

**Til:** Arbeidstakerorganisasjonene

**Fra:** NHO Transport og Arbeidsgiverforeningen Spekter

**Sak:** Krav hovedoppgjøret 2022 – Bussbransjeavtalen

**Dato:** 04.04.22

---

## 1. Utgangspunkt

Følgende forhold må legges til grunn for hovedoppgjøret:

- Frontfaget endte med en ramme på 3,7 prosent. Overhenget utgjør 0,9 prosent, og glidningen er fastsatt til 1,5 prosent.
- Russlands invasjon av Ukraina medfører stor politisk og økonomisk usikkerhet. Det er også usikkert hvor lenge krigen og usikkerheten vil vedvare.
- Drivstoffprisene varierer og har økt sterkt de siste ukene. Kan øke ytterligere med 10-15 kroner, og det er usikkert når og i hvilket omfang operatørene vil bli kompensert.
- Sykefraværet har vært høyt de siste månedene på grunn av covid-19, og arbeidsgiver har måttet må dekke lønn første fem fraværsdager. Store ekstra kostnader til vikarer, overtid og eventuelle bøter for forsinkede eller kansellerte avganger.
- Næringen sliter fortsatt med ettervirkninger av covid-19. Ligger nå på 85 prosent av passasjerantallet i 2019. Får dekket tapte billettinntekter til og med 31.07.22, men stor usikkerhet med hensyn til utviklingen til høsten.
- Operatørselskapene sliter med lave marginer. Driftsmarginen for bussbransjen totalt sett lå på 0,6 prosent i 2020. Det foreligger ikke tall for 2021 så langt, men disse forventes å ligge på et enda lavere nivå og muligens på den negative siden.

## 2. Krav

Frontfagets økonomiske ramme skal overholdes, og ekstra kostnader ved innføring av "pensjon fra første krone" må hensyntas. For øvrig fremmes følgende krav:

### 2.1. Arbeidsvilkår

Det fremmes følgende krav knyttet til arbeidsvilkår:

2.1.1. Kollektivtransporten er i økende grad basert på ordinær skoletransport, noe som medfører at arbeidet midt på dagen gjerne bortfaller eller erstattes av bestilt rutetransport. Dette gjør det vanskelig å kunne tilby hele stillinger.

Selv om tariffavtalen gir fleksibilitet knyttet til lokale avtaler om eksempelvis flere stasjoneringsteder, så er dette ikke noe man kan bruke i anbudsprosessen. For å kunne ivareta dette ønsker NHO Transport at man blant annet ser på mulighetene for å ha mer enn ett stasjoneringsted – dersom dette kan bidra til økte stillingsstørrelser.

2.1.2. Ikke alle sjåførere ønsker å arbeide i helgene, samtidig som oppdragsgiver over tid har økt produksjonen nettopp her. NHO Transport ønsker derfor at det skal åpnes for at det etableres egne deltidsstillinger som helgeavløsere.

2.1.3. NHO Transport ønsker at det åpnes opp for at en turnus kan "overoppfylles", slik at det i perioder kan arbeides mer enn 100 % mot at mertiden avspaseres senere. Dette vil gi muligheter for å bygge bedre turnuser og vil også kunne "beskytte" oppsatte turnuser ved endringer.

## 2.2. Bestillingskjøring

Det har over tid vært en uenighet om det er "rute" eller "turbestemmelsene" som skal gjelde for bestillingskjøring. Selv om flere av NHO Transport er av den klare oppfatning at bestillingskjøring faller inn under Bussbransjeavtalens turbilkapittel, og selv om flere av NHO Transports medlemmer i dag benytter seg av turbilkapittelet og utarbeider lokale avtaler med utgangspunkt i denne, så har den usikkerheten uenigheten har skapt vedvart. NHO Transport ønsker å finne frem til en omforent løsning med egne bestemmelser for denne type kjøring.

Det er videre viktig å finne frem til bestemmelser som ikke bare ivaretar "tradisjonell" bestillingskjøring (spesialtransport skolebarn, TT og pasientkjøring), men som også gjør det mulig for de rene rutebusselskapene å være en tilbyder av "bestilt rutetransport". Med "bestilt rutetransport" menes transport som er åpen for allmenn ferdsel, men som kun kjøres når passasjerer har bestilt slik transport. Selv om "bestillingsselskapene" kan delta i slike anbud, så kan slik kjøring vanskelig kombineres med ordinær rutekjøring. Dette er et segment som vokser, og drosjenæringen er i ferd med å bli den fremste tilbyderen av slik transport.

Dersom de tradisjonelle rutebusselskapene ikke kan være en aktør på dette området, vil det kunne lede til reduserte stillingsstørrelser. For at rutebusselskapene skal kunne være en aktør innenfor "bestilt rutetransport" må man finne frem til ordninger som er tilstrekkelig fleksible og lar seg kombinere med ordinær rutekjøring. Etter forrige tariffoppgjør ble det nedsatt et utvalg som har arbeidet med dette, og NHO Transport mener derfor at det under forhandlingene bør være mulig å komme frem til bestemmelser som ivaretar både arbeidsgiver og arbeidstakers interesser.

## **3. Annet**

Samtlige krav vil bli utdypet under forhandlingene. Det tas forbehold om nye krav kan fremmes under forhandlingene. På tilsvarende måte tas det forbehold om at eksisterende krav kan endres eller trekkes under forhandlingene.

