

RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE AV 22. JULI 1982

I SAK NR. 3/1982

Tvisten mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforening ved Rutebileiernes Arbeidsgiverforening.

Nemndas sammensetning:

Prisdirektør Charles Philipson

Trygdedirektør Finn Alexander

Avdelingsdirektør Juul Bjerke

Nestformann i Landsorganisasjonene i Norge

Leif Haraldseth

Viseadministrerende direktør i Norsk

Arbeidsgiverforening, Vilhelm Dahl

Forhandlingsleder Erling Bakken, NRAF

Direktør Carsten Schioldborg, N.A.F.

Forhandlingsleder Erling Bakken og direktør Carsten Schioldborg er utpekt av partene i tvisten. I samsvar med § 2.3 i lov om lønnsnemnd i arbeidstvister stemmer fra arbeidstakersiden Erling Bakken og fra arbeidsgiversiden Vilhelm 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:

Tvisten er oppstått i forbindelse med tariffoppgjøret våren 1982. Partene innledet forhandlinger om ny tariffavtale, men disse ble brutt 5. april uten at enighet var oppnådd. Rutebileiernes Arbeidsgiverforening sa samme dag opp plassene for Norsk Rutebilarbeiderforbunds medlemmer ansatt i rutebilselskapene i og utenfor Oslo, og som omfattes av

overenskomstene mellom N.A.F./Rutebileiernes Arbeidsgiverforening og Norsk Rutebilarbeiderforbund, med virkning fra 19. april 1982. Lockout'en omfatter 3 800 arbeidstakere i 93 rutebilselskaper.

Norsk Rutebilarbeiderforbund organiserer arbeidstakere ved de samme bedrifter som Norsk Transportarbeiderforbund. Ved samme rutebilselskap kan det derfor både være ansatte organiserte i Norsk Transportarbeiderforbund og ansatte organisert i Norsk Rutebilarbeiderforbund. Rutebileiernes Arbeidsforening ønsket å forhandle parallelt med de 2 gruppene.

Riksmeklingsmannen nedla 6. april forbud mot arbeidsstans inntil tvungen mekling var forsøk. Meklingsmannen innkalte partene til mekling 15. april 1982, slik at mekling kunne gjennomføres parallelt med meklingen for Norsk Transportarbeiderforbund og N.A.F. Da Norsk Transportarbeiderforbund begjærte meklingen med N.A.F. avsluttet 16. april, krevde Rutebileiernes Arbeidsgiverforening meklingen med Norsk Rutebilarbeiderforbund avsluttet.

Meklingen ble hevet uten resultat samtidig med meklingen for Norsk Transportarbeiderforbund og N.A.F. om kvelden tirsdag 20. april. Etter at meklingen av avsluttet ble partene innkalt til kommunalministeren. Det ble på møtet klart at det heller ikke i denne konflikten var grunnlag for fortsatt mekling. Fra samme tidspunkt som Transportarbeiderforbundets streik iverksatte Rutebileiernes Arbeidsgiverforening den varslede lockout overfor de 3 800 medlemmene av Norsk Rutebilarbeiderforbund.

Under lockout'en 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 lockout.

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."

NORSK RUTEBILARBEIDERFORBUND HAR NEDLAGT DENNE PÅSTAND:

1. Fra 1. april 1982 gis følgende tillegg:

A. Rutebilselskaper utenfor Oslo:

a) Sjåfører	Ny årslønn
0 år - 1.232,- (1,7%) + 5.468,- (samme	80.059,-
2 år - 2.610,- (3,5%) + 6.161,- tillegg	82.611,-
4 år - 3.946,- (5,2%) + 6.405,- som i	85.855,-
6 år - 3.488,- (4,4%) + 6.708,- kommune/	89.809,-
8 år - 3.876,- (4,7%) + 6.985,- stat)	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 rutebil-overenskomsten (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) Sjåfører:

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

§ 6, punkt IV endres til å lyde:

"Som kompensasjon for forsinkelse i ruten får alle faste sjåførere et beløp pr. uke som tilsvarer timelønssatsen."

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 timelønssatsen."

b) Verkstedsoverenskomsten.

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

c) Verkstedet ved Engeseth Busslinjer, Hønefoss overføres til verkstedsoverenskomsten i Oslo.

C. Øvrige overenskomstområder:

a) Bilavdelingen ved S.A.S. gis samme kronetillegg som under B.a) i denne påstand.

Forøvrig inntas i denne overenskomst de endringer som følger av Rikslønnsnemndas kjennelse vedr. overenskomsten for selskapene i Oslo og Omegn.

- b) - Kaibilletørene ved BNR
 - Linjegods A/S
 - Lageransatte ved A/L Rutebilstasjonen, Kr.sund N
 - Bensinstasjonsbetjeningen ved Drangedal Bilruter A/S
 gis samme kronetillegg som under punkt A,a) i denne påstand.

Tellepengesatsen for kaibilletørene ved BNR, økes til

kr 100.- pr. måned.

Forøvrig inntas i disse overenskomster de endringer som følger av Rikslønnsnemdas kjennelse vedr. tilsvarende områder i landtransporten.

D. Etterbetaling.

Det kreves etterbetaling fra 1. april 1982.

2. Lønnsatsene i §1, A,b) i overenskomsten for selskapene utenfor Oslo, utgår. Sjåførene overføres til lønnsatsene i §1, A,a).

3. Tilføyelser/endringer i arbeidstidsparagrafen Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo:

I §2,A, punkt 2 gjøres følgende tilføyelser til 3. avsnitt:

"Ved opphold på stasjoneringssstedet på sammenlagt 90 minutter eller mer, gis en kompensasjon på kr. 35,-."

4. og 5. avsnitt endres til:

"Opphold ved endestasjon utenfor sjåførenes stasjoneringsssted går inn i arbeidstiden".

Som en følge av dette, utgår påfølgende avsnitt.

4. Tillegg for ubekvem arbeidstid (skifttillegg).

Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo:

I §1 Spesielle tillegg foretas følgende endringer:

1. avsnitt:

"For arbeid på

..... samt etter kl. 12.00 på
jul-,....."

2. avsnitt:

"For tjeneste i tidsrommet kl. 19.00 til 06.00 betales et tillegg på 40% av den ordinære timelønn. På lørdager trer tillegget i kraft kl. 12.00 o.s.v."

I §2,B, punkt 2 gis følgende ordlyd:

"Det betales et tillegg på 40% fra kl. 17.00 til kl. 07.00 og 50% på lørdager og dager før helligdager fra kl. 12.00. For tjeneste på
..... samt etter kl. 12.00 på
jul-,....."

Rutebiloverenskomsten i Oslo og Omegn.

I § 6, I, punkt b) endres kl. 15.00 til kl. 12.00.

I § 6, III, endres 25% til 40% og kl. 15.00 til kl. 12.00.

5. Tillegg for kjøring med ledd-busser.

Det inntas følgende nye bestemmelser i §1 i overenskomstene i og utenfor Oslo:

"For kjøring med ledd-busser gis et tillegg på kr. 5,- pr. time."

6. Ukentlig arbeidstid.

For å forenkle arbeidet med å fastsette den ukentlige arbeidstid kreves inntatt følgende endringer:

Overenskomsten utenfor Oslo:§2,A, pkt. 1. 1. avsnitt:

- a) For arbeid på vanlig dagtid med fri søn- og helligdager skal arbeidstiden ikke overstige 40 timer pr. uke.
- b) For arbeidstidsordninger som medfører at det arbeides i tidsrommet 20.00 - 0600 på ukens hverdager, dog med fri søn- helligdager, skal arbeidstiden ikke overstige 39 timer pr. uke.
- c) For arbeidstidsordninger som medfører at det arbeides i tidsrommet 20.00 - 0600, samt regelmessig på søn- og helligdager, skal arbeidstiden ikke overstige 38 timer.
Forøvrig i henhold til AML § 46.

Overenskomsten for Oslo og Omegn:§4, pkt. 1, 1. og 2. avsnitt:

Som for selskaper utenfor Oslo (se ovenfor)

7. Diettsatser.

Overenskomsten utenfor Oslo:§9 endres til:

Ved overnatting/opphold utenfor fast stasjoneringsted har arbeidstakeren krav på fritt kvarter opp dekning av merutgifter til kosthold med følgende beløp:

Ved fravær over 8 timer betales kr. 50,-, deretter med kr. 25,- for hver påbegynte 4 timer.

Det regnes løpende tid fra uttak til innsetting.

Opphold på stasjoneringstedet som ikke nyttes til spisepause regnes i denne forbindelse ikke som avbrudd i fraværet.

Selskapet sørger for eget rom til sjåførene.

8. Matpenger.

Overenskomsten utenfor Oslo:

I §1, C endres kr. 21,- til kr. 40,-.

Overenskomsten i Oslo og omegn:

Det inntas en bestemmelse tilsvarende overenskomsten utenfor Oslo.

9. Overtid.

I overenskomsten for selskaper utenfor Oslo gjøres følgende endringer i §3A og B:

1. avsnitt:

"Arbeidstid utover den i skiftplanen fastsatte arbeidstid for vedkommende uke betales med 50% tillegg".

Nytt avsnitt:

For overtidarbeid på fridager betales det 100% tillegg.

(Denne bestemmelse inntas også i Oslo-avtalen).

Ny merknad til §3 (Inntas også i Oslo-avtalen)

Overtidssatsene utregnes på grunnlag av den faktiske fortjeneste i henhold til AML § 49. Partene er imidlertid enig om for å unngå arbeidskrevende registreringsarbeid og avregningsrutiner å legge til grunn NAF's lønnsstatistikk for 3. kvartal året før tariffrevisjonen.

Beregningsgrunnlaget revideres i forbindelse med forhandlingene om revisjon for 2. avtaleår.

10. Praksis.

I overenskomsten utenfor Oslo inntas følgende tilføyelser til §1C:

"Sjåførere godskrives lønnsansienhetet fra tidligere praksis med vognmateriell som betinget førerkort i gruppe C og D."

I overenskomsten i Oslo og Omegn innpasses samme bestemmelse i §2.

11. Tellepenger.

Overenskomsten utenfor Oslo:

I §6, 1. avsnitt endres kr. 7,- til kr. 15,- og gis denne ordlyd:

Faste sjåførere betales kr. 15,- pr. uke i tellepenger. For reservesjåførere/deltidsansatte betales forholdsvis pr. time for den tid de er i tjeneste.

Overenskomsten i Oslo og Omegn:

I §7 endres kr. 7,- til kr. 15,- og kr. 1,50 til kr. 3,-

12. Veskeforsikring.

I overenskomsten utenfor Oslo inntas følgende bestemmelser i §7:

"Bedriften skal innføre forsikringsordning for ran- og tyveri av veske m/innhold og maskin."

(Etter samme retningslinjer som i Oslo-avtalen)

13. Reservesjåførere/deltidsansatte.

I overenskomstene i og utenfor Oslo endres bestemmelsen om reservesjåførere i §1 til:

Reservesjåførere ansattes kun i de tilfelle selskapet har slike arbeidsoppdrag at dette ikke fullt ut kan innpasses i de ordinære skift-/turnusplaner.

Reservesjåførere som har vært fullt beskjeftiget i 3 måneder i sammenheng og som ikke uttrykkelig er inntatt for et bestemt tidsrom i forbindelse med sykdom, ferie, sesongarbeid e.l., skal - og de fortsetter utover 3 måneder - betraktes og lønnes som fast ansatt.

Reservesjåførere som blir inntatt for et bestemt tidsrom som ovenfor nevnt, skal skriftlig gis meddelelse om dette i form av et ansettelsesbevis.

I samme paragraf inntas følgende nye bestemmelser:

Deltidsansatte:

Ved ansettelse av deltidsansatte gjelder følgende:

- a) Ansettelse av deltidsansatte skjer etter at arbeidstidsordningene for de fast ansatte er utarbeidet. Behovet for deltidsansatte skal derfor drøftes med de tillitsvalgte.

- b) Med deltidsansatte menes arbeidere som er beskjeftiget enkelte dager i uken med full tid eller redusert arbeidstid disse dager, eller arbeidere som arbeider fast hver dag med redusert arbeidstid.
- c) Ved ansettelse av deltidsarbeidere skal det avtales skriftlig hvilken fast arbeidstid vedkommende skal ha. Utarbeidelse av arbeidsavtalene og senere endringer av disse skal skje i samarbeid med de tillitsvalgte og skal inngå som et ledd i det ordinære skiftplanarbeide.
- d) De deltidsansatte lønnes i den lønnsatts stillingens arbeidsområde tilsier. De utbetales lønn i forhold til antall timer.

14.Kvalifikasjonsbestemmelser for fagarbeidere.

Utgår i påstand da partene er enige om å ta NAF's opprinnelige krav til følge.

15.Det kreves etablert en egen turbilavtale for selskaper i Oslo og omegn.

16.Frikjøring.

I overenskomsten utenfor Oslo endres §7 til:

"Selskapets fast ansatte, vedkommendes ektefelle og barn under 18 år (skoleungdom) reiser fritt på selskapets bussruter."

I overenskomsten i Oslo og Omegn endres §11 til:

"Ved utstedelse av frikort kjører arbeidere som er i selskapets tjeneste ektefelle og barn (skoleungdom) fritt på alle o.s.v."

17. Opplysnings- og utviklingsfondet.
Det maksimale premieberegningsgrunnlaget for den enkelte arbeidstaker økes fra kr 70 000,- til kr 90 000,-.
18. De enkelte bidrag til overenskomsten vedrørende Sluttvederlagsordningen, Korte velferdspermisjoner, m.fl. endres i overensstemmelse med revideringen av overenskomstene for andre avtaleområder.
19. Ikrafttreden og varighet.
Disse overenskomster trer i kraft 1. april 1982 og varer til 31. mars 1984 og videre 1 år ad gangen hvis ikke en av partene sier den opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

Reguleringsbestemmelser for 2. avtaleår:

For utløpet av 1. avtaleår (1. april 1983) skal det opptas forhandlinger mellom N.A.F. og NRAF om eventuell lønnsregulering for 2. avtaleår. Partene er enige om at forhandlingene skal føres på grunnlag av den alminnelige økonomiske situasjon på forhandlings- tidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår samt pris- og lønnsutviklingen i 1. avtaleår. Endringene i tariffavtalene for 2. avtaleår tas stilling til i NRAF's styre og N.A.F.'s Centralstyre.

Hvis partene representert ved N.A.F.'s Centralstyre og NRAF's styre ikke blir enige, kan den organisasjon som har fremsatt krav innen 14 dager etter forhandlingenes avslutning, si opp de enkelte tariffavtaler med 1 måneds varsel (dog ikke til utløp før 1.april 1983) for å søke gjennomført en lønnsregulering innen rammen som er angitt.

20. Forøvrig kreves overenskomsten for rutebilselskaper utenfor Oslo gjort gjeldende for følgende nye selskaper:
- Lillesand og Toppdalen Bilruter A/S, Kristiansand S
 - A/S Setesdal Bilruter, Byglandsfjord
 - Høle og Forsand Billag A/S, Forus

Følgende rutebilselskaper kreves slettet i Norsk Transportarbeiderforbunds avtale, da det bare er Norsk Rutebilarbeiderforbund som har medlemmer i disse selskaper.

- Øst-Telemarkens Automobilselskap, Notodden
- Nesodden Bilruter, J. Treider, Drøbak
- Hadeland Bilselskap, Brandbu
- Lofoten Trafikklag A/S, Leknes
- Gol-Lærdal Maristubilene LTD, Lærdal
- Auto Buss, Sandefjord
- Dalens Bilruter, Sandefjord

21. Turkjøring

Tillegg til §4:

- a) Turkjøring skal kun utføres av selskapets faste sjåførere.
- b) De lokale parter kan skriftlig slutte avtale om egen turbilavtale etter retningslinjer utarbeidet av organisasjonene. Denne stedlige turbilavtale skal godkjennes av organisasjonene.

22. Lønn under militærtjeneste

Under avtjening av tvungen militær førstegangstjeneste (herunder også sivilarbeidstjeneste) gis arbeidstakere med ett års sammenhengende tjeneste full lønn med faste og variable tillegg med fradrag av hva som tilstås fra de militære myndigheter.

Ved tvungen repetisjonsøvelser o.l. gis lønn som nevnt ovenfor for inntil 1 måned i kalenderåret.

Ved repetisjonsøvelser og militærtjeneste o.l. som utføres på arbeidstakerens fritid, utbetales godtgjørelse fra militære myndigheter til arbeidstakeren.

Forutsetningen for at lønn skal utbetales er at vedkommende forplikter seg å gjeninntre i tjeneste for et tidsrom av minst 3 måneder.

NAF har nedlagt denne påstand:

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%.
 3. Fra 5.5.1982 gis ytterligere tillegg på kr. 2,- pr. time på samtlige lønnsatser basert på 40 timers uke.
- 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) 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.

§ 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 gjenopptas.

- 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 Rutebilarbeiderforbund (NRAF) har i det vesentlige anført:

Tvisten gjelder revisjon av tariffavtalene for følgende overenskomstområder:

- Rutebilselskaper utenfor Oslo
- Rutebilselskaper i Oslo og Omegn
- Bilavdelingen ved Scandinavian Airlines System
- Kaibillettørene ved A/S Bergen Nordhordland Rutelag
- Linjegods A/S, avd. Haugesund, Mosjøen og Notodden
- Lageransatte ved A/L Rutebilstasjonen, Kristiansund N
- Bensinstasjonsbetjeningen ved Drangedal Bilruter A/S

NRAF har i de videre anførsler stort sett gruppert overenskomstområdene i tre:

- Rutebilselskaper utenfor Oslo
- Rutebilselskaper i Oslo og Omegn
- Øvrige overenskomstområder

NRAF gir innledningsvis en fremstilling av lønnsutviklingen i perioden 1980 - 1982. De talleksempel som er brukt gjelder selskaper utenfor Oslo. Det foretas hele veien en sammenligning med kommunal tariff.

NRAF anfører at det for rutebilselskaper utenfor Oslo har vært følgende lønnsutvikling i perioden 1980 - 1982:

	KOMMUNALT (inkl.enmanns- betj.tillegg kr 2 000)	PRIVAT	DIFFERANSE
	0 år kr 52.412	kr 63.711	+ kr 11.299
Før oppgjøret	2 " " 53.949	" 64.283	+ " 10.334
våren 1980.	4 " " 57.551	" 64.907	+ " 7.356
	6 " " 61.850	" 65.791	+ " 3.941
	8 " " 67,517	"	
	12 " " -	" 66.571	- " 946
	(inkl.enmannsbetj. tillegg kr 2 254)		
	0 år kr 60.073	kr 68.473	+ kr 8.400
Etter oppgjøret	2 " " 64.082	" 69.045	+ " 4.963
våren 1980	4 " " 68.867	" 69.669	+ " 802
	6 " " 72.146	" 70.553	+ " 1.593
	8 " " 76.074	" 71.333	- " 4.741
	10 " " 79.358	"	
	12 " " -	" 72.113	- " 7.245
	0 år kr 60.073	kr 71.188	+ kr 11.115
Etter 1.10.1980	2 " " 64.082	" 71.760	+ " 7.678
	4 " " 68.867	" 72.436	+ " 3.569
	6 " " 72.146	" 75.452	+ " 3.306
	8 " " 76.074	" 76.284	+ " 210
	10 " " 79.358	" 77.161	- " 2,197
	0 år kr 68.139	kr 73.247	+ kr 5.108
Etter oppgjøret	2 " " 76.487	" 73.819	- " 2.668
våren 1981	4 " " 79.420	" 74.495	- " 4.925
	6 " " 83.073	" 77.511	- " 5.558
	8 " " 86.408	" 78.343	- " 8.065
	10 " "	" 79.220	- " 7.188

	0 år	kr 68.139	kr 73.268	+ kr 5.129
Etter 1.10.1981	2 "	" 76.487	" 73.840	- " 2.647
	4 "	" 79.420	" 75.504	- " 3.916
	6 "	" 83.073	" 79.612	- " 3.461
	8 "	" 86.408	" 82.524	- " 3.584
	10 "	" -	" 84.396	
	12 "	" 89.773	"	- " 5.377

Den foranstående tabell baserer seg på dette bakgrunnsmateriale:

Ved lønnsoppgjøret våren 1980 ble følgende lønnstillegg gitt, anfører NRAF:

Rutebilselskaper utenfor Oslo:

- kr. 2,29 pr. time
- Ny 8-årssats - kr. 15,- over 6-årssatsen

Rutebilselskaper i Oslo og Omegn:

- kr. 1,75 pr. time
- Ny 8-årssats - kr. 15,- over 6-årssatsen
- Ny ansiennitetstillegg etter 10 år kr. 15,- over 8-årssatsen

For de øvrige overenskomstområder

ble det gitt tillegg tilsvarende tilleggene i sammenlignbare avtaler i området LO/N.A.F.

Forhandlinger pr. 1 oktober 1980 ga disse lønnstillegg:

Rutebilselskaper utenfor Oslo:

- 4% tillegg på 0, 2 og 4-årssatsene
- 7% tillegg på 6, 8 og 12-årssatsene
- 12-årssatsen ble endret til 10-årssats

N.B. Ovennevnte tillegg ble IKKE gjort gjeldende for godskjøring som ikke får statsstøtte.

Rutebilselskaper i Oslo og Omegn:

Sjåførere - 7% tillegg på alle satser.

- Ansiennitetstillegget etter 10 år ble endret til et ordinært 10-årssats.

Verksted-
arbeidere

Gruppe A:

- Begynnersats til og med 4-årssats gis et tillegg på kr. 100,- pr. uke
- 6, 8 og 10-årssats økes med kr. 104,- pr. uke

Gruppe B, C og D:

Samtlige satser økes med kr. 96,- pr. uke.

NRAF viser videre til at forbundet, ved oppgjøret våren 1981, under sterk tvil aksepterte et forslag fra Riksmeklingsmannen som baserte seg på Rikslønnsnemndas kjennelse i tvisten mellom LO/N.A.F.

Dette ga følgende tillegg:

Rutebilselskaper utenfor Oslo:

- Generelt tillegg.....	kr. 0,74 pr. time
- Lavtlønnstillegg	<u>kr. 0,25 pr. time</u>
Tilsammen	<u>kr. 0,99 pr. time</u>

Rutebilselskaper i Oslo:

- Generelt tillegg.....	<u>kr. 0,74 pr. time</u>
-------------------------	--------------------------

For de øvrige overenskomstområder ble det gitt tillegg i samsvar med lønnsnemndas kjennelse varierende fra kr. 0,74 pr. time til kr. 1,49 pr. time.

NRAF peker på at det i samsvar med en protokolltilførsel i Riksmeklingsmannens møtebok vedr. oppgjøret våren 1981, ble opptatt justeringsforhandlinger i september 1981. De tillegg som da ble gitt måtte - etter N.A.F.'s arbeidsutvalgs mening - begrenses av "taket" på kr. 1.50 pr. time.

Forhandlingene pr. 1. oktober 1981 ga disse lønnstillegg:

Rutebilselskapene utenfor Oslo:

§ 1, A a og c

Tillegg pr. 01.10.1981

0 år	kr. -
2 "	" -
4 "	" 20,- pr. uke
6 "	" 40,- " "
8 "	" 80,- " "
10 "	" 100,- " "

Rutebilselskaper i Oslo og Omegn:

Sjåførere:

0 år	kr. 50,- pr. uke
2 "	" 60,- " "
4 "	" 60,- " "
6 "	" 60,- " "
8 "	" 60,- " "
10 "	" 80,- " "

Verkstedsoverenskomsten

0 år	kr. -
1 "	" 1,25 pr. time
2 "	" 1,50 " "
3 "	" 1,50 " "
4 "	" 1,50 " "
6 "	" 1,50 " "
8 "	" 1,50 " "
10 "	" 2,- " "

NRAF fremhever at på grunn av at N.A.F.'s arbeidsutvalg satte et "tak" på lønnstilleggene pr. 01. oktober til gjennomsnittlig kr. 1,50 pr. time avga Rutebileiernes Arbeidsgiverforening i møte den 07. og 08. oktober følgende erklæring:

"REAF vil påpeke at man nå er inne i en helt spesiell periode i inntektspolitisk sammenheng hvor man ikke kan gå utover generelt opptrukne retningslinjer, en periode som for såvidt angår bestemmelsen om innteksregulering er sagt å skulle opphøre våren 1982. På bakgrunn av dette 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 offentlig og private rutebilselskaper."

Forhandlinger/mekling 1982

NRAF viser til at lønnsutviklingen i perioden 1980 til 1982 var denne, regnet i prosent:

1. For rutebilselskaper utenfor Oslo
har det i perioden blitt gitt en lønnsøkning på 25,6% for sjåførere og 30,3% for fagarbeidere på verksteder.
2. For rutebilselskaper i Oslo og Omegn
har økningen vært på 20,5% (sjåførere)
3. I de kommunale selskaper
har utviklingen vært følgende
 - sjåførere økning på 33,6%
 - fagarbeidere " på 42,1%

NRAF fremhever at forbundets hovedkrav ved dette oppgjør - som ved de tidligere - har vært lik lønn for likt arbeid, d.v.s. å få lønnsnivået i de private rutebilselskaper oppjustert tilsvarende nivået i den offentlige sektor.

Med dette mener NRAF at i tillegg til oppjustering av regulativlønnen, må en også se på de andre overenskomstbestemmelser som utgjør et ikke uvesentlig moment med hensyn til forskjellen rent lønnsmessig.

NRAF mener at gjennomføringen av forbundets hovedkrav samt erklæringen fra N.A.F. av 7. - 8. oktober 1981 forutsatte en utsettelse av NRAF's tarifforhandlinger med N.A.F. til oppgjøret innenfor den offentlige sektor var avsluttet, slik at man hadde kjennskap til de tillegg som ville bli gitt de rutebilansatte i offentlig virksomhet.

NRAF peker på at N.A.F. hadde sagt seg enig i dette syn på et møte 22. mars 1982 og at det senere er kommet til uttrykk ved et B-sirkulære nr. 37/1982, sendt samtlige rutebilselskaper.

NRAF viser videre til det arbeid som ble gjort av et engere utvalg nedsatte etter oppfordring av meklingsmannen. Her ble partenes krav forsøkt klassifisert i økonomiske og ikke-økonomiske krav med sikte på å finne frem til endringsforslag av teknisk art. Forbundet mener at utvalgets arbeid kan danne grunnlag for en realistisk behandling av tekniske krav under nemndas behandling.

NRAF peker også på at N.A.F. under meklingen fremsatte et konkret forslag til lønnsøkning. Dette forslag var ment å være et opptrappingstillegg i forhold til lønningene i den offentlige sektor pr. 30. april 1982 og utgjorde i gjennomsnitt 3,8 pst. eller kr. 1,48 pr. time for rutebilselskapene utenfor Oslo. NRAF forutsatte at det skulle gis ytterligere tillegg etter at oppgjøret i den offentlige sektor pr. 1. mai var kjent.

For selskapene i Oslo og Omegn

ble det foreslått et tillegg på 3,7% på alle satser.

Dette utgjorde kr. 1,52 pr. time i gjennomsnitt basert på 40 timers uke.

For verkstedsoverenskomsten i Oslo

ble det fra N.A.F.'s side foreslått følgende tillegg:

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%.

3. Fra 01.04.82 gis et ytterligere tillegg på kr. 2,- pr. time på samtlige lønnssetser basert på 40 timers uke.
4. Pkt. 1 og 2 er oppfyllelse av erklæringen av 07. og 08. oktober.

Etter forbundets mening må forslaget om tillegg for verkstedsoverenskomsten sees, i lys av den spesielle reguleringsbestemmelse som denne overenskomst har. Det heter i protokolltilførsel 15:

"Det opptas forhandlinger mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund og Norsk Arbeidsgiverforening/Rutebileiernes Arbeidsgiverforening om regulering av lønningene innenfor dette overenskomstområde pr. 01. oktober hvert år. Under disse forhandlinger skal det bl.a. tas hensyn til lønningene innenfor sammenlignbare bedrifter i Oslo-området, konkurransemessige og produktivitetmessige forhold. De lønnsendringer partene kommer frem til ved disse forhandlinger gjøres gjeldende fra 01. oktober hvert år."

Det skal således, uavhengig av resultatet av våroppgjøret, føres forhandlinger pr. 01. oktober hvert år for denne gruppe, fremholder NRAF.

Teknisk revisjon

NRAF peker på at oppgjørene i år er forbundsvise og at forholdene derfor ligger til rette for en endring av overenskomstens forskjellige tekniske bestemmelser. I det det har gått flere tariffperioder uten at det har vært mulig å få endret overenskomstens bestemmelser utover en generell heving av de forskjellige satser, ber NRAF Rikslønnsnemnda om å realitetsbehandle forbundets krav også på dette området på grunnlag av det utvalgsarbeid som ble foretatt under meklingen, som er omtalt tidligere.

NRAF viser til resultatet av oppgjøret i den offentlige sektor pr. 1.5.82

1. Lønnsjusteringer:

Alle lønnstrinn ble gitt et tillegg på 8,3%.

Dette utgjør:	Ny årslønn inkl. kr 2.440,-
Sjåfører: 0 år - 5.468,-	73.793,-
2 år - 6.161,-	82.834,-
4 år - 6.405,-	86.011,-
6 år - 6.708,-	89.967,-
8 år - 6.985,-	93.579,-
10 år - 7.264,-	97.223,-

Den tidligere 12-årssatsen ble endret til 10 år.

	Ny årslønn:
Fagarbeidere: 0 år - 6.161,-	80.394,-
2 år - 6.708,-	87.527,-
4 år - 6.985,-	91.139,-
6 år - 7.264,-	94.783,-
8 år - 7.546,-	98.459,-
10 år - 7.832,-	102.199,-

Den tidligere 14-årssatsen ble endret til 10 år.

Arbeidere/spesialarbeidere (tilsvarende bilmedhjelpere, vaskere, smørere og hjelpearbeidere) i den private avtale

0 år - 5.334,-	69.595,-
2 år - 5.986,-	77.872,-
4 år - 6.161,-	80.394,-
6 år - 6.405,-	83.571,-
8 år - 6.708,-	87.527,-
10 år - 6.985,-	91.139,-

Den tidligere 14-årssatsen ble endret til 10 år.

2. I fellesbestemmelsene ble det foretatt enkelte endringer

Av dem kan nevnes:

- Alle satser i Hovedoverenskomsten ble endret tilsvarende regulativet. Dette medførte at bl.a. enmannsbetjenttillegget, tillegget for ubekvem arbeidstid, samt kompensasjon for delt-vakt er økt. Med hensyn til delt-vakt tillegget, ble dette økt med 50% fra kr 20,- til kr. 30,-.

NRAF bemerker til N.A.F.'s argumentasjon:

N.A.F. har opplyst at det i de private rutebilselskapene er ansatt 8.817 arbeidere. Slik som dette tallet fremstår, antar NRAF at N.A.F. her mener at det er dette antall arbeidere som omfattes av de overenskomster hvor N.A.F. og NRAF (NTF) er parter.

NRAF vil fremhold at dette tallet (8.817) er for høyt.

Dersom man legger til grunn NRF's årsmelding for 1981, vil man se at REAF her opererer med totalt 13.200 ansatte. Dette omfatter også arbeidere som ikke er delaktig i den nåværende konflikt, så som funksjonærer som er ansatt hos meieriene og kjører rutebiler, ansatte i fylkeskommunale selskaper og ansatte i NSB. Disse utgjør 3000 ansatte. Videre er det inkludert rutebilselskaper som er tilsluttet Norges Rutebileierforbund uten å være tilsluttet N.A.F. Hvor mange ansatte det dreier seg om her, vites dog ikke.

Dersom man da trekke fra de ovenfor nevnte 3 000 arbeidere, sår man igjen med 10 200. Differansen mellom dette og de 8 817 som N.A.F. viser til, er 1.383. Dette skulle da tilsi at det er 1.383 arbeidere som ikke omfattes av konflikten p.g.a. at de enten er funksjonærer eller er ansatt i selskaper som ikke er tilsluttet N.A.F. NRAF vil hevde at dette tall er for lite, og at konflikten således omfatter færre enn 8.817 arbeidstakere.

N.A.F. bruker dette tallet (8.817) til å beregne arbeidstakerforeningens medlemmer, bemerker NRAF videre. NRAF har 3.800 medlemmer som omfattes av denne konflikten. N.A.F. har så gått ut fra at de resterende 5.017 arbeidere er organisert i NTF. Dette er etter NRAF's mening positivt feil. Som påpekt overfor mener NRAF for det første at tallet 8.817 er for høyt. Dernest bør det være kjent at organisasjonsprosenten blant rutebilarbeiderne på langt nær er hundre prosent.

Slik som disse tallene nå fremstår, kan det se ut som om NTF (Norsk Transportarbeiderforbund) organiserer flere arbeidere enn NRAF. Dette vil NRAF hevde er ukorrekt. Etter NRAF's mening er de to forbundene tilnærmet like store i rutebilsektoren.

"NRAF ønsker i denne forbindelse å vise til N.A.F.'s prosesskrift i Rikslønnsnemndas sak nr. 5/1978 i tvisten mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Rutebileiernes Arbeidsgiverforening på den ene side og Norsk Rutebilarbeiderforbund på den annen side. I punkt I (side 1 i prosesskriftet) uttaler N.A.F. at avtaleforholdet omfatter 83 rutebilselskaper og ca. 3000 arbeidstakere. Videre uttaler N.A.F. i punkt III at avtalene med Norsk Transportarbeiderforbund omfatter ca. 4.900 arbeidstakere.

Overenskomstforholdet mellom N.A.F. og de to arbeidstakerorganisasjonene skulle etter dette omfatte ca. 7.900 arbeidstakere. Etter 1978 har følgende selskaper gått ut av N.A.F. og er tilsluttet Norske

Kommuners Sentralforbund.

-Harstad Oppland Rutebil	ca. 150 arbeidstakere
-S.H.Busslinjer, Drammen	" 100 "
-Fylkesbilene i Nord-Trøndelag	" 150 "

I samme periode har - etter det NRAF erfarer - et par mindre selskaper slutter seg til N.A.F. Disse utgjør ca. 30 arbeidstakere slik at det totale antall arbeidstakere som omfattes av denne lønnsnemndsbehandling er ca. 7.500.

Ut fra dette, kan NTF ikke organisere mer enn ca. 3.700 arbeidstakere som omfattes av denne tvist, selv om en legger til grunn 100 pst. organisasjonsdekning."

Etter NRAF's mening bør derfor nemnda i sin videre behandling legge til grunn at de to forbund er tilnærmet like store.

NRAF gjør oppmerksom på at en ikke anser det som en bevisst handling fra N.A.F.'s side at tallene har fremkommet på den ovenfor nevnte måte.

Vedr. fellesbehandling i lønnsnemnda av tvisten N.A.F. - NRAF og tvisten N.A.F. - NTF.

NRAF anfører at de er av den oppfatning at behandling av de overfor nevnte tvister må skje samtidig, d.v.s. en felles behandling. NRAF begrunner sitt syn med følgende:

- I N.A.F krever at det resultat som nemnda kommer til, skal være likt for begge forbundene.

- II Etter NRAF's mening vil det da være urasjonelt å behandle de to forbund hver for seg.

Slik som påstandene fra de to forbundene er formulert, må de sies å være tilnærmet like.

De to forbundene har tilnærmet like mange medlemmer som omfattes av denne konflikt.

Vedrørende REAF's erklæring av 7. og 8. oktober 1981

NRAF anfører at de fastholder sin påstand om at erklæringen også må gjelde i forhold til det oppgjøret som nå finner sted. I denne sammenheng viser NRAF til erklæringens 2. pkt: ".... slik at det da blir etablert et rimelig.....". Dette uttrykket henspiller seg etter NRAF's mening helt klart på vårens

oppgjør, og det må da ha den konsekvens at REAF har forpliktet seg til å oppjustere lønningene nå, slik at det etter at oppgjøret i den offentlige sektor var klart, skulle være et rimelig forhold mellom lønningene.

N.A.F.'s B-sirkulær av 30.03.82, inneholder etter NRAF's mening en bekreftelse på at N.A.F. var inneforstått med at lønningene skulle være sammenlignbare etter at oppgjøret i den offentlige sektor var klart. I denne sammenheng vil NRAF påpeke at det ikke kan sees noen annen grunn til at man i N.A.F. ville skille ut rutebilsektoren til egen behandling.

Når det gjelder det juridiske forholdet ved den omtalte erklæring, vil NRAF hevde at den binder N.A.F. til å gi de ansatte i rutebilselskapene tilnærmet samme lønninger i det private som man nå har i det offentlige. NRAF vil hevde at erklæringen er et bindende tilsagn som juridisk må følge de avtalerettslige regler som gjelder. NRAF er enige med N.A.F. i at tilsagnet må være begrenset i tid, nemlig til det oppgjøret som nå finner sted. Det er etter vårt syn helt klart at dersom REAF ikke mente at de skulle være bundet av tilsagnet, så måtte de ha latt det kommet til uttrykk i teksten. Det samme må gjelde dersom REAF mente at tilsagnet ikke skulle gjelde lønnsforholdet etter at oppgjøret i det offentlige var klart. Det som er sagt her, er etter NRAF's mening helt i tråd med de alminnelige avtalerettslige regler, og disse regler burde ikke være ukjente for REAF, fremholder NRAF.

Videre anfører NRAF vedr. uttrykket "..... et rimelig forhold mellom lønningene i det" at etter NRAF's mening må uttrykket sees i sammenheng med det resultat som man kom frem til i oktober 1980. Dette resultat førte til at man kunne sammenligne lønningene i det offentlige og det private, på tross av at man kan få et annet inntrykk av prosesskriftet. Man må her huske på at det ikke er tatt med de forskjellige tilleggene som man har. Disse tilleggene er større i det offentlige enn i det private, og derfor medførte

dette resultatet at års-lønnene for de to sektorene kunne sies å være tilnærmet like. Det som er sagt her, må derfor etter NRAF's mening legges til grunn når man skal tolke uttrykket "...et rimelig forhold".

NRAF gir mer utfyllende kommentarer til sin påstand, således:

Det som er sagt overfor, fører til at man ikke kan se NRAF's påstand 1. A, a) isolert. Sammenligner man årslønnen her med årslønnen for de offentlige ansatte etter vårens oppgjør, vil man få følgende differanse:

KOMMUNEN (inkl. kr. 2.440,-)	PRIVAT (vår påstand)	DIFFERANSE
0 år - 73.793,-	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 framstår, medfører det at dersom NRAF ikke får medhold i sine øvrige krav som går på overtidsbetaling, delt-vakttillegg, ubekvemstillegg 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. NRAF anmoder nemnda om å ha dette i tankene under den videre behandling.

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

I. OPPGJØRETS OMFANG

1. Tvisten gjelder revisjon av tariffavtalen for følgende overenskomstområder:

- Tariffavtalen for rutebilselskaper utenfor Oslo med Nors Rutebilarbeiderforbund
- Tariffavtalen for rutebilselskapene i Oslo med Norsk Rutebilarbeiderforbund
- Tariffavtalen for rutebilselskapene i Oslo med Norsk Rutebilarbeiderforbund (verkstedene)

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

	<u>Arbeidstagere:</u>	<u>Bedrifter:</u>
Rutebilselskaper utenfor Oslo (NTF)	" 4.200)
Rutebilselskaper i Oslo (NTF)	" 800)
Rutebilselskaper utenfor Oslo (NRAF)	" 3.400)
Rutebilselskaper i Oslo (NRAF)	" 400)

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 inntektsoppjøret.

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 påpekte N.A.F.

Videre fremholder N.A.F. at om en setter disse forutsetninger opp mot utviklingen i realdisponibel inntekt for lønnstærne, 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 i utenlandet. 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 -82.

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 lønsvilkår fastsatt. Dersom rutebilnæringen skulle få et oppgjør som ligger over det som allerede er gjennomført for fag i konkurranseutsatte næringer, står man i en lignende situasjon. N.A.F. vil nå som i 1981 fremheve det forkastelige i en slik lønnspolitikk.

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. RUTEBILSEKTOREN

Tilskuddsordningen i rutebilnæringen

Før N.A.F. går inn på de enkelte krav og motkrav for årets tariffrevisjon, gjøres det kort rede for ordningene med tilskudd/subsidier i rutebilnæringen.

Det vises 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 Statens. 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. Selskapenes aktivitet skal være kostnadsorientert, hevder departementet. Passasjersvikt med tilhørende inntektsreduksjon - økende takster - mindre subsidier er faktorer denne næring står overfor i dag og for fremtiden, framholder N.A.F.

Lønnsutgifter er den største kostnadsfaktor for selskapene idag. En reduksjon av kostnadene slik departementet krever, vil på sikt tilsi personellreduksjon og/eller innskrenkninger i rutetilbudet, mener N.A.F.

Norsk Rutebilarbeiderforbunds (NRAF) krav om nytt lønssystem.

N.A.F. viser til at NRAF's krav i forbindelse med ny overenskomst innebærer innføring av et nytt lønssystem basert på årslønn:

"Det kreves innført et nytt lønssystem, basert på årslønn hvor de forskjellige arbeidstakergrupper innplasseres."

Kravet bryter helt med nåværende ordning som tildels er basert på ukelønn dels avlønning pr. time, framholder N.A.F. Kravet vil også, om det tas tilfølge, medføre at man etablerer et nytt prinsipp vis á vis andre tariffavtaler hvor N.A.F. er part. En angivelse av lønn i "årslønn" er relatert til den offentlige sektor (stat og kommune).

N.A.F. kan på bakgrunn av dette ikke akseptere et slikt krav. For å kunne bevare den tariffrettslige selvstendighet i en næring med mange forhold knyttet til det offentlige, er det særlig viktig å ivareta den oppbygging av overenskomsten man har i dag, fremholder N.A.F.

Rutebiloverenskomstene i og utenfor Oslo

N.A.F. anfører at i de forhandlinger og meklinger som er tilbakelagt, er det ingenting av vesentlig betydning i krav og motkrav som er avklart mellom partene. Endel krav og motkrav av betydning har partene imidlertid prinsipielt akseptert.

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

N.A.F. viser til nevnte erklæring som har denne ordlyd:

"REAF vil påpeke 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 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."

NRAF har gjort gjeldende krav om oppjustering av lønnsnivået innenfor rutebilsektoren tilsvarende området i den offentlige sektor.

N.A.F. redegjør innledningsvis for bakgrunn og tilblivelse av nevnte erklæring. Ved tariffrevisjonen 1980 ble det for første gang tatt med en bestemmelse om relatering/sammenligning med lønnsnivået i den offentlige sektor. I protokoll av 8., 9., 11. og 12. mai og 14. mai 1980, pkt. XIV sies det:

"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."

N.A.F. viser til at denne protokoll innebar at det skulle finne sted nye forhandlinger 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, fremholder N.A.F.

Tariffoppgjøret i 1981 ble fastsatt ved Riksmeglingsmannens vedtatte forslag av 3. juli s.å. Som følge av oppgjøret i stat og kommune oppsto det nye forskjeller i lønnsnivået i relasjon til overenskomstene i rutebilsektoren. NRAF anmodet N.A.F. om nye forhandlinger høsten 1981 som følge av denne forskjell. Nye forhandlinger ble holdt den 15. september og 7., 8. og 27. oktober 1981. Som følge av "tak" på lønnsglidningen - fastsatte ved Rikslønnsnemndas kjennelse av 1981 - sto det bare 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 gitt.

Erklæringens innhold.

N.A.F. anfører at under de forhandlinger og mekling som har pågått, har det fra forbundets side vært hevdet at erklæringen må forstås dithen at det her er tale om en utjevning av det totale lønnsnivå i relasjon til stat og kommune. Dette innebærer at ikke bare "satsene" i overenskomstene må 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 som i stat og kommune. Som eksempel kan nevnes bestemmelsene om ubekvem arbeidstid i stat og kommune og våre 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 mekling fastholdt at det er lønnsatsene i overenskomstene som skal stå i et rimelig forhold til regulativlønn i den offentlige sektor. Det er et bevisst språkbruk fra N.A.F.s side når det i erklæringen heter "lønninger" og ikke lønnsnivå.

N.A.F.'s standpunkt kan ikke være ukjent for NRAF, mener N.A.F. Ved hver eneste regulering av lønn og 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 at erklæringens intensjon er oppfylt gjennom det tilbud om regulering av lønnssetningene 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.:

"Forslag til justeringer av lønnssetninger på basis av erklæring gitt den 7. og 8. oktober 1981:

	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,-	-		- "

N.A.F. peker også på endel andre momenter som tilsier at forbundets krav om "likestilling" av lønnsnivå i den private og offentlige sektor ikke er rimelig. Argumentasjonen har vært at man må ta hensyn til prinsippet om lik lønn for likt arbeid. N.A.F. har gjennom mange år etablert og praktisert tariffavtaler for rutebilselskapene her i landet, som bygger på de faktiske arbeidsoppgaver 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, idet de fleste er ansatt i de private selskaper.

Lønnsregulering pr. 1. april 1982.

N.A.F. viser til 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 lønnsattsene 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. kan ikke se at det i denne næring er forhold som tilsier et annet tillegg en i de bransjer og fag som til nå er bragt i havn ved vårens tariffoppgjør. Tvertimot mener N.A.F. at deres lønnsstatistikk viser at man i denne næring ligger like under industrigjennomsnittet i 4. kvartal 1981, nemlig på 96.4 og 97.7% avhengig av timelønnsdefinisjonen. N.A.F. viser forøvrig til det som er anført generelt om tariffoppgjøret i transportfagene - se her II, pkt. 4.

Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn.

N.A.F. henviser til overenskomstene i Oslo og omegn for sjåførere og billettører og verkstedsarbeidere. Disse to er selvstendige tariffavtaler. Lønnsutviklingen innen disse tariffavtaler har hatt en noe avvikende utvikling og bakgrunn enn landet forøvrig. Det er således nødvendig å redegjøre for dette, med underliggende materiale.

Erklæringen av 27. oktober 1981 må - forsåvidt gjelder "Oslo-overenskomsten" - sees i sammenheng med protokoll av 1., 11. og 17. april 1980 med underliggende materiale, herunder protokoll av 1. og 5. februar 1980.

Notatet er utarbeidet 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 1., 11. og 17. april 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 alle offentlig kjøring innefor Oslo bys grenser og NSB kjøring 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 (Norsk Transportarbeiderforbund) ikke ønsker forskjellige lønnstariffer for kjøring i og utenfor Oslo bys grenser.

N.A.F. viser i denne forbindelse til at kun 2 av 14 selskaper har kontrakt med Oslo Sporveier, herav har det ene selskapet også kontrakt med Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) på ca. 50% av sin kjøring. De øvrige selskaper har kun kontrakt med SL.

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

Gjennom protokoll av 1., 11. og 17. april 1980 oppnådde partene den ønskede økonomiske utjevning mellom sjåførere i de private og offentlige selskaper, framholder N.A.F. 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 innbar at de private selskapene under forhandlingen 27. oktober 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.

N.A.F. viser til at de under tarifforhandlingene ... og etterfølgende megling vedkjente seg sine forpliktelser etter erklæringen av 27. oktober 1981, og tilbød en lønnsøkning på 3.7%. Dette konkretiseres til 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 protokoll av 24., 25. og 28. mars, framholder N.A.F. Denne beregning viser at lønnsforskjellen for sjåførere inklusive ubekvemstillegget pr. 1. oktober 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.

N.A.F. påpeker at de i det ovennevnte ikke har 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 forsåvidt 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, framholder N.A.F.

NRAF's øvrige krav til endringer av de enkelte bestemmelser.

N.A.F. anfører at NRAF har reist en rekke krav om endringer i de bestående overenskomster ut over de hovedkrav som er berørt foran. Omfanget av de krav som er reist medfører en total revisjon av de bestående overenskomster. Kravene har en klar relatering til bestemmelser i den offentlige sektor.

N.A.F. er ikke innstilt på en fullstendig revisjon og ombygging

av de bestående tariffavtaler, basert på bestemmelser i statlige og kommunale tariffavtaler.

N.A.F. viser i denne forbindelse til det som tidligere er anført. N.A.F. finner det således ugjørlig å komme inn på og imøtegå alle de krav om endringer som er reist fra forbundets side. N.A.F. har derfor nøyet seg med å peke på enkelte prioriterte krav som NRAF har fremholdt under meklingen.

NRAF's krav er dels av teknisk karakter, dels krav av betydelig økonomisk omfang. I sistnevnte gruppering inngår krav om et spesielt tillegg for enmannsbetjening og kjøring med leddbusser. Kravet om enmannsbetjent-tillegg utgjør kr. 2,50 pr. time og for kjøring med leddbusser - kr. 5,- pr. time.

Begge krav representerer en nydannelse, idet nåværende bestemmelser ikke hjemler tillegg for dette. Overenskomstens § 1 hjemler imidlertid kilometertillegg for enmannsbetjening.

N.A.F. fremholder videre at NRAF også har reist krav om økning av såvel det prosentuelle tillegg for ubekvem arbeidstid samt en utvidelse av tidsrammen med 2 timer. I tillegg til dette krever NRAF innført et særskilt tillegg på kr. 15,- pr. time for arbeid på fredag etter kr. 17.00 til mandag morgen. Ytterligere kreves det at adgangen til delte dagsverk prinsipielt skal bortfalle.

Disse krav er noen få eksempler på rent økonomiske krav som er reist. I tillegg har forbundet reist en rekke krav av økonomisk art.

N.A.F. finner at det er vanskelig - for ikke å si umulig - å beregne hva disse krav utgjør og hva dette vil koste for bransjen som helhet. Kostnadene ved kravet om ubekvem arbeidstid vil selvfølgelig avhenge av hvor meget "ubekvem arbeidstid" det er i forhold til den totale tid. N.A.F. belyser dette med et eksempel - et eksempel på hva dette vil bety for et enkelt tilfeldig valgt selskap. I dette selskap har man beregnet hva en økning fra 25 til 40% medførere, samt en

økning av tidsrammen med 2 timer. Her er også tatt med tillegget for arbeid på lørdag og søndag. Skal kravet tas til følge, vil det for dette selskap i Oslo-området medføre en kostnadsøkning for alle betalte timer med kr. 3.63. Kravet utgjør således et betydelig tillegg ut over de generelle økonomiske krav og vil sprengte enhver fornuftig kostnadsramme. De fremsatte krav kan således ikke imøtekommes og må avvises, fremholder N.A.F.

N.A.F.s krav til endring av overenskomsten for rutebilselskaper utenfor Oslo

N.A.F. viser til at de krav og motkrav som partene prinsipielt har avklart, er det tidligere redegjort for. Krav om endringer av ovennevnte tariffavtale som vil medføre en effektivisering opprettholder N.A.F.

Hva angår overenskomstene for rutebilselskaper i Oslo og omegn for sjåførere og verkstedarbeidere, har arbeidsgiverne ikke fremmet krav om endringer, fremholder N.A.F.

Likelydende tariffavtaler i rutebilsektoren.

N.A.F. presiserer til slutt viktigheten av og nedlegge påstand om at den kjennelse Rikslønnsnemnda fastsetter i tarifforholdet mellom N.A.F. på den ene side og NTF på den annen side blir gjort gjeldende i tarifforholdet mellom N.A.F. og NRAF hva angår rutebilsektoren.

Tariffavtalene med disse to forbund har alltid vært like. I denne forbindelse må man være klar over at det her gjelder spørsmål om lønns- og arbeidsvilkår for nøyaktig samme arbeid for medlemmene av de to forbund. Det er heller ikke bare det samme arbeid som utføres, men i meget stor utstrekning dekker avtalene med Norsk Rutebilarbeiderforbund de samme selskaper som har avtale med Norsk Transportarbeiderforbund. Det er relativt få selskaper der Norsk Rutebilarbeiderforbund er det eneste forbund som har avtale. Ved de bedrifter som ha avtaler med begge forbund, er det ikke noe skille mellom det arbeid de

enkelte forbunds medlemmer utfører. Sjøførene kjører ikke bare de samme ruter innen selskapet, men de kjører i stor utstrekning de samme busser til forskjellige tider. Det må være ganske klart at man under disse omstendigheter må ha helt like avtaler med de forskjellige forbund. En annen løsning er etter N.A.F.s oppfatning overhodet ikke mulig, og det kan ikke sees å foreligge et eneste moment som skulle gi grunn til forskjellig behandling. Under alle de tidligere tariffoppgjør har man derfor også kommet frem til samme resultat når det gjelder den økonomiske side av saken og også til den samme tekst (med helt bagatellmessige unntak) i de forskjellige paragrafer. Rikslønnsnemnda avgjorde således også tariffvistene mellom de samme parter i 1963 på tilsvarende måte. N.A.F. mener å ha gjort det klart overfor Norsk Rutebilarbeiderforbund mange ganger at de ikke kan slutte avtaler med et forbund som for lønns- og arbeidsvilkårenes vedkommende avviker fra tilsvarende avtaler en har - eller inngår - med et annet forbund. Dette forhold er således Norsk Rutebilarbeiderforbund fullstendig kjent med.

N.A.F. anfører videre at Rikslønnsnemnda også har lagt til grunn tilsvarende syn tidligere. Det vises til sak nr. 5/1978 mellom de samme parter.

N.A.F. viser og til sak nr. 4/1976 hvor tilsvarende syn er lagt til grunn mellom andre parter.

RIKSLØNNSNEMNDA SKAL BEMERKE I TVISTEN MELLOM NRAF 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 lønskostnadene 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 framskrivning 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 overhenget 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 oppgjøret 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 lavlønnsfag 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 hovedproblemene 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 kostnadsøkning 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.

Generelle betraktninger

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilsutning av Schioldborg skal bemerke:

Det kan konstateres 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 normallønnsattsene 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.

Det må være riktig å legge stor vekt på det generelle resultat som er fremkommet i de øvrige oppgjør som er sluttført. Bare hvis det foreligger helt særegne forhold kan det 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 og dermed på sikt sysselsettingen. Disse medlemmer er enig i dette.

Vel står man i denne sak ovenfor en næring som ikke er konkurranseutsatt, men prisene på deres tjenester vil kunne øke produksjonsomkostningene i utsatte næringer samtidig som "smitteeffekten" vil kunne påvirke lønnsnivået og dermed produksjonsomkostningene i disse.

Norges Bank opplyser i sin siste konjunkturrapport at ut fra de lønnsavtaler som er inngått i år, er det rimelig å anta at konkurranseevnen 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 utviklingen holder seg året ut, kan vår konkurranseevne målt på denne måte, bli forverret med nærmere 6 prosent.

Vår konkurranseevne 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 vise til 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 konkurranseevnen ikke skulle forverres, måtte resultatene av oppgjørene ikke føre til større lønnsstillegg enn 6 - 7 prosent.

Disse medlemmer legger foranstående til grunn ved vurdering av de krav som er fremsatt i saken.

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

Tillegg i private rutebilselskaper

NRAF har fremsatt krav om et tillegg for sjåførere m.v. som er basert på at lønnsnivået i private rutebilselskaper skal være det samme som i det offentlige.

Påstanden fra NTF går ut på at det gis et generelt tillegg på kr. 6,- pr. time for rutebilsjåførere som for de andre i forbundet. Det er anført at dette krav svarer til et tillegg beregnet med samme utgangspunkt som det NRAF benytter.

Det foreligger én tariffavtale mellom N.A.F. og NRAF for rutebilselskaper utenfor Oslo og én tariffavtale for rutebilselskaper i Oslo og omegn. Tilsvarende tariffavtaler foreligger mellom N.A.F. og NTF. Rutebiloverenskomsten for Oslo og omegn gjelder kjøring i Oslo og Akershus (og enkelte områder utenfor). En del av de private selskaper i her gjeldende 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 offentliges" 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.

Lønnssystemet på de foreliggende tariffområder er slik at rutebilsjåførene i realiteten lønnes etter normallønnsatser uten at det gis personlige eller lokale tillegg på disse lønnsatser. Lønnssatsene 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:

REAF vil påpeke at man nå er inne i en helt spesiell periode i inntektspolitisk sammenheng hvor man ikke kan gå ut over generelt optrukne retningslinjer, en periode som forsåvidt angår bestemmelsene om inntektsregulering er sagt å skulle opphøre våren 1982.

På bakgrunn av dette 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 som ble gitt under forhandlinger gjelder såvel utenfor Oslo som i Oslo.

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 våroppgjøret 1980 ble det innført en bestemmelse om nye forhandlinger 1. oktober 1980, dersom det under vårens tariffoppgjør oppsto nye lønnsforskjeller.

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, sammenliknet med de kommunalt ansatte. Til dels er det tale om store differanser.

Det ble så avholdt forhandlingsmøter i løpet av høsten 1980. Det lønnsmessige 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 rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn, som har hatt en noe annen lønnsutvikling enn landet forøvrig ble oppgjøret våren 1980 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. Det ble 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 i 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 lønnsattsene i den offentlige sektor pr. 1. oktober 1981, og er ikke knyttet til en lønnsregulering etter våroppgjøret 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, 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 fullstendig likhet mellom lønnsattsene i den private og offentlige sektor.

NRAF og NTF 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 tidsbegrensning 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 rutebilmæringen. 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 lønnsforhandlingene 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 våroppgjøret 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 NRAF 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 lønnsattsene. Uttrykket "lønningene" er mer omfattende enn lønnsattsene og omfatter hele lønssystemet som sådant, også 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 lønnsattsene 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 lønnsatser 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 %.

NRAF har nedlagt følgende påstand:

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 setser, 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 overtidbetaling, 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. 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 lønnsatsene, selv om det fremgår at en for "Oslo-overenskomstens" vedkommende også har trukket inn tilleggene ved sammenlikningen av lønnsforholdene i 1980. Det ser dog ut til at det er lønnsatsene 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

lønnsattsene nødvendigvis må være like etter våroppgjøret 1982. Det har lønnsattsene 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 er 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 lønnsattsene 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 sammenlikning 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 sammenlikner med lønnsattsene 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	kr. 97.224	kr. 92.353
12 år			

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>	<u>De private rutebil-</u> <u>selskaper</u>
0 år	kr. 77.916	kr. 85.725	kr. 84.183
2 år	kr. 82.831	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 lønnsatsene pr. 1. oktober 1981 etter at sjåførene i de private rutebilselskaper hadde fått tillegget 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.	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	

Rutebiloverenskomsten 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 NRAF 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.

NRAF mener uavhengig av dette - på samme måte som NTF - 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. 2.441 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 idag ca. kr. 1500 pr. år. SL tillegget er idag på kr. 112,80 pr. uke. Dette tillegget gjelder bare de private rutebilselskaper. Arbeidstakerorganisasjonene bestrider relevansen av SL-tillegget ved den sammenlikning 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 og Dahl med tilslutning av Schioldborg går inn for.

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

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.

Å 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 lønnssetsene, 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:

Lønnssetser m.v. utenfor Oslo

Ansiennitets-trinn	Kommunale satser 1)	N.A.F./REAF	Differanser komm./REAF	"Trinn-differanser"	
	(1)	(2)	(3)	Komm.	REAF
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 lønnssetser m.v. slik nedenstående tall viser:

Nye lønnssetser m.v. etter mindretallets resultat.
(Utenfor Oslo)

Ansiennitets- trinn	Nye lønns- setser	"Trinn- differanser"	Komm.lønnsset- ser - nye lønnssetser
	(1)	(2)	(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 vår oppgjøret 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 forbundenes "etterslepstillegg" (Flertallets resultat - basert på situasjonen etter vår oppgjøret 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 generellt 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 rutebilsekskaper i Oslo/omegn har NRAF pr. april 1982 krevet et lønnstillegg på 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.

NTF har pr. oktober 1981 krevet 3,7%, regnet av alle lønnssetser. N.A.F. tilbød samme prosentsats, regnet bare av regulativlønn.

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 på neste side.

Ansiennitets- trinn	Mindretallets resultat (1)	Nye lønns- satser (2)	NSB's lønnsatser - nye lønnsatser (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 ca. 18% under NRAF's beregnede restkrav pr. april 1982, ca. 4% under NTF's krav pr. oktober 1981, og omtrent på nivå med N.A.F.'s tilbud. (Flertallets resultat ligger nærmere 50% over mindretallets, men flertallet har basert seg på forholdene etter våroppgjøret 1982 i den offentlige sektor).

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth er av den oppfatning at den tilnærming av lønnsattsene som medlemmene Philipson og Bjerke går inn for ikke fullt ut tilfredstiller 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 Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for NRAF's påstand, men vil subsidiært slutte seg til Philipson og Bjerkes standpunkt.

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.

Påstand pkt. 1.A.b) De øvrige grupper i rutebiloverenskomsten.

NRAF's påstand går ut på at det skal gis de samme kronetillegg for de øvrige grupper i rutebiloverenskomsten (reservesjåfører, bilmedhjelpere, smørere, vaskere og hjelpearbeidere) som for sjåførere. Kravet gjelder landsoverenskomsten.

Medlemmene Philipson og Bjerke

finner ikke å kunne etterkomme kravet, men viser til de tillegg som er fastsatt for sjåførere. Disse medlemmer forutsetter at partene blir enige om å regulere lønnssetningene for disse grupper i samsvar med tilleggene for sjåførere, og at det rapporteres tilbake til Rikslønnsnemnda at dette er gjennomført. Det samme forutsettes for sjåførere som utfører kjøring etter § 5 pkt. 2. Det vises til eget punkt om kjøring etter § 5.2 (påstandens pkt. 2).

Medlemmene Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg har ikke noe å bemerke til dette.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men finner subsidiært å ville stemme for Philipson og Bjerkes avgjørelse.

For fagarbeidere går påstanden ut på at det skal gis samme prosenttillegg som for sjåførere ("erklæringstillegget") pluss kronetillegg (samme tillegg som i kommune/stat), slik at de enkelte satser inkl. fagarbeidertillegget blir:

				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,-

Medlemmene Philipson og Bjerke

finner ikke å kunne etterkomme kravet for så vidt angår fagarbeidere.

N.A.F. har nedlagt påstand om at bestemmelsen om at fagarbeidere minst skal lønnes som sjåførere endres, slik at "minst" strykes. Arbeidsgiverforeningens krav har ikke fått medhold.

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 lønn i offentlig sektor, og finner derfor ikke å kunne etterkomme kravet.

Mindretallene, Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg, som har et mer restriktivt syn på erklæringen, har ikke noe å bemerke til flertallets syn på dette punkt.

Det forutsettes at partene blir enige om å regulere lønns-satsene for fagarbeidere i overensstemmelse med foranstående, med utgangspunkt i at lønnskalasen for fagarbeidere minst skal være som for sjåførere. Partene forutsettes videre å rapportere tilbake til Rikslønnsnemnda at dette er gjennomført.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundelts påstand, men finner subsidiært å ville stemme for flertallets avgjørelse.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne gi kravet sin støtte.

Påstandens pkt. 1 B a): Forskjellige tillegg i Oslo-overenskomsten.

Kravet gjelder et tillegg på 13% på de enkelte satser, herunder SL-tillegget.

NRAF's påstand innebærer således et krav om at SL-tillegget skal heves med 13%.

NTF har fremsatt krav om at SL-tillegget heves fra kr 112,80 til kr 125 og at sjåførere som kjører på Oslo-overenskomsten betales dette tillegg

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til at NTF's krav vil endre någjeldende ordning på to punkter.

NTF's krav innebærer således 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 nemndbehandlingen videre opplyst at ordningen med SL-tillegg i dag er basert på en tilskuddsordning. En utvidelse i samsvar med NTF's krav vil ikke berettige 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,-.

I tillegg krever NRAF at § 6, pkt. IV i overenskomsten endres slik at sjåførene gis en kompensasjon pr. uke for forsinkelse i ruten tilsvarende timelønnsatsen.

I tilknytning til det siste krav viser Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, og Bjerke til at det i dag gis et tillegg på kr 20,- som kompensasjon for forsinkelser i ruten på mindre enn 30 min. Dette tillegg er opplyst innført i 1978, og har vært uendret siden da. På denne bakgrunn finner disse medlemmer grunn til å heve tillegget til kr 30,-. Disse medlemmer finner imidlertid ikke grunnlag for å kunne heve satsen til det nivå NRAF har krevet.

Påstadens pkt. 1 B b: Verkstedoverenskomsten.

NRAF krever et tillegg på kr. 10.000,- pr.år for at verkstearbeidere i Oslo skal komme på lik linje med det offentlige.

NTF krever her et generelt tillegg på kr. 6,- pr. time hvilket utgjør et samlet tillegg på kr. 12.480 pr. år.

N.A.F.'s tilbud utgjør følgende beløp:

Etterslep ("Erklæringstillegget")	kr. 5.000,-
Generelt tillegg (kr. 2,- pr. time)	" <u>4.160,-</u>
Tilsammen	kr. <u>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/Rutebilciernes 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 produktivitetmessige forhold. De lønnsendringer 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 det 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 Bakken 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 verkstedarbeiderne.

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. 1 Bc): Overføring til verkstedoverenskomsten i Oslo.

Det er verkstedet ved Engeseth Busslinjer, Hønefoss som ønskes overført.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg kan ikke se at det er gitt noen begrunnelse som skulle berettige kravet.

Kravet blir således å forkaste.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer for forbundets påstand.

Påstandens pkt. 1 C a): Bilavdelingen ved SAS.

Kravet går ut på at sjåførene i SAS skal gis det samme kronetillegg som sjåførere i Oslo-overenskomsten. Videre kreves det at de endringer som gjøres i Oslo-overenskomsten også gjøres i SAS-overenskomsten.

Rikslønnsnemndas medlemmer viser til at N.A.F. er innforstått med kravet, og imøtekommer det.

Påstandens pkt. 1 C.b): Kaibillettører m.v.

NRAF krever at samme kronetillegg som for sjåførere jfr. 1A, a gis til:

- Kaibillettørene ved BNR
- Linjegods A/S
- Lageransatte ved A/L Rutebilstasjon Kristiansund N.
- Bensinstasjonsbetjeningen ved Drangedal Bilruter A/S

N.A.F. avviser kravet med den begrunnelse at de tillegg som følger av erklæringen av 7. og 8. oktober 1981 ikke skal omfatte disse grupper, men bare ansatte som går inn under rutebiloverenskomstene. Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg forkaster kravet.

Forøvrig har NRAF krevd at de endringer som følger av Rikslønnsnemnda's kjennelse vedrørende landtransporten også skal gjelde overenskomstene for de grupper som er nevnt ovenfor bortsett fra kaibillettørene.

Rikslønnsnemnda er enig i dette, dog slik at overenskomsten for kaibillettører i BNR revideres mellom NRAF og N.A.F. i overensstemmelse med de endringer som ved årets tariffrevisjon skjer når det gjelder overenskomsten for bro- og tunnellselskapene mellom Norsk Arbeidsmandsforbund og Norsk Arbeidsgiverforening.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men finner subsidiært å ville stemme for flertallets avgjørelse.

Påstandens pkt. 2 : Faste sjåførers avlønning

Påstanden går ut på at § 1, A.b i overenskomsten for selskapene utenfor Oslo utgår slik at sjåførene overføres til lønnsattsene i § 1. A.a.

Påstanden innebærer et krav om at sjåfører som kjører godskjøring skal lønnes likt med sjåfører 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 NRAF og NTF.

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-tilskudsberettiget næring, som ifølge N.A.F. ikke vil tåle å følge lønnsutviklingen i den tilskudsberettigede 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 tilskudsberettigede kjøring.

N.A.F. peker også på at den omstridte "erklæring" kun gjelder tilskudsberettiget kjøring.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til det forhold at denne delen av næringen er ikke-tilskudsberettiget og konkurranseutsatt. Disse medlemmene bygger på at den ikke tilskudsberettigede del av godstransporten ikke omfattes av erklæringen av 7. og 8. oktober 1981. Denne gruppe sjåfører vil derfor ikke være berettiget til noe "erklæringstillegg". Alene dette siste forhold gjør at kravet må forkastes.

Disse medlemmer finner det heller ikke rimelig å gi sjåfører på den ikke-tilskudsberettigede godskjøring samme lønn som sjåfører i tilskudsberettiget kjøring.

På denne bakgrunn finner disse medlemmer at kravet må forkastes.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer for forbundets påstand.

Påstandens pkt. 3: Opphold på stasjoneringssstedet

NRAF krever en godtgjørelse på 35 kr pr. dag dersom opphold på stasjoneringssstedet sammenhengende går utover 90 minutter. Kravet gjelder landsoverenskomsten.

Kravet må ses i sammenheng med den gjeldende bestemmelse i overenskomstens § 2.A.2 som er denne:

"På stasjoneringssstedet regnes opphold (etter ruteplan) på inntil en halv time som arbeidstid (eventuelt med fratrekke for spisepause).

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander og Bjerke finner at lange opphold på stasjoneringssstedet 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 Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men finner subsidiært å ville stemme for flertallets avgjørelse.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg er enig i flertallets konklusjon vedrørende NRAF's krav.

Påstandens pkt. 3: Opphold ved endestasjonen inn i
arbeidstiden

NRAF har fremsatt krav om at opphold på endestasjon utenfor sjåførens stasjoneringssted går inn i arbeidstiden. Også dette krav gjelder landsoverenskomsten.

Avtalens § 2, A går idag ut på at opphold på endestasjon godtgjøres fullt ut ved opphold inntil en time. Deretter godtgjøres den overskytende tid med halv lønn.

N.A.F. har fremsatt et krav som inneholder en innskrenking, idet det kreves innført en tilføyelse slik at bestemmelsen blir:

"Opphold inntil 1 time på endestasjon går inn i arbeidstiden. Dette gjelder ikke når arbeidstiden nyttes til spisepause."

Medlemmene Philipson, Alexander og Bjerke skal bemerke:

En imøtekommelse av NRAF's krav må påregnes å bli relativt kostbart for arbeidsgiverne. Disse medlemmer finner ikke den ordning som er etablert idag urimelige og finner etter omstendighetene ikke å kunne etterkomme kravet.

N.A.F.'s krav om innskrenking vil heller ikke bli etterkommet.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer for forbundets påstand.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg er enige i flertallets konklusjon vedrørende NRAF's krav.

Påstandens pkt. 4: Spesielle tillegg.

Dette krav gjelder begge overenskomster.

NRAF's krav går ut på at det foretas visse endringer i de spesielle tillegg som gjelder ubekvem arbeidstid, de såkalte ubekvemstillegg, således at procentsatsen for ovenfor nevnte ubekvemstillegg økes fra 25% til 40%, og at opptjeningstiden framskyndes til kl. 17.00 på vanlige virkedager og til kl. 12.00 på lørdager. NRAF krever også at den tilsvarende satsen på 100%, som bl.a. gjelder de store høytidsdager, jul-, påske-, pinse- og nyttårs-aften, på de sistnevnte dager får anvendelse allerede fra kl. 12.00.

NTF har fremmet et lignende krav og har dessuten krevet innført et spesielt 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 landtrans-

porten 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 rutebilselskapene 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. 24.00. Forøvrig forkastes kravet.

Medlemmet Bjerke vil for sitt vedkommende bemerke at hans prinsipale 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.

Disse medlemmene finner heller ikke tilstrekkelig grunn til å foreta endringer i bestemmelsene om tillegg for skiftarbeid for verkstedarbeidere, vaskere, smørere og hjelpearbeidere.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipalt for forbundets påstand, men finner subsidiært å ville stemme for Philipson og Bjerke's avgjørelse.

Medlemmene Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ikke å kunne imøtekomme kravet, hverken helt eller delvis.

Påstandens pkt. 5: Kjøring med leddbuss

NRAF krever et tillegg på kr. 5,- pr. time for kjøring med leddbuss. NTF har fremsatt et krav om at det for slik kjøring skal gis et tillegg til lønnen på 15 prosent.

Rikslønnsnemndas medlemmer - Philipson, Alexander, Bjerke og Bakken 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 selskapets 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. 6: Forenkling av beregning av ukentlig arbeidstid.

Kravet gjelder landsoverenskomsten og Oslo-overenskomsten.

Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg oppfatter dette krav som en presisering av landsoverenskomstens § 2, A 1. og Oslo-overenskomstens § 2, A.1 som har denne ordlyd:

"Den ordinære ukentlige arbeidstid er i henhold til Riksmeklingsmannens forslag av 1. april 1976, henholdsvis 40 og 38 timer pr. uke."

Disse medlemmer finner dette kravet så spesielt at det ikke er egnet for avgjørelse i Rikslønnsnemnda. Disse medlemmer mener at kravet bør tas opp til drøfting mellom de berørte parter i tariffperioden. En finner

det rimelig at også NTF tar del i slike drøftelser. Det er forøvrig opplyst at det idag er hjemmel for slike forhandlinger i avtalen, og at N.A.F. er åpen for slike forhandlinger. Disse medlemmer vil og peke på at kravet kan skape tolkningstvil i forhold til Arbeidsmiljølovens § 46, i det kravet går lenger. På denne bakgrunn blir kravet å forkaste.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipalt for forbundets påstand, men finner subsidiært å ville slutte seg til flertallets anmodning om at dette krav tas opp til drøftelse mellom partene i tariffperioden.

Påstandens pkt 7: Diettsatser.

Kravet gjelder endring av landsoverenskomstens § 9.

Rikslønnsnamndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg og Haraldseth viser til at det under behandlingen for Rikslønnsnamnda er oppnådd enighet mellom NTF og N.A.F. om at satsene i § 9 1. avsnitt endres fra kr. 35,- til kr. 41,- og at satsene i 3. avsnitt endres fra kr. 21,- til kr. 27,-. Videre er det oppnådd enighet om eget rom for sjåførere ved overnatting, således:

"Ved overnatting har sjåføren krav på eget rom så sant dette er praktisk mulig."

Det krav som NRAF her fremmer går lenger enn den enighet som er oppnådd mellom NTF og N.A.F. Disse medlemmer finner ikke at det er gitt en tilstrekkelig begunnelse fra NRAF's side til at kravet kan gis medhold i videre utstrekning enn det NTF og N.A.F. er blitt enige om.

Medlemmet Bakken stemmer prinsipalt for forbundets påstand, men tar flertallets avgjørelse til etterretning.

Påstandens pkt. 8 : Matpenger

Kravet gjelder Oslo-overenskomsten og landsoverenskomsten.

Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg og Haräldseth finner at satsen for matpenger må heves til kr. 27,- i samsvar med den enighet som er oppnådd mellom NTF og N.A.F. under behandlingen av tvisten for Rikslønnsnemnda.

Medlemmet Bakken stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men tar flertallets avgjørelse til etterretning.

NRAF's krav blir således å forkaste i det disse medlemmer ikke finner det rimelig å heve satsene ytterligere.

NRAF har også krevet likestilling for såvidt angår kostgodtgjørelse i begge overenskomster. I tilknytning til dette har N.A.F. anført følgende:

"Forholdet er at Oslo-overenskomstens matpengebestemmelse gjelder først etter 5 timers overtid, mens den etter landsoverenskomsten gjelder etter 2 timers overtid. Forklaringen på dette er at da man for en god del år tilbake innførte 50% overtidstillegg for de 2 første timer i Oslo-overenskomsten, ble til gjengjeld bl.a. matpengesatsen gjort noe strengere enn i landsoverenskomsten, som opprettholdt 40%-regelen, og som kjent fortsatt har dette."

På denne bakgrunn kan N.A.F. ikke være med på noen likestilling.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg stemmer etter dette for at kravet forkastes.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men tar flertallets avgjørelse til etterretning.

Påstandens pkt. 9: Overtid.

Dette punkt gjelder overenskomstene i og utenfor Oslo.
Punktet inneholder 3 krav.

NRAF krever:

1) Bare for landsoverenskomsten.

Arbeidstid utover den i skiftplanen fastsatte arbeidstid for vedkommende uke betales med 50% tillegg.

Samme krav er fremsatt av NTF.

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg viser til at kravet går ut på at overtidsprosenten for de to første arbeidstimer skal økes fra 40% til 50%. Dette har forøvrig siden 1946 vært ordningen for sjåførere på Oslo-overenskomsten. Disse medlemmer skal bemerke at bestemmelsen om 40% tillegg for de to første timene er vanlig i andre tariffområder, f.eks. innenfor industrien.

Disse medlemmer synes en slik differensiering er rimelig også innenfor rutebilsektoren, idet en ikke kan se at de forhold som her foreligger på avgjørende måte skulle tilsi en økning.

2) For overtidsarbeid på fridager betales det 100% tillegg.

Disse medlemmer finner heller ikke å kunne etterkomme kravet om 100% tillegg for overtidsarbeid på fridager. En slik bestemmelse er ikke vanlig i andre tariffområder i den private sektor, og en finner derfor ikke tilstrekkelig grunnlag for å etterkomme kravet. Det kan her nevnes at et krav fra NTF om tillegg på 100% ved arbeid på virkedager som er fridager, likeledes er forkastet.

3) Overtidssatsene utregnes på grunnlag av den faktiske fortjeneste.

Tilsvarende krav er fremsatt av NTF.

På dette punkt har partene kommet til enighet under behandlingen for Rikslønnsnemnda.

Overtidssatsene blir således å beregne på grunnlag av den faktiske fortjeneste.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer for forbundets påstand.

Påstandens pkt. 10: Praksis.

NRAF krever at man for sjåførere lønnsmessig godskrives tidligere praksis med vognmateriell som betinger førerkort i gruppe C og D. Kravet gjelder både i relasjon til overenskomsten for Oslo/omegn og i relasjon til overenskomsten som gjelder utenfor Oslo.

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, Philipson, Bjerke og Bakken med tilslutning av Haraldseth finner å kunne 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 vognmateriellet bør være 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 skje på grunnlag av andre kriterier, som partene bør samarbeide om. Mindretallet finner således ikke å ville akseptere kravet.

Påstandens punkt 11: Tellepenger

Kravet gjelder begge overenskomster. NRAF har krevet at tellepenger for sjåførere i Oslo og utenfor Oslo økes fra 7 til 15 kr/uke, og at det særskilte tillegg etter Oslo-overenskomsten (billettsalg i flere vogner) økes fra 1,50 til 3 kr/uke.

NTF har ikke fremsatt tilsvarende krav.

Gjeldende beløp har stått uforandret siden 1978.

Rikslønnsnamndas flertall, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner det rimelig med noen justering av de gjeldende beløp, slik som andre tillegg angitt i absolutte beløp er blitt øket. Flertallet fastsetter at de 7 kroner blir øket til 10 kroner, og at det særskilte tillegget går opp fra 1,50 til 2 kroner.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men slutter seg subsidiært til flertallets avgjørelse.

Påstandens pkt. 12 : Veskeforsikting.

Kravet gjelder overenskomsten utenfor Oslo, (landsoverenskomsten).

Rikslønnsnemnda viser til at en slik forsikring allerede er innført i Oslo-overenskomsten. Den ordning som idag gjelder for landsoverenskomsten er at bedriften betaler 90% av utgiftene.

Rikslønnsnemnda synes det er rimelig at arbeidstakerne innenfor de to overenskomstområdene stilles likt på dette punkt. Kravet gis derfor medhold.

Påstandens pkt. 13: Reservesjåførere/Deltidsansatte.

Kravet gjelder begge overenskomstområder.

Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg bemerker:

Kravet innebærer en begrensning i bruk av reservesjåførere.

Kravet innebærer en halvering av den tid et selskap kan ha reservesjåførere ansatt før de blir å betrakte som fast ansatte. Idag gjelder det en 6-måneders-regel.

Disse medlemmer finner at dette krav, om det imøtekommes, vil innebære en betydelig begrensning i arbeidsgivers styringsrett. På denne bakgrunn finner en ikke å kunne imøtekomme kravet.

Disse medlemmer finner heller ikke å kunne etterkomme kravet om egne bestemmelser om deltidsansatte. Det legges her vekt på arbeidsgivers styringsrett og hensynet til utviklingen av deltidsansettelse i vårt samfunn.

Medlemmet Bakken til tilslutning av Haraldseth stemmer for forbundets påstand.

Påstandens pkt. 15: Turbilavtalen

NRAF krever at det opprettes en egen turbilavtale for selskaper i Oslo og omegn.

Det er for Rikslønnsnemnda opplyst at det allerede finnes en turbiloverenskomst i Oslo og omegn. Denne er inngått mellom N.A.F. og NTF.

Medlemmene Philipson, Alexander og Bjerke har i og for seg sympati for at det opprettes en slik overenskomst også med NRAF. Disse medlemmer finner imidlertid ikke å kunne etterkomme kravet fra NRAF slik det foreligger for Rikslønnsnemnda. Men disse medlemmer forutsetter at spørsmålet om opprettelse av en slik avtale blir tatt opp til drøftelse mellom partene.

Medlemmet Bakken stemmer prinsipielt for forbundets påstand men finner subsidiært å ville slutte seg til flertallets forutsetning om at spørsmålet blir tatt opp til drøftelse mellom partene.

Påstandens pkt. 16: Frikjøring for de ansattes familie.

Kravet gjelder begge overenskomstområder.

Men de gjeldende regler er noe forskjellige i de to overenskomster.

N.A.F. har fremsatt krav om at bestemmelsen om frikjøring i § 7 (landsoverenskomsten) innskrenkes slik at den bare gjelder for "lokal-nær- og forstadstrafikk".

Kravet er forkastet.

Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander og Bjerke bemerker:

Gjeldende ordning i landsoverenskomsten er knyttet til barns alder. Aldersgrensen er i dag 16 år. I Oslo-overenskomsten er det barn/ektefelle uten "ervert" som gis rett til frikort. Disse medlemmer finner at betingelsene om "ervert" i Oslo-overenskomsten er vanskelig kontrollerbar. Videre finner en det rimelig at de ansatte stilles likt i denne sammenheng, slik tilfellet er i landsoverenskomsten.

På denne bakgrunn gis NRAF medhold i kravet om at "ervertskravet" i Oslo-overenskomsten skal bortfalle. Forøvrig blir kravet å forkaste, idet disse medlemmer ikke finner tilstrekkelig grunn til å heve aldersgrensen for ungdom.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer prinsipielt for forbundets påstand, men finner subsidiært å ville slutte seg til flertallets avgjørelse.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg slutter seg til flertallets konklusjon for såvidt angår NRAF's krav.

Påstandens pkt. 17: Opplysnings- og utviklingsfondet.

Rikslønnsnemnda viser til at dette pkt. er en del av overenskomsten mellom LO og N.A.F.. N.A.F. er således også innstilt på å gjennomføre den samme revisjon i forhold til NRAF.

Medlemmet Haraldseth vil bemerke at dette punkt i overenskomsten har sin bakgrunn i Hovedavtaleforhandlingene mellom N.A.F. og LO, og at de økte inntekter er øremerket spesielle aktiviteter.

Påstandens pkt. 18: Revidering av enkelte bilag til overenskomstene.

Rikslønnsnemnda viser til at dette pkt. er en del av overenskomsten mellom LO og N.A.F. N.A.F. er således også innstilt på å gjennomføre den samme revisjon i forhold til NRAF.

Påstandens pkt. 20: Nye selskaper inn under landsoverenskomsten.

N.A.F. har under behandlingen for Rikslønnsnemnda gjort oppmerksom på at en alltid har hatt en runde etter oppgjørene for å klarlegge innenfor hvilke forbund de respektive selskaper har medlemmer.

Rikslønnsnemndas medlemmer viser til N.A.F.'s uttalelse, og finner at disse forhold må partene selv rydde opp i.

Påstandens pkt. 21: Turkjøring

NRAF krever inntatt følgende tillegg i § 4:

- a) Turkjøring skal kun utføres av selskapets sjåførere.
- b) De lokale parter kan skriftlig slutte avtale om egen turbilavtale etter retningslinjer utarbeidet av organisasjonene. Den stedlige turbilavtale skal godkjennes av organisasjonene.

Forsåvidt angår kravet om turkjøring bare av faste sjåførere, skal medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg bemerke: Det må foreligge en sterk begrunnelse for å gjøre et inngrep av den karakter det her er tale om i arbeidsgivernes styringsrett. Da dette etter disse medlemmers oppfatning ikke foreligger i denne sak, blir kravet å forkaste.

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg har i og for seg sympati for at det opprettes turbilavtaler på det lokale plan i samarbeid med hovedorganisasjonene. Det må imidlertid primært være opp til partene å forhandle seg frem til en nærmere ordning her. Forhandlingene må foretas på helt fritt grunnlag. Hensynet til arbeidsgivernes styringsrett tilsier dette. Slik kravet foreligger for Rikslønnsnemnda, kan det ikke gis medhold.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer for forbundets påstand.

Påstandens pkt. 22: Lønn under militærtjeneste

Kravet gjelder tvungen førstegangstjeneste og tvungne repetisjonsøvelser. Ved førstegangstjeneste kreves det ett års lønn, mens det ved repetisjonsøvelse kreves lønn inntil en måned. I begge tilfelle skal det skje fradrag for godtgjørelse fra det militære.

Et beslektet krav er fremsatt av NTF.

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

Rikslønnsnemndas medlemmer, Philipson, Alexander, Bjerke og Dahl med tilslutning av Schioldborg 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 anleggnder. Det synes derfor mest naturlig å la det offentlige være ansvarlig for avlønningen, ikke den enkelte bedrift.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer for forbundets påstand.

KRAV IMØTEKOMMET OVERFOR NTF.

Ved Rikslønnsnemndas behandling har N.A.F. akseptert at det ved beregning av overtidsgodtgjørelse regnes påbegynt halv time som halv time. Det samme legges til grunn i denne kjennelse.

N.A.F.'s krav:

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 sjåførers 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.

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.'s påstand.

Påstandens pkt. 19: Ikrafttreden og varighet

NRAF har nedlagt påstand om at de nye overenskomster trer ikraft 1. april 1982 og varer til 31. mars 1984, slik at lønnstilleggene gis med virkning fra 1. april 1982.

Rikslønnsnemndas medlemmer Philipson, Alexander og Bakken skal bemerke:

Den arbeidsstans som har funnet sted innenfor dette avtaleområdet, har sin årsak i lockout, ikke streik. Det andre forbund som organiserer rutebilarbeidere, NTF, har derimot vært i streik.

Spørsmålet om tidspunktet for ikrafttreden har ikke tidligere vært vurdert av Rikslønnsnemnda i tilknytning til en lockoutsituasjon. Noen praksis foreligger således ikke på dette området.

Ved årets tariffoppgjør meddelte NRAF plassoppsigelse i tilknytning til oppsigelse av tariffavtalen. Under den tvungne megling hos riksmeglingsmannen var det N.A.F. som begjærte brudd i meglingen. NRAF ønsket fortsatt megling, idet forbundet mente det måtte være mulig å komme frem til et resultat under meglingen. Disse medlemmer antar at N.A.F.'s ønske om meglingsbrudd og dermed arbeidskonflikt (lockout), har bakgrunn i at NTF ikke ville løsrive rutebilsektoren fra det øvrige oppgjør innenfor transportsektoren, idet NTF ønsket et fullstendig samordnet oppgjør.

Disse medlemmer legger vekt på at NRAF/N.A.F. er et eget avtaleområde, hvor det kun har vært én type arbeidskonflikt, nemlig lockout. Det legges også vekt på at det har vært meglet separat for dette området hos riksmeglingsmannen. Hensett til at det her dreier seg om en lockout - en situasjon hvor det ikke foreligger noen presidens - finner disse medlemmer, slik saken her foreligger, det ikke rimelig å følge den praksis som refererer seg til streikesituasjonen.

Det kan oppstå praktiske vanskeligheter som følge av at samme arbeidsgiver både har arbeidstakere organisert i NRAF og NTF. Disse medlemmer finner dog ikke at dette kan være avgjørende.

Etter dette settes tidspunktet for den nye avtales ikrafttreden

og tidspunktet for utbetaling av lønnstilleggene til 1. april 1982, dog med fratrekk for perioden 21. april til 5. mai 1982.

Medlemmet Bjerke med tilslutning av Haraldseth viser til sitt prinsipielle standpunkt i tvisten mellom NTF og N.A.F. som går ut på at det skal være samme ikrafttredelsestidspunkt i begge tvister. De slutter seg forsåvidt til flertallets konklusjon i denne tvist hva angår ikrafttredelsestidspunkt.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Etter en konkret vurdering av den foreliggende situasjon finner Dahl med tilslutning av Schioldborg ikke å kunne støtte flertallets konklusjon. Ikrafttreden av de ny lønninger for dette overenskomstområde må derfor være fra det tidspunkt arbeidet ble gjenopptatt.

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 arbeidsrettens 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. Det oppstår imidlertid spørsmål om den nærmere gjennomføring av etterbetalingene.

Medlemmene - Philipson, Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ut fra praktiske hensyn at følgende bestemmelser bør legges til grunn:

Lønnsforhøyelsene 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. april 1982

Medlemmet Bjerke viser til sitt prinsipielle standpunkt i tvisten

mellom NTF/N.A.F. om at det skal være samme ikrafttredelsestidspunkt i begge tvister.

Medlemmet Bakken med tilslutning av Haraldseth stemmer for at det foretas full omregning og etterbetaling fra ikrafttredelsestidspunktet.

Disse medlemmer slutter seg imidlertid til flertallets standpunkt angående ansatte som har sluttet før kjennelsens dato.

Reguleringsbestemmelse for annet avtaleår

Rikslønnsnemnda konstaterer at partene er enige om formuleringen av en slik bestemmelse. Denne vil bli inntatt i slutningen.

S L U T N I N G

RIKSLØNNSNEMNDAS KONKLUSJONER I TVISTEN MELLOM NRAF/N.A.F.

NRAF'S KRAV:

1. A a) og b) og 2Ba)

Det gis et generelt tillegg på kr. 2,- pr. time for voksne arbeidere.

Hertil kommer følgende tillegg pr. år for sjåførere ("erklæringstillegg"):

	<u>Landsoverenskomsten:</u>	<u>Oslo og omegn:</u>
0 år	kr. 1.099,-	kr. 3.100,-
2 år	kr. 3.246,-	kr. 3.400,-
4 år	kr. 3.865,-	kr. 4.500,-
6 år	kr. 4.386,-	kr. 4.500,-
8 år	kr. 4.900,-	kr. 4.500,-
10 år	kr. 5.800,-	kr. 4.936,-

Lønnssatsene for reservesjåførere, sjåførere 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 lønsskalaen for fagarbeidere, jfr. § 1 Ba, skal være minst som for sjåførere (§ 1A a).

Partene pålegges å gjennomføre disse reguleringer, og rapportere til Rikslønnsnemnda.

1. B b)

For fagarbeidere i verkstedoverenskomsten for Oslo og omegn fastsettes et årlig tillegg ("erklæringstillegg") på kr. 9.160,-.

Det forutsettes at satsene for de øvrige grupper i sistnevnte overenskomst reguleres i samsvar med foranstående.

Partene pålegges å gjennomføre disse reguleringer, og rapportere til Rikslønnsnemnda.

1. B a)

Det såkalte SL-tillegget heves fra kr. 112,80 til kr. 120,-.

I overenskomsten for Oslo og omegn endres § 6, pkt.IV slik at godtgjørelsen for forsinkelse i ruten på mindre enn 30 minutter heves fra kr. 20,- til kr.30,-.

1. B c)

Kravet om at Engeseth Busslinjer, Hønefoss overføres til verkstedoverenskomsten i Oslo, forkastes.

1. C a)

Øvrige overenskomstområder.

a) Bilavdelingen ved SAS.

Sjåførene i SAS gis det samme kronetillegg som sjåførene i overenskomsten for Oslo og omegn. Øvrige endringer i denne overenskomst gjøres også gjeldende for disse sjåførere.

1. C b)

Kravet om at det samme kronetillegg som for sjåførere i tilskuddsberettiget kjøring gjøres gjeldende for kaibillettørene ved BNR, Linjegods A/S, lageransatte ved A/L Rutebilstasjoner Kristiansund N og bensinstasjonsbetjeningen ved Drangedal Bilruter A/S, forkastes.

De endringer som følger av Rikslønnsnamndas kjennelse vedrørende landtransporten gjelder for disse grupper bortsett fra kaibillettørene ved BNR. For sistnevnte gruppe vises til premissene under dette påstandspunkt.

2. Faste sjåførers avlønning.

Kravet om at faste sjåførere i godskjøring som ikke er tillskuddsberettiget (§ 5.2), skal lønnes likt med sjåførere i vanlige ruter, forkastes.

3. For sjåførere som går inn under landsoverenskomsten fastsettes følgende:

Ved sammenhengende opphold på stasjoneringssted ut over to timer fastsettes en godtgjørelse på kr. 30,- pr. dag.

Kravet om endring i bestemmelsen om lønn ved opphold på endestasjonen forkastes.

4. Spesielle tillegg.

Kravet om heving av de spesielle tillegg ("ubekvems-t tillegg") etterkommes slik at prosenttallet økes fra 25% til 40% etter lørdag kl. 15.00 til søndag kl. 24.00. Forøvrig forkastes kravet.

5. Tillegg for kjøring med leddbuss.

For kjøring med leddbuss betales et tillegg på kr. 5,- pr. time.

6. Ukentlig arbeidstid.

Kravet om innføring av endringer og presiseringer i landsoverenskomstens § 2 A.1 og overenskomsten for Oslo og omegn § 2 A.1, forkastes. Forøvrig vises til premissene.

7. Diettsatser.

Satsene i § 9.1. avsnitt i landsoverenskomsten endres fra kr. 35,- til kr. 41,- og satsene i 3. avsnitt endres fra kr. 21,- til kr. 27,-.

Ved overnatting har sjåførene krav på eget rom så sant det er praktisk mulig.

Forøvrig forkastes kravet.

8. Matpenger.

Satsene for matpenger heves til kr. 27,-.
Forøvrig forkastes kravet.

9. Overtid.

Kravet om at overtidstillegget for de første to timer heves fra 40% til 50%, forkastes (landsoverenskomsten). Det samme gjelder kravet om 100% tillegg for overtidarbeid på fridager. Kravet om endring av bestemmelsene om overtidsbetaling etterkommes slik at beregningsgrunnlaget skal være den enkeltes faktiske fortjeneste.

10. Praksis.

Sjåfører godskrives praksis for kjøring som betinger førerkort i gruppe C og D.

11. Tellepenger.

Tellepenger for sjåførere i begge overenskomster økes fra kr. 7,- til kr. 10,- pr. uke. Det særskilte tillegg økes fra kr. 1,50 til kr. 2,-.

12. I landsoverenskomsten innføres samme ordning med hensyn til veskeforsikring som den som gjelder for Oslo og omegn.

13. Reservesjåførere/Deltidsansatte.

Kravet om innføring av nærmere angitte bestemmelser for reservesjåførere og deltidsansatte, forkastes.

14. Kvalifikasjonsbestemmelser for fagarbeidere.

I landsoverenskomsten § 1.B inntas følgende:

"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."

15. Turbilavtale for Oslo og omegn.

Det forutsettes at spørsmålet om opprettelse av en turbilavtale tas opp til drøftelse mellom partene.

16. Frikjøring for de ansattes familie.

Passusen "uten erverv" går ut i overenskomsten for Oslo og omegn.

Forøvrig forkastes kravet.

17. Opplysnings- og utviklingsfondet.

Nemnda utformer ingen konklusjon, men viser til premissene.

18. Revidering av enkelte bilag til overenskomsten.

Nemnda utformer ingen konklusjon, men viser til premissene.

21. Turkjøring.

Kravet om turkjøring bare for faste sjåførere, forkastes.

Forsåvidt angår adgangen til lokal avtale vises til premissene.

22. Kravet om avlønning under militærtjeneste og annen plikttjeneste, forkastes.

På samme måte som for overenskomstene mellom NTF og N.A.F. bestemmes:

Påbegynt halvtime skal regnes som halv time.

N.A.F.'S KRAV:

4.c. § 1Ba) Verkstedarbeidere:

Det heter i landsoverenskomsten § 1 Ba)

Verkstedarbeidere:

"Fagarbeideres lønn skal til enhver tid være minst like høy som sjåførens lønn."

Kravet om at "minst" skal utgå, tas ikke til følge.

4. Frikjøring.

Kravet om innskrenking i adgangen til frikjøring etter overenskomsten for Oslo og omegn § 7, tas ikke til følge.

4. Kostgodtgjørelse.

Kravet om innføring av satser for kostgodtgjørelse tas ikke til følge.

Ikrafttreden og varighet

Den nye avtale trer i kraft 1. april 1982 og dette tidspunkt gjelder også for utbetaling av lønnstilleggene, dog med fratrekk for perioden 21. april 1982 til 5. mai 1982.

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.

Avtalen gjelder til 31. mars 1984.


Reguleringsbestemmelser for 2. avtaleår:


Før utløpet av 1. avtaleår (1. april 1983) skal det opptas forhandlinger mellom N.A.F. og NRAF om eventuelle 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 i 1. avtaleår. Endringene i tariffavtalene for 2. avtaleår tas stilling til i NRAF's styre og N.A.F.'s Centralstyre.

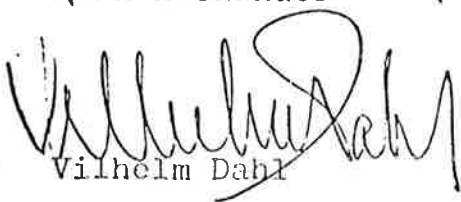
Hvis partene representert ved N.A.F.'s Centralstyre og NRAF's styre ikke blir enige, kan den organisasjon som har fremsatt krav innen 14 dager etter forhandlingenes avslutning, si opp de enkelte tariffavtaler med 1 måneds varsel (dog ikke til utløp før 1. april 1983) for å søke gjennomført en lønnsregulering innen rammen som er angitt ovenfor.

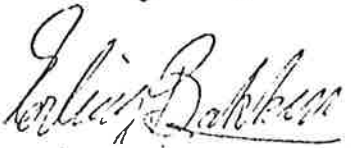

 Charles Philipson


 Juul Bjerke


 Finn Alexander


 Leif Haraldseth


 Vilhelm Dahl


 Erling Bakken


 Carsten Schioldborg

Rikslønnsnemnda

3

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

NRAF bemerker til N.A.F.'s argumentasjon:

N.A.F. har opplyst at det i de private rutebilselskapene er ansatt 8.817 arbeidere. Slik som dette tallet fremstår, antar NRAF at N.A.F. her mener at det er dette antall arbeidere som omfattes av de overenskomster hvor N.A.F. og NRAF (NTF) er parter.

NRAF vil fremhold at dette tallet (8.817) er for høyt.

Dersom man legger til grunn NRF's årsmelding for 1981, vil man se at REAF her opererer med totalt 13.200 ansatte. Dette omfatter også arbeidere som ikke er delaktig i den nåværende konflikt, så som funksjonærer, ^{Sjåfnex} som er ansatt hos meieriene og kjører rutebiler, ansatte i fylkeskommunale selskaper og ansatte i NSB. Disse utgjør 3000 ansatte. Videre er det inkludert rutebilselskaper som er tilsluttet Norges Rutebileierforbund uten å være tilsluttet N.A.F. Hvor mange ansatte det dreier seg om her, vites dog ikke.

Dersom man da trekke fra de ovenfor nevnte 3 000 arbeidere, står man igjen med 10 200. Differansen mellom dette og de 8 817 som N.A.F. viser til, er 1.383. Dette skulle da tilsi at det er 1.383 arbeidere som ikke omfattes av konflikten p.g.a. at de enten er funksjonærer eller er ansatt i selskaper som ikke er tilsluttet N.A.F. NRAF vil hevde at dette tall er for lite, og at konflikten således omfatter færre enn 8.817 arbeidstakere.

N.A.F. bruker dette tallet (8.817) til å beregne arbeidstakerforeningenes medlemmer, bemerker NRAF videre. NRAF har 3.800 medlemmer som omfattes av denne konflikten. N.A.F. har så gått ut fra at de resterende 5.017 arbeidere er organisert i NTF. Dette er etter NRAF's mening positivt feil. Som påpekt overfor mener NRAF for det første at tallet 8.817 er for høyt. Dernest bør det være kjent at organisasjonsprosenten blant rutebilarbeiderne på langt nær er hundre prosent.

*Rettelser 27/8
 [Handwritten signatures and notes]*

Etter NRAF's mening bør derfor nemnda i sin videre behandling legge til grunn at de to forbund er tilnærmet like store.

NRAF gjør oppmerksom på at en ikke anser det som en bevisst handling fra N.A.F.'s side at tallene har fremkommet på den ovenfor nevnte måte.

Vedr. fellesbehandling i lønnsnemnda av tvisten N.A.F. - NRAF og tvisten N.A.F. - NTF.

NRAF anfører at de er av den oppfatning at behandling av de overfor nevnte tvister må skje samtidig, d.v.s. en felles behandling. NRAF begrunner sitt syn med følgende:

- I N.A.F krever at det resultat som nemnda kommer til, skal være likt for begge forbundene.
- II Etter NRAF's mening vil det da være urasjonelt å behandle de to forbund hver for seg.
- III Slik som påstandene fra de to forbundene er formulert, må de sies å være tilnærmet like.
- IV De to forbundene har tilnærmet like mange medlemmer som omfattes av denne konflikt.

*att
27/8.81
- d.m.d.
Eivind Bjørn
Larsen*

Vedrørende REAF's erklæring av 7. og 8. oktober 1981

NRAF anfører at de fastholder sin påstand om at erklæringen også må gjelde i forhold til det oppgjøret som nå finner sted. I denne sammenheng viser NRAF til erklæringens 2. pkt: ".... slik at det da blir etablert et rimelig.....". Dette uttrykket henspeiler seg etter NRAF's mening helt klart på vårens

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.

Bakken

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

RAM 27/5.5

Haraldseth
Bach

N.A.F.'s krav: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 sjåførers lønn dvs. :"

N.A.F. ønsker dette endret slik at "minst" strykes i det som foran er sitert.

27/5 82
Philipson
Bjerner
Bach
Haraldseth
hmm

Rikslønnsnemndas's medlemmer Philipson, Alexander, Bjerke og Bach 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 Rutebilssektoren Frikjøring

lands

X N.A.F. krever i ~~Oslo~~ ^{lands} 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.

27/5 82
Philipson
Bjerner
Bach
Haraldseth
hmm

Medlemmene Philipson, Alexander, Bjerke og Bach med tilslutning av Haraldseth skal bemerke:

Det vil innebære en innskrenkning i adgangen til frikjøring, dersom kravet tas til følge. 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.

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.

27/11/32
 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.'s påstand.

og tidspunktet for utbetaling av lønnstilleggene til 1. april 1982, dog med fratrekk for perioden 21. april til 5. mai 1982.

Medlemmet Bjerke med tilslutning av Haraldseth viser til sitt prinsipielle standpunkt i tvisten mellom NTF og N.A.F. som går ut på at det skal være samme ikrafttredelsestidspunkt i begge tvister. De slutter seg forsåvidt til flertallets konklusjon i denne tvist hva angår ikrafttredelsestidspunkt.

Medlemmet Dahl med tilslutning av Schioldborg skal bemerke:

Etter en konkret vurdering av den foreliggende situasjon finner Dahl med tilslutning av Schioldborg ikke å kunne støtte flertallets konklusjon. Ikrafttreden av de ny lønninger for dette overenskomstområde må derfor være fra det tidspunkt arbeidet ble gjenopptatt.

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 arbeidsrettens 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. Det oppstår imidlertid spørsmål om den nærmere gjennomføring av etterbetalingene.

Medlemmene - Philipson, Alexander og Dahl med tilslutning av Schioldborg finner ut fra praktiske hensyn at følgende bestemmelser bør legges til grunn:

Lønnsforhøyelsene 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} ~~april~~ 1982

Medlemmet Bjerke viser til sitt prinsipielle standpunkt i tvisten

27/8.82
 K. H. H. H.
 J. B. H. H.
 H. H. H. H.