

RIKSMEKLERENS MØTEBOK

i sak 2014-009 mellom

NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND

på den ene side

og

NHO TRANSPORT

på den annen side

vedrørende Tariffrevisjonen 2014 – Bussbransjeavtalen – avtale 501

Den 26., 27. og 28. april 2014 ble det avholdt meklingsmøter i Riksmeklerens lokaler i Grensen 3, Oslo under ledelse av mekler Kine Steinsvik.

Til stede for partene:

Norsk Transportarbeiderforbund:

Roger Hansen, Dag Einar Sivertsen, Jan Sivertsen, Roger Haagensen, Dagfinn Haga, Yngvar Venemyr, Bjørn Strandli, Inge Myhre, Per Ole Melgård, Morten Kvam, Bjørn Olden og Bjørn Tore Bråten

NHO Transport:

Jon H. Stordrange, Bernt Dahle, Philipp Engedal, Kjetil Førsvoll, Roger Harkestad, Atle Rønning, Øystein Svendsen, Peter Midthun, Terje Greibesland, Johannes Straume, Ann Helen Hvam og Terje Sundfjord.

Det ble fremlagt:

1. Melding om plassoppsigelse fra Norsk Transportarbeiderforbund, mottatt 11 april 2014.
2. Riksmeklerens forbud mot arbeidsstans, datert 11. april 2014.
3. Norsk Transportarbeiderforbunds begjæring om at meklingen avsluttes, datert 22. april 2014.
4. Diverse dokumenter.

Meklingen fant sted i fellesmøter og særmøter.

Arbeidsgiver aksepterte forslaget.

Arbeidstaker sender forslaget ut til uravstemming med anbefaling.

Svarfrist ble satt til 20. mai 2014 kl. 12.00.

Meklingen ble avsluttet kl. 07.00



Kine Steinsvik

MEKLERENS FORSLAG

I sak 2014-009 mellom

NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND
på den ene side

og

NHO TRANSPORT
på den annen side

samt mellom

NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND

og bedrifter som er bundet av direkteavtaler med forbundet i de samme avtaleområder
vedrørende Tariffrevisjonen 2014 – Bussbransjeavtalen – avtale 501

1. Lønnstillegg

1.1. Generelt tillegg per 1.4.2014

Det gis et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time.

1.2. Justeringstillegg pr 1.4.2014

Det gis et justeringstillegg på kr 1,25 pr time.

1.3. Satsjusteringer pr 1.4.2014

Lønssatsene reguleres i tillegg med kr. 2,00 pr time.

1.4 Tillegg per 1.10.2014

Det gis et tillegg på kr 2,00 pr time.

1.5. Tillegg for rutebuss per 1.4.2015

Det gis kr 2,00 pr time som kommer i tillegg til resultatet i mellomoppgjøret, jf. reguleringsbestemmelse BBA § 5.5.1.4.

2. Fagbrevtillegget

Fagbrevtillegget økes med kr 1,00 pr time per 1.4.2014.

3. Innregning og etterbetaling

Overenskomstens satser vil justeres i henhold til tillegg i ovennevnte bestemmelser.
Lønnsforhøyelse gjøres ikke gjeldende for lønsmottakere som har sluttet i bedriften før vedtakelsen. Det foretas ikke omregning eller etterbetaling av overtidstillegg, skifttillegg mv. for arbeid utført før vedtakelsen.

4. Endring i § 7.5., lønn under repetisjonsøvelse

Andre setning skal lyde: *"Når repetisjonsøvelsen varer mer enn en uke (7 dager) totalt i løpet av ett år, skal det gjøres fradrag i den sivile lønn for lønn og annen godtgjørelse fra det offentlige."*

5. Utvalg og mandater.

5.1. Mandat for partssammensatt utvalg vedrørende bestillingskjøring

Partene er enige om å nedsette et partssammensatt utvalg vedrørende bestillingskjøring i samsvar med vedlegg I.

5.2. Mandat for partssammensatt utvalg vedrørende arbeidstid

Partene er enige om å nedsette et partssammensatt utvalg vedrørende arbeidstid i samsvar med vedlegg II.

5.3. Ekspressbuss

Vedlagt følger en oppsummering av ekspressgruppens arbeid med intensjoner om et samarbeid og tiltak, jf. Vedlegg III.

6. Protokolltilførsler

6.1 Protokolltilførsel vedrørende kompetanse

Partene er enig i om at kompetanse skal lønne seg. Dette må videreføres i tariffavtalen. Partene vil videreføre et fast kompetanseutvalg som skal bidra til at satsingen på kompetanse i bussbransjen styrkes. For å øke deltakelsen i bransjens samlede kompetansesatsing skal utvalget i 2014 – 2016 arbeide med:

1. Informasjonsformidling og markedsføring av bussbransjens kompetanseelementer
2. Utvikle undervisningsmetoder og prøveformer som kan inkludere større andel sjåførene (støtte til lese og skrivevanskeligheter).
3. Vurdere utviklingen av et eget fagbrev for bussjåfører
4. Legge til rette for at arbeidsinnvandrere som arbeider i landet og sikter mot å bli en del av det norske arbeidsmarkedet får styrket sine grunnleggende ferdigheter i språk, sikkerhetshetskunnskap og arbeidskultur
5. Rekrutteringsstrategier for å øke lærlingeinntaket

Bedriften skal i slike tilfelle dekke utgifter til eventuelle kursavgifter, læremateriell og prøveavgifter, og utdanningen skjer på arbeidstakers fritid.

6.2 Protokolltilførsel vedrørende B-delen i Hovedavtalen

Partene støtter formålet i Hovedavtalen del B. Partene er derfor enige om å videreutvikle samarbeidet mellom de ansatte, deres representanter og ledelsen i den enkelte bedrift. Formaliseringen av samarbeidet må avklares i den enkelte bedrift.

6.3 Protokolltilførsel vedrørende uførepensjon:

Arbeidstakersiden har fremmet et krav om å utrede uførepensjonen som er nedfelt i BBA i lys av endringer i folketryktdloven.

7. Tjenestepensjon

Partene viser til pkt. 2 i Riksmeklers forslag i frontfaget vedrørende tjenestepensjon. Partene gir sin tilslutning til at det gjennomføres en utredning slik det der er beskrevet.

8. Matpenger

Det vises til protokoll mellom LO og NHO.

Satsen for matpenger settes til kr 78,50 – syttiåtte kroner og femti øre.

9. Reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår

Før utløpet av 1. avtaleår, skal det opptas forhandlinger mellom NHO og LO, eller det organ LO 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, eller det organ LO bemyndiger og NHOs Representantskap. Hvis partene ikke blir enige, kan den organisasjon som har fremsatt krav innen 14 - fjorten - dager etter forhandlingenes avslutning, si opp de enkelte tariffavtaler med 14 - fjorten - dagers varsel (dog ikke til utløp før 1. april 2015).

10. Varighet

Denne overenskomsten trer i kraft per 1. april 2014 og gjelder til 31. mars 2016 og videre 1 – ett- år om gangen dersom den ikke av en av partene blir sagt opp med 2 – to – måneders varsel.

Øvrige krav tas ikke i til følge.

Mandat for utvalg for bestillingskjøring

Det kjøpes i dag TT-transport, lukket skoleskyss for om lag 1,3 mrd. kr og pasientreiser på 2 mrd. kr. I tillegg kjøres det mye fleksiruter. Partene er enige om at det er viktig også i fremtiden å beholde denne type kjøring innenfor rammen av bussbransjen.

Aktører som driver med bestillingskjøring har den fordel i forhold til vanlig taxi-kjøring at bedriften har rådighet over kjøretøy og sjåfør slik at driften kan planlegges bedre. Ved taxi-drift kan sjåføren si nei til et oppdrag, og løyvene er gjerne fordelt på enkeltaktører.

Kjøringen blir mer miljøvennlig og lønnsom ved "bestillingskjøring" med minibuss idet turene planlegges slik at man får med flere passasjerer om gangen, i stedet for å kjøre en og en kunde. De ansatte i et "bestillingskjøringsselskap" kjører primært innenfor normalarbeidsdagen mandag til fredag og det er forutsigbart at de har kjøring

Det er viktig å øke NHO- Transports/Spekters medlemsbedrifter konkurransekraft i dette markedet. Det er viktig med gode tariffbestemmelser spesialtilpasset denne kjøringen og høy organisasjonsgrad også i denne delen av transportmarkedet.

Det nedsettes et utvalg som skal ta utgangspunkt i resultatet fra partssammensatt arbeide fra 2012, jf. **vedlegg**. Hensikten er å:

- Bidra til bedre arbeidsdager for sjåførene .
- Få flere medlemmer på dette tariffområdet
- Større fleksibilitet ved utarbeidelse av arbeidsplaner

Det partssammensatte utvalget skal ferdigstille sitt forslag til tariffbestemmelser for bestillingskjøring innen den 1. januar 2015. Et eventuelt resultat skal nedfelles i en protokoll mellom partene og tre i kraft umiddelbart. Ved tariffoppgjøret 2016 skal bestemmelsene tas inn i et kapittel 11 om "Bestillingskjøring" i Bussbransjeavtalen.

"FORSLAG TIL UTKAST PÅ BESTEMMELSER VEDRØRENDE BESTILLINGSKJØRING TARIFFREVISJON 2012.

§ 11 SJÅFØRER BESTILLINGSKJØRING

11.1. Generelt

Bestemmelsene i overenskomsten for øvrig gjelder i den utstrekning disse ikke er unntatt, er behandlet spesielt nedenfor eller faller utenfor det området som naturlig hører inn under begrepet bestillingskjøring.

11.1.1. Gyldighetsområde

Bestillingskjøringsavtalen gjøres gjeldende for persontransport utenfor rute. Transporttilbudet må være forbeholdt en bestemt bruker eller en på forhånd avgrenset gruppe brukere som har krav på å få helt eller delvis dekket transporten av det offentlige. Spesialtransport av personer som ikke kan benytte ordinær skoleskyss omfattes også. Turbilkjøring omfattes ikke av dette kapittelet, men av kapittel § 10.

11.1.2. Lokale avtaler

Partene på den enkelte bedrift kan skriftlig inngå lokale avtaler om bestillingskjøring. Dersom de lokale parter ikke kommer til enighet, skal bestillingskjøring skje på grunnlag av den sentrale avtale.

11.4.2. Arbeidsplaner

Det skal utarbeides arbeidsplaner som skal vise den ansattes daglige og ukentlige arbeidstid, hvile- og spisepauser. Arbeidsplanen skal drøftes med arbeidstakernes tillitsvalgte senest 14 dager før iverksettelsen. Dette kan unntaksvis fravikes i samråd med de tillitsvalgte.

Oppdrag vedrørende bestillingskjøring som bedriften mottar med kort varsel fra mandag til fredag i tidsrommet 06.00 – 18.00 skal varsles så tidlig som mulig. I den grad oppdragene er av en slik art at etablering av arbeidsplaner ikke er mulig, har bedriften anledning til å styre arbeidstiden på kortere varsel, i nødvendig tilfelle fra dag til dag. Utenom dette tidsrommet må man forholde seg til den oppsatte arbeidsplanen.

Det skal likevel utarbeides en fridagsplan.

11.5. Arbeidsklær

Nødvendig arbeidstøy og sko for utføring av den aktuelle bestillingskjøringen dekkes av arbeidsgiver. Det skal også tas hensyn til oppdragets art og klimatiske forhold."

Omforent mandat for utvalg

Partene er enige om at bussbransjen skal være en attraktiv arbeidsplass, med god rekruttering, en arbeidsdag å leve med og mulighet for et langt yrkesliv i bransjen. Samtidig er det viktig at bussbransjen er bærekraftig og har den nødvendige fleksibilitet til å møte passasjerenes behov og fremtidige utfordringer.

Det er enighet om å nedsettes et partssammensatt utvalg vedrørende Bussbransjeavtalen på NHO og Spekterområdet.

Utvalget skal vurdere i hvilken grad arbeidstidsbestemmelsene i dagens tariffavtale ivaretar ovenstående. I dette ligger det at en skal se på de utfordringer som sjåførene opplever, og muligheter for fleksible og effektive løsninger. Utvalget skal fokusere på generelle problemstillinger for bransjen.

Utvalget skal arbeide for å avklare faktiske forhold knyttet til de problemstillinger som reises, og deretter diskutere mulige løsninger. Kostnader ved ulike forslag skal utredes.

Utvalget skal bl.a. se på sjåførens arbeidsdag fra begynnelse til slutt - herunder pauser, utfordringer knyttet til utarbeidelse av nye arbeidsplaner, utfordringer knyttet til ulike livsfaser, forskjeller i arbeidstidsordninger mellom ulike landsdeler, arbeidstidsordninger knyttet til delte skift, og evt. grunnlag for endring av arbeidstiden.

Utvalget bør starte arbeidet innen første halvdel av oktober 2014, og arbeidet skal være ferdigstilt innen 15. oktober 2015. Utvalget skal foreta en delrapportering vedrørende status på arbeidet innen den 1. mai 2015.

Partene er enige om at følgende krav fremmet under tariffoppgjøret 2014 skal inngå som en del av utvalgets arbeid:

Krav til tariffoppgjøret fra arbeidstakersiden, punkt 3, om sanksjoner ved brudd på bestemmelsen om arbeidsplaner, punkt 4 andre ledd om 15 % oppholdstid og punkt 6 om nedsettelse av et utvalg.

Krav til tariffoppgjøret fra arbeidsgiversiden, punkt 3., vedrørende arbeidstiden i Oslo og Akershus og punkt 4. A vedrørende krav om endring av reglene for delte skift.

Protokolltilførsel: Partene er enige om at en i fellesskap skal ta initiativ ovenfor oppdragsgiver for å få etablert rutetider som der er mulig å følge i praksis.

Oppsummering av ekspressbussgruppens arbeid

Ekspressbussene har fått stadig vanskeligere rammevilkår. Myndighetenes manglende politikk for å gi næringen gode rammevilkår har sammen med økt konkurranse fra delvis offentlige finansierte fly- og togtilbud gjort markedssituasjonen vanskeligere. Markedssituasjonen i bransjen har gitt stadig flere ulønnsomme ruter. Det er derfor viktig at bransjen samarbeider om:

- Sikkerhet
- Kjøre- og hviletider
- Beredskapsordninger
- Konkurransenøytrale rammevilkår
- Å se på mulighetene for å utvikle levedyktige ekspressbussruter

Partene skal arrangere en egen ekspressbusskonferanse i løpet av kommende tariffperiode. Målet for konferansen er å påvirke og bevisstgjøre beslutningstakerne i arbeidet med å bedre ekspressbussens rammebetingelser og de ansattes arbeidsvilkår.