

Omnibus

INFORMASJONSORGAN FOR BUSSARBEIDERKLUBBEN OSA, FAGFORBUNDET
MARS 2018 (01/18), 12. ÅRG.

Krav om tilbakebetaling fra deltidsansatte i Unibuss

Da Unibuss i 2014 endret systemet for utbetaling av lønn til deltidsansatte fra timelønn til fastlønn, ble de advart om at dette kunne generere feil.

Likevel ble endringen innført, og uten spesiell oppfølging av systemfeil.

De deltidsansatte får feriepengene utbetalt i mai, og skal trekkes i lønn når de tar ut ferie.

Feilen som har oppstått er intrikat. Lønna er i for seg riktig, - det er *ferietrekket* som er feil. Som eksempel har bedriften fra en som er ansatt på 20 % trukket 20 % per feriedag, istedenfor 100 % for alle feriedager, også de dagene de ikke jobber. Lett å forstå? Feilen ble oppdaget og varslet av en observant gruppeleder, som ikke forutså hvordan bedriften ville reagere.

For bedriften utgjør tapet ca 1 million kroner, noe som betyr ca 7000 kr i snitt for de 150 deltidsansatte som er berørt. For noen ansatte betyr det opp til 32.000 kr over de 3 årene bedriften håper å få tilbake penger for.

Bedriften henviser til avtaleverket, som gir selskapet mulighet til å kreve tilbakebetalt for mye utbetalt lønn med henvisning til Arbeidsmiljøloven. Men juridisk praksis har juridiske vilkår:

Det er bl a krav om *at den*

ansatte selv har eller burde ha oppdaget feilen.

I disse tilfellene har dette vært svært vanskelig.

Mange jobber ekstravakter utover den faste stillingsprosenten. Noen har endret stillingsprosent i perioden. Ubekvemstillegg gir variasjoner i lønna. Dette gjør det vanskelig å oppdage uregelmessigheter på lønna. Og hvor mange ansatte sjekker om ferietrekket er riktig?

På grunn av foreldelsesfristen på 3 år har bedriften sett bort fra perioden før 01.01.2015.

Så hva har skjedd? Først hadde bedriften et drøftemøte med YTF og NTF, som godkjente tilbakekrevingen. Bedriften valgte ikke å ta med OSA på drøftingen, som derfor tok saken opp direkte med ledelsen på vegne av våre medlemmer, og bestred kravet inntil dette kunne bli gjenstand for juridisk vurdering. Saken lagt ut på facebook av en som er berørt av saken.

Her ble saken snappet opp av Aftenposten, som publiserte den på sin nettutgave den 22. desember kl 7 om morgenen. Dette ga NRK-Østlandssendingen anledning til å lage et intervju med klubben som ble sendt samme kveld.

Dette førte til en strøm av henvendelser, møter og telefonsamtaler.



For mye utbetalt lønn

I perioden fra 01.01.2015 til 30.06.2017 har du fått utbetalt kr. 15699,- for mye i forbindelse med ferieuttak.

Årsaken til at du har fått for mye lønn er at det er trukket en prosentats lik din ansettelsesprosent av dagsatsen for hver feriedag du har avviklet, selv om du har avviklet en hel feriedag.

Unibuss har gjennomført drøftinger med de respektive foreningene. Dersom du ønsker en nærmere gjennomgang av dette forholdet kan du kontakte din driftssjef/stasjonsleder på din stasjon.

Unibuss vil fordele lønnstrekket på kr. 15699,- fra 20.02.2018 til 20.10.2018 for å få nullstilt det skyldige beløpet.

Du må umiddelbart og senest 08.01.2018 varsle din driftssjef eller personlige leder dersom du ønsker en gjennomgang av dette.

YTF har snudd og oppfordret sine medlemmer til å sende kravene til forbundets advokat, mens NTF vil gå igjennom sakene enkeltvis i møte med bedriften, uten klare signaler om de vil bestride kravene eller ikke.

I sitt siste utspill tilbyr bedriften å se bort fra alle krav på opptil 4500 kr, mot at foreningene aksepterer det overskytende. Dette har OSA og NTF nektet å godta. YTFs håndtering er ukjent for oss.

Saken ligger under lovverket, og er ikke et forhandlingsspørsmål mellom to parter. Det vil si at foreninger ikke kan forhandle bort den enkeltes

rettigheter etter loven. Den som har mottatt penger urettmessig skal i prinsippet betale tilbake. Men det stiller seg annerledes når pengene er mottatt i god tro og den som har betalt ut er en profesjonelle part, med langt bedre forutsetninger for å kvalitetssikre lønn og feriepengetrekk.

Vi ser på saken i lys av den lange tiden som har gått, konsekvensene for den enkelte og den totale mangelen på rutiner i Unibuss for å oppdage systemfeil, samt at feilen var vanskelig å oppdage.

Trekk uten samtykke vil få juridiske konsekvenser. M

Leder:

Regjeringen går inn for å knytte Norge til EU's energibyrå ACER og et felles energimarked der vi skal selge og kjøpe strøm etter priskonjunkturer og kraftoverskudd. Dette er det bare kraftselskapene som vil tjene på.

Norske forbrukere kan få dobbelt så høy strømrregning, og må også dekke utgiftene til bygging av kraftledninger og master, som vi ikke trenger til eget forbruk.

Norsk industrihistorie er bygget opp på billig og ren fossekraft. Mens kraftkrevende industri bidrar til hele 8 milliarder kroner årlig på nasjonalbudsjettet, vil salg av kraft til EU bare vil gi 1 milliard. Salg av strøm til EU tjener bare kraftselskapenes interesser.

Overføring av strøm over store avstander gir stort energitap, så dette er sløsing med energi. Mens norsk industri vil bli utkonkurrert, gir salg av norsk strøm rom for vekst i EU.

Kraftbransjen sprer myter om Norge som et «grønt batteri», mens det norske bidraget vil være forsvinnende lite i forhold til kraften som allerede er utviklet i EU. Dette gjelder også grønn energi, som er godt utbygget, særlig i Tyskland og Danmark.

Utbygging av master og ledninger vil kreve store arealer. Ifølge Naturvernforbundet er ødeleggelse av naturarealer den viktigste årsaken til at arter forsvinner. Når områder fragmenteres kan de bli for små til å opprettholde en bestand, og utryddelse av en art kan føre til problemer for en annen.

Hva skal Norge leve av når oljenæringen må fases ut for å bremse den globale oppvarmingen? Billig, ren, fornybar energi er en av ressursene vi kan bli svært avhengig av for å klare omstillingen.

Prof. I jus Eivind Smith sier til Klassekampen.no, 29. januar, at tilknytning til EUs Energiunion og ACER betyr suverenitetsavståelse, og vil derfor kreve ¾ flertall etter Grunnloven § 115.

LO-forbundene Fagforbundet, Fellesforbundet, ELogIT og Industri Energi sier nei til å knytte Norge til EUs energiunion, ACER.



Ny, rikt illustrert bok av Stian Haldsrud

Boken om helgedagsbetjeningens forenings historie

anbefales på det varmeste - så levende beskrevet.

Interesserte kan henvende seg på klubbkontoret på Alnabru eller til OSA på Tøyen. Men vær rask – mange har oppdaget den ...



OSAs feriehjem

OSA eier tallrike feriehjem, to av dem på øyer og ett ved Drøbak i Oslofjorden.

Her der det muligheter for båtliv, bading og fine naturopplevelser.

Hytter og utleieenheter i hus, festlokaler og båtplasser er til leie til lave priser for våre medlemmer.

Informasjon om priser og ledig kapasitet finner du på osaferie.no og på vår hjemmeside osa-sporveien.no

Bildene er fra Kjeholmen, Herøya og Sagakollen.



Krav til partiene

Bli med å lage krav til partiene foran kommunevalget 2019. Linken ligger på osa-sporveien.no/nytt/aktuelt

Før kommunevalget i 2015 stilte LO i Oslo en rekke krav til Oslo-partiene.

Kravene ble utformet som spørsmål som partiene ble bedt om å ta stilling til. Partienes svar på noen av de viktigste sakene ble publisert i et hefte som ble delt ut i valgkampen.

Kontaktinformasjon

Leder: Marit Sauge
Mobil: 458 10 034
osaalnabru@unibuss.no
Kontortid: mandag-torsdag kl. 12.30-13.40 eller etter avtale
Besøksadresse.: Alnabru, Strømsveien 196-198
osa-sporveien.no



Nye medlemmer ønskes velkommen!

Ansv. red.: Marit Sauge (ms).
Redaksjon: Frode Eriksen (fse) (design, mv.)
Einar Nielsen (en) m.fl.

For tips og innspill kontakt Marit på kontoret eller send til osaalnabru@unibuss.no

Bussarbeiderklubben OSA arbeider for gode lønns- og arbeidsvilkår og for at kollektivtrafikk skal være et offentlig anliggende. Vi er imot anbud og privatisering. Kollektivtrafikken trenger langsiktighet og skal ikke drives med profitt. Gode arbeidsvilkår gir bedre helse og levevilkår.

Flodhester

Flodhester, kom i to serier; B6 og B7, den første hadde «hale».

Litt spesielt var at venstre pedal var gass, og høyre brems. Og de hadde halvautomatisk girkasse. Karosseriet var så lett at fire mann kunne bære det. Flodhestene ble brukt på alle ruter. Under og etter 2. verdenskrig ble noen bygget om til trolleybusser og noen nye ble levert som dette, da det var mangel på drivstoff. Trolleybussene ble først satt inn på rute 21, så på 20, der de gikk for fullt etter krigen, i tillegg til de nye Vickers-bussene, og var i drift til ut på 50-tallet. *en*



De første flodhestene hadde «hale».



Foto: Kenneth Slettbakk

