

2025-03-10

Avtal 2025

Tågföretagen – avtalsområde Järnvägsinfrastruktur

Utgångspunkter

Tågföretagen och våra medlemsföretag inom Järnvägsinfrastruktur ser många utmaningar, och att dessa kommer att påverka bolagens verksamhet för en längre tid framöver, och vi vill särskilt framhålla följande.

Sverige befinner sig i ett ansträngt säkerhetspolitiskt läge. Transportsystemet och järnvägsinfrastrukturen har lyfts fram som en central del i upprustningen av Sveriges totalförsvaret. Denna utveckling påverkar Tågföretagens verksamhet som nu ser nya utmaningar med påverkan bland annat på kompetensförsörjning, verksamhetsutveckling och personalplanering utifrån flera aspekter.

Den 11 december 2024 klubbade riksdagen igenom regeringens infrastrukturproposition med ökad ram på 27 procent jämfört med innevarande planperiod och nu inväntas direktiv till Trafikverket om att ta fram ett förslag till nationella plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Detta kommer självklart att påverka järnvägsinfrastrukturbolagen som kommer behöva utvidga sina verksamheter. Satsningarna på järnvägsunderhåll sammantaget med det säkerpolitiska läget innebär att företagen särskilt kommer behöva satsa på kompetensförsörjningen. Utöver att behålla och rekrytera egen personal kommer inhyrning utgöra ett nödvändigt komplement då många uppdrag kräver tillfälliga konsulter ofta med specialistkompetenser som inte är möjliga att hålla "inhouse".

Då våra medlemsföretags verksamhet blir en mycket viktig del av infrastruktursatsningen är vår uppfattning att det blir än viktigare att kollektivavtalens innehåll och utformning måste framstå som en fördel och förmån jämfört med att stå utan kollektivavtal. Det ska vara en konkurrensfördel för företag att omfattas av kollektivavtal och det ska vara lätt att göra rätt.

Tågföretagens yrkanden – Avtal 2025

Avtalsperiod

Avtalsperiodens längd och utlöpningsdatum får fastställas under de kommande avtalsförhandlingarna och kommer att påverkas av märkessättningen inom industrin.

Lönebildning

För Tågföretagen och våra medlemsföretag är det viktigt att järnvägsinfrastrukturbranschen är attraktiv för befintliga men även för potentiella medarbetare. En del i detta är självklart lönerna. Det är viktigt att vi har lönesystem och processer som är enkla och anpassade till verksamhetens behov av utveckling och att lönerna är satta i relation till kriterier så som arbetsinnehåll, ansvar och prestation. Tågföretagen ser behov av att utveckla löneavtalen för att uppnå en förändring där löneprocessen ska kunna vara en reell del i företagets utveckling och styrning mot mål. Viktigt också att lönefördelningen upplevs som rättvis utifrån prestation. Individgarantier, generella utlägg och tidigare praxis hindrar företagets lönebildningsprocess och motverkar en ändamålsenlig lönedifferentiering.

Mot bakgrund av detta yrkar därför Tågföretagen att

- befintliga skrivningen om generell fördelning stryks ur från Seko:s löneavtal och att löneavtalen ses över och vid behov utvecklas med en process för lönefördelningen.
- beräkningen av löneutrymmet förtydligas i Seko:s och Fackförbundet ST:s löneavtal och får följande lydelse " Utrymmet beräknas på fast kontant månadslön och eventuella fasta lönetillägg som utbetalas per månad, dagen före revisionstidpunkten."
- löneavtalen, där det saknas, tillförs möjlighet att premiera goda prestationer inom avtalat löneutrymme. Hur detta ska utformas önskar vi återkomma till under förhandlingarnas gång.

Ändringar i allmänna villkor och bilagor

Förändringar i allmänna villkor ska alltid kostnadsberäknas och ske under iakttagande av principen att "allt ska räknas".

§ 5 Lön

Vi yrkar att det ska vara möjligt att tillämpa timlön upp till 12 månader för dem vars tidsbegränsade anställning utgör en bisyssla.

§ 6 Arbetstid

De ekonomiska satsningar som nu planeras för järnvägsunderhållet ställer krav på att underhållet genomförs på ett effektivt sätt. Det ställs därutöver krav från såväl tågoperatörer, politiken och allmänheten att underhållet genomförs på tider som medför så små störningar i tågtrafiken som möjligt. Att huvudregeln är dagarbetstid för produktionspersonal/yrkesarbetare och maskinförare enligt avtalet stämmer vare sig överens med de krav som ställs eller den verksamhet som faktiskt bedrivs i branschen. Med de ökade satsningarna ser Tågföretagen möjligheten att nya företag väljer att starta upp verksamhet inom branschen, vilket vi välkomnar. Vi önskar då att det ska vara naturligt och självklart för dessa företag att välja att ha kollektivavtal. Mot denna bakgrund är det särskilt viktigt att branschavtalets arbetstidsregler anpassas för den verksamhet som bedrivs, även i de fall där lokalt avtal saknas. Hur detta ska utformas önskar vi återkomma till under förhandlingarnas gång.

Tågföretagen motsätter sig att förkortad arbetstid genomförs genom lagstiftning. Om så sker, och det får genomslag i kollektivavtalet, ska avtalad arbetstidsförkortning enligt § 6 mom. 8 minskas i motsvarande mån, och i den del detta inte räcker till måste det säkerställas att regleringen blir kostnadsneutral.

Bilaga 6 - Fastställande av grundlön för vissa yrkeskategorier

Extra arbete på såväl lov som helger eller annan ledig tid under pågående utbildning är en viktig del i studenters kompetensutveckling och i förlängningen branschens kompetensförsörjning. Feriearbetande förväntas generellt inte utföra lika kvalificerat arbete som övriga icke fullt yrkeskunniga och kraven är lägre på feriearbetande. Vi yrkar därför att Bilaga 6 punkten 3 följdändras så att ferielön kan tillämpas för feriearbetare för allt sådant extraarbete under studier och även i de fall när arbete utförs inom kompetensområdena ban-, el-, -signal eller teleteknik.

Bilaga 3 & bilaga 8 - Överenskommelse om inhyrning och uthyrning av personal

Idag får inhyrning på avtalsområdet endast ske från arbetsgivare som är bundna av Järnvägsinfrastrukturavtalet, Väg- och Banavtalet, Maskinföraravtalet eller Bemanningsavtalen. Såsom anförts i ingressen är det av vikt, för företagets möjlighet att möta upp mot de krav som ställs i samband med utbyggnaden och upprustningen av järnvägen, att behovet av den rätta bemanningen i olika uppdrag kan säkerställas. För detta behövs ibland inhyrning och bolagen har inget att invända mot att de företag som anlitas har kollektivavtal.

Tågföretagen yrkar att Bilaga 8 ändras för att säkerställa våra medlemsföretags behov av inhyrning och att begränsningen till vissa kollektivavtal utgår.


Bilaga 3 ska i detta sammanhang också ses över för eventuella behov av konsekvensändring med anledning av ovanstående.

Övrigt

Vi förbehåller oss rätten, beroende på utvecklingen av avtalsförhandlingarna 2025, att senare revidera, komplettera och precisera ovanstående yrkanden, som redovisats utan inbördes prioritering.

Stockholm 10 mars 2025

För Tågföretagen, bransch Järnvägsinfrastruktur



Victor Drakes



Susanne Svärd Elfström