

R i k s l ø n n s n e m n d a

Sak nr. 2/1963

Norsk Arbeidsgiverforening og Rutebileiernes Arbeidsgiverforening  
mot  
Norsk Rutebilarbeiderforbund.

---oOo---

Rikslønnsnemndas sammensetning: Kai Knudsen, formann, Morten Tuveng, Alf Frydenberg, Trygve Kleppe. P. Mentsen, Vilhelm Dahl og Arnold Haukedal.

De to siste er utpekt av partene i denne tvist.

---oOo---

Etter at partene hadde gjort rede for saken og nedlagt påstand i møte den 12. august 1963, avsa lønnsnemnda den 21.august slik

K j e n n e l s e :

I statsråd 9.juli 1963 ble gitt provisorisk anordning om at arbeidstvisten mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Rutebileiernes Arbeidsgiverforening (senere kalt NAF/REAF) på den ene side og Norsk Rutebilarbeiderforbund på den annen side i samband med tariffrevisjonen 1962-63 skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Tariffavtalen mellom partene løp ut 31. desember 1962. Den omfatter 73 rutebilselskaper utenfor Oslo med 1.973 medlemmer i forbundet.

Da meglingen om ny avtale ikke førte frem, gikk forbundets medlemmer til streik fra 12.januar 1963. Det ble senere enighet om å ta arbeidet opp igjen fra 13.februar og å utsette den videre megling til etter oppgjøret mellom NAF og LO for vårfagene.

Under den nye megling fremsatte Riksmeglingsmannen et forslag den 25.mai, men det ble forkastet etter avstemning, og det inntrådte ny streik fra 16.juni. Den ble avsluttet ved den prov. anordning av 9/7 som forbød arbeidsstans til løsning av tvisten.

NAF/REAF har overenskomster for rutebilselskaper utenfor Oslo også med Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Jernbaneforbund. De omfatter tils. 3.359 arbeidere. Også disse overenskomster hadde utløp 31.12.1962. Det ble forhandlet og meglet om nye overenskomster parallelt med de 3 forbund, og Riksmeglingsmannens forslag var likt for alle. Forslaget ble forkastet av de tre forbunds medlemmer, og streik inntrådte påny fra 16. juni for alles vedkommende.

Efter ny megling fremsatte Riksmeglingsmannen den 6. juli et nytt forslag, som ble vedtatt av Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Jernbaneforbund, men forkastet av Norsk Rutebilarbeiderforbund

NAF/REAF har under behandlingen for lønnsnemnda nedlagt påstand om at tariffavtalen med Norsk Rutebilarbeiderforbund prolongeres med de endringer som følger av Riksmeglingsmannens forslag av 6. juli d.å. De har fremholdt at ved Norsk Transportarbeiderforbunds, Norsk Jernbaneforbunds og NAF/REAF's vedtagelse av det samme forslag, er overenskomstforholdet ordnet for ca. 2/3 av arbeiderne i disse selskaper.

Det sentrale spørsmål man står overfor i denne sak er derfor om tariffavtalen med Norsk Rutebilarbeiderforbund for lønns- og arbeidsvilkårenes vedkommende skal være lik den avtale som er sluttet med de to andre forbund eller ikke. NAF/REAF hevder at det her gjelder spørsmål om lønns- og arbeidsvilkår for nøyaktig samme arbeide for medlemmene av de tre forbund. I meget stor utstrekning omfatter avtalen med Norsk Rutebilarbeiderforbund de samme selskaper som har avtaleforholdet ordnet med de to andre forbund. Det er relativt få selskaper hvor Norsk Rutebilarbeiderforbund er det eneste forbund som har avtale. Arbeidere som er ansatt i et selskap kjører, selv om de hører til forskjellige forbund, i stor utstrekning de samme ruter innen selskapet og også de samme busser til forskjellige tider.

Norsk Rutebilarbeiderforbund har fremholdt at den tariffavtale som er kommet istand for de to andre forbund ikke i tilstrekkelig grad oppvurderer lønningene i yrket. Rutebilselskapenes tjenestemenn har i den senere tid vært sterkt underbetalt når arbeidsinnsatsen og ansvaret ved yrket vurderes

i forhold til andre yrker. Selv etter den avtale som nå er inngått mellom de øvrige avtaleparter med en lønnsøkning på  $14\frac{1}{2}\%$ , foreligger det fremdeles en undervurdring av yrket.

Under hensyn til at det allerede foreligger en bindende tariffavtale mellom de andre forbund i samme yrke og gjeldende for de samme arbeidsgivere, har Norsk Rutebilarbeiderforbund ikke tatt selve lønsspørsmålet opp til vurdering ved lønnsnemnda. Forbundet har bare reist to spørsmål for nemnda, og mener at argumentasjonen om lik tariffavtale for deres vedkommende ikke kommer inn med noen nevneverdig vekt.

Det er for det første påstått at det skal innføres et skifttillegg på kr. 1.- pr. time for søndagskjøring og for kjøring om natten. Forbundet viser til at det er vanlig praksis innen skiftindustrien at arbeiderne har skifttillegg for to- og treskiftsordninger. Dette er også praksis i de yrker rutebilarbeiderne kan sammenligne seg med, rutebildrift i stat og kommuner. I den private rutebilnæring drives det et utstrakt skiftarbeide. I store deler av vårt land går rutene døgnet rundt, dag og natt. Forbundet mener at dette forhold må ha vekt ved revisjonen denne gang.

Forbundet påstår for det annet at bestemmelsen i overenskomsten om lønnsgruppe B, skal sløyfes. Tidligere var det i overenskomsten bestemmelser om avlønning i 3 grupper, hver med 5 kroners forskjell. Denne bestemmelse varte for en del selskapers vedkommende frem til 1954, da lønnsgruppe C falt bort ved lønnsnemndas kjennelse. Siden den gang har man hatt to lønnsgrupper, A og B. En stor del av rutebilselskapene er blitt knyttet til byene i meget større utstrekning enn tidligere. Rutetettheten er hyppigere og forstadsrutene lengre i utstrekning. I tillegg hertil kommer også en betydelig økning av skolebarnkjøring og arbeidskjøring.

Gruppeplaseringsen i A og B virker meget urettferdig. Rutebilselskapene har tildels kjøring i byer og tettbygde strøk, der det ene selskap er lønnet i gruppe A mens andre er lønnet i gruppe B.

Lönnsnemndas avgjørelse er avsagt under dissens fra Haukedal.

Flertallet vil peke på at Riksmeglingsmannens forslag av 6. juli bygger på at det fortsatt skal være like lønns- og arbeidsvilkår for de ved rutebilselskapene ansatte, uansett i hvilket forbund de er organisert. Flertallet har ved sin vurdering av forbundets krav funnet å måtte legge avgjørende vekt på at dette forslag ble vedtatt av og er gjeldende som tariffavtale for omlag 2/3 av de som er ansatt ved rutebilselskaper utenfor Oslo.

Innføringen av et skifttillegg for arbeid på søndager og om natten må etter flertallets mening sees i sammenheng med de lønnstillegg som ble gitt ved denne tariffrevisjon. I Riksmeglingsmannens forslag av 6. juli er inntatt som nytt avsnitt:

"Ved første tariffrevisjon med generelle tillegg skal søndagstillegg innføres. Dette skal ansees som en del av lønnsoppgjøret, således at søndagstilleggets gjennomsnittlige kostende kommer i fradrag på det generelle tillegg."

Det fremgår av dette at spørsmålet om innføring av skifttillegg har vært i forgrunnen ved denne tariffrevisjon, og har fått en konkret løsning for de to andre forbunds vedkommende. Den må løses tilsvarende for alle tre.

Det samme forhold gjør seg også gjeldende ved spørsmålet om å sløyfe gruppe B. Lønnsgruppe B er fortsatt opprettholdt i den nye overenskomst med Norsk Transportarbeiderforbund, og må da også opprettholdes i denne overenskomst.

Spørsmålet om hvilken gruppe rutebilselskapene skal vurderes i, har vært gjenstand for en meget nøyaktig prøvning i hvert enkelt tilfelle. Å sløyfe gruppe B eller overføre noen av selskapene fra B til A, er det etter flertallets mening vanskelig å gjøre uten at det sees i sammenheng med de øvrige lønns- og arbeidsvilkår.

Arnold Haukedal bemerker:

Jeg mener at man med det begrensede krav som ble fremsatt for lønnsnemnda hadde tatt tilbørlig hensyn til de eksisterende tariffavtaler.

Jeg mener videre at de krav som var fremsatt var fullt berettiget i enhver henseende. For disse kravs vedkommende kan jeg ikke innse at de ikke skulle kunne godkjennes allerede på det nåværende tidspunkt. Jeg hadde forutsatt at i den utstrekning de andre organisasjoner blir berørt - bedrifter hvor flere av organisasjonene har medlemmer - ville disse fått det samme.

Jeg mener derfor at kravene skulle vært tatt opp til realitetsbehandling.

Jeg stemmer for den nedlagte påstand.

S l u t n i n g .

Riksmeglingsmannens forslag av 6. juli 1963 skal gjelde som tariffavtale mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Rutebil-eiernes Arbeidsgiverforening på den ene side og Norsk Rutebil-arbeiderforbund på den annen side.

Kai Knudsen (s.)

Morten Tuveng (s.)

Alf Frydenberg (s.)

Arnold Haukedal (s.)

Trygve Kleppe (s.)