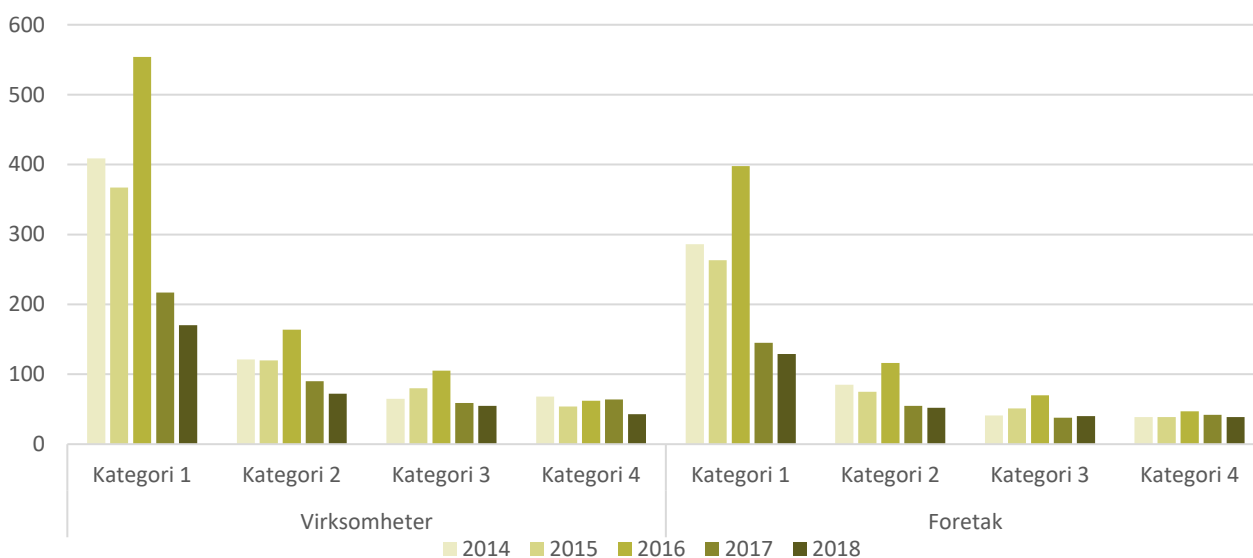
Sannsynligheten for ulike alvorlighetsgrader av useriøsitet er beregnet på foretaksnivå, som følge av det tilgjengelige tallgrunnlaget. Regnskapsmessige kjennetegn som er benyttet til å predikere sannsynligheten for brudd på arbeidsmiljøloven, er følgende:⁷⁴

- Omsetning per ansatt
- Antall ansatte fordelt på fire grupper⁷⁵
- Foretakets alder fordelt på fem grupper⁷⁶
- 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 5.24 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.⁷⁷ 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

⁷⁴ Alle er signifikante på fem prosent, med mindre annet er oppgitt i teksten.

⁷⁵ 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.

⁷⁶ 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.

⁷⁷ 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.⁷⁸ 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.⁷⁹

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			
Handel med kjøretøy	105	47	29	22
Vedlikehold og reparasjon av kjøretøy	232	58	37	34
Bensinstasjoner	44	16	9	8

Kilde: SØA

⁷⁸ Jf. kategoriseringen presentert i kapittel 3.1.

⁷⁹ 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.⁸⁰ 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.⁸¹

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.

⁸⁰ Arbeidstilsynet arbeider mer effektivt og oppnår større samlet arbeidsmiljøeffekt dersom tilsyn gjennomføres i de virksomhetene som har størst risiko for brudd.

⁸¹ 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			
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 karakteristikk 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 er svært liten.

I dette kapitlet 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 opptrer 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.⁸²

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.

⁸² 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 holdningsendringer 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.⁸³ Figur 6.3 viser hvor mange i forbrukerundersøkelsen

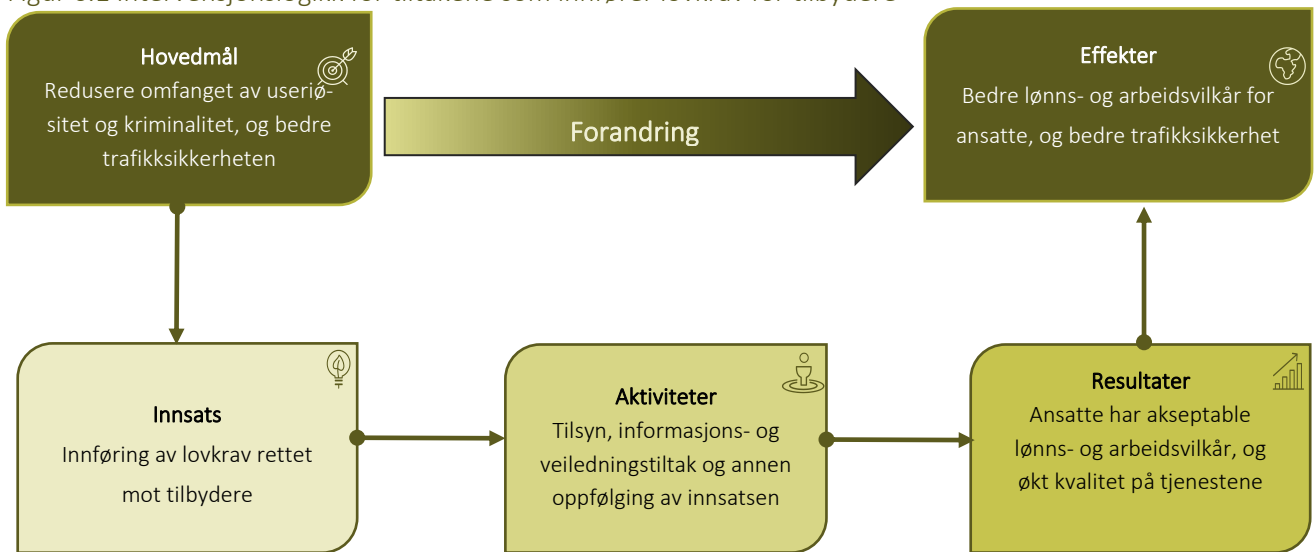
⁸³ Hver respondent kunne velge tre tiltak.

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-

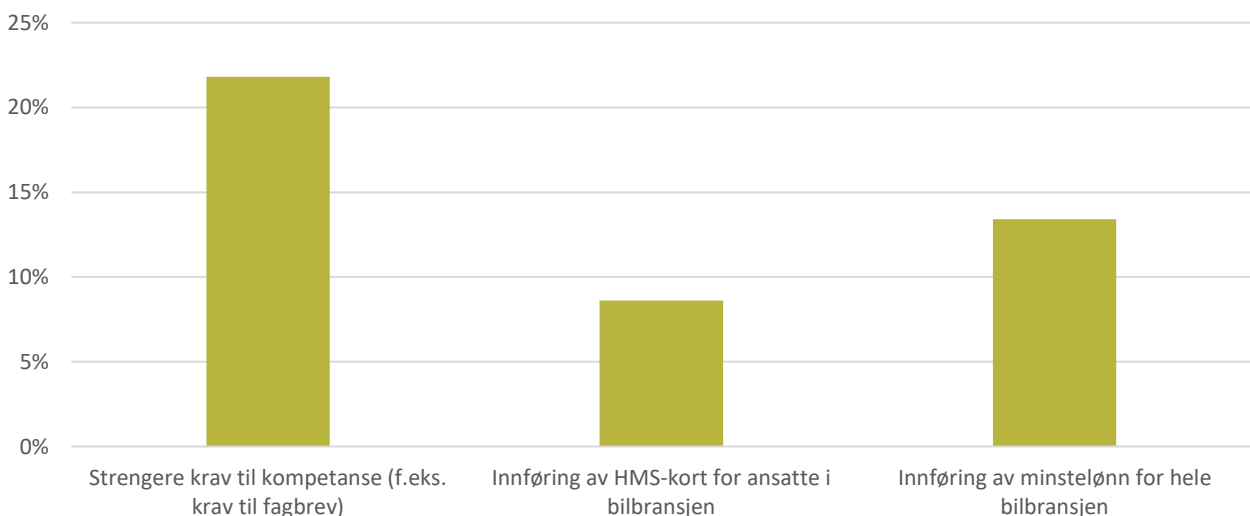
synligvis at strengere krav fører med seg ytterligere kostnader for virksomheter som etterlever regelverket. Et uønsket mulig utfall er at disse kostnadene kun påføres virksomheter som etterlever, mens de som ikke etterlever unngår kostnadene. At innsatsen følges opp av kontroll, tilsyn og andre aktiviteter er derfor avgjørende, jf. kapittel 6.5.

Figur 6.1 Intervensjonslogikk for tiltakene som innfører lovkrav for tilbydere



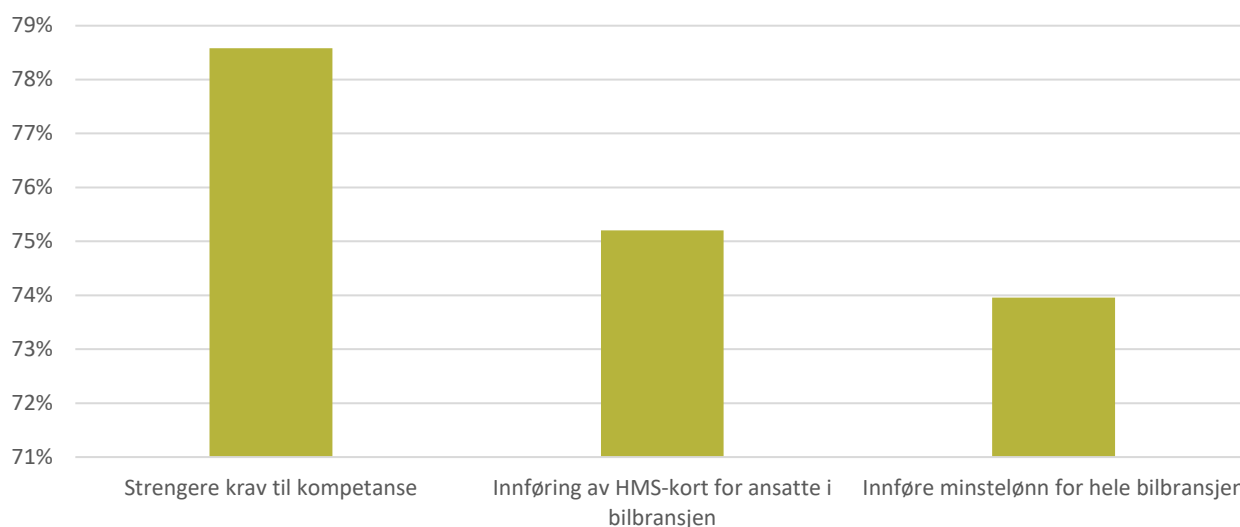
Kilde: SØA.

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 lavterskelarbeidsplasser. 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 godkjenningssystem 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 godkjenningssystem.

I intervju med ulike aktører fra bransjen og partene i arbeidslivet blir også en godkjenningssystem 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 godkjenningssystem, 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 godkjenningssystemen for renhold understreker at det tar tid før ordningen skaper effekter i markedet. Innføring av en godkjenningssystem må derfor ha et langsiktig perspektiv på effekter (Andersen, Bråten, Nergaard, & Trygstad, 2016).

Det er flere relevante resultatindikatorer knyttet til en godkjenningssystem. For det første er antall innvilgede søknader om godkjenning sentral. Denne gir oversikt over hvor mange virksomheter som tilbyr de godkjenningssystempliktige 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 godkjenningssystemen 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 seriøsitet (Bjørnstad, Eggen, & Tofteng, 2016).⁸⁴

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

⁸⁴ I renhold er HMS-kort innført som en del av godkjenningssystemen.

relevant i de mest arbeidsintensive delene av bransjen. Kanskje særlig innen bilpleie, der det blant annet er avdekket mangelfulle arbeidsavtaler og manglende arbeidstillatelser.⁸⁵ 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.⁸⁶ Et høyere antall innvilgede søknader gir myndighetene både en indikasjon på at ordningen brukes og bedre oversikt over virksomheter og ansatte i bransjen.

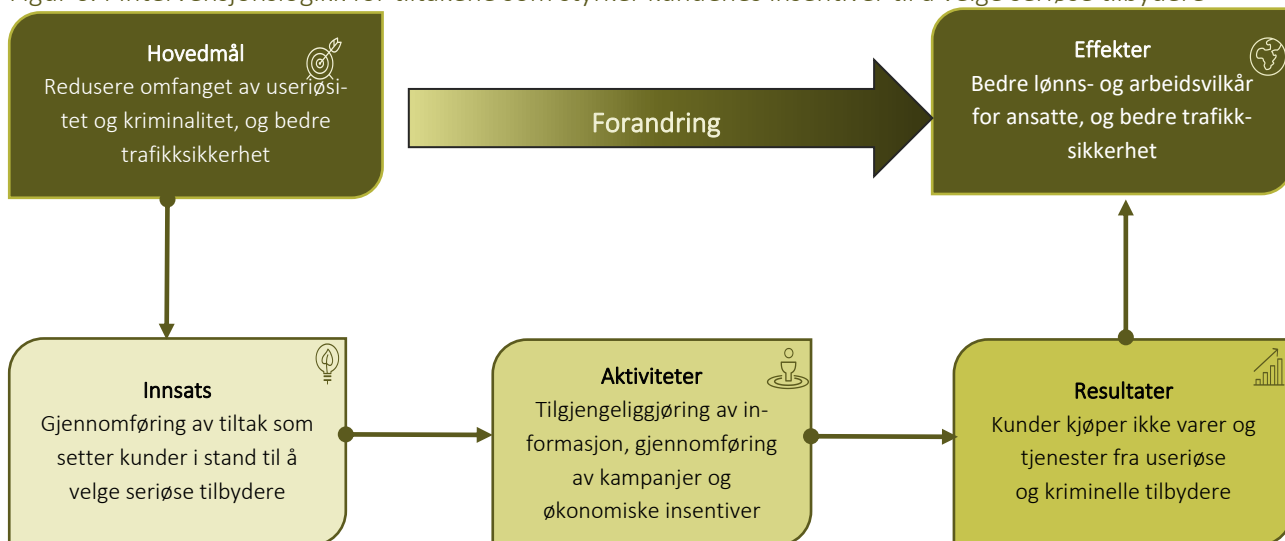
I spørreundersøkelsene er det relativt få virksomhetsrepresentanter som mener innføring av HMS-kort er blant de tre best egnede tiltakene, med under 10 prosent. Blant forbrukerne er 75 prosent ganske eller svært positive til tiltaket.⁸⁷

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.

⁸⁵ Klikk [her](#) for å lese mer på Handlehvit.no.

⁸⁶ Forutsatt at samme krav som eksisterende ordninger for HMS-kort legges til grunn for ordningen i bilbransjen.

⁸⁷ 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 informasjonstiltak, 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.

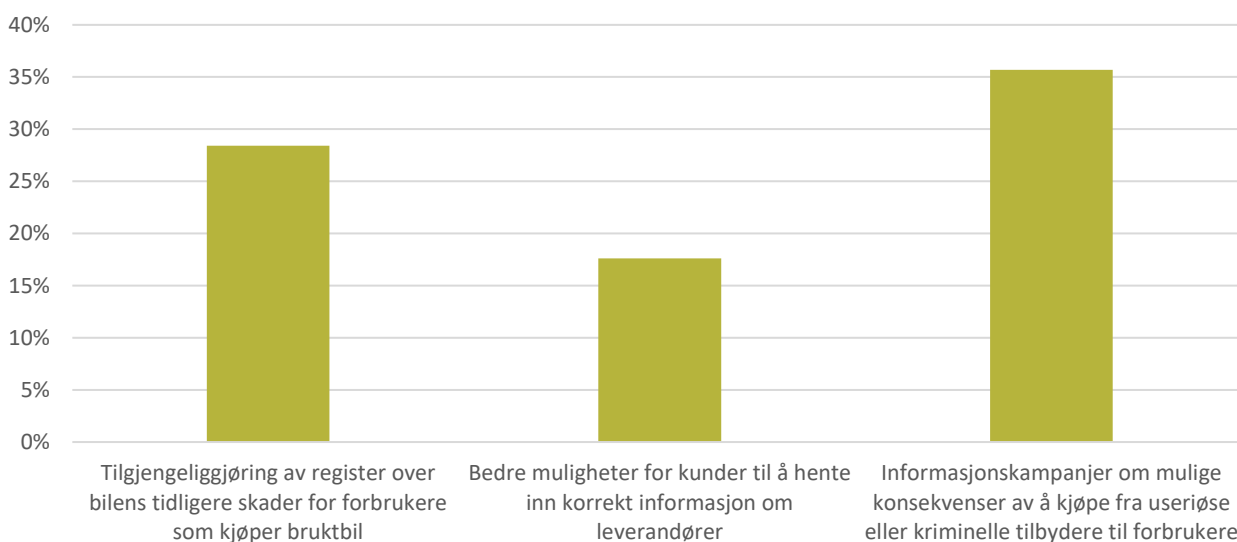
Indikatorer for effekt kan for eksempel baseres på gjennomførte kunnskaps- og holdningsundersøkelser i målgruppen for tiltakene. At flere mener å handle med useriøse og kriminelle er uakseptabelt og at færre kjøper tjenester svart, vil være aktuelle effektindikatorer for kundenes vilje til å velge seriøse 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.

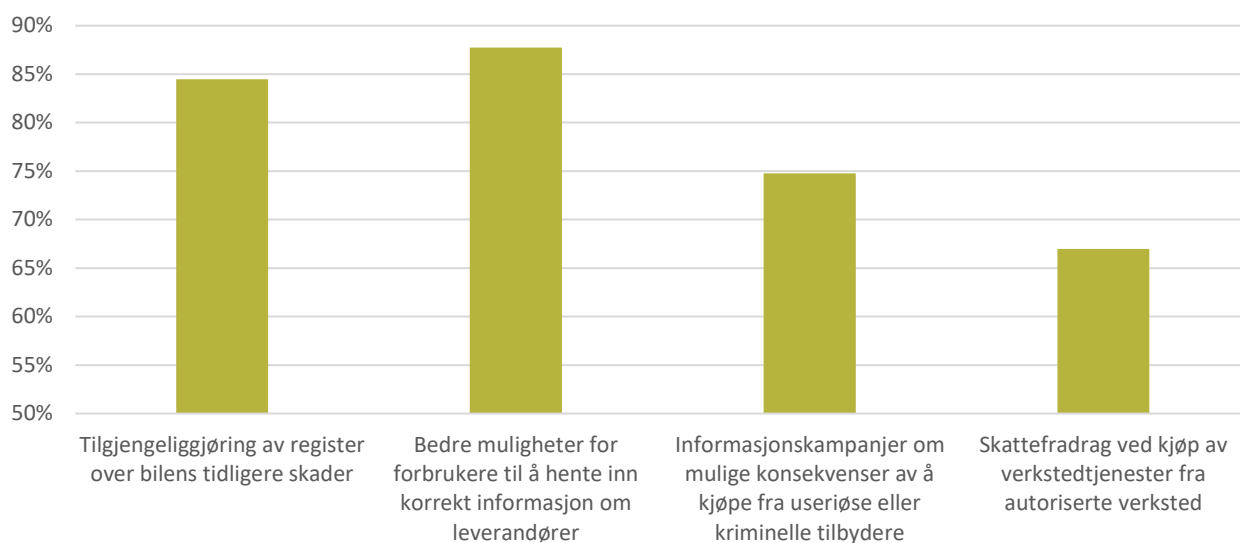
Overordnet virker forbrukere å være relativt positive til tilgjengeliggjøring av informasjon om skadehistorikk på kjøretøyene og om leverandørene, sammenlignet med virksomhetsrepresentantene. Det kan skyldes at den type tilgjengeliggjøring av informasjon vil kreve mer rapportering, og derfor øke virksomhetenes 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 videreselge disse bilene til intetanende kjøpere.⁸⁸

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 etterspørres. Et slikt register forutsetter tett samarbeid mellom myndighetene og forsikringsbransjen.

Den mest relevante resultatindikatoren for etablering av et bilskaderegister, er søk og treff i registret. Det vil også være aktuelt å gjennomføre spørreundersøkelser om kundenes kjennskap til ordningen, og om kundene vet om deres leverandør er godkjent.⁸⁹ Disse indikatorene må også sees i sammenheng med omsetningen av brukte biler i sam-

⁸⁸ Klikk [her](#) for å lese mer om Olsen Bil-saken, der det ble avdekket dårlige og mangelfulle reparasjoner av brukte biler som ble videresolgt.

⁸⁹ 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.⁹⁰ 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.⁹¹

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

⁹⁰ 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.

⁹¹ 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. Kundernes 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.⁹² 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.⁹³

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-

⁹² Klikk [her](#) for å lese om resultatene fra undersøkelsen.

⁹³ 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 skattefradragsordning 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 skattefradragsordning 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 fradragsordningene har, gitt at disse omfatter andre typer tjenester.

I forbrukerundersøkelsen ble respondentene spurt om en skattefradragsordning 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 skattefradragsordning 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 skattefradragsordninger 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.

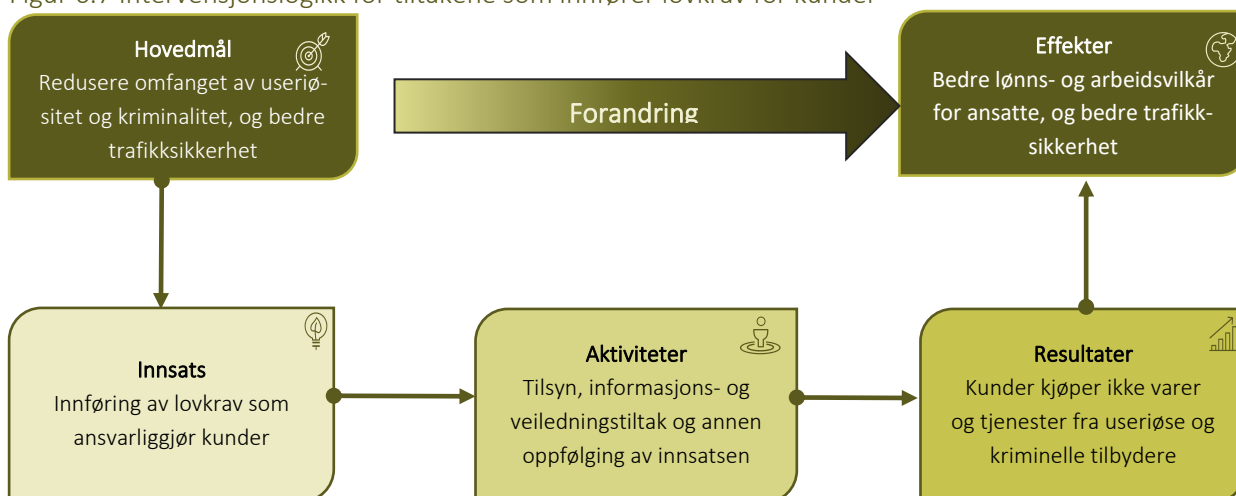
Lovverket må også følges opp med kontroller og tilsyn, for å sanksjonere kunder som ikke vil etterleve regelverket. Kontroll- og tilsynsaktiviteter bidrar derfor til å øke effekten av å innføre lovkrav. Det gjennomføres relativt få kontroller og tilsyn av private

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.

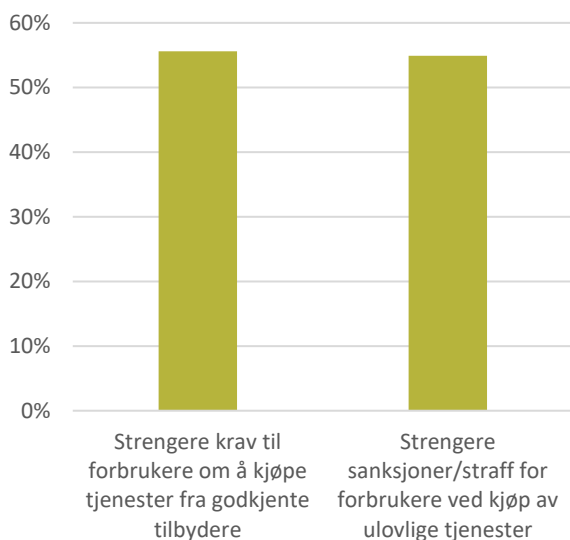
Aktivitetene skal resultere i at kundene er satt i stand til å stenge useriøse og kriminelle ute av markedet. På den måten bidrar innsatsen til bedre lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte og bedre trafiksikkerhet i samfunnet. Å ansvarliggjøre kundene vil også bidra til redusert uønsket konkurranse mellom 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.⁹⁴ 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 renholdsbransjen, 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).

⁹⁴ 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-

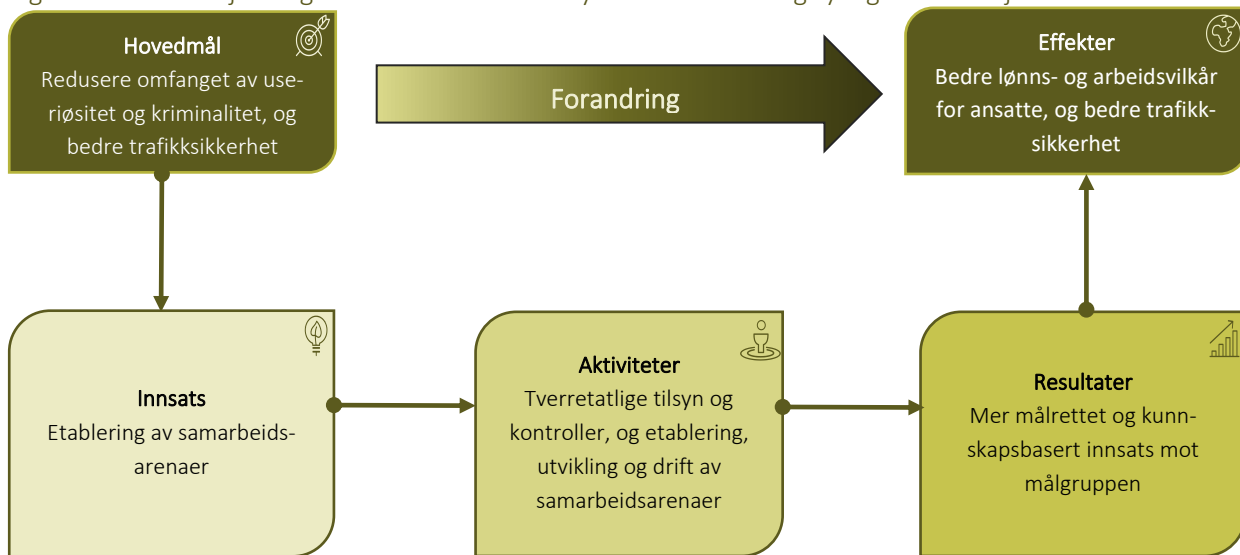
retning og metoder for å motarbeide useriøsitet og kriminalitet i bransjen.

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 trafiksikkerhet 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 imidler-

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.⁹⁵

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-krimisamarbeidet 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

⁹⁵ 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.⁹⁶ 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.

⁹⁶ Klikk [her](#) for å lese veilederen.

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 tverretattlig 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		
Fylke	Koeffisient	Robust standard-feil
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