

Til: Arbeidstakerorganisasjonene

Fra: NHO Transport og Arbeidsgiverforeningen Spekter

Sak: Krav hovedoppgjøret 2024 – Bussbransjeavtalen

Dato: 22.03.24

1. Utgangspunkt

Bussbedriftene sliter for tiden med negative resultater.

Industriens kommuniserte økonomiske ramme vil derfor være en absolutt yttergrense eller tak for bussbransjen. I dette ligger at kostnadene knyttet til tekniske endringer må hensyntas, og eventuelle krav fra frontfaget kan medføre betydelig større kostnader i bussbransjen enn i industrien.

2. Krav – konkrete endringer

Alle tarifftekster nedenfor er markert i kursiv, og krav om endringer i teksten, eller nye tekster, er markert med understreket tekst i kursiv. Tekster som kreves strøket er markert med gjennomstreking i kursiv.

2.1. Utligningstid

Arbeidsgiversiden ønsker en lenger utligningstid enn den som p.t. ligger i Bussbransjeavtalen.

§ 4.2. Arbeidstidsordninger, første ledd endres:

Bedriften kan utligne arbeidstiden over ~~åtte~~ inntil 26 uker, dog således at den daglige arbeidstid ikke overstiger ni timer og ukentlige arbeidstid ikke overstiger 48 timer. Etter skriftlig avtale mellom bedriften og den tillitsvalgte, kan ovenfor nevnte utligningstid utvides, jfr. Aml. § 10-5, nr. 2.

2.2. Flere hele stillinger/økte stillingsstørrelser

Busselskapene kan i dag ikke planlegge anbud basert på at en vil kunne få til avtaler med tillitsvalgte i etterkant, og kan derfor ikke planlegge med at ansatte har flere stasjoneringsteder. Dette har tidligere ledet til stillingsreduksjoner ved anbudsoppstart.

§ 4.7. Stasjoneringsted, tredje ledd endres:

Den ansatte skal ha ett stasjoneringsted dersom bedriften og de tillitsvalgte ikke avtaler noe annet. Dersom det er nødvendig for å kunne opprette heltidsstillinger kan ~~det inngås avtale i tråd med dette.~~ den ansatte ha to ulike stasjoneringsteder så lenge avstanden mellom disse (målt langs offentlig vei) ikke overstiger 60 km. Avstanden kan utvides etter avtale med den tillitsvalgte. Stasjoneringstedet for den enkelte arbeidsdag skal fremgå av arbeidsplanen.

Dersom man får en videre anledning til å foreta midlertidige flyttinger vil det kunne gjøre det enklere å tilby større stillinger.

§ 4.7. Stasjoneringssted, siste ledd endres:

"Ved behov for flytting grunnet sesongvariasjoner i produksjonen eller lignende, kan stasjoneringsstedet flyttes midlertidig 2 ganger pr. år innenfor en avstand på 3 8 mil.

3. Behov for presiseringer

3.1. Ansatte med omsorgsoppgaver

Bussbransjen sliter med å rekruttere og beholde ansatte i småbarnsfasen. At turnuser tildeles med utgangspunkt i ansiennitet er en av utfordringene her. Lokalt opplever både ledere og tillitsvalgte det som vanskelig å fravike ansiennitetsprinsippet selv om dette er mulig både der man inngår avtale om det og der arbeidsgiver har saklig grunn til å fravike ansiennitet. Arbeidsgiversiden ønsker derfor at det presiseres at omsorg for barn kan gi saklig grunn for å fravike ansiennitet.

§ 3.5. Intern rekruttering til ledige turnuser/skift, i fjerde ledd tas det følgende presisering:

Dersom bedriften finner grunn til å fravike ansiennitetsprinsippet, skal dette begrunnes overfor de tillitsvalgte før ansettelsen foretas. Omsorg for barn er blant de forhold som kan være saklig grunn til å fravike ansiennitetsprinsippet.

3.2. Forskuttering av sykepenger

Arbeidsgivers forskuttering av sykepenger, jf. § 5.4.1, har skapt enkelte utfordringer knyttet til ansatte som ikke har bussjåføryrket som sitt primæryrke og ansatte som har flere arbeidsgivere. Selv om arbeidsgiver kan innføre rutiner knyttet til dette, ønsker en å se på felles regler for bransjen som sikrer likebehandling.

NHO Transport ønsker å diskutere ulike løsninger i løpet av forhandlingene.

4. Øvrige krav

4.1. Arbeidstid i Oslo

Arbeidstiden i Oslo er i dag 34 timer. Arbeidsgiversiden mener at arbeidstiden for Oslo bør være den samme som for Akershus. Hvordan sjåførene skal kompenseres for økt arbeidstid må diskuteres i forhandlingene.

4.2. Tilkallingshjelp

Bussbransjen vil ha et behov for å kunne bruke tilkallingshjelp, men man opplever nå at en del sjåfører aktivt velger dette fremfor å ha en fast ansettelse også der det er behov for flere fast ansatte. Arbeidsgiversiden ser dette som uheldig, og tror at dette er en oppfatning som også deles av sjåførsiden.

Eventuelle krav vil bli konkretisert i løpet av forhandlingene.

NHO Transport tar forbehold om å presisere eller endre krav, eventuelt å fremme nye krav under tariffrevisjonen 2024.