



Bussjåførene krever sin rett!

NHO transport og Spekter imøtekom ikke felles krav til hoved-tariffoppgjøret 2020 fra LO-forbundene Fagforbundet, Fellesforbundet, Norsk Jernbaneforbund og YS-forbundet Yrkes-trafikkforbundet. Forbundene har fremmet felles krav, forhandlet felles, meklet felles og streiker nå felles mot NHO Transport i privat sektor og Spekter i offentlig sektor. Bedriftseierne svikter sine skriftlige forpliktelser om lønn mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Det er ikke akseptabelt at frontfagsmodellen skal være til hinder for at grupper som systematisk er blitt hengende etter i lønnsutviklingen, ikke kan kompenseres.

Hovedkravet gjelder lønnsnivået i Bussbransjeavtalene (BBA) som avviker mer og mer fra prinsippet om «*mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn*», slik partene forpliktet seg til å innfri ved opprettelsen av BBA i 2007. I 2019 er gjennomsnittlig industriarbeiderlønn 496.200 kroner, ca. 40.000 kroner over gjennomsnittlig bussarbeiderlønn.

Et annet lønnskrav gjelder et tillegg knyttet til en reguleringsbestemmelse i BBA: «*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.*» Det er også krevd at fagbrevtillegget må økes prosentvis i samsvar med lønnsutviklingen.

Krav om revisjon av tekniske bestemmelser gjelder særlig arbeidstidsbestemmelser som

- ✓ å fjerne formuleringen «*Uforutsett forsinkelse på inntil 10 minutter er kompensert i timelønnen*». Bedriftene kan med bestemmelsen spekulere i bruk av planlagt overtid som ikke godtgjøres.
- ✓ Et krav gjelder uttak av buss fra depot hvor tida som nyttes til sikkerhetssjekk av kjøretøyet må være minimum 6 minutter. Det er viktig for sikkerheten og tryggheten til passasjerer og sjåfører.
- ✓ Begrensninger i bruk av korte «*sammenhengende skift*» er krevd ved at ingen del av noen skift skal være kortere enn 3,5 timer per dag.

Som i andre tariffområder er det også krevd at bedriftene forskutterer sykepenger i inntil ett år.

Bedriftseierne svikter sine skriftlige forpliktelser om lønn mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Nå er nivået på 91,6 prosent. Det er takken til arbeidere i en «*samfunnskritisk funksjon*» som har holdt hjulene i gang i dobbel forstand i en utfordrende koronasituasjon.

Aksjestatistikken viser at aksjonærene i Norge i 2019 mottok utbytte på hele 514 milliarder kroner, og kollektivtrafikken lider ikke økonomisk som følge av korona-pandemien. Det er ikke akseptabelt at frontfagsmodellen skal være til hinder for at grupper som systematisk er blitt hengende etter i lønnsutviklingen, ikke kan kompenseres.

Behovet for å rekruttere sjåfører til kollektivtransporten er stor. Urbanet Analyses rapport 88/2016 viser at det fram mot 2030 er nødvendig å rekruttere om lag 14.000 nye sjåfører som følge av naturlig avgang, økt tilbud som følge av befolkningsvekst og nullvekstmålet for privatbilisme i byområdene. Da må statusen og lønnsnivået til bussjåfører heves. Bussjåførene tar ved sin streik ansvar for dette.

For nærmere informasjon:

- ✓ Ole Roger Berg, Fagforbundet Buss- og Sporveisarbeidernes Forening (BSF), tlf. 911 88 789
- ✓ Bernt-Erik Skjetne, NJF avdeling 64 Trøndelag, tlf. 980 11 432
- ✓ John Henry Aursøy, Fellesforbundet avdeling 16 Midtnorsk Transportarbeiderforening, tlf. 977 52 608
- ✓ John-Peder Denstad, LO i Trondheim, tlf. 995 14 216

LO i Trondheim, Folkets Hus, Krambugt, inngang C. Tlf. 73 – 80 73 14; Tlf. 995 14 216;

Telefax: 73 – 80 73 19; E-post: post@loitronheim.no / Nettadr: www.loitronheim.no