

Ert datum Er referens
2017-03-14
Datum Vår referens
2017-03-07 PSG

Avtal 2017

Spårtrafikföretagen inom Almega Tjänsteförbunden

Arbetsgivarpartens yrkanden

Allmänna utgångspunkter

Sverige – litet och exportberoende

Vi är ett av världens mest exportberoende länder. Vår BNP skulle falla med 50 procent om exporten togs bort. Det är också exporten som har legat till grund för den välfärd som vi har byggt och bygger upp.

Överskottet i Sveriges utrikeshandel, skillnaden mellan export och import, för både varor och tjänster är det sjätte största som andel av BNP bland OECD-länderna. Vi är således mycket beroende av att kunna sälja utomlands. Sjunker efterfrågan från andra länder så sjunker tillväxten i Sverige.

Två tredjedelar av denna export är varuexport. Till stor del består vår export av olika insatsvaror, det vill säga sådant som ingår i produkter som tillverkas i andra länder. Nästan 50 procent av vår varuexport består av verkstadsvaror; maskiner, elektronikvaror och fordon är de stora varugrupperna. Ungefär 20 procent av varuexporten består av råvaror från skogen och metallindustrin.

Järnvägens betydelse för svensk konkurrenskraft

Mängden fraktat gods på järnvägen uppgår till ungefär 68 miljoner ton per år. När de svenska godstransporternas tåg rullar, rullar hjulen för svensk industri och handel. Tillväxten, välfärden och jobben bärs på våra hjulaxlar. När lastbilshytter körs till Gent, möbler till Haparanda, tidningspapper till Frankfurt, mjöl till lokala bagerier, vin till middagsbordet och stålämnen till Borlänge, deltar vi i varje dags kamp för att bibehålla och förstärka svensk konkurrenskraft.

Antalet resor med järnväg, tunnelbana och spårväg uppgår till nästan 700 miljoner per år. Människor på väg till arbetet och skolan, vardagar som helger, dag som natt, deltar enskilt och tillsammans i vår gemensamma kamp för att bibehålla och förstärka svensk konkurrenskraft.

Allt hänger ihop. Sveriges spårtrafik är inte isolerad från omvärlden. När kostnaden för att frakta varorna på järnväg blir alltför hög, väljer industrin andra transportslag, till nackdel för miljön och vår branschs överlevnad. När kostnaden för att bedriva persontrafik på järnväg blir alltför hög, kan vi tvingas höja biljettpriserna för att överleva som företag. Varje sådan händelse minskar vår konkurrenskraft gentemot andra transportslag. Varje sådan händelse fortplantas

vidare i Sveriges ekonomi och minskar vår konkurrenskraft gentemot omvärlden. Allt hänger ihop.

Våra yrkanden – vårt gemensamma ansvar

Spårtrafikbranschens behov är redan kända för fackföreningarna. Vi, spårtrafikens arbetsgivare, föredrar också trygga anställningar på heltid. Kollektivavtalets arbetstidsregler tvingar oss emellertid och dessvärre, att välja andra mindre skadliga lösningar för vår verksamhet, såsom deltids- och visstidsanställningar. Heltidslön motsvaras nämligen inte av heltidsarbete i Sveriges spårtrafik. Trots att våra resenärer behöver åka tåg på såväl helger som nätter, är kollektivavtalets arbetstidsregler konstruerade i syfte att minska personalens närvaro på såväl helger som nätter. Trots att den största andelen av våra resenärer behöver ta sig till jobbet på morgonen och till hemmet på kvällen, är kollektivavtalets arbetstidsregler konstruerade i syfte att inte tillåta att samma medarbetare kör dem till arbetet på morgonen och till hemmet på kvällen. Sveriges godstrafik på järnväg behöver ofta köras på såväl nätter som helger, av skäl hänförliga till utrymme på spåren och prioritering av persontrafiken. Kollektivavtalets arbetstidsregler försvårar denna verksamhets effektiva drift.

Tiden är kommen för gemensamt ansvarstagande. Sveriges spårtrafik behöver arbetstidsregler som borgar för konkurrenskraft. Svensk industri behöver konkurrenskraftig godstrafik på järnväg. Konkurrenskraftiga spårtrafikföretag kan erbjuda heltidsanställningar till fler medarbetare. Allt hänger ihop. Fackföreningarna och vi har ett gemensamt intresse. Detta är tillväxt, välfärd och trygga jobb. Vi har verktygen för att åstadkomma detta. Vad väntar vi på?

Avtalsperiod

Ett år eller den längre avtalsperioden som industrins parter överenskommer.

Lönebildning

Vårt långsiktiga mål är att lönebildningen ska vara företags- och medarbetarnära, och att lönen ska sättas i löneprocesser utifrån förutsättningarna på varje arbetsplats och omvärldens påverkan. Spårtrafikavtalet är ett medarbetaravtal, men även om de allmänna villkoren är likalydande, har vi tillsammans med våra olika motparter på avtalsområdet kommit olika långt i den processen. Vi avser därför att under förhandlingen närmare precisera våra yrkanden i särskild ordning till respektive motpart i löneavtalen.

Ingångslönerna behålls oförändrade under avtalsperioden, inte minst för att underlätta ungdomars och nyanländas inträde på arbetsmarknaden.

Allmänna villkor

Branschavtalet § 6 Mom 1:1, Arbetstidens längd.

Undertidspott ska införas. Denna ska ge rätt att förskjuta s.k. undertid till nästa schemaperiod, alternativt ge rätt att kvitta undertiden mot exempelvis

periodövertid. På detta sätt möjliggörs att fler medarbetare fullgör hela den kollektivavtalsenliga veckoarbetstiden.

Branschavtalet § 6 Mom 1:2, första stycket, Veckovila och fridagar.

Avseende 19 – 05 regeln: "Om något av nedanstående villkor är uppfyllt ska, som alternativ till avvikande lokal överenskommelse, branschavtalets regler i Mom 1:2, första stycket gälla:

- Betalning med x kronor per timme för intrånget (fridagstillägg) eller
- Extra ledighet om x minuter per timme som överskrider angivna klockslag eller
- Annat kompensationsönskemål från medarbetaren

Branschavtalet § 6 Mom 1:2, andra stycket, Veckovila och fridagar.

Ändring till: Fridagarna ska som regel förläggas till minst i genomsnitt 2 av 5 lördagar-söndagar.

Alternativ i andra hand: Fridagarna ska förläggas till minst i genomsnitt varannan lördag-söndag, alternativt fredag-lördag eller söndag-måndag.

Branschavtalet § 6 Mom 2:1, Arbetsperiod/omloppstid.

Ändring till: För arbetstagare med oregelbunden arbetstidsförläggning eller skiftarbete får den ordinarie arbetstiden inte överstiga 10 timmar under en arbetsperiod. Ett fristående arbetspass får inte vara kortare än 3 timmar. Arbetsperioden/omloppstiden får omfatta högst 13 timmar.

Branschavtalet § 6 Mom 2:7, Nattarbete.

Momentet tas bort i sin helhet.

Därefter införs en definition av nattarbetande, en definition av natt och en möjlighet till ständigt nattarbete.

Branschavtalet § 6 Mom 3, Lokalt avtal, nytt andra stycke, individuella arbetstidsöverenskommelser.

Om arbetsgivaren eller arbetstagaren önskar förlägga ordinarie arbetstid till annan tid än vad som gäller enligt lokalt kollektivavtal, kan överenskommelse träffas direkt mellan arbetsgivaren och den eller de arbetstagare som berörs. Arbetsgivaren ska underrätta klubben om sådan överenskommelse med enskilda arbetstagare.

Sådan överenskommelse upphör senast en månad efter det att endera parten uttryckt önskemål om detta.

Träffas sådan överenskommelse mellan arbetsgivare och arbetstagare ska viloregler enligt EU-direktiv 2003/88/EG iakttas.

Branschavtalet § 11 Mom 1, Allmänna bestämmelser.

Huvudsemesterperioden ska förlängas till att omfatta tiden mellan den 15 maj och den 15 september.

Bilaga 1, Förhandlingsordning.

Twisteförhandlingar i samband med uppsägningstvister tar alltför lång tid. Till skillnad från övriga tvister har lagstiftaren ansett att det är i samtliga berörda parterets intresse med en skyndsam handläggning, bl.a. eftersom en utdragen process skapar oro hos de anställda och ovisshet för arbetsgivaren. Vi föreslår därför att tvister enligt anställningsskyddslagen undantas från branschavtalets förhandlingsordning, och att anmärkningen ändras enligt nedan.

Anmärkning

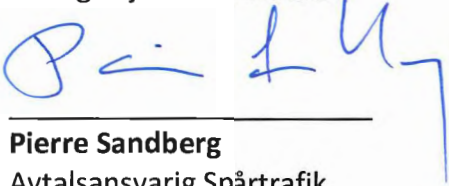
Om en twistefråga grundar sig på lagen om anställningsskydd, LAS, ska lagens tidsfrister gälla istället för tidsfristerna i denna förhandlingsordning. Denna förhandlingsordning påverkar inte heller reglerna om tidsfrister och skyldigheter för arbetsgivaren att begära förhandling enligt 34, 35 och 37 §§ lagen om medbestämmande i arbetslivet, MBL.

Övrigt

Vi förbehåller oss rätten, beroende på utvecklingen av avtalsförhandlingarna 2017, att senare revidera, komplettera och precisera ovanstående yrkanden, som har redovisats utan inbördes prioritering.

Stockholm den 14 mars 2017

Almega Tjänsteförbunden



Pierre Sandberg
Avtalsansvarig Spårtrafik