

Rapport fra partssammensatt utvalg i tariffområde KA om konkrete tiltak for å ivareta hensyn til miljø og klima i Særavtale om reiseregulativet

10.12.2021

Innhold

1 Innledning.....	2
1.1 Mandat, jf. protokoll fra forhandlinger om Særavtale om reiseregulativet 3.3.21	2
1.2 Sammensetning.....	2
1.3 Møter og arbeidsform	3
2 Forslag til tiltak for å ivareta hensyn til miljø og klima i Særavtale om reiseregulativet	4
2.1 Lokal reisepolicy i virksomhetene	4
2.2 Forslag til Endringer i Særavtalens punkt 4 anvendelse av reiseregulativet.....	4
2.2.1. Forslag til presisering i KAs særavtale knyttet til statens reiseregulativ § 3 Generelt.....	4
2.2.2 Forslag til presisering i KAs særavtale knyttet til statens reiseregulativ § 6 Bruk av egen bil	5
2.2.3 Forslag til presisering i KAs særavtale knyttet til § 7 Bruk av andre egne fremkomstmidler	5
2.2.4 Lokale avtaler om klima- og miljøtiltak	6
2.3 Forslag til tiltak i lokal avtale om klima- og miljøtiltak knyttet til arbeids- og tjenestereiser	6
2.3.1 Forslag til lokale generelle tiltak vedrørende tjenestereiser	6
2.3.2 Forslag til lokale tiltak vedrørende fossilbiler	7
2.3.3 Forslag til lokale tiltak vedrørende ikke-fossile biler.....	7
2.3.4 Forslag til lokale tiltak for bruk av sykkel	7

1 Innledning

Ved forhandlinger om Særavtale om reiseregulativet 3. mars 2021 ble partene enige om å sette ned et partssammensatt utvalg som skulle komme med forslag til konkrete tiltak for å ivareta hensyn til miljø og klima inn mot neste reforhandling av særavtalen.

Det vises til formålsparagrafen i ny Hovedavtale der det heter:

Partene erkjenner at verden er i en klimakrise som krever handling på alle nivåer i samfunnet. Dette gjelder også for arbeidslivet. Partene ser det som sitt felles ansvar å verne om skaperverket og livsgrunnlaget for fremtidige generasjoner. Hensynet til miljø og klima skal være en del av partssamarbeid og medbestemmelse, og bidra til å nå bærekraftsmålene.

De sentrale partenes oppgave i denne sammenheng er gjennom avtaleverket å tilrettelegge for virksomhetenes drift og arbeid. Med hensyn til klima og miljø kan dette gjøres ved at avtaleverket fremmer valg som ivaretar disse hensynene og/eller at avtaleverket ikke er til hinder for valg som ivaretar miljø- og klimahensyn.

Selv om det faller utenfor utvalgets mandat ønsker vi å peke på at for virksomheter i Den norske kirke nasjonalt og lokalt er det behov for å gjennomtenke strategier for arrangement- og reisevirksomhet ut fra klima og miljøhensyn. Særlig gjelder dette etter at Kirkemøtet i sak 15/21 har vedtatt at det vil «Redusere Den norske kirkes egne utslipp og miljøbelastning gjennom å (...) kutte klimautslipp fra reisevirksomhet med 60% innen 2030».

1.1 Mandat, jf. protokoll fra forhandlinger om Særavtale om reiseregulativet 3.3.21

Med bakgrunn i protokoll fra hovedavtaleforhandlingene i desember 2019, hvor partene er enige om at hensynet til miljø og klima skal være en del av partssamarbeid og medbestemmelse, og skal bidra til en bærekraftig utvikling som fremmer FNs bærekraftsmål, nedsettes et partssammensatt utvalg. Utvalget skal komme med forslag til konkrete tiltak inn mot neste reforhandling av særavtale om reiseregulativet. Utvalget skal videre vurdere om de varslede justeringene i statens reiseregulativ om hvordan klima- og miljøhensyn kan ivaretas på tjenestereiser får særlige konsekvenser for kirkelige virksomheter, jf. det partssammensatte arbeidet i staten med å gjennomgå reiseavtalene.

Utvalget skal bestå av inntil 3 medlemmer fra arbeidstakerorganisasjonene og inntil 3 medlemmer fra KA. Arbeidet skal ferdigstilles innen 1. november 2021.

1.2 Sammensetning

Fra arbeidsgiversiden:

Anne Cecilie Andresen (KA)

Jan Christian Kielland (Kirkerådet)

Anne Lise Haakestad (Vestvågøy kirkelige fellesråd)

Fra arbeidstakersiden:

Gun Hafsaas (Utdanningsforbundet)

Ingvild Baadsvik (Akademikerforbundet)

Anna Grønvik (Presteforeningen)

1.3 Møter og arbeidsform

Utvalget har hatt tre møter på Teams i perioden 19.5.-5.10.

Utvalget identifiserte to hovedoppgaver:

1. komme med forslag til konkrete tiltak for å ivareta hensynet til miljø og klima i Særavtale om reiseregulativet
2. Vurdere hvordan justeringer knyttet til klima- og miljøhensyn i statens reiseregulativ påvirker særavtalen i KA og de kirkelige virksomhetene

1.3.1 Ad oppgave 1 Konkrete forslag til Særavtale om reiseregulativet

Utvalget har jobbet med forslag til tillegg og endringer i Særavtale om reiseregulativet, særlig knyttet til punkt 4 Anvendelse av reiseregulativet. Videre har utvalget kommet opp med en rekke forslag til mulige lokale tiltak, som foreslås tatt inn som en del av veiledningen til særavtalen.

Utvalget antar at det i virksomhetene omfattet av særavtalen særlig skjer følgende typer reiser:

- Lokale tjenestereiser
- Reising til regionale og nasjonale samlinger/kurs/møter
- Utenlandsreiser, herunder representasjonsreiser og studiereiser

Utvalget har hentet inspirasjon bl.a. fra boka «Grønne tariffavtaler», avtaleverk i andre tariffområder og avtaleverk i andre virksomheter.

1.3.2 Ad oppgave 2 Vurdering av endringer i statens reiseregulativ

Ved fristen for reforhandling av særavtalene om reise i staten (30.6.21) valgte partene å prolongere gjeldende avtaler ut 2021. Det partssammensatte utvalget i KA er forberedt på å møtes på nytt tidlig i 2022 for å fullføre eget mandat, dersom partene i staten kommer til enighet om en ny avtale med justerte bestemmelser om klima og miljø.

I mellomtiden fremmer utvalget forslag til tekst om anvendelse av reiseregulativet i virksomhetene i tariffområde KA.

2 Forslag til tiltak for å ivareta hensyn til miljø og klima i Særavtale om reiseregulativet

2.1 Lokal reisepolicy i virksomhetene

På et overordnet nivå anbefaler utvalget at det tas inn i partenes felles veiledning til særavtalen et punkt om at virksomhetene anbefales å utarbeide en reisepolicy for å ivareta miljø og klimahensyn. Reisepolicyen bør bygge på en helhetsvurdering som fastholder Hovedavtalens intensjon om å bidra til reduserte klimautslipp og ivaretagelse av virksomhetens og de ansattes behov. Lokal reisepolicy bør derfor ha en god balanse mellom bortfall av goder og incentiver for mer miljøvennlig reising.

Utvalget har i arbeidet med rapporten identifisert et behov for samordning om tiltak i de virksomheter der det er to arbeidsgiverlinjer, på lik linje med samarbeid om HMS og tilsvarende. Utvalget vurderer det slik at for å få til gode lokale løsninger, er det hensiktsmessig at arbeidsgiverlinjene samordner klimatiltakene og oppfordrer derfor til dette der det er mulig.

Reisepolicyen bør utarbeides i samarbeid mellom partene i virksomheten for å sikre god forankring og felles eierskap, jf. Paragraf om grønt arbeidsliv i ny Hovedavtale.

2.2 Forslag til Endringer i Særavtalens punkt 4 anvendelse av reiseregulativet

Særavtalen om reiseregulativet har allerede et punkt 4 om anvendelse av statens reiseregulativ i KA-området som avgrensner og presiserer statens bestemmelser.

Utvalget foreslår å legge til ny tekst i KAs særavtale på dette punktet knyttet til §§ 3, 6 og 7 i statens særavtale om dekning av utgifter til reise og kost innenlands, og tilsvarende paragrafer i statens særavtale om dekning av utgifter til reise og kost utenlands. Dersom partene i staten gjør endringer i statens reiseregulativ som ivaretar klima- og miljøhensyn på disse punktene kan utvalgets forslag til endringer i særavtalen i KA falle helt eller delvis bort.

2.2.1. Forslag til presisering i KAs særavtale knyttet til statens reiseregulativ § 3 Generelt

I dag er «hurtigste og rimeligste» det styrende prinsipp. Dette kan komme i strid med miljøhensyn. Dersom det i statens særavtaler ikke gjøres endringer som ivaretar hensyn til klima og miljø foreslår utvalget at Særavtale om reiseregulativet i KA-området får en kompenserende formulering.

Forslag til slik formulering:

- *Ut fra klimahensyn skal nødvendigheten av en reise alltid vurderes før den foretas, ved uenighet skal det drøftes. Reisen skal foretas på den hurtigste, rimeligste og mest miljøvennlige måte etter en samlet vurdering, så langt dette er forenlig med utførelsen av oppdraget/tjenesten.*
- Til veiledningen på dette punktet
I partenes felles veiledning til dette punktet bør intensjonen om mer miljøvennlig reising vektlegges. Videre bør begrepet «samlet vurdering» løftes fram og presiseres. Det kan legges vekt på viktigheten av å snakke om dette på arbeidsplassen, slik at partene lokalt har en felles forståelse av hva dette betyr praktisk, lokalt her hos oss. I tvilstilfeller skal arbeidsgiver og arbeidstaker sammen drøfte om reisen er nødvendig og hvilken reisemåte som skal benyttes, før arbeidsgiver fatter en endelig beslutning.

2.2.2 Forslag til presisering i KAs særavtale knyttet til statens reiseregulativ § 6 Bruk av egen bil

Utvalget har diskutert ulike varianter av kompenserende tiltak og formuleringer knyttet til dette punktet. Blant annet om avtalen kan åpne for at det lokalt kan avtales andre satser enn de som gjelder i statens reiseregulativ og hvilke praktiske konsekvenser dette kan få (f.eks. skattemessig), om det skal innføres en nedre minimumsgrense for hvor mange kilometer som må kjøres før godtgjørelse trer inn og åpning for å få passasjertillegg for kolleger ansatt i den andre arbeidsgiverlinjen.

Forslag til nytt punkt 4.7 i Særavtale om reiseregulativet:

- **Forslag 1**
Ved bruk av egen bil på reiser skal muligheten for samkjøring med andre kirkelige ansatte undersøkes.
- Til veiledningen vedr forslag 1
Hensikten med dette er reduksjon i det samlede antallet reiser. Det kan åpnes for at det gis passasjertillegg for andre kirkelige arbeidstakere, på tvers av virksomheter.
 - I departementets veiledning til dette punktet heter det: «Med arbeidstaker menes her passasjerer som har oppdrag for det offentlige. For at det skal kreves passasjertillegg for disse må det innhentes forhåndsgodkjenning fra arbeidsgiver.»
- **Forslag 2**
Det kan vurderes å åpne for at det lokalt tilbys høyere satser enn i statsregulativet ved bruk av ikke-fossile kjøretøy, og når man har med passasjer. Da må det åpnes for dette i sentral avtale gjennom formuleringer i punkt 4 om anvendelse.
- Til veiledningen vedr forslag 2
Her bør det gjøres oppmerksom på de administrative og skattemessige konsekvensene av å bruke høyere satser enn i statsregulativet.
Utvalget mener at endrede satser for fossile og ikke-fossile kjøretøy må vurderes opp mot annen virkemiddelbruk.

2.2.3 Forslag til presisering i KAs særavtale knyttet til § 7 Bruk av andre egne fremkomstmidler

Denne paragrafen omhandler motoriserte fremkomstmidler. Utvalget har vurdert om godtgjøring basert på denne paragrafen kan gjøres gjeldende også for sykkel/elsykkel og evt. andre ikke-motoriserte fremkomstmidler.

Forslag til nytt punkt 4.8 i Særavtale om reiseregulativet

- Det kan vurderes å åpne for at det lokalt tilbys kilometergodtgjøring for bruk av sykkel og elsykkel, som er på et nivå som gjør det attraktivt å velge disse framkomstmidlene framfor bil. Da må det åpnes for dette i sentral avtale gjennom formuleringer i punkt 4 om anvendelse.
- Til veiledningen på dette punktet
Det kan anbefales hvilket satsnivå som bør følges. Her kan både sats etter § 6 Bruk av egen bil og § 7 Bruk av andre fremkomstmidler være aktuelt. De lokale partene bør også gjøre vurderinger knyttet til evt. økt tidsbruk på tjenestereiser som følge av at man bytter ut bil med annet mer saktegående fremkomstmiddel.

2.2.4 Lokale avtaler om klima- og miljøtiltak

Utvalget anbefaler at det åpnes for at det lokalt i virksomhetene kan avtales ytterligere klima- og miljøtiltak. Dette kan gjøres ved å åpne for slik mulighet i Særavtale om reiseregulativ.

Utvalget foreslår i tillegg at det i veiledningen til dette listes opp en rekke forslag (ikke uttømmende). Veiledningen bør også legge vekt på nødvendigheten av omforente og godt forankrete tiltak, som motiverer begge parter.

2.3 Forslag til tiltak i lokal avtale om klima- og miljøtiltak knyttet til arbeids- og tjenestereiser

I tillegg til de nevnte forslagene til temaer som bør/kan behandles i partenes felles veiledning til avtalen i kapittel 2.1 og 2.2 har utvalget kommet opp med en rekke konkrete tiltak som kan innarbeides i lokale avtaler om klima- og miljøtiltak knyttet til arbeids- og tjenestereiser. Utvalget foreslår at disse samles i et eget vedlegg som kan følge veiledningen til avtalen. Vedlegget kan da fungere som en idébank for de lokale partene. Listen bør ikke ses på som uttømmende. Veiledningen bør også inneholde metodikk og redskap for vurdering av lokale tiltak for å sikre oppfølging og måle effekt av iverksatte tiltak.

2.3.1 Forslag til lokale generelle tiltak vedrørende tjenestereiser

1. Mulighet for bortfall av kjøregodtgjørelse for jobbreiser under 3 km
 - Eventuelle minimumsgrenser for kjøregodtgjørelse må henge sammen med muligheten til å reise rundt i løpet av arbeidsdagen
 - Punktet bør ses sammen med punktet om tjenestebil/sykkel på arbeidssstedet. Tilgang på slike ressurser minsker behovet for å stille med egen bil.
 - Det bør samtidig åpnes for å avtale unntak for grensen ved behov
 - I vurderingen av dette tiltaket bør de lokale partene også vurdere sikkerhetsaspektet ved å omgjøre bilreise til spaser-/sykkeltur, samt behov for å frakte utstyr og varer, og hensynet til vær- og føreforhold
2. Felles tjenestebil/sykkel/mopedbil ved menighetskontorene
 - Kan med fordel være en ordning som er felles på tvers av arbeidsgiverlinjene
3. Mulighet for bilkollektiv
 - Mest aktuelt i byer og bynære strøk
 - Arbeidsgiver kan ha eget bilkollektiv eller man kan koble seg på andre ordninger (bilkollektiv, nabobil.no, kommunale bilparker – dette siste er antakelige lettere på papir enn i praksis)
 - Kan det inngås en fellesavtale for hele Dnk?
4. Tilrettelegge for samkjøring (reise med passasjer), jf. forslag om åpning for dette i Særavtalen om reiseregulativet
 - Krever holdningsarbeid hos både arbeidsgiver og ansatte
 - Krever muligens bedre tilrettelegging for kontorarbeidsplass i kirkene
 - Hvilken arbeidsgiver får kostnaden?
5. Høyere passasjertillegg for å motivere til økt samkjøring, jf. forslag om åpning for forhøyet sats i Særavtalen om reiseregulativet
 - Her må man være obs på endringer i forhold til staten kan gi administrative utfordringer

2.3.2 Forslag til lokale tiltak vedrørende fossilbiler

1. Reduksjon i eller bortfall av gratis parkering for fossilbiler fra et gitt år
 - Dette vil være mest aktuelt i kirkelige virksomheter som primært driver kontorarbeid eller av andre grunner har liten tilgang på p-plasser
 - I boka Grønne tariffavtaler omtales et slikt tiltak på denne måten: «av alle tiltak vi har tallfestet, gir behovsprøvd tilgang på (gratis) parkering størst effekt.»
 - Tiltaket vurderes som nyttig for å få flere til å reise kollektivt, der det er en mulighet
2. Sluttdato for fossilbilkjøring: Ingen ansatte får dekket fossilkjøring fra et visst år
 - Det er besluttet at det ikke skal selges nye utslippsbiler i Norge fra 2025
 - Skal kirken ligge foran samfunnet på slikt? Utvalgets medlemmer er delt i synet på dette.
 - Et slikt tiltak må henge sammen med infrastruktur og andre lokale forhold

2.3.3 Forslag til lokale tiltak vedrørende ikke-fossile biler

1. Tilby minimum 1 ladestasjon på parkeringsplass på arbeidsplassen, og 10 % av parkeringsplassene dersom man har flere enn 10.
 - Bidrar til økt ladekapasitet i distriktene
 - Det er her tenkt ladepunkt tilsvarende forsvarlig hjemmelading (altså ikke hurtiglading)
 - Oppfordrer til å ha minst en el-ladeplass der arbeidsgiver tilbyr parkering. Veiledningen bør svare på hvem som er arbeidsgiver i denne sammenheng, og behovet for samordning mellom linjene
2. Tilgang til Lading på arbeidsplassen
 - En veiledning til dette punktet bør understreke at en slik ordning bør finne sin løsning på tvers av arbeidsgiverlinjene, og hvordan kostnadene for dette skal fordeles mellom arbeidsgiver og arbeidstaker
 -
3. Tilby høyere km-godtgjørelse enn i statsregulativet ved bruk av ikke-fossile kjøretøy, jf. forslag om åpning for forhøyet sats i Særavtalen om reiseregulativet
 - Her må man være obs på endringer i forhold til staten kan gi administrative utfordringer
 - Utvalget er usikre på om dette er god virkemiddelbruk

2.3.4 Forslag til lokale tiltak for bruk av sykkel

1. Kilometergodtgjøring for bruk av sykkel og elsykkel, jf. forslag om åpning for dette i Særavtalen om reiseregulativet
 - Vurdering av dette som tiltak bør også ta hensyn til arbeidstid og arbeidsplanlegging
2. Trygg og tørr sykkelparkering
 - Viktig for å fremme bruk av sykkel til arbeids- og tjenestereiser
3. Tilbud om sykkelvedlikehold