

Til: Fellesforbundet
Yrkestransportforbundet

Fra: NHO Transport

Sak: Arbeidsgiversidens krav ved hovedoppgjøret september 2020

Dato: 28.08.20

For bussbransjen vil de fleste tekniske endringer ha kostnadmessige konsekvenser, som det ofte er vanskelig å kostnadsberegne. På denne bakgrunn er det vanskelig å se at det er mulig å gjennomføre tekniske endringer under årets oppgjør, og arbeidsgiversiden avstår derfor fra å fremme konkrete krav innledningsvis. En ønsker imidlertid å diskutere problemstillingene under med sikte på å avklare om en har en felles virkelighetsforståelse og kan enes om felles virkemidler:

1. Den nye normalen

For øyeblikket er det vanskelig å si noe sikkert om langtidsvirkningene knyttet til Covid-19. Større bruk av hjemmekontor, mer sykling og økt bilkjøring vil kunne medføre varige eller langvarige endringer i reisebehov og -mønster. I tillegg kan gjentatte henstillinger om ikke å bruke kollektivtransport satt dype spor i folks bevissthet. Den forventede veksten i kollektivreiser og -bruk kan dermed utebli.

I tillegg har fylkeskommunene tapt betydelige billettinntekter de siste månedene, og dette tapet vil vedvare utover i 2021. Det har dermed allerede kommet varslinger om reduserte kollektivbudsjetter for 2021, noe som kan medføre større rutekutt og -omlegginger. I en slik situasjon kan det bli aktuelt med nedbemanninger og vanskeligheter med å opprettholde hele stillinger. Arbeidsgiversiden ønsker på denne bakgrunn en diskusjon om hvordan disse utfordringene kan møtes på en skånsom og konstruktiv måte. NHO Transport tar forbehold om å fremme konkrete krav knyttet til temaet.

2. En arbeidsdag å leve med

Med jevne mellomrom tas "arbeidsdagen" opp under tariffhandlingene. I bussbransjene vil de fleste endringer i de tariffmessige rammevilkårene ha økonomiske konsekvenser. Det er imidlertid mulig at man i fellesskap kan se på om noen av utfordringene kan løses uten at dette får økonomiske konsekvenser. Som ett eksempel nevnes helgearbeidet. Ikke alle sjåførere ønsker å arbeide i helgene, samtidig som oppdragsgiver over tid har økt produksjonen nettopp her. Kanskje har også dagens tariffavtale utilsiktede og uheldige konsekvenser som en kan ta tak i. NHO Transport tar forbehold om å fremme konkrete krav knyttet til temaet.

3. Ekspressbuss

Ekspressbussmarkedet ligger med brukket rygg. Er dagens bestemmelser, som jo tar utgangspunkt i den ordinære rutekjøringen, tilstrekkelig egnet til å møte ekspressbussenes behov fremover? NHO Transport tar forbehold om å fremme konkrete krav knyttet til temaet.

4. Bestillingskjøring

Stadig flere oppdragsgivere går over til å dekke mindre, faste ruter med fleksibel bestillings-transport, hvor ruten legges opp fra dag til dag i henhold til innmeldte reisebehov. Denne løsningen kan på sikt erstatte en vesentlig del av den ordinære rutetrafikken, noe som vil være spesielt gjeldende i distriktene. Bussbransjeavtalens bestemmelser er lite egnet for denne type transport. Hvis ikke vi kan tilby relevante tariffbestemmelser, vil denne delen av markedet være uorganisert eller overtas av andre aktører på organisasjonssiden. Hva kan vi gjøre for å bli relevante for dette voksende segmentet? NHO Transport tar forbehold om å fremme konkrete krav knyttet til temaet.