



ARBEIDSRETTE

Endring av arbeidsplaner. Bevegelige helligdager

Sjåførere som kjører bestillingskjøring (TT) hos Minibuss 24-7 på oppdrag fra Ruter, jf. Bussbransjeavtalen § 11, får bare registrert faktisk arbeidet tid på bevegelige helligdager og ikke den arbeidstiden som følger av sjåførens arbeids- og fridagsplan. Spørsmålet var om dette er i strid med overenskomsten § 4-4 som begrenser arbeidsgivers adgang til å gjøre endringer i arbeidsplanene i forbindelse med bevegelige helligdager. Partene er enige om TT-kjøring er bestillingskjøring og som sådan regulert av § 11. Etter § 11-4-2 skal det lages ordinære arbeidsplaner etter § 4-4 med mindre oppdraget er av en slik art at det «ikke er mulig». Spørsmålet var om oppdraget med Ruter var av en slik art. På bakgrunn av omfanget og innretningen på oppdraget, herunder Ruters vide endringsadgang, kom Arbeidsretten til at det var bestemmelsene i § 11-4-2 om arbeids- og fridagsplaner som gjaldt for dette, og ikke § 4-4. Endringsbestemmelsen i § 4-4 gjelder arbeidsplaner regulert i § 4 og ikke for arbeidsplaner utarbeidet etter § 11-4-2. Arbeidsgivers fremgangsmåte var derfor ikke tariffstridig.

**Dom 29. april 2026 i
sak nr. 2025/30, AR-2026-13**

Yrkestrafikkforbundet (advokat Marius Træland)

mot

1. Næringslivets Hovedorganisasjon og Minibuss 24-7 AS (advokat Karoline Findalen Myhre).

Dommere: Hanne Inger Bjurstrøm, Ida Skirstad Pollen, Arne Ringnes, Christopher Navelsaker, Bent Ove Hanasand, Jarl Yngve Gllent, Karl Johan Kolltveit

- (1) Spørsmålet i saken er om praksis hos Minibuss 24-7 AS, hvor sjåførere som kjører tilrettelagt transport kun blir godskrevet faktisk arbeidede timer på bevegelige helligdager, er tariffstridig.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Partene er bundet av Bussbransjeavtalen 2024–2026 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/NHO Transport og Yrkesorganisasjonenes

Sentralforbund (YS)/Yrkestrafikkforbundet (YTF) (overenskomsten).

Overenskomsten har i § 4 bestemmelser om ordinær ukentlig arbeidstid. I § 4-4 er det gitt bestemmelser om «Arbeidsplaner (skift- og turnusplaner)» som blant annet lyder:

«For ansatte som arbeider til forskjellige tider i døgnet, skal det utarbeides arbeidsplaner i samarbeid med de ansatte ved deres tillitsvalgte.

Arbeidsplaner skal vise den ansattes daglige og ukentlige arbeidstid, hvile- og spisepauser samt ukentlig fritid.

...

Endring av arbeidsplanen

Behovet for nye eller endringer i bestående arbeidsplaner, skal meddeles de tillitsvalgte så tidlig som mulig, hvoretter de tillitsvalgtes kommentar til planens innhold og organisering skal tillegges vekt.

Endringer i.f.m. helligdager

Ved utarbeidelse av ny arbeidsplan gis ikke anledning til å endre skiftplanen forut for helligdager med den hensikt at de ansatte må innarbeide bevegelige helligdager.

Varsling om endringer

Den ferdige arbeidsplanen skal foreligge i så god tid at bedriftens tillitsvalgte får minst 16 dagers varsel. Dette kan unntaksvis fravikes i samråd med de tillitsvalgte.»

(4) Paragraf 10 har bestemmelser om «Sjåfører turbilkjøring». Det følger av § 10-1-1:

«Turbilavtalen gjøres gjeldende for all persontransport med buss utenfor ordinær rutekjøring og kontraktkjøring (skolebarnkjøring, arbeidsruter, flybuss, ekspressruter, bestilt rutetransport, bestillingskjøring – lukket transport etc.)»

(5) Bestemmelsene om arbeidsplaner for turbilkjøring, § 10-4-2, lyder:

«Overenskomsten 4.4, gjelder som hovedregel.

Turoppdrag som bedriften mottar med kort varsel, skal varsles så tidlig som mulig.

I den grad turoppdragene er av en slik art at etablering av arbeidsplaner ikke er mulig, har bedriften anledning til å styre arbeidstiden på kortere varsel, i nødvendige tilfeller fra dag til dag.

(6) I § 11 er det gitt egne bestemmelser for «Sjåfører bestillingskjøring – Lukket transport» og det heter her:

«§ 11-1 Generelt

Bestemmelsene i overenskomsten for øvrig gjelder i den utstrekning disse ikke er unntatt, er behandlet spesielt nedenfor eller faller utenfor det området som naturlig hører inn under begrepet bestillingskjøring.

(7) Paragraf 11-4 har arbeidstidsbestemmelser for bestillingskjøring og § 11-4-1 andre punktum lyder:

«For månedslønnede sjåfører som helt eller delvis følger denne overenskomsten, eller lokal avtale hjemlet i denne, utlignes arbeidstiden over 1 år. Det skal tilstrebes en jevn fordeling av arbeidsbelastningen gjennom året.»

(8) I bestemmelsen om arbeidsplaner i § 11-4-2 heter det:

«I den grad oppdragene er av en slik art at etablering av ordinære arbeidsplaner etter § 4.4 ikke er mulig, kan arbeidsplanene utarbeides i tråd med nedenforstående:

Det skal utarbeides en arbeids- og fridagsplan. Planen skal drøftes med arbeidstakernes tillitsvalgte senest 16 dager før iverksettelsen. Dette kan unntaksvis fravikes etter avtale med de tillitsvalgte. Den ansatte kan i forbindelse med utarbeidelse av arbeids- og fridagsplanen melde fra om inntil to dager i uken det ikke passer å arbeide etter kl. 15.00, og arbeidsgiver skal da tilstrebe å ikke legge arbeidstid til disse tidspunktene.

Arbeidstaker skal varsles så tidlig som mulig om sin endelige arbeidsplan.

Oppdrag som bedriften mottar med kort varsel og som skal utføres fra mandag til fredag i tidsrommet 06.00–18.00 kan i nødvendige tilfeller varsles fra dag til dag.

Det kan lokalt avtales andre ordninger. I forbindelse med inngåelse av eventuelle andre ordninger skal partene drøfte hvorvidt slik utvidelse vil kunne gi flere faste hele stillinger.»

(9) Bestemmelsene om bestillingskjøring i § 11 kom inn i overenskomsten i 2022.

Bestillingskjøring skiller seg fra alminnelige rutetransport ved at den er tilpasset bestillers behov og ikke forholder seg til fastsatte ruter eller avgangstider. Etter det opplyste hadde partene forut for dette lenge diskutert hvilke bestemmelser i overenskomsten som gjaldt for denne typen transport. Under tarifforhandlingene i 2020 ble partene derfor enige om å etablere et utvalg (bestillingsutvalget) som skulle se nærmere på denne problemstillingen. Utvalgets arbeid skulle være grunnlag for partenes diskusjoner under tarifforhandlingene i 2022.

(10) Ifølge forklaringene var bestillingskjøring på dette tidspunktet i ferd med å bli overtatt av taxinæringen, hvor sjåførene hadde dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som fulgte av overenskomstens bestemmelser. Det fremgår av dokumentasjonen at hovedformålet med utvalgets arbeid var å vurdere behovet for nye bestemmelser i overenskomsten for å møte denne konkurransen, og å sikre tilfredsstillende lønns- og arbeidsvilkår for bestillingskjøring.

(11) Det ble utvekslet flere utkast til ny § 11 om bestillingskjøring mellom partene i utvalget. Bestemmelsen i § 11-4-2, som er omtvistet i saken her, kom først inn i utkastet helt på slutten av utvalgets arbeid. Etter det opplyste var det ingen diskusjon om denne hverken i utvalget eller i det påfølgende tariffoppgjøret da de nye bestemmelsene om bestillingskjøring ble tatt inn i overenskomsten.

(12) **Nærmere om Minibuss 24-7 og selskapets kontrakt med Ruter om å kjøre tilrettelagt transport i Oslo.**

- (13) Minibuss 24-7 er heleid av Vy buss AS og driver spesial- og bestillingstransport på Østlandet. Selskapet har om lag 670 ansatte og ca. 410 biler og har en årlig omsetning på omkring 450 millioner kroner. Selskapet utfører hovedsakelig transportoppdrag på vegne av offentlige oppdragsgivere. Dette omfatter primært lukket, forhåndsbestilt og individuelt tilpasset transport.
- (14) Minibuss 24-7 inngikk i 2022 en kontrakt med Ruter om å levere minibuss- og personbiltjenester til tilrettelagt transport (TT) i Oslo, med oppstart fra 1. oktober 2022. TT-tjenesten er et døgnkontinuerlig tilbud om spesialtransport for personer som ikke kan bruke det ordinære kollektivtilbudet.
- (15) Kontrakten angir antallet minibusser og personbiler som selskapet skal stille til rådighet for oppdraget, og nærmere krav til disse kjøretøyene. I tillegg er det gitt en overordnet beskrivelse av oppdragets omfang og hvordan de ulike delene av dette er priset. I punkt 8 i kontrakten heter det at «oppdraget er preget av svingninger, og behovet for transport kan variere».
- (16) Vedlegg 1 til kontrakten inneholder selve oppdragsbeskrivelsen. Det heter her i punkt 1.2.1.6 «Kort om oppdraget»:
- «Det er behov for vogner leiet inn med førere. TT-brukerne kan bestille sin kjøring til når som helst i døgnet alle dager i året. Mesteparten av kjøringen er dagtid i ukedagene. Vogntallet begrenses dermed på stille tid som f.eks. kveld, natt og helg.»
- (17) Punkt 2.2 regulerer «Innleietider». I punkt 2.2.1.1 heter det:
- «Alle vognløp i denne kontrakten kan bli leid inn hele året. Antallet vogner kan tilpasses de ulike dager ut ifra reelt behov. Hvis forventet reisevolum forandres tilpasses antallet vogner til nytt behov.»
- (18) Punkt 2.2.2 har bestemmelser om «Endringer i innleietid» og lyder:
- «Hvis Oppdragsgiver har behov for å endre på innleietiden, eller det faste oppmøtestedet, vil det gis varsel til Operatør minimum to (2) uker i forkant. Varsel blir sendt til Operatørens administrasjon. Om partene er enige kan endring skje på kortere varsel.
- Det kan forekomme endringer i innleide vognløp, eller reduksjon av antall vognløp, grunnet nedgang/økning i reisevolumet i f.eks. skolens ferier og ved høytider. Reduksjonen i vognløp vil gjelde alle vogntyper og både hel- og deltidsinnleide. Melding om hvilke vognløp som ikke skal leies inn gis minimum to (2) uker i forkant. Når vognløp ikke leies inn bortfaller minimum leietid.
- Det kan komme henvendelse fra Oppdragsgiver om å sette inn ekstra kapasitet. F. eks. ved større arrangementer, gruppereiser eller høytider som jul. Dette kan gjelde alle innleiekategorier. Henvendelse om hvilke vognløp som skal leies inn kan gis på kortere varsel. Om partene er enige kan ekstra kapasitet settes inn.»
- (19) Av punkt 2.5.2 «Planlegging av bestillinger» følger det:

«TT-brukerne kan gjøre endringer og avbestillinger hele døgnet. Det kan skje tett opp imot avreisetidspunktet. Permanente eller vedvarende endringer kan gi behov for endringer i innleietider på vognene.»

(20) **Lokale særavtaler hos Minibuss 24-7**

- (21) I hvert fall siden 2015 har partene lokalt hos Minibuss 24-7 sett behov for å avtale egne bestemmelser om arbeidsplaner for bestillingskjøring. I lokal særavtale 22. desember 2015 mellom selskapet og YTF avdeling 99 og NTF (Norsk Transportarbeider Forbund) avdeling Follo het det:

«...

For ansatte på turnus med ren rutekjøring gjelder § 4 Arbeidsbestemmelser. For øvrige ansatte gjelder § 10 Sjøførererbilbilkjøring. Særavtalen regulerer avtalte endringer i fra innholdet i gyldighetsområdene.»

(22) **Bestemmelsene om «Arbeidsplaner» lød:**

«Oppdrag vedrørende bestillingskjøring som bedriften mottar med kort varsel fra mandag til fredag i tidsrommet 06.00-18.00 skal varsles så tidlig som mulig. I den grad oppdragene er av en slik art at arbeidsplaner ikke er mulig, har bedriften anledning til å styre arbeidstiden på kort varsel, i nødvendige tilfeller fra dag til dag. Utenom dette tidsrommet må man forholde seg til den oppsatte arbeidsplanen.

Det skal utarbeides en fridagsplan for fast ansatte i 100 % stilling og for fast ansatte i redusert stilling gjennom hele året, og i den utlignes arbeidstiden over 6 mnd. eller 12 mnd. for fast ansatte på turiloppdrag. Ca. 55 % første halvår og 45 % andre halvår.»

- (23) På bakgrunn av en tvist ved Minibuss 24-7 i 2020, om individuelt tilpasset skoleskyss skulle reguleres av overenskomsten § 4 eller § 10, inngikk partene lokal særavtale 12. september 2022 hvor det heter:

«Gyldighetsområde

Hovedavtalen og bussbransjeavtale av 2022 mellom NHO Transport – Yrkestrafikkforbundet, § 11 SJÅFØRER BESTILLINGSKJØRING – LUKKET TRANSPORT. Der ikke annet fremgår av særavtalen eller andre lokale avtaler så er det hovedavtale og Bussbransjeavtalen § 11 Sjøførererbilbilkjøring – lukket transport som er gjeldende.

...

§ 11.4.2 Arbeidsplaner

Endringer av rammer og metode for utarbeidelse av arbeids- og fridagsplan skal drøftes med de tillitsvalgte minst 16 dager før innføring. Løpende planer kan endres innenfor avtalt ramme og metode.

Arbeidsplaner avtales med den enkelte i samsvar med avtalt metode for arbeids- og fridagsplan. Arbeid og utstrekking utover dette kan forespørres den enkelte sjåfør. Prinsippet er at avtalte stillingsbrøker skal fylles før timesjøfører forespørres.»

- (24) I protokoll 18. januar 2023 mellom de samme partene om «Metode for arbeids- og fridagsplan» heter det blant annet:

«Minibuss 24-7 AS oppdrag innkommer daglig for utførelse påfølgende morgen, eller bestillinger kommer løpende på nettbrett innenfor avtalt utstrekking. Følgelig er oppdragene av

en slik art at det ikke er mulig å etablere ordinære arbeidsplaner etter § 4.4. Med det utgangspunktet trenger vi å fastsette noen rammer innenfor det avtalte i Bussbransjeavtalens § 11 som gir den enkelte sjåfør best mulig forutsigbarhet og bedriften nødvendig fleksibilitet.

Partene er enige i følgende metode for arbeid og fritidsplanlegging. Det legges frem en plan til den enkelte medarbeider som viser en oversikt over arbeid og fridagsplan for en periode på 1 måned. Denne oversikten sendes ut til den enkelte medarbeider en uke i forkant.

...»

- (25) 19. juni 2024 inngikk Minibuss 24-7 og YTF en særavtale basert på overenskomsten § 11. Det fremgår innledningsvis i avtalen at den gjelder for «alle ansatte sjåførere» i selskapet. Det heter her:

«Partene er enige om følgende rammer for en særavtale. Pga oppdragenes art er det en gevinst for bedriften å kunne ha en fleksibel arbeidstidsordning med tilhørende innslagspunkt for overtid. Utover den som ordinært fremkommer av BBA (§11) og AML. Denne fleksibiliteten tilgodeses sjåførere i form av bedre betingelser (b.la. lønn og utligningstid).»

- (26) Særavtalen § 11.4.2 Arbeidsplaner lyder:

«...

Egen metode for arbeids- og fridagsplan som beskriver hvordan Minibuss 24-7 skal lage plan til den enkelte medarbeider som viser oversikt over arbeid og fridagsplan for periode på 1 måned, fremkommer av egen avtale som vedlegg til denne særavtalen.»

- (27) Metoden som var beskrevet i vedlegget var likelydende med beskrivelsen i ovennevnte protokoll i avsnitt 24.

- (28) Etter at den aktuelle tvisten oppsto ønsket YTF å si opp denne særavtalen. YTF og NHO Transport forhandlet om dette 18. februar 2026. Av protokoll fra forhandlingsmøte mellom NHO og YS 2. mars 2026 fremgår det blant annet:

«Særavtalen av 19. juni 2024, med vedlegg av samme dato, er formelt sagt opp i tråd med bestemmelsene i Hovedavtalen § 4-2.»

- (29) **Nærmere om bakgrunnen for tvisten**

- (30) Sjåførene hos Minibuss 24-7 kjører TT alle dager i året i henhold til kontrakten med Ruter. Dette er gjenspeilet i sjåførenes arbeidsplaner, som i hele kontraktsperioden har vært utarbeidet etter bestemmelsene i overenskomsten § 11-4-2. Ifølge forklaringen fra daglig leder i Minibuss 24-7 foretar Ruter ofte endringer i sine bestillinger, og dette gjøres særlig i forbindelse med bevegelige helligdager. Endringene foretas da gjerne på svært kort varsel.

- (31) Frem til november 2024 fikk sjåførene godskrevet timer på bevegelige helligdager i henhold til sine gjeldende arbeids- og fridagsplaner, uavhengig av om behovet for

sjåførtjenester var redusert eller falt bort på grunn av avbestillinger fra Ruter. Dette var timer som Minibuss 24-7 ikke nødvendigvis kunne fakturere Ruter for.

- (32) Av protokoll 28. november 2024 mellom YTF og Minibuss 24-7 fremgår det at selskapet ønsket å endre denne praksisen. Det heter her:

«Helligdager for anbudsområder med skift (TT-Oslo)

Minibuss 24-7 AS viser til drøftemøte avholdt den 28. oktober 2024 hvor det var enighet om å utsette saken til dagens møte slik at YTF fikk anledning til å sette seg inn i saken.

Bakgrunnen for at Minibuss 24-7 ønsket denne saken på agendaen for å drøfte en endring av praksis for håndtering av helligdager i Minibuss 24-7 AS. Det er forskjell på ansatte som kjører skole anbud og de som kjører anbud for tilrettelagt transport. Anbudene er forskjellige da man på skoleanbud kjører kun dager som det er skole. I slike anbud så får de med 100 %stillinger tillagt timer for bevegelige helligdager. Men i anbudsområdet TT-Oslo kjører man døgkontinuerlig alle dager i året. Dette gjør at man blir satt opp på turnus på helligdager. I dette anbudet vil det derfor ikke være naturlig å tillegge timer for bevegelige helligdager, men kun for faktisk arbeidet timer. Det er registrert hittil over 2227,5 timer i timebank i 2024 som ikke er arbeidet.

Minibuss 24-7 AS tok dette opp som tema etter at man startet gjennomgang av timebank til den enkelte medarbeider på TT-Oslo.

Vi ønsker derfor å drøfte dette slik at vi i fremtiden håndterer disse dagene riktig. Det vil si at man ikke skal få tildelt timer for helligdager på anbudsområdet TT-Oslo. Tildelingen av timer for bevegelige helligdager skal kun gjelde medarbeidere i skoleanbud.

YTF anfører:

YTF viser til BBA 4.4 endring i.f.m helligdager. YTF tolker BBA slik at det ikke kan utarbeides en egen helligdagsturnus hvor de ansatte må jobbe inn helligdagene. Dette er vi sterkt imot og mener bedriften kan planlegge skift og turnusplan på en mer optimal måte.

...

Konklusjon

Arbeidsgiver vil sette opp helligdag turnus for bevegelige helligdager. Dette gjelder kun Oslo TT. Det vil kun bli betalt timer for arbeidede timer fra 28.11.2024 i anbudsområdet TT Oslo. I andre anbudsområder vil dagens ordning fortsette.

- (33) Partene lokalt tvisteforhandlet saken 11. februar 2025. Protokollen fra møtet lyder:

«Saken dreier seg om drøftesak som det ble konkludert i den 28. november 2024.

Minibuss-24-7 AS konkluderte i etterkant av drøftemøtet med å endre praksis for håndtering for anbudsområde TT-Oslo slik at vi håndterer disse dagene riktig. Dette innebærer at man ikke får tildelt timer for helligdager på anbudsområdet TT-Oslo. Men betalt for timer man faktisk arbeider. Tildeling av timer for bevegelige helligdager skal kun gjelde medarbeidere i skoleanbud.

YTF anfører at Minibuss 24-7 har innført en helligdagsturnus allikevel, og ber arbeidsgiver trekke tilbake vedtaket fra 28.11.2014.

Det er umulig å planlegge en helligdagsturnus i henhold til bussbransjeavtalen paragraf 4-4. Vi får informasjon om helligdager for sent derfor må man benytte planlegging knyttet til bestillingstransport paragraf 11. Minibuss 24-7 vet ikke hva som er en måned frem.

Vi ønsker også å endre dette på bakgrunn av rettferdighet. I TT-Oslo området så arbeides det 24 timer i døgnet på alle årets dager. Nedtrekk på helligdager kommer til Minibuss 24-7 så sent at på bakgrunn av dette så reguleres planleggingen av skift etter paragraf 11 og ikke av paragraf 4-4. Bussbransjeavtalen inneholder ikke noe forbud mot å arbeide på bevegelige helligdager. Dette gjelder også § 4.4.

Minibuss 24-7 ønsket denne saken på agenda i november 2024 for å drøfte endringer av praksis for håndtering av helligdager i Minibuss 24-7 AS. Bakgrunnen var at det er forskjell på

ansatte som kjører skoleanbud og de som kjører på anbud for tilrettelagt transport. Anbudene er forskjellige da man på skoleanbud kjører kun dager det er skole. I slike anbud så tilgodeses medarbeidere med 100 % stilling timer for bevegelige helligdager. Men i anbudsområdet TT-Oslo kjører man døgnskuttet alle dager i året. Dette gjør at man blir satt opp på turnus på helligdager. I dette anbudet vil det derfor ikke være naturlig å tillegge timer for bevegelige helligdager, men kun timer for faktisk arbeidet. Bussbransjeavtalen inneholder ikke noe forbud mot å arbeide på bevegelige helligdager. Dette gjelder også § 4.4.

Arbeidsgiver viser til eksempel fra Ruter som stenger bestillinger for transport for juleaften den 03.12, først da ser man behovet og legger opp skift.

YTF synspunkter

YTF viser til BBA 4.4 endring ifm. helligdager. YTF tolker BBA slik at det ikke kan utarbeides en egen helligdagsturnus hvor de ansatte må jobbe inn helligdagene. Dette er vi sterkt imot og mener bedriften kan planlegge skift og turnusplan på en mer optimal måte. Det understrekes at fulltidsansatte skal prioriteres for å fylle timene sine først før det tas i bruk tilkallingsansatte. Vi ønsker ingen forskjellsbehandling innad på anbudsområdet eller blant de ulike anbudsområdene.

YTF mener det er mulig å lage arbeidsplaner etter § 4.4 for TT-kjøring hos Minibuss 24-7, også at man ikke kan tilpasse skiftplanene slik at sjåførene må jobbe på bevegelige helligdager. YTF ytrer at i Bussbransjeavtalen § 11, som gjelder bestillingskjøring (lukket transport), står det i § 11.4.2: Om det ikke er mulig å lage vanlige arbeidsplaner etter § 4.4, kan man lage planer etter § 11.4.2.

Eksempler på skiftendringer kan være skjærtorsdag, langfredag og de andre bevegelige helligdagene i løpet av et år. Alternativ utfra paragraf 11.4.2 blir ikke møtt av arbeidsgiver. Arbeidsgiver viser til skiftplaner i helsevesenet og rutebil.

Konklusjon

Partene er uenige i saken, da YTF mener vi kan planlegge turnuser etter paragraf 4-4. Minibuss 24-7 sier dette er umulig og at man planlegger etter paragraf 11.»

- (34) YTF og NHO Transport tvisteforhandlet 24. mars 2025. I protokollen fra dette møtet heter det blant annet:

«YTFs syn:

...

Utgangspunktet er derfor at Minibuss 24-7 skal følge reglene om arbeidsplaner i § 4.4. Unntaket er hvor «etablering av ordinære arbeidsplaner etter § 4.4 ikke er mulig». YTF er ikke enig med Minibuss 24-7 som skriver at det er umulig å planlegge en helligdagsturnus i henhold til bussbransjeavtalen paragraf 4-4.

NHO Transport viste til at BBA § 11.4.2 omhandler hvordan arbeidsplanene skal utarbeides («etablering») og ikke innebærer noe forbud mot å «endre» arbeidsplanene i forbindelse med helligdager. En minner her om at bestillingskjøringen har et varierende omfang gjennom hele året, også i forbindelse med helligdager, og derfor også har en utligningstid over 52 uker.

Bedriften kan heller ikke etablere en slik plan som YTF forutsetter. I kontrakten med Ruter er bedriften forpliktet til å stille inntil 60 vognløp 24 timer i døgnet. Det reelle omfanget av arbeidet fremgår av bestillingene, og disse kan endres med 14 dagers varsel. Bedriften transporterer primært brukere med særlige behov, og disse behovene vil også endre seg i forbindelse med ferie- og helligdager, eksempelvis ved at man ikke skal til institusjon eller skole, men i stedet skal besøke familie eller delta i fritidsaktiviteter. Det kan da ikke etableres en forhåndsplan som deretter endres i forbindelse med helligdager. Tvert imot må arbeidsplanen fortløpende tilpasses innmeldt behov fra brukerne.»

- (35) I sentral tvisteprotokoll 24. juni 2025 mellom YS og NHO heter det:

«YSs syn

Bussbransjeavtalen har et eget kapittel om bestillingskjøring. Også her er hovedregelen at arbeidsplaner skal lages etter § 4.4. Bare hvis det ikke er mulig, kan man bruke unntaksregelen i § 11.4.2.

Spørsmålet er om det er mulig å lage arbeidsplaner uten at bedriften tilpasser slik at de ansatte må innarbeide bevegelige helligdager. Det er enighet om at det er mindre kjøring disse dagene, men vi mener det likevel er fullt mulig å lage arbeidsplaner uten at sjåførene må jobbe inn timer for disse dagene.

For øvrig opprettholdes standpunktene slik de er kommet til uttrykk i lokal uenighetsprotokoll mellom YTF-klubben og Minibuss 24-7 datert 11.02.2025 og uenighetsprotokoll datert 24.03.2025 mellom NHO Transport og YTF.

NHOs syn

Formålet med innføringen av kapittel 11 i bussbransjeavtalen var å gjøre bussbransjen konkurransedyktig innenfor markedet for bestillingskjøring og samtidig ivareta de ansattes lønn- og arbeidsvilkår.

Bestillingskjøringen skiller seg vesentlig fra rutekjøring, herunder at kjøringen foregår i all hovedsak på rammeavtaler med det offentlige og at det er til dels store variasjoner for hva som skal produseres fra dag til dag/uke til uke/måned til måned. Endringene hos Minibuss 24-7 er hyppige i løpet av året. Det vises også til at arbeidstiden etter kapittel 11 utlignes over 1 år sammenlignet med rutekjøring der hovedregelen er kortere utligningstid.

Hos Minibuss 24-7 er oppdragene av en slik art at etablering av arbeidsplaner, slik det gjøres etter § 4-4 ikke er mulig. Det er blant annet på grunnlag av at bestillingskjøringen til Minibuss 24-7 fra Ruter kan endres med 14 dagers varsel, og at det skjer endringer i bestillinger og arbeidsplaner i løpet av året.

Arbeidsplanen må endres i tråd med de behovene som meldes inn av brukere og oppdragsgiver. I vurderingen må det også legges vekt på at det ikke vil være økonomisk forsvarlig eller praktisk gjennomførbart for bedriften å etablere arbeidsplaner etter § 4.4. Endelige arbeidsplaner må oversendes tillitsvalgte med 16. dagers varsel, der den ansattes daglige og ukentlige arbeidstid og spisepauser fremgår, før en har mottatt endelig bestillinger fra oppdragsgiver. Det vises i den anledning til bakgrunnen for at kapittel 11 ble innført. Minibuss 24-7 er i kjernen av hva kapittel 11 er ment for.

Det vises for øvrig til sentral tvisteprotokoll mellom YTF og NHO Transport.»

- (36) Yrkestrafikkforbundet tok ut stevning for Arbeidsretten 17. september 2025. Yrkestrafikkforbundet har fått overdratt søksmålskompetanse fra Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund. Næringslivets Hovedorganisasjon og Minibuss 24-7 innga tilsvaer 10. november 2025. Hovedforhandling ble gjennomført 24. og 25. mars 2026. To parter og fem vitner avga forklaring. Det ble for øvrig fremlagt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken.
- (37) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (38) *Yrkestrafikkforbundet* har i korte trekk anført:
- (39) Retten skal ta stilling til om det er mulig å lage arbeidsplaner etter overenskomsten § 4-4 for TT-kjøring hos Minibuss 24-7. Retten kan ikke ta standpunkt til NHOs anførsel om at vilkåret i endringsbestemmelsen i § 4-4 ikke er oppfylt. Dette spørsmålet har aldri vært tvistet mellom partene, noe som er en absolutt prosessforutsetning.

- (40) Hovedregelen etter overenskomsten § 11-4-2 er at det skal lages ordinære arbeidsplaner etter § 4-4. Det følger av formuleringen «ikke er mulig» at det skal svært mye til før denne plikten bortfaller. Vilkårene for dette er ikke oppfylt i vår sak. Minibuss 24-7 har gjennom flere års drift opparbeidet seg nok kunnskap om forventet etterspørsel fra Ruter på bevegelige helligdager til at dette må være mulig. Dersom bestemmelsen skal forstås slik de saksøkte hevder, vil det i praksis aldri være mulig å lage ordinære arbeidsplaner for bestillingskjøring. Dette måtte i så fall ha kommet klarere til uttrykk i bestemmelsen. Det var NHO Transport som primært ønsket de nye bestemmelsene, og som derfor skulle ha klargjort en slik forutsetning. Uklarheten på dette punkt må derfor gå utover arbeidsgiver.
- (41) Denne forståelsen har støtte i tariffhistorien. YTFs primære standpunkt i bestillingsutvalget var at man allerede hadde den nødvendige fleksibiliteten for denne typen kjøring i overenskomsten. Forbundet gikk likevel med på de nye bestemmelsene i § 11 for å hindre at taxinæringen tok over denne tjenesten, og for å sikre gode lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene. At ordinære arbeidsplaner fortsatt skulle være hovedregelen ved bestillingskjøring var bevisst, og arbeidsgiversiden hadde ingen innsigelser mot dette hverken i utvalget eller i de etterfølgende tarifforhandlingene. Bestemmelsen ble tatt inn i overenskomsten uten diskusjon. Det var heller ingen diskusjon om bestemmelsen under oppgjøret i 2024, hvor arbeidsgiversiden ellers hadde hatt mulighet til å ta opp en eventuell uenighet. Problemstillingen kom først opp i november 2024 da Minibuss 24-7 varslet at de vil endre sin praksis på området.
- (42) Den lokale særavtalen fra 19. juni 2024 er ikke relevant for tvistes spørsmålet. Særavtalen, med vedlegget om «metode for arbeid og fritid», omhandlet tilpasset skoleskyss, og ikke TT-kjøring. Uansett er dette en lokal særavtale, og den er som sådan ikke bindende for partene i denne saken. Straks YTF ble oppmerksom på hvordan NHO Transport forsto særavtalen ble denne sagt opp og spørsmålet om forståelsen av overenskomsten tvistet.
- (43) Fra oppstart av avtalen med Ruter i 2022 og frem til selskapet varslet praksisendring i november 2024, fikk sjåførene registrert timer på bevegelige helligdager, uavhengig av om de faktisk jobbet disse dagene. Dette gjelder fortsatt for sjåførere i selskapet som kjører tilpasset skoleskyss. Sjåførene i Oslo Taxibuss, som jobber på samme overenskomst, får også dette. Praksis viser at det er

forenelig med forsvarlig økonomisk drift å la sjåførene få betalt i henhold til oppsatt plan på bevegelige helligdager.

- (44) Skulle retten komme til at det ikke er mulig å lage arbeidsplaner etter § 4-4 for TT-tjenesten, gjelder likevel endringsregelen i § 4-4 for sjåførenes arbeids- og fridagsplaner. Det er ingen holdepunkter for at bestemmelsene i § 4-4 og 11-4-2 gjensidig utelukker hverandre.
- (45) Det er nedlagt slik påstand:
- «Bussbransjeavtalen § 11.4.2 jf. § 4.4 skal forstås slik at Minibuss AS 24-7 ikke kan lage arbeidsplaner for TT-Oslo i strid med § 4.4 «Endringer i.f.m. helligdager.»
- (46) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Minibuss 24-7* har i korte trekk anført:
- (47) TT-kjøring er i kjernen av den type virksomhet § 11 er ment å regulere. Kjøringen utføres 24 timer i døgnet, 365 dager i året. Ruter kan gjøre endringer i forbindelse med høytider og helligdager med få dagers varsel. Det er derfor uforenlig med oppdragets natur og praktisk umulig å lage forutsigbare arbeidsplaner med de tidsfrister som følger av § 4-4. Paragraf 11 vil være uten selvstendig betydning dersom terskelen for unntaket fra § 4-4 skulle være så høy som YTF anfører. Klarhetsregelen er ikke relevant i vår sak da partene har vært enige om den forståelsen som de saksøkte legger til grunn.
- (48) Bestemmelsene om bestillingskjøring kom inn i overenskomsten blant annet på grunn av konkurransen fra taxinæringen. Hensynet til inntjening er derfor et relevant argument for vurderingen etter § 11-4-2. Det er ikke økonomisk forsvarlig å drive denne virksomheten dersom saksøkers forståelse legges til grunn.
- (49) Minibuss 24-7 har aldri utarbeidet ordinære arbeidsplaner for TT-tjenesten. Før § 11 kom inn i overenskomsten ble bestemmelsen om arbeidsplaner i § 10-4-2 siste ledd benyttet. Partene lokalt har vært enige om at det er umulig å lage ordinære arbeidsplaner for bestillingskjøring og har anvendt en egen metodikk for dette. Denne metodikken har vært nedfelt i egne protokoller og særavtaler, sist særavtale 19. juni 2024. For første gang hevder YTF nå at disse avtalene bare var ment å gjelde for sjåførere som kjører skoleskyss. Dette strider mot ordlyden og den indre logikken i disse avtalene.
- (50) Det foreligger ingen festnet praksis mellom partene. Det var en kort periode hvor selskapet ikke tilpasset sjåførenes arbeidsplaner forut for bevegelige helligdager.

Dette førte til at sjåførere som satt hjemme opparbeidet seg mer plusstid enn de som faktisk var på jobb den samme dagen. Dette var hverken rettferdig eller økonomisk bærekraftig over tid. Da konsekvensen av denne praksisen ble klar for selskapet varslet de at denne ville bli endret. Hverken skoleskyss, eller den type transport som Oslo Taxibuss driver, utføres normalt på bevegelige helligdager. Praksis herfra er derfor ikke relevant for spørsmålet i denne saken.

(51) Overenskomsten må forstås slik at enten reguleres transporten fullt ut av § 4 eller fullt ut av § 11. Endringsbestemmelsen i § 4-4 kommer ikke til anvendelse dersom transporten er regulert av § 11. Forutsetningene i § 4-4 er uansett ikke oppfylt i vår sak.

(52) Det er feil at sjåførene må innarbeide tapte timer på bevegelige helligdager. Sjåførene får hverken sine arbeids- og fridagsplaner endret, eller trekkes i lønn for de timene de ikke har arbeidet. Omleggingen bidrar til å redusere sjåførenes timebank på slutten av året. Dersom denne ikke da er i pluss, hvilket ikke er særlig praktisk, trekkes sjåførene ikke i lønn og starter det nye året med null timer.

(53) Det er nedlagt slik påstand:

«Næringslivets Hovedorganisasjon og Minibuss 24-7 AS frifinnes.»

(54) **Arbeidsrettens merknader**

(55) TT-sjåførene hos Minibuss 24-7 får bare registrert faktisk arbeidet tid på bevegelige helligdager, og ikke den arbeidstiden som måtte følge av sjåførens arbeids- og fridagsplan disse dagene. Spørsmålet i saken er om denne fremgangsmåten er i strid med overenskomstens bestemmelser i § 4-4 om endring av arbeidsplaner i forbindelse med bevegelige helligdager. Arbeidsretten har kommet til at de saksøkte må frifinnes og vil bemerke:

(56) Bestemmelsen i § 4-4, som begrenser arbeidsgivers adgang til å endre oppsatte arbeidsplaner i forbindelse med bevegelige helligdager, står i overenskomsten § 4 som omhandler rutetransport. Partene er enige om at TT-kjøring er bestillingskjøring og at denne som sådan reguleres av overenskomsten § 11. I § 11-4-2 er det gitt egne regler om etablering av arbeidsplaner for bestillingskjøring som lyder:

«I den grad oppdragene er av en slik art at etablering av ordinære arbeidsplaner etter §§ 4.4 ikke er mulig, kan arbeidsplanene utarbeides i tråd med nedenforstående:

Det skal utarbeides en arbeids- og fridagsplan. Planen skal drøftes med arbeidstakerens tillitsvalgte senest 16 dager før iverksettelsen. Dette kan unntaksvis fravikes etter avtale med de tillitsvalgte. Den ansatte kan i forbindelse med utarbeidelse av arbeids- og fridagsplanen melde fra om inntil to dager i uken det ikke passer å arbeide etter kl. 15.00, og arbeidsgiver skal da tilstrebe å ikke legge arbeidstid til disse tidspunktene.

Arbeidstaker skal varsles så tidlig som mulig om sin endelige arbeidsplan.

Oppdrag som bedriften mottar med kort varsel og som skal utføres fra mandag til fredag i tidsrommet 06.00–18.00 kan i nødvendige tilfeller varsles fra dag til dag.

Det kan lokalt avtales andre ordninger. I forbindelse med inngåelse av eventuelle andre ordninger skal partene drøfte hvorvidt slik utvidelse vil kunne gi flere faste hele stillinger.»

- (57) På bakgrunn av saksøkers påstand blir spørsmålet om det oppdraget Minibuss 24-7 utfører for Ruter, er av en slik art at det ikke er mulig å lage arbeidsplaner etter overenskomsten § 4-4, slik at det er bestemmelsene om arbeidsplaner i § 11-4-2 som gjelder for oppdraget.
- (58) Plikten til å utarbeide ordinære arbeidsplaner etter § 4-4 bortfaller hvis dette «ikke er mulig» på grunn av oppdragets art. Om dette er mulig må avgjøres på bakgrunn av en konkret vurdering av det aktuelle oppdraget som skal utføres. Oppdraget er som nevnt kontrakten med Ruter om TT-kjøring. Ordlyden tilsier at utfordringene med å lage slike arbeidsplaner må være betydelige for at unntaket skal gjelde, men gir ellers liten veiledning om hvilke forhold som er av betydning for denne vurderingen. Etter rettens syn må de hensyn som ligger til grunn for at bestillingskjøring er særskilt regulert i overenskomsten her tillegges vesentlig vekt.
- (59) Ifølge kontrakten mellom Minibuss 24-7 og Ruter plikter selskapet å levere TT-kjøring hele døgnet, alle dager i året. Det fremgår av kontrakten at oppdragsmengden svinger mye og at Ruters etterspørsel etter biler og sjåførere derfor kan variere. Med to ukers varsel kan Ruter gjøre endringer i antallet biler selskapet plikter å stille til disposisjon for oppdraget, og i tidspunktene for når kjøringen skal utføres. Den enkelte bruker av tjenesten kan også, tett opp mot avreisetidspunktet, endre avtalt transporttid. Det fremgår av forklaringene at Ruter ofte foretar endringer i sine bestillinger og at dette særlig skjer i forbindelse med bevegelige helligdager. Retten finner ikke grunn til å betvile denne beskrivelsen av de faktiske forholdene.
- (60) Det aktuelle oppdraget i Minibuss 24-7 skiller seg derfor vesentlig fra ordinær rutetransport. Rutetransport kjennetegnes ved at den utføres til faste tider. Sjåførene som kjører rutetransport, har derfor forutsigbar arbeidstid med arbeidsplaner som rullerer over tid. Det følger av § 4-4 at rutebilsjåførenes

arbeidsplaner skal vise «daglige og ukentlige arbeidstid, hvile- og spisepauser samt ukentlig fritid». De tillitsvalgte skal varsles om endringer i bestående arbeidsplaner, og gis anledning til å kommentere disse. Nye arbeidsplaner skal forelegges de tillitsvalgte med minst 16 dagers varsel.

- (61) Oppdraget for Ruter mangler etter Arbeidsrettens syn den forutsigbarhet som er nødvendig for at arbeidsgiver skal kunne utarbeide arbeidsplaner etter § 4-4. Med den endringsadgangen som følger av kontrakten, og som Ruter faktisk benytter seg av, lar det seg ikke gjøre å oppfylle kravene til arbeidsplanens innhold og til de tidsfrister som gjelder for endringer av disse. Dersom TT-kjøringen hos Minibuss 24-7 skulle underlegges tilsvarende krav til arbeidsplaner som alminnelige rutetransport, vil dette etter rettens syn stride mot de forutsetninger og hensyn bestemmelsene i § 11 hviler på.
- (62) Denne forståelsen er i overensstemmelse med lokal praksis ved Minibuss 24-7. Partene lokalt har helt siden inngåelsen av særavtalen i 2015 lagt til grunn at det er behov for egne regler om arbeidsplaner for bestillingskjøring. Av protokoll 18. januar 2023 og særavtale 19. juni 2024 fremgår det at partene var enige om at oppdragene ved Minibuss 24-7 var av en slik karakter at det «ikke er mulig å etablere ordinære arbeidsplaner etter § 4.4». Partene utarbeidet på den bakgrunn en egen «metode» for å lage arbeids- og fridagsplaner for sjåførene i selskapet. Retten finner ingen holdepunkter for at denne metoden bare var ment å skulle gjelde for tilrettelagt skoleskyss.
- (63) TT-sjåførene hos Minibuss 24-7 har fra starten av fått fastsatt sine arbeidsplaner etter denne metoden. Særavtalen fra 2024 er nå sagt opp, og har ikke direkte betydning for tvistes spørsmålet. Den viser likevel med all tydelighet hvordan partene lokalt har vurdert dette spørsmålet.
- (64) Saksøker har anført at selv om Minibuss 24-7 ikke plikter å etablere ordinære arbeidsplaner etter § 4, må likevel bestemmelsen i § 4-4 om endringer av arbeidsplaner i forbindelse med bevegelige helligdager gjelde for det aktuelle oppdraget. Det er vist til at praksis i selskapet frem til november 2025 var at sjåførene fikk godskrevet arbeidstid i tråd med sine arbeidsplaner på bevegelige helligdager og at dette fortsatt gjøres for de sjåførene som kjører tilpasset skoleskyss.

- (65) Bestemmelsen i § 4-4 om adgang til å gjøre endringer i arbeidsplanen i forbindelse med bevegelige helligdager lyder:

«Endringer i.f.m. helligdager

Ved utarbeidelse av ny arbeidsplan gis ikke anledning til å endre skiftplanen forut for helligdager med den hensikt at de ansatte må innarbeide bevegelige helligdager.»

- (66) På bakgrunn av ordlyden og sammenhengen i § 4, må det etter rettens syn legges til grunn at med «arbeidsplan» i denne bestemmelsen menes den typen arbeidsplaner som er regulert i § 4-4 første punktum. Det er ikke noe som tilsier at «arbeidsplan» ikke skal ha samme betydning i disse to bestemmelsene. Bestemmelsen retter seg derfor mot ordinære arbeidsplaner, jf. § 4-4.
- (67) Paragraf § 11-1 har bestemmelser om forholdet mellom § 11 og de øvrige bestemmelsene i overenskomsten. Det heter her:

«Bestemmelsene i overenskomsten for øvrig gjelder i den utstrekning disse ikke er unntatt, er behandlet spesielt nedenfor eller faller utenfor det området som er naturlig hører inn under begrepet bestillingskjøring.»

- (68) Bestemmelsen ble ikke behandlet av partene under hovedforhandlingen. I mangel av andre holdepunkter er det etter rettens syn nærliggende å konkludere med at adgangen til å gjøre endringer i arbeidsplaner i forbindelse med bevegelige helligdager er uttømmende regulert gjennom de særlige reglene som gjelder for etablering av arbeidsplaner etter § 11-4-2.
- (69) Saksøker har vist til at Oslo Taxibuss, som også er bundet av overenskomsten, ikke gjør endringer i sjåførenes arbeidsplaner i forbindelse med bevegelige helligdager. Praksisen ved Oslo Taxibuss er i liten grad belyst i retten. Uansett vil en slik enkeltstående praksis ikke få avgjørende betydning for resultatet i denne saken.
- (70) Det følger av dette at de saksøkte må frifinnes.
- (71) Dommen er enstemmig.

SLUTNING

Næringslivets Hovedorganisasjon og Minibuss 24-7 AS frifinnes.