

RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE AV 22. JULI 1982

I SAK NR. 2/1982

Twisten mellom Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforening.

Nemndas sammensetning:

Prisdirektør Charles Philipson
Trygdedirektør Finn Alexander
Avdelingsdirektør Juul Bjerke
Nestformann i Landsorganisasjonen i Norge,
Leif Haraldseth
Viseadministrerende direktør i Norsk
Arbeidsgiverforening, Wilhelm Dahl
Nestformann Odd Bach
Direktør Carsten Schioldborg

Nestformann Odd Bach og direktør Carsten Schioldborg er utpekt av partene i tvisten. I samsvar med § 2.3 i lov om lønnsnemnd i arbeidstvister stemmer fra arbeidstakersiden Odd Bach og fra arbeidsgiversiden Wilhelm Dahl.

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige innlegg og muntlig prosedyre for nemnda under hovedforhandling 2. og 4. juni 1982.

Etter at saken har vært drøftet i flere møter avsa Rikslønnsnemnda 22. juli 1982 denne

K j e n n e l s e :

Twisten er oppstått i forbindelse med tariffoppgjøret våren 1982. Partene hadde første forhandlingsmøte 22. mars. Allerede 23. mars varslet Norsk Transportarbeiderforbund plassfratredelse for 14 000 arbeidstakere fra 11. april 1982. Riksmeklingsmannen kalte partene inn til tvungen mekling 15. april. Avstanden mellom partene var imidlertid stor, og Norsk

Transportarbeiderforbund begjærte 16. april meklingen avsluttet og siste møte ble holdt 20. april. Kommunal- og arbeidsministeren innkalte partene i tvisten til et møte i departementet samme kveld. Det ble på møtet klart at det ikke var grunnlag for fortsatt mekling. Ved midnatt natt til onsdag 21. april 1982 iverksatte Norsk Transportarbeiderforbund den tidligere varslede arbeidsnedleggelse for sine 14 000 medlemmer. Mens streiken pågikk gjorde meklingsmannen flere forsøk på å bringe partene sammen, men uten å lykkes. Partene ble innkalt til ny mekling mandag 3. mai. Meklingen ble imidlertid brutt onsdag 5. mai uten resultat. Kommunal- og arbeidsdepartementet innkalte etter dette partene til et møte onsdag 5. mai. Det ble klart at det ikke var grunnlag for ny mekling. Statsråden opplyste at han på denne bakgrunn ville foreslå bruk av tvungen lønnsnemnd til løsning av tvisten. Etter henstilling fra kommunalministeren sa partene seg villige til å avblåse den pågående streik.

I statsråd 7. mai 1981 fremmet Regjeringen proposisjon om lønnsnemndsbehandling, og ved lov av 14. mai 1981 om lønnsnemndsbehandling av arbeidstvistene i transportsektoren våren 1982, i samband med tariffoppgjøret våren 1982, er saken brakt inn for Rikslønnsnemnda. Loven har denne ordlyd:

§ 1

"Tvisten mellom Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforening i forbindelse med tariffrevisjonen pr. 1. april 1982 skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Tvisten mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund og Rutebileiernes Arbeidsgiverforening i forbindelse med tariffrevisjonen pr. 1. april 1982 skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

§ 2

Det er forbudt å iverksette eller opprettholde arbeidsstans eller blokade til løsning av tvistene.

§ 3

Denne lov trer i kraft straks."

Partenes påstander:

Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) har nedlagt følgende påstand:

Generelle krav.

1. Det gis et generelt tillegg på kr. 6.- pr. time (kr. 240.- pr. uke).
2. Dersom Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks pr. 15 september 1982 viser en stigning på mer enn 7 poeng i forhold til indekstallet pr. 15. april 1982, skal det gis et tillegg pr. time pr. poeng som tilsvarer poengøkningen.
3. Pr. 1. oktober hvert år skal det føres sentrale forhandlinger med sikte på å opprettholde det relative nivå sammenlignet med industriens gjennomsnitt.
4. Samtlige normallønnssatser i landtransportens overenskomster og timelønnssatsene i losse- og lasteoverenskomstene heves med kr. 8,30 pr. time (kr. 332,- pr. uke).
5. A. Arbeidstakere som blir beordret til å delta i repetisjonsøvelse, sivilforsvarstjeneste og hjemmevernstjeneste, betaler bedriften full lønn i inntil 1 måned med fradrag av den godtgjøring vedkommende oppebærer av det offentlige, herunder også familietillegg.
B. Arbeidstakere som er med i hjelpekorps, skal ha full lønn under fravær som skyldes deltagelse i leteaksjon.
6. Retningslinjer vedrørende trekk av fagforeningskontingen til Norsk Transportarbeiderforbund og dets lokale avdelinger.

- 1) Grunnlaget for denne avtale om trekk av fagforeningskontingent bygger på bestemmelsen i § 24 i Hovedavtalen av 1982 mellom N.A.F. og LO.
- 2) Bedriften skal - enten i egen regi eller gjennom bank - sørge for trekk av fagforeningskontingent for de organiserte arbeidstakere.
- 3) Bedriften skal av tillitsmennene eller forening/forbund tilstilles oppgaver over de organiserte arbeidstakere som trekkordningen skal gjelde for, og størrelsen over den til enhver tid gjeldende kontingent.
- 4) Eventuell endring av kontingentens størrelse kan ikke kreves gjennomført før den pågående hele lønningsperiode er avsluttet.
- 5) Kontingenten trekkes av bedriften enten i egen regi eller gjennom bank ved hver utlønning.
- 6) De trukne beløp sendes den lokale forening/forbund straks og senest innen 8 dager etter lønningsperiodens avslutning. Bedriften skal være underrettet om hvilken bank eller postgironummer som skal benyttes ved overføring av kontingenttrekk.
- 7) Ved utgangen av hver lønningsperiode sender bedriften en oversikt til forening/forbund over trukne kontingentbeløp pr. organisert arbeidstaker.
- 8) Ved sykefravær av så lang varighet at arbeidstakeren får sin lønn gjennom trygdekontoret, skal bedriften på fastsatt skjema gi meddelelse om at trekk av fagforeningskontingent ikke skal foretas av trygdekontoret. Arbeidstakeren skal i den tid han oppebærer sin lønn gjennom trygdekontoret ordne sin fagforeningskontingent direkte til sin forening eller sitt forbund, dersom vedkommende er tilknyttet forbundet som direkte medlemmer.

- 9) Ikrafttreden skal skje straks.
- 10) Partene er enige om at dersom Norsk Transportarbeiderforbund i tariffperioden innfører prosentkontingent, skal denne avtale tilpasses en slik overgang.
7. N.A.F. pålegges å utarbeide en detaljert statistikk for de enkelte overenskomssområder innenfor transportfagene. Nærmere retningslinjer for omfang og kontroll avtales mellom partene.

Landtransportens overenskomster

8. I samtlige avtaler som omhandler akkordarbeide og andre lønssystem inntas følgende bestemmelse:
I bedrifter der det opprettes slike lønssystem, skal det føres lokale justeringsforhandlinger en gang årlig.
9. I samtlige avtaler som omhandler førerkort i kl. II, heves disse til kr. 100.- pr. uke.
10. I samtlige avtaler som omhandler truckførere, endres til følgende:
Truckførere som betjener trucker med løftevekt over 1 tonn og løftehøyde på 3 meter, skal ha et tillegg på kr. 40.- pr. uke.
11. I samtlige avtaler som omhandler unge arbeidere, endres til følgende:
Unge arbeidere under enhver lønnsgruppe skal lønnes med 80% for arbeidstagere mellom 16 og 17 år og 90% for arbeidstagere mellom 17 og 18 år av den til enhver tid gjeldende begynnerlønssats for voksne arbeidere.
12. I samtlige avtaler som omhandler frysetillegg, endres til følgende:

Når arbeidstakere settes til arbeid i fryserom hvor

temperaturen er \geq 15 grader eller lavere, betales et tillegg på kr. 3,- pr. time så lenge dette arbeid pågår. Tillegget endres overensstemmende med Norsk Nærings- og Nytelses satser.

13. Nedsatt arbeidsevne.

- a) I følgende avtaler: 1-3-6-8-10-14-24 inntas følgende bestemmelse:

Ansatte som av helsemessige grunner får vanskeligheter i tjenesten, søkes omplassert i andre stillinger som måtte passe for vedkommende. Disse ansattes lønns- og arbeidsvilkår opptas til behandling i hvert tilfelle mellom bedriften og arbeiderne ved deres tillitsmenn. Dette gjelder også for sjåførere som uten skyld mister sitt sertifikat. For øvrig henvises til Arbeidsmiljølovens § 13.

- b) I følgende avtaler: 7-9-11-12-15-16-17-20-21-23-25-26 inntas følgende bestemmelse:

Ansatte som av helsemessige grunner får vanskeligheter i tjenesten, søkes omplassert i andre stillinger som måtte passe for vedkommende. Disse ansattes lønns- og arbeidsvilkår opptas til behandling i hvert tilfelle mellom bedriften og arbeiderne ved deres tillitsmenn.

For øvrig henvises til Arbeidsmiljølovens § 13.

14. Ordinær arbeidstid.

I samtlige avtaler inntas følgende:

I tilfelle arbeidstidsordningen medfører at enkelte virkedager er arbeidsfrie dager, skal arbeid på disse dager av arbeidstagere som skulle vært fri, betales med 100% tillegg.

15. I samtlige avtaler som omhandler overtid og skiftarbeide, inntas følgende:

- a) Overtidsarbeid bør innskrenkes til det minst mulige og i særdeleshet ikke overdrives av eller overfor den

enkelte arbeider.

b) Overtidsarbeid som forlanges utført av bedriften, betales med 50% etter den ordinære arbeidstid de 5 første virkedager i uken og frem til kl. 21.00. På overtid på dagskift betales det 50 % tillegg.

c) Hvis en arbeider som er spesielt tilsagt møter frem i den ordinære arbeidstid og blir avsagt, betales 2 timers lønn. Hvis det fordres at arbeideren skal vente, betales timelønn fra ventetidens begynnelse inntil arbeidet blir påbegynt eller arbeideren avsagt. Hvis en arbeider etter spesiell tilsigelse møter frem på søn- og helligdager eller i tiden for øvrig utenfor ordinær dagtid, skal arbeiderens for-tjeneste utgjøre betaling for minst 4 timer, beregnet etter den fastsatte timebetaling som gjelder frem til kl. 21.00.

d) Heves til kr. 27.-.

e) Påbegynt halv time regnes for halv time.

f) For skiftarbeide betales 17.5% tillegg, dog kan betalingen ved 2 skiftarbeid ordnes slik at intet tillegg betales for 1. skift, men 35% for 2.skift, dog slik at alt skiftarbeid etter ordinær arbeids-tid på lørdager og dager før helligdager og søn- og helligdager til kl. 22.00 siste helligdags aften, samt 1. og 17. mai, betales med 100% til- legg.

16. I samtlige avtaler som omhandler arbeidstøy, inntas følgende tilleggsbestemmelse:

Bedriften holder arbeidstakerne med 1 par vernesko, 1 par vernestøvler årlig, dessuten arbeidshansker etter behov. Forutearbeidere: 1 varmedress, 1 regndress og 1 vinterlue pr. år.

Forutearbeidere (på faste stasjoneringsteder) besørger bedriften varmebrakker og tørkerom.

Bedriften besørger nødvendig vask av tøy.

TARIFF NR. 1

17. § 1 - Lønnsbestemmelser pkt. 2 endres til følgende:
Sjåførere, motormenn (motorbåtførere), forblandere,
frørensere, truckførere og traktorførere.
18. Merknader pkt. B utgår.
19. Pkt. 5, Landbruksmekanikere, inntas følgende bestemmelse:
Mekanikere, fagarbeidere og montører som er ansatt i bedrifter som omsetter og/eller reparerer landbruksmaskiner og lignende redskaper, skal lønnes med minstelønn i henhold til § 1 pkt. 4.

TARIFF NR. 11

20. § 1 - Lønnsbestemmelser under pkt. 2 - merknader:
Bensinekspeditører utbetales tellepenger med kr. 25,-
pr. uke når de har ansvaret for kassen.

TARIFF NR. 15-17

21. Yrkesgruppering i tariff 15-17 utgår.
Det innføres nye lønnsbestemmelser i samsvar med tariff 1.
1. Arbeidere over 18 år
 2. Sjåførere og motorbåtførere
 3. Sorterere
- lønnes som pkt. 3 i tariff 1.

RAMMEAVTALENE FOR OLJESELSKAPENE

22. Norsk Arbeidsgiverforening og Norsk Transportarbeiderforbund pålegges å utarbeide en felles rammeavtale om fastlønnssystem for ukelønnede ansatte i oljeselskapene. Avtalen skal være basert på de eksisterende avtaler for

A/S Norske Shell, Mobil Oil A/S Norge, A/S Norske Esso og Norsk Olje A/S. Avtalen gjøres gjeldende fra 1. januar 1982.

PROTOKOLLTILFØRSLER FOR DE ENKELTE BYER OG BEDRIFTER.

TARIFF NR. 1

23. Protokolltilførsel III, punktene Felleskjøpet - Svelviksand - Brødr. London - utgår.
24. Protokolltilførsel IV, Stavanger Rogaland Agder Felleskjøp, utgår følgende punkter: 4 - 8 - 9.

RUTEBILOVERENSKOMSTEN UTENFOR OSLO

25. Faste sjåførere lønnes etter overenskomsten § 1, A, a).
26. MERKNAD.
Reservesjåførere kan benyttes når de stedlige parter er enige i det.
27. PRAKSIS.
Ved fastsettelse av lønn for sjåførere, godskrives praksis for sertifikat gruppe C og D.
28. SPESIELLE TILLEGG.
Tillegg for ubekvem arbeidstid endres til:
40% i tiden fra kl. 17.00 til kl. 06.00
Lørdag/søndagstillegg fra lørdag kl.00.00 til søndag kl. 24.00, betales kr. 12.- pr. time.
29. For delt dagsverk betales et tillegg på kr. 30,- pr.dag.
30. Kontrollører, inspektører og verkstedformenn skal ha en lønn på minst 15% over topplønn for sjåførere/verkstedarbeidere.

31. For smussig arbeid betales et tillegg på minst kr.1,20 pr. time.

32. MERKNAD B.

Fagarbeider i § i B gis et personlig tillegg, slik at lønnsnivået blir lik lønnen i offentlig sektor.

§ 2. pkt. 3

33. Faller en bevegelig hellig/høytidsdag på en allerede fastlagt fridag, skal det gis ny fridag.

34. Ved overnatting har sjåføren krav på eget rom.

35. Det kreves avklaret under forhandlingene hvem overenskomsten gjelder for.

RUTEBILOVERENSKOMSTEN I OSLO OG OMEGN.

36. Selskapene A/S Østfoldrutene, A/S Nedre Romerike Buss-trafikk og Modumsrutene kreves inntatt på overenskomsten for Oslo.

37. Reservesjåfører kan benyttes når de stedlige parter er enige i det.

38. Tillegg for ubekvem arbeidstid endres til:

40% i tiden fra kl.17.00 til kl.06.00

Lørdag/søndagstillegg fra lørdag

kl. 00.00 til søndag kl.24.00 betales

med kr. 12,- pr. time.

39. I § 1 inntas et nytt siste ledd, lydende: "Sjåfører som kjører på denne overenskomsten betales et tillegg på kr. 125.- pr. uke".

40. I § 4 inntas: "Maksimalt pausetrekk: 30 min.".

41. § 4 2. ledd erstattes med: "Arbeidstiden for de

sjåførere som kjører på denne overenskomsten skal være 34 timer pr. uke".

42. I § 4 III inntas bestemmelse om at: "Gjennomsnittlig minst hver annen helg (lørdag og søndag) skal være sammenhengende fri".
43. § 3 1.ledd endres slik at: "Ansatte som av helsemessige grunner får vanskeligheter i tjenesten omplasseres uten tap av lønn".
44. I § 6.I inntas bestemmelse om at: "For kjøring med leddbuss betales et tillegg på 15%".
45. § 4 - IV siste avsnitt, går ut.
46. Ved fastsettelse av lønn for sjåførere, godskrives praksis for sertifikat gruppe C og D.
47. § 4 II nest siste ledd skal lyde: "Intet skift skal ha lengre utstrekking enn 9 timer pr. dag".
48. I § 4 II inntas nytt siste ledd, sålydende: "All kjøring skal inn på skift. Skiftplanene skal forelegges sjåførenes tillitsmenn senest 14 dager før de settes i verk".

TURBILOVERENSKOMSTEN I OSLO OG OMEGN.

49. De endringer av lønnsmessig betydning som blir gjort gjeldende for sjåførere i rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn gjøres gjeldende for denne overenskomst.
50. Partene pålegges forhandlingene i tariffperioden med tanke på å komme frem til en ny turbiloverenskomst. Utgangspunktet for en slik avtale skal være det av N.T.F. fremlagte forslag til ny overenskomst.

OVERENSKOMSTEN FOR LINJEGODS A/S51. § 1 - Lønnsbestemmelser.

Det innføres et nytt ansiennitetstrinn etter 10 års praksis. Lønn etter 10 års praksis skal tilsvare begynnerlønnen til en arbeidende formann.

Det innføres et generelt tillegg på kr. 430,- pr. måned for sjåfører o.s.v. - som før.

Under § 1.2 inntas:

Merknad: Truckfører- og kranførertillegg:

Full tid kr. 430,- pr. måned.

Deltid kr. 215,- pr. måned.

§ 1.3 - Arbeidende formenn.

Tillegg: Arbeidstakere som i kortere tid vikarierer/ fungerer som arbeidende formann, lønnes som for stillingen bestemt.

Det kreves betalt for spisepauser.

52. § 2 - Ordinær arbeidstid.

Småbarnsforeldre har rett til redusert arbeidstid mot tilsvarende reduksjon i lønnen.

For den arbeidstid som faller mellom kl.06.00 og kl.17.00 og mellom kl.17.00 og kl.19.00, skal det betales 50% tillegg til ordinær lønn.

53. § 3 - Overtidsarbeid.

Overtidsarbeid som forlanges utført av bedriften, betales med 50% tillegg frem til kl. 21.00 de fem første virkedagene i uken. Fra kl. 21.00 og frem til ordinær arbeidstids begynnelse og på arbeidsfrie virkedager, på lørdager og dager før helligdager etter ordinær arbeidstids slutt og på søn- og helligdager, betales 100% tillegg.

Matpenger heves til kr. 27,-.

Påbegynt time regnes som hel time.

54. § 5 - Lønn under militærtjeneste.

Bestemmelsen skal også komme til anvendelse for kvinner som verver seg til militærtjeneste eller tjeneste i Heimevernet, Sivilforsvaret eller Politireserven.

55. § 8 - Vareklær.

Personalet får 2 sett sommerarbeidstøy ved ansettelsen, senere 1 gang hvert år. På samme måte utleveres 2 sett vinterarbeidstøy (fóret bukse og jakke, eller fóret kjeledress), senere 1 gang hvert andre år.

5. avsnitt om sluttoppgjør - utgår.

6. avsnitt om utprøving - utgår.

Nytt 5. avsnitt:

Bestemmelsene skal ikke være til hinder for hyppigere utskifting som skyldes spesielle utsatte arbeidsoperasjoner, uhell etc.

56. Permisjon ved svangerskap og fødsel.

Arbeidstaker som er gravid, har rett til permisjon med lønn i inntil 6 måneder i forbindelse med svangerskap og fødsel.

57. § 9. Som for landtransportens tariff 1 og 3 bestemt.PROTOKOLLTILFØRSLER.

58. 1. Kortere velferdspermisjoner.

Bedriftsledelsen og landsutvalget for de ute/inneansatte tar i perioden opp bestemmelsen for justering og eventuelle endringer.

59. BONUSAVTALEN.

Nåværende bonusavtale erstattes av en produktivitetsavtale med følgende innhold:

1. Det skal utbetales en minstebonus pr. time som er lik ved samtlige terminaler og ekspedisjonssteder. Minstebonus skal reguleres hvert år med virkning

fra 1. april og skal tilsvare gjennomsnittsbonus for samtlige terminaler og ekspedisjonssteder i foregående kalenderår.

2. Det skal føres lokale årlige forhandlinger ved hver terminal/hvert ekspedisjonssted om et lokalt, fast tillegg pr. time ut over minstebonus.

Det lokale, faste tillegget pr. time skal fastsettes på grunnlag av produktivitet og kvalitet, så som endringer i gjennomsnittstonnasje pr. ansatt pr. time, måleprosenten, skade/manko o.s.v. og lokale forhold.

Det lokale, faste tillegg pr. time ut over minstebonus skal reguleres hvert år med virkning fra 1. oktober.

I forbindelse med beregning av gjennomsnittsbonus ved terminalene og ekspedisjonsstedene under pkt. 1, skal både minstebonus og de lokale, faste tilleggene tas med i beregningsgrunnlaget.

3. I de regioner i Linjegods der det er valgt felles tillitsmann for regionen, skal han/hun ha rett til å delta i de lokale forhandlingene om de lokale, faste tilleggene på anmodning fra klubbstyret/tillitsmannen. I de regioner hvor det ikke er valgt felles tillitsmann for regionen, har klubbstyret/tillitsmannen rett til å la seg bistå av ett av medlemmene i landsutvalget i de lokale forhandlingene.
4. Små terminaler uten egen valgt tillitsmann, skal automatisk ha utbetalt et lokalt, fast tillegg til minstebonus som tilsvarer gjennomsnittet for regionen.
5. Ingen skal gå ned i lønn i forhold til gjennomsnittslønnen i 1981 på grunn av denne produktivitetsavtalen.
6. Nødvendige forhandlinger om utfyllende bestemmelser skal være sluttført innen utgangen av 1982.

60. YRKESOPPLÆRING.

Det innføres en avtalt yrkesopplæring i Linjegods som løper over det første halvåret etter ansettelsen. Opplæringen skjer ved kortvarige kurs i arbeidstida. Ved terminaler hvor kursene av praktiske grunner må skje etter arbeidstid, betales overtidsbetaling.

Kursenes innhold og varighet avtales mellom bedriften og landsutvalget, og bør bygge på det nåværende opplærings-tilbudet i Linjegods.

Opplæringstida avsluttes med en enkel eksamen som vurderes av en sentral eksamensnemnd der tillitsmennene er representert. Eksamensbevis gis for bestått prøve og fører til et betydelig lønnsopprykk.

Myndighetene bør søkes om opplæringen kan godkjennes som fagopplæring.

61. Rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere gjøres gjeldende som en prøveordning for Bodø, Hammerfest, Harstad, Kristiansund N., Molde, Tromsø og Ålesund senest fra 1. januar 1983.

Nødvendige tilpasningsforhandlinger skal være avsluttet senest 1. oktober 1982. Dersom tilpasningsforhandlingene, eventuelt med hovedorganisasjonenes bistand ikke fører til enighet, skal tvistene avgjøres ved voldgift overensstemmende med rammeavtalens § 9.

Prøveavtaler med utløp 31. mars 1982, gjøres permanente.

62. All truckkjøring, trekkvognkjøring, terminalarbeid, samt godshåndtering innenfor havneområdet skal utføres av de faste losse- og lastearbeiderne.

63. Bestemmelsene om fremmøte- og minstetidsbetaling endres slik at den enkelte arbeider blir garantert betaling for minst 3 timer dersom han møter frem til arbeid innenfor ordinær dagtid. Ved fremmøte på søn- og helligdager eller i tiden forøvrig utenfor ordinær dagtid, betales minst 4 timers lønn, tillagt 50% tillegg fra ordinær dagtids slutt og frem til kl. 21.00 på hverdager. På søn.- og helligdager og i tiden etter kl. 21.00 på

hverdager, skal tillegget være 100%.

64. Rasjonaliseringsavtalens § II, endres slik at det ved enhver ekspedisjon skal tilsettes minst 2 mann ombord uansett losse- og lastemengde.
65. Rasjonaliseringsavtalens § IV, endres slik at garanti-perioden blir 2 uker og den garanterte minsteinntekt blir tilsvarende. Gjeldende timelønn x 38 timer x 2 uker.
66. I den enkelte havn opprettes ulykkes/gruppelivsfor-sikringer. Premien betales av arbeidsgiverne.
67. Alle endringer av generell karakter av betydning for ordninger så som Sluttvederlagsordningen, Opplysnings- og utviklingsfondet, korte velferdspermisjoner m.m., som har skjedd ved revisjonen av andre forbunds avtaleområder, gjøres gjeldende. Dette gjelder også bestemmelser om mat- og diett penger, samt regulerings- bestemmelser for annet avtaleår og avtalenes varighet.
68. De nye avtaler gjøres gjeldende fra 1. april 1982. Etterbetaling av lønnstillegg skal skje fra samme dato, dog med fratrekk for perioden 21. april - 5. mai.

Norsk Arbeidsgiverforening (N.A.F.) har nedlagt denne påstand:

1. For samtlige områder som omfattes av Rikslønnsnemndas kjennelse.
 - a) Samtlige tariffavtaler innen landtransporten, herunder Linjegods A/S, sjøtransporten og rutebilselskapene med endringer som fastsatt av Rikslønnsnemnda, forlenges til 31. mars 1984.
 - b) Med virkning fra 5. mai 1982 gis et generelt lønnstillegg på kr. 2,- pr. time, tilsvarende for uke- og månedslønnede.
 - c) Med virkning fra 5. mai 1982 heves samtlige normallønnsseter med kr. 3,- pr. time, tilsvarende for uke- og månedslønnede for land, og sjøtransporten.

Den ekstraordinære forhøyelsen av normallønnssetene med kr. 1,- pr. time skal ikke ha konsekvenser for arbeidstagere som før nevnte regulering var lønnet på eller over de nye seter for tidlønnet arbeid.

Den ekstraordinære forhøyelsen av normallønnssetene skal heller ikke ha innvirkning på beregningsgrunnlaget i etablerte akkordsystemer eller andre etablerte lønnsystemer.

- d) I de tariffavtaler som har bestemmelser om matpenger ved overtidarbeid, forhøyes denne til kr. 27,-.
- e) I samtlige tariffavtaler som omfattes av Rikslønnsnemndas kjennelse skal det innarbeides en tekst som understreker enighet om at den økonomiske ramme som fastsettes av Rikslønnsnemnda ikke skal overskrides i tariffperioden.
- f) Reguleringsbestemmelsen for 2. avtaleår skal lyde:

"Før utløpet av 1. avtaleår skal det opptas forhandlinger mellom N.A.F. og LO om eventuell lønnsregulering for 2. avtaleår. Partene er enige om at forhandlingene skal føres på grunnlag av den alminnelige økonomiske situasjon på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår, samt pris- og lønnsutviklingen for 1. avtaleår. Endringene i tariffavtalene for 2. avtaleår tas stilling til i LO's Representantskap og N.A.F.'s Centralstyre."

2. Landtransporten.

- a) Første setning i samtlige avtaler med bestemmelser om akkordarbeid endres til:

"Akkordarbeid og andre lønssystemer som må være basert på produktivitet, anvendes der hvor de stedlige parter finner dette hensiktsmessig."

Siste setning endres likeledes til:

"Hvis drøftelser som nevnt i disse bestemmelser fører til forslag om nytt lønssystem som må være basert på produktivitet, må dette godkjennes av tariffpartene før det settes iverk."

- b) Samtlige bestemmelser om førerkort i klasse II endres til:

"Når bedriften forlanger at sjåføren skal ha førerkort for å kunne føre kjøretøy med totalvekt over 7500 kg, skal denne ha et tillegg på kr. 75,- pr. uke".

- c) I samtlige avtaler som omhandler truckførere, endres bestemmelsene til:

1.ledd "Faste truckførere som betjener trucker med løftevekt over 3 tonn og løftehøyde på 4 meter og som må ha førerkort og truckførerbevis, lønnes med et tillegg på sjåførlønnen stort kr. 40,- pr. uke."

2.ledd "Truckfører som etter lov og forskrift må ha utvidet førerkort i tillegg til truckførerbevis, lønnes som sjåfør med førerkort for kjøretøy med totalvekt over 7500 kg."

- d) I de tariffavtaler som inneholder bestemmelser om tillegg for arbeid i fryserom med temperatur på - 15° eller lavere, fastsettes timesatsen til kr. 3,-.

- e) Følgende tilføyelse gjøres i samtlige tariffavtaler med bestemmelser om nedsatt arbeidsevne:

"Forøvrig henvises til Arbeidsmiljølovens § 13."

- f) I samtlige tariffavtaler innarbeides i bestemmelsene om overtid at overtidsprosentene skal regnes av den faktiske timefortjeneste. (Normallønnen og eventuelle tidlønnstillegg)

- g) I samtlige tariffavtaler med bestemmelser om avsigelse forhøyes tiden det skal betales for i ordinær arbeidstid til 2 timer.
- h) I alle aktuelle tariffavtaler innarbeides et avsnitt som gir terminalansatte adgang til å utføre lasting og lossing av skip når det gjelder mindre partier gods og dette er hensiktsmessig for avviklingen av trafikken.

I tariff nr. 1 for grossister endres § 1, som følger:

Punkt 2, Merknad b) utgår.

" 4, 1.ledd, skal lyde:

"Arbeidende formenn, tariffører og driftsarbeidere, såsom mekanikere, snekkere, elektrikere, montører og vedlikeholdsarbeidere som er ansatt for å installere, reparere og vedlikeholde bedriftenes utstyr, minstelønn kr. pr. uke."

Någjeldende minstelønnsats skal her reguleres med samme tillegg som fastsettes for normallønnsatsene.

I Protokolltilførsler endres II, 1. avsnitt, til:

"Kristiansand S.
På grunn av de hittil gjeldende forhold ved Felleskjøpet Rogaland Agder, avdeling Kristiansand, er partene enige om en felles sats for samtlige lagerarbeidere og sjåførere over 18 år."

Siste avsnitt utgår, og nytt siste avsnitt skal lyde:

"Det vises til stedlige protokoller om bonusordninger."

Tariff nr. 11.

Tellepenger for bensinekspeditører forhøyes til kr. 20,- pr. uke.

Tariff nr. 15 - 17 etableres som ukelønnsområde.

Protokolltilførsler.

De forutsatte krav fra NTF tas til følge.

Linjegods A/S

- a) Gjeldende lønnsatser for dette tariffområde reguleres i samsvar med påstanden for samtlige transportfag.
- b) Gjeldende bonusavtale prolongeres uendret frem til 31. mai 1984.

3. Sjøtransporten - losse- og lastearbeid.

- a) I rammeavtalen om fastslønnsystem § 2, pkt. 1 tilføyes:

"Kystfartøy med mindre enn 60 tonn last eller arbeid under 2 timers varighet kan utføre arbeid med eget mannskap når arbeidet med lossing og lasting inngår i mannskapets vanlige arbeidsoppgaver. Dette gjelder i de havner hvor det ellers har vært praksis før fastlønnsordningen ble innført."

I tariffavtalene for Syd-Norge og Nord-Norge inntas tilsvarende tekst.

- b) I Rammeavtalen om fastlønnsystem § 2, pkt. 3, tilføyes siste setning følgende:

"Dette gjelder ikke når det før innføringen av fastlønnsystemet ikke har vært tilsatt losse- og lastearbeidere ved slike ekspedisjoner."

- c) Porsgrunn havn trer ut av fastlønnsordningen. Subsidiært nedlegges påstand om at punkt b) i alle fall gjøres gjeldende for Porsgrunn havn.

Den skiftgodtgjørelse i Porsgrunn havn som angår Porsgrunn Fabrikker pr. 31. mars 1982 forblir uendret i tariffperioden 1982 - 1984.

d) I Rammeavtalen om fastlønnssystem:

§ 2, punkt 1, gis en tilføyelse sålydende:

"Kystfartøy med mindre enn 60 tonn last eller arbeid under 2 timers varighet kan utføre arbeidet med eget mannskap når arbeidet med lasting og lossing inngår i mannskapets vanlige arbeidsoppgaver. Dette gjelder i de havner hvor det er eller har vært praksis før fastlønnsordningen ble innført."

(Denne bestemmelse inntas også i akkordhavnenes avtaler.)

I punkt 3 inntas bestemmelser som sikrer at det ikke er nødvendig å tilsette én mann når det tidligere ikke har vært tilsatt losse- og lastearbeidere.

I § 14 sløyfes de to første avsnitt. Det vil si at man innfører A-ordningen når det gjelder helligdagsbetaling og henviser til denne ordning i bilag.

Forslag til endringer i de enkelte fastlønnshavnens særavtaler:

Skien.

1. § 2 - Arbeidsordning.

Punkt 3, siste setning, "det skal tilsettes minst 1 mann til hver ekspedisjon" ønskes strøket. Som konkrete eksempler kan nevnes Norsk Hydros pallebåter med automatisk palleheis og Skien Aktiemøllens selvlossende kornbåter. Ved de ekspedisjoner der det ikke er behov for å tilsette losse- og lastearbeidere, skal det heller ikke tilsettes noen.

2. Dessuten ønskes regulert den fortsatte praktisering av smuss-tillegg ved lossing av veisalt i bulk ved Menstad. Jfr. Rammeavtalens § 4, punkt 2, protokolltilførsler.

Porsgrunn.

Porsgrunn Havnebrugerforening har i forbindelse med at overenskomstene ved tariffoppgjøret er sagt opp, meddelt oss at foreningen ikke ønsker å fornye fastlønnsavtalen.

Porsgrunn Havnebrugerforening har følgende særkrav:

1. Endring av skifttillegget (ved PF).

Det kreves fastsatt "normale" skifttillegg for to-skifts-, tre-skifts- og helgedagsarbeid.

2. Fastlønnens timeunderlag.

Det kreves at timene i stuerens skiftplan inngår i fastlønnens timeunderlag - inntil 39 timer.

3. Minste tilsetning.

Det kreves at minstetilsetningen på 1 mann pr. ekspedisjon bortfaller der hvor det ikke under ekspedisjonen er behov for stuerinnsats (f.eks. bulk- og sideportbåter med automatisk palleheis).

4. Utsetting av tillitsmann ved større båter (ved PF).

Det kreves at bedriften avgjør om det er behov for utsetting av tillitsmann på båter over 4000 t.dw. med mer enn 1 lastegjeng utsatt.

5. Utsetting av egne mannskaper fra bedriftene.

Avtalen fra PF om at bedriften kan sette ut egne mannskaper på ordinær tid før tilsetning av stuer på overtid, tas inn i avtalen.

6. Tillitsmannsgodtgjørelse.

Det kreves at tillitsmannens faste kontortid begrenses til 2 fastlagte dager pr. uke, og at godtgjørelsen avpasses etter denne kontortid.

7. Signalmannsordning.

Det kreves at lossing med kran kan finne sted - uten tilsetning av signalmann - selv om det er ubetjent trimmemaskin i rommet.

8. Terminalarbeid ved bedriftene.

Det kreves at terminalarbeid for stuerne omfatter anvist arbeid innen hele bedriftsområdet ved hver av bedriftene.

9. Skift- og dagtidsordning ved ELKEM og TINFOS-kai.

Det kreves at lossing og lasting ved disse bedrifter kan utføres enten på dagtid eller to-skift etter bedriftenes bestemmelse.

10. Etablering av reservestyrke.

Det kreves at Porsgrunn Losse- og Lastekontor gis anledning til å etablere en reservestyrke for dekking av kortvarige topper i mannskapsbehovet.

AkkordhavneneDe Alminnelige bestemmelser:

I § 6 tilføyes til siste avsnitt, 1.setning, følgende:

"..... eller som ekspederes av samme ekspeditør."

I § 17 - Lønning - erstattes ordene ".... innen 2 dager" med ".... innen lønningsperioden".

I Rasjonaliseringsavtalens II sløyfes ordene "ved timearbeid" i overskriften.

4. Rutebilsektoren

a) For rutebilselskaper utenfor Oslo skal følgende gjøres gjeldende:

Ar	Arslønn
0:	74.367,-
2:	75.686,-
4:	77.769,-
6:	82.398,-
8:	85.824,-
10:	88.193,-
12:	-

b) For rutebilselskaper i Oslo - sjåførere og billettører - skal de enkelte lønnsatser økes med 3.7%.

For verkstedene i Oslo skal følgende gjøres gjeldende:

1. På tariffens forskjellige årstrinn legges kr. 5.000,- pr. år for fagarbeidere.
2. De øvrige lønnsatser i verkstedsoverenskomsten gis et generelt tillegg på 5%.

c) I overenskomsten for Rutebilselskapene utenfor Oslo gjøres disse endringer:

§ 1

B. Verkstedsarbeidere, vaskere, smører, helppearbeidere og lærligner:

a) Verkstedsarbeidere

Fagarbeideres lønn skal være:

Kvalifikasjonsbestemmelser for fagarbeidere:

" a) Vilkår for at en arbeidstager anerkjennes som fagarbeider er at vedkommende har bestått fagprøve i samsvar med lov om fagopplæring i arbeidslivet, enten etter utstått læretid på kontrakt, eller etter praksis i samsvar med lov om fagopplæring i arbeidslivet § 20. Som fagarbeider for reparasjoner av busser og lastevogner med fagprøve etter 1/7 1982 regnes kun de som har avlagt fagprøve for tyngre kjøretøyer etter opplæringsplan og prøveforskrifter for bilfaget.

Lærlinger og ikke-lærlinger skal være fritatt for utgifter i forbindelse med prøveavleggelsen.

- b) Arbeidstagerne som ved attester fra andre bedrifter kan legitimere at de er fagarbeidere før 1/7 1982, kan det ikke forlanges avlagt dyktighetsprøve av. Disse bør imidlertid avlegge fagprøve for å heve sin kvalitetsmessige status som fagarbeider.
- c) Arbeidstagerne er forpliktet til, ved attester eller medlemsbok, å legitimere sin alder eller fagalder."

§ 2

8. avsnitt:

Opphold opptil 1 time ved endestasjon utenfor sjåførenes stasjoneringsssted går inn i arbeidstiden. Dette gjelder ikke når oppholdstiden nyttes til spisepause. Hvis oppholdet varer over 1 time, skal halvdelen av den overstigende tid beregnes som arbeidstid.

§ 3

Nåværende bestemmelse bibeholdes.

Følgende nye setning tilføyes:

"Beregningsgrunnlaget for overtidsarbeid skal være den enkeltes faktiske fortjeneste, jfr. Arbeidsmiljølovens § 49, nr. 3"

B. Verkstedarbeidere, vaskere, smørere og hjelpearbeidere.

5. avsnitt:

Matpenger: Matpengesatsene endres til kr. 25,-

§ 4

Turkjøring innenlands

(som ikke går inne under selskapenes
vanlige ruteplaner

I arbeistiden medregnes spisetid og avbrudd som skjer i løpet av dagen. (Den tidligere begrensning av den daglige arbeidstid til 9 timer bortfaller). Det betales følgende diett:

0-4 t. kr. 0
4-8 t. kr. 25
over 8 t. kr. 60

Flere dagers turer betales etter regning eller spesiell avtale.

På hjemreisedagen betales for arbeidets tid, dog minst for 6 timer og 40 minutter. (6 timer og 20 minutter ved 38 timers uke.

Det skal være anledning til å opprette lokale avtaler for turkjøring.

§ 6

Tellepenger

På personruter (ikke kombinerte ruter med mindre enn 13 sitteplasser) betales kr. 10,- pr. arbeidet uke i tellepenger.

Timekjørere (reservesjåførere) betales forholdsvis pr. time for den tid de er i tjeneste.

§ 7

Frikjøring

Selskapets fast ansatte, vedkommendes ektefelle og barn under 16 år reiser fritt på selskapets lokal-, nær- og forstadsruter.

Dette gjelder ikke reiser til/fra skoler der vedkommende har krav på fri skyss fra det offentlige og heller ikke for reiser som skal dekkes av trygdekassen.

Reservepersonell reiser fritt til/fra tjeneste.

§ 9

Nattopphold

1. og 2. avsnitt:.....

Satsen endres til kr. 25,-.

Det regnes løpende timer fra avreise til tilbakekomst.

Forhandlingene om egen godskjørings - avtale gjenoppptas.

- d) Med virkning fra 5. mai 1982 gis et generelt lønnstillegg på kr. 2,- pr. time, tilsvarende for ukelønnede.
- e) Den kjennelse som Rikslønnsnemnda kommer til i oppgjøret for rutebilsektoren, skal være den samme i forholdet til Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Rutebilarbeiderforbund.
- f) Den kjennelse som Rikslønnsnemnda kommer til i oppgjøret med Norsk Transportarbeiderforbund hva angår Landtransporten, gjøres gjeldende i forholdet til Norsk Rutebilarbeiderforbund forsåvidt gjelder overenskomstene:
 - Lageransatte i A/S Rutebilstasjonen Kristiansund N.
 - Bensinstasjonsbetjeningen ved Drangedal Bilruter A/S, Drangedal
 - Linjegods A/S

Partenes anførsler:Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) har i det vesentlige anført:

Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) viser til at følgende overenskomster skal revideres ved Rikslønnsnemndas behandling:

1. Overenskomster vedrørende landtransporten.
(Tariff nr. 1 - 26, samt Rammeavtalen for oljeselskapene,
2. Overenskomsten for rutebilselskaper utenfor Oslo.
3. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn.
4. Turbilavtalen.
5. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn vedrørende verkstedarbeidere.
6. Overenskomsten for Linjegods A/S.
7. Rammeavtalen om fastlønssystem for losse- og lastearbeidere.
8. Overenskomsten for losse- og lastearbeidere, Syd- og Nord-Norge.

N.T.F. påpeker at Rikslønnsnemndas kjennelse vil ha avgjørende betydning for revisjonen av en rekke andre overenskomster, først og fremst overenskomster med bedrifter som ikke er medlemmer av Norsk Arbeidsgiverforening.

N.T.F. viser til at de aktuelle økonomiske beregninger og vurderinger bygger på følgende:

- A. Det tas sikte på å opprettholde kjøpekraften på 1980-nivået.

B. Det er forutsatt en prisstigning på 12% i 1982.

C. Fortjenestetallene er basert på 3. kvartalsstatistikker, og er vurdert på samme måte som partene har benyttet og vært enige om siden før 1966.

N.T.F. peker på at fortjenestetallene og derved lønnsutviklingen varierer noe mellom de forskjellige overenskomstområder. Forbundet har allikevel funnet det riktig å fremme tilnærmet like lønnskrav for alle grupper.

Et spesielt forhold gjør seg gjeldende for overenskomstene innenfor rutebilsektoren. For disse overenskomstområder foreligger det en protokoll av 7. og 8. oktober 1981, hvor partene (N.A.F. - N.T.F.), erklærer at lønnsnivået i den private rutebilsektor skal heves opp til nivået i den offentlige sektor.

Samtlige krav som N.T.F. har reist i forbindelse med tarifforhandlingene foreligger Lønnsnemnda til avgjørelse. Dette gjelder også krav som ikke spesielt er nevnt i prosedyren.

De enkelte overenskomstområders situasjon vil bli gjennomgått hver for seg.

N.T.F. anfører at N.A.F. og N.T.F. fra før 1966 og frem til i dag har vært enige om å benytte N.A.F.'s statistikker for 3. kvartal som grunnlag for beregninger og vurderinger av lønnsutviklingen innenfor landtransport og rutebilene. Det er ikke avtalt noe annet beregningsgrunnlag i forbindelse med årets tariffoppgjør.

For losse- og lastesektoren legges kvartalsstatistikken fra Statistisk Sentralbyrå til grunn.

Norsk Arbeidsgiverforening har under forhandlingene og meklingen i år dels lagt til grunn 4. kvartalsstatistikken og dels årsstatistikken for 1981.

I den grad Rikslønnsnemnda finner å ville legge vekt på det statistiske materiale, må den etter N.T.F.s oppfatning legge 3. kvartalsstatistikken til grunn.

N.T.F. viser til at tariffrevisjonen 1982 er forutsatt gjennomført som forbundsvise oppgjør. Det er derfor av en viss interesse å vurdere det økonomiske innhold i allerede vedtatte forslag for andre forbundsområder.

Spesielt gjelder dette oppgjøret for Jern- og Metall som N.A.F., i forhandlinger og mekling med vårt forbund, la til grunn.

Det generelle tillegg på kr. 2,- pr. time er for Jern- og Metallområdene kun en del av det økonomiske resultat. Selv om det ikke er mulig å fastslå hva de lokale forhandlinger innenfor Jern- og Metall vil resultere i, kan det allerede nå dokumenteres at det ved en rekke bedrifter er gitt tillegg langt ut over det generelle tillegg på kr. 2,- pr. time. Dette som en konsekvens av at "tak"-bestemmelsen ikke er gjort gjeldende for tariffperioden 1982-84, anfører N.T.F.

Dette mener N.T.F. at det må tas hensyn til ved fastsettelsen av det generelle tillegget for transportfagene.

Et forbundsvist tariffoppgjør innebærer at hvert tariffområde blir vurdert hver for seg. En "overføring" av det generelle tillegget fra f.eks. Jern- og Metalloppgjøret til transport vil bety en økonomisk diskriminering av transportarbeiderne, idet en her står overfor to vidt forskjellige avtalem modeller.

N.T.F. fremholder at en rekke av de krav forbundet fremmet ved årets tariffrevisjon er generelle i den forstand at de gjelder samtlige overenskomster. Følgende 7 generelle krav fremmes av N.T.F.:

1. Lønnskrav (Generelt tillegg).

Med mindre variasjoner vil det kreves et tillegg på kr. 6,-

pr. time fra 1. april 1982 for alle overenskomster for å opprettholde kjøpekraften fra 1980.

Et forstyrrende element i beregningene er den lønnsutvikling som har funnet sted i oljeselskapene. N.T.F. viser til at det her har skjedd en nærmest "sensasjonell" lønnsøkning i perioden 3. kvartal 1980 - 3. kvartal 1981. "Sensasjonell" fordi den vesentlige økning har skjedd i en periode hvor det var "tak" på lønnsglidningen som en konsekvens av Lønnsnemndas kjennelse av 20. juni 1981. Selv om oljearbeiderne ikke representerer noe flertall av gruppen landtransport, så må det være riktig å holde disse utenfor vurderingen av lønnsutviklingen i landtransporten. Dette desto mer fordi oljearbeidernes lønninger ikke reguleres med utgangspunkt i oppgjørene mellom N.A.F., og N.T.F. fremholder N.T.F.

2. Indeksreguleringsbestemmelse pr. 15. september 1982.

N.T.F. viser til at med mindre unntak har overenskomstene innenfor transportsektoren ikke reguleringsbestemmelser som gir rett til forhandlinger og eventuelt lønnstillegg i tariffperioden.

Det er videre bare rent unntaksvis at generelle overenskomster er videreutbygget med bonus, produksjonspremie-, eller akkordordninger.

N.T.F. peker på at ca. 80% av forbundets medlemmer arbeider under et fastlønnssystem. Den lønnsglidning som fra tid til annen kan registreres i tariffperioden er ikke en konsekvens av tarifferte lønnsutviklingsbestemmelser, og kan derfor heller ikke regnes med i vurderingen av transportarbeidernes lønns-/inntektssituasjon i 1982. Dette desto mer fordi N.A.F. har annonsert en langt mer restriktiv holdning overfor bedrifter som er villige til å gi lønnstillegg som ikke strengt er fundert i tariffavtalene, fremholder N.T.F.

Videre anfører N.T.F. at det som en konsekvens av at medlemmene ikke kan påregne noen "tilfeldig" lønnsglidning av betydning i kommende tariffperiode, vil det være av avgjørende betydning av det gis en sikring mot en prisstigning utover det som er forutsatt for 1982.

3. Sentrale forhandlinger om lønnsjusteringer i tariffperioden.

Som en konsekvens av at overenskomstene innenfor transport ikke har bestemmelser om lokal forhandlingsrett, vil lønnsforholdene for transportarbeiderne alltid "sakke akterut" i tariffperioden, sett i forhold til lønnsutviklingen i industrien, anfører N.T.F.

En lokal forhandlingsrett vil imidlertid ikke være særlig anvendelig, fordi det gjennomgående er få ansatte ved de enkelte transportvirksomheter her i landet.

Det naturlige alternativ til lokale forhandlinger i tariffperioden er derfor en bestemmelse om en årlig sentral justeringsforhandling i tariffperioden. Det er videre rimelig å knytte slike forhandlinger til lønnsutviklingen i industrien.

Tidspunktet for slike forhandlinger bør settes til 1. oktober hvert år, og første gang 1. oktober 1982, fremholder N.T.F.

4. Tillegg på normallønnssatsene. (Landtransport og timelønnede i losse- og laste).

N.T.F. viser til at normallønnssatsene i landtransportens tariffer og timelønnssatsene i losse- og

lasteoverenskomstene for Syd- og Nord-Norge i dag har en topplønnssats for lagerarbeidere på kr. 33,20, for sjåførere kr. 33,30 og for losse- og lastearbeidere kr. 33,39. Tilsvarende er begynnerlønnssatsene kr. 32,67 og kr. 32,77.

N.T.F. understreker at dette er satser som ikke forutsetter lønnsoverbygninger i form av bonus-, produksjonspremie-, eller akkordordninger. Satsene er derfor konstante i tariffperioden.

Det gjennomsnittlige statistiske lønnsnivå viser at det gis tillegg utover normallønnssatsene ved mange bedrifter. Den gjennomsnittlige timelønn i landtransporten er kr. 42,87. Dette innebærer at lønnsbestemmelsene, og derved det vesentlige element i tariffavtalen blir uinteressant, både for bedriftene og arbeidstagerne, fremholder N.T.F. Dette er i seg selv betenkelig, mener N.T.F., idet det reduserer hovedorganisasjonenes muligheter for gjennom tariffavtaler å bidra til å opprettholde roen i arbeidslivet.

Til tross for at det gjennomsnittlige lønnsnivå ligger vesentlig høyere enn tariffsatsene tilsier, er det likevel en del transportarbeidere som lønnes etter normallønnssatsene, hvilket betyr en årslønn på ca. kr. 69.000, påpeker N.T.F.

Kravet om et tillegg på kr. 8,30 på normallønnssatsene og timelønnssatsene i losse- og lasteoverenskomstene vil bringe disse opp på et nivå, tilsvarende ca. 87% av industriens gjennomsnittlige timefortjeneste, under forutsetning av en lønnsutvikling i industrien på 12% i 1982, anfører N.T.F.

Sett i forhold til en total økonomisk ramme, vil kr. 8,30 på satsene, ifølge N.A.F.s beregninger, utgjøre kr. 3,35 pr. time. (N.A.F.s beregninger) N.A.F. er i prinsippet enig i at det må gis tillegg på normallønnssatsene utover det som måtte bli fastsatt som generelt tillegg.

Dette fremgår av det forhold at det forelå tilbud under forhandlingene og meklingen om økning av normallønnssatsene utover det som ble tilbudt som generelt tillegg, anfører N.T.F. videre.

5. Lønn under kortvarig militærtjeneste, sivilforsvarstjeneste m.m.

N.T.F. viser til at det i en rekke private bedrifter er inngått avtaler som gir de ansatte full lønn under kortvarig militærtjeneste, (repetisjonsøvelser) sivilforsvarstjeneste og hjemmevernstjeneste.

Kravet om full lønn er basert på at alle arbeidstakere bør ha de samme økonomiske betingelser i forbindelse med slik tjeneste, fremholder N.T.F.

6. Bestemmelser om trekk av fagforeningskontingent.

Hovedavtalen mellom LO og N.A.F. har generelle bestemmelser om trekk av fagforeningskontingent. Behovet for mer detaljerte bestemmelser gjør seg gjeldende, ikke minst i forbindelse med overgang til prosentvis beregning av kontingenten, mener N.T.F.

N.T.F. forbereder overgang til slik prosentvis beregning, i inneværende tariffperiode.

Det fremsatte forslag bygger i hovedsak på allerede eksisterende avtaler.

7. Detaljert statistikk for de enkelte overenskomstområder.

N.T.F. viser til at en forutsetning for å kunne vurdere lønns-situasjonen og lønnsutviklingen innenfor de forskjellige overenskomstområder, er at det skaffes til veie nødvendig statistiske materiale.

Det er videre en betingelse at statistikken er utarbeidet på grunnlag av lønns-situasjonen i bedrifter og virksomheter som er bundet av avtaler mellom organisasjonene. I dette tilfellet N.A.F. og N.T.F.

De kvartals- og årsstatistikker som N.A.F. utarbeider for transportfagene er basert på medlemsbedrifter i N.A.F. og tar ikke hensyn til hvorvidt bedriften er tariffbundet eller ikke, fremholder N.T.F.

N.T.F. finner det rimelig å kreve at det statistiske materiale som skal legges til grunn for revisjon av tariffavtalene kun bygger på lønnsituasjonen i bedrifter hvor disse er gjort gjeldende, og at det etableres ordninger som sikrer N.T.F. innsyn i bakgrunnsmateriale.

Kravet om at det utarbeides detaljert statistikk for de enkelte overenskomstområder reises prinsipielt. Det er en forutsetning at partene utarbeider nærmere retningslinjer for innhold og kontroll, fremholder N.T.F.

Diverse krav/forslag.

N.T.F. viser til at de ikke finner å ville stille krav ut over det som allerede er gjort gjeldende for andre tariffområder hva gjelder bestemmelser om avtalens varighet, forhandlinger i annet avtaleår og heving av satsene for matpenger. N.T.F. forutsetter at Rikslønnsnemnda i sin kjennelse vil fornye de bestemmelser om forhandlinger i tariffperioden som finnes i enkelte av N.T.F.s avtaler til også å gjelde for kommende tariffperiode.

N.T.F. går så over til å behandler de spesielle krav:

Overenskomster vedrørende landtransporten.

N.T.F. anfører at det innenfor landtransportområdet kun unntaksvis nyttes akkordarbeid og andre lønssystemer med grader av incitament. Således var akkordvolumet i 3. kvartal 1981 på 6%. Det er imidlertid en økende interesse for i større grad å ta i bruk slike lønssystemer.

N.T.F. mener at skal slike systemer virke effektivt, må det være mulig å føre lokale justeringsforhandlinger i perioden. I systemer bundet til en hel tariffperiode vil det ikke være mulig å følge opp bransjens og bedriftens teknologiske utvikling. I bedrifter hvor det opprettes avtaler om akkord-, bonus- eller produksjonspremieordninger må det derfor føres lokale justeringsforhandlinger en gang årlig.

N.T.F. viser til at det 7. juni 1971 ble inngått avtale mellom N.A.F., A/S Norske Shell på den ene side og Norsk Transportarbeiderforbund på den annen side, om fastlønnssystem for ukelønnede. I 1974 ble tilsvarende avtale inngått med Mobil

Oil A/S, Norge, og i 1976 med A/S Norske Esso og med Norsk Olje A/S. Avtalen er gjort med det enkelte selskap, men er i hovedsak identiske.

Dette finner N.T.F. lite rasjonelt. Det er mulig å gjennomføre en felles rammeavtale for alle oljeselskapene. Dette krever mindre justeringer i de enkelte avtaler. N.T.F. finner det lite hensiktsmessig å detaljbehandle dette i forbindelse med denne lønnsnemndsbehandling.

Partene må pålegges, i løpet av 1982, å komme frem til en felles rammeavtale for alle oljeselskaper, fremholder N.T.F.

Rutebilene i og utenfor Oslo

For rutebiloverenskomstenes vedkommende viser N.T.F. spesielt til organisasjonsmessig protokoll av 7. og 8. oktober 1981. Her heter det bl.a.:

"Partene er enige om at man nå er inne i en helt spesiell periode i inntektspolitisk sammenheng hvor man ikke kan gå ut over generelt opptrukne retningslinjer, en periode som for såvidt angår bestemmelsene om inntektsregulering er sagt å skulle opphøre våren 1982.

På bakgrunn av denne enighet vil Rutebileiernes Arbeidsgiverforening allerede nå gi tilsagn om oppjustering av lønningene i rutebiloverenskomstene ved våroppgjøret 1982, slik at det da blir etablert et rimelig forhold mellom lønningene i offentlige og private rutebilselskaper."

" Transportarbeiderforbundets representanter tar ovennevnte økonomiske resultat til etterretning. Dog vil de beklage at N.A.F. vedtok en økonomisk ramme på kr. 1,50 pr. time under henvisning til Rikslønnsnemndas kjennelse, idet forbundets representanter har forstått stillingen slik at de bevilgende myndigheter var villige til bevilgninger som dekket forbundets intensjoner om sammenlignbar lønn i privat, kommunal og statlig sektor. I denne forbindelse har imidlertid forbundets representanter vurdert erklæringen i forbindelse med våroppgjøret 1982 slik at det på dette tidspunkt er skapt muligheter for at ovennevnte lønsmessige intensjoner vil ble gjennomført."

I denne protokoll, som er en videreføring av protokollmessig enighet fra tidlig i 1970-årene, fremkommer det tydelig, mener N.T.F., at begge parter har som målsetting en lønsmessig likestilling for likeverdig arbeid uavhengig av hvorvidt en bussarbeider utfører sin virksomhet i statlig, kommunal eller privat virksomhet.

Bakgrunnen for at den økonomiske tilnærming ved dette ekstraordinære lønnstillegg pr. 1. oktober 1981 kun fikk en økonomisk ramme på kr. 1,50 pr. time, var utelukkende Rikslønnsnemndas kjennelse i forbindelse med våroppgjøret 1981, som i sin kjennelse satte et tak på lønnsglidningen frem til tariffavtalens utløpstid 31. mars 1982 på kr. 1,50 pr. time, fremholder N.T.F.

N.T.F. ble meddelt av N.A.F. at deres bestemmende organer hadde besluttet en slik stram linje, fordi N.A.F. - av hensyn til konsekvensene blant andre grupper - ikke kunne gå ut over Rikslønnsnemndas ramme. Med dette ønsker N.T.F. å markere at Rikslønnsnemndas kjennelse fra våroppgjøret 1981 er en av hovedårsakene til at lønnsrelasjonene mellom ansatte i statlig, kommunal og privat virksomhet fortsatt er av den størrelse det senere i anførselene vil bli redegjort for, fremholder N.T.F.

N.T.F. viser til at de samtidig ønsker å markere at lønnsnemnda ved dagens behandling ikke har slike rammer å ta hensyn til.

N.T.F. peker på at protokoll av 7. og 8. oktober 1981 tilsikter fullstendig likestilling på det lønsmessige område. Det vises til dette sitat: "Partene er enige om at man nå er inne i en helt spesiell periode i inntektspolitisk sammenheng hvor man ikke kan gå ut over generelt opptrukne retningslinjer, en periode som forsåvidt angår bestemmelsene om innteksregulering er sagt å skulle opphøre våren 1982. På bakgrunn av denne enighet vil Rutebileiernes Arbeidsgiverforening allerede nå gi tilsagn om oppjustering av lønningene i rutebiloverenskomstene ved våroppgjøret 1982, slik at det da blir etablert et rimelig forhold mellom lønningene i offentlige og private rutebilselskaper".

N.T.F. anfører at denne erklæring gjør at N.A.F. er forpliktet til spesielle oppjusteringer av lønningene i rutebiloverenskomstene ved dette tariffoppgjør.

N.T.F. viser videre til at det i protokollen av 7. og 8. oktober 1981, siste avsnitt, finnes følgende ordlyd: "I denne forbindelse har imidlertid forbundets representanter vurdert erklæringen i forbindelse med våroppgjøret 1982 slik at det på dette tidspunkt er skapt muligheter for at ovennevnte lønsmessige intensjoner vil bli gjennomført".

N.T.F. peker på at den fortolkning av protokollen N.T.F. legger til grunn, ikke er tilbakevist av N.A.F.. N.T.F. har derved, etter eget syn, grunnlag for å hevde at en innfrielse av

erklæringen betyr full lønnsmessig likestilling med tilsvarende stillinger i den offentlige sektor, fremholdes det.

N.T.F. henleder lønnsnemndas oppmerksomhet på ordet "lønninger" i N.A.F.'s erklæring.

Når N.T.F. gjør dette, er det fordi N.A.F. under meglingen ved dette tariffoppgjør, endret ordet "lønninger" til "lønnssatser" i sitt tilbud gjennom meglingsmannen, anføres det.

Begrepet "lønnssatser" har en helt annen og adskillig mer innsnevret betydning lønnsmessig sett, bl.a. fordi ubekvemstillegg og helligdagstillegg har en meget stor betydning i beregningen av lønningene i offentlig sektor, sett i forhold til den private sektor.

Etter N.T.F.s fortolkning av erklæringens ordlyd og intensjoner, omfatter ordet lønninger all beregnet lønn, inkludert alle former for tillegg, noe som også fremgår av de oppsett partene sammen har utarbeidet, mener N.T.F.

Videre fremholder N.T.F. at dette oppsett viser at det må gis følgende "etterslepstillegg" for at protokollens intensjoner skal oppfylles:

Rutebilene utenfor Oslo.

2	års	sats	3,5%
4	"	"	5,1%
6	"	"	4,3%
8	"	"	4,7%
10	"	"	6,3%

Videre må det innføres en ny sats etter 12 års tjeneste med en årslønn - stor kr. 89.773,- - omregnet til ukelønnssatser.

N.T.F. anfører også at i tillegg til dette etterslepstillegg må det på basis av de i dag eksisterende lønnssatser, påplussset ovennevnte prosentøkninger, legges til 8,3% lønnstillegg som er resultatet av forhandlingene for tilsvarende lønninger i den

offentlige sektor ved tariffoppgjøret 1982.

N.T.F. viser til at det for begynnerlønnsatsene forelå tilbud på 1,5% basert på etterslep. Dette tilbud aksepterer N.T.F.

Når det gjelder verkstedarbeiderne (fagarbeiderne) må det gis ytterligere personlige tillegg, slik at lønnsnivået blir likeverdig tilsvarende i offentlig sektor, fremholder N.T.F.

N.T.F. peker videre på at i tillegg til lønnsatsene har bl.a. ubekvems- og helligdagstillegg betydning for lønnsnivået. Dette innebærer at det må gjøres følgende endringer i disse bestemmelser: Ubekvemstillegget må heves fra 25 til 40% og tidspunktet for ikrafttreden må endres fra kl. 19.00 til kl. 17.00 på hverdager og fra kl. 15.00 til kl. 12.00 på lørdager.

Rutebilene i Oslo og omegn - sjåførere.

Denne overenskomsten har samme protokollering av 7. og 8. oktober 1981 som overenskomsten utenfor Oslo.

N.T.F. fremholder at på dette grunnlag er det beregnet et etterslepstillegg på 3,7%, eller kr. 1,55 pr. time for alle lønnsatser, samtidig som det i likhet med overenskomsten utenfor Oslo fremsettes krav om regulering av de omregnede satser med 8,3% tillegg. Ovennevnte 3,7% er i samsvar med tilbud under meklingen.

Videre nedlegger N.T.F. i likhet med overenskomsten utenfor Oslo påstand om endringer av ubekvemstilleggets størrelse og tidspunkt, samtidig som det også for denne overenskomst legges ned påstand om spesielt lørdags-/søndagstillegg, alt i samsvar med erklæringen av 7. og 8. oktober 1982.

N.T.F. gjør Rikslønnsnemnda spesielt oppmerksom på at forbundet krever behandlet kravet om at Nedre Romerike Busstrafikk skal omfattes av Oslo-overenskomsten, idet ca. 80% av den kjøring dette selskap utfører skjer innenfor Stor-Oslo Lokaltrafikks

ruteområde, med den konsekvens at de som utfører denne tjeneste allerede lønnes etter Oslo-overenskomstens satser, inkludert SL-tillegg.

N.T.F. viser videre til overenskomstens protokolltilførsel 6 og krever at De Blå Østfoldbusser, som nå er overtatt av et selskap i Oslo-området, heretter skal omfattes av Oslo-overenskomsten.

Turbiloverenskomsten

N.T.F. viser til at de i det oversendte krav har utarbeidet forslag til omfattende endringer av turbiloverenskomsten.

Det vises og til at det ved lønnsnemndbehandling, ikke vil være mulig å bygge opp en helt ny overenskomst. N.T.F. nedlegger derfor påstand om at de timelønnsstillegg som blir resultatet for sjåførene på Oslo-overenskomsten også skal gjøres gjeldende for turbilavtalen. Samtidig ønsker N.T.F. åpning for fortsatte drøftelser i tariffperioden med henblikk på ny turbilavtale.

Verkstedoverenskomsten for rutebilene i Oslo og omegn.

N.T.F. peker på at det i overenskomstens protokolltilførsel 5, finnes følgende bestemmelse: " Det opptas forhandlinger mellom Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforening/ Rutebileiernes Arbeidsgiverforening om regulering av lønningene innenfor dette overenskomstområde pr. 1. oktober hvert år. Under disse forhandlinger skal det bl.a. tas hensyn til lønningene innenfor sammenlignbare bedrifter i Oslo-området, konkurransemessige og produktivitesmessige forhold. De lønnsendringer partene kommer frem til ved disse forhandlinger, gjøres gjeldende fra 1. oktober hvert år."

Det var på dette grunnlag N.A.F. under meklingen foreslo følgende tillegg, fremholder N.T.F.:

1. På tariffens forskjellige lønnstinn legges kr. 5.000,- pr. år for fagarbeidere.
2. De øvrige lønnsatser i verkstedoverenskomsten gis et generelt tillegg på 5%.
3. Fra 1. april 1982 gis et ytterligere tillegg på kr. 2,- pr. time på samtlige lønnsatser, basert på 40 timers uke.
4. Pkt. 1 og 2 er oppfyllelse av erklæringen av 7. og 8. oktober 1981.

Overenskomsten for Linjegods A/S

N.T.F. anfører at overenskomsten for Linjegods A/S for utvendig personale, er en selvstendig, landsomfattende avtale innenfor landtransportområdet. Landtransportens tariff nr. 3 er lagt til grunn, men avviker spesielt ved at det er inngått en bonusavtale. Et vesentlig krav ved årets tariffrevisjon er å endre bonusavtalen til en produktivitetsavtale. Innholdet i en slik avtale er skissert i påstanden.

Denne skisse, fremholder N.T.F., er å betrakte som rammebetingelser i den forstand at det forutsettes at partene ved forhandlinger blir enige om nødvendige utfyllende bestemmelser. Disse forhandlinger må foregå innenfor en gitt tidsramme, og en rimelig frist må være 31. desember 1982.

N.T.F. fremholder videre at en produktivitetsavtale vil være en mer egnet lønnsoverbygningsavtale enn den nåværende bonusavtale, bl.a. fordi den i større grad vil ta hensyn til bedriftens totale produktivitet, og fordi den kan forenkles i forhold til de til dels kompliserte beregningsfaktorer som i dag benyttes.

Losse- og lasteoverenskomstene.

N.T.F. viser til at Losse- og lasteoverenskomstene består av følgende 4 avtaler: Losse- og lasteoverenskomsten for Syd-Norge, losse- og lasteoverenskomsten for Nord-Norge, avtale om rasjonalisering av losse- og lastearbeid og Rammeavtale om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere. Det er ca. 1.800 arbeidstagere som idag er beskjeftiget som faste losse- og lastearbeidere. Ca. 1.100 er dekket av "rammeavtalen om fastlønn", mens de resterende går inn under de øvrige overenskomster, hvilket vil si at de arbeider på en kombinasjon av timelønn og akkord.

N.T.F. anfører at "Rammeavtalen om fastlønn" ble gjort gjeldende ved tariffrevisjonen i 1975 for 5 havner. Avtalen er først og fremst en sosial nyvinning, idet losse- og lastearbeiderne for første gang blir garantert en minstelønn pr. uke, uavhengig av hvor mye arbeid arbeidsgiverne kan tilby. Det har vært partenes forutsetning at nye havner skal komme inn under avtalen. Dette har også skjedd. Ved tariffrevisjonen i 1980 ble således 8 nye havner innlemmet i fastlønnsordningen, slik at følgende 13 havner idag er fastlønnshavner: Bergen, Drammen, Fredrikstad, Halden, Kristiansand, Moss, Oslo, Porsgrunn, Sandnes, Sarpsborg, Skien, Stavanger, Trondheim.

N.T.F. fremholder videre at forbundets krav ved årets revisjon er at alle øvrige havner "hvor medlemmer av Norsk Transportarbeiderforbund har losse- og lastearbeid som sitt hovedyrke", skal omfattes av fastlønnsordningen. I realiteten betyr dette at følgende havner må tas inn i ordningen: Bodø, Hammerfest, Harstad, Kristiansund N., Molde, Tromsø og Ålesund. Kravet omfatter 160 arbeidstagere, og er således beskjedent av omfang, mener N.T.F. For de 160 arbeidstagere vil det imidlertid innebære en betydelig sosial forbedring, nemlig sikkerhet for en minsteinntekt pr. uke, fremholder N.T.F.

N.T.F. anfører at rasjonalisering har redusert behovet for losse- og lastearbeidere i havnene. Samtidig er deler av arbeidet overtatt av andre. Dette gjelder truckkjøring, trekkvognkjøring og terminalarbeid. For å kunne opprettholde en forsvarlig styrke losse- og lastearbeidere i havnene, er det tvingende nødvendig å tilbakeføre dette arbeid til Losse- og lastearbeiderne. Forbundets krav om at "All truckkjøring, trekkvognkjøring, terminalarbeid, samt godshandtering innenfor havneområdet skal utføres av de faste losse- og lastearbeiderne", må derfor innfris dersom det i fremtiden skal være mulig å avvikle trafikken i havnene på en tilfredsstillende måte, fremholder N.T.F.

N.T.F. peker på at overenskomstene for losse- og lastearbeid har bestemmelser om "fremmøte- og minstetidsbetaling". Disse bestemmelser gir den enkelte arbeider en minstefortjeneste når de blir tilkalt til arbeid. Dersom en losse- og lastearbeider må møte frem til arbeid på en søndag, eller etter ordinær dagtid på en hverdag, er han garantert en fortjeneste tilsvarende 3 timers timelønn tillagt 50 eller 100%. Tilsvarende 2 timer dersom fremmøte skjer innenfor rammen av ordinær dagtid.

Bestemmelsene om minstetidsbetaling gir en for dårlig godtgjørelse i forhold til den belastning den enkelte blir påført ved til uregelmessige tider å bli tilkalt til arbeid til alle døgnets tider, fremholder N.T.F. En rimelig forbedring må derfor være at den enkelte blir garantert en fortjeneste tilsvarende henholdsvis 3 og 4 timers lønn, og at det betales 50% tillegg for tiden fra ordinær arbeidstids slutt og frem til kl. 21.00 på hverdager, og 100% tillegg fra kl. 21.00, til neste virkedags morgen, samt for søn- og helligdager, mener N.T.F.

N.T.F. viser til at "Rasjonaliseringsavtalen" inneholder bestemmelser om en viss minstetilsetting av losse- og lastearbeidere til enhver ekspedisjon. En sentral bestemmelse finnes i avtalens § II, som tilsier at det skal tilsettes minst 2 mann til enhver ekspedisjon dersom lasten er mer enn 7 tonn

eller 70 tønners gods. Bestemmelsen er vanskelig å kontrollere, og den mulighet som ekspeditørene har til å benytte sine faste ansatte til losse- og lastearbeid gjør bestemmelsen lite effektiv.

For å sikre beskjeftigelsen for de faste losse- og lastearbeiderne i akkord- og timelønnshavnene, er det nødvendig å forbedre denne bestemmelse, fremholder N.T.F. Den eneste holdbare ordning synes å være å knytte minstetilsetningen til arbeidet ombord og fjerne grensene på 7 tonn eller 70 tønners gods.

N.T.F. peker videre på at Rasjonaliseringsavtalens § IV, "Garanti for opprettholdelse av fortjenestemulighetene for dem som blir igjen i yrket", ble etablert med tanke på å dempe de negative virkninger av den kraftige rasjonaliseringsprosess som startet i 60-årene og som har redusert antallet losse- og lastearbeidere med over 50% over en periode på 15 år.

N.T.F. finner at en forbedring av denne ordning vil være avgjørende for mulighetene for å opprettholde en rimelig styrke faste losse- og lastearbeidere i de havner som ikke kommer inn i fastlønnsystemet. N.T.F. viser til at kravet om å endre garantiperioden til 2 uker og til gjeldende timelønn x 38 timer x 2 uker, tilsier at den enkelte losse- og lastearbeider, ut fra dagens lønnsatser, blir garantert kr. 2.537.65 hver 14. dag. Fastlønnsavtalen garanterer den enkelte kr. 1.537.16 pr. uke, eller kr. 3.075,20 hver 14. dag. De losse- og lastearbeidere som dekkes av Rasjonaliseringsavtalens garantiordning er mest utsatt for uregelmessig arbeidstid, (nattarbeid og arbeid på søn- og helligdager) og er forpliktet til å arbeide 40/38 timer pr. uke dersom arbeidsgiverne kan tilby dette, fremholdes det.

N.T.F. anfører at losse- og lastearbeiderne alltid har vært en utsatt yrkesgruppe når det gjelder ulykker og skader i arbeidet. Intensivering av vernearbeidet har bedret situasjonen endel, men fremdeles har losse- og lastearbeiderne en høy ulykkesfrekvens. I en del havner er det opprettet ulykkesforsikringer, men ikke i alle. Det er derfor et rimelig

krav at alle losse- og lastearbeidere dekkes av en lokal ulykkesforsikring. Etablering av gruppelivsforsikringer vil måtte sees som en naturlig utvikling av behovet for en større sosial sikkerhet.

N.T.F. anfører videre at den "modifiserte" timelønnsatts i fastlønnsavtalen idag er kr. 38,44. Sett i forhold til gjennomsnitts timelønn i industrien har timelønnsattsen hatt følgende utvikling fra de første havner gikk inn i systemet og frem til idag:

	Industriens gj.snittlige timelønn kr.	Timelønn, fastl.avt. kr.	Relativt forhold %
3. kv. 1976	30,64	28,75	93,8
3. kv. 1977	33,46	30,63	91,5
3. kv. 1978	36,30	32,40	89,3
3. kv. 1979	36,43	32,40	88,9
3. kv. 1980	42,65	36,20	84,9
3. kv. 1981	45,57	38,44	84,4

Dette viser at lønnsutviklingen for losse- og lastearbeiderne i fastlønnshavnene har vært lite tilfredsstillende, sett i forhold til fortjenesteutviklingen i industrien generelt, fremholdes det.

Lønnsutviklingen i siste periode (1980-81) viser samme resultat. Mens den gjennomsnittlige fortjeneste i industrien steg med 10,2% fra 1980 til 1981, var det tilsvarende tallet for losse- og lastearbeiderne 5,1%. Dette tilsier at denne yrkesgruppe har fått sin kjøpekraft redusert langt ut over det en industriarbeider har måttet tåle, fremholder N.T.F.

Det vises til at kravet om en heving av den "modifiserte" timelønnsatts i fastlønnsavtalen med kr. 6,- pr. time således ikke vil dekke både den kjøpekraftreduksjon losse- og lastearbeiderne i fastlønnshavnene er blitt utsatt for i siste tariffperiode, og samtidig gi sikkerhet for at kjøpekraften ikke reduseres ytterligere i 1982.

Norsk Arbeidsgiverforening (N.A.F.) har i det vesentlige
anført:

I. OPPGJØRETS OMFANG

1. Rikslønnsnemndas behandling av tariffoppgjøret for transportfagene gjelder følgende tariffområder:

- Landtransporten

som består av følgende tariffavtaler:

Tariff nr. 1-26.

Tariffavtalen for Linjegods A/S.

- Sjøtransporten - losse- og lastearbeid,

som består av 3 tariffavtaler:

For Syd-Norge

" Nord-Norge

" de såkalte fastlønnsnavner - Rammeavtalen om fastlønnsystem for losse- og lastearbeidere

- Rutebilsektoren

Tariffavtalen for rutebilselskaper utenfor Oslo med Norsk Transportarbeiderforbund

Tariffavtalen for rutebilselskapene i Oslo med Norsk Transportarbeiderforbund

Tariffavtalen for rutebilselskapene i Oslo med Norsk Transportarbeiderforbund (verkstedene)

Tariffavtalen for turbilkjøring for rutebilselskapene i Oslo med Norsk Transportarbeiderforbund.

2. De foran nevnte overenskomster omfatter følgende antall arbeidstagere og bedrifter:

	<u>Arbeidstagere:</u>	<u>Bedrifter:</u>
Landtransporten og Linjegods A/S	ca. 4.700	535
Sjøtransporten	" 1.500	100
Rutebilselskaper utenfor Oslo (NTF)	" 4.200)	
Rutebilselskaper i Oslo (NTF)	" 800)	
Rutebilselskaper utenfor Oslo (NRAF)	" 3.400)	148
Rutebilselskaper i Oslo (NRAF)	" 400)	

3. I en rekke industrioverenskomster har man bestemmelser om at lønnen for sjåførere, bilmedhjelpere, etc. skal følge satsene i overenskomsten for landtransporten mellom N.A.F. og N.T.F. Det samme gjelder i endel andre tariffområder, således i varehandelen. Betydningen av et lønnsoppgjør i transportfagene vil derfor være større enn hva som umiddelbart følger direkte av dette oppgjør, framholder N.A.F.

II. DEN ØKONOMISKE BAKGRUNN FOR INNTEKTSOPPGJØRET

1. Generelt

N.A.F. henviser til Nasjonalbudsjettet 1982 der Regjeringen sier: "Et hovedproblem for den økonomiske politikken i tiden fremover knytter seg til utviklingen i priser, kostnader og konkurransevne. Det er svært viktig at en unngår at pris- og kostnadsveksten igjen tiltar. Målet om full sysselsetting tilsier at en søker å få til en moderat pris- og kostnadsstigning som ledd i å opprettholde konkurransevnen og øke den økonomiske veksten. Dette kan samtidig innebære en midlertidig nedgang i disponibel realinntekt for noen grupper".

De vurderinger og målsettinger som Regjeringen her har gitt uttrykk for, har også vært utgangspunktet for N.A.F. ved årets tarifforhandlinger. En begrensning av lønnsstigningen har vært et høyt prioritert mål, for derved å bidra til en forbedring i konkurranseforholdene for den del av norsk næringsliv som er konkurranseutsatt, eller i det minste unngå en forverring. Hovedproblemene i norsk økonomi er svak produksjons- og produktivitetsvekst i den tradisjonelle del av norsk økonomi, og klart sterkere pris- og kostnadsøkning enn hos våre viktigste handelspartnere, framholder N.A.F. Det er både svak økonomisk vekst hos våre viktigste handelspartnere og for høyt og for sterkt stigende kostnadsnivå i Norge som begrenser produksjonsveksten i den tradisjonelle del av økonomien utenfor den offentlige sektor. Det er arbeidslønningene som kostnader som begrenser produksjonen. En sterk økning av arbeidslønningene vil ikke øke produksjon og sysselsetting. Tvertimot vil det bidra sterkt til det motsatt, mener N.A.F.

Videre viser N.A.F. til at den norske pris- og kostnadsøkning nå i stadig sterkere grad kan tilskrives innenlandske årsaker fordi importprisene viser langt lavere stigning enn innenlandske priser. Videre er den internasjonale konjunkturoppgang blitt forsinket i forhold til anslagene i Nasjonalbudsjettet, og pris- og kostnadsveksten hos våre viktigste handelspartnere faller mer enn tidligere antatt.

2. Den realøkonomiske ramme for inntektsoppgjøret.

N.A.F. minner om hovedtrekkene i forventet økonomisk utvikling fra 1981 til 1982 på bakgrunn av Det Reviderte Nasjonalbudsjettet.

For brutto-nasjonalproduktet regner en med en nedgang på 1.5% fra 1981 til 1982. Dette er en noe større nedgang enn anslaget i Nasjonalbudsjettet. Disponibel realinntekt for Norge anslås nå til å falle med 2.5% fra 1981 til 1982, mens Nasjonalbudsjettet regnet med en vekst på 1/2%. Årsaken til denne endringen er først og fremst det fall i oljeprisene som fant sted fra høsten 1981 til ca. mars 1982. Anslaget

for veksten i det private konsum er uforandret fra Nasjonalbudsjettets tall. Veksten anslås til ca. 1%. Det offentlige konsumet vil imidlertid etter Regjeringens oppfatning vokse svakere enn forutsatt i Nasjonalbudsjettet. Det regnes med en vekst på 2% fra 1981 til 1982. Totalt sett vil investeringene vokse med 2.8% fra 1981 til 1982. Dette er omtrent de samme forutsetninger som en la til grunn for Nasjonalbudsjettet i høst. Veksten i eksporten er sterkt nedjustert i forhold til Nasjonalbudsjettet. Dette forutsatte en vekst fra 1981 til 1982 på 4%, mens en nå regner med en vekst på bare 1.5%. Den viktigste grunn til denne reduksjon i forventet eksportvekst er den forskinkede konjunkturoppgang i Vest-Europa, påpeker N.A.F.

Videre fremholder N.A.F. at om en setter disse forutsetninger opp mot utviklingen i realdisponibel inntekt for lønnstakerne, er det klart at hvis disse forutsetninger slår til vil en måtte godta en viss nedgang i realdisponibel inntekt, dersom en vil unngå å finansiere øket forbruk ved opplåning utenlands. Slik utviklingen vil bli de nærmeste årene, er det en klar konflikt på kort sikt mellom forbedring i konkurranseevnen og øket realdisponibel inntekt. Ønsker en å øke den siste, vil en måtte godta forverret konkurranseevnen. En bedring i konkurranseevnen vil på den annen side kreve nedgang i realdisponibel inntekt. På litt lengre sikt vil imidlertid en bedring i konkurranseevnen og en økning i den privatdisponible inntekt reelt sett kunne gå hånd i hånd, anfører N.A.F.

3. Pris- og kostnadsutviklingen 1981 - 1982.

N.A.F. henviser til Det Reviderte Nasjonalbudsjettet hvor det regnes med at lønnskostnadene hos våre viktigste handelspartnere vil stige med 5 - 5.5% fra 1981 til 1982. Med dette som utgangspunkt regner Det Reviderte Nasjonalbudsjettet med at lønnsveksten i Norge fra 1981 til 1982 kan vært 6 - 7% dersom konkurranseevnen skal være uendret. Oppgjøret MVL - Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund ligger akkurat på dette nivået dersom ingen

lønnsglidning skjer utover det som har sitt grunnlag i øket arbeidsproduktivitet.

Anslaget på 6 - 7% er imidlertid basert på uforandrede valutakurser fra 1981 til 1982, fremholder N.A.F. I løpet av årets 4 første måneder har den norske krone revaluert eller steget i verdi med 3%. Holder kroneverdien seg på dette nivået, vil konkurranseevnen bli forverret fra 1981 til 1982, selv om lønnsøkninger uten grunnlag i produktivitetsøkning ikke forekommer. Det er derfor viktig at lønnsstigningen som følge av tariffoppgjøret i alle næringer holdes innenfor den ramme som nå er gitt i de avtaler som hittil er blitt vedtatt. Dersom en tillater at enkelte avtaler gir lønnsstigning utover dette, f.eks. i transportsektoren, kan det i sin tur føre til press for ytterligere lønnsstigning i andre næringer som ikke har sitt grunnlag i produktivitetsøkning.

Videre anfører N.A.F. at den innenlandske pris- og kostnadsstigning fortsatt er sterk. Forutsetter man at utviklingen fra mars og ut året 1982 blir den samme som i 1981, vil man få en stigning i konsumprisindeksen fra 1981 til 1982 på 11.5%. Det betyr at den innenlandske prisstigning kan bli nesten 3% høyere enn hos våre handelspartnere. Det er håp om at prisstigningstakten utover i dette året vil avta i styrke. Men det forutsetter at lønnsstigningen i skjermede næringer, som transportfagene er en del av, blir moderat. Selv om dette håpet skulle bli til virkelighet, er det likevel klart at pris- og lønnsveksten øker i forhold til våre viktigste handelspartnere. Vi er således kommet langt inn i året 1982 med en økonomi hvor en må frykte at konkurranseevnen igjen er synkende.

4. Tariffoppgjøret i transportfagene og den generelle økonomiske utvikling.

N.A.F. fremholder at transportfagene tilhører det som kalles den skjermede sektor i norsk økonomi, d.v.s. næringer som

ikke direkte er utsatt for utenlandsk konkurranse. Likevel vil lønns- og kostnadsutviklingen i de skjermede næringer påvirke konkurransemulighetene for de konkurranseutsatte næringer. Det skjer delvis ved at økede priser på varer og tjenester fra de skjermede sektorer øker kostnadene i de konkurranseutsatte næringer, og delvis ved at sterk lønnsstigning i skjermede næringer kan dra opp lønnsnivået i de konkurranseutsatte næringer, noe som direkte svekker konkurranseevnen. På grunn av at de skjermede næringer ikke er utsatt for konkurranse utenfra, har de større muligheter for å overvelte økede kostnader i prisene til forbruker enn konkurranseutsatte næringer og med mindre fare for tap av arbeidsplasser. Det har derfor vært generell enighet om at skal pris- og kostnadsstigningen i Norge ikke komme i utakt med våre viktigste konkurrenter, må ikke de skjermede næringer føre an i lønnsutviklingen, de må ikke være lønnsledere. Lønnslederne må være de konkurranseutsatte næringene. Det betyr at lønnsstigningen for transportfagene ikke må tillates å bli sterkere enn det som allerede er fastlagt for konkurranseutsatte næringer.

N.A.F. fremhever at oppgjøret i 1981 brøt med forutsetningene om at de skjermede sektorer ikke skal være lønnsledende, idet oppgjøret for stat, kommune og jordbruk ble gjennomført før de konkurranseutsatte bedrifter hadde fått sine lønnsvilkår fastsatt. Dersom transportfagene skulle få et oppgjør som ligger over det som allerede er gjennomført for fag i konkurranseutsatte næringer, får man en lignende situasjon. N.A.F. vil nå som i 1981 fremheve det forkastelige i en slik lønnspolitikk.

- x) Spedisjonsfirmaene er et unntak. I en viss utstrekning må de vel sies å være konkurranseutsatt. Det betyr at en gitt lønnsøkning i større grad kan føre til redusert sysselsetting enn for de andre transportfagene.

Konsekvensen i 1981 ble som kjent at Regjeringen innførte lønns- og prisstopp fra 14. august 1981 og ut året, og det med grunnlag i en økonomisk situasjon som ikke kan sies å være svakere enn idag. Det skulle være unødvendig å påpeke at en lignende utvikling i 1982 er ingen tjent med, fremholder N.A.F.

III.NTF's GENERELLE KRAV FOR TRANSPORTFAGENE OG N.A.F.s STANDPUNKTER

N.A.F. anfører at N.T.F. uttalte prinsipielle utgangspunkt ved årets tariffoppgjør var at kjøpekraften skulle opprettholdes.

I de generelle krav kommer dette til uttrykk ved at alle lønnssetser, bortsett fra normallønnssettsene, kreves forhøyet med kr. 6,- pr. time og ved at det kreves innført en helautomatisk indeksreguleringsklausul som en ekstra sikring for at kjøpekraften skal opprettholdes i hele avtaleperioden.

N.T.F. innser antagelig nødvendigheten av å styrke næringslivets konkurransevne og sikre arbeidsplasser fremholder N.A.F. Skal dette oppnås, må man innse at næringslivet heller ikke denne gang kan sikre en opprettholdelse av kjøpekraften. Tvert imot må alle avfinne seg med en viss nedgang.

For de tariffområder som til nå er ferdig revidert, har fagforbundene uten unntagelse avfunnet seg med et generelt lønnstillegg på kr. 2,- og dermed indirekte avfunnet seg med at kjøpekraften ikke blir opprettholdt.

N.A.F. viser til oversikten nedenfor. Av den fremgår det at samtlige tariffområder til nå, ved årets tariffrevisjon, har fått et generelt tillegg på kr. 2,- pr. time. Dette har ført til en prosentvis økning av det gjennomsnittlige lønnsnivå på fra 3,9% (grafiske leverandører - avistrykkerier/litotrykk) og 5,9% (fiskemat).

For transportfagene under ett vil et generelt lønnstillegg på kr. 2,- pr. time føre til en prosentvis økning på 4,8, mens økningen vil utgjøre 4,7% for landtransport, 3,9% for sjøtransporten og 4,9% for rutebilselskapene, fremholder N.A.F. Dette fremgår av tabellen nedenfor.

Antall
arbeidereGj.sn.time-
fortj. i
4. kv. 1981nivå
ind. = 100
(kr 41,83)Lønnsstign.
4. kv. 1980
4. kv. 1981Generel
tillegg

kr

%

kr

	Antall arbeidere	Gj.sn.time- fortj. i 4. kv. 1981	nivå ind. = 100 (kr 41,83)	Lønnsstign. 4. kv. 1980 4. kv. 1981	Generel tillegg
	kr			%	kr
M.V.L.	57.466	44,10	105	7,9	2,00
Hoteller og restauranter	13.753	35,07	84	11,8	2,00
Bilverkstrøjer	6.673	41,46	99	8,1	2,00
Kjølmilø tekn. industri	6.886	38,88	93	8,6	2,00
F.A.F.	8.221	42,12	101	8,8	2,00
Flyteknikere	282				2,00
Elektronisk industri	1.456	40,27	96	6,6	2,00
Grafiske leverandører	77	50,88	122	-	2,00
Fyggfagene	29.856	50,38	120	8,3	2,00
Avstrykkerier/litotrykk.	5.957	51,34	123	8,6	2,00
Bokbind/kartonasje	3.397	42,69	102	8,5	2,00
Tekstilindustri	6.273	35,52	85	8,7	2,00
Skofabriker	695	35,86	86	13,3	2,00
Tandberg Data	328	45,15	108		2,00
Asfaltfirmaer	1.253	46,64	111	6,5	2,00
Betongvarefabrikker	1.548	45,48	108	11,5	2,00
Stenindustri	418	47,39	113	2,3	2,00
Gullsmeder	865	41,41	99	4,5	2,00
Sement og lettbetong	1.035	41,91	100	8,7	2,00
Norsk Leca A/S	428	42,37	101	-	2,00
Teglverk	163	40,53	97	12,3	2,00
Trehusfabrikker	2.156	45,17	108	7,6	2,00
Bergverk	2.911	43,93	105	8,0	2,00
P.A.F.	11.000	38,67	92	4,1	2,00
Lærwarefabrikker	495	34,92	83	9,2	2,00
Garverier og lærfabrikker	128	35,91	86	7,6	2,00
Mineralindustri	479	40,33	96	9,0	2,00
Sprengstoff	544	44,16	106	7,9	2,00
Konserver	813	35,42	85	9,4	2,00
Hermetikk	1.460	34,36	82	11,2	2,00
Fiskeindustri	4.374	36,91	88	6,4	2,00
Tann teknikere	336	38,13	91	6,0	2,00
Bilgummi	210	38,12	91	8,5	2,00
Karosseri	817	42,63	102	13,2	2,00
Wallboard	752	41,20	98	9,6	2,00
Fiskemat	301	34,03	81	8,1	2,00
Sponplate	628	39,08	93	0,2	2,00
Elektroteknisk industri	9.719	49,97	119	7,8	2,00
Sum.....	184.151				
<u>Transportsektor ialt</u>	15.875	41,76	99	8,9	2,00
Herav:					
Sjøtransport	1.270	50,79	121	7,5	2,00
Landtransport	5.788	42,28	101	11,1	2,00
Rutebilselskapene	8.817	40,33	96	7,7	2,00

N.A.F. opplyser at det i forbindelse med oppgjøret av tariffområdene nevnt ovenfor, ikke i noe tilfelle er innført bestemmelser om helautomatisk indeksregulering.

N.A.F. anfører at for landtransporten og for timelønnsatsene innen sjøtransporten, kreves normallønnsatsene hevet med kr. 8,30 pr. time eller kr. 2,30 utover kravet om generelt tillegg.

Praksis med hensyn til å lønne etter normallønnsatsene er høyst forskjellig.

Ifølge N.A.F.s oppgaver ser det ut til at det bare er et fåtall bedrifter innen landtransporten som følger normallønnsatsene, fremholder N.A.F. I 4. kvartal 1981 ble det bare oppgitt en lavere gjennomsnittsførtjeneste enn normallønnsatsene på kr. 33,30 ved 55 av 460 bedrifter. Dette dreier seg om 98.827 timeverk. Det totale antall timeverk er 1.707.668.

Ved en del andre bedrifter synes normallønnsatsene bare brukt som begynnersats, idet de eldre kvalifiserte arbeidstagerne er med i etablerte akkordordninger eller bonussystemer som gir høyere lønn enn normallønn, anfører N.A.F.

N.A.F. peker på at landtransporten som helhet ikke er noe lavlønnsfag, idet gjennomsnittlig timelønn både med og uten tillegg, er kommet over 100 prosent av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Den har aldri ligget lavere enn 95.5 prosent av denne. Tendensen har vært at næringen har styrket sin stilling vis-a-vis industrien i de senere år. Gjennomsnittet for tidlønn og akkordlønn lå på 96.9 prosent av industrigjennomsnittet i 1974, men denne prosenten hadde steget til 100,4 prosent i 1981, og ytterligere til 101,3 prosent i 4. kvartal 1981.

I det følgende belyser N.A.F. lønnsnivået og lønnsutviklingen i tre hovedgrupper innen landtransporten.

1. Grossister og speditører

Denne gruppen har i alle år, bortsett fra 1976, ligget over 90 prosent av industrigjennomsnittet, og har forbedret sin posisjon siden 1974, og særlig siden 1976, anfører N.A.F. Gruppen ligger nå tett opptil industrigjennomsnittet, 98,0 prosent av industriens nivå for tidlønn og akkordlønn i 4. kvartal 1981, og er derfor ikke noen lavlønnsgruppe.

2. Oljeselskaper og bensinstasjoner

N.A.F. peker på at dette er høytlønnsgruppen innen landtransporten. Denne gruppen har dessuten forbedret sin stilling sterkt i forhold til industrien, og særlig i løpet av 1981. Med alle tillegg bortsett fra helligdagsbetaling, ligger de nå (4. kvartal 1981) 21,1 prosent over industrigjennomsnittet mot 3,7 prosent over i 1974.

3. Fiskebedriftene

N.A.F. anfører at disse ligger lavest av alle grupper innen landtransport, men er ikke noen lavlønnsgruppe, idet gjennomsnittlig timelønn lå på over 85 prosent av industrigjennomsnittet i 1981, og 4. kvartal 1981. Det er ikke noen bestemt trend i utviklingen relativt til industrien. Gjennomsnittet har svingt rundt 85 - 86 prosent av industrigjennomsnittet i hele perioden 1974 - 1981.

Beskrivelsen ovenfor viser at fiskebedriftene i landtransporten er en sentral gruppe i dette oppgjøret.

Lønnsutviklingen for denne gruppe er derfor blitt sammenlignet med tilsvarende grupper innen "nærings- og nytelsesmiddel", hvor man nå er kommet frem til avtaler, eller med fiskeindustri, konserves og hermetikk. Denne sammenligningen viser at fiskebedriftene innen landtransport i 1981 lå svakt under fiskeindustrien i NNN. 100 mot 102,6 og 101,8 - men over begge de andre gruppene innen NNN. Relativt til fiskeindustrien i NNN har fiskebedriftene i landtransport forbedret sin stilling noe siden 1974, fremholder N.A.F.

N.A.F. anfører at det er Statistisk Sentralbyrå som samler inn lønnsstatistikk og utgir lønnsstatistikk for losse- og lastearbeidergruppen. På grunnlag av forskjell i definisjoner, er ikke timelønnsnivåene sammenlignbare mellom losse- og lastearbeid på den ene side og landtransport og industri på den annen side. Det har vært en parallell utvikling i landtransporten og industrien, men begge disse gruppene hadde klart svakere lønnsutvikling enn losse- og lastearbeiderne. Det er imidlertid på det rene at en heving av normallønnsnivåene med mer enn det generelle tillegg, vil medføre lønnstillegg for laste- og lossearbeiderne i enkelte havner i Nord-Norge med svakt trafikkgrunnlag.

Det er heller ikke for noe tariffområde innført bestemmelser som fastsetter forhandlingsrett med hensyn til å opprettholde det relative nivå sammenlignet med industriens gjennomsnitt, påpeker N.A.F.

Det finnes også innen transportsektoren sted lønnsutvikling i tariffperiodene, og sett under ett er lønnsnivået nå faktisk på nivå med gjennomsnittet i industrien. Innføring av en bestemmelse som nevnt, kan derfor vanskelig føre til annet enn at nivået søkes hevet ved de bedrifter som ligger lavt som følge av dårlig lønnsevne, mener N.A.F.

Når det gjelder reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår, er denne fastsatt likt for samtlige tariffområder som er gjort opp til nå. Det er N.A.F. og LO som sentralt skal føre forhandlinger om eventuelle reguleringer for 2. avtaleår.

Det vil av den grunn være en umulighet å følge en annen linje for transportsektoren, på samme måte som man heller ikke kan la opprettholdelse av kjøpekraftutviklingen på bakgrunn av pris- og lønnsutviklingen få avgjørende

betydning, fremholder N.A.F.

Følgende reguleringsbestemmelse for annet avtaleår er nå akseptert i andre fagområder:

"Før utløpet av 1. avtaleår skal det opptas forhandlinger mellom N.A.F. og LO om eventuell lønnsregulering for 2. avtaleår. Partene er enige om at forhandlingene skal føres på grunnlag av den alminnelige økonomiske situasjon på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår, samt pris- og lønnsutviklingen for 1. avtaleår. Endringene i tariffavtalene for 2. avtaleår tas stilling til i LOs Representantskap og N.A.F.s Centralstyre."

Et av N.T.F.s krav gjelder matpenger ved overtidarbeid. Dette er en felles bestemmelse med lik sats på kr. 21,- i alle overenskomster, satsen er nå forhøyet til kr. 27,-.

N.A.F. viser til at trekk av fagforeningskontingent kreves innført i form av detaljerte bestemmelser. Bakgrunnen for kravet, finner N.A.F. det ytterst vanskelig å få tak i, idet Hovedavtalens § 24 inneholder detaljerte regler om 14-daglig utlønning, lønn over bank og trekk av fagforeningskontingent.

I og med at Hovedavtalen inngår som del I i alle tariffavtaler, kan behovet for særskilte regler om trekk av fagforeningskontingent for transportsektoren vanskelig forstås, fremholder N.A.F.

N.T.F. har reist krav om fremlegging av detaljert statistikk for områder innen transportsektoren.

N.A.F. viser til N.A.F.s kvartalsstatistikk som omfatter alle fagområder blant N.A.F.s medlemsbedrifter og viser gjennomsnittsførtjeneste for arbeidere. Denne er

tilgjengelig for alle, også interesserte fagforbund.

N.A.F. kan vanskelig forstås at N.T.F skal ha en annen statistikk enn den foreliggende som nærmest må anses som offisiell. Forøvrig nevnes det at LO overfor N.A.F. i brev av 7. januar d.å. har reist krav om en sentral avtale på dette området. N.A.F. finner det naturlig at også N.T.F. avventer en avklaring av spørsmålet mellom hovedorganisasjonene.

Et av N.T.F.s krav gjelder tidsbegrenset lønn for tjenesteplikt i forsvaret og sivilforsvaret. N.A.F. har til nå i arbeideroverenskomster avvist alle krav om godtgjørelse i forbindelse med tjenesteplikt.

Bakgrunnen er synspunktet at det må være opp til det offentlige å betale tilstrekkelig godtgjørelse for dem som innkalles til tjeneste og at dette er bedriftene uvedkommende.

Etter gjeldende satser for dagpenger, familietillegg og muligheter de innkalte har for særskilt tilskudd, er ikke tjenestepliktige på noen måte så dårlig stillet som tilfellet var da man innførte bestemmelser om lønn under militærtjeneste i enkelte funksjonæroverenskomster, framholder N.A.F.

N.A.F. finner N.T.F.s krav om lønn for medlemmer i hjelpekorps for tiden som går med ved leteaksjoner beskjedent. Men dette er et forhold som vanskelig kan innrømmes for et enkelt fagforbund. En innrømmelse av kravet vil dessuten ikke bare bety innføring av betaling, men også etablering rett til fri i disse tilfellene, en rett som formelt sett ikke foreligger i dag, anfører N.A.F.

N.A.F. bemerker forøvrig at man innen N.A.F.s administrasjon ikke har hatt til behandling et eneste tilfelle hvor medlemmer av hjelpekorps er nektet fri eller lønn i forbindelse med leteaksjoner.

N.A.F.s krav for samtlige transportfag

N.A.F. viser til at deres krav var formulert i 3 punkter.

Pkt. 1 gjelder "tak" på lønnsglidningen som automatisk falt bort ved tariffavtalens utløp 31. mars d.å.

Prinsippet om et "tak" på lønnsglidningen er nå forlatt. Isteden er det, for å understreke enigheten om ikke å overskride den økonomiske ramme man er enige om, innarbeidet bestemmelser eller fastsatt tiltak som sikrer at den økonomiske ramme partene måtte komme frem til ikke blir overskredet.

Kravet i pkt. 2 om at bestemmelser om 85%-garantiordningen bortfaller, står fast.

Innen transportfagene vil denne ordning bare få betydning i et mindretall av bedrifter innen landtransporten og muligens i enkelte havner med svakt trafikkgrunnlag, fremholder N.A.F. En sikring av et rimelig lønnsnivå for arbeidstagerne her, vil enklest kunne ivaretas ved en heving av normallønnssatsene som ingen kan lønnes under. Gjennomføres dette ved at normallønnssatsene heves med kr. 1,- utover det generelle tillegg innebærer dette at ingen kan lønnes under kr. 36,30 (kr. 33,30 som er gjeldende normallønnssatser + kr. 2,- i generelt tillegg + kr. 1,- som ekstraordinær heving av normallønnssatsene).

Når det gjelder pkt. 3 - reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår, viser N.A.F. til hva som er sagt om det ovenfor, om at det er helt påkrevet for transportfagene å ha samme bestemmelse her som innført i de øvrige tariffavtaler.

IV. DE SPESIELLE KRAV

1. Landtransporten.

N.A.F. viser til at i NTF's krav om lokale justeringsforhandlinger en gang årligrefererer seg til flere overenskomster, bl.a. § 5 i tariff nr. 1 (grossistoverenskomsten).

Innrømmelse av kravet vil være å innføre en forhandlingsrett som det etter någjeldende tariffavtale ikke er hjemmel for. Det er heller ikke antydning noen form for presisering av grunnlag for justeringene, påpeker N.A.F.

N.A.F. fremholder at det er øket produktivitet alene som må være grunnlaget for lønnsøkninger i akkordsystemer eller andre lønssystemer. Dette fremgår også av ordlyden i § 5 og har alltid vært en klar forutsetning.

For å avskjære misforståelser om dette, ikke minst på bakgrunn av det krav NTF har fremmet om justeringsforhandlinger, ønsker N.A.F. første setning i samtlige avtaler med bestemmelser om akkordarbeid endret til:

"Akkordarbeid og andre lønssystemer som må være basert på produktivitet, anvendes der hvor de stedlige parter finner dette hensiktsmessig."

Siste setning endres likeledes til:

"Hvis drøftelser som nevnt i disse bestemmelser fører til forslag om nytt lønssystem som må være basert på produktivitet, må dette godkjennes av tariffpartene før det settes iverk".

N.A.F. anfører at Punkt 19 i NTF's krav gjelder økning av det etablerte tillegg til sjåførere som må ha førerkort i klasse II. Satsen er idag kr. 50,- pr. uke. Som følge av endringer i førerkortforskriftene, må det her innføres en nærmere presisering av hvem som skal ha tillegget.

I samtlige avtaler som omhandler bestemmelser om førerkort i klasse II, endres disse til:

"Når bedriften forlanger at sjåføren skal ha førerkort for å kunne føre kjøretøy med totalvekt over 7500 kg. skal denne ha et tillegg på kr. 75,- pr. uke."

Som det fremgår, har N.A.F. med dette innrømmet en økning av tillegget på kr. 25,- pr. uke. Da det for tiden ikke finnes noen oversikt over det totale antall sjåførere med sertifikat som nevnt, har en total kostnadsberegning for faget lite for seg. N.A.F. peker imidlertid på at for den enkelte sjåfør som får tillegget, betyr den foreslåtte økning noe over 60 øre pr. time.

Punkt 10 i NTF's krav gjelder truckførere. Gjeldende tariffbestemmelse idag fastsetter at truckfører som betjener trucker med løftevekt over 3 tonn og løftehøyde på 4 meter, skal lønnes som sjåfører.

Kravet om et tillegg til truckfører på kr. 40,- pr. uke tar N.A.F. til følge, men det fastsatte krav til løftevekt og løftehøyde endres ikke. I samtlige avtaler som omhandler truckfører endres Merknadens punkt 2 til:

"Faste truckførere som betjener trucker med løftevekt over 3 tonn og løftehøyde på 4 meter og som må ha førerkort og truckførerbevis, lønnes med et tillegg på sjåførlønnen stort kr. 40,- pr. uke."

Merknadens punkt 1 beholdes uforandret.

Punkt 11 I NTF's krav gjelder unge arbeidstagere. Unge mellom 16 og 17 år lønnes med 70% og unge mellom 17 og 18 år med 80% av gjeldende begynnerlønnsats for voksne arbeidere.

Kravet tas ikke til følge av N.A.F., idet N.A.F. mener at disse prosentsatsene reguleres automatisk ved forhøyelse av satsene til de voksne, og relasjonene må ansees for å være riktige slik de er i gjeldende tariffbestemmelse.

N.A.F. viser til at for høye ungdomssatser kan føre til at unge arbeidstagere ikke vil bli inntatt i arbeid.

Punkt 12 i NTF's krav gjelder tillegg for arbeid i fryserom med temperatur på - 15^o eller lavere.

N.A.F. innrømmer her en heving av någjeldende sats på kr. 2,- pr. time til kr. 3,- pr. time. Dette er i samsvar med den regulering som har funnet sted for NNN-faget Fiskematfabrikker.

Punkt 13 i NTF's krav gjelder nedsatt arbeidsevne.

N.A.F. viser til at første setning i kravenes punkt 13, a) og b), gjelder ansatte som av helsemessige grunner må søkes omplassert i andre stillinger.

Å innføre dette som en bestemmelse i overenskomsten anseer N.A.F. unødvendig, idet forholdet er regulert i Arbeidsmiljølovens § 13, punktene 2 og 3.

Av 2.setning fremgår det at lønnsforholdene skal opptas til behandling mellom bedriftene og arbeiderne ved deres tillitsmenn, framholder N.A.F. Ved denne formuleringen ønskes nærmest etablert en forhandlingsrett for fastsettelse av lønnen. Dette er en klar endring av någjeldende avtalebestemmelser, hvor det heter at lønnen skal fastsettes etter avtale med bedriftsleder, arbeider og en av tillitsmennene.

Ved 3. setning under a) ønsker NTF fastsatt at sjåførere som uten skyld mister sitt sertifikat også skal søkes omplassert. Det er her å bemerke at det å miste sertifikatet "uten skyld" ikke bare henspeiler på helse-

messige forhold. Også i de tilfelle et sertifikat blir inndradd som følge av brudd på lov eller forskrifter, skal dette krav gjelde fullt ut.

Forholdet er imidlertid at det bare er domstolene som i tvilstilfellene endelig kan avgjøre om det foreligger egen skyld eller ikke når et førerkort blir inndradd, fremholder N.A.F. Særlig i mindre bedrifter med få ansatte vil det ofte være store vansker forbundet med å omplassere sjåførere som ikke har anledning til å kjøre bil.

N.A.F.s standpunkt er her at någjeldende bestemmelser i overenskomstene om nedsatt arbeidsevne må stå uforandret. Dog kan setningen "Forøvrig henvises til Arbeidsmiljølovens § 13" tilføyes som en klargjøring av hva som generelt er gjeldende rett på dette område.

Punkt 14 i NTF's krav gjelder tillegg for arbeid på arbeidsfrie dager. Dette er imidlertid et forhold som er regulert generelt, påpeker N.A.F. I bilag til samtlige overenskomster, "Nedsettelse av arbeidstiden m.m. 1976" heter det i B, 4:

"I tilfelle arbeidsordningen medfører at enkelte virkedager er arbeidsfrie dager, skal arbeid på disse dager av arbeidstagere som skulle vært fri, betales med 50% tillegg. I de tilfelle hvor tariffavtalen inneholder bestemmelser om 100% tillegg for overtidarbeid på søn- og helligdager og dager før disse, skal det dog betales 100% etter kr. 12 på lørdager og etter kl. 16 på ukens øvrige hverdager."

Punkt 15 i NTF's krav omfatter hele § 4 - Overtids- og skiftarbeid, bl.a. i tariff nr. 1. I det følgende kommenterer NAF bare de foreslåtte endringer.

- b) Prosentsatsene og tidsrammene bibeholdes, men overtidstillegget innrømmes beregnet av den faktiske for tjeneste. Dette innebærer at overtidstilleggene vil øke for alle arbeidstagere som er gitt høyere lønn enn normallønnen. Ut fra oppgitt overtidsvolum i statistikken er økningen kostnadsregnet til ca. 12 øre

pr. time i gjennomsnitt for landtransporten.

Forøvrig innrømmer N.A.F. ikke andre endringer i avsnittene nevnt i kravenes punkt 15, b).

- c) gjelder betaling for avsigelse. Någjeldende bestemmelse om betaling for 1½ time i ordinær arbeidstid innrømmes hevet til 2 timer, mens betaling for fremmøte på søn- og helligdager eller utenfor ordinær dagtid, opprettholdes med någjeldende tid på 3 timer.

Med endringen som nevnt vil denne bestemmelse være regulert likt med det som gjelder innen sjøtransporten, framholder N.A.F.

- d) gjelder matpengesats for overtidsarbeid. Som nevnt foran i forbindelse med de generelle krav, er denne sats nå hevet fra kr. 21,- til kr. 27,-.
- e) innebærer ingen endring i någjeldende bestemmelse.
- f) Kravet om heving av satsene for skiftarbeid tas ikke til følge av N.A.F. Det samme gjelder endringene som forøvrig er foreslått i f) 1. avsnitt.

I de øvrige avsnitt i punkt 15, f) er det ikke foreslått noen endringer.

I punkt 16 som gjelder arbeidstøy m.v. innrømmer N.A.F. ingen endring.

Med hensyn til kravet om innføring av vernesko og verneøvler, henviser N.A.F. til bestemmelsene i Arbeidsmiljøloven, som fastsetter at arbeidsgiver er forpliktet til å holde nødvendig verneutstyr der dette er nødvendig.

Dette innebærer at någjeldende bestemmelse om arbeidstøy, bl.a. i § 8 i tariff nr. 1 skal stå uforandret.

N.A.F.s krav

Når det gjelder de foreslåtte endringer for tariff nr. 3 for speditører, er disse i endret form omtalt ovenfor, anfører N.A.F.

Avsnittet om terminalansattes adgang til å utføre lasting og lossing av gods når det gjelder mindre partier og dette er hensiktsmessig for avviklingen av trafikken, opprettholdes.

Når det gjelder det fremsatte krav om landtransportens tariff nr. 1 for grossister, § 1, punkt 5, er dette omarbeidet. I tariff nr. 1, § 1 kreves følgende endring foretatt:

Punkt 2, Merknad b) utgår.
" 4, 1.ledd, skal lyde:

"Arbeidende formenn, tariffører og driftsarbeidere, såsom mekanikere, snekkere, elektrikere, montører og vedlikeholdsarbeidere som er ansatt for å installere, reparere og vedlikeholde bedriftens utstyr, minstelønn
..... kr pr. uke."

Någjeldende minstelønnsats skal her reguleres med samme tillegg som normallønnsatsene.

De foreslåtte endringer her tar bare sikte på å få innarbeidet i tariffavtalene de "fagarbeidere" som idag ikke er nevnt i overenskomsten, anfører N.A.F.

Punkt 2, 4.ledd, står uendret. Videre påstår N.A.F. følgende endringer gjennomført i tariff nr. 1:

I Protokolltilførsler endres II, 1. avsnitt, til:

"Kristiansand S

På grunn av de hittil gjeldende forhold ved Felleskjøpet Rogaland Agder, avdeling Kristiansand, er partene enige om en felles sats for samtlige lagerarbeidere og sjåførere over 18 år."

Siste avsnitt utgår og nytt siste avsnitt skal lyde:

"Det vises til stedlig protokoller om bonusordninger."

Med hensyn til særkrav for tariff 1, kommenterer N.A.F. ikke disse nærmere.

Særkrav for tariff 11. Kravet om økning av tellepenger for bensinekspeditører tar N.A.F. for så vidt til følge, men slik at tellepengene forhøyes til kr. 20,- pr. uke med uendret tekst, d.v.s. at setningen "Ved oppgjør er bensinekspeditøren ansvarlig for det kvantum solgt bensin som telleverket viser" fortsatt skal stå, eller at bestemmelsen i sin helhet utgår.

Tariff 15 - 17. Det står ikke helt klart for N.A.F. å se rekkevidden av de ting som er nevnt her.

N.A.F. innrømmer dog at disse tariffen blir etablert som ukelønnsområder. Dette vil bl.a. ha den følge at arbeidstagere får full lønn for helligdagsaftener som er halve arbeidsdager.

Forøvrig opprettholdes her systemet med 3 lønnsgrupper.

Rammeavtaler for oljeselskaper. Dette krav oppfatter N.A.F. slik at man etter tariffoppgjøret vil være sikret en forhandlingsrett med henblikk på å få samordnet de etablerte rammeavtaler i enkelte oljeselskaper.

N.A.F. er på sin side villig til å drøfte forhold i forbindelse med nevnte rammeavtaler, men kan ikke være bundet til å gjennomføre forhandlinger som tar sikte på en samordning av rammeavtalene.

Når det gjelder Protokolltilførsler for de enkelte byer og bedrifter, tar N.A.F. de foreslåtte endringer til følge.

2. NTF's krav vedrørende Linjegods A/S - N.A.F.s synspunkter.
 Som N.A.F. har redegjort for foran under I, inngår Linjegods A/S som endel av landtransporten. For bedriften er det imidlertid opprettet egen tariffavtale.

NTF har fremsatt egne krav for dette tariffområdet.

A. § 1 - Lønnsbestemmelser.

N.A.F. viser til at det ved fastsettelse av de lønnstillegg som skal gis for ansatte i Linjegods A/S som omfattes av denne overenskomst, må tas hensyn til at det er innført en bonusavtale for bedriften (overenskomstens § 14).

Dette innebærer etter N.A.F.s mening at en økning av normallønnssetningene med mer enn det generelle tillegg vil føre til ekstra lønnsøkning innen et høyt lønnsområde fordi den bonus som oppnåes i henhold til bonusavtalen alltid kommer i tillegg til overenskomstens normallønnssetninger.

Forøvrig bemerker N.A.F. at bedriften ønsker generelt å tilgodese voksne erfarne medarbeidere som har stabilisert seg i bedriften. Bedriften er derfor villig til å innføre et 10-årstrinn under følgende forutsetning: Avstanden mellom ansiennitetstrinnet økes, men 10-årssatsen kan ikke kobles til begynnerlønnen til arbeidende formenn.

Forøvrig er bedriften av den oppfatning at sjåfører med førerkort for kjøretøy over 7500 kg bør ha et høyere tillegg enn truckførere med vanlig førerkort.

§ 1.3 - Arbeidende formenn.

Videre anfører N.A.F. at bedriften er enig i at arbeidstagere som på bedriftens anmodning i kortere tid vikarierer som arbeidende formenn skal lønnes som for stillingen bestemt i den tid vedkommende fungerer i stillingen.

Kravet om betaling for spisepausene imøtekommer N.A.F. ikke.

I Arbeidsmiljølovens § 51 - Hvilepauser og fritid - er det detaljerte regler for de tilfellene spisepausene skal inngå i arbeidstiden. Bedriften kan ikke under noen omstendighet innføre betalte spisepauser på tvers av det som er fastsatt generelt for hele arbeidslivet.

B. § 2 - Ordinær arbeidstid.

Spørsmålet om redusert arbeidstid med tilsvarende reduksjon i lønn er regulert i bedriftens personaladministrative retningslinjer. Når bedriftens og den enkelte ansattes behov for redusert arbeidstid med tilsvarende reduksjon i lønn har vært sammenfallende, er det inngått avtale om dette, fremholder N.A.F.

Overensstemmende med nevnte retningslinjer vil bedriften fortsatt vurdere slike henvendelser seriøst, men kan ikke være med på å gi ansatte rett til nevnte ordninger uansett om det gjelder småbarnforeldre eller andre.

Kravet om 50% tillegg for forskjøvet arbeidstid.

N.A.F. viser til at bedriften ønsker å utvide rammen for den daglige arbeidstid fra nåværende ordning (kl. 06.00 - kl. 19.00) til kl. 06.00 - kl. 21.00 med et tillegg på 25% i tiden fra kl. 17.00 - kl. 21.00.

Under nevnte forutsetning er bedriften villig til å innføre et 25% tillegg for tiden mellom kl. 06.00 og kl. 07.00.

Bedriften kan under ingen omstendighet gå med på å innføre et 50% tillegg for forskjøvet arbeidstid. Dette mener N.A.F. også må sees på i sammenheng med de ulempe tillegg som ellers gis for ubekvem arbeidstid, og det vises her spesielt til skifttillegget i landtransporten, som for tiden utgjør 12½%.

C. § 3 - Overtidsarbeid.

For dette tariffområdet er det fra tidligere innført at overtidsprosentene skal regnes av den faktiske fortjeneste. Forholdet er derved regulert på samme måte som i

landtransporten, fremholder N.A.F.

Matpengesatsen vil også for dette område bli innrømmet hevet til kr. 27,-.

Kravet i forbindelse med § 3, punkt 5, om endringer i bestemmelsen som fastsetter at påbegynt halvtime skal regnes for halv time, godtas ikke.

D. § 5 - Lønn under militærtjenest.

N.A.F. viser til at dette krav er opplyst å skulle omfatte kvinner som etter verving blir innkalt til militærtjeneste eller tjeneste i heimevern, sivilforsvar eller politireserve.

I den utstrekning disse helt spesielle tilfellene dreier seg om lovbestemt fastsatt tjenesteplikt for kvinner som tidligere har vært vervet, vil deres lønn under slik tjeneste være regulert i henhold til overenskomstens § 5 - Lønn under militærtjeneste - idet dette er en kjønnsnøytral bestemmelse.

E. § 8 - Vareklær.

N.A.F. fremholder videre at bedriften er enig i følgende protokollering i 1. avsnitt som erstatning for nåværende tekst:

"I henhold til bedriftens rutiner for utlevering av arbeidstøy, får personalet 2 sett sommerarbeidstøy ved ansettelsen, deretter ett sett årlig. Videre får personalet 2 sett vinterarbeidstøy (foret bukse og jakke eller foret kjeledress) ved ansettelsen. Senere ett sett hvert annet år. På samme måte utleveres en sommerlue og en vinterlue."

Forøvrig er man enig i at 6. avsnitt i § 8 utgår, og nytt 6. avsnitt skal lyde:

"Bestemmelsene skal ikke være til hinder for hyppigere utskiftning som skyldes hendelig uhell."

F. Permisjon ved svangerskap og fødsel.

Bedriften har ingen mulighet til å innføre bestemmelser på

dette område som går ut over de generelle lovbestemmelser. Det henvises her til kapitel VIII i Arbeidsmiljøloven - Rett til fri ved svangerskap og fødsel m.v. og ved barns og barnepassers sykdom.

§ 9 - Reisebestemmelser.

Bedriften er innforstått med å endre nåværende tariffbestemmelser slik at disse blir i samsvar med bestemmelsene for landtransportens tariff 1 og 3, anfører N.A.F.

Protokolltilførsler.

1. Korte velferdspermisjoner.

Bedriften er innforstått med å treffe nærmere avtale om retningslinjer for praktiseringen av den tariffbestemte ordning "Avtale om korte velferdspermisjoner av 1972 med endringer i 1976."

Bonusavtalen.

Videre anfører N.A.F. at gjeldende bonusavtale har samme utløpstid som tariffavtalen. Under henvisning til det som er sagt ovenfor under A, § 1 - Lønnsbestemmelser, må bonusavtalen prolongeres for en ny tariffperiode.

Bedriften ønsker anført at også den ser behovet for å utforme et mer hensiktsmessig alternativ til gjeldende bonusavtale. Det er imidlertid et svært omfattende og tidkrevende arbeid å utforme en ny avtale som blir tilstrekkelig fremtidsrettet. Kommende tariffperiode vil dog bli benyttet til uformelt samarbeid for utforming av et mer hensiktsmessig alternativ.

Yrkesopplæring.

Bedriften anser opplæring som et viktig virkemiddel i bestrebelsene for å øke virksomhetens produktivitet og kvalitet.

Opplæringssspørsmål har derfor vært drøftet med de ansattes representanter i Arbeidsmiljøutvalget og Landsutvalget for innepersonale og vil likeledes bli drøftet med det

nyetablerte Landsutvalget for utepersonale uavhengig av tariffbestemmelser om dette.

Kravet om å få inntatt bestemmelser om yrkesopplæring i overenskomsten, tas således ikke til følge, fremholder N.A.F.

3. Sjøtransporten - losse- og lastearbeid.

- a) N.A.F. viser til at Transportarbeiderforbundets krav i det store og hele vil føre til en direkte økning av lønnsutgiftene for arbeidsgiverne i tillegg til hva som måtte følge av de generelle krav som det er redegjort for foran.

N.A.F. vil ikke kommentere hvert enkelt krav, men peker på de vesentlige punkter uten at det betyr at de godtar de øvrige krav.

I denne forbindelse henviser N.A.F. til kravet om rett til å føre forhandlinger i tariffperioden basert på produktivitetsøkning og den enkelte havns struktur. Hva som er produktivitetsøkning i forbindelse med havnearbeid, er vanskelig å vurdere og tallfeste. Slike lokale forhandlinger vil derfor utvilsomt føre til et press på lønningene som N.A.F. ikke kan akseptere. Det vil skape uro og få en smitteeffekt fra havn til havn. Hva akkordhavnene angår, skjer det forøvrig - i og med at det anvendes akkord - en naturlig lønnsutvikling. Når det gjelder de havner som omfattes av Rammeavtalen om fastlønnssystem, er det i § 4, punkt 2, c, tatt inn en bestemmelse om at lønnsforholdene skal tas opp til vurdering og eventuelt regulering i september måned hvert år i tariffperioden i betraktning av at dette lønnssystem er et fastlønnssystem som ikke medfører noen lønnsutvikling i tariffperioden. Arbeidsgiverne er villig til å la denne bestemmelse gjelde også for tariffperioden 1982 - 1984.

N.A.F. peker ellers på at kravet om utvidelse av minstebetaling i de Alminnelige bestemmelsers § 7 fra 3 til 4 timer, vil være vesentlig fordyrende, særlig for de små havner hvor det i stor utstrekning er jobber av kortere varighet og hvor således minstebetalingen slår fullt ut.

Endelig peker N.A.F. på Transportarbeiderforbundets krav når det gjelder endring av den såkalte Rasjonaliseringsavtalens bestemmelse i IV om garanti for opprettholdelse av fortjenestemulighetene for dem som blir igjen i yrket. Det krav som under forhandlingene og megligen ble fremmet fra Transportarbeiderforbundets side, vil i realiteten bety at losse- og lastearbeiderne i akkordhavnene får en garantert ukelønn.

- b) Arbeidsgivernes forslag til endringer har i det vesentlige én hensikt: å gjøre losse- og lastetariffene mer egnet for en effektiv avvikling av trafikken i havnene, anfører N.A.F. Dette gjelder særlig § 2 i Rammeavtalen om fastlønnssystem. Det fremgår av forslaget at noen få punkter er generelle - andre går på forholdene i Skien og Porsgrunn havner.

Hovedkravet gjelder Porsgrunn havn, som ønsker å gå ut av fastlønnssystemet etter at prøvetiden er utløpet den 1. april d.å. Arbeidsgiverne i Porsgrunn havn ønsker således ikke å gå inn i systemet som en fast ordning. Det er første gang et slikt krav fremsettes. Kravet går således i motsatt retning av det som er fremsatt av Transportarbeiderforbundet, nemlig at de havner hvis prøvetid nå utløper skal gå inn i rekken at de havner som har fastlønnsavtalen som en ordinær avtaleordning. De havner dette gjelder er, som det fremgår av Rammeavtalens § 1, punkt 1, 2. avsnitt, Drammen, Skien, Porsgrunn og Kristiansand S.

N.A.F. finner det nødvendig i denne forbindelse å gå nærmere inn på den utvikling som fastlønnsordningen har hatt. Den første gruppe havner som kom med i ordningen i 1976 var Oslo, Stavanger, Sandnes, Bergen og Trondheim. Erfaringene har stort sett vært gode. Man var spent på hvorledes et lønssystem som ga losse- og lastearbeiderne fast ukelønn for 40 timers uke ville virke sammenlignet med "det gamle" system med lønn - timelønn eller akkord - for de jobber som ble utført. Fastlønssystemet er nok blitt noe dyrere. Det som imidlertid bekymrer arbeidsgiverne, er at systemet er blitt mer stivbent enn man antok det ville bli. Fra arbeidsgiversiden hadde man bestrebet seg på å få til en ordning som gjorde ekspederingen av skipene så fleksibel som mulig. Rammeavtalens generelle bestemmelser ivaretar ikke på en tilfredsstillende måte hensynet til arbeidsgiverne som ved dette nye system har fått ansvar for full ukelønn for 40 timers uke til losse- og lastearbeiderne selv om deres antall arbeidstimer kan ligge langt under nevnte timetall, fremholder N.A.F.

Det er derfor foreslått å sløyfe kravet til en mann ved hver ekspedisjon når man ikke har brukt folk før.

Det kreves også en tilføyelse til Rammeavtalens § 2, punkt 1, som gir en mer økonomisk tilfredsstillende ordning for kysttrafikken når det gjelder bruk av losse- og lastearbeidere ved mindre partier last.

Havnene i Skien og Porsgrunn har som foran nevnt særkrav som refererer seg til det forhold at disse havner er spesialhavner. De er industrihavner som avvikler trafikken i nær tilknytning til de industribedrifter som bruker havnen for lossing og lasting til sine anlegg. Porsgrunn Havnebruketforening som tariffpart på arbeidsgiversiden består således i det vesentlige

av industribedrifter. Havnebrugerforeningen kan ikke akseptere den nå prøvede fastlønnsordning uten en modifisering av den avtale som ble inngått i 1981, anfører N.A.F.

Grunnen til dette er følgende: Rammeavtalen er en dagtidsavtale som ikke passer for en havn hvor losse- og lastearbeid i det vesentlige utføres som fast skiftarbeid. I Porsgrunn havn er losse- og lastearbeiderne underlagt en fast arbeidsplan (skiftplan) således at de i lang tid på forhånd vet hvilke skift de skal arbeide i.

Ellers må det bemerkes at losse- og lastearbeiderne i Porsgrunn - som altså vesentlig arbeider på de private industrikaiene - bare arbeider ombord. De arbeider således hele tiden side om side med de fast ansatte kai/lagerarbeidere som betjener bedriftenes losse- og lasteutstyr. Lønnsrelasjonene mellom disse kategorier er derfor av stor betydning, påpeker N.A.F.

I 1981 økte losse- og lastearbeiderne i Porsgrunn havn sin årsfortjeneste med ca. kr. 17.000,- og ligger nå blant de høyest betalte havnearbeidere.

De økede meromkostninger for de største av brukerne i havnen beløp seg til ca. 20%.

N.A.F. viser til at det er særlig to forhold som gjør at Porsgrunn Havnebrugerforening ikke kan fortsette fastlønnsordningen i sin nåværende form: Minstetilsettingen - én mann på bulkbåter - virker helt urimelig. Under Porsgrunn Fabrikkers avtale tidligere (1929-1980) ble det ikke tilsatt stuere unntatt ved behov. Slutt-trimming av lasten skjer idag maskinelt.

Dertil kommer at skiftgodtgjørelsen er urimelig høy. Den ligger 5-6 ganger høyere enn de bedrifts-

ansattes skifftillegg. Følgende oppstilling viser dette:

Skifftillegg til losse- og lastearbeiderne:

Formiddagen og ettermiddagen	kr. 17,06	pr. time	
Natt	" 39,36	" "	" "
Helg	" 78,72	" "	" "

Skifftillegg til de ansatte i Porsgrunn Fabrikker:

2-skift uten lørdag ettermiddag	kr. 2,12	pr. time	
3-skift	" 3,80	" "	" "
4-skift.....	" 7,48	" "	" "
5-skift.....	" 6,95	" "	" "

Lønnsnivået for en losse- og lastearbeider i Porsgrunn havn var i 1981 kr. 109.00,- inklusive alle tillegg.

Tilsvarende vil en 2-skiftsarbeider i Porsgrunn Fabrikker tjene ca. kr. 90.000,-.

- c) Spesielt finner N.A.F. det nødvendig å belyse det krav som Transportarbeiderforbundet har reist når det gjelder å få med nye havner i fastlønssystemet. Det opprinnelige fremlagte krav er vel under forhandlingene og meglingen moderert noe. Såvidt vi forstår, gjennstår det et krav om at havnene i Hammerfest, Tromsø, Harstad og Bodø skal inn i systemet. Transportarbeiderforbundet har ikke - etter N.A.F.s inntrengende anmodning tidligere - villet gå inn på en ny rammeavtale for de mindre havner. Det er arbeidsgivernes bestemte mening at skal man få gjennomslag for fastlønssystemet i de små havner, må det etableres en ny rammeavtale som tar hensyn til de små havners trafikkstruktur og spesielle forhold. Havnene i Nord-Norge er således ikke import- eller eksportthavner av noen betydning, men avhengig av kysttrafikken. Blir havnene for dyre, vil overgang fra sjø- til landeveien gå raskt. Som eksempel nevner N.A.F. at for Tromsø havn ville meromkostningene bli

ca. 44% dersom den nåværende rammeavtale skulle anvendes uten videre, noe som naturligvis ikke er realistisk.

Det er også naturlig med en egen Rammeavtale for Nord-Norge fordi det allerede idag eksisterer spesielle bestemmelser i Nord-Norge-avtalen sammenlignet med den for Syd-Norge. Således gjelder idag i § 2 i Nord-Norge-avtalen en ordning for ukelønnede arbeidere som avvikler sin arbeidstid på 40 timer på dag-, natt- og helgedagstid. Kravet om økning av fastlønnshavnenes antall må derfor avvises, anfører N.A.F.

4. Rutebilsektoren.

Tilskuddsordningen i rutebilnæringen

N.A.F. viser til at staten tidligere ga tilskudd ved å saldere de regnskaper det enkelte selskap la frem. Regnskapene dannet grunnlag for de tilskudd/subsidier som ble gitt for året.

Fra 1981 ble tilskuddsansvaret overført fra staten til fylkeskommunene. Det ble fylkets ansvar å fordele det rammetilskudd som ble overført fra staten. Sterk kostnadsøkning har ført til at differansen mellom sluttavregningene i det enkelte selskap og tilskuddsrammen øker. Politiske signaler fra Samferdselsdepartementet viser klart at subsidieandelen ikke vil bli øket.

Rutebiloverenskomstene i og utenfor Oslo samt turbilavtalen i Oslo.

NTF har ved årets tariffrevisjon reist en rekke krav om endringer i de tre selvstendige tariffavtaler man har innenfor denne næring, anfører N.A.F. De generelle krav felles for samtlige overenskomster i transportsektoren er omtalt tidligere under pkt. III.

I tillegg til dette er det reist en rekke spesielle krav innenfor hvert overenskomstområde. N.A.F. behandler i den videre fremstilling først krav av generell art, deretter de spesielle innenfor hver enkelt tariffavtale.

N.A.F.s erklæring av 7. og 8. oktober 1981 og NTF's lønnskrav ved tariffrevisjonen 1982.

N.A.F. viser til at NTF's lønnskrav i denne sektor ved årets tariffrevisjon er fastsatt til kr. 6,- pr. time. Under forhandlinger og meglings har imidlertid forbundet krevd at det totale lønnsnivå i disse tre overenskomster skal tilsvare lønnsnivået i den offentlige sektor pr. 1. mai 1982. Kravet er basert på N.A.F.s erklæring av 7. og 8. oktober 1981.

Det er nødvendig å peke på bakgrunn og tilblivelse av nevnte erklæring, fremholder N.A.F. Ved tariffrevisjonen 1980 ble det for første gang tatt med en bestemmelse om relaterings/sammenligning med lønnsnivået i den offentlige sektor. Nye forhandlinger skulle finne sted innen 1. oktober 1980. Den 8., 9. og 23. september 1980 ble slike forhandlinger holdt.

Det lønnsmessige resultat man da kom frem til gjorde at den ordinære årslønn i stat, kommune og privat sektor kunne sammenlignes som likeverdige, som forbundet selv fremhever i protokoll av 25. juni 1981. Tariffoppgjøret i den private sektor i 1981 ble fastsatt ved Rikslønnsnemndas kjennelse av 20. juni s.å. En tilpasning til nevnte kjennelse ble gjort ved protokoll av 25. juni 1981.

N.A.F. fremholder videre at som følge av oppgjøret i stat og kommune oppsto det nye forskjeller i lønnsnivået i relasjon til overenskomstene i rutebilsektoren. I ovennevnte protokoll av 25. juni 1981 anmodet NTF N.A.F. om nye forhandlinger høsten

1981. Nye forhandlinger ble holdt den 15. september og 7. og 8. oktober 1981.

Som følge av "tak på lønnsglidningen", fastsatt ved Rikslønnsnemndas kjennelse av 1981, bindende for begge parter, hadde man kr. 1,50 til disposisjon. En full utjevning i forhold til stat og kommune kunne på det daværende tidspunkt ikke skje. Som følge av disse omstendigheter ble N.A.F.s tilsagn/erklæring gitt.

Erklæringens innhold

N.A.F. viser til at NTF krever en oppjustering av det totale lønnsnivå i overenskomstene i den private sektor tilsvarende nivået i den offentlige sektor, på basis av nevnte erklæring.

N.A.F. kan ikke akseptere en slik påstand og mener at dette heller ikke følger av erklæringens ordlyd: "... slik at det da blir etablert et rimelig forhold mellom lønningene i offentlige og private rutebilselskaper".

Under forhandlinger og megling har det fra forbundets side vært hevdet at erklæringen må forstås dithen at det er tale om en utjevning av det totale lønnsnivå i relasjon til stat og kommune. Dette innebærer, mener NTF at ikke bare "satsene" i overenskomstene skal oppjusteres til nivået i stat og kommune, men at man også må ta inn nye bestemmelser, eventuelt regulere de eksisterende, slik at utgående årslønn blir tilsvarende lik stat og kommune. Som eksempel kan nevnes bestemmelsene om ubekvem arbeidstid i stat og kommune og N.A.F./NTF's overenskomster.

N.A.F. kan ikke akseptere dette syn og mener at dette heller ikke fortolkningsmessig kan legges i nevnte erklæring. N.A.F. har under forhandlinger og megling fastholdt at det er lønnsatsene i overenskomstene som

skal stå i et rimelig forhold til regulativlønn i den offentlige sektor. Det er en bevisst språkbruk fra N.A.F.s side når det i erklæringen heter "lønninger" og ikke lønnsnivå.

N.A.F.s stanspunkt kan ikke være ukjent for NTF, fremholder N.A.F.

Ved hver eneste regulering av lønn hvor denne problematikken har vært relevant, har man kun foretatt en justering av lønnsatsene i overenskomstene. Ikke en gang har man justert andre bestemmelser med lønnsmessig betydning. Dette gjelder såvel i oktober 1980 som oktober 1981.

N.A.F. hevder derfor at erklæringens intensjon er oppfylt gjennom det tilbud om regulering av lønnsatsene som ble fremsatt under meglingen. Satsene i overenskomstene vil da stå i et rimelig forhold til den regulativlønn som eksisterer i den offentlige sektor pr. 1. april d.å.

N.A.F. peker også på endel andre momenter som de mener tilsier at forbundets krav om likestilling av lønnsnivå i den private og offentlige sektor ikke er rimelig. Argumentasjonen har vært at man nå ta hensyn til prinsippet om lik lønn for likt arbeid.

N.A.F. fremholder at de gjennom mange år har etablert og praktisert tariffavtaler for rutebilselskapene her i landet som bygger på de faktiske arbeidsoperasjoner og de forhold hvorunder det arbeides i denne næring. Den langt overveiende andel av rutebilansatte er beskjeftiget i de private selskaper. Rutebilansatte i Norges Statsbaner og i kommunale selskaper er ansatt på lønns- og arbeidsbetingelser som er knyttet til stats- og kommuneregulativet, og ikke først og fremst utviklet på grunnlag av det arbeid som utføres i denne næring. På denne bakgrunn synes det direkte urimelig at lønnsnivået for et mindretall av rutebilansatte

skal være lønnsledende.

Lønnsregulering pr. 1. april 1981.

N.A.F. anfører at erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 inneholder et tilsagn om at "lønningene i den private sektor skal stå i et rimelig forhold til lønninger i den offentlige sektor". Dette som følge av den tariffrettslige situasjon høsten 1981.

N.A.F. hevder at tilsagnet av 7. og 8. oktober er begrenset i tid. Den regulering som følger av tilsagnet er relatert til lønnsatsene i den offentlige sektor pr. 1. oktober 1981, og ikke knyttet til lønnsreguleringen i den offentlige sektor som nylig har skjedd (med virkning fra 1. mai 1982).

N.A.F. nedlegger derfor påstand om at det generelle tillegg i denne sektor må være kr. 2,- pr. time som følge av andre bransjers resultat ved vårens tariffoppgjør. N.A.F. finner ikke at det i denne næring er forhold som tilsier et annet generelt tillegg enn i de bransjer og fag som til nå er bragt i havn ved årets tariffrevisjon.

Tvert imot viser N.A.F.s lønnsstatistikk at man i denne næring ligger like under industrigjennomsnittet i 4. kvartal 1981, nemlig på 96,4 - 97,7%, påpeker N.A.F. N.A.F. viser forøvrig til det som er anført generelt om tariffoppgjøret i transportfagene.

Også andre momenter tilsier at det generelle tillegg i denne sektor ikke må bli større enn i de bransjer som er oppgjørt til nå, fremholder N.A.F.

N.A.F. påpeker at de under forhandling og meglingsgjorde flere forsøk på å "skille ut" rutebilsektoren fra transportsektoren forøvrig. Dette på bakgrunn av erklæringen av 7. og 8. oktober. N.A.F. gikk så langt som å gjenta denne erklæring til også å gjelde etter

1. april idet man da skulle avvente oppgjøret i stat og kommune og forhandle på grunnlag av dette.

NTF valgte imidlertid å "stå samlet" innenfor transportfagene og ikke særbehandle rutebilsektoren. Dette standpunkt gikk også NTF til arbeidskamp på. Det forslag og tilbud som N.A.F. fremsatte den 16. april kan således ikke tillegges avgjørende vekt idet tilbudet ble avslått, fremholder N.A.F.

Forbundets sammenkobling av alle sektorer må av denne grunn tilsi et generelt tillegg av samme størrelsesorden som i sjø- og landtransport. At NTF gjorde et forsøk på å skille ut rutebilsektoren i siste meglingsfase etter streiken, kan ikke endre ovennevnte standpunkt, mener N.A.F.

N.A.F. finner at et generelt tillegg større enn kr. 2,- fra arbeidets gjenopptagelse også kan få uheldig tariffmessig betydning for de oppgjør som allerede er vedtatt eller er til avstemning.

Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo

N.A.F. viser til at NTF i pkt. 25 har krevet at "faste sjåførere skal lønnes etter overenskomsten § 1A, a".

N.A.F. kan hverken akseptere kravets ordlyd eller realitet. Kravet innebærer at også ikke subsidiert gods- kjøring skal følge lønnsutvikling til den del av virksomheten som får tilskudd fra staten. Disse lønnes idag etter overenskomstens § A, b, etter en noe lavere lønnsats. Bakgrunnen for dette er at denne del av et rutebilselskaps virksomhet er konkurranseutsatt. Denne del av virksomheten vil ikke tåle å følge lønnsutviklingen til næringsvirksomhet som får tilskudd fra staten. N.A.F. ser det som særdeles viktig å få bibeholdt dette prinsipp, idet

dette var det første skritt mot en løsrivelse av den regulære godskjøring utenfor rute fra rutebiloverenskomsten. N.A.F. har i flere år arbeidet inngående med en egen avtale for godskjøring utenfor rute. Dette har foreløpig strandet på NTF som vil ha en avtale på nordisk basis.

Slik kravet er utformet vil det innebære at deltidsansatte sjåførere vil ha krav på full ukelønn selv om faktisk arbeidstid eksempelvis er 20 timer pr. uke. Dette kan N.A.F. selvfølgelig ikke akseptere, fremholdes det.

I pkt. 26 har NTF reist krav om at reservesjåførere kan benyttes når de stedlige parter er enige i det. En reservesjåfører er ikke ansatt i selskapet og har ikke rett eller plikt til å arbeide. Dette er reservepersonell som selskapene er avhengig av for å opprettholde normal drift, i tilfelle av sykefravær o.l. Kravet vil, om det tas til følge, medføre at styringsretten m.h.t. bruk av reservesjåførere blir overført fra bedriftsledelsen til de ansatte. N.A.F. avviser av denne grunn et slikt krav.

I pkt. 28 har NTF reist krav om økning av såvel det prosentuelle tillegg for ubekvem arbeidstid som en utvidelse av tidsrammen med 2 timer. I tillegg til dette kreves det innført et særskilt tillegg på kr. 12,- pr. time for arbeid på lørdag og søndag. Ytterligere kreves det et nytt tillegg for delt dagsverk på kr. 30,- pr. dag.

Kravet er et rent økonomisk krav på toppen av de generelle økonomiske krav som er reist, og medfører en kostnadsøkning på alle betalte timer med kr. 3,63. Kravet utgjør således et betydelig tillegg ut over de generelle økonomiske krav og kan følgelig ikke tas til følge, framholder N.A.F.

Pkt. 31 i forbundets krav er også et direkte økonomisk krav i tillegg til de øvrige. Kravet innebærer en utvidelse av nåværende ordning, samt en garanti om minstebetaling pr. arbeidet time på kr. 1,20. Idag avtales tillegg for smussig arbeid lokalt av partene på den enkelte bedrift, likeså tilleggets størrelse.

En generell bestemmelse om garanti for smussig arbeid av enhver art vil være en lite smidig bestemmelse. Hva som er særlig smussig arbeid avtales idag på det stedlige plan, påpeker N.A.F.

Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn

N.A.F. viser til at overenskomstene i Oslo og omegn for sjåførere og bilettører og verkstedarbeidere, er to selvstendige tariffavtaler. Lønnsutviklingen innen disse tariffavtaler har hatt en noe avvikende utvikling og bakgrunn enn landet forøvrig. N.A.F. finner det nødvendig å redegjøre for dette noe nærmere.

Erklæringen av 27. oktober 1981 må - forsåvidt gjelder "Oslo-overenskomsten" - sees i sammenheng med protokoll av 24., 25. og 28. mars 1980 med underliggende materiale, herunder notat av 21. og 22. januar og 1. og 5. februar 1980.

Notatet er utarbeidet av partene i fellesskap med henblikk på å få avklart de tariffmessige forskjeller som da forelå mellom de private og offentlige selskaper. Forhandlingene som førte til protokoll av 24., 25. og 28. mars 1980 ble basert på at arbeidsgiverne ønsket å bibeholde de gjeldende tariffbestemmelser forsåvidt gjelder ubekvemstillegget og istedet gi økonomisk kompensasjon for ulikheter.

De private selskaper i her gjeldende overenskomstområde kjører på kontrakt med Oslo Sporveier forsåvidt gjelder kjøring innen Oslo bys

grenser og med Stor-Oslo Lokaltrafikk i Akershus (og enkelte områder utenfor). Tilsvarende forestår Oslo Sporveier all offentlig kjøring innenfor Oslo bys grenser og NSB kjøringen i Akershus. Sammenligningen mellom de offentlige og private selskapers tariffavtaler må følgelig bli en sammenligning med et gjennomsnitt av NSB's og OS's tariffavtaler, da N.A.F. og NTF ikke ønsker forskjellige lønnstariffer for kjøring i og utenfor Oslo bys grenser, fremholder N.A.F.

Det kan opplyses at kun 2 av 14 selskaper har kontrakt med Oslo Sporveier, herav har det ene selskapet også kontrakt med Stor-Oslo Lokaltrafikk på ca. 50% av sin kjøring. De øvrige selskaper har kun kontrakt med SL.

Det ovenstående bevirker at NSB's tariffavtale bør tillegges større vekt enn OS's under sammenligningen med de private selskapers tariffavtaler, anfører N.A.F.

Videre fremholder N.A.F. at gjennom protokoll av 24., 25. og 28. mars 1980 oppnådde partene den ønskede økonomiske utjevning mellom sjåførere i de private og offentlige selskaper. Da de offentlige selskaper imidlertid ved etterfølgende tariffrevisjon på ny ga større lønnstillegg enn hva de private selskaper hadde adgang til, oppsto det igjen skjevheter. Dette innebar at de private selskapene under forhandlingen 27.10.1981 fikk adgang til - trass i at tariffavtalen ikke hjemlet glidning - å gi en lønnsøkning på kr. 1,50 pr. time samt å avgi tidligere omhandlede erklæring.

Under tarifforhandlingene og etterfølgende megling vedkjente N.A.F. seg sine forpliktelser etter erklæringen av 27. oktober 1981, og arbeidsgiverne tilbød en lønnsøkning på 3,7%. Dette utgjør kr. 1,53 på 40 timers uke, hvilket tilsier kr. 1,70

for 36 timers uke og kr. 1.80 for 34 timers uke.

Tilbudet ble beregnet på samme grunnlag som i protkoll av 24., 25 og 28. mars. Denne beregning viser at lønnsforskjellen for sjåførere inkl. ubekvemstillegget pr. 1.10.1981 var på kr. 61.33 pr. uke. Tar man i betraktning at arbeidsuken for sjåførere i de private selskaper er på 34 timer for kjøring innen Oslo bys grenser og på 36 timer for kjøring i Akershus, mens den er på 33,6 timer for sjåførere ansatt i OS og på henholdsvis 38 og 40 timer i NSB - vil den gjennomsnittlige lønnsforskjell kun være på 15 øre pr. time, anfører N.A.F.

I det ovennevnte har N.A.F. ikke benyttet veide tall hverken når det gjelder lønns gjennomsnittet for NSB og OS eller for sjåførere i de private selskaper som kjører innen og utenfor Oslo bys grenser.

N.A.F. har for såvidt gjelder ubekvemstillegget lagt nærmere oppgitte forutsetninger til grunn for beregningen. Dette skyldes at ubekvemstillegget er forskjellig fra skift til skift og det faktiske gjennomsnitt er forskjellig fra selskap til selskap. Det oppgitte ubekvemstillegg for NSB er det faktisk utbetalte ubekvemstillegg for Odalsruten.

A. Overenskomsten i Oslo og Omegn - Sjåførere og billettører

N.A.F. viser til at bakgrunn og utvikling i dette overenskomstområdet er det redegjort for ovenfor. NTF har i tillegg til generelle økonomiske krav reist krav om endringer av andre bestemmelser i tariffavtalen. Disse krav er dels av teknisk karakter dels av betydelig økonomisk omfang.

I den anledning anfører N.A.F. følgende:

Krav nr. 26 og 27 i dette overenskomstområde er likt både i og utenfor Oslo. Kommentarer og N.A.F.s standpunkt er det redegjort for tidligere.

NTF har også reist en rekke andre krav av vesentlig økonomisk betydning. Disse krav vil komme i tillegg til den lønnsregulering som vil finne sted. Omfanget av enkelte krav vil bety en vesentlig kostnadsøkning for næringen og det enkelte selskap. Som eksempel kan nevnes krav 41 hvoretter arbeidstiden for alle sjåførere i dette overenskomstområdet skal være 34 timer på uke. Nåværende arbeidstidsbestemmelse fastsetter 34 timer's uke kun for de som kjører på kontrakt med Oslo Sporveier. N.A.F. kan ikke akseptere tilleggskrav av så vidtrekkende økonomisk betydning. Påstanden blir følgelig at de øvrige fremsatte krav må avvises.

B. Overenskomsten i Oslo og omegn -
Verkstedarbeidere.

N.A.F. anfører at erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 også gjelder for dette overenskomstområde. For å oppfylle intensjonene i denne erklæring ga arbeidsgiver under megligen et tilbud på kr. 5.000,- pr. år for fagarbeidere. De øvrige lønnsatser i overenskomsten fikk tilbud om et generelt tillegg på 5%.

Tilbudet ble avgitt på et tidspunkt da det ennå var aktuelt å skille ut rutebilsektoren fra de øvrige transportfag og må sees i lys av dette, påpeker N.A.F. Tilbudets størrelse må også sees i lys av et forsøk på å nå frem gjennom forhandlinger og å unngå arbeidskamp. Dette lyktes som kjent ikke.

Ytterligere ble det gitt et tilbud om økning av lønnsatsene med kr. 2,- pr. time fra 1. april 1982. Begrunnelsen for dette standpunkt er gitt foran.

Det her omtalte tilbud må også sees i sammenheng med en protokolltilførsel. Av bestemmelsen fremgår det at man i dette overenskomstområde skal føre forhandlinger om regulering av lønningene hvert år.

Sammenligningsgrunnlaget og de faktorer man da skal ta hensyn til er lønninger innenfor sammenlignbare bedrifter i Oslo området, konkurransemessige og produktivitetsmessige forhold.

N.A.F. påpeker at det fremgår herav at sammenligningsgrunnlaget er et annet enn i de øvrige overenskomster i denne næring. En "sjeling til lønnsnivået i den offentlige sektor vil her ikke være avgjørende. Tar man i betraktning at Bilverkstedsoverenskomsten har gitt et generelt tillegg på kr. 2,- pr. 1. april 1982 er arbeidsgivernes fremsatte tilbud bedre enn i sammenlignbare bransjer, mener N.A.F.

Spesielle krav

NTF har fremme et krav i dette overenskomstområdet som N.A.F. bemerker følgende til:

Foruten det generelle lønnskrav har forbundet krevet inntatt en bestemmelse om at lønnen skal til enhver tid være i overensstemmelse med overenskomsten mellom A/S Oslo Sporveier og Norsk Kommuneforbund. Hvilke faktorer nåværende ordning bygger på er det redegjort for ovenfor. Kravet vil om det tas til følge innebære at N.A.F. som avtalepart ingen innvirkning vil få på lønnsnivået i det område som tariffavtalen dekker. Kravet medfører en automatisk innregulering av det lønsmessige resultat som Oslo Sporveier og Norsk Kommuneforbund til enhver tid måtte komme frem til. N.A.F. kan ikke akseptere et prinsipp hvoretter andre enn avtalepartene skal ha innflytelse på resultat og lønnsnivå. Kravet kan av denne grunn ikke aksepteres, fremholder N.A.F.

C. Endringer i nåværende avtale om turbilkjøring for rutebilselskaper i Oslo og omegn.

N.A.F. henviser til at Norsk Transportarbeiderforbund har, for dette overenskomstområde, fremmet et krav om en fullstendig revisjon og ombygning av nåværende tariffavtale. En rekke krav om endringer av vesentlig økonomisk betydning er reist i den anledning. Forhandlinger om en helt ny tariffavtale vil være et tidkrevende og omfangsrikt arbeide som partene eventuelt må arbeide med over tid. Dagens tariffbestemmelser i denne avtalen medfører at de lønnsmessige endringer man kommer frem til i overenskomsten for sjåførere i Oslo og omegn automatisk innreguleres i turbilavtalen. En bibeholdelse av nåværende tariffavtale er derfor N.A.F.s påstand innenfor dette tariffområde.

D. Tariffrevisjonen 1982 - N.A.F.s krav til endring av rutebiloverenskomsten utenfor Oslo.

De krav og motkrav som partene prinsipielt har avklart er det redegjort for tidligere, fremholder N.A.F. N.A.F. har reist endel krav om endringer av ovennevnte tariffavtale som vil medføre en effektivisering. Disse krav opprettholder N.A.F.

Hva angår overenskomsten for rutebilselskaper i Oslo og omegn for sjåførere, verkstedsarbeidere og turbilkjøring, har arbeidsgiverne ikke fremmet krav om endringer, anfører N.A.F.

Rikslønnsnemndas bemerkninger i tvisten mellom NTF og N.A.F.

Medlemmene - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Den økonomiske bakgrunn for oppgjøret

Når det gjelder den økonomiske bakgrunn for oppgjøret, viser en til partenes redegjørelser og til opplysninger som er gitt i offentlige dokumenter, i første rekke;

- Nasjonalbudsjettet 1982. Stortingsmelding nr. 1 1981-82
- Beregningsutvalgets rapport NOU 11:1982
- Revidert nasjonalbudsjett 1982. Stortingsmelding nr. 86, 1981-82

Den økonomiske situasjon og utvikling internasjonalt

Den nåværende situasjon i internasjonal økonomi er karakterisert bl.a. ved:

- Lav økonomisk vekst i de fleste industrialiserte land målt ved bruttonasjonalproduktet (BNP) og industriproduksjonen
- Høy og økende arbeidsløshet
- Klart avtakende pris- og lønnsvekst

Det ventes imidlertid nå en moderat konjunkturoppgang i 2. halvår 1982, og for hele OECD-området er det regnet med at bruttonasjonalproduktet (BNP) vil øke med 2 - 2,5 prosent fra 1. til 2. halvår (sesongkorrigert årlig rate).

Bruttonasjonalproduktet hos våre viktigste handelspartnere er anslått å vokse med 1 prosent fra året 1981 til 1982. For industriproduksjonen regnes det med en vekst på 1 1/4 prosent etter at det var nedgang hos våre viktigste handelspartnere både i 1980 og 1981. Ifølge det reviderte nasjonalbudsjett ventes det videre at konjunkturoppgangen i annet halvår 1982 vil fortsette inn i 1983. Foreløpige anslag antyder en samlet vekst dette år i BNP på 2 1/2 - 3 prosent både for OECD-området totalt og for våre viktigste handelspartnere.

Med denne utvikling er det fra 2. halvår 1982 grunn til å vente en sterkere økning i importen av bearbeidede varer hos våre handelspartnere enn tilfellet har vært i de siste år. I det reviderte nasjonalbudsjett er denne veksten anslått til 3 3/4 prosent i 1982 og vel 6 prosent i 1983. Det knytter seg imidlertid usikkerhet til slike anslag, og det kan være grunn til å peke på at det ventede internasjonale konjunkturoppsving flere ganger er blitt sterkt forsinket. Prisstigningen i OECD-området er klart avtakende. For OECD totalt er prisstigningen anslått til 8 1/2 prosent fra 1981 til 1982. For Norges viktigste handelspartnere anslås årsveksten til 7 3/4 prosent som gjennomsnitt fra 1981 til 1982. Veksttakten har i hovedtrekk vært fallende siden 1. halvår 1980, og den antas å komme ned i 6 - 6 1/2 prosent fra 1982 til 1983.

Også lønnsveksten hos våre viktigste handelspartnere ser ut til å modereres. De siste opplysninger fra OECD peker i retning av en lønnsvekst fra 1981 til 1982 i industrien på 8 1/2 prosent. Fra 1982 til 1983 kan veksten anslås til 7 1/2 prosent.

Produktivitetsveksten i industrien hos våre viktigste handelspartnere ser ut til å være i oppgang. Sett under ett regner en nå med en produktivitetsvekst på 3 prosent fra 1981 til 1982 for våre viktigste handelspartnere.

Anslagene ovenfor peker ifølge det reviderte nasjonalbudsjett mot en vekst i lønnskostnadene pr. produsert enhet i industrien hos våre handelspartnere på 5 - 5 1/2 prosent fra 1981 til 1982. Dette er en vesentlig svakere vekst enn i de foregående år (8,3 prosent både i 1980 og i 1981, Revidert nasjonalbudsjett tabell 1.2).

Hovedtrekk i den økonomiske situasjon og utvikling i Norge

I det reviderte nasjonalbudsjett (St. melding 86 1981/82) er det regnet med en nedgang på ca. 1 1/2 prosent i bruttonasjonalproduktet (BNP) fra 1981 til 1982. I forhold til Nasjonalbudsjettet 1982, som regnet med en helt ubetydelig

nedgang, er dette en klar forverring. Omtrent hele forverringen knytter seg til produksjonsutviklingen i oljevirkosomhet og sjøfart. Anslaget for veksten i bruttonasjonalproduktet uten sjøfart og oljevirkosomhet er om lag 1.5%.

Den disponible realinntekt for Norge ble i det reviderte nasjonalbudsjett anslått å falle med 2 1/2 prosent fra 1981 til 1982. Dette er en klart svakere utvikling enn ventet i fjor høst, da Nasjonalbudsjettet ble lagt fram (+ 1/2 prosent), og har som en viktig årsak det fall i oljeprisen som fant sted fra høsten 1981 til mars i år.

Totalt sett ventes det, ifølge det reviderte nasjonalbudsjett, en klar vekst fra 1981 til 1982 i den innenlandske bruken av varer og tjenester (+2,6 prosent), men for flere etterspørselskomponenter er veksten svak. Det private konsumet ventes å øke i volum med om lag 1 prosent fra 1981 til 1982. Bedriftenes investeringer, utenom sjøfart, oljevirkosomhet og boliger, ventes å gå opp med 0,5 prosent, mens det for industriinvesteringene er antatt å bli en nedgang på 10 prosent i volum fra 1981 til 1982. For eksporten av tradisjonelle varer er volumveksten fra 1981 til 1982 nå nedjustert i forhold til Nasjonalbudsjettet 1982 fra 4 prosent til 1,5 prosent. Det regnes imidlertid med at konjunkturoppgangen ute i annet halvår 1982 vil påvirke eksporten positivt.

Konsumprisene økte fra 1980 til 1981 med 13,6 prosent, og utviklingen var preget av sterk vekst i de fleste prisbestemmende faktorer innenlands, mens det var en klart avtakende vekst i importprisene. Utviklingen siden i fjor høst tyder på en avdemping av prisveksten i 1982.

Engrosprisindeksen og produsentprisindeksen viser klart avdempet vekst. Så sent som i mai 1982 lå imidlertid konsumprisindeksen 11,1 prosent høyere enn på samme tidspunkt i 1981.

I det reviderte nasjonalbudsjett peker Regjeringen på

at det pågående inntektsoppgjør vil få stor betydning for pris- og inntektsutviklingen i resten av 1982 og inn i 1983.

Samtidig vises det til at en rent teoretisk framskriving som beregningsmessig forutsetter at utviklingen fra mars i år og ut året blir som i tilsvarende periode i 1981, vil gi en konsumprisstigning på ca. 11,5 prosent fra 1981 til 1982.

I arbeidet både med Nasjonalbudsjettet for 1982 og det reviderte nasjonalbudsjettet er det beregningsteknisk lagt til grunn en konsumprisstigning på 10 - 11%. Tallmessig vil dette i tilfelle være en konsumprisstigning som er nesten 3,0 prosentenheter høyere enn hos våre viktigste handelspartnere.

I det reviderte nasjonalbudsjett pekes det på at lønnskostnadene pr. årsverk etter reviderte nasjonalregnskapstall økte med 12,2 prosent fra 1980 til 1981. Dette er 2,3 prosentenheter høyere enn året før, og høyere enn tidligere antatt. I den forbindelse pekes det på at en heller ikke kan se bort fra at overhendet inn i 1982 er større enn tidligere forutsatt. Den faktiske lønnsutvikling som kan forventes fra 1981 til 1982 er naturligvis ikke kjent, men avhenger foruten av det forannevnte overheng, av de pågående lønnsoppgjør og av lønnsglidningen i 1982.

Det er denne gang vanskeligere enn vanlig å gjøre anslag over den forventede lønnsstigning fra foregående år. Grunnen til dette er at lønnsoppgjøret foregår som forbundsvise oppgjør, og at det knytter seg ekstra stor usikkerhet til lønnsglidningen. I det reviderte nasjonalbudsjett er gitt en vurdering av oppjøret i verkstedindustrien der det heter:

"Det anbefalte forslaget i verkstedsindustrien inneholder et generelt tillegg fra 1. april på 2 kroner. Bidraget til veksten i timelønningene fra 1981 til 1982 kan her anslås til ca 3 1/4 prosent. Andre elementer i den økonomiske rammen i meklingsforslaget bidrar med vel 1/2 prosent. Med uendrede timelønninger i 1982 i forhold til 4. kvartal

1981 ville lønningene i denne del av industrien ha økt med ca. 3 1/4 prosent. Tilleggene fra 1. april 1982 bringer dermed veksten opp i ca. 7 prosent fra 1981 til 1982. Lønnsglidningen gjennom 1982 vil bringe tallet ytterligere opp."

Det opplyses videre at i 1981 var lønnsglidningens bidrag til lønnstigningen fra året før drøyt 3 prosent. I 1981 var det tak på glidningen. Noe slikt tak inngår ikke i de avtaler som foreligger i 1982. Men det er tatt inn andre bestemmelser som knytter lokale tillegg nærmere enn tidligere til produktivitet, den enkelte bedrifts økonomi, framtidsutsikter, konkurranseevne og den aktuelle arbeidskraftsituasjon. Det er imidlertid for tidlig å si hvordan bestemmelsene vil virke på lønnsglidningen og produktiviteten i 1982.

De øvrige oppgjør som nå foreligger for LO/NAF-områdene følger i store trekk mønstret fra forslaget for verkstedindustrien med den forskjell at utpregede lavlønnfag har fått særskilte garantitillegg fra 1. oktober 1982. Jamt over synes tilleggene alt i alt i de øvrige fag å ha blitt prosentvis noe høyere enn i verkstedindustrien. Hva utslagene av dette vil kunne bli for lønnsveksten i industrien fra 1981 til 1982, kan vanskelig beregnes med noen stor grad av nøyaktighet, men det kan være av interesse å gjengi den vurdering som finnes i det reviderte nasjonalbudsjett.

"Tilsvarende økonomisk ramme på tillegg pr. 1. april for arbeidere i industrien totalt som i verkstedindustrien, kan anslås å gi en lønnsvekst på vel 7 prosent fra 1981 til 1982 før en tar hensyn til lønnsglidningen. Dersom en rent teoretisk skulle legge til grunn samme lønnsglidning for industriarbeidere som i 1981, vil samme ramme for hele industrien som i verkstedindustrien innebære en lønnsvekst fra 1981 til 1982 på vel 10 prosent."

I det reviderte nasjonalbudsjett peker Regjeringen

sammenfatningsvis på at hovedproblemerkene ved gjennomføringen av det økonomiske opplegget i 1982 og opplegget av den økonomiske politikk i 1983 og senere år er å rette opp:

- svak produksjons- og produktivitetsvekst i vår tradisjonelle økonomi
- klart sterkere pris- og kostnadsøking enn gjennomsnittet for våre handelspartnere som skyldes innenlandske årsaker

Dessuten minnes det om:

"For å sikre sysselsettingen i tiden framover er det nødvendig å få til en demping av pris- og kostnadsstigningen slik at den etterhvert kommer mer på linje med pris- og kostnadsutviklingen hos våre viktigste handelspartnere".

Og videre:

"Hensynet til sysselsettingen og konkurranseevnen er sentralt i det pågående lønnsoppgjøret.

Lønnstakerorganisasjonene legger stor vekt også på disponibel realinntekt eller kjøpekraften for sine medlemmer. Utviklingen i disponibel realinntekt vil være avhengig av veksten i både lønninger og priser. Det synes nødvendig å regne med en viss nedgang i disponibel realinntekt for de fleste yrkesaktive fra 1981 til 1982 slik også den forrige regjering regnet med ifølge Nasjonalbudsjettet for 1982. Dette er nødvendig av hensyn til konkurranseevnen og fordi vi må sørge for at vi ikke kommer i utakt med våre handelspartnere. En neddemping av pris- og kostnadsveksten både i forbindelse med gjennomføring av det økonomiske opplegget for 1982 og som ledd i en økonomisk politikk på noe lengre sikt, må derfor starte i 1982".

Det er mulig at pris- og kostnadsveksten i 1982 kan bli noe

dempet i forhold til foregående år, men fortsatt vil veksten trolig være sterkere enn hos våre viktigste handelspartnere. I det reviderte nasjonalbudsjett er det nevnt at med visse forutsetninger om utviklingen i valutakursene og produktiviteten kan lønnskostnadene pr. produsert enhet i norsk industri bare stige med 6-7 pst., eller noe mindre, fra 1981 til 1982 om konkurranseevnen ikke skal svekkes. En så svak stigning er det ikke grunn til å vente med det en nå kjenner til om vårens lønns- og inntektsoppgjør. Det er derfor grunn til å regne med en viss forverring i de relative konkurranseforhold for norsk industri fra 1981 til 1982.

Heller ikke lønnstakernes ønske om å opprettholde kjøpekraften synes å være lett å realisere. Fra 1980 til 1981 fant det sted en nedgang i realdisponibel inntekt for flere grupper av lønnstakere. Etter beregningsutvalgets rapport (NOU 1982:11) gjaldt dette særlig lønnstakere i industrien (tab. 5b). De tall for lønns- og prisutsiktene som er omtalt ovenfor kan med den relativt moderate lønnsglidning som er lagt til grunn ved beregningene i det reviderte nasjonalbudsjett, foreløpig tyde på at en ytterligere svikt vil finne sted i 1982. Noen endelig vurdering av dette er det imidlertid ikke mulig å gi på det nåværende tidspunkt.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth tar flertallets merknader til etterretning uten å ha realitetsbehandlet dem.

Oppbyggingen av kjennelsen.

Den foreliggende tvist mellom Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforening har sin bakgrunn i at det ved vårens forbundsvisе tariffoppgjør ikke var mulig å finne fram til en løsning verken gjennom forhandlinger mellom partene eller ved mekling. Den omstendighet at lønnsoppgjørene denne gang har blitt gjennomført forbundsvisе, betyr at det har vært naturlig å reise en rekke krav som er spesifikke for det enkelte forbund eller det enkelte tariffområde. Også i den foreliggende tvist er det, i tillegg til de mer generelle lønnskrav, reist et stort antall spesielle krav som det til dels har vært meget vanskelig å anslå den økonomiske betydning av. I sin kjennelse skal Rikslønnsnemnda først behandle de generelle lønnskrav, og deretter punkt for punkt ta stilling til de enkelte spesialkrav.

Generelle krav:Påstandens pkt. 1 og pkt.4: Generelt tillegg og tillegg på normallønnsatsene.

Det generelle krav fra NTF går ut på en økning på kr. 6,00 pr. time og en økning av normallønnsatsene med kr 8,30 pr. time (kr. 6,00 + kr. 2,30). Det tilbud som foreligger om generell lønnsøkning fra N.A.F's side, er på kr. 2,00 pr. time og for normallønnsatsene kr. 3,00 pr. time (kr. 2,00 + kr. 1,00).

NTF's hovedbegrunnelse for sine generelle krav er forutsetningen om at kjøpekraften i 1982 gjennomsnittlig sett skal svare til kjøpekraften i 1980. N.A.F. på sin side har anført at en har lagt avgjørende vekt på at en lønnsøkning ikke må bidra til å svekke næringslivets konkurransevne, og dessuten på det mønsteret som synes å være etablert i de oppgjør som allerede er sluttført.

Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl

med tilslutning av Schioldborg, konstaterer at selv om vårens tariffoppgjør er blitt gjennomført forbundsvis, har oppgjørene rent faktisk fått et nokså ensartet preg. Mønsteret i oppgjørene mellom LO/N.A.F. synes å ha vært et generelt tillegg på kr. 2,00 fra 1. april, og dessuten et garantitillegg av varierende størrelse for utpregede lavlønnfag fra 1. oktober. Samtidig synes normallønnsatsene i de fag der slike forekommer, å ha blitt noe sterkere oppjustert.

I tillegg til dette er det i de fleste avtaler innrømmet en del særkrav fra arbeidstakersiden som er vanskelig å kostnadsberegne. For de fleste områder er det typisk at utslagene i kostnad pr. time er anslått til å ligge mellom kr. 0,20 og kr. 0,50 som følge av slike innrømmelser, men med en betydelig usikkerhet i anslagene.

I den foreliggende tvist finner disse medlemmer at det er riktig å legge stor vekt på det generelle resultatet som er framkommet i de øvrige oppgjør som er sluttført. Etter disse medlemmers mening er det derfor bare hvis det foreligger helt særegne forhold at det kan være aktuelt å gjøre vesentlige avvik fra det generelle mønster som ellers har dannet seg.

Fra arbeidsgiversiden er det lagt vesentlig vekt på at lønnsoppgjørene ikke må forverre norsk næringslivs konkurransevne. Disse medlemmer er enig i at hensynet til konkurransevnen og dermed på sikt sysselsettingen, er viktig.

Vel står man i denne sak ovenfor næringer som stort sett ikke er direkte konkurranseutsatte, men prisene på deres produkter og tjenester øker produksjonskostningene i utsatte næringer samtidig som "smitteeffekten" vil kunne påvirke lønnsnivået og dermed produksjonskostningene i dem.

Norges Bank opplyser i sin siste konjunkturrapport at ut fra de lønnsavtaler som er inngått i år, er det rimelig å anta at konkurransevnen målt i lønnsomkostninger pr. produsert enhet i

industrien vil bli svekket med 3 prosent - forutsatt samme valutakurser som i 1981. Hittil i år har imidlertid kursen på norske kroner ligget vel 3 prosent høyere i forhold til andre relevante valutaer enn i samme tidsrom i fjor. Dersom denne utvikling holder seg året ut, kan vår konkurransevne målt på denne måte bli forverret med nærmere 6 prosent.

Vår konkurransevne tapte seg ca. 30 prosent i tidsrommet 1974-1977. Etter en merkbar forbedring av den i 1978-1980 og en svak forverring i 1981, er det altså utsikt til en ikke ubetydelig svekkelse i nærmeste fremtid.

Disse medlemmer vil i denne forbindelse minne om det som ble uttalt i det av LO/N.A.F. vedtatte meglingsforslag ved tariffoppgjøret i 1980, hvor det i avsnitt E, punkt 1 siste setning heter:

"Partene er videre enige om at det må være en målsetting at man i årene fremover har som utgangspunkt å bedre vår konkurransesituasjon".

Før inntektsoppgjøret i år uttalte Regjeringen at hvis konkurransevnen ikke skulle forverres, måtte resultatene av oppgjørene ikke føre til større lønnstillegg enn 6 - 7 prosent. NTF's generelle krav betyr mer enn dobbelt så stort tillegg.

Kravet om opprettholdelse av kjøpekraften på 1980- nivå kan vanskelig innfris uten en sterk lønnsstigning i inneværende år. Dette har sin bakgrunn i en svak kjøpekraftutvikling fra 1980 til 1981 og en fortsatt betydelig prisstigning. Tillegg i år som kunne opprettholde kjøpekraftnivået fra 1980, ville etter disse medlemmers mening i for sterk grad gå ut over den ramme som hensynet til næringslivets konkurransevne setter. Så store tillegg ville dessuten, etter disse medlemmers mening, bryte for sterkt med hovedlinjene i de oppgjør som til nå er gjennomført. Resultatet av disse oppgjør kan ikke med det en nå vet påregnes å ville føre hverken til opprettholdelse av kjøpekraften i 1981 eller til gjenopprettelse av kjøpekraftsnivået fra 1980.

I transportfagene under ett vil et generelt tillegg på 2 kroner pr. time bety en inntektsøkning på ca. 4,8 prosent. For landtransportfagene isolert betyr det en inntekstøkning på 4,7 prosent, for sjøtransporten ca. 3,9 prosent og for rutebilvirksomheten ca. 4,9 prosent. Som helhet kan landtransporten vanskelig anses som noe lavlønnsområde og lønnsutviklingen på dette tariffområde synes i de senere år ikke å ha vært dårligere enn i industrien for øvrig - relativt sett.

I forhold til industriens gjennomsnittsbeløp for 3. kvartal 1981 lå timelønnen (omregnet til 40 timer pr. uke) for voksne arbeidere i landtransporten, ekskl. rutebilnæringen, på vel 99 prosent. For grossister og speditører var tallet nærmere 96 prosent, for fiskebedriftene, kjøle- og fryseanlegg på nærmere 85 prosent og for rutebilnæringen på ca. 93 prosent, mens oljeselskaper viser 117 prosent.

NTF har spesielt fremhevet de "modifiserte" timelønnsattsene i fastlønnshavnene og har påpekt at det her har vært en ugunstig utvikling sammenlignet med industrien. Disse medlemmer finner ikke å kunne legge avgjørende vekt på dette ved fastsettelsen av det generelle tillegg. Det må legges vekt på at det har dreiet seg om en spesiell ordning som har hatt som formål å bedre lønnsforholdene i disse havner, hvilket den også har gjort. Ved vurderingen av eventuelle endringer må det også tas hensyn til havnenes lønnsevne.

Etter dette er disse medlemmer blitt stående ved at det gis et generelt tillegg på kr. 2,00 pr. time for dette tariffområdet. For rutebilsektoren vises det imidlertid til eget avsnitt.

Fra NTF's side er det påberopt at en ved vurderingen av lønnsutviklingen på dette tariffområde skal ta utgangspunkt i 3. kvartal, mens N.A.F. har anført at en ikke er bundet til dette slik NTF har påstått. NTF har også påberopt at en må se bort fra lønnsutviklingen i oljesektoren ved vurderingen av

lønnsutviklingen i transportsektoren, idet det hevdes at denne har vært helt spesiell. Endelig er det fra NTF's side påberopt at det må legges vekt på at det er liten mulighet for lønnsglidning på dette tariffområdet. Disse medlemmer går ikke inn på disse anførsler, da de ikke anses avgjørende for medlemmenes standpunkt. Disse medlemmer nøyer seg med å presisere at en ikke kan se at det er noe i veien for å trekke inn tilgjengelig statistisk materiale ved vurderingen av lønnsutviklingen. Forøvrig viser statistikken for de senere år at det også på dette tariffområde vanligvis har vært lønnsutvikling innen tariffperiodene.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth vil bemerke at nemndas flertall ved fastsettelsen av det generelle tillegget ensidig har lagt vekt på hva som er blitt gjort gjeldende for andre tariffområder, og således ikke foretatt noen selvstendig vurdering av situasjonen innenfor transportfagene.

Henvisningen til at "alle" har akseptert et generelt tillegg på kr 2,- pr. time er forøvrig tvilsom idet flere fag har avtalt tillegg utover kr 2,- pr. time, riktignok med andre betegnelser enn generell, men med virkning for alle. Typisk i så måte er revisjon av tariffavtalen med Norsk Hydro, hvor resultatet ble et generelt tillegg på kr 3,50 pr. time.

Flertallet viser i sine premisser til bl.a. vurderinger i det reviderte nasjonalbudsjett som teoretisk beregner lønnsveksten for industriarbeiderne til å bli vel 10% fra 1981 til 1982, og videre: "at det er riktig å legge stor vekt på det generelle resultat som er fremkommet i de øvrige oppgjør som er slutført".

Det er likevel et faktum at arbeidstakerne i landtransporten og losse- og lastesektoren med et generelt tillegg på kr 2,- pr. time vil få en langt dårligere årslønnsveksts enn den som er beregnet for industrien. Spesielt vil dette gjøre seg gjeldende overfor en del av losse- og lastearbeiderne som på årsbasis ikke engang vil få en lønnsvekst tilsvarende et generelt tillegg på kr 2,- pr. time.

Kjennelsen vil derfor fremstå som økonomisk diskriminerende for deler av landtransporten og losse- og lastesektoren.

En rimelig betraktning er å sikre arbeidstagerne en årslønnsvekst på høyde med det som antas å bli resultatet for industrien. Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth finner å måtte stemme for forbundets krav om et generelt tillegg på kr 6,- pr. time.

Normallønnsatsene.

NTF krever en særskilt økning av normallønnsatsene på kr.2,30 pr. time utover det generelle tillegg på 6 kroner, eller ialt kroner 8,30 pr. time.

Begrunnelsen for et særskilt tillegg er at mens mange bedrifter betaler arbeidsgodtgjørelse utover normallønnsatsene, lønnes endel av transportarbeiderne på normallønnsnivået. Det er for å komme disse imøte at NTF krever de ytterligere kroner 2,30. Det vil bringe dem opp på nivå svarende til 87 prosent av gjennomsnittlig lønnsinntekt i industrien. Det er da forutsatt en lønnsutvikling i industrien i 1982 på 12 prosent.

N.A.F.s standpunkt er et særskilt tillegg på 1 krone ialt 3 kroner pr. time.

Det er begge parters forutsetning at allerede gitte tillegg utover normallønnsatsene, avkortes med det særskilte tillegg.

Det kan i denne forbindelse være av interesse å vise til beregning foretatt av N.A.F. om hvordan forskjellige tillegg på normallønnsatsene slår ut på den gjennomsnittlige timefortjeneste. Oppstillingen er som følger:

LANDTRANSPORT TOTALT

Beregnet gjennomsnittlig utslag på timelønn eksklusiv tilleggene i overenskomsten, basert på fortjenestenivået for arbeidskategoriene bedriftsvis i N.A.F.s kvartalsstatistikk for 4. kvartal 1981. Garantitillegget etter hotell- og restaurantmodellen (før normallønnsattsøkning) er beregnet til 18 øre.

Normallønnsattsene

UTSLAG

(gammel sats

3330 øre)

	I	II	III	Totalt
Sattsene heves (inkl. det generelle tillegg med:	Normal- lønns- sattsene	Generelt tillegg	Garanti tillegg	I+II+III
	øre	øre	øre	øre
300 øre	15,0	200	10*	225,0
400 "	25,7	200	2*	227,7
500 "	41,4	200		241,4
600 "	62,6	200		262,6
700 "	89,8	200		289,8
800 "	123,0	200		323,0
830 "	134,6	200		334,6

* Anslag (effekt p.g.a. heving av normallønnsattsene)

herav: FISKEFABRIKKER, KJØLEANLEGG OG FRYSERIER

300 øre	39,4	200	49	288,4
400 "	91,7	200	8	299,7
500 "	164,7	200		364,7
600 "	240,8	200		440,8
700 "	322,6	200		522,6
800 "	409,3	200		609,3
830 "	435,7	200		635,7

Det vises også til N.A.F.'s oppgave over tariffoppgjørene 1982 i normallønnfag, fremlagt under behandlingen for Rikslønnsnemnda.

Normallønnfag	Gammel sats inkl. avsavn	Timefor- tj.4 kv. 1981	Ny sats inkl. avsavn	Økning	Kostnad/ satsfor- høy- elsene	Kostnad/ ansien- nitets- tillegg
					øre	øre
Møbel	30.24	38.76	37.-	6.76	10	0
Mineral	28.24	40.33	35.60	7.36	0	0
Asfalt	31.44	46.64	39.-	7.56	0	
Sten	30.74	47.39	37.-	6.26	0	0
Tegl	28.74	40.53	36.-	7.26	0	0
Elektrokjemisk	32.-	42.12	37.-	5.-	0	0
Kjem/tekn.	28.01	38.88	35.-	6.99		0
Sement	32.60	41.91	37.-	4.40		0
Trehusfabr.	30.74	45.17	37.-	6.26	10	0
Konserves	29.20	35.42	34.95	5.75	80	0
Bryggerier	24.74	41.84	26.88	2.14	0	60
Trelastbruk	30.04	39.27	37.-	6.96	5	45
Sponplate	29.59	39.08	37.-	7.41	4	0
Wallboard	29.59	41.20	37.-	7.41	0	0
Tekstil	28.59	35.52	33.09	4.50	10	10
Filet	27.47	36.91	33.25	5.78	40	75*
Hermetikk	24.22	34.36	29.72	5.50	17	0
Konfeksjon	29.94	35.78	33.94	4.-	0	15
Papir	24.05	38.67	26.05	2.-	0	0
Landtransp. ekskl. rutebil	33.30	42.28				
Herav grossister, speditører		40.98				
Fisk, frys, kjøll		35.87				
Rengjøring	34.40		38.90 (etter 4 år)			100

Inkl. ansiennitetstillegg. Ingen lønnsutvikling i tariffperioden. Intet tillegg utover tariffsatser.

Normallønns- fag	Gammel sats inkl. avsavn	Timefor- tj.4.kv. 1981	Ny sats inkl. avsavn	Økning	Kostnad/ satsfor- høyel- sene	Kostnad/ ansien- nitets- tillegg
---------------------	-----------------------------------	------------------------------	-------------------------------	--------	--	---

øre

øre

Norsk Hydro

Generelt til-

legg kr. 2.- + kr.1,50 (lønnsglidningstaket 2. halvår)

Ingen lønnsutvikling siden 1.1. 1981.

Farmasøytisk

industri 28.01 39.00 36.- 7.99 39 35

Gummivare-

fabrikken 23.63 38.62 35.- 11.37 10 0

Bransjen har tidligere hatt bestemmelse om akkordavsavn hvor prod.premie eller akkord ikke kunne anvendes. Akkord samlet er nu tallfestet - minst kr. 3.-. Beløpet er inkludert i de nye satser.

Skifer 29.24 45.54 37.- 7.76 0 -

Listeover-

ensk. 30.09 37.89 36.50 6.41 0 -

* Garantitillegget (85%-regelen) på kr. 0.75 er inkludert i ovennevnte tall og kommer derfor ikke til utbetaling 1. oktober.

For så vidt angår rengjørings-tariffen er det opplyst at det nå er innført tre satser:

0 - 2 år	kr. 36,40
2 - 4 "	" 37,80
over 4 år	" 38,90

Vedrørende oppgjøret for Norsk Hydro er opplyst at det eksisterer et fastlønnssystem og at det ikke har vært noen lønnsutvikling siden 1.1. 1981. Det "lønnsglidningstak" på kr. 1,50 som Rikslønnsnemnda fastsatte for 2. avtaleår 1980/82 er først gitt nå.

De nøytrale medlemmer har delt seg i et flertall bestående av Philipson og Bjerke og et mindretall bestående av Alexander ved fastsettelsen av tillegget.

Medlemmene Philipson og Bjerke skal bemerke:

Det er naturlig å se hen til den utvikling som har skjedd i andre normallønnsfag når en skal vurdere spørsmålet om tillegg i normallønnsatsene for dette tariffområde. På den annen side må det også sees hen til bedriftenes evne for så vidt angår det tillegg som fastsettes. Det vises i tilknytning til dette til oppstillingene foran. De bedrifter som vil bli særlig belastet ved en økning av normallønnsatsene vil være fiskeindustrien, kjøleanlegg og fryserier, samt timelønnet arbeid i losse- og lastevirksomhetene ved havnene i Nord-Norge. For de øvrige bransjer ligger de faktiske lønninger så vidt høyt at belastningen vil bli mindre. Det fremgår for øvrig av oppstillingen foran at også for "fisk, frys, kjøll" har den gjennomsnittlige timefortjeneste ligget endel høyere enn normallønnsatsene. For 4. kvartal 1981 lå timefortjenesten på kr. 35.87. Som det fremgår er det foreliggende tariffområde noe uensartet for så vidt angår forholdet mellom faktiske lønninger og normallønnsatsene. Men også bedrifter innen fiskeindustrien og havnene i Nord-Norge synes å ha tilpasset

seg de foreliggende normallønssatser, som har ligget høyere enn for flere andre tariffområder. Når en nå skal vurdere spørsmålet om tillegg, blir det til syvende og sist nødvendig å foreta en helhetsvurdering for hele tariffområdet.

Etter en samlet vurdering er disse medlemmer blitt stående ved følgende tillegg:

Normallønssatsene i transportfagene utenom rutebilsektoren økes med kr. 4,50 (kr. 2,- + kr. 2,50).

Det er medlemmenes forutsetning - på samme måte som partenes - at den ekstraordinære forhøyelse av normallønssatsene med kr. 2,50 pr. time ikke skal ha konsekvenser for arbeidstakere som før nevnte regulering var lønnet på eller over de nye satser for tidlønnet arbeid, og heller ikke i akkordsystemer eller andre etablerte lønssystemer.

Medlemmet Bjerke ønsker å gi uttrykk for at han prinsipielt mener at normallønssatsen bør økes med i alt kr. 5,- (kr. 2,- + kr. 3,-), men har subsidiært sluttet seg til formannens standpunkt.

Mindretallet, Alexander finner ikke å kunne gå så lang som flertallet når det gjelder det særskilte tillegg til normallønssatsene - de 2,50 kr/time. (Det generelle tillegg på 2 kr./time er mindretallet enig i.) Arsaken er - foruten hensynet til den alminnelige økonomiske situasjon og den tilbakeholdenhet som er nødvendig - nettopp det som flertallet foran har fremhevet om belastningen av slikt særskilt tillegg på fiskeribedrifter, kjøleanlegg, fryserier, losse- og lastevirksomhet ved havnene i Nord-Norge etc.

Etter den tariffavtale som gikk ut pr. 31. mars 1982 var normallønssatsen i landtransportfagene (ekskl. rutebilvirksomhet) 33,30 kr/time, jf. den oppgave som N.A.F. har fremlagt og som er gjengitt under flertallets merknader. Oppgaven viser at etter våroppgjøret 1982 er normallønssatsene ca. 37 kr/time i et relativt stort antall av de fag (ca. 40%) som det er gitt opplysninger for. Bare et par fag av de 24, viser høyere beløp.

Bygger man på den gamle normallønssats på 33,30 kr/time, det generelle tillegg på 2 kr/time som flertallet fastsetter, blir det innenfor den mer typiske normallønssats på 37 kr/time som våroppgjøret ellers har gitt, plass for ytterligere 1,70 kr/time.

Mindretallets resultat er således et generelt tillegg på 2 kr/time og et særskilt tillegg til normallønssatsene på 1,70 kr/time, eller ialt 3,70 kr/time.

Som flertallet forutsetter mindretallet at allerede gitte tillegg til normallønssatsene blir avkortet med det særskilte tillegg (1,70 kr/time) og at dette tillegg ikke får innflytelse i akkordsystem eller i andre lønssystem.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth vil bemerke: Det fremgår av N.A.F.s oppgave over hvilke tillegg som er gitt på normallønnssastene i andre normallønnsfag at nivået stort sett ligger på kr 5,50 til kr 7,50 pr. time.

Flertallets avgjørelse om å øke satsene med kr 4,50 pr. time fremstår derfor som en beskjeden økning.

Flertallet viser i sine presmisser til at enkelte bedrifter vil bli spesielt belastet dersom normallønnssatsene økes vesentlig. Dette kan ikke bestrides, men kan heller ikke tillegges avgjørende betydning idet disse virksomheter totalt sett representerer en nærmest ubetydelig del av hele tariffområdet. Fiskeindustrien, som er spesielt nevnt, representerer mindre enn 2% av arbeidsplassene i landtransportområdet. Det fremstår som urimelig å legge avgjørende vekt på hensynet til disse få virksomheters situasjon.

Samme resonement kan gjøres gjeldende for timelønnssatsene i losse- og lasteoverenskomsten. Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth vil derfor prinsipielt stemme for forbundets krav om en økning av normallønns- og timelønnssatsene med kr 8,30 pr. time, men vil subsidiært slutte seg til Philipson og Bjerkes standpunkt.

Medlemmet Dahl med tilslutning fra Schioldborg viser til N.A.F.'s innlegg for Lønnsnemnda og stemmer for den nedlagte påstand om heving av normallønnssatsene med kr 1,- i tillegg til det generelle tillegget på kr. 2,-.

Påstandens pkt. 2: Indeksbestemmelse.

Det er fra NTF's side vist til at en opprettholdelse av kjøpekraften vanskelig kan la seg realisere i transportsektoren uten indeksbestemmelse, idet det i denne sektor ikke finnes reguleringsbestemmelse i de respektive tariffavtaler som gir rett til forhandlinger og eventuelle lønnstillegg i tariffperioden.

N.A.F. innvender mot dette at en opprettholdelse av kjøpekraften ikke kan forventes, og viser i denne forbindelse til at alle fagforbund som har fått sine avtaler revidert til nå har avfunnet seg med et generelt tillegg på kr. 2,- og dermed indirekte avfunnet seg med at kjøpekraften ikke blir opprettholdt.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner grunn til å understreke at det må vises stor varsomhet i bruk av indeksbestemmelser, idet slike som oftest vil bevirke ytterligere pris- og lønnsøkning. Disse medlemmer anser en slike mulighet risikabel, fordi resultatet kan bli en ytterligere svekkelse av vår konkurransevne.

Disse medlemmer legger imidlertid hovedvekten på det faktum at det overhode ikke er tatt i bruk indeksbestemmelser ved årets lønnsoppgjør.

På denne bakgrunn finner nemndas medlemmer det ikke riktig å introdusere en indeksbestemmelse i transportsektorens overenskomster. Det vises dog til bestemmelsen om regulering for annet avtaleår.

Medlemmet Bache med tilslutning av Haraldseth finner å måtte stemme for NTF's påstand om indeksbestemmelse. De vil imidlertid gi uttrykk for forståelse for at nemndas flertall finner det vanskelig å introdusere en eksklusiv bestemmelse om dette for transportfagene.

Påstandens pkt. 3: Sentrale justeringsforhandlinger en gang årlig.

Det er fra NTF's side anført at lønnsforholdene i transportsektoren alltid "sakker akterut" i tariffperioden sett i forhold til lønnsutviklingen i industrien, fordi en i transportsektoren ikke har bestemmelser om lokal forhandlingsrett.

Når NTF ber om rett til sentrale justeringforhandlinger en gang årlig for å heve transportsektoren opp på industriens gjennomsnittlige lønnsnivå og ikke lokal forhandlingsrett, har det sammenheng med at NTF finner en lokal forhandlingsrett lite anvendelig p.g.a. få ansatte i de enkelte transportvirksomheter.

Det er under behandlingen for Rikslønnsnemnda fra N.A.F.'s side vist til at NTF frem til 1980 hadde en slik sentral forhandlingsrett, men at denne bestemmelse da ikke ble fornyet. Det er videre fremhevet at formelle justeringsforhandlinger lett virker lønnsdrivende og uroskapende.

Det er fra N.A.F.'s side videre påpekt at det ved årets lønnsoppgjør kun er innført nye reguleringsbestemmelser i to overenskomstområder. I begge tilfelle dreier det seg om rett til lokale forhandlinger en gang årlig. Det er i denne forbindelse nevnt at bestemmelsene er en stadfestelse av tidligere praksis.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda er det også redegjort for den produktivitetsbestemmelse som ble innført i Jern og Metalloverenskomsten ved dette lønnsoppgjør. Denne bestemmelsen forutsetter at lokale lønnstillegg bare skal gis når produktivitetsøkning gir dekning for dem. I dette overenskomstområde vil det således være tariffstridig å

legge vekt på hva som er gitt av lønnstillegg i andre bedrifter/bransjer. På denne bakgrunn bemerker Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg at en innføring av en rett til sentrale justeringsforhandlinger slik NTF har krevet, vil representere en nydannelse i forhold til årets tariffoppgjør. I tillegg er kravet ikke i samsvar med den produktivitetsbestemmelse som er innført i Jern og Metall-overenskomsten. Disse medlemmene vil også peke på at en konsekvens av kravet vil være innføring av halvårige lønnsoppgjør.

Det er videre disse medlemmers oppfatning at en eventuell lønnsøkning i tariffperioden må ha produktivitetsøkning som forutsetning. Denne forutsetning ligger ikke til grunn for NTF's krav idet dette krav gjør en lønnsøkning avhengig av industriens gjennomsnittlige lønnsnivå og er således uavhengig av den enkelte bedrifts produktivitet/lønnsevne.

Prinsipielt er det disse medlemmenes syn at justeringforhandlinger i tariffperioden, hvis de skal foregå, bør foregå lokalt der det er grunnlag for det, ikke sentralt som krevet av NTF.

Disse medlemmer finner således å måtte forkaste NTFS påstand om sentrale, årlige forhandlinger.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth vil bemerke at spørsmålet om retten til lønnsforhandlinger i tariffperioden har stått sentralt i forhandlingene og meklingene ved årets tariffrevisjon.

Nemndas flertall legger avgjørende vekt på at oppgjøret for transportområdet må tilpasses det økonomiske resultat som er gjort gjeldende for andre forbundsområder.

Et vesentlig element i det økonomiske resultat er utfallet av lønnsforhandlinger i tariffperioden. Å ikke innrømme en eller annen form for forhandlingsrett i perioden forsterker inntrykket av at flertallet ikke har vært opptatt av å sikre transportarbeiderne en lønnsutvikling på høyde med det som forutsettes for store deler av industrien.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer derfor for NTF's påstand om en årlig sentral justeringsforhandling.

Påstandens pkt. 5: Tjenesteplikt/Full lønn i inntil en måned.

Bakgrunnen for kravet er, ifølge NTF, at det i en rekke private bedrifter er inngått avtaler som gir de ansatte full lønn under kortvarig militærtjeneste, sivilforsvarstjeneste, heimevernstjeneste og leteaksjoner i Hjelpekorpsenes regi. NTF mener at alle arbeidstakere bør ha de samme økonomiske betingelser i forbindelse med slik tjeneste.

Ved behandlingen for Rikslønnsnemnda er det opplyst at bestemmelser av denne type ikke er vanlige i andre overenskomstområder.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander og Bjerke finner det lite rimelig å innføre en slik bestemmelse for ett enkelt fagforbund. Disse medlemmer vil også peke på at de tjenestetyper dette kravet gjelder er offentlige anliggender. Det synes derfor mest naturlig å la det offentlige være ansvarlig for avlønningen, ikke den enkelte bedrift.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg er enige i flertallets konklusjon. De vil forøvrig presisere at det ikke i en rekke private bedrifter er inngått avtaler som gir de ansatte full lønn under kortvarig militærtjeneste, sivilforsvarstjeneste, heimevernstjeneste og leteaksjoner i Hjelpekorpsenes regi.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 6: Bestemmelse om trekk av fagforeningskontigent.

Bakgrunnen for kravet er at NTF i kommende tariffperiode forbereder overgang til prosentvis beregning av fagforeningskontigenten. I den forbindelse er det behov for mer detaljerte bestemmelser på dette området, anfører NTF.

Rikslønnsnemnda viser til at hovedavtalen mellom LO og N.A.F. i § 24 inneholder detaljerte regler om disse forhold.

Hovedavtalen inngår som del I i alle de aktuelle overenskomster. Nemnda er av den oppfatning at bestemmelser av denne type bør gjøres til gjenstand for forhandlinger mellom partene i den grad en finner at de eksisterende bestemmelser ikke er tilfredsstillende. En finner det ikke naturlig for Rikslønnsnemnda å innføre særskilte bestemmelser for et enkelt fagforbund på et område som dette.

Påstandens pkt. 7: Detaljert statistikk for de enkelte overenskomstområder innenfor transportfagene.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander og Bjerke har forståelse for at den statistikk som i dag foreligger fra N.A.F. ikke helt ut tilfredsstillende NTF's behov.

Disse medlemmer finner det imidlertid lite rimelig å pålegge N.A.F. å fremskaffe den ønskete statistikk, idet den statistikk som i dag foreligger er tilfredsstillende for N.A.F.'s eget behov. Disse medlemmer er av den mening at partene må ha felles interesse her, noe som tilsier at partene selv gjennom samarbeid og avtale bør kunne finne fram til en løsning.

Dahl med tilslutning fra Schioldborg slutter seg til de nøytrale medlemmers standpunkt. De vil imidlertid presisere at spørsmålet vedrørende utarbeidelse av statistikk er tatt opp til behandling mellom N.A.F. og LO.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Landtransporten.

Påstandens pkt. 8: Krav om justeringsforhandlinger.

NTF har reist et krav om at samtlige avtaler innenfor landtransporten som omhandler akkordarbeid og andre lønssystemer, skal ha en bestemmelse om at det i bedrifter der det opprettes slike lønssystemer, skal føres lokale justeringsforhandlinger én gang årlig. N.A.F. avviser dette kravet, og fremmer på sin side et krav om at samtlige avtaler med bestemmelser om akkordarbeid skal ha en uttrykkelig henvisning til at slike avtaler og andre lønssystemer må være "basert på produktivitet".

Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg konstaterer at det innenfor landtransportens overenskomster allerede er en viss, men betinget, adgang til å ta opp forhandlinger i tariffperioden om revisjon av akkordsatser og lønssystem, hvis arbeidsbesparende metoder eller maskiner innføres eller arbeidsoperasjoner utvides. Det er imidlertid ingen avtalt regularitet om at slike forhandlinger skal føres årlig. Disse medlemmer kan heller ikke se at dette skulle være nødvendig eller ønskelig som en generell ordning. Etter disse medlemmers mening bør det være opp til partene å komme fram gjennom avtaler om slike bestemmelser i det enkelte tilfelle der nye lønns- eller akkordssystemer innføres. Disse medlemmer kan derfor ikke godta NTF's påstand på dette punkt. Disse medlemmer finner det heller ikke hensiktsmessig å ta inn i gjeldende overenskomster den formuleringen som N.A.F. har foreslått. N.A.F. har forøvrig under forhandlingene for Rikslønnsnemnda trukket kravet tilbake.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 9: Førerkort kl II.

I forståelse med partene har Rikslønnsnemnda kommet til at samtlige bestemmelser om førerkort i klasse II endres således:

"Når bedriften forlanger at sjåføren skal ha førerkort for å kunne føre kjøretøy med totalvekt over 7500 kg skal denne ha et tillegg på kr. 75,- pr. uke."

Påstandens pkt. 10: Tillegg for truckførere.

Ved behandlingen for Rikslønnsnemnda har det lyktes å få partene med på å endre bestemmelsene i samtlige avtaler som omhandler truckførere, slik:

1. ledd: Faste truckførere som betjener trucker med løftevekt over 3 tonn og løftehøyde på 4 meter og som må ha førerkort og truckførerbevis, lønnes med et tillegg på sjåførlønnen stort kr. 40,- pr. uke.
2. ledd: Truckfører som etter lov og forskrifter må ha utvidet førerkort i tillegg til truckførerbevis, lønnes som sjåfør med førerkort for kjøretøy med totalvekt over 7500 kg.

Påstandens pkt. 11: Unge arbeidstagere.

NTF har fremsatt krav om bedrig av unge arbeidstageres lønnsforhold, idet det bl.a. er anført at unge arbeidstagere i transportsektoren stor sett gjør det samme arbeid som voksne arbeidstagere.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda er det opplyst at innenfor de fleste tariffområder er gjeldende bestemmelser at unge arbeidstagere skal lønnes med 75% av voksen arbeidstagers lønn.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til at avlønningen av unge arbeidstagere i transportsektoren i dag er denne i forhold til voksne arbeidstagere:

16 - 17 år	70 %
17 - 18 år	80 %

Disse medlemmer finner ikke tilstrekkelig grunn til å gjøre noen endringer her, selv om forholdene i transportsektoren kan være noe spesielle hva angår arbeidsoppgaver.

Hensynet til lønnsforholdet i andre tariffområder for unge arbeidstagere bør tillegges en viss vekt. Det kan heller ikke utelukkes at for høye lønninger for ungdom kan føre til at eldre arbeidskraft blir foretrukket.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 12: Frysetillegg

N.A.F. viser til at innenfor NNN - Fiskematfabrikker, er dette tillegget hevet fra kr. 1,- til kr. 3,-.

Rikslønnsnemnda har i forståelse med partene kommet til at følgende bestemmelse innføres:

I de tariffavtaler som inneholder bestemmelser om tillegg for arbeid i fryserom med temperatur på - 15° eller lavere, fastsettes timesatsen til kr. 3,-.

Påstandens pkt. 13: Nedsatt arbeidsevne.

Kravet går ut på at arbeidsmiljølovens § 13 suppleres med en bestemmelse som tas inn i overenskomsten. Det er opplyst at en tilsvarende bestemmelse allerede finnes i rutebiloverenskomstene.

Det sentrale i kravet går ut på at det som skal gjelde med hensyn til omplassering og arbeidsvilkår for ansatte med helsemessige problemer, også skal gjelde for sjåførere som uten skyld blir fratatt sitt sertifikat.

Det er åpenbart at det kan oppstå problemer for sjåførere, dersom sertifikatet blir inndratt som følge av mistanke om promillekjøring. Sertifikatet kan være inndratt i lengre tid, og saken kan omsider ende med en frifinnende dom. Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg lar det stå hen om en i disse tilfeller kan si at sertifikatet er inndratt "uten skyld". Under enhver omstendighet finner disse medlemmer det vanskelig å utvide bestemmelsen i arbeidsmiljølovens § 13, slik at tilsvarende bestemmelse også gjelder for sjåførere som får sitt sertifikat inndratt. Særlig for mindre arbeidsgivere kan det være problematisk med omplassering av en sjåfør som har fått sitt sertifikat inndratt.

Kravet går også ut på at det inntas formuleringer i overenskomsten som ligger nær opp til ordlyden i arbeidsmiljølovens § 13. Hensett til den uklarhet som kan oppstå og muligheter for tolkningstvil, finner disse medlemmer heller ikke å kunne gå inn for formuleringen forøvrig. Kravet blir således **a** forkastet.

Medlemmet Back med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 14: Arbeid på arbeidsfrie virkedager betales med 100%.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda er det opplyst at i de tilfelle arbeidstidsordningen medfører at enkelte virkedager er arbeidsfrie dager, betales disse dager med 50% overtidstillegg om arbeidstaker må arbeide på en slik dag.

Det er videre opplyst at kravet betyr lite generelt, men mye for sjåførene innenfor rutebilsektoren, da disse har fridager på vanlige virkedager i ganske stor utstrekning.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander og Bjerke peker på at kravet må ses på bakgrunn av at det innenfor rutebilsektoren gis ubekvemstillegg på 25% og at det som nevnt betales 50% tillegg for dette arbeid.

Disse medlemmer er imidlertid klar over at sjåførene på NSB's rutebiler har hatt 100% -tillegg i lang tid. Disse medlemmer legger vekt på at en fri- virkedag ikke bare er kompensasjon for søndager og beveglige helgedager/høytidsdager, men også for lørdager.

Hensett til det ovenfor anførte, er disse medlemmer under tvil kommet til at NTF ikke kan gis medhold i sitt krav.

Medlemmet Dahl med tilslutning fra Schioldborg er enige i at kravet må avvises, men er uenige i at det foreligger noen tvil om det, idet forholdet idag er regulert i generelle avtaler mellom LO og N.A.F.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

15 c): Tillegg ved avsigelse.

Det er enighet om at minstegarantien skal øke fra 1½ time til 2 timer.

Det kreves videre at betaling ved fremmøte søn- og helligdager eller for øvrig utenfor ordinær arbeidstid skal skje for minst 4 timer, mens det i dag betales minst for 3 timer.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne etterkomme dette krav. Det vil i utpreget grad bero på en rimelighetsvurdering hvorvidt en skal basere seg på 3 timer eller 4 timer for så vidt angår betalingen, og disse medlemmer finner ikke at det foreligger tilstrekkelig grunnlag for å foreta en endring her.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

15 d): Matpenger

Det er enighet om dette krav.

15 e): Påbegynt halvtime.

Det er også enighet om dette krav.

15 f): Økning av satsene for skifttillegg.

Kravet går ut på at skifttillegget økes fra 12,5% til 17,5%.

Videre går kravet ut på at det innføres en alternativ adgang til bare å regne skifttillegg ved 2. skift og at dette tillegg settes til 35%. I tilknytning til det sistnevnte er det opplyst at dette alternativ benyttes idag, selv om det ikke er omtalt i overenskomsene. Idag er skifttillegget ved dette alternativ 25%. Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg legger til grunn at skifttillegg på 12,5% ikke synes å ligge lavt i

forhold til andre tariffområder, og finner derfor ikke tilstrekkelig grunn til å etterkomme kravet.

Disse medlemmer finner derfor heller ikke å kunne etterkomme kravet om en økning fra 25% - 35%.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

En har forstått det slik av N.A.F. ikke har noe imot at en tar inn en bestemmelse om et alternativ i overenskomsten som svarer til praksis. Disse medlemmene forutsetter at dette gjøres.

Påstandens pkt. 15: Overtidstillegg m.v.

15 a) Minst mulig bruk av overtid.

Det er enighet om dette krav.

15 b).Øking av overtidssatsene.

Kravet går ut på at tillegget for de to første overtidstimer skal økes fra 40% til 50%. Det er opplyst at dette allerede gjelder for rutebilene i Oslo.

Det er enighet mellom partene om at overtidstillegg skal beregnes av den enkeltes faktiske fortjeneste.

Det er også enighet om kravet forøvrig, bortsett fra kravet om at det skal betales 100% tillegg for overtid på kvelds- og nattskift. Sistnevnte krav går således ut på at det for overtid på kveldsskift skal betales 100% tillegg også før kl. 2100.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne imøtekomme kravene utover den enighet som foreligger.

For så vidt angår kravet om en økning fra 40% til 50% "etter den ordniære arbeidstid" og "på dagskift" skal disse medlemmer bemerke:

Bestemmelsen om 40% tillegg er ikke uvanlig i andre tariffområder, og disse medlemmer finner ikke at de forhold som foreligger på transportsektoren på avgjørende måte tilsier en økning av tilleggene.

Disse medlemmer finner at tilsvarende betraktninger gjør seg gjeldende for så vidt angår kravet om 100% tillegg for timene før kl. 2100 ved overtid på kveldsskift.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda har partene akseptert at følgende tilleggsbestemmelse inntas i samtlige avtaler som omhandler arbeidstøy:

"Personlig verneutstyr og vernefottøy tildeles arbeidstager etter behov når dette er nødvendig. Jfr. Arbeidsmiljølovens § 12, pkt. 4, e."

På denne bakgrunn har Rikslønnsnemnda ikke foretatt noen realitetsvurdering av kravet.

Påstandens pkt. 17, 18 og 19: Tariff nr. 1.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda har partene blitt enige om at de forhold disse punkter gjelder er å anse som redigerings spørsmål.

Påstandens pkt. 20: Tariff nr. 11

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda har partene kommet til enighet om at bestemmelsen om tellepenger i § 1 - 2.5 ledd utgår i sin helhet som overenskomstbestemmelse.

Påstandens pkt. 21: Tariff nr. 15 - 17.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda har partene blitt enige om at det forhold dette punkt gjelder er et redigerings spørsmål.

Påstandens pkt. 22: Rammeavtale - Oljeselskapene

NTF viser til at oljeselskapene:

- | | |
|------------------------|--------|
| - A/S Norske Shell | - 1971 |
| - Mobil Oil A/S, Norge | - 1974 |
| - A/S Norske Esso | - 1976 |
| - Norsk Olje A/S | - 1976 |

ved N.A.F. har inngått avtale om et fastlønnssystem for ukelønnede med NTF.

Avtalene er gjort med de enkelte selskaper, men er i hovedsak identiske.

Dette finner NTF lite rasjonelt, og viser til at det bare kreves mindre justeringer for å komme frem til en felles rammeavtale for alle oljeselskapene.

NTF finner det imidlertid lite hensiktsmessig å detaljbehandle dette punkt i forbindelse med lønnsnemndsbehandlingen, men ber Rikslønnsnemnda pålegge partene i løpet av 1982 å komme frem til en felles rammeavtale for alle oljeselskapene.

N.A.F. oppfatter NTF's krav slik at NTF etter årets tariffoppgjør skal være sikret forhandlingsrett m.h.t. å få samordnet de etablerte rammeavtaler i de enkelte oljeselskaper.

N.A.F. har under behandlingene for Rikslønnsnemnda påpekt at oljeselskapene har vertikale avtaler med alle ansatte i selskapet. Dette gjør at NTF's krav vanskelig kan imøtekommes.

N.A.F. er villige til forhandlinger, men kan ikke være bundet av at en felles rammeavtale skal bli forhandlingenes resultat.

På bakgrunn av de foreliggende opplysninger finner Rikslønnsnemnda ikke å kunne pålegge partene å komme frem til en felles rammeavtale som krevet av NTF.

Rikslønnsnemnda forutsetter imidlertid at det blir igangsatt forhandlinger i inneværende år, slik partene er enige om.

N.A.F.'S KRAV:Påstandens punkt 2: Landtransporten h)

N.A.F. har fremsatt krav om at det i alle aktuelle tariffavtaler innarbeides et avsnitt som gir terminalansatte adgang til å utføre lasting og lossing av skip når det gjelder mindre parti gods og dette er hensiktsmessig for avvikling av trafikken.

Medlemmene Philipson og Bjerke skal bemerke:

Disse medlemmer har - ut fra åpenbare rasjonaliseringshensynsympati for kravet. Det er imidlertid meget vanskelig å avveie rasjonaliseringshensyn mot hensynet til beskyttelse av losse- og lastearbeidernes arbeidsplasser. Kravet slik det er utformet åpner dessuten muligheten for tolkningstvil og dermed for konflikter på arbeidsplassen.

Etter disse medlemmers oppfatning bør forøvrig spørsmål av den karakter det her er tale om løses ved forhandlinger mellom partene i arbeidslivet og ikke av en instans som Rikslønnsnemnda. Etter dette blir kravet å forkaste.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth slutter seg til Philipson og Bjerke's konklusjon om at kravet forkastes.

Medlemmene Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg slutter seg i det vesentlige til flertallets vurdering, men ikke til flertallets konklusjon. Vi stemmer for N.A.F.'s påstand.

RUTEBILOVERENSKOMSTENE.

Innledningsvis presiserer Rikslønnsnemnda at de krav som fremsettes fra NTF, påstandens pkt. 8-16: krav som generelt gjelder for landtransporten, i utgangspunkt også gjelder for rutebilene. Under behandlingen for Rikslønnsnemnda er det imidlertid fra NTFs side oppgitt at påstandens pkt. 8-9-10-11-12-13-16 ikke har noen aktualitet for rutebiloverenskomstene. Hva angår pkt. 13, finnes det allerede en tilsvarende bestemmelse i disse overenskomster. Med hensyn til pkt. 15 er det av NTF oppgitt av litra f) om skifttillegg ikke gjelder for rutebilene. For øvrig gjelder pkt. 15 og også pkt. 14 for rutebilene. Det vises her til behandlingen foran.

Den videre disposisjon.

I fortsettelsen behandles først krav som gjelder såvel rutebiloverenskomsten utenfor Oslo som overenskomstene i Oslo. Deretter behandles de krav som spesielt gjelder de enkelte overenskomster.

Til sist behandles selvstendige krav fra N.A.F. og krav som er tatt tilfølge vedrørende NRAF.

NTF'S KRAV:Tillegg i private rutebilselskaper.

Påstanden går her ut på at det gis et generelt tillegg på kr. 6,- pr. time for rutebilsjåførere. Dessuten kreves det forskjellige tillegg for andre grupper som går inn under disse overenskomster.

Det foreligger én tariffavtale mellom N.A.F. og N.T.F. for rutebilselskaper utenfor Oslo og én tariffavtale for rutebilselskaper i Oslo og omegn. Tilsvarende tariffavtaler, foreligger mellom N.A.F. og NRAF. Rutebiloverenskomsten for Oslo og omegn gjelder kjøring i Oslo og Akershus (og enkelte områder utenfor). En del av de private selskaper i hergjeldende overenskomstområde kjører for en stor del på kontrakt med Oslo Sporveier for så vidt gjelder kjøring innen Oslo bys grenser og med Stor-Oslo Lokaltrafikk for kjøring i Akershus. Tilsvarende forestår Oslo Sporveier "det offentlige" kjøring innenfor Oslo bys grenser og NSB kjøringen i Akershus.

Antall sjåførere som i landsmålestokk kjører for det offentlige (herunder NSB og Oslo Sporveier) utgjør 30%, mens antallet sjåførere som kjører for de private rutebilselskaper utgjør 70%. Av de private sjåførere har NTF noen flere medlemmer enn NRAF.

Lønssystemet på de foreliggende tariffområder er slik at rutebilsjåførene i realiteten lønnes etter normallønnssetser uten at det gis personlige eller lokale tillegg på disse lønnssetser. Lønnssetsene fastsettes ved hvert tariffoppgjør, og det vil som regel ikke skje noen lønnsutvikling i tariffperioden.

Erklæringen avgitt av arbeidsgiverne 7. og 8. oktober 1981 som gjelder lønnsrelasjonen mellom privat og offentlig sektor har vært gjenstand for bred prosedyre for Rikslønnsnemnda. Erklæringen har følgende ordlyd:

"Partene er enige om at man nå er inne i en helt spesiell periode i inntekstpolitisk sammenheng hvor man ikke kan gå ut over generelt optrukne retningslinjer, en periode som for så vidt angår bestemmelsene om innteksregulering er sagt å skulle opphøre våren 1982.

På bakgrunn av denne enighet vil Rutebileiernes Arbeidsgiverforening allerede nå gi et tilsagn om oppjustering av lønningene i rutebiloverenskomstene ved våroppgjøret 1982, slik at det da blir etablert et rimelig forhold mellom lønningene i offentlige og private rutebilselskaper."

Erklæringen ble avgitt under forhandlingsmøte mellom Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforbund/Rutebileiernes Arbeidsgiverforening vedrørende rutebiloverenskomsten utenfor Oslo. Tilsvarende erklæring er også avgitt for så vidt angår "Oslo-overenskomsten" og overfor Norsk Rutebilarbeiderforbund.

I forannevnte møte fremkom N.T.F. med en protokolltilførsel som er sålydende:

"Transportarbeiderforbundets representant tar ovennevnte økonomiske resultat til etterretning. Dog vil de beklage av N.A.F. vedtok en økonomisk ramme på kr. 1,50 pr. time under henvisning til Rikslønnsnemndas kjennelse, idet forbundets representanter har forstått stillingen slik at de bevilgende myndigheter var villig til bevilgninger som dekker forbundets intensjoner om sammenlignbar lønn i privat, kommunal og statlig sektor. I denne forbindelse har imidlertid forbundets representanter vurdert erklæringen i forbindelse med våroppgjøret 1982 slik at det på dette tidspunkt er skapt muligheter for at ovennevnte lønnsmessige intensjoner vil bli gjennomført."

Erklæringen bør sees på bakgrunn av de lønnsoppgjør som fant sted i 1980 og utover.

Ved tariffrevisjonen i 1980 ble det for første gang tatt med en bestemmelse om relatering/sammenlikning med lønnsnivået i den offentlige sektor. Ved revisjon av overenskomsten for rutebilselskaper utenfor Oslo ble det avholdt meklingsmøte med ass. riksmeklingsmann 8., 11. og 12. mai 1980. Det heter her:

"Dersom det under vårens tariffoppgjør oppstår nye lønnsforskjeller i forhold til andre sammenlignbare tariffavtaler, vil man ta opp nye forhandlinger 1. oktober 1980.

De lønnsendringer partene kommer frem til ved disse forhandlinger, skal gjelde fra 1. oktober 1980".

Etter våroppgjøret 1980 lå lønnen for de privat ansatte sjåførere utenfor Oslo under fra og med 6-års trinnet, men over for de lavere trinn, sammenlignet med de kommunalt ansatte. Til dels er det tale om store differanser.

Den 8., 9. og 23. september 1980 ble det avholdt forhandlingsmøter. Det lønsmessige resultat man da kom frem til, gjorde at de ordinære årslønninger i stat, kommune og privat sektor etter partenes oppfatning kunne sammenlignes som likeverdige. De privat ansatte sjåførere ble liggende til dels vesentlig over de kommunalt ansatte sjåførere til og med 6-års trinnet, mens de på de senere trinn lå under. På 10-års trinnet lå de således ca. kr. 2.200 under.

For rutebiloverenskomstene i Oslo og omegn, som har hatt en noe annen lønnsutvikling enn landet for øvrig, ble det avholdt forhandlingsmøter 24., 25. og 28. mars 1980. Til disse møter var utarbeidet notater av partene i fellesskap med henblikk på å få avklaret de tariffmessige forskjeller som da forelå mellom de private og offentlige selskaper. Forhandlingene, som førte til protokoll av 24., 25. og 28. mars 1980, ble basert på at

arbeidsgiverne ønsket å bibeholde de gjeldende tariffbestemmelser for så vidt gjaldt ubekvemstillegget. Isteden ble det gitt økonomisk kompensasjon for ulikheter, ved justering av lønnsatsene. På de nevnte møter ble det oppnådd enighet om den økonomiske utjevning mellom sjåførere i de private og offentlige selskaper.

Da de offentlige selskaper imidlertid ved etterfølgende tariffrevisjon våren 1981 påny ga større lønnstillegg enn hva de private selskaper fikk adgang til, oppsto det igjen skjevheter.

For begge rutebiloverenskomster ble det ved forhandlinger, som ble avsluttet 27. oktober 1981, som følge av "tak" på lønnsglidningen, gitt en lønnsøkning på kr. 1,50 pr. time. Fortsatt var det imidlertid en betydelig lønnsulikhet sammenlignet med de offentlig ansatte.

Dette er bakgrunnen for erklæringen av 7. og 8. oktober 1981.

Det er uenighet mellom partene for så vidt angår innholdet av erklæringen av 7. og 8. oktober, og spørsmålet har vært gjenstand for en utførlig prosedyre både skriftlig og muntlig for Rikslønnsnemnda.

Fra N.A.F.'s side hevdes det at erklæringen er begrenset i såvel tid som omfang. Begrensingen i tid refererer seg til at erklæringen må ses på bakgrunn av den tariffsituasjon som hadde oppstått igjen våren 1981. På dette tidspunkt hadde stat og kommune på nytt distansert seg fra lønningene i de private rutebilselskaper. Arbeidsgiverne forpliktet seg ved erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 til å gjenopprette et rimelig forhold mellom lønningene i de private rutebilselskapene og de offentlige selskaper. Den regulering som følger av tilsagnet må derfor anses relatert til lønnsatsene i den offentlige sektor pr. 1. oktober 1981, og er ikke knyttet til en lønnsregulering etter vår oppgjøret 1982.

For så vidt angår begrensningen i omfanget, viser N.A.F. til uttrykket "lønningene". Det anføres at det etter dette ikke

har vært meningen å legge selve lønnsnivået til grunn. Det er bare lønnsattsene man har tatt sikte på og ikke andre tillegg. Det hevdes at arbeidstagerne må ha vært klar over dette.

Det vises også til at uttrykket "rimelig forhold" under enhver omstendighet ikke behøver å innebære at det skal være likhetstegn mellom lønnsattsene i den private og offentlige sektor.

NTF og NRAF har gitt uttrykk for et annet syn på erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 enn det arbeidsgiverne gir uttrykk for. Arbeidstakerorganisasjonenes syn er i det vesentlige sammenfallende.

Det hevdes at en naturlig fortolkning av ordlyden må tilsi at erklæringens tidsbegrensing også omfatter våroppgjøret 1982. Skulle erklæringen forstås på annen måte, var det opp til arbeidsgiverne å sørge for at det uttrykkelig ble inntatt en reservasjon som viste dette. Det foreligger således etter arbeidstakernes syn en rettslig bindende erklæring som tidsmessig også omfatter lønnsforholdene etter våroppgjøret 1982.

Arbeidsgivernes egen opptreden bekrefter etter arbeidstakernes oppfatning at deres syn er riktig. Det vises i denne forbindelse bl.a. til Norsk Arbeidsgiverforenings B-sirkulære nr. 37/82 av 30. mars 1982, hvor det heter:

"TARIFFREVISJONEN 1982

Norsk Transportarbeiderforbund fremholder bl.a. at man ville se på transportfagene under ett, dvs. landtransporten, sjøtransporten og rutebilselskapene. Forbundet ville

således ikke akseptere noe oppgjør i en sektor uten at dette også skjedde i de andre sektorer. Fra vår side ble det fremholdt at det under enhver omstendighet ville være riktig å skille ut rutebilselskapene og behandle overenskomstforholdet for denne gruppen særskilt. I den anledning henviste vi til de forhandlinger som partene hadde hatt høsten 1981, oppgjøret pr. 1. oktober ifjor og det løfte som var avgitt fra vår side om ved årets forhandlinger å se på de skjevheter som hadde oppstått i forhold til de statlige og kommunale bedrifter i rutebilnæringen. Transportarbeiderforbundet fastholdt imidlertid sitt syn, og da det ble brudd i forhandlingene den 23. mars, ble dette også gjort gjeldende for rutebilselskapene".

Videre vises det til at arbeidsgiverorganisasjonene under lønnsforhandlingen våren 1982 under henvisning til erklæringen tilbød at forhandlingene skulle utsettes og oppjusteringen foretas "når tariffoppgjøret i den private og offentlige sektor er avsluttet våren 1982, på grunnlag av det resultat som da foreligger". Det anføres i den forbindelse at det ikke kunne være noen vits i å utsette forhandlingene for rutebilselskapene til etter at oppgjøret for det offentlige var ferdig, dersom ikke erklæringen nettopp innebar at man også skulle se på lønnsrelasjonene etter vår oppgjøret 1982 i det offentlige. Her kan innskytes at arbeidsgiverne har gitt uttrykk for sterk reaksjon over at protokoller fra lønnsforhandlingene i 1982 er blitt fremlagt for Rikslønnsnemnda. Arbeidsgiverorganisasjonene hevder angående realiteten at den riktige måte å se det på er at erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 som et tilbud ble reintrodusert under forhandlingene i 1982, men uten at dette ga noe resultat.

For ordens skyld kan nevnes at NFAF for sitt vedkommende har fremkommet med en argumentasjon basert på at erklæringen er inntatt i en protokoll som er underskrevet av

begge parter. Det hevdes i tilknytning til dette at erklæringen tilfredsstillende lovens krav til en tariffavtale. (Dette er ikke bestridt fra den annen parts side).

Arbeidstakerorganisasjonene bestrider videre at erklæringen bare er begrenset til lønnssetningene. Uttrykket "lønningene" er mer omfattende enn lønnssetningene og omfatter hele lønnsystemet som sådant, også andre tillegg, eksempelvis overtidstillegg og tillegg for ubekvem arbeidstid. Også her er det forskjell mellom lønningene i de private rutebilselskaper og det offentlige. Arbeidstakerorganisasjonene har oppfattet erklæringen slik at den også omfatter disse tillegg.

Vedrørende "rimelig forhold mellom lønningene" må dette uttrykk ses i sammenheng med det som fant sted i 1980. Intensjonene den gang var at lønningene i privat og offentlig sektor skulle bringes på linje, og dette resultat ble rent faktisk oppnådd høsten 1980.

Ut fra det syn N.A.F. har gitt uttrykk for hevdes det at erklæringens intensjoner er oppfylt gjennom det tilbud om regulering av lønnssetningene som ble fremsatt under meglingen og som det er nedlagt påstand om for Rikslønnsnemnda.

Det tilbud som ble fremsatt for rutebilselskaper utenfor Oslo, fremgår av det følgende:

"Forslag til justeringer av lønnssetninger på basis av erklæring gitt den 7. og 8. oktober 1982.

	NSB (inkl.kr 2.254,-)	Kommunene (inkl. kr. 2.254,-)	REAF pr.1.10.81	Prosent økning	REAF (forslag pr.19.4.82)
Ar	Arslønn	Arslønn	Arslønn		Arslønn
0	71.945,-	68.139,-	73.268,-	1.5%	= 74.367,-
2	76.487,-	76.487,-	73.840,-	2.5%	= 75.686,-
4	83.073,-	79.420,-	75.504,-	3.0%	= 77.769,-
6	-	83.073,-	79.612,-	3.5%	= 82.398,-
8	86.408,-	86.408,-	82.524,-	4.0%	= 85.824,-
10	89.773,-	-	84.396,-	4.5%	= 88.193,-"
12	-	89.773,-	-		

For rutebilselskaper i Oslo går N.A.F.'s påstand ut på at sjåførere og billettører som etterslepstillegg skal ha de enkelte lønnssetser økt med 3,7 %.

NTF har beregnet at det må gis følgende etterslepstillegg pr.1/10 1981 for at erklæringens intensjoner skal være oppfylt:

Rutebilene utenfor Oslo:

2 års sats	.....	3,5%
4 " "	.....	5,1%
6 " "	.....	4,3%
8 " "	.....	4,7%
10 " "	.....	6,3%

I tillegg til dette etterslepstillegg er det anført at de eksisterende lønnssetser med tillegg av de foran nevnte prosentøkninger må få en oppjustering på 8,3% som er resultatet av forhandlingene for tilsvarende grupper i den offentlige sektor ved tariffoppgjøret 1982. For verkstedarbeiderne (fagarbeiderne) kreves ytterligere personlige tillegg, slik at

lønnsnivået blir likestilt med tilsvarende grupper i den offentlige sektor.

For rutebilene i Oslo og omegn er tilsvarende etterslepstillegg beregnet til 3,7% for alle lønnssetser. I tillegg må de omregnede satser reguleres med 8.3%.

NTF har som det vil ha fremgått, fremsatt et generelt krav om tillegg på kr. 6,-. Dette krav er også gjort gjeldende for rutebiltariffene, idet det anføres at de nevnte tillegg i det alt vesentlige vil falle sammen med tilleggene beregnet foran.

Hensett til de nøytrale medlemmers standpunkt for så vidt angår den prinsipale påstand, vil det være nødvendig for medlemmene å vurdere om det for rutebiltariffene foreligger spesielle forhold som kan begrunne tillegg ut over det som er Rikslønnsnemndas konklusjon for det generelle tillegg. For sammenligningens skyld kan det være grunn til å nevne den påstand som er nedlagt for Rikslønnsnemnda fra NRAF og som er som følger:

"1. Fra 1. april 1982 gis følgende tillegg":

A. Rutebilselskaper utenfor Oslo:

a) Sjåførere:		Ny årslønn:
0 år - 1.232,- (1,7%) + 5.688,- (samme tillegg		80.059,-
2 år - 2.610,- (3,5%) + 6.161,- som i kommune/		82.611,-
4 år - 3.946,- (5,2%) + 6.405,- stat)		85.855,-
6 år - 3.488,- (4,4%) + 6.708,-		89.809,-
8 år - 3.876,- (4,7%) + 6.985,-		93.375,-
10 år - 5.354,- (6,3%) + 7.264,-		97.014,-

Dette utgjør i gjennomsnitt et tillegg på 13,8%

- b) Samme kronetillegg gis de øvrige grupper i rutebiloverenskomsten (bilmedhjelpere, smørere, vaskere og hjelpearbeidere)

Fagarbeidere gis imidlertid samme prosenttillegg + kronetillegg på de enkelte satser, inkl.

fagarbeidertillegget.

D.v.s.:

Ny årslønn

0 år - 1.308,- (1,7%) + 5.468,-	83.756,-
2 år - 2.714,- (3,5%) + 6.161,-	86.479,-
4 år - 4.122,- (5,2%) + 6.405,-	89.752,-
6 år - 3.668,- (4,4%) + 6.708,-	93.795,-
8 år - 4.055,- (4,7%) + 6.985,-	97.328,-
10 år - 5.554,- (6,3%) + 7.264,-	100.978,-

B. Rutebilselskaper i Oslo og Omegn.

a) Sjøførere:

Det gis et tillegg på 13,0% på de enkelte satser.

I § 6, punkt IV endres til å lyde "Som kompensasjon for forsinkelse i ruten får alle faste sjøførere et beløp pr. uke som tilsvarer timelønnsatsen.

b) Verkstedsoverenskomsten:

Det gis et tillegg på kr 10.000,- på de enkelte satser, lik for gruppene a), b), c) og d)".

Det er fra NRAF's side opplyst at påstanden for så vidt angår "Oslo-overenskomsten" er beregnet med utgangspunkt i lønnsforholdene i Oslo Sporveier. N.A.F. er ikke enig i dette og har henvist til at det for de fleste private busselskapers vedkommende er snakk om kjøring i Akershus, slik at lønnsatsene for Norges Statsbaner er mer relevante.

Det bør også nevnes at NRAF under hovedforhandlingene for Rikslønnsnemnda har fremkommet med følgende presisering av påstanden:

"Det som er sagt ovenfor, fører til at man ikke kan se vår påstand l. A, a) isolert. Sammenligner man årslønnen her med årslønnen for de offentlige ansatte etter vårens oppgjør, vil man få følgende differanser":

KOMMUNEN	REAF	DIFFERANSE
(inkl. kr. 2.440,-)	(vår påstand)	
0 år - 75.793,-	80.059,-	+ 6.266,-
2 år - 82.834,-	82.611,-	- 223,-
4 år - 86.011,-	85.855,-	- 156,-
6 år - 89.967,-	89.809,-	- 158,-
8 år - 93.579,-	93.375,-	- 204,-
10 år - 97.223,-	97.014,-	- 209,-

Slik som dette står, medfører det at dersom NRAF ikke får medhold i sine øvrige krav som går på overtidsbetaling, delt-vakttillegg, ubekvemstillegget m.v., så vil det føre til at lønningene etter forbundets mening ikke kan sies å være sammenlignbare, sett i forhold til de differanser som man hadde pr. 1. oktober 1980, jfr, prosesskrift s. 4. NRAF tør anmode nemnda om å ha dette i tankene under den videre behandling".

De nøytrale medlemmer har delt seg i synet på erklæringen av 7. og 8. oktober 1981.

Medlemmene Philipson og Bjerke skal bemerke:

For så vidt angår erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 legger disse medlemmer til grunn at en først og fremst har tenkt på lønnssetningene, selv om det fremgår at en for "Oslo-overenskomstens" vedkommende også har trukket inn tilleggene ved sammenligningen av lønnsforholdene i 1980. Det ser dog ut til at det er lønnssetningene som har vært sammenlignet ved overenskomsten utenfor Oslo og der er også disse satser som har vært justert for "Oslo-overenskomstens" vedkommende.

Ordlyden i erklæringen er vel ikke helt klar for så vidt angår tidsavgrensingen, men disse medlemmer er tilbøyelig til -

- ut fra ordlyden i erklæringen - å legge til grunn at den ikke bare begrenser seg til lønnsforholdene før våroppgjøret 1982. Dette anses som den mest naturlige tolkning av erklæringen. Disse medlemmer finner ikke at det kan legges avgjørende vekt på arbeidsgivernes opptreden ved forhandlingene i 1982, da denne kan forklares ut fra forskjellige forutsetninger. De kan dog ikke se at denne opptreden er egnet til å svekke foran nevnte tolkning.

Noe annet er det at disse medlemmer finner å måtte legge sterk vekt på uttrykksmåten "rimelig forhold mellom lønningene". Selv om intensjonen i 1980 var at lønningene i det private og offentlige skulle være på linje, finner disse medlemmer ikke at dette kan trekke avgjørende i retning av at lønnsatsene nødvendigvis må være like etter våroppgjøret 1982. Det har lønnsatsene for så vidt heller aldri vært. Det har formodningen mot seg at N.A.F. på forhånd mer eller mindre skulle binde seg til å gi de samme tillegg som de som ble gitt for et forholdsvis lite antall sjåførere i den offentlige sektor, et tariffområde som blir preget av forholdene for offentlige tjenestemenn generelt og hvor N.A.F. ikke har noen innflytelse på oppgjøret. Det dreier seg også om tillegg som anvendt på lønnsatsene for rutebilsjåførene i det private, vil medføre uforholdsmessig stor øking ut over de tillegg som blir aktuelle for de øvrige arbeidstakere innen transportsektoren. Det må etter disse medlemmers oppfatning være adgang til å legge vekt på dette ved vurderingen.

En sammenligning mellom sjåførere ansatt i det offentlige og i private rutebilselskaper etter våroppgjøret 1982 med utgangspunkt i det tillegg sjåførere i det offentlige vil få, viser følgende tall når en sammenligner med lønnsatsene i de private rutebilselskaper og legger til grunn de tillegg NAF har påstått:

Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo:

	<u>NSB</u>	<u>Kommunene</u>	<u>Private rutebilselskaper</u>
0 år	kr 77.916	kr. 73.794	kr. 78.527
2 år	kr 82.835	kr. 82.835	kr. 79.846
4 år	kr 89.968	kr. 86.012	kr. 81.927
6 år		kr. 89.968	kr. 86.558
8 år	kr.93.580	kr. 93.580	kr. 89.984
10 år	kr.97.224	kt. 97.224	kr. 92.353

Forskjellen (sammenliknet med kommunene) blir:

0 år	+ kr. 4.733,-
2 år	- kr. 2.989,-
4 år	- kr. 4.085,-
6 år	- kr. 3.410,-
8 år	- kr. 3.596,-
10 år	- kr. 4.871,-

Rutebiloverenskomsten i Oslo

	<u>NSB</u>	<u>Oslo Sporveier</u>	De private rutebil <u>selskaper</u>
0 år	kr. 77.916	kr. 85.725	kr. 84.183
2 år	kr. 82.835	kr. 89.265	kr. 85.315
4 år	kr. 89.968		kr. 85.854
6 år			kr. 86.448
8 år	kr. 93.580		kr. 87.310
10 år	kr. 97.224	kr. 92.836	kr. 89.252

Til sammenlikning kan nevnes lønssatsene pr. 1. oktober 1981 etter at sjåførene i de private rutebilselskapene hadde fått tillegg på kr. 1,50:

Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo:

	<u>NSB</u>	<u>Kommunene</u>	<u>Private rutebilselskaper</u>
0 år	kr. 71.945	kr. 68.139	kr. 73.268
2 år	kr. 76.487	kr. 76.487	kr. 73.840
4 år	kr. 83.070	kr. 79.420	kr. 75.504
6 år		kr. 83.073	kr. 79.612
8 år	kr. 86.408	kr. 86.408	kr. 82.524
10 år	kr. 89.773		kr. 84.396
12 år		kr. 89.773	

Rutebiloverenskomstene i Oslo:

	<u>NSB</u>	<u>Oslo Sporveier</u>	<u>Private rutebilselskaper</u>
0 år	kr. 71.945	kr. 79.151	kr. 77.168
2 år	kr. 76.487	kr. 82.419	kr. 78.260
4 år	kr. 83.070		kr. 78.780
6 år			kr. 79.352
8 år	kr. 86.408		kr. 80.184
10 år	kr. 89.773		kr. 82.056
12 år	kr.	kr. 85.517	

Som det fremgår foran mener NTF at erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 ikke bare gjelder lønnssetser. Det vises i tilknytning til dette til hva medlemmene Philipson og Bjerke tidligere har uttalt om dette.

NTF mener uavhengig av dette - på samme måte som NRAF - at selv om en sammenligning bare gjøres mellom lønnssetser, må det tas hensyn til tillegget for enmannsbetjening, som gjelder i det offentlige og som etter den siste tariffrevisjonen i NSB utgjør kr. 2.254 pr. år og for Oslo Kommune ca. kr. 6.700 pr. år. Det vises i denne forbindelse til at de aller fleste rutebiler er enmannsbetjent. N.A.F. har anført at det i så fall er aktuelt å trekke inn andre tillegg i Oslo - kilometertillegget for enmannsbetjente busser og SL-tillegget. kilometertillegget er ut fra gitte forutsetninger i dag ca.kr. 1500 pr. år. SL tillegget er i dag på kr. 112,80 pr. uke. Dette tillegget gjelder bare de private rutebilselskaper. Arbeidstakerorganisasjonene bestrider relevansen av SL-tillegget ved den sammenligning det er tale om.

Medlemmene Philipson og Bjerke bygger som nevnt på at erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 primært gjelder for lønnssetsene. En sammenligning inklusive de forskjellige tillegg blir meget vanskelig. Forøvrig viser disse medlemmene til det som sies i tilknytning til den rimelighetsvurdering som skal foretas.

På denne bakgrunn finner disse medlemmer at "erklæringstillegget" må økes i forhold til tilbudet fra N.A.F. Dette er nødvendig for at forskjellene i lønnssetser for sjåførere i private og kommunale selskaper etter oppgjørene våren 1982 skal bli merkbart mindre enn de var høsten 1981.

For rutebilselskaper utenfor Oslo har N.A.F. tilbudt "erklæringstillegg" som i kroner beløper seg til:

0 år	1 099
2 år	1 846
4 år	2 265
6 år	2 786
8 år	3 300
10 år	3 797

Medlemmene Philipson og Bjerke mener at tillegget bør settes til:

0 år	1 099
2 år	3 246
4 år	3 865
6 år	4 386
8 år	4 900
10 år	5 800

For sjåførere i rutebilselskaper i Oslo og omegn har N.A.F. tilbudt "erklæringstillegg" som i kroner utgjør:

0 år	2 855
2 år	2 895
4 år	2 914
6 år	2 938
8 år	2 970
10 år	3 036

Medlemmene Philipson og Bjerke mener at tillegget ut fra samme vurdering som ovenfor bør settes til:

0 år	3 100
2 år	3 400
4 år	4 500
6 år	4 500
8 år	4 500
10 år	4 936

I tillegg til dette kommer det generelle tillegg på kr 2,00 pr. time som Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke med tilslutning av... går inn for. Det særskilte tillegg på nørnullønnssatsene på kr. 2,50 er ikke relevant innenfor denne del av tariffområdet. De nye lønnssetser for sjåførere blir da jfr. gjeldende overenskomst utenfor Oslo § 1,Aa og i Oslo og omegn § 1,I.

Utenfor Oslo

0 år	78	527	år.	år
2 år	81	246	pr.	år
4 år	83	529	pr.	år
6 år	88	158	pr.	år
8 år	91	584	pr.	år
10 år	94	356	pr.	år

I Oslo og omegn

0 år	84	428	pr.	år
2 år	85	820	pr.	år
4 år	87	440	pr.	år
6 år	88	012	pr.	år
8 år	88	844	pr.	år
10 år	91	152	pr.	år

Medlemmene Philipson og Bjerke forutsetter at partene blir enige om å regulere lønnssetsene for reservesjåførere, sjåførere som utfører kjøring etter § 5. 2, og bilmedhjelpere i samsvar med ovenstående, og at det rapporteres tilbake til Rikslønnsnemnda at dette er gjennomført. Det er ikke forutsetningen at det skal gis det samme kronetillegg for disse grupper som for sjåførere, jfr. eget punkt om kjøring etter § 5.2 (påstandens pkt. 25).

Det samme forutsettes gjort for verkstedarbeidere, vaskere, smørere, hjelpearbeidere og læregutter i overenskomsten utenfor Oslo med utgangspunkt i at lønnskalaen for fagarbeidere jfr. § 1B,a, skal være minst som for sjåførere (§ 1A,a). Forøvrig vises det til eget pkt. om fagarbeidere, påstandens pkt. 32.

For fagarbeidere og andre arbeidstagere innenfor verkstedoverenskomsten i Oslo vises det til etterfølgende eget punkt.

Mindretallet, Alexander skal bemerke

Protokollen av 7. og 8. oktober 1981 må anses foranlediget av den situasjon som oppsto som følge av lønnsglidningstaket som Rikslønnsnemnda fastsatte i sin kjennelse av 20. juni 1981. Det hindret realisering av intensjonene fra tidligere om å etablere et rimelig forhold mellom lønningene i offentlige og i private rutebilselskaper. Forsåvidt anser jeg erklæringen å gjelde lønnsrelasjonene da den ble avgitt. Det er lite sannsynlig av N.A.F./REAF ved slik erklæring, uten forbehold, ville binde seg til en tilsvarende operasjon etter våroppgjøret 1982 på et tidspunkt da man ikke kjente resultatet i den offentlige sektor.

Hvis denne formodning ikke skulle holde stikk, ville forøvrig innholdet i det tilbud om "fornyelseserklæring" som ble fremsatt under meglingen våren 1982, være uten faktisk betydning.

A forutsette - som flertallet gjør - at erklæringen også dekker situasjonen etter våroppgjøret 1982, innebærer at man ved vurderingen av lønnsforskjellene får med også de store tillegg (8,3%) som ble gitt i den offentlige sektor, sett i forhold til det generelle tillegg som Rikslønnsnemndas flertall er kommet til i denne sak. Det må føre til at vurderingsgrunnlaget blir annerledes enn det som burde følge av relasjonen mellom de generelle tillegg i den offentlige og i den private sektor ved våroppgjøret 1982.

Det må i tilfelle bli en sak ved neste korsvei å studere lønnsrelasjonen etter våroppgjøret 1982 - og å drøfte hva som da eventuelt skal skje.

Mindretallets utgangspunkt ved vurdering av lønnsforskjellene er således situasjonen høsten 1981, da erklæringen ble avgitt.

Mindretallet legger - som flertallet - forøvrig vekt på

erklæringens ordlyd: " ... blir etablert i et rimelig forhold mellom lønningene ...". Det står ikke at det skal etableres likhet mellom lønningene i de to sektorer, og det rimelige forhold som det siktes på, må gjelde lønnssettsene, ikke arbeidstakernes lønsmessige inntektsnivå.

Ser man på rutebilsjåførere utenfor Oslo, konstateres at forholdet mellom lønningene i den offentlige sektor (de kommunale selskaper) og lønningene i den private sektor har variert meget i det senere år. Før våroppgjøret 1980 lå de private selskapers lønninger (i alle fall inntil åtteårs-trinnet) over lønningene i den offentlige sektor. Ved våroppgjøret 1980 slo forholdet stort sett om, og etter reguleringen høsten 1980 lå lønningene i den offentlige sektor merkbart under til og med seksårs-trinnet. For de høyeste to trinn var forskjellene relativt mindre, og i favør av de privatansatte. Etter våroppgjøret 1981 lå lønningene for privatansatte (bortsett fra på nullårs-trinnet) vesentlig lavere enn lønningene for offentlig ansatte, et forhold som ble noe avdempet ved reguleringen høsten 1981:

Lønnssetts m.v. utenfor Oslo

Ansiennitets-trinn	Kommunale satser 1)	N.A.F./ REAF	Differanser komm./ REAF	"Trinn-differanser" Komm.	REAF
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
år	kr/år	kr/år	kr/år	kr/år	kr/år
0	68.139	73.268	- 5.129	8.348	572
2	76.487	73.840	+ 2.647	2.933	1.664
4	79.420	75.504	+ 3.916	3.653	4.108
6	83.073	79.612	+ 3.461	3.335	2.912
8	86.408	82.524	+ 3.884	-	1.872
10	(86.408)	84.396	+ 2.012	3.365	-
12	89.773	(84.396)	+ 5.377		

1) Inkl. tillegg enmannsbetjening.

Mindretallet har registrert at lønnskalaen synes lite rasjonell sammenholdt med vanlige ansiennitetsskalaer, jfr. kol. 5 i tabellen foran.

Ved sin vurdering av størrelsen av "erklæringstilleggene" på de forskjellige ansiennitetstrinn, har mindretallet søkt å nærme resultatet til mer naturlig lønnsstige.

Sammenliknet med det som gjaldt i den offentlige sektor, var begynnerlønnen i den private sektor relativt høy. Mindretallet er oppmerksom på den noe forskjellige praksis m.h.t. plassering på lønnsstigen av nyansatte, men finner likevel ikke å velge noe "erklæringstillegg" for begynnerlønnen, selv om N.A.F. i sin tid tilbød et beløp også her. På den andre side velger mindretallet et større beløp enn tilbudet for fireårs-trinnet og for høyeste lønnstrinn. For de øvrige trinn er avvikelsene fra N.A.F.'s tilbud små.

Nedenstående tabell viser de erklæringstillegg som partene har presentert, og det resultat som mindretallet er blitt stående ved for området utenfor Oslo:

Mindretallets resultat for "erklæringstillegget" (Utenfor Oslo)

Ansiennitetstrinn	NRAF (1)	NTF 1) (2)	N.A.F. (3)	Mindretallets resultat (4)
år	kr/år	kr/år	kr/år	kr/år
0	1.232	1.099	1.099	-
2	2.610	2.584	1.846	1.768
4	3.946	3.851	2.265	3.016
6	3.488	3.423	2.786	2.548
8	3.876	3.879	3.300	3.068
10	5.354	5.317	3.797	4.628

1) Beregnet på grunnlag av prosentallene i påstandsskriftet.

Resultatbeløpene er, som beløpene i gjeldende tariff, gjort delelige med 52.

Mindretallets resultat fører til nye lønnsatser m.v. slik nedenstående tall viser:

Nye lønnsatser m.v. etter mindretallets resultat.
(Utenfor Oslo)

Ansiennitets- trinn	Nye lønns- satser (1)	"Trinn- differanser" (2)	Komm.lønnsat- ser - nye lønnsatser (3)
år	kr/år	kr/år	kr/år
0	73.268		- 5.129
2	75.608	2.340	+ 879
4	78.520	2.912	+ 900
6	82.160	3.640	+ 913
8	85.592	3.432	+ 816
10	89.024	3.432	(- 2.616)
12	89.024		+ 749

Beløpene ovenfor gjelder før våroppgjøret 1982.

Det foreligger ikke noe "autorisert" statistisk materiale - fordelingen av arbeidstakerne på lønnstrinn - som kan anvendes ved beregning av den samlede økonomiske konsekvens, sammenliknet med konsekvensen av N.A.F.'s tilbud og av de etterslepstillegg pr. oktober 1981, som forbundene har presentert. Fordelingen endrer seg forøvrig fra tid til annen, og må antas å variere fra selskap til selskap.

Partene har imidlertid antydnet en skjønsmessig fordeling på ansiennitetstrinn, og beregninger på dette grunnlag viser at mindretallets resultat ligger 6 - 7% over N.A.F.'s tilbud og vel 20% under forbundenenes "etterslepstillegg" (Flertallets resultat - basert på situasjonen etter våroppgjøret 1982 i den offentlige sektor - ligger ca. 43% over mindretallets).

NTF har pr. april 1982 ikke krevet særskilt "erklærings-tillegg", idet kravet er inkorporert i påstanden om et generelt tillegg på 6 kr/time for alle ansiennitetstrinn. Trekker man fra det tillegg på 2 kr/time som flertallet (inkl. alle nøytrale medlemmer) fastsetter, blir igjen et restkrav på 4 kr/time. Det standpunkt som flertallet i denne del av saken (av de nøytrale medlemmer Philipson og Bjerke) har m.h.t. "erklæringstillegget", representerer ca. 2,13 kr/time (53%), N.A.F.'s tilbue ca. 1,39 kr/time (35%) og mindretallets standpunkt ca. 1,49 kr/time (37%).

For rutebilselskaper i Oslo /omegn har NTF pr. oktober 1981 krevet et erklæringstillegg på 3,7%, regnet av alle lønnssetser. N.A.F. tilbød samme prosentsats, regnet bare av regulativlønn. NRAF har pr april 1982 krevet ialt 13%, hvorav de 8,3% skyldes lønnsreguleringen i den offentlige sektor. Elimineres denne faktor, blir igjen 4,34%, som mindretallet anser som kravet om erklæringstillegg.

Forsåvidt er avstandene mellom krav og tilbud ikke store, og hadde mindretallet sett bort fra andre momenter ved lønnsreguleringen, ville resultatet blitt 3,7% på regulativlønn.

Imidlertid har mindretallet - som for området utenfor Oslo - vurdert lønnskalaen som sådan og kommet til annet resultat. Ved vurderingene er det sett bort fra alle tillegg og den prinsipale sammenlikning har skjedd på grunnlag av NSB's lønnsregulativ. Resultatet fremgår nedenfor.

Ansiennitetstrinn	Mindretallets resultat/ (1)	Nye lønnssetser (2)	NSB lønnssetser - nye lønnssetser (3)
år	kr/år	kr/år	kr/år
0	-	77.168	- 5.223
2	-	78.260	- 1.773
4	1.872	80.652	+ 2.418
6	1.300	80.652	+ 2.418
8	3.796	83.980	+ 2.428
10	5.300	87.356	+ 2.417

Mindretallets resultat ligger økonomisk på nivå med N.A.F.'s tilbud, ca. 4% under NTF's krav pr oktober 1981, ca. 18% under NRAF's krav pr april 1982 - slik det er beregnet på grunnlag av et samlet krav på 13%. (Flertallets resultat ligger nærmere 50% over, men det baserte seg på situasjonen etter våroppgjøret i den offentlige sektor

Mindretallet slutter seg til flertallets bemerkninger vedrørende reservesjåførere, sjåførere som utfører kjøring etter § 5. 2, bilmedhjelpere, verkstedarbeidere, vaskere, smørere, hjelpearbeidere og læregutter.

Medlemmet Dahl med tilslutning fra Schioldborg er enig i Alexanders forståelse av erklæringen. Når det gjelder konklusjonen, viser de til N.A.F.s innlegg for Rikslønnsnemnda og stemmer for den nedlagte påstand.

Medlemmet Back med tilslutning av Haraldseth er av den oppfatning at den tilnærming av lønnsattsene som medlemmene Philipson og Bjerke går inn for ikke fullt ut tilfredsstillende kravene til å "etablere et rimelig forhold mellom lønningene i offentlige og private rutebilselskaper". Dette først og fremst fordi det ikke i kjennelsen forøvrig er tatt nødvendig hensyn til de forskjeller av lønnsmessig karakter som tariffavtalene i privat og offentlig virksomhet inneholder ut over forskjellene i lønnsattsene.

Medlemmet Back med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for N.T.F.s påstand, men vil subsidiært slutte seg til Philipson og Bjerkes standpunkt.

Fagarbeidere m.v. - verkstedsoverenskomster i Oslo:

NTF krever her som ellers et generelt tillegg på kr. 6,- pr. time.

NRAF krever et tillegg på kr. 10.000.- pr. år for at fagarbeidere i Oslo skal komme på linje med det offentlige.

N.A.F.'s tilbud utgjør følgende beløp:

Etterslep ("Erklæringstillegget")	kr. 5.000.-
Generelt tillegg (kr. 2.- pr. time)	" 4.160.-
Tilsammen	<u>kr. 9.160.-</u>

Det er på det rene at erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 også gjelder her. Tilbudet fra N.A.F. er basert på dette.

"Erklæringstillegget" er imidlertid fra N.A.F.'s side basert på en sammenligning med lønnsutviklingen for bilreparatører (Jern og Metall). Dette henger sammen med protokolltilførsel nr. 15 i Overenskomsten for verkstedarbeidere, sålydende:

"Det opptas forhandlinger mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforening/Rutebileiernes Arbeidsgiverforening om regulering av lønningene innenfor dette overenskomstområde pr. 1. oktober hvert år. Under disse forhandlinger skal det bl.a. tas hensyn til lønningene innenfor sammenlignbare bedrifter i Oslo-området, konkurransemessige og produktivitetsmessige forhold. De lønsendringer partene kommer frem til ved disse forhandlinger, gjøres gjeldende fra 1. oktober hvert år".

For så vidt angår tolkningen av erklæringen av 7. og 8. oktober 1981, vises til det som er anført vedrørende sjåførene og fagarbeidere utenfor Oslo.

Et flertall, bestående av Philipson, Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke tilstrekkelig grunn til å sette tillegget høyere enn til kr. 9.160.- pr. år.

Et mindretall, bestående av Bjerke og Bach med tilslutning av Haraldseth finner det - sammenholdt med de tillegg som flertallet har fastsatt for sjåførere - rimelig å gi et tillegg på kr. 10.000,- pr. år for fagarbeiderne.

Partene forutsettes å bli enige om tilsvarende reguleringer i satsene for de øvrige grupper innen denne del av overenskomsten, og rapportere tilbake til Rikslønnsnemnda om gjennomføringen.

Påstandens pkt. 25: Faste sjåførers avlønning.

Påstanden gjelder landsoverenskomsten og innebærer et krav om at sjåførere som kjører godskjøring skal lønnes likt med sjåførere i vanlige ruter, dvs. at de skal lønnes etter avtalens § 1.A.a). I dag lønnes disse fra kr. 50,- til kr. 100,- pr. uke under. (§ 1.A.b.)

Dette krav er reist både av NTF og NRAF.

N.A.F. viser til at den virksomhet som blir berørt av dette krav er konkurranseutsatt. Det vises videre til at det her dreier seg om ikke-tilskuddsberettiget næring, som ifølge N.A.F. ikke vil tåle å følge lønnsutviklingen i den tilskuddsberettigete del av næringen, idet det ikke vil være mulig å ta økete lønnsutgifter igjen ved takstforhøyelser. N.A.F. ønsker å løsrive denne delen av næringen fra den tilskuddsberettigete kjøring.

N.A.F. peker også på at den omstridte "erklæring" kun gjelder tilskuddsberettiget kjøring.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schiöldborg viser til det forhold at denne delen av næringen er ikke-tilskuddsberettiget og konkurranseutsatt. Disse medlemmene bygger på at den ikke-tilskuddsberettigete del av godstransporten ikke omfattes av erklæringen av 7. og 8. oktober 1981. Denne gruppe sjåførere vil derfor ikke være berettiget til noe "erklærings-tillegg". Alene dette siste forhold gjør at kravet må forkastes.

Disse medlemmer finner det heller ikke rimelig å gi sjåførere på den ikke-tilskuddsberettigete godskjøring samme lønn som sjåførere tilskuddsberettiget kjøring.

På denne bakgrunn finner disse medlemmer at kravet må forkastes. Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 26 og 37: Reservesjåfører.

NTF har fremsatt krav om at reservesjåfører bare skal kunne benyttes når de stedlige parter er enige om det.

Kravet gjelder for begge overenskomster.

N.A.F. anfører at reservesjåfører ikke er ansatt i selskapet. De har heller ikke arbeidsrett eller arbeidsplikt. NTFs krav innebærer derfor et urimelige inngrep i stytingsretten, hevder N.A.F.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne etterkomme kravet.

Det er disse medlemmers oppfatning at det må foreligge en sterk begrunnelse for å gjøre inngrep i arbeidsgivers styringsrett. Da dette etter disse medlemmers oppfatning ikke foreligger i det foreliggende tilfelle, blir kravet å forkaste.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 27 og 46: Godskriving av tidligere praksis.

NTF krever at man for sjåførere lønnsmessig godskrives praksis for sertifikat i gruppe C og D. Kravet gjelder for begge overenskomste

N.A.F. anfører at den erfaring som ligger bak kjøring med vognmateriell som betinger førerkort i nevnte grupper, kan ha vært svært varierende og derfor ikke uten videre bør telle i lønnsmessig sammenheng.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Phipipson, Bjerke og Bach med tilslutning av Haraldseth finner å burde imøtekomme kravet. Dette flertall finner at praksis som nevnt bør gis ansiennitetsmessig virkning selv om vedkommende ikke har praksis med hensyn til kjøring av passasjerer. Praksis med hensyn til å behandle vognmateriell bør være det avgjørende.

Mindretallet Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg vil bemerke: En "blind" regel som krevet vil kunne virke urettferdig og tilfeldig. Honoreringen for relevant erfaring må i tilfelle skjønnes på grunnlag av andre kriterier, som partene bør samarbeide om. Mindretallet finner således ikke å ville akseptere kravet.

Påstandens pkt. 28 og 38: Spesielle tillegg.

Kravet gjelder begge overenskomster.

NTF krever visse endringer i de spesielle tillegg som gjelder ubekvem arbeidstid, de såkalte ubekvemstillegg (jfr. § 1.A). Kravet går ut på at tillegget for tjeneste i tidsrommet kl. 19.00 - 06.00 økes fra 25% til 40% av lønnen, og at tillegget gjøres gjeldende allerede fra kl. 17.00. Dessuten krever NTF innført et nytt tillegg for tjeneste på lørdag og søndag på kr. 12.- pr. time som kommer på toppen av gjeldende tillegg fra kl. 15.00 lørdag.

NRAF har fremmet et lignende krav, dog ikke noe krav om særskilt lørdags-/søndags-tillegg.

Det er vist til at tilleggene i det offentlige ligger høyere enn i den private sektor.

N.A.F. avviser kravene både fra NTF og NRAF og anfører at en imøtekommelse av kravene vil være en stor økonomisk belastning for selskapene. Dessuten hevder N.A.F. at de nevnte tillegg, slik de allerede eksisterer, er ganske store sammenliknet med tilsvarende tillegg for andre grupper innenfor LO/N.A.F.-området.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander og Bjerke konstaterer at rutebilarbeiderne, med unntak av verkstedarbeiderne, ikke har bestemmelser om noe eget skifttillegg i sine avtaler. Det spesielle ubekvemstillegget trer i stedet for skifttillegg. Disse medlemmer har ellers festet seg ved at skifttillegget i landtransporten ellers er 12,5%, men da i utgangspunktet som et tillegg for all arbeidet tid på skift. Dette er isolert sett en gunstigere betaling enn 25% tillegg for arbeidstid innenfor tidsrommet kl. 19.00 - 06.00, forutsatt en to-skift-ordning. Dessuten har landtransporten en bestemmelse om at skiftarbeid på lørdager og dager før helligdager etter ordinær arbeidstids slutt og på søn- og helligdager fram til kl. 22.00, betales med 100% tillegg. For verkstedarbeiderne i rutebil-

selskapene utenfor Oslo er skifttillegget 25% for tiden fra kl. 17.00 til kl. 07.00 og 50% på lørdag fra kl. 15.00 til søndag kl. 23.00. (For verkstedarbeidere i Oslo er satsen fra lørdag kl. 14.00 til søndag kl. 22.00 100%.)

Hensett til lønnsforholdene generelt kan imidlertid tilleggene ikke direkte sammenlignes.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson og Bjerke finner det likevel rimelig at

prosenttallet økes fra 25% til 40% fra lørdag kl. 15.00 til søndag kl. Forøvrig forkastes kravet. Medlemmet Bjerke vil for sitt vedkommende bemerke at hans prinsipielle syn er at starttidspunktet for opptjening av tillegget på vanlige virkedager også burde fremskyndes, men finner subsidiært å kunne gi sin tilslutning til foran nevnte konklusjon.

Medlemmene Alexander, og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne imøttekomme kravet, hverken helt eller delvis.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for NTF's påstand, men slutter seg subsidiært til medlemmene Philipson og Bjerke når det gjelder økningen av prosenttillegget fra 25% til 40% fra lørdag etter kl 1500.

Påstandens pkt. 29: Tillegg for delt dagsverk

NTF krever et tillegg på kr. 30,. pr. dag for delt dagsverk - som en ny bestemmelse i rutebiloverenskomsten utenfor Oslo. Det er i påstanden - som er antatt å gjelde bare sjåførere - ikke angitt hvor langt opphold mellom arbeidsøktene som skal anses å føre til delt dagsverk. Det er dog her henvist til en avgjørelse av Arbeidsretten.

Kravet må ses i sammenheng med tillegget for ubekvem arbeidstid, tariffens § 3.A, den maksimale skiftlengde og godtgjørelsen ved opphold på stasjoneringsssted, respektive endestasjon, tariffens § 2.A.2.

Ved opphold på endestasjon godtgjøres fullt ut for opphold i inntil en time, av overskytende oppholdstid godtgjøres for halvdelen.

På stasjoneringssstedet regnes opphold (etter ruteplanen) på inntil en halv time som arbeidstid (eventuelt med fratrekke for spisepause). En overskytende oppholdstid godtgjøres ikke.

N.A.F. avviser kravet om tillegget på kr. 30,. pr. dag for delt dagsverk, idet kravet anses uberettiget. Det er også vist til at en slik godtgjørelse sammen med den krevde forhøyelse av tillegget for ubekvem arbeidstid og utvidelse av tidsrammen for dette, samt det særskilte tillegg på kr. 12,- pr. time for arbeid på lørdager og søndager (påstandens pkt. 28), ville føre til en vesentlig økonomisk belastning på rutebilselskapene.

Det er under forhandlingene i Rikslønnsnemnda opplyst at NSB og de kommunale rutebilselskaper utenfor Oslo (fra 1. april 1982) yter kr. 30,. pr. dag for delt vakt dersom den strekker seg utover 9 timer. (Dessuten ytes kr. 13,- for hvert oppmøte utover to pr. dag).

I Oslo ytet de offentlige selskaper kr. 42,. (før 1.4.82) dersom oppholdet pr. dag mellom arbeidsøktene var over to timer. Var oppholdet lengre enn 3½ time, ble ytet kr. 60,- (før 1.4.82).

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander og Bjerke finner ikke å kunne godta det av NTF fremsatte krav. Det vises til at det i dag er godtgjørelse for ubekvem arbeidstid og for opphold på endestasjon.

Imidlertid finner disse medlemmer at lange opphold på stasjonsstedet bør godtgjøres noe bedre enn tilfellet er etter gjeldende tariff. Disse medlemmer fastsetter at det skal ytes en godtgjørelse på kr. 30,- pr. dag dersom oppholdet på stasjoneringssstedet strekker seg utover to timer sammenhengende.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg er av den oppfatning at det ikke er noe grunnlag for ekstra betaling av denne art, og kravet må derfor avvises.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 30: Avlønning av kontrollører, inspektører og verkstedformenn.

NTF krever at de nevnte arbeidstagere skal ha lønn på minst 15% over topplønn for sjåførere/verkstedarbeidere.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl - med tilslutning av Schioldborg viser til någjeldende bestemmelser som legger "de til enhver tid gjeldende overenskomster mellom N.A.F. og henholdsvis NFATF og Jern og Metall" til grunn for disse grupperes avlønning.

Det legges vekt på at NTFs krav går lengre enn tilsvarende bestemmelse i de ovenfor nevnte overenskomstområder og også lenger enn Norsk Arbeidslederforbunds (NALF) overenskomst.

LOs overenskomst går ut på at arbeidslederens lønn skal følge lønnsutviklingen for de arbeidstagere de leder. For NALF går overenskomsten ut på at de skal lønnes over gjennomsnittet for de arbeidstagere de leder.

Det krav som her fremsettes, vil altså innebære at lønn for kontrollører, inspektører og verkstedformenn skal ligge 15% over topplønn for sjåførere/verkstedarbeidere uansett vedkommendes ansiennitet. Dersom en av sjåførene eller verkstedarbeiderne har en høy topplønn, skal altså dette resultere i at arbeidslederens lønn må ligge 15% over.

Innføringen av en ny bestemmelse for arbeidsledere på dette området kan også volde komplikasjoner, hensett til de ordninger man allerede har.

Disse medlemmer er blitt stående ved å forkaste kravet, idet det ikke anses tilstrekkelig begrunnet.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 31: Minste smusstillegg for verkstedarbeidere.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til at det under behandlingen for Rikslønnsnemnda er opplyst at det i dag utbetales et tillegg for "særlig smussig arbeid" i størrelsesorden 25-30 kr. pr. uke. Hva som er "særlig smussig arbeid" avtales i dag mellom partene på bedriften. Disse medlemmer finner at det krav som her foreligger representerer en klar utvidelse av gjeldende ordning, idet det ikke lenger bare er "særlig smussig arbeid" som skal gi rett til smusstillegg. I tillegg kommer at bestemmelsen er gjort generell.

Disse medlemmer finner ikke at det foreligger tilstrekkelig grunn til å gi et smusstillegg av den størrelsesorden og det omfang som her kreves.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 32: Krav om personlig tillegg for fagarbeidere.

Det kreves at det i "MERKNAD B" tas inn en bestemmelse om at fagarbeider gis et personlig tillegg, slik at lønnsnivået blir lik lønnen i offentlig sektor.

Kravet fra NRAF går ut på at fagarbeidere skal gis:

0 år	kr. 1.308,-	(1,7%)	+ kr. 5.468,-
2 "	" 2.714,-	(3,5%)	+ " 6.161,-
4 "	" 4.122,-	(5,2%)	+ " 6.405,-
6 "	" 3.668,-	(4,4%)	+ " 6.708,-
8 "	" 4.055,-	(4,2%)	+ " 6.985,-
10 "	" 5.554,-	(6,3%)	+ " 7.264,-

N.A.F. har nedlagt en påstand om at bestemmelsene om at fagarbeidere minst skal lønnes som sjåførere, endres slik at "minst" strykes. N.A.F.'s krav har ikke fått medhold, jfr. Rikslønnsnemndas bemerkninger^u under dette punkt (N.A.F.s krav).

Rikslønnsnemnda har delt seg i et flertall og et mindretall ved tolkningen av erklæringen av 7. og 8. oktober 1981. Flertallet, bestående av Philipson og Bjerke, finner ikke at erklæringen - og den rimelighetsvurdering som skal foretas - innebærer at det er naturlig å knytte fagarbeideres lønn i dette overenskomstområde direkte til lønnen i den offentlige sektor, og finner derfor ikke å kunne etterkomme kravet.

Det vises forøvrig til det som er anført under avsnittet "Tillegg i private rutebilselskaper".

Medlemmet Alexander, som har et annet syn på erklæringen av 7. og 8. oktober 1981, har intet å bemerke til konklusjonen.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg slutter seg til Alexanders uttalelse.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTFs påstand.

Påstandens pkt. 33: Kompensasjon for fridag.

I rutebiloverenskomsten utenfor Oslo har NTF fremmet et krav som går ut på at hvis en bevegelig hellig-/høytidsdag faller på en allerede fastsatt fridag, skal det gis ny fridag. NRAF har ikke framsatt noe tilsvarende krav.

Etter det som er opplyst for Rikslønnsnemnda, eksisterer det ingen tilsvarende bestemmelse generelt for skiftarbeidere. Derimot har en slik ordning for ansatte i den offentlige sektor. Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner likevel ikke at det er sterke nok grunner til å akseptere dette krav ved Rikslønnsnemndas behandling av saken.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstanden pkt. 34: Eget rom ved overnatting.

Rikslønnsnemndas medlemmer viser til at det under nemndsbehandlingen er oppnådd enighet mellom partene om at denne bestemmelsen skal inntas i overenskomstens § 9:

"Ved overnatting har sjåføren krav på eget rom så sant dette er praktisk mulig".

Påstandens pkt. 36: Krav om at A/S Østfoldrutene, A/S Nedre Romerike Busstrafikk og Modumsrutene skal gå inn under Oslo-overenskomsten.

N.A.F. har erklært seg innforstått med at A/S Nedre Romerike Busstrafikk heretter skal gå inn under Oslo-overenskomsten, men har motsatt seg at de øvrige ruter tas inn. '

N.A.F. har opplyst at 80% av kjøringen for A/S Østfoldrutenes vedkommende skjer i Østfold. Selskapet har ikke kjøring i Oslo, men ca. 20% av kjøringen består i kjøring inn til Oslo. En har gått med på å betale SL-tillegg og gi arbeidstidsbestemmelser for Oslo anvendelse for den kjøring hvor dette er aktuelt. Kjøringen går inn under tilskuddsordningen for Østfold fylke, som har stilt seg negativ til å betale tilskudd i henhold til Oslo-overenskomsten.

Tilsvarende er det for Modumrutenes vedkommende. Det er opplyst at 90% av kjøringen finner sted i Buskerud og at 10% av kjøringen går til Oslo. Buskerud fylke har sagt nei til å betale tilskudd etter Oslo-overenskomsten.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilsutning av Schioldborg finner etter omstendighetene ikke å kunne gi NTFs krav medhold for så vidt angår A/S Østfoldrutene og Modumrutene.

NTFs krav om at A/S Nedre Romerike Busstrafikk skal gå inn under Oslo-overenskomsten etterkommes. For øvrig forkastes kravet.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 39: SL-tillegget.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til at dette krav vil endre någjeldende ordning på to punkter:

- SL-tillegget økes fra kr. 112.80 til kr. 125,-. NRAF har på dette punkt et tilsvarende krav, idet SL-tillegget kreves hevet med 13 pst.
- Alle sjåførere som kjører på Oslo-overenskomsten betales dette tillegget.

Dette innebærer en klar utvidelse av någjeldende ordning. I dag betales det kun SL-tillegg til sjåførere som kjører ruter på kontrakt med Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk. Det er under nemndsbehandlingen videre opplyst at ordningen med SL-tillegg i dag er basert på en tilskuddsordning. En utvidelse i samsvar med NTF's krav vil ikke berettigede til refusjon fra tilskuddsordningen. Utgiftene vil således måtte betales av selskapene selv.

Disse medlemmer finner det likevel rimelig at også SL-tilleggets størrelse justeres noe opp.

Disse medlemmer er kommet til at SL-tillegget bør heves til kr. 120.00.

Disse medlemmer finner det imidlertid ikke rimelig å utvide ordningen, idet det bl.a. vil innebære en forskjellsbehandling i forhold til landet forøvrig.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 40: Ikke anledning til å trekke mer enn 30 minutter av "arbeidstiden".

NTF's krav går ut på at det gjøres en endring i Oslo-overenskomsten § 4, II, slik at det ikke skal være anledning til å trekke for mer enn 30 minutter av arbeidstiden pr. dag. Dette vil innebære at alle opphold ut over dette skal betales med full lønn.

Utenfor Oslo har NTF fremsatt krav om et tillegg på kr.30,- pr. dag for delte skift (påstandens pkt. 29).

NRAF har fremsatt krav om et tillegg på kr. 35,- pr. dag for sammenhengende opphold på stasjoneringssted på over 90 minutter. Dessuten kreves full betaling for opphold på endestasjon. Disse krav gjelder utenfor Oslo.

Det er en viss uenighet mellom partene om hvor kompliserende en slik bestemmelse vil virke. NTF hevder at bestemmelsen vil tvinge rutebilselskapene til å legge opp til en effektiv drift og rasjonelle ruteopplegg, mens NAF hevder at en etterkommelse av kravet både vil virke kompliserende og fordyrende.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Disse medlemmene legger til grunn at en etterkommelse av kravet ville virke kompliserende for ruteopplegg. Dessuten vil det være kostnadskrevenende. Disse medlemmene finner de bestemmelser som allerede gjelder for beregningen av den daglige arbeidstid relativt tilfredsstillende og finner derfor ikke å kunne etterkomme kravet.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 41: Redusert arbeidstid.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg peker på at det bare er sjåførere som kjører ruter på kontrakt med Oslo Sporveier som i dag har 34 timers arbeidsuke. Sjåførere som kjører ruter på kontrakt med Stor-Oslo Lokaltrafikk har 36 timers arbeidsuke. Den ordinære arbeidstid i landet forøvrig er 40 timer og 38 timer avhengig av skiftplanene. Det er opplyst at denne forskjell i arbeidstid til en viss grad har sammenheng med belastende arbeidssituasjon innenfor Oslo/Stor Oslo Lokaltrafikkområde.

Kravet går ut på at arbeidstiden innen Oslo-overenskomsten skal settes til 34 timer.

Disse medlemmene kan ikke se at det er tilstrekkelig grunn til å redusere arbeidstiden slik kravet går ut på. Kravet kan derfor ikke tas til følge.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 42: Fri annen hver helg (lørdag og søndag).

I rutebiloverenskomsten for Oslo og omegn har NTF krevd at gjennomsnittlig minst annen hver helg (lørdag og søndag) skal være sammenhengende fri. NRAF har ikke reist noe tilsvarende krav.

N.A.F. har avvist kravet bl.a. med den begrunnelse at det vil øke behovet for personale og dermed føre til en kostnadsøkning for selskapene. Det vises ellers til at en her bør kunne slå seg til ro med arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Etter arbeidsmiljølovens § 51 pkt. 3, er regelen at det skal være en sammenhengende friperiode på 36 timer hver uke, og at fritiden så vidt mulig skal legges til en søn- eller helgedag. Ved utført søn- og helgedagsarbeid skal arbeidstaker ha fri følgende søn- og helgedagsdøgn. Arbeidstilsynet kan imidlertid tillate lempninger.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson og Alexander

finner ikke å kunne etterkomme kravet idet disse medlemmer regner med at imøtekomme vil kunne skape vansker m.h.t. gjennomføringen av ruteoppleggene for en del av selskapene. Selv om disse medlemmene har sympati for kravet finner de ut fra det hensyn som er nevnt foran, å måtte forkaste kravet.

Rikslønnsnemndas medlem Bjerke, mener at NTF's krav på dette punkt er av betydning for et godt arbeidsmiljø og i og for seg rimelig. Innenfor de større selskapene i Oslo og omegn burde det også være mulig å imøtekomme kravet helt eller delvis uten altfor store kostnader. Dette medlem vil derfor gå inn for at de ansatte sikres sammenhengende fri fra kl. 12.00 lørdag til kl. 24.00 søndag gjennomsnittlig minst annen hver helg.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men gir subsidiært sin tilslutning til medlemmet Bjerke.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg dissenterer og skal bemerke at det ikke kan være noen grunn til at dette spørsmål skal

fravike fra lovens ordning og derved innskrenke mulighetene for gjennomføring av en rasjonell arbeidsplan.

Påstandens pkt. 43: Omplassering

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til at en i dag har en tariffbestemmelse som må sies å være i samsvar med vanlig samfunnsoppfatning. Det vises videre til reglene om attføring. På denne bakgrunn finner disse medlemmer ikke å kunne gå inn for at ansatte som av helsemessige grunner får vanskeligheter i tjenesten skal omplasseres uten tap av lønn.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 44 Kjøring med leddbuss.

NTF har framsatt et krav om at det for kjøring med leddbuss skal gis et tillegg til lønnen på 15 prosent. NRAF krever tilsvarende et tillegg på kr. 5,00 pr. time.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Bach med tilslutning av Haraldseth legger til grunn at kjøring med leddbuss er mer belastende for sjåføren enn kjøring med vanlig buss, og videre at bruk av leddbuss medfører rasjonalisering sett fra selskapenes side, der den anvendes. På denne bakgrunn vil disse medlemmer gå inn for at det for slik kjøring gis et tillegg på kr. 5,00 pr. time.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg er uenige i flertallets uttalelse og mener at det ikke er noen grunn til å betale ekstra for kjøring av leddbuss.

Påstandens pkt. 45: Adgangen til å benytte delte skift utgår

Etter den gjeldende avtale er det adgang til på visse premisser å legge opp til delte skift.

Kravet fra NTF går ut på at siste avsnitt i § 4 - IV går ut. Ordningen i dag er at selv om en på det stedlige plan ikke blir enige om delskift-ordninger på frivillig basis, kan bedriften i samråd med tillitsmennene gjennomføre slike ordninger. Dersom kravet etterkommes og bestemmelsen utgår, vil dette innebære at det kreves enighet om delte skift mellom selskapet og arbeiderne, for at delskiftordninger skal kunne gjennomføres.

Det er ikke fremsatt noe tilsvarende krav fra NRAF's side.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Disse medlemmene finner det betenkelig å innskrenke rutebilselskaper adgang til å benytte delte skift på de premisser som har vært gjeldende. Disse medlemmene finner derfor å måtte forkaste det fremsatte krav.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 47: Maksimalt utstrekking for skift.

NTF har fremsatt krav om at maksimalt utstrekking for skift skal være 9 timer. Det innebærer en reduksjon på 3 timer. Det er ikke fremsatt noe tilsvarende krav fra NRAF.

N.A.F. har motsatt seg kravet under henvisning til at det er nødvendig av hensyn til et rasjonelt arbeidsopplegg at skift maksimalt har en utstrekking på 12 timer.

Medlemmene Philipson og Alexander skal bemerke: En har sympati for arbeidstakernes krav. Det dreier seg imidlertid om et meget vanskelig vurderingstema hvor hensyn til arbeidsmiljømessige forhold må veies mot effektivitetshensyn. Under tvil er disse medlemmene blitt stående ved ikke å gi kravet helt eller delvis medhold.

Medlemmene Bjerke og Dahl med tilslutning av Haraldseth skal bemerke: En kan se at delt skift, og særlig de delte skift med lange utstrek, er en belastning for arbeidstakerne. Det finnes ulike måter å redusere eller kompensere for denne belastningen på. Disse medlemmer har festet seg ved at en reduksjon i det maksimale utstrek synes å være et rimelig og vel begrunnet forslag. Disse medlemmer vil stemme for at det maksimale utstrek settes til 10 timer.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg kan ikke være enig i flertallets betraktninger, men slutter seg til konklusjonen om at kravet avvises.

Påstandens pkt. 48 - Skiftplanen

NTF har fremsatt krav om at all kjøring skal skje etter oppsatte skiftplaner som skal forelegges tillitsmennene senest innen 14 dager før de iverksettes.

Medlemmene - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner en slik bestemmelse kan bety for sterke bindinger i driftsplanleggingen og at den således kan vanskeliggjøre et hensiktsmessig opplegg for trafikkavviklingen. Disse medlemmer legger og vekt på at gjeldende bestemmelse synes å innebære en rimelig beskyttelse av arbeidstakernes interesser. Kravet blir derfor ikke imøtekommet.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 49: Turbiloverenskomsten i Oslo og omegn.

NTF's påstand er under forhandlingene for Rikslønnsnemnda i det vesentlige akseptert av N.A.F. I henhold til dette har Rikslønnsnemnda utformet følgende konklusjon:

De endringer av lønnsmessig betydning som ble gjort gjeldende for sjåførere i rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn, gjøres gjeldende for denne overenskomst i samsvar med tidligere praksis.

Påstandens pkt. 50: Ny turbiloverenskomst i Oslo og omegn.

NTF krever at partene skal pålegges å forhandle i tariffperioden med henblikk på å komme frem til en ny turbiloverenskomst. Utgangspunktet skal være NTF's fremlagte forslag til ny overenskomst. Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Medlemmene finner ikke å kunne pålegge N.A.F. å forhandle med utgangspunkt i et forslag fremsatt av NTF. Det bør være opp til partene på fritt grunnlag å ta opp forhandlinger om dette spørsmål. Disse medlemmer går ut fra at N.A.F. ikke vil motsette seg slike forhandlinger.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 4 c: §1 B a) Verkstedarbeidere

Det heter i landsoverenskomstens § 1 B a) Verkstedarbeidere:

"Fagarbeideres lønn skal til enhver tid være minst like høy som sjåførsers lønn dvs. :"

N.A.F. ønsker dette endret slik at "minst" strykes i det som foran er sitert.

Rikslønnsnemndas's medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Back med tilslutning av Haraldseth finner ikke å kunne gi sin tilslutning til dette krav. Det dreier seg om en etablert ordning som har vært praktisert i mange år, og disse medlemmer finner ikke tilstrekkelig grunnlag for å etablere en endring i overenskomsten på dette punkt.

Kravet tas derfor ikke til følge.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg stemmer for N.A.F.'s påstand.

Påstandens pkt. 4 Rutebilsektoren Frikjøring

N.A.F. krever i Oslo-overenskomstens § 7 innført en begrensning i adgangen til frikjøring, idet det kreves at "Bussruter" endres til "lokal - nær- og forstadstrafikk".

Det skal dog tilføyes: Reservepersonale reiser fritt til og fra tjeneste.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Bach med tilslutning av Haraldseth skal bemerke:

Det vil innebære en innskrenkning i adgangen til frikjøring, dersom kravet tas tilfølge. Etter omstendighetene er disse medlemmer lite stemt for å etterkomme kravet. Det dreier seg under enhver omstendighet om et forhold som partene bør kunne drøfte uten Rikslønnsnemndas mellomkomst. Kravet forkastes.

Medlemmene Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg stemmer for N.A.F.'s påstand i det kravet finnes berettiget.

100

Påstandens pkt. 4: Rutebilsektoren.

Kostgodtgjørelse.

N.A.F. krever for landsoverenskomsten innført bestemmelser for kostgodtgjørelse som følger:

For turkjøring innenlands (§4):

Diett	0 - 4 t	kr	0
	4 - 8 t	"	25
	over 8 t	"	60

For flere dagers turer betales godtgjørelse etter spesiell avtale.

Det skal være anledning til å opprette lokal avtale om turkjøring.

Bestemmelsene idag går ut på at kost og losji skal betales etter regning. Men det kan inngås spesiell avtale.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Bach med tilslutning av Haraldseth finner ikke tilstrekkelig grunn til å etterkomme kravet som dermed blir å forkaste.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg stemmer for N.A.F. påstand.

Krav imøtekommet overfor NRAF.

Ved Rikslønnsnemndas behandling er følgende krav imøtekommet av N.A.F.:

- Tellepenger for sjåførere i Oslo og utenfor Oslo er øket fra kr 7,- til kr 10,- og sartillegget er øket fra kr 1,50 til kr 2,-
- Kompensasjonen for forsinkelse i ruten på mindre enn 30 min. økes fra kr 20,- til kr 30,-.
- Frikjøring: I overenskomsten for Oslo og omegn strykes "uten erverv" i bestemmelsen om frikjøring (§ 11).
- Veskeforsikring: Forsåvidt angår veskeforsikring innføres den ordning som gjelder for Oslo og omegn også for landsoverenskomsten.

De samme endringer forutsettes innført i vedkommende overenskomster mellom NTF/N.A.F.

OVERENSKOMSTEN FOR LINJEGODS A/S

Påstandens pkt. 51Nytt tiårstrinn i lønnskalaen

NTF krever at lønnskalaene utvides med ansiennitetstrinn etter ti års praksis, og at lønnen på dette trinn skal svare til begynnerlønnen for arbeidende formann.

N.A.F. opplyser at bedriften er villig til å innføre ti-årstrinn, under forutsetning av at "avstanden mellom ansiennitetstrinnene økes." Bedriften kan ikke akseptere at ti-årssatsen knyttes til begynnerlønnen for arbeidende formann.

Under forhandlingene i Rikslønnsnemnda har N.A.F. opplyst at man under partsforhandlingene våren 1982 tilbød nye lønnskalaer inneholdende tiårstrinn - basert på lønnsnivået før det alminnelige oppgjør våren 1982.

Oppstillingen nedenfor viser lønnskalaene pr. 31. mars 1982 og det tilbud om (ekstraordinær) regulering som ble fremsatt.

Ansiennitets-trinn	A. Gjeldende lønnskalaer		B. N.A.F.'s tilbud	
	Sjåførere	Godsekspeditører m.fl.1)	Sjåførere	Godsekspeditører m.fl.2)
år	kr/mnd.	kr/mnd	kr/mnd	kr/mnd
0	5.739,50	5.406,50	5.740	5.407
2	5.787,50	5.561,50	5.788	5.562
4	5.839,50	5.648,50	5.888	5.662
6	5.912,50	5.711,50	5.988	5.762
8	5.985,50	5.774,50	6.088	5.862
10			6.188	5.962

1) Ettårssats på 5.461,50 kr/mnd

2) Ettårssats på 5.462 "

Tilbudssatsene til og med toårstrinnet representerer lave avrundinger til hele kroner, på åtteårstrinnet ligger de tilbudte satser 1,5 - 1,7% over de gamle, og de nye tiårssatser ligger 3,2 - 3,4% over de gamle høyeste satser (åtteårssatsene). Det er opplyst at tilbudet da det ble fremsatt innebar en beregnet lønnsøkning svarende til vel 23 øre pr. alle arbeidende timer (eller ca. 0,6%). Herav krever tiårstrinnet alene nærmere 8 øre (ca. 0,2%).

På den bakgrunn som foreligger, fastsetter Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg at lønnskalaene utvides med tiårstrinn, og at lønnskalaene - sett i relasjon til avlønningsforholdene pr. 31. mars 1982 - skal være som i det tilbud N.A.F. fremsatte under partsforhandlingene våren 1982, jfr. under B i oppstillingen foran.

Disse lønssatsene går da inn som grunnlag for de justeringer pr. 1. april 1982 (5. mai 1982) som ellers følger av denne kjennelse.

Disse medlemmer finner ikke grunnlag for å knytte tiårssatsene til begynnerlønn for arbeidende formann.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Sjåførtillegg/Førererkort klasse II

NTF krever at det generelle tillegg på kr. 200,- pr. måned for sjåførere i arbeid som krever førererkort i kl. II, heves til kr. 430,- pr. mnd.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner det rimelig at slikt beløpsmessig fastsatt tillegg blir regulert, forholdsmessig i samsvar med økningen av lønnstillegget for sjåførere i landtransporten med førererkort i kl. II, jfr. NTF's påstand, pkt. 9. Dette standpunkt fører til at gjeldende tilleggssats heves fra kr. 200,- pr. mnd. til kr. 320,- pr. mnd.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Tillegg for truckførere og kranførere

Krav svarende til det som er omtalt i forbindelse med påstandens pkt. 51 om sjåførtillegg er reist for truckførere og kranførere - heving av lønnstillegget fra kr. 200,- pr. mnd. til kr. 430,- pr. mnd. for heltidsansatte.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til det som er nevnt for påstanden om sjåførtillegg. På denne bakgrunn fastsettes tillegget for heltidsansatte til kr. 320,- pr. mnd., for deltidsansatte til kr 160,- pr. mnd.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Vikarierende formenn

NTF krever at arbeidstaker som i kortere tid vikarierer som arbeidende formann lønnes som beskrevet for stillingen som sådan.

N.A.F. er enig i dette, og Rikslønnsnemnda treffer på denne bakgrunn en avgjørelse i samsvar med NTF's krav.

Medlemmene - Philipson, Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg presiserer at ordningen gjelder så lenge arbeidstakeren fungerer i stillingen etter bedriftens anmodning.

Spisepauser

NTF krever lønn også for spisepauser. N.A.F. avviser kravet under henvisning til bestemmelsene i arbeidsmiljølovens § 51.

Rikslønnsnemnda's medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne imøtekomme kravet. De alminnelige bestemmelser i arbeidslivet om lønn i spisepauser, bør gjelde også for denne overenskomst.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens punkter 51 (§ 1.3 - arbeidende formenn) 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 og 60.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda har partene akseptert at følgende formuleringer oversendes partene på bedriften med anmodning fra Rikslønnsnemnda om å følge opp:

- forholdene i de bedriftsinterne fora
- redigering av ny tariffavtale.

§ 1.3 - Arbeidende formenn.

Bedriften er enig i at arbeidstagere som på bedriftens anmodning i kortere tid vikarierer som arbeidende formenn skal lønnes som for stillingen bestemt i den tid vedkommende fungerer i stillingen.

§ 2 - Ordinær arbeidstid.

Spørsmålet om redusert arbeidstid med tilsvarende reduksjon i lønn er regulert i bedriftens personaladministrative retningslinjer. Når bedriftens og den enkelte ansattes behov for redusert arbeidstid med tilsvarende reduksjon i lønn har vært sammenfallende, er det inngått avtale om dette.

Overensstemmende med nevnte retningslinjer vil bedriften fortsatt vurdere slike henvendelser seriøst, men kan ikke være med på å gi ansatte rett til nevnte ordninger uansett om det gjelder småbarnforeldre eller andre.

Bestemmelser om småbarnforeldres rett til redusert arbeidstid kan ikke godtas inntatt som bestemmelse i overenskomsten.

§ 5 - Lønn under militærtjeneste

Dette krav er opplyst å skulle omfatte kvinner som etter verving blir innkalt til militærtjeneste eller tjeneste i heimevern, sivilforsvar eller politireserve.

I den utstrekning disse helt spesielle tilfellene dreier

seg om lovbestemt fastsatt tjenesteplikt for kvinner som tidligere har vært vervet, vil deres lønn under slik tjeneste være regulert i henhold til overenskomsten § 5 - Lønn under militærtjeneste - idet dette er en kjønnsnøytral bestemmelse.

§ 8 - Vareklær.

Bedriften er enig i følgende protokollering i 1. avsnitt som erstatning for nåværende tekst:

"I henhold til bedriftens rutiner for utlevering av arbeidstøy, får personalet 2 sett sommerarbeidstøy ved ansettelsen, deretter ett sett årlig. Videre får personalet 2 sett vinterarbeidstøy (fóret bukse og jakke eller fóret kjeledress) ved ansettelsen. Senere ett sett hvert annet år. På samme måte utleveres en sommerlue og en vinterlue."

Forøvrig er man enig i at 6. avsnitt i § 8 utgår, og nytt 6. avsnitt skal lyde:

"Bestemmelsene skal ikke være til hinder for hyppigere utskiftning som skyldes hendelig uhell."

Permisjon ved svangerskap og fødsel.

Bedriften har ingen mulighet til å innføre bestemmelser på dette område som går ut over de generelle lovbestemmelser. Det henvises her til kapitel VIII i Arbeidsmiljøloven - Rett til fri ved svangerskap og fødsel m. v. og ved barns og barnepassers sykdom.

§ 9 - Reisebestemmelser.

Bedriften er innforstått med å endre nåværende tariffbestemmelser slik at disse blir i samsvar med bestemmelsene for landtransportens tariff 1 og 3.

1. Korte velferdspermisjoner.

Bedriften er innforstått med å treffe nærmere avtale om retningslinjer for praktiseringen av den tariffbestemte ordning "Avtale om korte velferdspermisjoner av 1972 med endringer i 1976."

Yrkesopplæring.

Bedriften anser opplæring som et viktig virkemiddel i bestrebelsene på å øke virksomhetens produktivitet og kvalitet.

Opplæringsspørsmål har derfor vært drøftet med de ansattes representanter i Arbeidsmiljøutvalget og Landsutvalget for innepersonale og vil likeledes bli drøftet med det nyetablerte Landsutvalget for utepersonale uavhengig av tariffbestemmelser om dette.. Dette innebærer at pkt. c) utgår i N.A.F.'s påstand inntatt i påstandsskriftet s. 52 under Linjegods A/S.

Under henvisning til foranstående utformer Rikslønnsnemnda ingen konklusjon forsåvidt angår de nevnte punkter i påstanden (51-(§1.3), 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60).

Påstandens pkt. 53: § 3. Overtidsarbeid.

Det kreves at overtidstillegget for de to første timer økes fra 40% til 50%. Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne etterkomme dette krav, og viser til den begrunnelse som er gitt foran til påstandens punkt 15. B.

Disse medlemmer finner heller ikke å kunne etterkomme kravet om at påbegynt time skal gjelde som hel time. Kravet anses ikke som særlig rimelig.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 59: Bonusavtale/Produktivitetsavtale

NTF krever at den nåværende bonusavtale erstattes med en produktivitetsavtale - etter formulert utkast.

Utkastet inneholder bestemmelser om minstebonus - lik ved alle terminaler og ekspedisjonssteder (nedenfor kalt terminaler). Ved lokale forhandlinger skal det med virkning fra 1. oktober hvert år, under omsyn til produktivitet m.v., ved hver terminal fastsettes tillegg til minstebonus.

Hvert år pr. 1. april skal minstebonus reguleres slik at den svarer til gjennomsnittlig totalbonus ved samtlige terminaler i foregående kalenderår.

Redaksjonen - som også inneholder bestemmelser om hvordan lokale forhandlinger skal gjennomføres - forutsetter at det innen utgangen av 1982 sluttføres forhandlinger mellom partene om utfyllende bestemmelser.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg konstaterer at redaksjonsutkastet i det store og hele må føre til økende minstebonus fra år til år.

Bedriften uttaler at den ser behovet for å utforme mer hensiktsmessige alternativer til gjeldende bonusavtale. Imidlertid peker den på at det innebærer et tidkrevende og omfattende arbeid, som den imidlertid er innstilt på å søke gjennomført i kommende tariffperiode i uformelt samarbeid mellom partene. På denne bakgrunn krever den at gjeldende lønnsavtale prolongeres til 31. mars 1984.

Disse medlemmer er enig med bedriften - også på bakgrunn av at NTF selv ser behovet for utfyllende bestemmelser. Det ville kunne være uheldig å fastsette en del bestemmelser i en ny avtale før man har oversikt over alle sider av problemkomplekset.

Disse medlemmer prolongerer gjeldende bonusavtale og forutsetter at saken blir gjort til gjenstand for samarbeid mellom partene med sikte på eventuell revidert avtale pr. 1. april 1984 eller tidligere, dersom man blir enige om det.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Sjøtransporten: losse- og lastearbeid.

NTF'S KRAV

Påstandens pkt. 61: Rammeavtalen om fastlønssystem for losse- og lastearbeidere. Nye havner inn i Rammeavtalen.

I tilknytning til losse- og lasteoverenskomstene har NTF fremmet krav om at den eksisterende Rammeavtalen om fastlønssystem for losse- og lastearbeidere skal gjøres gjeldende som en prøveordning for Bodø, Hammerfest, Harstad, Kristiansund N, Molde, Tromsø og Ålesund senest 1. januar 1983. N.A.F. avviser dette kravet og hevder at det i så fall ville være nødvendig å etablere en ny rammeavtale for de mindre havnene, og peker i den anledning særlig på havnene i Nord-Norge.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg vil understreke at nye lønssystemer, og særlig avtaler om fastlønssystemer, reiser mange vanskelige spørsmål. Et fastlønssystem vil kunne innebære problemer for flere av de havner som kravet omfatter. Nemndas medlemmer mener at den ikke har den nødvendige innsikt og oversikt til å treffe en forsvarlig avgjørelse når det gjelder innføring av slike nye ordninger. En står her overfor typiske spørsmål som det må være partenes sak å løse gjennom forhandlinger. Disse medlemmer finner derfor ikke å kunne imøtekomme NTF's krav på dette punkt.

Medlemmet Back med tilslutning av Haraldseth vil bemerke at kravet om å gjøre fastlønnsavtalen gjeldende for 7 nye havner først og fremst er sosialt betinget. Losse- og lastearbeiderne har frem til 1977 måttet akseptere en høyst usikker lønssituasjon i den forstand at de ikke har vært garantert noen fast ukentlig lønn. Fastlønnsavtalen har langt på vei likestilt losse- og lastearbeiderne med andre arbeidstagere i så måte.

Behovet for en garantert lønn er like stort uavhengig av hvorvidt en arbeider i en "liten" eller "stor" havn.

Da nemndas flertall heller ikke har funnet å kunne imøtekomme NTF's krav om en forbedring av bestemmelsene i Rasjonaliseringsavtalens § IV, (pkt. 65 i påstanden) vil de losse- og lastearbeidere som ikke omfattes av fastlønnsavtalen fortsatt måtte leve med et "usosialt" lønssystem.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer derfor for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 62: Visse arbeidstyper forbeholdt de faste losse- og lastearbeidere.

I tilknytning til NTF's krav har D.A.F. avgitt følgende erklæring:

Rammeavtalen om fastlønn:

§ 2, pkt. 2 - nytt 3. avsnitt:

"D.A.F. erklærer seg i prinsippet enig i at terminalarbeid, truckkjøring og rigging i størst mulig utstrekning skal utføres av de faste losse- og lastearbeidere.

Den lokale Losse- og lastearbeiderforening og den lokale ekspeditørsammenslutning skal aktivt arbeide for dette."

Under henvisning til dette utformer ikke Rikslønnsnemnda noen egen konklusjon på dette punkt.

Påstandens pkt. 63: Garantert betaling for minstetid m.v.

NTF har fremsatt krav om at den enkelte arbeider blir garantert betaling for minst tre timer (økning fra to timer) dersom han møter frem til arbeid, innenfor ordinær dagtid og at han blir betalt for minst fire timer (økning fra tre timer) med nærmere angitte tillegg ved fremmøte på søn- og helligdager og ved ordinær arbeidstids slutt. Endringene forsviddt angår tilleggene går ut på at 50% endres til 100% etter kl. 21.00 og på søn- og helligdager.

N.A.F. har avvist kravet under henvisning til at det vil medføre kostnadsøkning og at det særlig vil bli belastende for små havner.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Det dreier seg her om utpreget vurderingsbestemte spørsmål. Disse medlemmer kan ikke se at den avtaleordning en har idag er urimelig og finner hensett til kostnadsaspektet ikke å kunne etterkomme kravet helt eller delvis.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 64: To mann ombord

NTF har fremsatt krav om at Rasjonaliseringsavtalens § II, endres slik at det ved enhver ekspedisjon skal tilsettes minst to mann ombord uansett losse-/lastemengde.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Disse medlemmer forstår fagforbundets ønske om å beskytte losse- og lastearbeidernes arbeidsplasser. Det vil imidlertid - etter disse medlemmers oppfatning - være å gå for langt å innføre en bestemmelse av den karakter det her er tale om. Det vil dreie seg om en ordning som klart går utover hensynet til en noenlunde rasjonell avvikling av arbeidet med lossing og lasting.

Kravet gis derfor ikke medhold.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.

Påstandens pkt. 65: Rasjonaliseringsavtalen

I forbindelse med den såkalte Rasjonaliseringsavtalen krever NTF en forbedring av bestemmelsene i avtalens § IV som gjelder "Garanti for opprettholdelse av fortjenestemulighetene for dem som blir igjen i yrket". Kravet går ut på at garantiperioden skal være to uker og den garanterte minsteinntekt blir tilsvarende: Gjeldende timelønn x 38 x 2. N.A.F. avviser kravet med den begunnelse at den i realiteten vil bety at også losse- og lastearbeiderne i akkordhavnene får garantert ukelønn.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander og Bjerke viser til sine merknader i forbindelse med spørsmålet om nye havner skal inn under Rammeavtalen.

Disse medlemmer viser og til at etterkommelse av kravet innebærer et system som nærmer seg et fastlønnssystem. Det dreier seg om vanskelige vurderingsbetonede spørsmål som Rikslønnsnemnda vanskelig kan ha den nødvendige oversikt over. En står her, etter disse medlemmers oppfatning, ovenfor typiske spørsmål som det bør være partenes sak å løse gjennom forhandlinger.

Etter dette finner disse medlemmer ikke å kunne imøtekomme NTF's krav.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til at en imøtekommelse av kravet om garantert ukelønn bryter helt med det prinsipp som Rasjonaliseringsavtalen idag bygger på når det gjelder garantiordningen. Disse medlemmer tar på dette grunnlag avstand fra kravet.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand og viser forøvrig til merknadene under påstandens pkt. 61.

Påstandens pkt. 66 : Ulykkesforsikring

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda har partene kommet til enighet om følgende:

Alle overenskomster.

I den enkelte havn opprettes ulykkesforsikring omfattende alle faste arbeidere. Premien betales av arbeidsgiver.

N.A.F.'S KRAV:

Påstandens pkt. 3 a): Tilføyelse til Rammeavtalen om fastlønnssystem § 2 pkt. 1: Skipsmannskaps adgang til å utføre losse- og lastearbeid.

I Rammeavtalens § 2, pkt. 1 krever N.A.F. tilføyd en bestemmelse som gir kystfartøy adgang til å utføre losse- og lastearbeid med eget mannskap under nærmere gitte betingelser.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander og Bjerke har sympati for kravet ut fra rasjonaliseringshensyn, men finner ikke å kunne gi det medhold. En avveining av rasjonaliseringshensynet og hensynet til de ansatte er meget vanskelig. Det dreier seg om et forhold som bør være gjenstand for forhandlinger mellom partene. Disse medlemmer finner ikke tilstrekkelig grunnlag for å innføre en endring ved Rikslønnsnemndas behandling av kravet. Det vil således heller ikke være grunnlag for å gjøre tilføyelser i tariffavtalene for Syd-Norge og Nord-Norge på dette punkt.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth slutter seg til flertallets konklusjon om at kravet forkastes.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg stemmer for N.A.F.'s påstand.

Påstandens pkt. 3 b): Tilføyelse til Rammeavtalen om fastlønssystem § 2, pkt. 3, siste setning: Minstetilsetting av losse- og lastearbeidere.

N.A.F. krever inntatt en tilføyelse i § 2, pkt. 3 som går ut på at bestemmelsen om at det skal tilsettes minst en losse- og lastearbeider til hver ekspedisjon, ikke skal gjelde dersom det før innføringen av fastlønssystemet ikke har vært tilsatt losse- og lastearbeidere.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson og Bjerke har også sympati for dette krav, men finner ikke å kunne gi det medhold idet det vises til den begrunnelse som er gitt i forbindelse med det foregående krav : påstandens pkt. 3 a).

Medlemmene Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner kravet rimelig og stemmer for dette.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth slutter seg til Philipson og Bjerkes konklusjon.

Påstandens pkt. 3 c): Porsgrunn havn.

N.A.F. gjør krav om at Porsgrunn havn tas ut av fastlønsordningen.

Subsidiært gjør N.A.F. gjeldende av kravet om "en mann" jfr. påstandens pkt. 3 b) gjøres gjeldende for Porsgrunn havn.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander og Bjerke har forståelse for at Rammeavtalen om fastløns-system ikke helt ut har vært hensiktsmessig for denne havn som er en utpreget industrihavn. Særlig har disse medlemmer forståelse for det subsidiære krav som er fremsatt. Når disse medlemmer ikke finner å kunne gi kravet medhold henger det sammen med disse medlemmers rettslige forståelse av oppsigelsesbestemmelsen i § 1,2. Disse medlemmer legger til grunn at den oppsigelsesfrist som er omtalt i § 1,2 ikke er overholdt for Porsgrunn havns vedkommende. Disse medlemmer kan ikke være enig med N.A.F. i at det må være tilstrekkelig at tariffavtalen som sådan er oppsagt. I og med at det er innarbeidet en egen oppsigelsesbestemmelse vedrørende oppsigelse av Rammeavtalen "for en enkelt havn", legger disse medlemmer til grunn at det må foreligge en uttrykkelig oppsigelse for vedkommende havn innen den frist som er fastsatt, uavhengig av oppsigelsen av tariffavtalen som sådan. Dersom en ikke legger dette til grunn, fratrar en oppsigelsesbestemmelsen selvstendig betydning. Den blir nærmest innholdsløs, og dette kan ikke ha vært meningen. Det tilføyes for ordens skyld at partene er enige om at passusen om oppsigelse av Rammeavtalen "i sin helhet" bør anses som strøket.

Disse medlemmer antar videre at det på grunn av at oppsigelsesfristen ikke er overholdt, ikke er adgang til å innføre særbestemmelser i avtalen for Porsgrunn havns vedkommende.

Hensett til foranstående, finner disse medlemmer ikke å

kunne gi kravene vedrørende Porsgrunn havn medhold. Som det vil fremgå, er bakgrunnen disse medlemmers rettslige forståelse av oppsigelsesbestemmelsen. Det dreier seg riktignok her om et forhold som ligger utenfor Rikslønnsnemndas kompetanse å ta endelig standpunkt til. Slik saken i dag foreligger for nemnda, må imidlertid disse medlemmer forkaste kravet.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg er ikke enige i dette. Når det gjelder det subsidiære krav må det være adgang til å kreve revisjon av tilpasningsavtalen for Porsgrunn havn uten at det er nødvendig å benytte det bestemte oppsigelsesvarsel i § 1 pkt. 2. Det er etter disse medlemmers mening nok å konstatere at overenskomsten med tilhørende særavtaler er sagt opp i forbindelse med tariffoppgjøret.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth er enig i at kravet forkastes, men reserverer seg mot den "forståelse" for N.A.F.'s subsidiære krav, som flertallet gir uttrykk for.

Påstandens pkt. 3 c) - 2.ledd: Skiftgodtgjørelsen i Porsgrunn havn forblir uendret.

N.A.F. påstår at skiftgodtgjørelsen i Porsgrunn havn i dag er urimelig høy, og at den ligger 5-6 ganger høyere enn de bedriftsansattes skifttillegg. Det er fremlagt følgende oppgaver:

Skifttillegg til losse- og lastearbeiderne:

Formiddagen og ettermiddagen	kr.17,06	pr.time		
Natt.....	"	39,36	"	"
Helg.....	"	78,72	"	"

Skifttillegg til de ansatte ved Porsgrunn Fabrikker:

2-skift uten lørdag etter- middag.....	kr. 2,12	pr.time		
3-skift.....	"	3,80	"	"
4-skift.....	"	7,48	"	"
5-skift.....	"	6,95	"	"

Lønnsnivået for en losse- og lastearbeider i Porsgrunn havn var i 1981 kr. 109.000,-.

Tilsvarende vil en 2-skiftsarbeider ved Porsgrunn Fabrikker tjene ca. kr. 90.000,-.

Det er opplyst for Rikslønnsnemnda at skiftgodtgjørelsen blir beregnet på grunnlag av lønnsattsene. Dersom det gis et generelt tillegg, må dette påregnes å få følger for skifttillegget, medmindre det fastsettes at skifttillegget skal forbli uendret.

Det foreliggende krav er det eneste krav som fremsettes i saken for så vidt angår en særavtale for en havn. Bakgrunnen for at dette gjøres gjeldende er ifølge N.A.F. de spesielle forhold som foreligger for Porsgrunn havns vedkommende.

N.T.F. har motsatt seg kravet under henvisning til at også skifttillegget for Porsgrunn havn bør økes når det nå gis et generelt tillegg. For øvrig påberopes også her at kravet ikke kan gis medhold, hensett til at Rammeavtalen om fastlønnssystemet ikke er rettidig oppsagt i henhold til avtalens § 1 pkt. 2.

Partene har opplyst at det ikke er noen utsikt til at lokale forhandlinger vil kunne føre til noen ytterligere avklaring. Rikslønnsnemnda tar derfor opp kravet til avgjørelse sammen med de andre krav i saken.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke at oppsigelsesbestemmelsen i Rammeavtalen for fastlønnede havner kommer inn her. Det er ikke naturlig å tolke oppsigelsesbestemmelsen i denne avtale slik at den også skal gjelde særavtaler i de enkelte havner. Det er også opplyst at det har vært forhandlet om slike særavtaler for andre havners vedkommende uten at det har skjedd noen spesiell oppsigelse for deres vedkommende. Etter disse medlemmers oppfatning må oppsigelse av tariffavtalen være tilstrekkelig.

Disse medlemmer finner, hensett til den utvikling som har skjedd, at det ikke er rimelig at skifttillegget økes ytterligere. Det foreligger helt spesielle forhold for Porsgrunn havns vedkommende. Det vises for så vidt til det som er opplyst fra N.A.F.'s side og til merknadene foran vedrørende Porsgrunn havn.

Disse medlemmer finner således at N.A.F.'s krav om uendret skifttillegg i kommende tariffperiode for Porsgrunn havn må tas til følge.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth finner det meget betenkelig at nemndas flertall går inn for å endre en ordning som har utspring i en prinsipiell bestemmelse i løse- og lasteoverenskomstene. Disse overenskomstene har ingen bestemmelse om skiftarbeid eller skifttillegg.

Dersom partene i en enkelthavn blir enige om å nytte former for skiftarbeid, blir dette betalt etter bestemmelsene for arbeid utenfor ordinær dagtid. Dette innebærer henholdsvis 50% og 100% tillegg.

Dette medlem med tilslutning av Haraldseth stemmer derfor for at kravet forkastes.

De øvrige krav nevnt i N.A.F.s påstand pkt. 3 d) Sjøtransporten, som ikke er behandlet her, har N.A.F. frafalt under behandlingen for Rikslønnsnemnda.

Krav imøtekommet overfor NRAF:

Ved Rikslønnsnemndas behandling er følgende krav imøtekommet av N.A.F.:

- Tellepenger for sjåførere i Oslo og utenfor Oslo er øket fra kr. 7,- til kr. 10,- og særtillegget er øket fra kr. 1,50 til kr. 2,-.
- Kompensasjonen for forsinkelse i ruter på mindre enn 30 min. økes fra kr. 20,- til kr. 30,-.

De samme endringer forutsettes innført i vedkommende overenskomst mellom NTF/N.A.F.

Påstandens pkt. 68: Ikrafttreden.

NTF har nedlagt påstand om at de nye avtalebestemmelser gjøres gjeldende fra 1. april 1982, og at etterbetaling av lønnstillegg skal skje fra samme dato, dog med fratrekk for perioden 21. april til 5. mai d.å.

Når det gjelder spørsmålet om kjennelsens ikrafttreden, har Rikslønnsnemnda delt seg i et flertall og et mindretall.

Flertallet, bestående av Philipson og Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

NTF iverksatte 21. april 1982 arbeidsnedleggelse for sine ca. 14.000 medlemmer. Kommunal- og arbeidsdepartementet innkalte partene til et møte onsdag 5. mai d.å. Etter henstilling fra kommunalministeren sa partene seg villige til å avblåse den pågående streik. I statsråd 7. mai 1982 fremmet regjeringen proposisjon om lønnsnemndsbehandling som ble vedtatt ved lov av 14. mai 1982.

Noe under halvparten av NTF's medlemmer er knyttet til rutebilsektoren. Noe over halvparten av rutebilarbeiderne er knyttet til NTF, mens de øvrige er organisert i NRAF. Den arbeidsstans som har funnet sted innenfor sistnevnte forbund, har sin årsak i lockout, ikke streik.

På rutebilsektoren forelå det således streik for medlemmene i et av forbundene, mens medlemmer av det andre forbund har vært gjenstand for lockout fra arbeidsgivernes side.

Etter det som er opplyst i saken, ønsket NTF et fullstendig samordnet oppgjør for hele transportsektoren, mens N.A.F. gikk inn for at det ville være riktig å skille ut rutebilselskapene og behandle overenskomstforholdet for denne gruppe særskilt. NTF fant ikke å kunne akseptere dette under den tvungne meglingen. Dette antas å ha ført til at N.A.F. ønsket meglingsbrudd for så vidt angår NRAF. NRAF ønsket på sin side fortsatt megling,

idet forbundet mente at det måtte være mulig ved megling å komme frem til et resultat for avtaleperioden.

Det foreligger for så vidt en ny situasjon for Rikslønnsnemnda, hensett til at det for ett forbund foreligger streik og for et annet forbund lockout. Denne situasjon gjelder rutebilsektoren som bare utgjør en del av NTF's tariffområde. Som nevnt, ønsket NTF et samlet oppgjør for hele tariffområdet, og forbundet forkastet derfor N.A.F.'s ønske om separat behandling for rutebilsektoren. Det bør også nevnes at det under den tvungne megling har vært meglet separat for NTF og NRAF.

Med hensyn til tidspunktet for den nye avtalens ikrafttreden har Rikslønnsnemnda tidligere lagt vekt på at det har funnet sted streik. I Rikslønnsnemndas sak nr. 2/1976 - tvisten mellom Norske Bankfunksjonærers Forbund på den ene siden og Forretningsbankenes Arbeidsgiverforening og Sparebankenes Arbeidsgiverforening på den andre siden, uttalte flertallet på side 28:

"Norske Bankfunksjonærers Forbund har krevet at den nye tariffavtale skal gjelde fra 1. mai 1976, altså fra utgangen av foregående avtaleperiode.

Forretningsbankenes Arbeidsgiverforening/Sparebankenes Arbeidsgiverforening har nedlagt påstand om at avtalen gis virkning først fra det tidspunkt Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger, subsidiært fra 4. juni 1976 - det tidspunkt da funksjonærene gjenopptok arbeidet etter streiken.

..... Flertallet finner å måtte henvisе til den klare praksis som har vært fulgt ved Rikslønnsnemndas tidligere kjennelser når det gjelder arbeidstakergrupper som har vært i streik i forbindelse med oppretting av ny tariffavtale. Det kan etter flertallets mening ikke komme på

tale å gi den nye avtale virkning fra 1. mai 1976.

Alle forhold tatt i betraktning går flertallet inn for å gi den nye avtalen virkning fra 4. juni 1976."

Et annet eksempel på anvendelse av det samme prinsippet gir tvisten mellom Statstjenestemannsforbundet på den ene siden og Staten v/Forbruker- og administrasjonsdepartementet på den annen side. Avtalen utløp 31. mars 1976. Forhandlingene hadde trukket i langdrag. Meklingen ble avsluttet 20. oktober og streiken ble brakt til avslutning 27. november 1976.

Selv om det i dette tilfellet var gått meget lang tid mellom avtalens utløp og tidspunktet for streiken, viste flertallet til at "det er en klar praksis for at grupper som har vært i streik i forbindelse med revisjon av tariffavtale, tidligst vil kunne få sine lønsvilkår revidert med virkning fra det tidspunkt arbeidet gjenopptas etter streiken. Etter omstendighetene finner flertallet imidlertid å kunne gi kjennelsen virkning fra den dag arbeidet ble gjenopptatt etter streiken, nemlig 27. november 1976."

Det vises også til Rikslønnsnemndas kjennelse i tvisten mellom Norsk Arbeidsgiverforening/Widerøe's Flyveselskap A/S og Widerøes Flygerforening, jfr. flertallets merknader til ikraft-tredelsesspørsmålet, side 20-21, sak nr. 3/78. Prinsippet ligger også til grunn for Rikslønnsnemndas kjennelse i sak nr. 5/1978 (Tvisten mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Rutebileiernes Arbeidsgiverforening på den ene siden og Norsk Rutebilarbeiderforbund på den andre siden).

Endelig viser disse medlemmer til Rikslønnsnemndas kjennelse av 24. juni 1980 i tvisten mellom Akademikernes Fellesorganisasjon og Staten v/Forbruker- og administrasjonsdepartementet, hvor det blant annet ble uttalt:

"Det kan være grunn til å peke på at den samme praksis har vært lagt til grunn helt konsekvent og gjennom meget

lang tid ved løsning av interessetvister i LO/N.A.F.-området. Har det vært streiket, og partene på et seinere tidspunkt kommer til enighet, gis den nye avtale først virkning tidligst fra det tidspunkt arbeidet ble gjenopptatt. Det ville ikke være velbegrunnet om det forhold at tvisten ble brakt inn for Rikslønnsnemnda skulle innebære at spørsmålet ble løst på en annen måte."

De nevnte medlemmer finner ikke at de forhold som foreligger i denne saken er tilstrekkelig tungtveiende til å fravike den praksis som tidligere er lagt til grunn. Det vises i tilknytning til dette til den faktiske redegjørelse foran.

Det vil kunne oppstå praktiske vanskeligheter ved at det settes forskjellig ikrafttredelsestidspunkt for de to forbund, men disse medlemmer finner ikke at dette forhold kan være avgjørende.

Medlemmet, Philipson, vil understreke at avgjørelsen for hans vedkommende er truffet under adskillig tvil.

I henhold til foranstående, gjøres de nye avtalebestemmelser gjeldende fra 1. april 1982, dog slik at etterbetaling av lønnstillegg først skal skje fra arbeidets gjenopptakelse.

Lønnsforhøyelsen gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som sluttet i bedriften før 22. juli 1982. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skiftillegg, diett penger m.v. for arbeid utført før 22 juli 1982.

Med hensyn til spørsmålet om kjennelsens ikrafttreden skal Rikslønnsnemndas medlemmer Bjerke og Bach med tilslutning av Haraldseth bemerke:

Det er i Rikslønnsnemnda blitt etablert en klar praksis for at arbeidstakergrupper som har vært i streik i forbindelse med revisjon av sine tariffavtaler, tidligst vil kunne få etterbetaling av nye lønninger fra det tidspunkt arbeidet gjenopptas etter streiken. Dette er praksis når arbeidsstansen skyldes streik. Noen tilsvarende praksis kan ikke sees å være utviklet for tilfellet lockout, eller for kombinasjoner av streik og lockout.

Disse medlemmer kan ikke uten videre se de overbevisende grunner som taler for en praksis som beskrevet. Streik og lockout er velkjente og lovlige kampmidler i forbindelse med tvister knyttet til utløp og påfølgende revisjon av tariffavtaler. Spørsmålet om hvilken part som har "skylden for" eller som har vært "årsaken til" at en konflikt inntreffer i en slik situasjon, kan ikke avgjøres ut i fra hvilken part som eventuelt tar kampmidler i bruk. Således kan f.eks. en streik meget vel ha sin årsak i en unødige steil holdning hos arbeidsgiverparten, like meget som en lockout kan skyldes standpunkter på arbeidstakersiden. Å fastlegge ikrafttreden for nye avtaler i disfavør av den part som har anvendt et lovlig kampmiddel behøver derfor ikke nødvendigvis føre til noe rimelig resultat.

Et annet utgangspunkt kunne være å se på tidsrommet mellom utløpet av en tariffavtale og inngåelsen av en ny avtale som "avtaleløst". Lønnstakerparten kan derfor ikke med rimelighet vente å få lønn basert på satser fra en "ny" avtale før det er klart om en slik avtale vil bli inngått, eller hva den vil gå ut på. Men heller ikke dette utgangspunkt er noe godt argument for å forankre lønnen for dette interregnum i den "gamle" avtale som nå er utløpt. Spørsmålet om å velge mellom lønn basert på "gammel" eller "ny" avtale for den mellomperiode det her dreier seg om, er i seg selv et avtalespørsmål. Valget

følger ikke av noen rettsregel. Det må avgjøres av partene eller bestemmes av den som trer istedet for partene, f.eks. Rikslønnsnemnda.

Noen alminnelig "regel" om hva partene i tilfelle skal bli enige om, kan naturligvis ikke oppstilles. Det synes imidlertid i praksis som om partene i rene streikesituasjoner har blitt enige om at nye avtaler først skal få virkning fra det tidspunkt arbeidet er blitt gjenopptatt. Rikslønnsnemnda er neppe bundet av en slik praksis, men må kunne treffe sin avgjørelse på fritt grunnlag.

Etter disse medlemmers oppfatning synes den mest naturlige løsning på spørsmålet å være at en ser hver enkelt tariffperiode som en enhet for seg, og at en ny tariffperiode følger umiddelbart etter utløpet av den foregående. Den "gamle" periodes lønnssetninger bør da logisk gjelde den "gamle" periode i sin helhet, men ikke ut over denne. Den "nye" periodes lønnssetninger bør da like naturlig gjelde den "nye" periode og denne periode i sin helhet. Etter dette vil utløpet av tariffperioden automatisk bli ikrafttredelsestidspunkt for den nye avtale. Etter disse medlemmers oppfatning synes dette å være det rimeligste resultat, når det er Rikslønnsnemnda som uten medvirkning fra partene skal fastlegge de nye avtalene som skal være gjeldende.

Resultatet har bl.a. den fordel at konsekvensene for etterbetaling av lønn vil være upåvirket av en slik tilfeldighet som om partene kommer tidlig eller sent fram for tvungen meglings.

Den foreliggende tvist skiller seg fra de som tidligere har vært framme for Rikslønnsnemnda ved at det ikke bare foreligger streik, men også lockout for deler av ett og samme tariffområde. Det var en streik i forholdet mellom NTF og N.A.F. i perioden 21. april - 5. mai for hele tariffområdet, og en lockout i forholdet mellom NRAF og N.A.F. vedrørende rutebiloverenskomstene i samme periode. Disse medlemmer ser det som lite

ønskelig om resultatet i denne situasjon skulle bli ulik etterbetaling av lønnstilleggene for medlemmer av de to arbeidstakerorganisasjoner. Det ville til dels kunne få ulike virkninger for arbeidstakere i likeartet arbeid ved én og samme bedrift, eller for bedrifter i samme slag virksomhet, som ville virke nokså tilfeldig. Det ville muligens også reise seg en del praktiske problemer ved gjennomføringen av etterbetalingene på grunn av den ulike behandlingsmåte.

Det prinsipielle syn som disse medlemmer av Rikslønnsnemnda har på ikrafttredensspørsmålet, hindrer at disse problemer oppstår. Ut fra det som er sagt ovenfor, vil disse medlemmer gå inn for at etterbetaling av lønn gjøres gjeldende fra tariffperiodens utløp, dvs. 1. april 1982. Dette vil gjelde både i tvisten mellom NTF og N.A.F. og i tvisten mellom NRAF og N.A.F. Det forutsettes dog at selve konfliktperioden, 21. april - 5. mai, holdes utenfor.

Medlemmet Dahl vil til Bjerkes bemerkninger om kjennelsens ikrafttredelse uttale:

Rikslønnsnemndas medlem Bjerke har gitt uttrykk for at spørsmålet om å velge mellom lønn basert på "gammel" eller "ny" avtale for den mellomliggende periode det her dreier seg om, i seg selv er et avtalespørsmål, og at valget ikke følger av noen rettsregel. Han legger derfor til grunn at dette spørsmål må avgjøres av partene, eller "bestemmes av den som trer istedet for partene, f.eks. Rikslønnsnemnda".

Det syn medlemmet Bjerke her gir uttrykk for, er ikke i samsvar med gjeldende rett.

I arbeidstvistlovens § 6 nr. 3, 2. avsnitt, heter det følgende:

"Så lenge arbeidsnedleggelse, arbeidsstengning eller annen arbeidskamp ikke må iverksettes (jfr. §§ 29 og 36) skal den tariffavtale og de lønns- og arbeidsvilkår som gjaldt ved tvistens utbrudd stå ved makt hvis ikke partene blir enige om noe annet."

Ved Arbeidrettens dom av 18. februar 1959 (ARD 1959, side 48 flg.) ble det lagt til grunn at bestemmelsen må oppfattes slik at den forlenger tariffavtalens gyldighet med den følge at alle de tariffmessige rettigheter og forpliktelser som gjaldt mellom partene ved utløpstiden, fortsatt skal gjelde i denne periode.

Jeg kan av denne grunn ikke se at Bjerke har noe reelt grunnlag for sine betraktninger om at det mest naturlige resultat må være at en ny tariffperiode følger umiddelbart etter utløpet av den foregående, slik at utløpet av tariffperioden automatisk blir ikrafttredelsestidspunktet for den nye avtale.

Medlemmene Bjerke og Bach vil til Dahls bemerkninger uttale:

Rikslønnsnemndas medlem Dahl angriper det syn Bjerke har gitt uttrykk for nemlig "at spørsmålet om å velge mellom lønn basert på "gammel" eller "ny" avtale for den mellomliggende periode det her dreier seg om, i seg selv er et avtalespørsmål, og at valget ikke følger av noen rettsregel."

Dahl hevder at dette syn ikke er i samsvar med gjeldende rett.

Rikslønnsnemndas medlem Bjerke og Bach kan ikke akseptere dette standpunkt og kan heller ikke se at de henvisninger medlemmet Dahl gjør til Arbeidstvistlovens § 6 nr. 3, 2. avsnitt og Arbeidrettens dom av 18. februar 1959 er av avgjørende betydning i den foreliggende sak. Hvis så skulle være tilfelle, ville for øvrig heller ikke Rikslønnsnemndas flertalls-avgjørelse når det gjelder ikrafttredensspørsmålet i tvisten mellom NRAF og N.A.F. være i samsvar med gjeldende rett.

Når det gjelder avtaler som N.A.F. og LO er enige om forsåvidt gjelder:

- Reguleringsbestemmelse for annet avtaleår
 - Trekk til Opplysnings/utviklingsfondet
 - Bestemmelse om korte velferdspermisjoner
 - Trekk til lavlønnfondet
- forutsetter Rikslønnsnemnda at disse blir inntatt i tariffavtalene.

S L U T N I N GRIKSLØNNSNEMNDAS KONKLUSJONER
I TVISTEN MELLOM NTF OG N.A.F.NTF'S KRAV:Generelle krav:

1. Det gis et generelt tillegg på kr. 2.00 pr. time for voksne arbeidere.
4. Normallønnsatsene i transportfagene utenom rutebilsektoren økes med kr. 4.50 (kr. 2.00 + kr. 2.50). Den særskilte forhøyelsen av normallønnsatsene med kr. 2.50 pr. time skal ikke ha konsekvenser for arbeidstakere som før nevnte regulering var lønnet på eller over de nye satser for tidlønnet arbeid, og heller ikke i akkordsystemer eller andre etablerte lønnsystemer.
2. Kravet om indeksregulering forkastes.
3. Kravet om sentrale forhandlinger forkastes.
5. Kravet om avlønning under militærtjeneste og annen plikt-tjeneste, herunder tjenestegjøring i hjelpekorps, forkastes.
6. Kravet om inntagelse av retningslinjer vedrørende trekk for fagforeningskontingent, forkastes.
7. Kravet om at N.A.F. skal pålegges å utarbeide detaljert lønnsstatistikk, forkastes.

Landtransportens overenskomster:

8. Kravet om inntakelse av bestemmelser om lokale justeringsforhandlinger en gang årlig i avtaler som omhandler akkordarbeide og andre lønnsystemer forkastes.
9. Bestemmelser om førerkort i klasse II endres således:

"Når bedriften forlanger at sjåføren skal ha førerkort for å kunne føre kjøretøy med totalvekt over 7.500 kg, skal denne ha et tillegg på kr. 75.- pr. uke."

10. Bestemmelsene som omhandler truckførere endres slik:
1. ledd: "Faste truckførere som betjener trucker med løftevekt over 3 tonn og løftehøyde på 4 meter og som må ha førerkort og truckførerbevis, lønnes med et tillegg på sjåførlønnen stort kr. 40.- pr. uke."
 2. ledd: "Truckfører som etter lov og forskrifter må ha utvidet førerkort i tillegg til truckførerbevis, lønnes som sjåfør med førerkort for kjøretøy med totalvekt over 7.500 kg."
11. Kravet om endret avlønning for unge arbeidstakere tas ikke til følge.
12. I de tariffavtaler som inneholder bestemmelser om tillegg for arbeid i fryserom med temperatur på \div 15 grader eller lavere, fastsettes timesatsen til kr. 3.-.
13. Kravet om at det inntas bestemmelser om omplassering m.v. ved nedsatt arbeidsevne hos arbeidstakeren tas ikke til følge.
14. Kravet om 100 % tillegg ved arbeid på arbeidsfrie virkedager tas ikke til følge.
15. Kravene om endringer av bestemmelsene om overtidsbetaling etterkommes slik at beregningsgrunnlaget skal være den enkeltes faktiske fortjeneste.

I overenskomstene som omhandler overtid skal følgende inntas:

"Overtidsarbeid bør innskrenkes til det minst mulige og i særdeleshet ikke overdrives av eller overfor den enkelte arbeider."

Matpengesatsen endres til kr. 27.-.

Påbegynt halvtime skal regnes som halv time.

Forøvrig forkastes kravene om endringer i bestemmelsene om overtid og skiftgodtgjørelse.

16. I samtlige avtaler som omhandler arbeidstøy, inntas følgende tilleggsbestemmelse i § 8:

"Personlig verneutstyr og vernefottøy tildeles arbeidstager etter behov når dette er nødvendig.
Jfr. Arbeidsmiljølovens § 12 pkt. 4, e."

Forøvrig skal 6. avsnitt i § 8 utgå, og nytt 6. avsnitt skal lyde:

"Bestemmelsene skal ikke være til hinder for hyppigere utskiftning som skyldes hendelig uhell."

- 17.-21. Ved behandlingen for Rikslønnsnemnda er det akseptert at disse punkter ikke tas opp til realitetsbehandling, idet det foreligger enighet mellom partene.
22. Rikslønnsnemnda pålegger ikke partene å komme frem til en felles rammeavtale for oljeselskapene, men det forutsettes at det blir igangsatt forhandlinger i inneværende år.
23. Tarifftilførsel III, punktene
Felleskjøpet - Svelviksand - Brødr. London - utgår.
24. Protokolltilførsel IV, Stavanger Rogaland Agder Felleskjøp, her utgår følgende punkter: 4 - 8 - 9.

Under forhandlingene for Rikslønnsnemnda er det oppnådd enighet om følgende:

I samtlige tariffavtaler med bestemmelser om avsigelse forhøyes tiden som det skal betales for i ordinær arbeidstid til to timer.

Tariff nr. 11.

Bestemmelsen om tellepenger i § 1-2, 5. ledd utgår i sin helhet som overenskomstbestemmelse.

Rutebiloverenskomstene:

Det fastsettes følgende tillegg pr. år for sjåfører ("erklærings-tillegg"):

	<u>Landsoverenskomsten:</u>	<u>Oslo og omegn:</u>
0 år	kr. 1.099.-	kr. 3.100.-
2 år	" 3.246.-	" 3.400.-
4 år	" 3.865.-	" 4.500.-
6 år	" 4.386.-	" 4.500.-
8 år	" 4.900.-	" 4.500.-
10 år	" 5.800.-	" 4.936.-

I tillegg kommer det generelle tillegg på kr. 2.- pr. time.

Lønnssatsene for reservesjåfører, sjåfører som utfører kjøring etter § 5.2, og bilmedhjelpere i landsoverenskomsten forutsettes regulert i samsvar med foranstående, dog slik at det ikke er forutsetningen at det gis samme kronetillegg for disse grupper som for sjåførene (i tilskuddsberettiget kjøring).

Det samme forutsettes gjort for verkstedarbeidere, vaskere, smørere, hjelpearbeidere og læregutter i landsoverenskomsten med utgangspunkt i at lønnskalaen for fagarbeidere, jfr. § 1 B a, skal være minst som for sjåførere (§ 1 A, a)

For fagarbeidere i verkstedoverenskomsten for Oslo og omegn fastsettes et samlet tillegg på kr. 9.160,- pr. år.

Det forutsettes at satsene for de øvrige grupper i sistnevnte overenskomst reguleres i samsvar med foranstående.

Partene pålegges å gjennomføre de reguleringer som er nevnt i de foregående avsnitt og rapportere til Rikslønnsnemnda.

25. Kravet om at faste sjåførere i godskjøring som ikke er tilskuddsberettiget (§ 5,2), skal lønnes likt med sjåførere i vanlige ruter, forkastes.
- 26 og 37. Kravet om at reservesjåførere bare skal kunne benyttes når de stedlige parter er enige, forkastes.
- 27 og 46. Sjåførere godskrives praksis for kjøring som betinger førerkort i gruppe C og D.
- 28 og 38. Kravet om heving av de spesielle tillegg ("ubekvemstillegg") etterkommes slik at prosenttallet økes fra 25 % til 40 % fra lørdag kl. 15.00 til søndag kl. 24.00. Forøvrig forkastes kravet.
29. Kravet om et tillegg på kr. 30.- pr. dag for delt dagsverk (landsoverenskomsten) forkastes.

Ved sammenhengende opphold på stasjoneringstedet ut over to timer fastsettes en godtgjørelse på kr. 30.- pr. dag.

30. Kravet om at kontrollører, inspektører og verkstedformenn skal ha lønn på minst 15 % over topplønn for sjåførere/verkstedarbeidere (landsoverenskomsten), forkastes.

31. Kravet om innføring av bestemmelser om et minste smusstillegg for verkstedarbeidere (landsoverenskomsten), forkastes.
32. Kravet om at det i "MERKNAD B" i § 1 B i landsoverenskomsten tas inn en bestemmelse om at fagarbeider gis et personlig tillegg, slik at lønnsnivået blir lik lønnen i offentlig sektor, forkastes.
33. Kravet om kompensasjon dersom bevegelig helligdag/høytidsdag faller på en allerede fastsatt fridag (landsoverenskomsten), forkastes.
34. Følgende bestemmelse skal inntas i landsoverenskomstens § 9:

"Ved overnatting har sjåføren krav på eget rom så sant dette er praktisk mulig."
36. A/S Nedre Romerike Busstrafikk skal heretter gå inn under overenskomsten for Oslo og omegn.

Kravet om at A/S Østfoldrutene og Modumrutene skal gå inn under overenskomsten for Oslo og omegn, forkastes.
39. Det såkalte SL-tillegg økes fra kr. 112.80 til kr. 120.-.
40. Kravet om endring i overenskomsten for Oslo og omegn § 4, II slik at det ikke skal være anledning til å trekke for mer enn 30 minutter i arbeidstiden pr. dag, forkastes.
41. Kravet om redusert arbeidstid for sjåførere som går inn under overenskomsten for Oslo og omegn, forkastes.
42. Kravet om fri gjennomsnittlig annenhver helg for sjåførere som går inn under overenskomsten for Oslo og omegn, forkastes.
43. Kravet om endring i bestemmelsene vedrørende omplassering av ansatte av helsemessige grunner (overenskomsten for Oslo og omegn), tas ikke til følge.

44. For kjøring med leddbuss betales et tillegg på kr. 5.- pr. time.
45. Kravet om at siste avsnitt i § 4, IV i overenskomsten for Oslo og omegn går ut, tas ikke til følge (delte skift).
47. Kravet om at maksimalt utstrekke for skift i overenskomsten for Oslo og omegn reduseres fra 12 timer til 9 timer, tas ikke til følge.
48. Kravet om at all kjøring skal skje etter oppsatt skiftplan som skal forelegges tillitsmennene 14 dager før de iverksettes (overenskomsten for Oslo og omegn), tas ikke til følge.
49. De endringer av lønnsmessig betydning som blir gjort gjeldende for sjåførere i rutebiloverenskomsten for Oslo og omegn gjøres gjeldende for turbiloverenskomsten i Oslo og omegn i samsvar med tidligere praksis.
50. Kravet om at partene skal pålegges å forhandle om ny turbiloverenskomst i Oslo og omegn med utgangspunkt i NTF's forslag, tas ikke til følge. Men Rikslønnsnemnda mener at partene på fritt grunnlag bør oppta forhandlinger.

På samme måte som for overenskomstene mellom NPAF og N.A.F. bestemmes
Tellepenger for sjåførere økes fra kr. 7.- til kr. 10.-, og det særlige tillegget økes fra kr. 1.50 til kr. 2.-.

Kompensasjon for forsinkelse i ruten på mindre enn 30 minutter økes fra kr. 20.- til kr. 30.-.

I overenskomsten for Oslo og omegn strykes "uten erverv" (§ 11), slik at dette ikke blir noe avgjørende kriterium for familie-medlemmenes rett til frikjøring.

I landsoverenskomsten innføres samme ordning med hensyn til veskeforsikring som den som gjelder for Oslo og omegn.

Partene er etter forhandlinger i Rikslønnsnemnda innforstått med at følgende bestemmelser skal inntas for rutebilsektoren:

I landsoverenskomstens Særbestemmelser - Ofotens Bilruter A/S - utgår punktene 1 og 2.

I § 1, B - Kvalifikasjonsbestemmelser for fagarbeidere - inntas:

"a) Vilkår for at en arbeidstager anerkjennes som fagarbeider er at vedkommende har bestått fagprøve i samsvar med lov om fagopplæring i arbeidslivet, enten etter utstått læretid på kontrakt, eller etter praksis i samsvar med lov om fagopplæring i arbeidslivet § 20. Som fagarbeider for reparasjoner av busser og lastevogner med fagprøve etter 1/7 1982 regnes kun de som har avlagt fagprøve for tyngre kjøretøyer etter opplæringsplan og prøveforskrifter for bilfaget.

Lærlinger og ikke-lærlinger skal være fritatt for utgifter i forbindelse med prøveavleggelsen.

b) Arbeidstagere som ved attester fra andre bedrifter kan legitimere at de er fagarbeidere før 1/7 1982, kan det ikke forlanges avlagt dyktighetsprøve av. Disse bør imidlertid avlegge fagprøve for å heve sin kvalitetsmessige status som fagarbeider.

c) Arbeidstagerne er forpliktet til, ved attester eller medlemsbok, å legitimere sin alder eller fagalder."

I § 1, A - Merknad, skal de fire første avsnittene i Merknaden bortfalle.

I § 2, Merknader, utgår punkt 1.

Nytt punkt 1:

"Når stillinger i selskapene blir ledige, skal disse kunngjøres sammen med stillingens stasjoneringssted. Ved tilsetning skal under ellers like vilkår bedriftsansiennitet legges til grunn."

I § 1, pkt. B, c - Læregutter - inntas ny overskrift.

"Lærlinger med tre års læretid".

§ 3. Nåværende bestemmelse bibeholdes.

Følgende nye setning tilføyes:

"Beregningsgrunnlaget for overtidsarbeid skal være den enkeltes faktiske fortjeneste, jfr. Arbeidsmiljølovens § 49, nr. 3."

§ 3, pkt. C - Matpenger. Matpengesatsen endres til kr. 27.-.

§ 9. Satsen i 1. avsnitt endres til kr. 41.-. Satsen i 3. avsnitt endres til kr. 27.-.

Overenskomsten med Linjegods A/S.

51. Nytt ti-årstrinn i lønnskalaen.

Det fastsettes følgende lønnskalaer:

	<u>Sjåførere</u> kr. pr. måned	<u>Godsekspeditører m. fl.</u> kr. pr. måned
0 år	5.740.-	5.407.-
1 år		5.462.-
2 år	5.788.-	5.562.-
4 år	5.888.-	5.662.-
6 år	5.988.-	5.762.-
8 år	6.088.-	5.862.-
10 år	6.188.-	5.962.-

Disse satser går inn som grunnlag for de justeringer pr. 1. april 1982 (6. mai 1982) som ellers følger av denne kjennelse.

Sjåførtillegg/førerkort kl. II

Tilleggssatsen heves fra kr. 200.- pr. måned til kr. 320.- pr. måned.

Tillegg for truckførere og kranførere.

Tillegget for heltidsansatte heves til kr. 320.- pr. måned og for deltidsansatte til kr. 160.- pr. måned.

Vikarierende formenn:

Arbeidstaker som i kortere tid vikarierer som arbeidende formann lønnes som beskrevet for stillingen som sådan.

Spisepauser:

Kravet om lønn for spisepauser forkastes.

53. Kravet om at overtidstillegget økes fra 40 % til 50 % for de første to timer forkastes. Det samme gjelder kravet om at påbegynt time skal gjelde som hel time.

51 (ad § 1.3) Bortsett fra det som følger av foranstående utformer ikke 52, 53, Rikslønnsnemnda noen konklusjoner for disse påstands- 54, 55, punkters vedkommende, idet det vises til de formuleringer 56, 57, som i samråd med partene vil bli oversendt bedriften. 58, 60.

59. Kravet om at den nåværende bonusavtale erstattes med en produktivitetsavtale forkastes.

Losse- og lasteoverenskomstene.

61. Kravet om nye havner inn under rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere, forkastes.

62. I rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere tas inn nytt 3. avsnitt i § 2, pkt. 2:

"D.A.F. erklærer seg i prinsippet enig i at terminalarbeid, truckkjøring og rigging i størst mulig utstrekning skal utføres av de faste losse- og lastearbeidere.

Den lokale losse- og lastearbeiderforening og den lokale ekspeditørsammenslutning skal aktivt arbeide for dette."

63. Kravet om garantert betaling for minst tre timer (økning fra to timer) ved fremmøte til arbeid forkastes. Det samme gjelder kravet om fire timer med nærmere angitte tillegg ved fremmøte på søn- og helligdager og ved ordinær arbeidstids slutt.

64. Kravet om at Rasjonaliseringsavtalens § II, endres slik at det ved enhver ekspedisjon skal tilsettes minst to mann ombord uansett losse- og lastemengde, forkastes.

65. Kravet om endring av bestemmelsene i Rasjonaliseringsavtalens § IV forkastes.

66. I alle overenskomster innen sjøtransporten for losse- og lastearbeid inntas:

"I den enkelte havn opprettes ulykkesforsikring omfattende alle faste arbeidere. Premien betales av arbeidsgiver."

N.A.F.S KRAV:Landtransportens overenskomster.

2. Landtransporten h)

Kravet om at det i alle aktuelle tariffavtaler innarbeides et avsnitt som gir terminalansatte adgang til å utføre lasting og lossing av skip for mindre partier og når dette er hensiktsmessig for avviklingen av trafikken, tas ikke til følge.

Rutebilssektorens overenskomster.

4 c. § 1 B a) Verkstedarbeidere:

Det heter i landsoverenskomstens § 1 B a) Verkstedarbeidere:

"Fagarbeideres lønn skal til enhver tid være minst like høy som sjåførers lønn".

Kravet om at "minst" skal utgå tas ikke til følge.

4. Frikjøring:

Kravet om innskrenking i adgangen til frikjøring etter landsoverenskomsten § 7 tas ikke til følge.

4. Kostgodtgjørelse:

Kravet om innføring av satser for kostgodtgjørelse tas ikke til følge.

Overenskomstene innen sjøtransporten, losse- og lastearbeid.

- 3 a) Tilføyelse til Rammeavtalen om fastlønnssystem § 2, pkt. 1.
 Kravet om at det tilføyes en bestemmelse som gir kystfartøy adgang til å utføre losse- og lastearbeid med eget mannskap under nærmere angitte betingelser, tas ikke til følge.

3 b) Tilføyelse til Rammeavtalen om fastlønnssystem § 2, pkt. siste setning.

Kravet om unntak fra bestemmelsen om at det skal tilsettes minst en lossearbeider til enhver ekspedisjon, forkastes.

3 c) Porsgrunn havn.

Kravet om at Porsgrunn havn skal tas ut av fastlønnssystemet, forkastes.

Likeledes forkastes det subsidiære kravet om at unntaket krevet under 3 b) iallfall skal gjelde for Porsgrunn havn.

3 c)-2. Skiftgodtgjørelse i Porsgrunn havn.

Kravet om at skiftgodtgjørelsen blir stående uendret i kommende tariffperiode for Porsgrunn havn, tas til følge.

Under behandlingen for Rikslønnsnemnda er det oppnådd enighet om at det for Nord-Norge inntas bestemmelse om fri befordring.

Ikrafttreden:

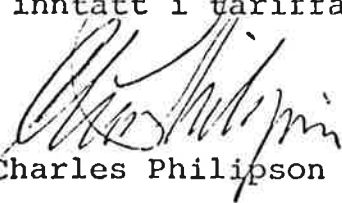
De nye avtalebestemmelser gjøres gjeldende fra 1. april 1982, dog slik at etterbetaling av lønnstillegg skal skje fra arbeidets gjenopptagelse.


Lønnsforhøyelsen gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som er sluttet i bedriften før 22. juli 1982. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skifttillegg, diett penger m.v. for arbeid utført før 22. juli 1982.


Generelle avtalebestemmelser:


Når det gjelder avtaler som N.A.F. og LO er enige om forsåvidt gjelder reguleringsbestemmelse for annet avtaleår, trekk til

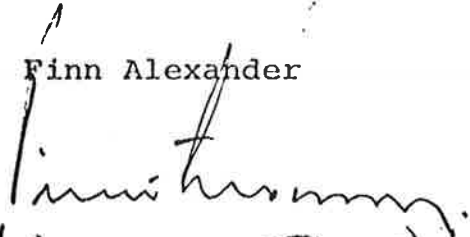
Opplysnings- og utviklingsfondet, bestemmelser om korte velferds-
 permisjoner og trekk til Lavlønnfondet, forutsetter Rikslønns-
 nemnda at disse blir inntatt i tariffavtalen.



 Charles Philipson

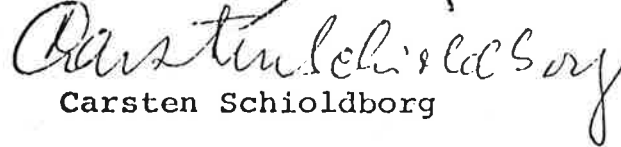

 Juul Bjerke


 Leif Haraldseth


 Odd Bach


 Finn Alexander


 Vilhelm Dahl


 Carsten Schioldborg

Rikslønnsnemnda

Oslo, den 3. september 1982

Adr.: Kommunal- og arbeidsdepartementet
Postboks 8112 Dep., Oslo 1
Telefon: 20 22 70

VEDRØRENDE RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE NR 2/82 OG
NR 3/82

./. .
Beklageligvis har det sneket seg inn noen feil i de to
kjennelser. Disse feil er rettet opp av nemndas nøytrale
medlemmer. Kopi av de opprettede sider følger vedlagt.
I kjennelsen vedrørende Norsk Rutebilarbeiderforbund
er det foretatt rettelser på sidene: 29 - 31 - 57 - 104 -
105 - 107. I kjennelsen vedrørende Norsk Transportarbeider-
forbund er det foretatt en rettelse på s. 177.

For formann

Brit Spilling
Brit Spilling
sekretær

Bach

Medlemmene Bjerke og Dahl med tilslutning av Haraldseth skal bemerke: En kan se at delt skift, og særlig de delte skift med lange utstrekk, er en belastning for arbeidstakerne. Det finnes ulike måter å redusere eller kompensere for denne belastningen på. Disse medlemmer har festet seg ved at en reduksjon i det maksimale utstrek~~k~~ synes å være et rimelig og vel begrunnet forslag. Disse medlemmer vil stemme for at det maskimale utstrek~~k~~ settes til 10 timer.

Ribbet 27/8. 82
Ansvarlig for
Samfunnsarbeid
hmmmm

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg kan ikke være enig i flertallets betraktninger, men slutter seg til konklusjonen om at kravet avvises.

Påstandens pkt. 48 - Skiftplanen

NTF har fremsatt krav om at all kjøring skal skje etter oppsatte skiftplaner som skal forelegges tillitsmennene senest innen 14 dager før de iverksettes.

Medlemmene - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner en slik bestemmelse kan bety for sterke bindinger i driftsplanleggingen og at den således kan vanskeliggjøre et hensiktsmessig opplegg for trafikkavviklingen. Disse medlemmer legger og vekt på at gjeldende bestemmelse synes å innebære en rimelig beskyttelse av arbeidstakernes interesser. Kravet blir derfor ikke imøtekommet.

Medlemmet Bach med tilslutning av Haraldseth stemmer for NTF's påstand.