

**KRAV  
TIL  
LØNNSOPPGJØRET 2024**

MELLOM

**NHO TRANSPORT  
PÅ DEN ENE SIDEN**

OG

**FELLESFORBUNDET  
OG  
YRKESTRAFIKKFORBUNDET  
PÅ DEN ANDRE SIDEN**

FOR

**BUSSBRANSJEAVTALEN (BBA)**

## Lønn/ lønnsbestemmelser

Gjennom partssamarbeid på slutten av 2000 tallet fremforhandlet og opprettet partene i felleskap en ny tariffavtale for bussbransjen. Partene i Bussbransjeavtalen (BBA) la til grunn at lønnsnivået i avtalen skulle heves til et nivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn.

Arbeidstakersiden vil understreke medlemmenes økende misnøye knyttet opp mot hvorvidt målsetningen i protokollen fra meklingen i lønnsoppgjøret 2006 eller i senere protokoller mellom partene og sist i 2012, har gitt det forventede resultatet avtalen mellom partene faktisk beskriver.

Det vises i den sammenheng igjen til protokollen fra meklingen i lønnsoppgjøret 2006 hvor det framkommer at: *«I bussbransjen skal lønnsnivået heves til et nivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn»*. Dette bekreftes i senere protokoller mellom partene og sist i 2012 hvor det var enighet om følgende: *«Partene er enige om at lønnsnivået skal bygge på intensjonene som lå til grunn ved etablering av BBA»*.

Våre medlemmer i bussbransjen har i tillegg merket seg en betydelig reallønnsnedgang og redusert kjøpekraft over flere oppgjør nå. En krevende økonomisk situasjon med økende priser på matvarer, strøm og renter gjør at tiden for å få til et resultat som samsvarer med våre medlemmers klare forventninger må synliggjøres gjennom reelle resultater og ikke i diffuse intensjoner.

Det fremsettes krav om:

1. Et generelt kronetillegg  
For øvrig vises det til partenes intensjon om at lønnsnivået i BBA skal heves til et nivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn.
2. Reguleringstillegg som ivaretar forventet glidning for mellomoppgjøret 2025.  
Henvisning til tariffavtalen § 5.5.1.4 Reguleringsbestemmelse rutebuss:  
*«Partene er enige om at lønnsnivået skal bygge på målet om å heve bussbransjens attraktivitet, stimulere til kompetanseheving, økt lønn og bidra til å bedre konkurransen om arbeidskraft. For å sikre en jevnere lønnsutvikling enn det prinsippene i et normallønssystem gir, skal det ved hvert hovedoppgjør forhandles om et kronetillegg for neste mellomoppgjør. Dette skal komme i tillegg til resultatet av mellomoppgjøret»*.
3. Krav om at minstelønnsatser økes jf krav 1. (henvisning: §5.5.2. §5.5.3. §5.5.5. §10.2, §11.2)
4. Øke fagbrevstillegget
5. Ekspresbuss sidestilles med øvrige betalingsbestemmelser, jf §6.1.

6. Nattillegg fra kl 2200-0600 gir 25% i tillegg til ubekvemstillegget jf §6.1
7. Økning av matpengesatsen jfr. den til hver tid gjeldende protokoll mellom LO/YS og NHO.  
(§6.3)

Kravene vil bli konkretisert i løpet av forhandlingene.

#### Etter- og videreutdanningsreform

Det fremmes krav om:

En etter- og videreutdanningsreform i bussbransjen som gir rett til fri til gjennomføring av kompetansehevende tiltak, og sikre finansiering av inntektstap ved gjennomføringen av disse.

Videre arbeid for utvikling av tilbud om etter – og videreutdanning tilpasset bransjens faktiske behov, samt stimulerende tiltak for at ta dette i bruk.

Det fremmes krav om språkopplæring, betalt av arbeidsgiver i arbeidstiden.

Kravene vil bli ytterligere konkretisert i løpet av forhandlingene.

#### Korte velferdspermisjoner

Det fremmes krav om at arbeidstaker har rett til permisjon med lønn for å følge barn under 12 år til lege, helsestasjon eller tannlege.

#### Tekniske bestemmelser

##### Arbeidstidsbestemmelser §4.2.2

Tekst strykes: -Evt. plusstid utbetales ved årsavslutning, som overtid.

Ny tekst: -Evt plusstid utbetales ved periodens slutt, som overtid.

##### Deltskift (Bilag 9 del A og B) Innslagspunkt for godtgjørelse av delte skift

Bakgrunn: Delte skift (utenfor Oslo) inntreffer i dag når den ubetalte pausen på stasjoneringstedet er lengre enn 30 minutter, mens kompensasjonen for delte skift først inntreffer etter 60 minutter. Arbeidstakersiden opplever i økende grad at det lages delte skift med deltskiftsopphold på tett opptil en time. Konsekvensen for sjåførene er at de får økt utstrekking på arbeidstiden uten at dette kompenseres.

Delte skift skal utløse deltskiftstillegg.

Kravet vil bli konkretisert i løpet av forhandlingene.

## IKRAFTTREDELSE OG REGULERINGSBESTEMMELSE FOR 2. AVTALEÅR

### Varighet

Overenskomsten gjelder fra 1. april 2024 til 31. mars 2026 og videre 1 – ett - år om gangen hvis den ikke av en av partene blir sagt opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

### Reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår

Før utløpet av 1. avtaleår, skal det opptas forhandlinger mellom NHO og LO/YS, eller det organ LO/YS bemyndiger, om eventuelle lønnsreguleringer for 2. avtaleår. Partene er enige om at forhandlingene skal føres på grunnlag av den økonomiske situasjon på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår, samt pris- og lønnsutviklingen i 1. avtaleår. Endringene i tariffavtalene for 2. avtaleår tas stilling til i LOs representantskap/YS eller det organ LO/YS bemyndiger, og NHOs Hovedstyre.

Hvis partene ikke blir enige, kan den organisasjon som har framsatt krav innen 14 – fjorten – dager etter forhandlingenes avslutning si opp de enkelte tariffavtaler med 14 – fjorten – dages varsel (dog ikke til utløp før 1. april 2025).

### Forbehold

Det tas forbehold om å justere, endre eller fremme nye krav.

Oslo 17.april 2024

Fellesforbundet

Yrkestrafikkforbundet