

**RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE
AV 4 SEPTEMBER 1992
I SAK NR 2/1992**

TVISTEN MELLOM

**YRKESORGANISASJONENES SENTRALFORBUND (YS) / NORSK
RUTEBILFORBUND (NRAF) PÅ DEN ENE SIDEN OG NÆRINGSLIVETS
HOVEDORGANISASJON (NHO) / NORSKE TRANSPORTBEDRIFTERS
LANDSFORENING (NTL) PÅ DEN ANNEN SIDE I FORBINDELSE MED
TARIFFREVISJONEN PR. 1 APRIL 1992**

INNHOLDSFORTEGNELSE

I.	Generelt.....	1
II.	Kjennelse.....	2
1.	Saksgangen frem til behandling i Rikslønnsnemnda.....	2
2.	Partenes påstander.....	4
2.1	Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund / Norsk Rutebilarbeiderforbund.....	4
2.2	Næringslivets Hovedorganisasjon / Norske Transportbedrifters Landsforening.....	11
3.	Partenes anførsler.....	15
3.1	YS / Norsk Rutebilarbeiderforbund.....	15
3.2	Næringslivets Hovedorganisasjon / Norske Transportbedrifters Landsforening.....	35
4.	Rikslønnsnemndas merknader.....	46
4.1	Den økonomiske situasjon.....	46
4.1.1	Internasjonal økonomi.....	46
4.1.2	Norsk økonomi.....	48
4.1.3	Lønnsoppgjøret 1992.....	53
4.2	Økonomisk ramme for oppgjøret - tilbud og krav.....	61
4.3	Nærmere om den aktuelle tvist.....	63
III.	Slutning.....	73

RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE AV 4. SEPTEMBER 1992
I SAK NR 2/1992

I. GENERELT

Twisten mellom Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS) / Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF) på den ene side og Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) / Norske Transportbedrifters Landsfor-
ening (NTL) på den annen side i forbindelse med tariffrevisjonen
pr. 1. april 1992.

Nemndas sammensetning:

Riksadvokat Georg Fr. Rieber-Mohn, formann

Professor Steinar Strøm

Adm. dir. Berit Klemetsen

Nestleder i Landsorganisasjonen i Norge Esther Kostøl

Forhandlingsdirektør Gunnar Flaas, Næringslivets Hoved-
organisasjon

Forhandlingsleder Erling Bakken, Norsk Rutebilarbeiderforbund

Adm. dir. Christian Harreschou, Bærums Forenede Bilruter A/S

Med hjemmel i lov 19. desember 1952 nr. 7 om lønnsnemnd i
arbeidstvister § 2 annet ledd er forhandlingsleder Erling Bakken
og adm. dir. Christian Harreschou utpekt av partene i tvisten.
Etter samme lovs § 2 tredje ledd stemmer fra arbeidstakersiden
Erling Bakken og fra arbeidsgiversiden Christian Harreschou.

Som sekretærer for nemnda har fungert rådgiver Liv Kjønstad og
konsulent Hanne M. Meldal.

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige
innlegg og muntlig prosedyre for nemnda under hovedforhandling
16. juni 1992 og i nemndsmøter 7. og 16. juli.

Etter at saken har vært drøftet i nevnte møter, avsa Rikslønnsnemnda 4. september 1992 denne kjennelse:

II. KJENNELSE

1. SAKSGANGEN FREM TIL BEHANDLING I RIKSLØNNSNEMNDA

Twisten er oppstått i forbindelse med revisjon av tariffavtalen våren 1992. Det ble avholdt flere forhandlingsmøter. 10. april kom det til brudd i forhandlingene i hovedoppgjøret mellom Landsorganisasjonen i Norge og Næringslivets Hovedorganisasjon. Noe senere samme dag kom det også til brudd i forhandlingene mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund og Norske Transportbedrifters Landsforening. Samtidig med forhandlingsbruddet varslet Norsk Rutebilarbeiderforbund plassoppsigelse ved ordinær arbeidstids slutt 26. april. Oppgjøret ble deretter sendt til mekling.

Mekling startet 21. april. 22. april begjærte Norsk Rutebilarbeiderforbund meklingen avsluttet og varslet plassfratredelse for 173 medlemmer. Det ble imidlertid avholdt nye meklingsmøter 23., 24., 25. og 26. april. 27. april konstaterte Riksmeklingsmannen at det ikke forelå grunnlag for å finne en løsning, og meklingen ble avsluttet. 173 medlemmer av Norsk Rutebilarbeiderforbund gikk 27. april kl. 1200 ut i streik.

5. mai varslet Norsk Rutebilarbeiderforbund at streiken ville bli utvidet til å omfatte 4.000 medlemmer fra arbeidstidens slutt 9. mai. 9. mai ble det avholdt et resultatløst meklingsmøte, og den varslede utvidelsen av konflikten ble iverksatt 10. mai. 13. mai ble streiken ytterligere opptrappet.

Etter at streiken hadde pågått i ca. en måned, innkalte Riksmeklingsmannen partene til mekling 26. mai. Etter ytterligere 2 dagers mekling la Riksmeklingsmannen 29. mai frem forslag om at tvisten skulle avgjøres av Rikslønnsnemnda. Både Norsk Rutebil-

arbeiderforbund og Norske Transportbedrifters Landsforening aksepterte Riksmeklingsmannens forslag om å løse tvisten ved frivillig voldgift i Rikslønnsnemnda. Norsk Rutebilarbeiderforbunds medlemmer gjenopptok arbeidet samme dag.

Fra Riksmeklingsmannens møtebok 9. mai 1992 hitsettes:

"Tvisten mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund og Norske Transportbedrifters Landsforening avgjøres ved frivillig voldgift av Rikslønnsnemnda.

Ved gjenopptakelse av arbeidet skal de streikende medlemmer gjeninntas i sine stillinger de hadde før streiken, så snart dette er teknisk mulig.

Ingen trakassering av de streikende skal finne sted, og ingen rettslig forfølgning av de streikende medlemmer skal iverksettes."

2. PARTENES PÅSTANDER

2.1 NORSK RUTEBILARBEIDERFORBUND HAR NEDLAGT FØLGENDE PÅSTAND:

(Endringer i forhold til det partene er blitt enige om, er understreket. Der hvor det er foretatt utelatelser, er dette presisert. Videre er det for oversiktens skyld tatt inn noe tekst utover det som ønskes endret.)

Følgende tariffavtaler av 1990:

- 1) Rutebilselskaper utenfor Oslo - Nr. 1 Sjøførere/verkstedarbeidere
- 2) Rutebilselskaper i Oslo og Omegn - A: Sjøførere
- 3) Rutebilselskaper i Oslo og Omegn - B: Verkstedarbeidere
- 4) Rutebilselskaper i Oslo og Omegn - Turkjøring
- 5) Scandinavian Airlines System - Sjøførere

med de nye lønnssetser av 1. april 1992 prolongeres med følgende endringer og tilføyelser:

1. RUTEBILOVERENSKOMSTEN UTENFOR OSLO - NR. 1. SJÅFØRER/VERKSTEDARBEIDERE

a) § 1 Lønnsbestemmelser

§ 1 A, pkt. a) og d):

§ 1 B, pkt. a) og b):

Følgende tillegg gis:

Generelt tillegg	kr. 1,50 pr. time
+ Utjevningstillegg	<u>kr. 2,30 pr. time</u>
= Totalt	<u>kr. 3,80 pr. time</u>

Tilleggene er basert på 37,5 timers uke. Avtalens ukelønns-
satser økes med kr. 142,50.

b) § 1 A pkt. c):

Lønnssetsene utgår.

c) § 1 A. Nytt pkt. f) Lærlinger

Det innføres nye lønnsatser for lærlinger. Denne skal være
lik de nye lønnsatser for lærlinger under § 1 B, pkt. d).

Basert på dagens satser er NRAFs forslag til lønnsatser
følgende:

<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>halvår</u>
29,72	32,86	36,12	40,39	43,59	46,79	kr. pr. time

I tillegg kommer årets lønnstillegg.

Ny merknad:

Fagopplæring skjer i samsvar med Lov om fagopplæring i
arbeidslivet og de bestemmelser som er gitt i medhold av
denne lov.

d) § 1 A. Tillegg

Nytt pkt. d)

Fagarbeidere gis et personlig tillegg på kr. 7.000,- pr. år.

Merknad:

Vilkårene for at en fagarbeider anerkjennes som fagarbeider er at vedkommende har bestått fagprøve etter lov om fagopp-
læring i faget yrkessjåfører tunge kjøretøyer.

e) § 4 nr. 2

Kravet fra NTL imøtekommes mot at de spesielle lønnsatser under § 1 A, pkt. c) utgår.

f) § 5 Tellepenger

Satsen i § 5 første ledd - kr. 10,- - økes til kr. 15.-.

Tillegg til første ledd:

Ved innføring og bruk av elektroniske billetteringssystemer utbetales sjåførene 1 prosent av innkjørt beløp ved salg av billetter og kort, dog skal tellepengene minst utgjøre kr. 15,- pr. uke.

2. RUTEBILOVERENSKOMSTEN I OSLO OG OMEGN - A. SJÅFØRER

a) § 1 Lønnsbestemmelser

Pkt. a), b) og c):

Følgende tillegg gis:

Generelt tillegg	kr. 1,50 pr. time
+ Utjevningstillegg	<u>kr. 2,30 pr. time</u>
= Totalt	<u>kr. 3,80 pr. time</u>

Tilleggene er basert på 37,5 timers uke og er lik kravet for overenskomsten utenfor Oslo, jfr. pkt. 1.

b) § 1 Nytt pkt. e) Lærlinger

Det innføres nye lønnsatser for lærlinger. Disse må stå i samme forhold til fagarbeidere som tariffen utenfor Oslo. Basert på dagens satser er NRAFs forslag til lønnsatser følgende:

<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>halvår</u>
36,50	39,70	42,90	46,10	49,30	52,50	pr. time

I tillegg kommer årets lønnstillegg.

Ny merknad:

Fagopplæring skjer i samsvar med Lov om fagopplæring i arbeidslivet og de bestemmelser som er gitt i medhold av denne lov.

c) § 6 pkt. VI (leddbusstillegget)

Leddbusstillegget skal utbetales uavhengig av en eventuell innføring av pensjonsforsikring.

d) § 6 Nytt pkt. VII

Fagarbeidere gis et personlig tillegg på kr. 7.000,- pr. år.

Merknad:

Vilkårene for at en fagarbeider anerkjennes som fagarbeider er at vedkommende har bestått fagprøve etter lov om fagopplæring i faget yrkessjåfører tunge kjøretøyer.

e) § 7 Tellepenger

Satsen i § 7 første ledd - kr. 10,- - økes til kr. 15,-.

Tillegg til § 7 første ledd:

Ved innføring og bruk av elektroniske billetteringssystemer utbetales sjåførene 1 prosent av innkjørt beløp ved salg av billetter og kort, dog skal tellepengene minst utgjøre kr. 15,- pr. uke.

3. RUTEBILOVERENSKOMSTEN I OSLO - B: VERKSTEDARBEIDERE

a) § 1 Lønnsbestemmelser

Pkt. a), b), c) og d)

Generelt tillegg	kr. 1,50 pr. time
+ Utjevningstillegg	<u>kr. 2,30 pr. time</u>
= Totalt	<u>Kr. 3,80 pr. time</u>

Tilleggene er basert på 37,5 timers uke.

4. RUTEBILOVERENSKOMSTEN I OSLO OG OMEGN - TURKJØRING

Endres i overensstemmelse med endringene i rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn.

5. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM - SJÅFØRER

Endres i overensstemmelse med endringene i rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn.

6. UTVIKLING AV ALTERNATIV TARIFFAVTALE FOR RUTEBILBRANSJEN

Generelt for påstandens pkt. 1 - 5.

Någjeldende protokolltilførsel 5 i rutebiloverenskomsten utenfor Oslo endres som følger, og gjøres gjeldende som en generell avtale mellom NTL og NRAF.

- a) Partene nedsetter et utvalg som i tariffperioden skal drøfte gjeldende arbeidstidsbestemmelser og muligheter for slike endringer i disse at man på den ene side kan oppnå en mer hensiktsmessig utnyttelse av arbeidstiden og på den annen side en mer tilfredsstillende fordeling av personalets fritid. Videre skal utvalget utarbeide et forslag til en bransjeavtale for bedrifter tilsluttet NTL, samt utarbeide forslag til alternative lønssystemer, eventuelt til erstatning for dagens normallønnsavtale.

Nytt pkt b):

Utvalget gis fritt mandat, uavhengig av NTLs og NRAFs prinsipielle holdninger til de problemstillinger mandatet omfatter.

Tidligere pkt b) blir nytt pkt c):

Utvalget skal bestå av 3 representanter oppnevnt av NTL og 3 representanter oppnevnt av NRAF.

Nytt pkt d):

Utvalgets forslag skal foreligge innen utgangen av 1992. Det skal føres særskilte forhandlinger mellom NTL og NRAF etter at utvalgets forslag foreligger, der partene tar stilling til en eventuell innføring av et nytt tariff- og lønssystem, eventuelt som en prøveordning ut tariffperioden.

Overenskomstene trer i kraft 1. april 1992 og varer til 31. mars 1994 - og videre 1 år ad gangen hvis ikke en av partene sier dem opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

2.2 NORSKE TRANSPORTBEDRIFTERS LANDSFORENING HAR NEDLAGT FØLG-
ENDE PÅSTAND:

1. Rutebilselskaper utenfor Oslo - Sjåførere/verkstedarbeidere
2. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - Sjåførere
3. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - Verkstedarbeidere
4. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - Turkjøring
5. Scandinavian Airlines System - Sjåførere

De foran nevnte tariffavtalene mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF) og Norske Transportbedrifters Landsforening (NTL) prolongeres fram til 31. mars 1994 med følgende endringer:

I. LØNNSBESTEMMELSER

1. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo
 - § 1 A, a, c og d - sjåførere
 - § 1 B, a og b - verkstedarbeidere
2. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - sjåførere
 - § 1, a, b og c
3. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - verkstedarbeidere
 - § 1, a, b, c og d
4. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - turkjøring
 - § 1
5. Scandinavian Airlines System - sjåførere
 - § 1

I ovenfor nevnte avtaler og paragrafer forhøyes timelønnsatsene ved 37,5 timers uke med kr. 0,30 + kr. 1,20 = kr. 1,50.

II. FAGARBEIDERTILLEGG

1. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo
§ 1 A, ny bokstav d - sjåfører
2. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn
§ 1, ny bokstav e - sjåfører

I begge ovenfor nevnte overenskomster tilføyes:

e) Fagarbeidertillegg

Fagarbeidere gis et personlig tillegg på kr. 4.300,- pr. år.

Vilkårene for at en arbeidstaker anerkjennes som fagarbeider er at vedkommende har bestått fagprøve etter lov om fagopp-
læring i faget yrkessjåførere tunge kjøretøyer.

III. TELLEPENGER

2. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn
§ 7, nytt 2. ledd - sjåfører

I ovenfor nevnte overenskomst tilføyes:

Tariffpartene kan ved endring av dagens billetteringssystemer i tariffperioden treffe avtaler om at tellepenger skal godtgjøres i forhold til omsetningen av kort og billetter på bussene, dog skal tellepenger minst utgjøre kr. 10,- pr. uke.

IV. UTVIKLING AV NY OG TIDSMESSIG TARIFFAVTALE FOR RUTEBILNÆRINGEN

1. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo - sjåførere/verkstedarbeidere
2. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - sjåførere
3. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - verkstedarbeidere

I ovenfor nevnte overenskomster inntas følgende protokolltilførsel fra Riksmeklingsmannens møtebok 2. juli 1990::

"Partene er enige om at det er et klart behov for å utarbeide en ny og tidsmessig tariffavtale for rutebilnæringen.

Partene vil på denne bakgrunn nedsette et partssammensatt utvalg til å utrede dette nærmere.

I utredningen skal inngå vurderinger av bransjens utvikling i årene fremover, bedriftsøkonomiske forhold, produktivitet, konkurranseforhold, statistikk, arbeidsmiljø, kompetanseheving, velferdsordninger, arbeidstidsordninger og lønssystemer. Videre inngår vurderinger av lønnsnivået innen bransjen i forhold til andre sammenlignbare grupper.

Partene skal før forslaget legges frem foreta en analyse av hvilke konsekvenser den nye avtalen får såvel arbeidsmessig som økonomisk.

Transportbedriftenes Landsforening tok initiativet til at arbeidet blir iverksatt høsten 1990.

Partene er videre enige om å fortsette arbeidet med ny tariffavtale også i tariffperioden 1992-1994.

Arbeidet skal også omfatte godskjøring."

V. IKRAFTTREDEN OG VARIGHET

Endringene i overenskomstene gjøres gjeldende fra det tidspunkt kjennelsen blir avsagt. Overenskomstene gjelder fram til 31. mars 1994 - og videre 1 år ad gangen hvis ikke en av partene sier dem opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

Det generelle lønnstillegget gjøres likevel gjeldende fra 29. mai 1992.

Det generelle lønnstillegget gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften før kjennelsen blir avsagt.

Det foretas heller ikke omregning og etterbetaling av overtid, overenskomstmessige endringer m.v. for arbeid utført før dette tidspunkt.

3. PARTENES ANFØRSLER

Partene har for nemnda gitt sine anførsler i skriftlige innlegg som inntas i det følgende, med visse utelatelser. Partene har gitt sitt samtykke til dette.

3.1 NORSK RUTEBILARBEIDERFORBUND HAR ANFØRT:

3.1.1 "YS' inntektspolitiske retningslinjer ved tariffrevisjonen 1992

Fra YS' inntektspolitiske retningslinjer siteres følgende med hensyn til oppgjørsform:

"YS går inn for at de enkelte avtaleområder gjennomfører tariffrevisjonene i 1992 som forbundsvisse oppgjør uten myndighetenes innvirkning utover nødvendig deltakelse i regjeringens kontaktutvalg, bl.a. i forbindelse med aktuelle reformer."

3.1.2 Grunnlaget for NRAFs krav ved oppgjøret 1992

Omfang

Tariffrevisjonen 1992 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon / Norske Transportbedrifters Landsforening og Norsk Rutebilarbeiderforbund omfatter følgende overenskomstområder:

1. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - A. Sjåførere
2. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - B. Verkstedarbeidere
3. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - Turkjøring
4. Rutebilselskaper utenfor Oslo - Nr. 1 Sjåførere/
verkstedarbeidere

- | | |
|--|---------------------------|
| 5. Rutebilselskaper utenfor Oslo | - Nr. 2 Turbilavtale |
| 6. Scandinavian Airlines System | - Sjøførere |
| 7. A/S Bergen Nordhordland Rutelag/
Hardanger Sunnhordlandske Damp-
skipsselskap | - Kaibillettører |
| 8. A/S TIRB-Transport | - Sjøførere |
| 9. A/S Drangedal Bilruter | - Bensinstasjonsbetjening |

Tariffavtalene utløp 31. mars og ble rettidig sagt opp av NRAF i brev av 20. januar 1992.

Meklingsmannens vedtatte skisse fra oppgjørene 1990 og 1992

Ved tariffrevisjonen 1990 ble følgende bestemmelse inntatt i meklingsmannens skisse av 2. juli 1990:

"Pkt. 4

Partene er enige om at det er et klart behov for å utarbeide en ny og tidsmessig tariffavtale for rutebilnæringen.

Partene vil på denne bakgrunn nedsette et partssammensatt utvalg til å utrede dette nærmere.

I utredningen skal inngå vurderinger av bransjens utvikling i årene fremover, bedriftsøkonomiske forhold, produktivitet, konkurranseforhold, statistikk, arbeidsmiljø, velferdsordninger, arbeidstidsordninger og lønssystemer. Videre inngår vurderinger av lønnsnivået innen bransjen i forhold til andre sammenlignbare grupper.

Transportbedrifters Landsforening (senere kalt Norske Transportbedrifters Landsforening) tar initiativet til at arbeidet blir iverksatt tidlig høsten 1990."

I forbindelse med den avsluttede mekling høsten 1990 ble følgende bestemmelse inntatt i meklingsmannens skisse av 29. august:

"Det vises til meklingsmannens skisse av 2. juli 1990.

Partene diskuterte forståelsen av pkt. 4 i ovennevnte skisse og er enige om at utvalgsarbeidet i pkt. 4 skal danne grunnlaget for lønnsforhandlingene i 1992. Partene er

videre enige om at forhandlingene i 1992 også skal ta utgangspunkt i bransjens lønnsforhold og relasjoner til sammenlignbare tariffområder."

Ved tariffoppgjøret i 1991 ble følgende bestemmelse inntatt i meklingsmannens møtebok:

"Partene konstaterer at opplæringsplaner for yrkessjåfører på tunge kjøretøyer er godkjent av Rådet for fagopplæring i arbeidslivet med virkning fra 1. mars 1991.

Partene er enige om at fagarbeidertillegg for sjåfører som avlegger prøven etter opplæringsplanen for tunge kjøretøyer tas opp til behandling i det partssammensatte utvalg som ble nedsatt i forbindelse med tariffoppgjøret 1990.

Utvalgets innstilling behandles av partene i løpet av 2. avtaleår, senest ved tariffrevisjonen 1992."

3.1.3 Nærmere om Norsk Rutebilarbeiderforbunds krav

Lønnsutviklingen i perioden 1980-1982

I de følgende punkter følger en oversikt over lønnsforskjellene mellom privat og kommunal tariff innen rutebilsektoren. De følgende lønnsatser gjelder sjåfører i rutebilselskaper utenfor Oslo.

1980-oppgjørene

Pr. 1.5.1980:

Etter oppgjøret våren 1980 hadde man disse lønnsforskjeller sammenlignet med den kommunale tariff:

<u>Kommunalt</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 60.073	kr. 68.473	+ kr. 8.400
2 år - kr. 64.082	kr. 69.045	+ kr. 4.963
4 år - kr. 68.867	kr. 69.669	+ kr. 802
6 år - kr. 72.146	kr. 70.553	- kr. 1.593
8 år - kr. 76.074	kr. 71.333	- kr. 4.741
10 år - kr. 79.358	-	- kr. 8.025

12 år - kr. - kr. 72.113 - kr. 7.245

Erklæring 1

Ved oppgjøret våren 1980 ble det inntatt følgende bestemmelse i Riksmeklingsmannens forslag:

"Dersom det under vårens tariffoppgjør oppstår nye lønnsforskjeller i forhold til 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."

Pr. 1.10.1980:

Etter forhandlingene pr. 1. oktober 1980 hadde man disse lønnsforskjeller mellom privat og kommunal tariff:

<u>Kommunalt</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 60.073	kr. 71.188	+ kr. 11.115
2 år - kr. 64.082	kr. 71.760	+ kr. 7.678
4 år - kr. 68.867	kr. 72.436	+ kr. 3.569
6 år - kr. 72.146	kr. 75.452	+ kr. 3.306
8 år - kr. 76.074	kr. 76.284	+ kr. 210
10 år - kr. 79.358	kr. 77.161	- kr. 2.242

1981-oppgjørene

Pr. 1.5.1981

Etter oppgjøret våren 1981 hadde man disse lønnsforskjellene mellom privat og kommunal tariff:

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 68.139	kr. 73.247	+ kr. 5.108
2 år - kr. 76.487	kr. 73.819	- kr. 2.668
4 år - kr. 79.420	kr. 74.495	- kr. 4.925
6 år - kr. 83.073	kr. 77.511	- kr. 5.558
8 år - kr. 86.408	kr. 78.343	- kr. 8.065
10 år - kr. -	kr. 79.220	- kr. 7.188

Erklæring 2

I tilknytning til det forslag som ble fremsatt under dette oppgjøret (våren 1981) fremkom følgende protokolltilførsel til Riksmeklingsmannens møtebok:

"Meklingsmannen hadde notert seg at forhandlerne fra Norsk Rutebilarbeiderforbund hadde påpekt at tariffoppgjøret for sammenlignbare tariffavtaler i den offentlige sektor hadde medført en betydelig bedre lønnsutvikling for disse grupper og at de derfor krevde forhandlinger med sikte på å rette opp dette.

Han konstaterte at forhandlere fra Rutebileiernes Arbeidsgiverforening i meklingsmøte hadde uttalt at det resultat partene var kommet frem til 1. oktober 1980 var blitt forrykket ved Rikslønnsnemndas avgjørelse av 20. juni 1981, og at de derfor ville ta opp spørsmålet om å oppta forhandlinger med NRAF opp med N.A.F.s ledelse. Svar ville om mulig bli avgitt innen 15. august d.å."

Den 15. september startet forhandlingene og fortsatte den 7. og 8. oktober og ble avsluttet den 28. oktober.

Pr. 1.10.1981:

Etter disse forhandlinger var lønnsforskjellene mellom privat og kommunal tariff følgende:

<u>Kommunalt</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 68.139	kr. 73.268	+ kr. 5.129
2 år - kr. 76.487	kr. 73.840	- kr. 2.647
4 år - kr. 79.420	kr. 75.504	- kr. 3.916
6 år - kr. 83.073	kr. 79.612	- kr. 3.461
8 år - kr. 86.408	kr. 82.524	- kr. 3.584
10 år - kr. -	kr. 84.396	- kr. 2.012
12 år - kr. 89.773	kr. -	- kr. 5.377

Erklæring 3

På grunn av at N.A.F.s arbeidsutvalg satte et "tak" på lønnstilleggene pr. 1. oktober til gjennomsnittlig kr. 1,50 pr. time, avga Rutebileiernes Arbeidsgiverforening i møte den 7. og 8. oktober 1981 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 forsåvidt angår bestemmelsen om inntektsregulering 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 vår oppgjøret 1982, slik at det da blir etablert et rimelig forhold mellom lønningene i offentlige og private rutebilselskaper."

1982-oppgjøret

Oppgjøret 1982 ble henvist til avgjørelse i Rikslønnsnemnda etter at Norsk Rutebilarbeiderforbunds medlemmer i bedrifter tilsluttet Norsk Arbeidsgiverforening / Rutebileiernes Arbeidsgiverforening ble utestengt i to uker (lockout).

Nedenfor følger en sammenligning mellom det siste tilbud fra N.A.F./REAF våren 1982 og Rikslønnsnemndas kjennelse:

I tillegg til det generelle tillegg på kr. 2,- pr time gis følgende "garantitillegg":

Rutebilselskaper utenfor Oslo (sjåførere)

<u>N.A.F./REAFs tilbud</u>	<u>Rikslønnsnemndas kjennelse</u>
0 år - kr. 1.099	0 år - kr. 1.099
2 år - kr. 1.846	2 år - kr. 3.246
4 år - kr. 2.265	4 år - kr. 3.865
6 år - kr. 2.786	6 år - kr. 4.386
8 år - kr. 3.300	8 år - kr. 4.900
10 år - kr. 3.797	10 år - kr. 5.800

Rutebilselskaper i Oslo og omegn (sjåførere)

<u>N.A.F./REAFs tilbud</u>	<u>Rikslønnsnemndas kjennelse</u>
0 år - kr. 2.855	0 år - kr. 3.100
2 år - kr. 2.895	2 år - kr. 3.400
4 år - kr. 2.914	4 år - kr. 4.500
6 år - kr. 2.938	6 år - kr. 4.500
8 år - kr. 2.970	8 år - kr. 4.500
10 år - kr. 3.036	10 år - kr. 4.936

Etter Rikslønnsnemndas kjennelse var lønnsforskjellene mellom privat og kommunal tariff følgende i 1982: (Gjelder rutebilselskaper utenfor Oslo - sjåførere.)

<u>Kommunalt</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 73.793	kr. 78.527	+ kr. 4.734
2 år - kr. 82.834	kr. 81.246	- kr. 1.588
4 år - kr. 86.011	kr. 83.529	- kr. 2.482
6 år - kr. 89.967	kr. 88.158	- kr. 1.809
8 år - kr. 93.579	kr. 91.584	- kr. 1.995
10 år - kr. 97.223	kr. 94.256	- kr. 2.967

I tillegg til endringene i lønnsattsene fastsatte Rikslønnsnemnda flere endringer i tariffavtalene mellom partene. Her kan bl.a. nevnes:

a) Tillegg for kjøring med leddbuss

NRAFs krav om innføring av tillegg for kjøring med leddbusser etterkommes (kr. 5,- pr. time).

b) Spesielle tillegg

KRAFs krav om heving av ubekvemstillegget etterkommes slik at prosenttallet økes fra 25 % til 40 % etter lørdag kl. 1500 til søndag kl. 2400.

c) Deltskift-tillegg

NRAFs krav om deltskift-tillegg etterkommes slik at det ved sammenhengende opphold på stasjoneringstedet utover to timer fastsettes en godtgjørelse på kr. 30,- pr. dag.

Lønnsutviklingen i perioden 1983 - 1991

Nedenfor følger en oversikt over lønnsforskjellene mellom privat og kommunal tariff innen rutebilsektoren etter hvert tariffopp-gjør i perioden:

1983-oppgjøret

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 78.775	kr. 79.362	+ kr. 587
2 år - kr. 87.816	kr. 82.104	- kr. 5.712
4 år - kr. 90.993	kr. 84.413	- kr. 6.580
6 år - kr. 95.201	kr. 89.010	- kr. 6.191
8 år - kr. 99.028	kr. 92.438	- kr. 6.590
10 år - kr. 100.392	kr. 95.213	- kr. 7.679
16 år - kr. 106.789	-	- kr. 11.576

1984-oppgjøret

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 81.723	kr. 80.891	- kr. 832
2 år - kr. 91.090	kr. 86.902	- kr. 4.188
4 år - kr. 94.381	kr. 90.106	- kr. 4.275
6 år - kr. 98.741	kr. 94.307	- kr. 4.434
8 år - kr. 102.706	kr. 98.093	- kr. 4.613
10 år - kr. 106.809	kr. 102.003	- kr. 4.806
16 år - kr. 111.754	kr. -	- kr. 9.751

1985-oppgjøret

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 85.868	kr. 84.855	- kr. 1.013
2 år - kr. 96.142	kr. 91.161	- kr. 4.981
4 år - kr. 99.577	kr. 94.521	- kr. 5.056
6 år - kr. 104.026	kr. 98.928	- kr. 5.098
8 år - kr. 108.064	kr. 102.899	- kr. 5.165
10 år - kr. 112.245	kr. 107.001	- kr. 5.244
16 år - kr. 116.571	kr. -	- kr. 9.570

1986-oppgjøret

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 96.134	kr. 96.295	+ kr. 161
2 år - kr. 105.117	kr. 102.601	- kr. 2.516
4 år - kr. 114.066	kr. 105.961	- kr. 8.105
6 år - kr. -	kr. 110.368	- kr. 3.698
8 år - kr. 118.530	kr. 114.339	- kr. 4.191
10 år - kr. 123.094	kr. 118.441	- kr. 4.653
12 år - kr. 127.508	kr. -	- kr. 9.067

1987-oppgjøret

I 1987 ble det ikke gitt noe generelt tillegg, verken i den private eller kommunale sektor.

I den kommunale sektor ble oppgjøret utsatt til 1. januar 1988. I oppgjøret mellom N.A.F./REAF og NRAF ble det fra NRAFs side protokollert følgende:

"Forbundets representanter viste til at lønnsutviklingen for de privatansatte rutebilarbeidere siden 1982 har vært betydelig mindre enn for såvel de offentlig ansatte rutebilarbeidere som for industriarbeidere. Mens de privates lønn innen N.A.F.-området i 1982 lå på 97,1 % av lønnen for de offentlig ansatte, var dette sunket til 91,1 % i 1986. Dette forhold vil bli ytterligere forverret fra 1. januar 1988. Tilsvarende tall i forholdet til industrien er henholdsvis 98,8 % og 91,1 %.

De var imidlertid, i dagens økonomiske situasjon, innstilt på å vise moderasjon. På bakgrunn av at partene i den offentlige sektor er blitt enige om at det ikke skal gis sentrale tillegg i 1987 og har utsatt forhandlingene til 1. januar 1988, sa de seg villige til, på tilsvarende måte, å utsette forhandlingene også for de privatansatte rutebilarbeidere."

Etter at N.A.F./REAF hadde avvist dette, protokollerte NRAF følgende:

"Forbundets representanter beklaget at N.A.F. ikke var villig til å regulere lønningene for de rutebilansatte ved dette oppgjør, for på denne måte å bidra til at deres tidligere uttrykte målsetting om et tilnærmet likt lønnsnivå innen privat og offentlig sektor kunne oppnås.

De viste dessuten til at N.A.F. såvel i 1980 som i 1981 sa seg villig til å innlede ekstraordinære forhandlinger i tariffperioden, noe som medførte at det i 1982 ble etablert et tilnærmet likt lønnsnivå..."

Etter henvendelse til N.A.F. høsten 1987 ble det den 8. desember 1987 avholdt et møte mellom N.A.F. og NRAF. På grunnlag av dette møtet ble det den 9. februar 1988 avholdt forhandlingsmøte mellom N.A.F. og NRAF med det resultat at det med virkning fra 1. januar 1988 ble gitt et generelt tillegg i rutebiloverenskomstene i og utenfor Oslo på kr. 55,- pr. uke, tilsvarende kr. 2.860,- pr. år.

I den kommunale sektor ble det med virkning fra 1. januar 1988 gitt et generelt tillegg på kr. 2.500,- pr. år.

1988-oppgjørene

Pr. 1.1.1988

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 98.634	kr. 99.155	+ kr. 521
2 år - kr. 107.617	kr. 105.461	- kr. 2.156
4 år - kr. 116.566	kr. 108.821	- kr. 7.745
6 år - kr. -	kr. 113.228	- kr. 3.338
8 år - kr. 121.030	kr. 117.199	- kr. 3.831
10 år - kr. 125.614	kr. 121.301	- kr. 4.313
12 år - kr. 130.008	kr. -	- kr. 8.707

Pr. 1.5.1988

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 109.667	kr. 106.346	- kr. 3.321
2 år - kr. 114.357	kr. 112.674	- kr. 1.683
4 år - kr. 123.180	kr. 116.046	- kr. 7.134
6 år - kr. 127.744	kr. 120.469	- kr. 7.275
8 år - kr. -	kr. 124.453	- kr. 3.291
10 år - kr. 137.354	kr. 128.570	- kr. 8.784

1989-oppgjøret

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 116.917	kr. 112.217	- kr. 4.700
2 år - kr. 118.347	kr. 118.545	+ kr. 198
4 år - kr. 130.330	kr. 121.916	- kr. 8.414
6 år - kr. 134.894	kr. 126.339	- kr. 8.555
8 år - kr. -	kr. 130.324	- kr. 4.570
10 år - kr. 144.504	kr. 134.440	- kr. 10.064

1990-oppgjøret

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 130.050	kr. 119.065	- kr. 10.985
2 år - kr. 139.123	kr. 125.393	- kr. 13.730
4 år - kr. 143.559	kr. 128.765	- kr. 14.794
6 år - kr. 148.741	kr. 133.188	- kr. 15.593
8 år - kr. 155 039	kr. 137.172	- kr. 17.867
10 år - kr. -	kr. 141.289	- kr. 13.750

I oppgjøret mellom NHO/NTL og NRAF i 1990 inneholdt meklingsfor-
slaget et tillegg på kr. 1,80 pr. time fra 1. januar 1991. (I
tillegg ble det gitt et generelt tillegg på kr. 0,30 pr. time
til alle fra 1.12.1990.)

1991-oppgjørenePr. 1.1.1991

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 130.635	Kr. 123.175	- kr. 7.460
2 år - kr. 139.708	kr. 129.502	- kr. 10.206
4 år - kr. 144.144	kr. 132.874	- kr. 11.270
6 år - kr. 149.366	kr. 137.297	- kr. 12.069
8 år - kr. 155.624	kr. 141.282	- kr. 14.342
10 år - kr. -	kr. 145.398	- kr. 10.226

Pr. 1.9.1991

(I kommunal sektor ble tillegget gitt fra 1.9.1991, mens
tillegget i den private sektor ble gitt fra 1.4.1991.)

<u>Kommunal</u> (Inkl. enmanns- betjenttillegg)	<u>Privat</u>	<u>Differanse</u>
0 år - kr. 132.235	kr. 127.577	- kr. 4.658
2 år - kr. 141.308	kr. 133.905	- kr. 7.403
4 år - kr. 145.744	kr. 137.277	- kr. 8.467
6 år - kr. 150.966	kr. 141.700	- kr. 9.266
8 år - kr. 157.224	kr. 145.684	- kr. 11.540
10 år - kr. -	kr. 149.801	- kr. 7.423

Spesielt om oppgjøret i 1990

Tariffrevisjonen 1990 ble spesiell for NRAF. Etter forhandlinger mellom NHO/NTL og NRAF ble det brudd, og den etterfølgende mekling førte ikke frem.

NRAFs siste krav før brudd i meklingen inneholdt bl.a. et krav om et ekstra tillegg på kr. 1,80 pr. time fra 1.10.1990 samt en opptrappingsplan av lønningene i forhold til den offentlige sektor på 2 år.

Meklingsmannens skisse av 2. juli 1990 inneholdt bestemmelse om at dette tillegg (kr. 1,80 pr. time) først skulle gjelde fra 1.1.1991. Forslaget ble av NRAFs styre vedtatt og sendt ut til uravstemming uten anbefaling.

Ved uravstemmingen stemte 73 prosent NEI til forslaget.

Ny mekling høsten 1990

Som en konsekvens av at forbundets medlemmer med stort flertall hadde stemt ned meklingsmannens forslag, ble det den 28. august foretatt ny plassoppsigelse for 3.900 medlemmer i 85 bedrifter fra arbeidstidens slutt 12. september 1990.

Meklingsmannen kalte partene sammen til ny mekling 29. august. Under denne meklingen drøftet partene forståelsen av pkt. 4 i meklingsmannens skisse av 2. juli 1990 med sikte på å finne fram

til en formulering som kunne føre til at forbundet kunne akseptere årets oppgjør, til tross for at medlemmene hadde forkastet meklingsmannens skisse av 2. juli.

Den skisse som meklingsmannen la fram den 29. august, fikk et innhold som etter forbundets oppfatning klart gir anvisning på hva som skulle være forhandlingsgrunnlaget ved tariffoppgjøret i 1992. Som det fremgår av skissen av 2. juli, skulle utvalgsarbeidet bl.a. omfatte:

"...Videre inngår vurderinger av lønnsnivået innen bransjen i forhold til andre sammenlignbare grupper."

Når man skal vurdere medlemmenes avstemning som resulterte i at de klart forkastet dette forslag, må dette ses i sammenheng med forbundets siste krav under meklingen før streiken, nemlig en forpliktende opptrappingsplan innen 1992 - et krav som ikke ble imøtekommet. Medlemmenes dom må derfor ses i lys av at skissen ikke inneholdt klare nok formuleringer som ville garantere at oppgjøret i 1992 ville føre til en utjevning av lønnsforskjellene mellom private og offentlige rutebilselskaper.

Det var for å unngå en landsomfattende streik som lå til grunn for at forbundet krevde en klarere formulering med hensyn til forståelsen av meklingsmannens skisse av 2. juli. Dette ble oppnådd ved følgende formulering i meklingsmannens skisse av 29. august:

"Partene diskuterte forståelsen av pkt. 4 i ovennevnte skisse og er enige om at utvalgsarbeidet i pkt. 4 skal danne grunnlaget for lønnsforhandlingene i 1992. Partene er videre enige om at forhandlingene i 1992 også skal ta utgangspunkt i bransjens lønnsforhold og relasjoner til sammenlignbare tariffområder."

I denne skisse er to viktige punkter presisert:

- 1) Utvalgsarbeidet skal være ferdig til oppgjøret i 1992 og skal danne grunnlaget for lønnsforhandlingene.
- 2) Partene er enige om at bransjens lønnsforhold og relasjoner til andre tariffområder skal være forhandlingstema og utgangspunktet for forhandlingene i 1992.

Opgjøret i 1990 danner grunnlaget for oppjøret i 1992

NRAF har vært av den oppfatning at NTL var forpliktet til, på samme måte som NRAF, å forholde seg til det anbefalte og godkjente meklingsforslag fra 1990, slik dette er skissert ovenfor, noe forbundet forutsetter at også Rikslønnsnemnda vil gjøre under sin behandling av tvisten.

Under forhandlingene i 1992, og senere under meklingen, har NTL kategorisk avvist alle forsøk på å bringe denne forutsetningen på bane. NTL har vist til NHOs inntektspolitikk for 1990-årene og har krevd at denne også skal danne grunnlaget for lønnsfastsettelsen i rutebilsektoren.

Manglende utvalgsarbeid i perioden

Som ovenfor nevnt ble partene enige i 1990 om å nedsette et partssammensatt utvalg som skulle utarbeide en ny og tidsmessig tariffavtale for rutebilbransjen. Etter initiativ fra og i regi av NTL, og i samarbeid med NRAF, ble det avholdt en del tariffkonferanser rundt om i landet. På disse konferanser ble bl.a. mulighetene for alternative lønssystemer drøftet med såvel representanter for arbeidsgivere som tillitsvalgte. Tilbakemeldingen fra disse konferanser fortalte f.eks. at lokale lønnsforhandlinger i en bransje hvor en stor del av kostnadene dekkes ved rammebevilgninger fra staten gjennom fylkeskommunen, ville være vanskelig å få gjennomført på en positiv måte for de ansatte.

NRAF beklager å måtte konstatere at det kun ble avholdt ett møte i det partssammensatte utvalg, foruten et par administrative møter. Det viste seg fort at NTL stilte som en absolutt forutsetning for å finne fram til en ny og mer tidsmessig tariffavtale at NRAF i utgangspunktet aksepterte en overgang fra normal-lønnsavtale til en minstelønnsavtale med lokal forhandlingsrett. Med et slikt fastlåst standpunkt i et utvalg som skulle foreta vurderinger av ulike forhold, kfr. meklingsmannens skisse av 2. juli 1990, måtte dette utvalgsarbeidet stanse opp, noe NRAF beklager.

NRAF fremmet derfor under meklingsgang krav om reoppnevning av utvalget, med et nytt mandat hvor partene ikke skulle være bundet av partenes prinsipielle standpunkter med hensyn til hvordan en ny tariffavtale skulle utformes.

Forholdet til andre sammenlignbare grupper

Ovenfor har vi skissert lønnsforholdet mellom rutebilarbeiderne i private selskaper og i kommunale selskaper. I perioden fra 1982 til 1992 har differansen i topplønn på regulativet økt fra kr. 2.967,- pr. år i 1982 (etter Rikslønnsnemndas kjennelse) til kr. 7.423,- år. år i 1991.

Forholdet til rutebilsjåførene i statlig sektor (NSB)

I hele perioden fra 1980 til 1990 har regulativlønnen for rutebilsjåførene i stat og kommune i hovedsak fulgt hverandre. Ved oppgjøret i 1991 skjedde det en forandring, ved at de statsansatte fikk et lønnstrinns opprykk, mens de kommunalt ansatte ikke fikk dette opprykket.

Lønnsforskjellen mellom sjåførene i de private rutebilselskaper og NSB-sjåførene er i dag kr. 14.288,-.

Forholdet til industriarbeidernes lønnsnivå

I 1982 lå den gjennomsnittlige rutebilarbeiders lønnsnivå i NHO-området på om lag 100 prosent av industriarbeidernes gjennomsnittslønn. I 1991 hadde rutebilarbeidernes gjennomsnittslønn sunket til om lag 88 prosent. Dette utgjør en differanse i årslønn på om lag kr. 21.000,-.

Ulike lønnsforhold gir ulike konkurranseforhold ved anbud i rutebiltrafikken

Ved ulik lønn mellom private og offentlige rutebilselskaper vil det ved utlysning av ruter på anbud bli ulike konkurranseforhold innen de fylker som har selskaper av begge typer. En utjevning av lønnsforholdene mellom disse vil således medføre like konkurranseforhold.

Nærmere om NRAFs øvrige krav

I NRAFs hovedkrav er det reist en del krav utenom generelle lønnstillegg. Undervis under forhandlingene og senere under meklingen har forbundet foretatt en nærmere presisering og prioritering av disse krav. Følgende krav har vært sentrale:

Fagarbeidertillegg til sjåførere

Som en følge av at sjåføreryrket nå er lagt inn under Lov om fagopplæring i arbeidslivet ble det i 1991 reist krav om tillegg for de sjåførere som tar fagbrevet. Dette forhold ble også nevnt i Riksmeklingsmannens forslag av 1991.

I rutebiloverenskomsten utenfor Oslo er det inntatt følgende bestemmelse med hensyn til fagarbeidertillegg til verkstedsarbeidere:

"Fagarbeidere gis et personlig tillegg på minst kr. 4.300,- pr. år. Personlig tillegg utover dette beholdes."

NTLs høyeste tilbud var kr. 5.000,-, mens deres endelige tilbud var på kr. 4.300,-.

NRAF finner det urimelig, og dessuten diskriminerende, at NTL tilbyr et lavere tillegg til sjåførere som innehar fagbrev enn det som i dag gjelder for mekanikere med fagbrev. For mekanikere er det tariff-festet at fagarbeidertillegget skal være minst kr. 4.300,- pr. år, og at tillegg utover dette skal beholdes. Da de fleste selskaper i dag utbetaler et høyere tillegg enn minste-garantien, krever NRAF at tillegget må settes høyere. Til sammenligning kan opplyses at tillegget i den kommunale sektor, som ble inntatt i avtalen ved oppgjøret i 1991, er på ett lønns-trinn, dvs. kr. 6.865,-.

Tellepenger

Innføring av elektroniske billetteringssystemer er på full fart inn i rutebussene. Et slikt system medfører en endret arbeids-situasjon for sjåførene, i og med at sjåførene ved bruk av dette system innhenter opplysninger/statistikker som tidligere måtte innhentes ved hjelp av interne eller eksterne trafikkteLLinger. Et slikt system medfører at salg av kort nå kan utføres av sjåførene, mens dette inntil nå har blitt foretatt av eksterne kommisjonærer.

Det er i dag innført slike systemer i en del selskaper i Bergen og Stavanger-området. I disse selskaper er det innført telle-penger på grunnlag av omsetning ved salg av kort og billetter.

Dette på grunnlag av erklæringen fra NTL under tariffrevisjonen i 1990.

Flere selskaper har i dag klare planer om innføring av slike systemer, og dette gjelder i like stor grad selskaper utenfor Oslo som i Oslo.

NTLs tilbud om innføring av tellepenger basert på omsetning kun i selskaper omfattet av rutebiloverenskomsten i Oslo, er derfor helt urimelig, sett ut fra en rettferdighetsbetraktning. NRAFs krav er derfor at det på landsbasis inntas bestemmelse om tellepenger basert på de allerede avtalte ordninger i Bergen og Stavangerområdet (0,7 prosent av omsetning).

Leddbuss-tillegget i overenskomsten i Oslo

Ved tariffrevisjonen i 1986 ble partene enige om å innføre en pensjonsforsikring for de ansatte. For de bedrifter som valgte å innføre denne, skulle leddbuss-tillegget ikke utbetales. (På dette tidspunkt var det ikke anskaffet leddbusser.) Bestemmelsen står fortsatt i avtalen under § 6, pkt. VI. Tilsvarende bestemmelse gjelder også i rutebiloverenskomsten utenfor Oslo.

Det er innført pensjonsforsikringer for de ansatte i flere rutebilselskaper utenfor Oslo, uten at dette har medført bortfall av leddbuss-tillegget. Denne forskjell mener NRAF er urettferdig og urimelig, og krever derfor at leddbuss-tillegget (kr. 5,- pr. time) gjeninnføres i selskaper som omfattes av overenskomsten i Oslo.

Lønnssatsen for godsbilsjåførere

Overenskomsten utenfor Oslo inneholder i § 1 c) en spesiell lønnskala for sjåførere som utfører godskjøring i henhold til tariffavtalens § 4, nr. 2. Disse satser er lavere enn satsene for rutekjøring.

NTL reiste krav om at forbudet mot prosentavlønning i § 4 skulle bortfalle. Dette var NRAF villig til å akseptere mot at den spesielle lønnskala i § 1 c) utgikk. NTLs tilbud under forhandlingene den 9. april inneholdt en slik løsning.

NRAFs krav er at dette tilbud blir resultatet.

Øvrige avtaleforhold mellom NHO/NTL og NRAF

I likhet med tidligere tariffrevisjoner reiser NRAF også ved dette oppgjør krav om revisjon av de tariffavtaler som NRAF har med NHO/NTL utenom avtalene for rutebilvirksomheten. Ved hver revisjon, og dessuten ved Rikslønnsnemndas kjennelse i oppgjøret i 1982, ble også disse avtaler revidert i henhold til forbundets krav.

Utvikling av alternative tariffavtaler

NRAF erkjenner at rutebilbransjen står overfor store utfordringer som følge av endringene i Samferdselsloven, som åpner for anbud innen rutebiltrafikken. For å kunne møte denne utfordring mener NRAF at det er nødvendig med et nærmere samarbeid for å sikre betryggende rammebetingelser for bedriftene og betryggende lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte.

NRAF er enig i at arbeidet med utvikling av en ny og mer tidsmessig tariffavtale for rutebilbransjen bør videreføres i kommende tariffperiode gjennom et partssammensatt utvalg, dog med et nytt og friere mandat."

3.2 NORSKE TRANSPORTBEDRIFTERS LANDSFORENING HAR ANFØRT:

3.2.1 "Innledning"

Tvisten ved tariffoppgjøret 1992 mellom Norsk Rutebilarbeiderforbund NRAF/YS og Norske Transportbedrifters Landsforening NTL/NHO gjelder revisjonen av følgende tariffavtaler:

Rutebilselskaper i Oslo og omegn - sjåførere
 Rutebilselskaper i Oslo og omegn - verkstedarbeidere
 Rutebilselskaper i Oslo og omegn - turkjøring
 Rutebilselskaper utenfor Oslo - sjåførere/verkstedarbeidere

Under den avsluttende meklingen fredag 29. mai 1992 ble partene etter forslag fra meklingsmann Ragnar Eide enige om å la tvisten avgjøres ved frivillig voldgift av Rikslønnsnemnda, jfr. Riksmeklingsmannens møtebok av 26., 27. og 29. mai 1992.

3.2.2 Bakgrunn for tvisten

Rammebetingelser for økonomi i trafikkelskapene

Gjennom 1980-årene har det skjedd en radikal endring av ansvarsfordeling og økonomisk oppgjørsform for kollektivtrafikken. Dette har hatt meget store konsekvenser for trafikkelskapenes økonomiske virkelighet og har medført økte krav til effektiv drift.

- I 1979 ble det gjort et skille mellom subsidiert og ikke-subsidiert virksomhet i trafikkelskapene.
- I 1981 ble ansvaret for lokale bil- og båtruter overført til fylkene samtidig som man fikk ordningen med rammetilskudd.
- I 1983 ble det innført individuelle tilskuddsavtaler mellom fylker og transportselskaper basert på forhandlinger med økonomisk ansvar for bedriftene.

Fra dette tidspunkt er det dermed helt slutt på salderingsprinsippet som tidligere var fulgt - og som innebar at staten dekket underskuddet i trafikkelskapene. Man har altså i ca. 10 år hatt en økonomisk virkelighet som har medført at selskapene selv er ansvarlige for sitt resultat.

Etter at fylkene overtok det økonomiske ansvar som offentlige myndigheter har for kollektivtrafikken, har trafikkelskapene gradvis blitt presset økonomisk fordi rammene til samferdselsformål har vært mindre enn behovet som følger av ruteproduksjonen. Det er også verd å merke seg at trafikkelskapenes resultater ligger langt lavere enn det man vanligvis forlanger i næringslivet. Dette har sin årsak i at man så langt har hatt relativt sikre kontrakter med myndighetene, noe som nå er under forandring.

- I 1986 ble det innført nytt inntektssystem for fylkene med fri bruk av midlene - dvs. det ble slutt på øremerking av midler til enkelte sektorer. I en situasjon der fylkene har hatt presset økonomi, har det vært helse-, sosial- og skolesektor som har fått økningen i budsjettene, mens samferdsel har fått en reduksjon. Som eksempel på hvordan systemet nå virker kan man vise til bevilgningene i 1989: Stortinget vedtok for dette året en økning av rammetilskuddet til samferdsel i fylkene på 2,6 prosent og med anbefaling om 4 prosent takstøkning. Etter fylkenes prioriteringer gikk rammetilskuddene til samferdsel ned med 1,9 prosent, mens takstene økte med i snitt minst 10 prosent!
- I 1991 vedtok Stortinget en lovendring som åpner for bruk av konkurranse også i kollektivtrafikken. Lovendringen er ikke iverksatt i påvente av forskrifter. Inntil nå har rutetrafikken vært regulert gjennom løyver som gir selskapene rett og plikt til å gi et trafikktilbud. Etter lovendringen vil det kunne være fylkene som etter en anbudsrunde velger ut den utøver som skal være ansvarlig for tilbudet i en periode på 5 år. Fylket kan gi enerett til den som vinner et slikt anbud.

I en situasjon der en hel bransje får en endring i sine rammebetingelser ser man nå at selskapene er svært forsiktige mht. investeringer - både i bygninger og i materiell - ut fra at dette binder kostnader langt inn i neste århundre, da man kan ha helt nye arbeidsvilkår.

Mange trafikkelskaper har også en betydelig godstrafikk. Denne er meget sterkt konkurransepreget, og prisene er presset til et lavmål på grunn av stor overkapasitet i bransjen. I denne situasjonen betyr selvsagt lønnsnivået i bedriften svært mye for muligheten til å hevde seg i konkurransen. I rutetrafikken utgjør bedriftenes lønnskostnader i gjennomsnitt mer enn 50 prosent av totalkostnadene.

- I 1989 behandlet Stortinget 4 stortingsmeldinger som alle kom til å få betydning for kollektivtransportpolitikken: St.meld. nr. 4 Langtidsprogrammet 1990-93, St.meld. nr. 46 Miljø og utvikling, St.meld. nr. 32 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 og St.meld. nr. 54 Norsk jernbaneplan.

Selv om disse sentrale politiske dokumenter legger vekt på en styrking av kollektivtrafikken, er resultatene blitt at det ikke forutsettes noen nevneverdig økning i rammetilskuddene til samferdsel. Dette er i tråd med forutsetningen i Regjeringens langtidsprogram. Konklusjonen på dette må dermed bli at en styrking av kollektivtrafikken skal skje gjennom rasjonalisering og effektivisering.

Trafikkelskapene står i dag overfor betydelige endringer i rammebetingelsene. Gjennom at den fylkeskommunale økonomi er svekket, vil det komme et økt press for å ta i bruk konkurranse i kollektivtrafikken for å senke kostnadene til rutetrafikk. Dette vil legge et press på alle ledd i bedriftene for å effektivisere og omstille.

Tariffpartene på rutebiloverenskomstene

Norske Transportbedrifters Landsforening (NTL) er en kombinert arbeidsgiver- og næringsorganisasjon innenfor NHO med ca. 160 medlemsbedrifter som i alt sysselsetter ca. 17.000 ansatte. Ca. 12.500 av alle ansatte i bedriftene avlønnes etter rutebiloverenskomstene for Oslo og utenfor Oslo. 10 bedrifter med ca. 4.500 ansatte avlønnes etter kommunale eller statlige tariffavtaler. NTL er arbeidsgivernes ansvarlige for ajourhold og reforhandling av rutebiltariffene i privat sektor. De offentlige tariffene reforhandles og ajourføres helt uten NTLs medvirkning og uten NTLs muligheter til å influere på disse, av det offentlige. Mens NTL i tarifforhandlingene representerer bedriftene, blir arbeidstakerne representert av LO-forbundet Norsk Transportarbeiderforbund NTF og YS-forbundet Norsk Rutebilarbeiderforbund NRAF. NRAF har siden 1956 hatt et sammenhengende tarifforhold med Norske Transportbedrifters Landsforening, NTF atskillig lenger.

NTF og NRAF organiserer hver 35-40 prosent av alle ansatte på rutebiltariffene, mens ca. 20-30 prosent er uorganiserte. Etter at NRAF ble part i rutebiltariffene i 1956, har NTL måttet forholde seg til to motparter under tariffoppgjørene.

Siden både NTF og NRAF organiserer arbeidstakerne i de fleste bedriftene, har det ved alle tariffoppgjør vært en forutsetning at man ved oppgjørets slutt skulle ende opp med fullstendig like tariffavtaler med begge forbund. Man har derfor etter tarifforhandlinger i mer enn 35 år fortsatt helt identiske tariffavtaler mellom NTL og begge forbund. Det er videre verd å nevne at NTF og NRAF aldri samordner sine krav foran tarifforhandlingene. Således kommer NTL ofte i den situasjon at velbegrunnede krav som NTL har kunnet akseptere, er blitt avvist fordi en av organisasjonene har satt seg på bakbeina. Begrunnelsen for dette er selvsagt den organisasjonskamp som stadig foregår mellom NTF og NRAF, og det markeringsbehovet begge organisasjonene har i kampen om nye medlemmer. Det er verd å merke seg at begge organisasjonene er representert i nesten alle våre medlemsbedrifter,

og at det å presentere sin organisasjon som en organisasjon som oppnår noe mer, stadig finner sted i bedriften.

Tilbakeblikk på 1990-oppgjøret

Ved innledningen til tariffoppgjøret for 1990 ble det fra NTLs side vist til det arbeidet som pågikk innenfor NHO angående lønnsdannelsen i 90-årene. Her ga man uttrykk for at man ikke lenger aksepterte at skjermede næringer skulle være lønnsledende og at lønnsdannelsen i fremtiden i større grad måtte skje i den enkelte bedrift på bakgrunn av bedriftsøkonomiske forhold, produktivitet, konkurransevne og lønnsomhet. På denne bakgrunn foreslo NTL at man skulle utvikle en ny tariffavtale for rutebilnæringen som bedre kunne ivareta såvel arbeidsgivernes som arbeidstakernes interesser for fremtiden, og partene kom ved meklingsmannens hjelp fram til følgende protokolltilførsel nr. 4 av 2. juli 1990:

"Partene ble enige om at det er et klart behov for å utarbeide en ny og tidsmessig tariffavtale for rutebilnæringen.

Partene vil på denne bakgrunn nedsette et partssammensatt utvalg til å utrede dette nærmere.

I utredningen skal inngå vurderinger av bransjens utvikling i årene fremover, bedriftsøkonomiske forhold, produktivitet, konkurranseforhold, statistikk, arbeidstidsordninger og lønssystemer. Videre inngår vurderinger av lønnsnivået innen bransjen i forhold til andre sammenlignbare grupper.

Partene skal, før forslaget legges frem, foreta en analyse av hvilke konsekvenser den nye avtalen får såvel arbeidsmessig som økonomisk.

Transportbedriftenes Landsforening tar initiativet til at arbeidet blir iverksatt tidlig høsten 1990."

Hovedoppgjøret mellom NHO og LO, hvor NTL og NTF var parter, ble vedtatt 27. august 1990. Også 1990-oppgjøret endte opp med streik for 561 NRAF-organiserte i 7 av NTLs medlemsbedrifter i juni måned. NRAF, som var blitt tilbudt nøyaktig det samme som

NTF, hadde sendt ut tilbudet til uravstemming uten anbefaling, og fått det forkastet av 72,9 prosent av medlemmene. NRAF varslet den 28. august 1990 plassoppsigelse for alle sine organiserte i NTLs medlemsbedrifter med fratreden 12. september 1990. Den 29. august 1990 innkalte meklingsmannen til nytt meklingsmøte. Under meklingen framla meklingsmannen følgende skisse:

"Det vises til meklingsmannens skisse av 2. juli 1990.

1. "Partene diskuterte forståelsen av pkt. 4 i ovennevnte skisse og er enige om at utvalgsarbeidet i pkt. 4 skal danne grunnlag for lønnsforhandlingene i 1992. Partene er videre enige om at forhandlingene i 1992 også skal ta utgangspunkt i bransjens lønnsforhold og relasjoner til sammenlignbare tariffområder.
2. Partene er enige om at etterbetalingstidspunktet avgjøres ved frivillig voldgift. Partene oppnevner i fellesskap en oppmann. Blir partene ikke enige, oppnevnes denne av Riksmeklingsmannen."

Skissen ble godtatt av partene.

NRAF aksepterte således et oppgjør for 1990 som var helt identisk med det NTF hadde fått, noe som også fremgår av de fremlagte, identiske tariffavtalene for 1990. Skissens pkt. 2, etterbetalingstidspunktet, ble senere avgjort ved frivillig voldgift i henhold til NTLs påstand. Punkt 1 i tilleggsprotokollen ble formulert etter ønske fra NRAF og hensikten med pkt. 1 var en konkretisering av protokolltilførsel 4 i skissen av 2. juli 1990. Etter NTLs syn representerte ikke tilleggsprotokollens pkt. 1 noe annet enn det som allerede var avtalt i protokolltilførsel 4, og NTL hadde således ingen motforestillinger mot å akseptere en formulering som kunne hjelpe NRAF til å begrunne det å avslutte konflikten. Det var derfor overhodet ikke grunnlag for NRAF ved årets lønnsoppgjør til å presentere pkt. 1 i tilleggsprotokollen som et løfte om å trappe opp sjåførlønningene i privat sektor til det nivå offentlig ansatte sjåførere hadde. Verken det som ble sagt ved forhandlingene i 1990 eller tilleggsprotokollens ordlyd kan etter NTLs syn forsvare en slik fortolkning av tilleggsprotokollens pkt. 1. Tvert imot ble det under hele 1990-oppgjøret poengtert at NTL absolutt

ikke lenger så det som sitt mål å bringe lønningene for sjåførere i privat sektor opp på de offentlig ansatte sjåførers nivå.

For ordens skyld nevnes at utvalgsarbeidet med ny tariffavtale på grunn av uenighet mellom partene på svært prinsipielle punkter ikke lot seg gjennomføre i tariffperioden. Mellom NTL og NTF har man imidlertid avtalt at dette arbeidet skal fortsette også i denne tariffperioden.

3.2.3 NTLs syn på avtalerevisjonen

Som nevnt innledningsvis organiserer NTF og NRAF hver ca. 35-40 prosent av alle rutebilansatte i privat sektor. Begge organisasjoner har organiserte i de fleste av NTLs medlemsbedrifter, og sjåførene kjører i det daglige om hverandre på bedriftenes ruteopplegg. Ulike tariffavtaler på grunn av forskjellig organisasjonstilknypning for sjåførere/verkstedarbeidere innenfor den enkelte bedrift vil være helt uakseptabelt. Dette er også grunnen til at man har opprettholdt identiske tariffavtaler med NTF og NRAF i mer enn 35 år. Etter krav fra NRAF ble forhandlingene med NRAF i den utstrekning det var mulig ført parallelt med forhandlinger med NTF/LO. De avsluttende forhandlinger 8., 9. og 10. april skjedde i full parallellitet, og NRAF valgte å bryte forhandlingene samtidig med LO den 10. april. Den avsluttende meklingen i LO-NHO-oppgjøret og i oppgjøret mellom NRAF og NTL skjedde parallelt i tiden 22.-27. april 1992. I den avsluttende delen av meklingen den 27. april kom NHO med et tilbud til LO som bl.a. omfattet et lønnstillegg på kr. 1,20 pr. time til tariffområder uten lokal forhandlingsrett som hadde en årslønn på kr. 185.000. Dette kronetillegget, sammen med de endringer som NTL hadde tilbudt NTF og NRAF i de forbundsvisе forhandlingene, og det som var avtalt sentralt angående en forbedret AFP-ordning, m.v., vurderte NTLs forhandlingsutvalg totalt sett som dyrere enn forventet for foreningens medlemsbedrifter.

NTLs forhandlingsutvalg aksepterte likevel meklingsforslaget og fant det riktig å framsette samme meklingsforslag til NRAF som det meklingsforslag som NTF fikk. Som ansvarlig organisasjon var det for øvrig ikke mulig å komme med et annet tilbud til NRAF enn det man hadde gitt til NTF. NTL vil samtidig understreke at landsforeningen under forhandlingene har tatt tilbørlig hensyn til begge arbeidstakerorganisasjonene. Dette bekreftes også av det faktum at NTLs tilbud og NRAFs krav av 26. mai 1992 ikke avviker i vesentlig grad.

En sammenstilling av NRAFs krav og NTLs tilbud gir følgende:

NRAFs krav

- A. Partene viste til meklingsmannens skisse av 2. juli 1990, pkt. 4, vedrørende behovet for å utvikle en ny og tidsmessig tariffavtale for rutebilnæringen.

Partene var enige om å fortsette arbeidet med en ny tariffavtale også i tariffperioden 1992-1994. Arbeidet skal også omfatte gods-trafikk.

- B. I tillegg gjelder følgende:

1. Det gis et generelt tillegg på til sammen kr. 1,50 pr. time (37,5 timers uke). Partene konstaterte at mens lønnsnivået for rutebilnæringen i 1982 lå på om lag 100 % av industriarbeidernes nivå, har nivået sunket til om lag 86 % i 1992. Partene vil derfor i forbindelse med arbeidet med en ny tariffavtale for næringen også drøfte nåværende lønnsrelasjoner med sikte på en harmonisering av lønnsnivået for næringen i forhold til industriarbeidernes lønnsnivå. Partene er enige om at en slik harmonisering skal gjennomføres senest ved tariffrevisjonen 1994.

2. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo, § 1 A, Tillegg, ny d):
Rutebiloverenskomsten i Oslo, § 6, nytt pkt. VII:

- Fagarbeidertillegg
Fagarbeidere gis et personlig tillegg på kr. 5.000,- pr. år.

NTLs tilbud

NTLs tilbud identisk med kravet

Timelønnsatsene ved 37,5 timers uke blir økt med kr. 0,30 + kr. 1,20 = kr. 1,50.

Identisk med kravet, bortsett fra at størrelsen på fagarbeidertillegget settes til kr. 4.300,-.

Vilkårene for at en arbeidstaker anerkjennes som fagarbeider er at vedkommende har bestått fagprøve etter lov om fagopplæring i faget yrkessjåfører tunge kjøretøyer.

- | | |
|---|--|
| <p>3. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo, § 5, nytt avsnitt:
Rutebiloverenskomsten i Oslo, § 7, nytt avsnitt:</p> <p>- Tariffpartene kan ved endring av dagens billettsystemer i tariffperioden treffe avtale om at tellepenger skal godtgjøres i forhold til omsetning av kort og billetter på bussene, dog skal tellepenger minst utgjøre kr. 10,- pr. uke.</p> | <p>Identisk med kravet, men skal kun gjelde for Rutebiloverenskomsten i Oslo § 7.</p> |
| <p>4. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo. § 1 A, pkt. c) utgår.</p> | <p>Kan dessverre ikke gjennomføres ved dette tariffoppgjøret.</p> |
| <p>5. Øvrige avtaleforhold mellom NRAF og NHO/NTL.</p> | <p>Gjennomføres som tidligere</p> |
| <p>6. AFP-avtalen.
Den vedtatte AFP-avtalen gjøres tilsvarende gjeldende i avtaleforholdet mellom NHO/NTL og NRAF. Avtalen skal også kunne gjøres gjeldende i avtaleforholdet med bedrifter utenfor NHO som har avtale med NRAF.</p> | <p>De endringer i AFP-avtalen som blir vedtatt sentralt mellom NHO og YS gjøres gjeldende i tariffavtalen.</p> |
| <p>7. Generelle bestemmelser.
Endringer i de gjennomgående bestemmelser innen NHO-området vedrørende ikrafttreden og varighet, reguleringsbestemmelser for 2. avtaleår, sluttvederlag, OU-fondet, bestemmelser for lærlinger og unge arbeidere samt eventuelle endringer i øvrige bestående bestemmelser av generell karakter, gjøres tilsvarende gjeldende for avtaleforholdet mellom NHO/NTL og NRAF.</p> <p>Tilsvarende gjelder for eventuell innføring av nye bestemmelser av gjennomgående karakter innen NHO-området.</p> | <p>Identisk med kravet.</p> |

Kommentarer til forskjellene mellom krav og tilbud:

NTL har klart gitt uttrykk for at tariffavtalene innen rutebilnæringen også i fremtiden skal forhandles på fritt grunnlag, og uten at sjåførene i offentlige selskaper eller industriarbeiderlønninger skal influere på lønnsfastsettelsen.

Fagarbeidertillegget for sjåførere i og utenfor Oslo og verkstedarbeidere i Oslo er nytt, og det settes likt med det fagarbeidertillegg man i dag har for verkstedarbeidere etter tariffen utenfor Oslo med kr. 4.300,-.

Avtalen om tellepenger i forhold til billettsalg m.v. er nytt etter Oslo-tariffen og fremmet av NTL etter ønske fra bedrifter som omfattes av Oslo-tariffen. Bedriftene som omfattes av tariffen utenfor Oslo, ønsket ingen endring her.

En endring i i Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo § 1 A, pkt. C, ville vært til NTLs fordel, men må utgå siden den ville gitt ulike tariffavtaler.

Forskjellene mellom krav og tilbud er:

- NRAF krever en opptrappingsplan for sjåførlønningene som NTL ikke vil akseptere.
- NRAF krever kr. 700,- mer i fagarbeidertillegg enn det NTL er villig til å gi.
- NRAF krever at endringer i tellepenger/provisjon av billettsalg skal omfatte rutebiltariffen i og utenfor Oslo, mens NTL krever at endringene bare skal gjelde for Oslo-tariffen.

NTL vil avslutningsvis poengtere at som landsforening innenfor NHO-systemet er NTL i vesentlig grad avhengig av det som foregår i hovedoppgjøret mellom LO og NHO. Som landsforening tar NTL selvsagt hensyn til begge arbeidstakerorganisasjoners krav og fører forhandlingene parallelt med disse organisasjonene så

lenge dette er praktisk mulig. Man kommer imidlertid alltid til et punkt hvor man er ferdigforhandlet med en av organisasjonene, mens den andre vil forhandle ytterligere. Dette var også situasjonen ved årets lønnsoppgjør. Meklingen i hovedoppgjøret mellom LO og NHO endte med et anbefalt forslag som også forpliktet NTL. En annen og eventuelt bedre avtale med NRAF enn med NTF var fra NTLs side aldri aktuelt. Derfor var konsekvensene av at man var kommet i mål med hovedoppgjøret at NTL måtte avstå fra videre forhandlinger og gi NRAF det samme tilbud som NTF hadde sendt ut til avstemming."

4. RIKSLØNNSNEMNDAS MERKNADER

4.1 DEN ØKONOMISKE SITUASJONEN

Medlemmene Rieber-Mohn, Klemetsen og Strøm skal bemerke:

Om den økonomiske situasjonen for oppgjøret vises det til partenes redegjørelse og til opplysninger gitt i Revidert nasjonalbudsjett 1992, "Økonomiske analyser" nr. 5/1992 fra Statistisk sentralbyrå og "Etter inntektsoppgjørene 1992", Rapport nr. 2/1992 fra Det tekniske beregningsutvalget for inntektsoppgjørene.

4.1.1 Internasjonal økonomi

De internasjonale bidragene til vekst i norsk økonomi er svært svake.

Det er tegn til oppgang i den amerikanske økonomien, bl.a. som følge av reduksjon i det amerikanske rentenivået. Denne reduksjonen har bidratt til vekst i boliginvesteringer. En lavere verdi på dollaren i forhold til europeiske valutaer har i det siste gitt stimulanse til amerikansk eksport. Arbeidsledigheten er fortsatt høy.

Oppgangen i den amerikanske økonomien kan gi positive virkninger på den norske økonomien, men disse positive virkningene blir motvirket av lav vekst i andre land som Norge handler med.

Det svenske bruttonasjonalproduktet gikk tilbake i 1991, og en venter en ytterligere stagnasjon i 1992. Arbeidsledigheten er stigende. I Danmark er de økonomiske utsiktene noe lysere, men arbeidsledigheten er fremdeles tosifret, og en kan ikke vente at den vil bli vesentlig lavere med det første. I andre EF-land er situasjonen klart verre enn i Danmark. Veksten i det tyske BNP kan bli mer enn halvert fra 1991 til 1992 (fra ca. 3 prosent i 1991 til vel 1 prosent i 1992). De viktigste årsakene er negative virkninger

på investeringer av høyere realrenter og negative virkninger på etterspørselen av økte skatter. Skatteøkningene skal dekke de underskuddene som oppsto etter overføringene fra Vest- til Øst-Tyskland etter gjenforeningen. Veksten i et annet av Norges viktigste samhandelsland - Storbritannia - er også lav. Bruttonasjonalproduktet gikk tilbake i 1991. Veksten kan i beste fall bli på noe rundt 1 prosent i 1992. Ledigheten er fortsatt svært høy og stigende.

En viktig årsak til det lave aktivitetsnivået i Europa, med lav vekst og tilbakegang i enkelte land og en høy og stigende ledighet, er det økonomisk-politiske klimaet i dagens Europa, spesielt i det førende landet Tyskland. Hovedmålet er prisstabilitet og med en stram pengepolitikk som virkemiddel. Den ekspansive politikken etter gjenforeningen mellom Øst- og Vest-Tyskland var et brudd med denne forsiktige linjen, men allerede nå er som nevnt Tyskland i ferd med å stramme til politikken. Dette har resultert i rekordhøye realrenter som har en negativ virkning på omfanget av realinvesteringene og dermed på aktivitetsnivået i økonomien. Det lave aktivitetsnivået i toneangivende land i Europa sprer seg via handelen til andre land i Europa. Det høye rentenivået sprer seg raskt til andre land som følge av mobiliteten av finanskapital og landenes ønske om faste valutakurser.

Jo lavere det internasjonale aktivitetsnivået er, desto hardere blir konkurransen om markedsandeler og desto viktigere vil det bli for det enkelte land å dempe kostnadsveksten. En slik demping kan gi en lav internasjonal etterspørsel og følgelig skape en ond sirkel i internasjonale markeder, men det er lite ett enkelt land kan gjøre med det. Det er ingen grunn til å vente en snarlig endring av det økonomisk-politiske klima i Europa og dermed all grunn til å vente at den harde konkurransen vil fortsette en god stund fremover.

En nyhet det siste året er en kraftig reduksjon i den innenlandske etterspørselen i Japan. I tiden fremover kan denne reduksjonen bidra til en ytterligere svekkelse av det internasjonale aktivitetsnivået.

4.1.2 Norsk økonomi

Veksten i den norske fastlandsøkonomien er i nærheten av null og følgelig svært svak. De positive stimulansene kommer fra offentlig kjøp av varer og tjenester, samt tilsynelatende fra eksport. Eksportveksten er knyttet til raffinerte oljeprodukter og er en følge av at det var en vedlikeholdsstans på Mongstad høsten 1991, som nå er avsluttet. Det har i det siste vært en nedgang i bolig- og industriinvesteringer. Til tross for en oppgang i husholdningenes disponible realinntekter på 2,4 prosent i 1991, ble det private konsumet redusert i løpet av dette året. Følgelig gikk sparingen i husholdningene opp. Reduksjonene i investeringene og i det private konsumet er i stor grad en følge av de høye realrentene. Fallet i sysselsettingen ser ut til å ha stoppet opp, men ledigheten har likevel økt. En årsak til dette er at arbeidsstyrken har gått opp, dvs. at flere enn før søker arbeid. Flere av disse er yngre personer som har avsluttet utdanning, en utdanning som for mange ble startet opp / forlenget som følge av den økte ledigheten de siste årene. Det er liten grunn til å vente en snarlig nedgang i ledigheten. Dersom dollarkursen holder seg på det nivået den er på i dag (1. august 1992), eventuelt faller til et lavere nivå, kan dette bety en reduksjon i overskuddet på driftsbalansen. Den lave dollarkursen og ytterligere fall i denne kan gi økte problemer for den norske økonomien.

I årene 1989-1991 har de norske lønnskostnadene pr. produsert enhet steget svakere enn hos våre handelspartnere. Ifølge den siste rapporten fra Det tekniske beregningsutvalget, datert 12.06.92, har utviklingen vært som følger:

Prosentvis endring i lønnskostnader pr. produsert enhet i industrien, norske kroner:

	1989	1990	1991
Norges handelspartnere	3,3	4,3	6,9
Norge	-0,8	2,5	1,6

Uttrykt på denne måten har Norge forbedret sin konkurransevne de siste tre årene. Mye tyder på at forbedringen vil fortsette gjennom 1992. Årsakene til forbedringen er dels en bedre produktivitetsutvikling i Norge enn i konkurrentland (bl.a. som følge av nedlegging av svake bedrifter) og dels en mer moderat lønnsutvikling. En lavere vekst i lønnskostnadene i disse tre årene har likevel ikke vært nok til å gjøre lønnskostnadene pr. produsert enhet i Norge lik de tilsvarende kostnadene i andre land.

Lønnskostnadene pr. produsert enhet i Norge må ikke være mindre eller lik nivået hos våre handelspartnere for at norske bedrifter skal kunne konkurrere med utenlandske bedrifter. Arbeidskraft er bare en av flere innsatsfaktorer i produksjon. Norges fortrinn er ikke tilgang på mye og billig arbeidskraft, men er knyttet til tilgang på råvarer og energi som olje, gass, fisk samt vannkraft.

Dempet kostnadsvekst, gjennom dempet lønnsvekst, kan likevel forbedre konkurransevnen til norske bedrifter. En slik dempet kostnadsvekst kan gi positive stimulanser til norsk økonomi gjennom økt virksomhet i konkurranseutsatte bedrifter. Det er viktig å understreke at en slik kamp for bedret konkurransevne foregår også i andre land, og så lenge det internasjonale aktivitetsnivået er på dagens lavmål, er det liten grunn til å regne med at dempet kostnadsvekst i Norge kan gi kraftige reduksjoner i den norske arbeidsledigheten. På den annen side kan den motsatte politikken - økt kostnadsvekst i forhold til i konkurrentland - gi betydelige økninger i den norske ledigheten.

Internasjonale analyser indikerer at en trenger å gå mindre opp i ledighet i Norge for å få ned pris- og kostnadsveksten enn i mange andre OECD-land. En mulig årsak er et sterkere innslag av en sam-

ordnet og sentralisert lønnsfastsettelse enn i andre land. Moderasjonslinjen i lønnskravene den siste tiden har dempet kostnadsveksten og bedret den norske konkurranseevnen. Ledigheten har økt til et høyt nivå etter tidligere norsk standard, men likevel ikke til det nivået en finner i mange andre europeiske land. Resultatet i oppgjøret mellom LO og NHO i 1992 fortsetter denne moderasjonslinjen fra de siste årene.

Som sagt er samordningen en styrke ved den norske lønnsdannelsen. Dersom viktige aktører i arbeidsmarkedet, f.eks. LO og NHO, blir enige om en moderat lønnsutvikling, er det viktig at andre følger opp moderasjonslinjen. Hvis ikke, kan samordningen i lønnsfastsettelsen bryte sammen. Dette er viktig enten arbeidstakerne er sysselsatte i skjermede private og offentlige sektorer eller i konkurranseutsatt virksomhet.

I avtalen mellom LO og NHO inngått våren 1992 (se avsnitt 4.1.3 nedenfor) heter det bl.a.:

"I overenskomstområder som har lokal forhandlingsrett og hvor overenskomstens gjennomsnittlige årslønn er under kr. 157.000, gis det et tillegg på 60 øre timen. I alle øvrige overenskomstområder med lokal forhandlingsrett gis det ikke sentrale tillegg.

I overenskomstområder uten lokal forhandlingsrett og hvor overenskomstens gjennomsnittlige årslønn er under kr. 185.000, gis det et tillegg på 120 øre i timen. I alle øvrige overenskomstområder uten lokal forhandlingsrett gis det ikke sentrale tillegg."

Det ble også avtalt å gi et tillegg på 30 øre pr. time til såkalte "tekniske endringer", se avsnitt 4.1.3.

Denne avtalen ga sentrale tillegg til om lag 50 prosent av arbeidstakerne uten rett til lokale forhandlinger, hvorav de fleste hadde et gjennomsnittlig lønnsnivå lavere enn gjennomsnittet for voksne arbeidere. Ser man på områdene med og uten lokale forhandlinger under ett, fikk ikke mer enn 18 prosent av alle arbeidstakere i LO/NHO-området sentrale tillegg.

Det er viktig å merke seg at med årslønn menes gjennomsnittlig årslønn for de enkelte overenskomstområdene for arbeidstakere som utfører et fullt avtalefestet normalt årsverk uten overtid. Skifttillegg og tillegg knyttet til arbeidets art er med i årslønnen, mens overtidsgodtgjørelsen er ikke med. Årslønn er med andre ord den inntekt mange oppnår ved å arbeide 37,5 timer pr. uke. I tabellen nedenfor vises årslønnen i 1991 omregnet til 37,5 timers uke innen overenskomstområder for LO/NHO. Datagrunnlaget er korrigert for endring i trekket til lavlønnfondet og for etterbetaling av indekstillegget pr. 01.12.90. Kilden for tallene er NHOs database.

Antall utførte årsverk og årslønn pr. arbeider i 1991 for voksne arbeidere omregnet til 37,5 timers uke

	Utførte årsverk	Årslønn pr. arbeider
Oljeproduksjonsbedrifter	2 682	325 182
Heisfaget	370	320 970
Avistrykkerier	1 695	273 487
Anleggsoverenskomsten	1 876	264 537
Flyoverenskomsten	1 887	226 278
Oljeselskaper	376	216 275
Trykkerier og reprobdrifter	1 957	214 091
Kraftlinjefirmaer	175	213 233
Elektrofagene	5 299	199 407
Bryggerier og mineralvannfabrikker	2 625	196 638
Stenindustri	97	191 276
M.I.L. - fellesoverenskomsten	2 807	186 342
Byggoverenskomstene	10 694	186 186
Bergindustrien	1 406	185 191
Private elektrisitetsverk	90	183 846
Rutebilselskaper, Oslo, verkstedarb.	50	183 300
Asfaltfirmaer	879	181 018
Sement- og lettbetongindustri	349	180 999
Tanntekniske bedrifter	98	180 726
Sildemelindustri	282	177 333
Landbaser	198	177 275
Verkstedsoverenskomsten	23 651	175 637
Sjokolade- og sukkervareindustri	1 234	175 403
Gummivarefabrikker	498	174 993
TFL-fellessoverenskomsten	5 342	174 818
Rutebilselskaper, sjåførere, Oslo	1 054	174 759
Møbelsnekkere, møbeltapetsere	29	174 174
Eske-, kartong- og papirvarefabrikker	1 220	172 985
Biloverenskomsten	2 973	172 712

Bokbinderier	358	172 185
Møller og forblanderier	338	170 508
Farmasøytisk industri	424	169 026
Wallboardfabrikker	144	168 948
Speditører	443	168 753
Bakeroverenskomsten	1 142	168 305
Margarinfabrikker	243	167 876
Kjemisk -T-ind.- fellesoverenskomsten	3 962	167 544
Kjøttindustrioverenskomsten	5 039	166 511
Grossister	1 210	164 580
Byggeindustrien	6 345	163 586
Karosserioverenskomsten	409	162 006
Iskremfabrikker	183	161 226
Radiooverenskomsten	431	161 031
Konservesfabrikker	500	161 011
Møbel- og annen treindustri	2 287	159 900
Rutebilselskaper utenfor Oslo	5 880	156 897
Teko-overenskomsten	2 690	156 137
Fiskeindustri	2 152	156 000
Fiskematfabrikker	248	155 454
Bilgummiverksteder	99	153 719
Fjærfeslakterier	130	153 329
Fiskeoppdrett	144	152 744
Fiskebedrifter, kjøll og frys	88	150 599
Vaskerier og renserier, fellesover.	535	149 234
Bedriftsoverenskomster ("mindre overenskomster"), gjennomsnitt	16 466	205 799
Sum	107 180	
Gjennomsnitt		186 284

Den gjennomsnittlige årslønnen for voksne arbeidere, omregnet til 37,5 timers arbeidsuke, var i 1991 således kr. 186 284. Dette tilsvarer kr. 95,53 pr. time. Ser en på industrien isolert, var årslønnen kr. 179 459, som tilsvarer kr. 92,03 pr. time. Tillegget på kr. 1,20 pr. time i avtalen mellom LO og NHO ble gitt til arbeidere med årslønn kr. 185 000 eller lavere, altså til arbeidere med årslønn omtrent lik gjennomsnittet for voksne arbeidere, eller lavere. For en arbeider med gjennomsnittsinntekt (kr. 95,53 pr. time) tilsvarer dette tillegget om lag 1,25 prosent.

4.1.3 Lønnsoppgjøret 1992

I Nasjonalbudsjettet for 1992 (St.meld. nr. 1 (1991-92)) uttalte Regjeringen at pris- og kostnadsveksten i Norge var lavere enn hos våre handelspartnere, men at det norske pris- og kostnadsnivået - til tross for en gunstig utvikling de senere årene - fortsatt var for høyt. Regjeringen hadde i budsjettet for 1992 lagt til grunn moderate lønnstillegg i 1992 og mente at det i inntektsoppgjørene burde legges avgjørende vekt på hensynet til sysselsettingen.

Det ble også uttalt:

"I åpne, konkurranseutsatte økonomier som den norske er pris- og kostnadsnivået avgjørende for sysselsettingen. Lønnskostnadene pr. timeverk i norsk industri ligger ifølge en del beregninger om lag 25 pst. høyere enn det gjennomsnittlige nivået hos våre handelspartnere. Det høye kostnadsnivået bidrar til at norsk industri fortsetter å tape markedsandeler til tross for bedringen av konkurranseevnen de siste årene. Lønnsutviklingen må derfor i vesentlig grad tilpasses konkurransesituasjonen slik at sysselsettingen kan styrkes og avhengigheten av petroleumsinntekter begrenses. Pris- og kostnadsveksten bør derfor også i årene framover være lavere enn hos våre handelspartnere."

Blant forhold som kunne støtte opp om moderate tillegg ble det bl.a. vist til forventet moderat konsumprisvekst og skattelettelser for 1992 på gjennomsnittlig 1-2 prosent av lønnsinntektene for de fleste inntektsnivåer. I Revidert nasjonalbudsjett (St.meld. nr. 2 (1991-92)) oppgis at skattelettelsene for "brede grupper av lønns-takere" isolert sett ville bidra til en økning i disponibel realinntekt på 2-3 prosent i 1992.

I 1992 har det vært hovedoppgjør for de fleste lønnsstakere.

4.1.3.1 Oppgjørene i privat sektor

LO/NHO-området

Representantskapet i LO behandlet kravene foran lønnsoppgjøret 11. februar. Hovedpunktene i vedtaket var:

- Økning i kjøpekraften som særlig må komme de laveste og midlere lønte til gode.
- Lokale forhandlinger på vanlig måte etter de bestemmelser og kriterier som er fastlagt i de enkelte overenskomster.
- Forbedring i ordning med avtalefestet pensjon (AFP).
- Fleksibel arbeidstid for småbarnsforeldre.

Videre gikk Representantskapet i LO inn for et samordnet oppgjør, men innenfor rammer som ga adgang til forbundsvise tilpasninger i overenskomstene.

I NHOs hovedstyremøte 20. februar 1992 ble følgende lagt til grunn for tariffoppgjøret:

- Det er ikke rom for sentrale tillegg ved årets oppgjør når målet er å bedre konkurranseevnen i forhold til våre viktigste konkurransepartnere.
- Eventuelle lokale lønnstillegg må begrenses til bedrifter med god lønnsomhet og dokumentert konkurransekraft.
- Bedrifter med særlig svak økonomi bør redusere sine lønnskostnader.

Fra Regjeringens side ble det gitt uttrykk for at gjennomføringen av inntektsoppgjørene var organisasjonenes ansvar. Regjeringen var imidlertid innstilt på å drøfte eventuelle spørsmål organisasjonene måtte ta opp.

Med henvisning til LOs krav ga Statsministeren i brev av 9. april 1992 bl.a. uttrykk for at situasjonen i norsk økonomi og de store underskuddene på statsbudsjettet gjør at det er et begrenset handlingsrom i budsjettpolitikken. Regjeringen må derfor foreta en streng prioritering der mulige sosiale reformer må veies opp mot hverandre og mot andre viktige tiltak. Regjeringen var likevel -

dersom det ble anbefalt et forhandlingsresultat som sikter mot en bedret konkurranseevne og dermed økt sysselsetting - i forbindelse med budsjettet for 1993 innstilt på å foreslå overfor Stortinget reformer for barnefamiliene i form av økning av fødsels- og svangerskapspermisjon. Regjeringen ønsket også å bidra positivt for å bedre situasjonen for småbarnsforeldre, og var innstilt på sammen med arbeidslivets parter å foreta et utredningsarbeid når det gjelder en mer fleksibel arbeidstid for denne gruppen.

LO og NHO førte i mars og april forhandlinger om de tallfestede krav i oppgjøret. Samtidig foregikk det forbundsvise forhandlinger, der det ble enighet om fordelingen av en ramme på 30 øre pr. time fra 1. april til tekniske endringer.

Om disse forbundsvise forhandlingene uttales det i protokoll av 30. mars 1992 mellom LO/NHO bl.a.:

"4. Under forbundsvise forhandlinger kan partene disponere inntil 30 øre til tekniske endringer i de ulike overenskomster.

Rammen på 30 øre kan anvendes i den utstrekning det gjennomføres tekniske endringer som begge parter ser seg tjent med.

Det er ikke adgang til å anvende rammen på 30 øre helt eller delvis til generelle lønnstillegg.

I de sentrale forhandlingene ble det brudd, og oppgjøret gikk til mekling. Riksmeklingsmannens forslag til løsning av 27. april ble anbefalt av partene og godkjent ved uravstemning 22. mai.

Det ble enighet om følgende sentrale tillegg gitt med virkning fra 1. april 1992:

- I overenskomstområder som har lokal forhandlingsrett og hvor overenskomstens gjennomsnittlige årslønn er under kr 157 000,-, gis det et tillegg på 60 øre timen. I alle øvrige overenskomstområder med lokal forhandlingsrett, gis det ikke sentrale tillegg.

- I overenskomstområder uten lokal forhandlingsrett og hvor overenskomstens gjennomsnittlige årslønn er under kr 185 000,- gis det et tillegg på 120 øre i timen. I alle øvrige overenskomstområder uten lokal forhandlingsrett, gis det ikke sentrale tillegg.

Det regnes med at ca. 20 prosent av alle arbeidstakere i hele LO/NHO-området fikk sentrale lønnstillegg ved dette oppgjøret. De sentrale tilleggene slår gjennomsnittlig ut med 23 øre i timen fra 1. april for hele området. Medregnet tillegget i bransjenes tilpasninger på 30 øre i timen, gir dette et bidrag til årslønnsveksten fra 1991 til 1992 på 0,3 prosent. Lønnsoverhenget er beregnet til 1,4 prosent. I tillegg kommer lønnsglidningen.

Om lavlønnsgarantiordningen heter det:

"LO og NHO anbefaler at utbetalingstidspunktet for de tradisjonelle lavlønnsgarantiorordninger flyttes fra 1.10. til den enkelte overenskomsts utløpstidspunkt. Med sikte på at flytting kan skje fra og med tariffoppgjøret i 1993, hvis overenskomstpartene er enige om det, gjennomføres i god tid før vår oppgjøret nødvendig forberedende arbeid. Som et ledd i eventuelt flytting av virkningstidspunktet endres også beregningsgrunnlaget fra 2. til 4. kvartal."

Automatiske utslag av det sentrale tillegget samt utslag av garantiordningen vil bidra til årslønnsveksten med knapt 0,1 prosent.

Om lokale forhandlinger sies det i avtalen (også som i tidligere avtaler) at de skal føres på basis av de enkelte overenskomster, og slik at tillegg skal gis på grunnlag av den enkelte bedrifts økonomiske virkelighet, dvs. bedriftens økonomi, produktivitet, framtidsutsikter og konkurranseevne. Forhandlinger om eventuell lokal lønnsfastsettelse kunne først påbegynnes etter at meklingsforslaget var vedtatt, dvs. 22. mai.

Partene er videre enige om at ordningen med avtalefestet pensjon (AFP) bedres fra 1. oktober 1992 ved at AFP-pensjonen økes fra ca. 52 prosent til ca 60 prosent av gjennomsnittlig årslønn for voksne

arbeidere ved full opptjening. Dette oppnås ved at nåværende AFP-ordning blir samordnet med sluttvederlagsordningen. Dette gir et tillegg til AFP-ordningen på kr. 950,- pr. måned. Regjeringen vil foreslå at skattefrihet for tariffestet sluttvederlag også skal gjelde for dem som blir AFP-pensjonister.

Forbedringen i AFP skjer ved at arbeidsgiverne:

- øker innbetalingen til Sluttvederlagsordningen fra 0,20 prosent til 0,35 prosent av beregningsgrunnlaget fra 1. oktober 1992.
- øker innbetalingen til AFP-fondet fra 0,12 prosent av lønnsutbetalingene til 0,27 prosent fra 1. oktober 1992.

Det statlige bidrag forutsettes opprettholdt med 40 prosent av den opprinnelige AFP-pensjonen.

Aldersgrensen på 65 år står fast i 1992, men det er prinsipiell enighet mellom partene om nedsettelse til 64 år fra 1. oktober 1993.

I og med at økningen av arbeidsgivernes innbetalinger til Sluttvederlagsordningen og til AFP-fondet først skjer fra 1. oktober 1992, vil disse økte utgifter representere en kostnadsvekst på 0,07 prosent i 1992.

Mellom NHO og Norsk Styrermannsforening ble det etter en kort streik enighet om Riksmeklingsmannens forslag til avtale. Avtalen ga de samme tillegg som i LO/NHO-oppgjøret.

I oppgjøret mellom NHO og Det norske maskinistforbund gikk maskinistene til streik fra 27. april. Etter en kort streik vedtok de å sende ut Riksmeklingsmannens forslag til avtale til uravstemming uten anbefaling. Forslaget ble forkastet, og maskinistene gikk ut i ny streik (ferger, kystfart m.v.). Streiken ble avsluttet etter kort tid da det ble klart at Regjeringen ville foreslå tvungen lønnsnemnd.

I varehandelen ble Handel og Kontor og Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon enige om et generelt tillegg på kr. 195,- i måneden, som tilsvarer 120 øre i timen. I tillegg ble det foretatt visse tekniske endringer i overenskomsten innen en ramme på 30 øre pr. time. Dessuten ble det enighet om et nytt lønssystem som skal være et alternativ til det eksisterende.

I forretnings- og sparebanker ble partene enige om at det i år ikke skal gis sentrale tillegg.

I forsikringsvirksomhet ble det enighet mellom Forsikringsfunksjonærenes Landsforbund og Forsikringsselskapenes Arbeidsgiverforening om et tillegg på 0,8 prosent fra 1. mai 1992.

4.1.3.2 Offentlig sektor

I staten ble det den 26. mai etter mekling enighet mellom Arbeids- og administrasjonsdepartementet og tjenestemennenes hovedsammenslutninger og Norsk Lærerlag om en ny toårig avtale. Avtalen har følgende hovedpunkter:

- 0,1 prosent til lokale forhandlinger pr. 1. oktober 1992. Pengene tas av innsparte midler og regnes ikke med i lønnsrammen.
- pr. 1. januar 1993 ble det gitt en sentral justeringspott på 0,2 prosent og en lokal justeringspott på 0,1 prosent.

Om avtalefestet pensjon (AFP) sies det at partene i statssektoren vil vurdere behovet for ytterligere utredninger vedrørende en pensjonsordning for 64-åringene i staten fra 1. oktober 1993. De nærmere vilkår for en ordning forutsettes avklart ved mellomoppgjøret 1993 når man har sett utformingen av LO/NHO-opplegget.

Årslønnsveksten fra 1991 til 1992 med et overheng på 3,6 prosent anslås til ca. 3,6 - 4 prosent.

Også i kommunesektoren ble det brudd i forhandlingene, og oppgjøret gikk til mekling. Den 26. mai ble det enighet mellom Kommunenes Sentralforbund på den ene siden og YS-Seksjon kommune (YS-K) og Sammenslutningen av Akademikerforeninger i kommunene (AF-K) på den andre siden. Ett forbund, Norsk Hjelpepleierforbund, forkastet imidlertid meklingsforslaget, og tok sine medlemmer ut i streik. Streiken ble kortvarig da det ble klart at regjeringen ville vedta provisorisk anordning om tvungen lønnsnemnd.

LOs forhandlingssammenslutning i kommunene (LOK) forkastet meklingsforslaget og tok en del av sine medlemmer ut i streik. Også denne streiken resulterte i tvungen lønnsnemnd.

Det vedtatte meklingsforslaget for YS og AF innebærer følgende:

- stigeendringer og ett lønnstrinns opprykk for direkteplasserte stillinger utgjør 1,95 prosent pr. 1. mai.
- til lokale forhandlinger pr. 1. mai ble det avsatt 0,45 prosent. I tillegg er det avsatt 0,3 prosent til lokale forhandlinger pr. 1. januar 1993.

Overhenget til 1992, som utgjør 1 prosent, og tarifftilleggene i de anbefalte forslaget for YS og AF gir en lønnsvekst fra 1991 til 1992 på 2 3/4 prosent. I tillegg kommer lønnsglidningen.

4.1.3.3 Oppsummering

Privat sektor

* Området LO/NHO

Sentralt tillegg for arbeidstakere omfattet av overenskomst hvor gjennomsnittlig årslønn er under kr. 157.000 og med lokal forhandlingsrett

pr. time fra 1. april 1992 Kr. 0,60

Sentralt tillegg for arbeidstakere omfattet av overenskomst hvor gjennomsnittlig årslønn er under kr. 185 000,- uten lokal forhandlingsrett pr. time fra 1. april 1992 Kr. 1,20

Etter forbundsvise forhandlinger enighet om en økonomisk ramme for tekniske endringer på kr. 0,30

Årslønnsvekst i området fra 1991 til 1992 på grunnlag av avtalte bransjevisе og sentrale tillegg og lønnsoverheng 1,8 prosent.

* I Oljevirkksomheten ligger de sentrale tillegg som er gitt i oppgjørene mellom LO/NHO og NHO/OFS (Oljearbeidernes Fellessammenlutning) innenfor den ramme for årslønnsvekst som nevnt ovenfor.

*** Varehandelen**

Avtalt generelt tillegg pr. time fra 1. april 1992 kr. 1,20

Tekniske endringer beregnet til kr. 0,30 pr. time

***Forretnings- og sparebanker**

Avtalt at det ikke gis sentrale tillegg i 1992.

*** Forsikringsvirksomhet**

Avtale om sentrale tillegg fra 1. mai 1992 på 0,8 prosent.

Offentlig sektor*** Staten**

De avtalte rammene omtalt på side 58 gir sammen med et lønnsoverheng på 3,6 prosent en årslønnsvekst anslått til 3,6 - 4 prosent.

*** Kommunene**

Tilleggene avtalt mellom YS og AF på den ene side og Kommunenes Sentralforbund på den annen gir sammen med et lønnsoverheng på 1 prosent en årslønnsvekst på 2 3/4 prosent.

Medlemmene Bakken, Harreschou, Kostøl og Flaat tar foranstående til etterretning.

4.2 ØKONOMISK RAMME FOR OPPGJØRET - TILBUD OG KRAV

Medlemmene Rieber-Mohn, Klemetsen og Strøm skal bemerke:

4.2.1 NTLs tilbud om et tillegg på kr. 1,20 pluss 0,30 pr. time

Av lønnsoversikten i 4.1.2 fremgår det at alle arbeiderne i det berørte tvisteområdet tilfredsstiller kravet til årslønn i avtalen mellom LO og NHO. Tillegget på kr. 1,50 pr. time utgjør i prosent av årslønnen for 1992:

Verkstedarbeidere i Oslo:	1,60 %
Sjåførere i Oslo:	1,67 %
Sjåførere utenfor Oslo:	1,86 %

og koster de berørte bedriftene om lag 29 mill. kr. pr. år (inklusive sosiale kostnader).

4.2.2 NRAFs krav utover NTLs tilbud

Utjevningstillegg på kr. 2,30 pr. time

Et slikt tillegg vil øke årslønnen ytterligere med:

Verkstedarbeidere i Oslo:	2,44 %
Sjåførere i Oslo:	2,57 %
Sjåførere utenfor Oslo:	2,86 %

og koste de berørte bedriftene om lag 55 mill. kr. pr. år (inklusive sosiale kostnader).

Fagarbeidertillegg

Arbeidsgiverne har tilbudt kr. 4.300, mens arbeidstakerne har krevd kr. 7.000 pr. år. I prosent av årslønnen for 1992 utgjør dette:

	<u>4.300</u>	<u>7.000</u>
Sjåførere Oslo	2,4 %	3,9 %
Sjåførere utenfor Oslo	2,7 %	4,4 %

Kostnadene for bedriftene vil avhenge av hvor mange som avlegger fagprøve.

Tellepenger

En økning fra kr. 10 til kr. 15 pr. uke vil gi en lønnsøkning på 0,13 prosent og 0,15 prosent for sjåførere i og utenfor Oslo. For de berørte bedriftene vil dette koste om lag 3,2 mill. kroner pr. år, når en legger til grunn 12 300 sjåførere. Det beregnes ikke sosiale kostnader i og med at tellepenger er skattefrie (kompensasjon for

eventuelt tap ved veksling). Virkningene av et tillegg lik 1 prosent av omsetningen er vanskeligere å tallfeste.

Leddbusstillegg på kr. 5 pr. time

For de sjåførere det berører vil det utgjøre et tillegg på 5,6 prosent i årslønnen og koste de berørte bedriftene om lag kr. 400.000 pr. år.

* * *

De lønns- og kostnadmessige virkningene av andre krav kan ikke tallfestes.

Medlemmene Bakken, Harreschou, Kostøl og Flaat tar foranstående til etterretning.

4.3 NÆRMERE OM DEN AKTUELLE TVIST

4.3.1 Generelt

Medlemmene Rieber-Mohn, Klemetsen og Strøm skal bemerke:

Ved avgjørelsen av den foreliggende tvist vil disse medlemmer ta utgangspunkt i den beskrivelse av Norges økonomiske situasjon som er gitt i avsnitt 4.1.2 foran, og de utsikter for den økonomiske utvikling i de nærmeste år som også avsnitt 4.1.1 bærer bud om. Situasjonen er dystert, og utsiktene fremover har få lyspunkter. Vår konkurransesituasjon er bedret de senere år, men fortsatt er kostnadsnivået altfor høyt sammenlignet med våre konkurrentland i Europa. Våre timelønnskostnader er blant de aller høyeste, og sett i forhold til produktiviteten kanskje aller høyest. Det er av avgjørende betydning for vårt lands økonomiske fremtid, herunder for løsningen av den hovedutfordring som den omfattende arbeidsledigheten representerer, at vi fortsatt greier å redusere kost-

nadsnivået raskere enn våre konkurrenter. For Regjeringen og samfunnet har det viktigste virkemiddel i så måte vært de senere års moderate lønnsoppgjør. Disse oppgjør er gjennomført ved at de store organisasjoner i arbeidslivet har vist en utpreget ansvarsfølelse i en for landet vanskelig økonomisk situasjon, og ved at de har vist lydighet overfor Regjeringens råd i forkant av oppgjørene. Den samordnede oppgjørsform har bidratt til at moderasjonslinjen er blitt gjennomført i store deler av arbeidslivet.

Den situasjon som her er skissert, tilsier etter disse medlemmers oppfatning at Rikslønnsnemnda utviser meget stor tilbakeholdenhet med å etterkomme krav som bryter med den moderasjonslinjen som er lagt til grunn i de sentrale hovedoppgjør ved årets tariffrevisjon.

Allerede dette grunnlag er tilstrekkelig for disse medlemmer til å avvise flere av kravene fra Norsk Rutebilarbeiderforbund. Uten at det er mulig å gi en eksakt beregning av kravenes kostnadsramme, jfr. avsnitt 4.2.2 foran, kan det uten videre slås fast at bare et mindre utvalg av kravene langt overstiger rammen for de sentrale oppgjør som er i havn på et ordinært forhandlingsgrunnlag.

Medlemmet Bakken skal bemerke: I motsetning til flertallet vil dette medlem ta utgangspunkt i det forhold som har vært rådende under tarifforhandlingene mellom partene innen rutebilsektoren ved de fleste revisjoner, nemlig lønnsrelasjonene mellom private og offentlige rutebilselskaper. Ved flere anledninger har NRAF og REAF (nå NTL) vært enige om å se rutebiloppgjøret isolert fra hovedoppgjøret mellom LO og N.A.F (nå NHO), noe som har resultert i en spesialbehandling av rutebilsektoren.

Dette medlem er derfor av den oppfatning at Rikslønnsnemnda i større grad burde ta hensyn til den spesielle situasjon som har vært rådende innen denne næring, og i mindre grad henvist til den generelle økonomiske utvikling og resultatet av de samordnede oppgjør mellom LO og NHO.

4.3.2 NRAFs krav

Medlemmene Rieber-Mohn, Klemetsen og Strøm skal bemerke:

Som ved tidligere års oppgjør har det ved årets tariffrevisjon vært et hovedmål for NRAF å oppnå full lønnsmessig likestilling mellom rutebilarbeidere i offentlig og privat virksomhet. For Rikslønnsnemnda har NRAF lagt frem talloppstillinger som skal vise at det er lønnsmessige differanser i disfavør av rutebilarbeidere i privat sektor. Dette bestrides i og for seg ikke av NTL. Fra arbeidsgiverorganisasjonen anføres imidlertid at utgangspunktet og grunnlaget for lønnsfastsettelsen er svært forskjellig i offentlig og privat sektor. Det pekes bl.a. på at de offentlige rammetilskudd til kollektivtransporten er betydelig redusert de senere år, og at de som fører lønnsforhandlinger med rutebilarbeiderne på vegne av det offentlige, ikke på samme måte er økonomiansvarlige for virksomheten. For de private transportselskaper er det ifølge NTL derfor nødvendig med rasjonaliseringer, effektivitetsforbedringer og kostnadsreduksjoner for at de skal overleve, og i alle fall dersom ikke kollektivtilbudet skal forringes vesentlig. Det er i den forbindelse opplyst at av de totale driftskostnadene utgjør lønnskostnadene over 50 prosent i de private transportselskaper.

Disse medlemmer kan i det vesentlige slutte seg til anførselene fra NTL på dette punkt, og kan således vanskelig se at det skal være en til enhver tid nærmest automatisk likestilling av lønnsnivået i privat og offentlig sektor på dette tariffområde. Disse medlemmer kan ikke se at den protokolltilførsel partene med Riksmeklingsmannens bistand kom frem til 2. juli 1990, og som ble presisert 29. august s.å., kan tolkes som noen aksept fra NTLs side av det prinsipielle krav fra NRAF om likestilling mellom rutebilarbeidere i offentlig og privat virksomhet. Disse medlemmer vil også bemerke at ulikhet i lønnsnivå mellom offentlig og privat virksomhet er et faktum en må leve med på en rekke tariffområder. Snart vil ulikhetene gå i favør av lønnstakere i offentlig virksomhet, snart i favør av de private arbeidstakere. Ulikhetene vil variere fra

bransje til bransje, og de vil kunne skifte over tid innenfor den samme bransje. Det er økonomiske realiteter, herunder den private virksomhets økonomiske evne og arbeidsmarkedet som sådant, som bestemmer og må bestemme disse differanser.

Disse medlemmer finner for øvrig grunn til å bemerke at så sent som 26. mai i år - under meklingen - aksepterte NRAF et generelt lønns-tillegg på til sammen kr. 1,50 pr. time ved årets oppgjør, men stilte samtidig opp premisser for forhandlingene i 1994 som NTL ikke kunne akseptere. Det var da tvisten gikk til voldgift at kravet om utjevningstillegg ble fremmet på ny.

Følgelig avviser disse medlemmer Rutebilarbeiderforbundets krav om utjevningstillegg.

Medlemmet Bakken skal bemerke: Tariffoppgjøret i 1982 ble avgjort av Rikslønnsnemnda, som tok til etterretning at daværende N.A.F./REAF (nå NHO/NTL) forut for oppgjøret hadde avgitt en erklæring om oppjustering av lønningene i rutebiloverenskomsten til et rimelig forhold mellom offentlige og private selskaper. Rikslønnsnemnda etablerte ved oppgjøret i 1982 således et "rimelig" forhold mellom lønningene i private og offentlige selskaper.

Etter at utviklingen utover i 1980-årene igjen viste en lavere lønnsvekst i de private selskaper enn i de offentlige, tok NRAF i 1987 kontakt med daværende N.A.F. (nå NHO) som resulterte i et ekstra tillegg fra 1. januar 1988 på kr. 2.860,- pr. år i rutebiloverenskomstene. Bakgrunnen for dette tillegg var det forhold at det i den offentlige sektor ble gitt et tilsvarende tillegg fra samme dato. Dette viser, etter dette medlemmets oppfatning, at NHO var innforstått med at de tidligere erklæringer og uttalte ønsker om en tilnærming av lønningene til de offentlige rutebilselskaper fortsatt var aktuelt.

Dette medlem tar avstand fra påstanden fra NTL - som flertallet refererer til - om at de som fører lønnsforhandlinger med rutebilarbeiderne på vegne av det offentlige, ikke er økonomiansvarlig for virksomheten. Det formodes at Kommunenes Sentralforbund, som fører

forhandlingene på vegne av de kommunale rutebilselskaper, ikke vil være enig i en slik påstand. Dette medlem er i prinsippet enig med NTL i at det har skjedd endringer i ansvarsfordeling og økonomisk oppgjørsform for kollektivtrafikken, og at enkelte fylkeskommuner har redusert bevilgningene til selskapene til tross for at staten har forutsatt en økning i rammetilskuddene. En eventuell reduksjon av tilskuddene til selskapene forutsetter imidlertid ingen reduksjon av de ansattes lønnsbetingelser. Forutsetningene for de tilskudd som fylkeskommunen gir det enkelte rutebilselskap vil ikke være annerledes for de kommunale selskaper enn de er for de private.

Dette medlem er, i motsetning til NTL og Rikslønnsnemndas flertall, av den klare oppfatning at formuleringene i meklingsmannens protokoll av 29. august 1990 sier noe mer enn meklingsmannens protokoll av 2. juli, en protokoll som ble forkastet av forbundets medlemmer med nærmere 73 prosent. Etter dette medlemmets oppfatning var hensikten med denne formulering å stadfeste at utgangspunktet for lønnsforhandlingene i 1992 skulle være bransjens lønnsnivå sett i relasjon til andre sammenlignbare tariffområder. Det erkjennes at formuleringene ikke gir en aksept på at resultatet av forhandlingene skulle medføre en utjevning av lønningene, men det burde være klart at formuleringen ga et signal om at NTL var villig til å gå inn i reelle forhandlinger om lønnstillegg på grunnlag av forholdet til andre tariffområder som var sammenlignbare. Hvis denne formodning ikke skulle holde stikk, ville innholdet i meklingsmannens protokoll være uten faktisk betydning.

I den tariffperiode vi har forlatt (1990-92), har flere rutebilselskaper tilsluttet seg NHO og NTL. Disse selskaper har til nå vært tilsluttet KS og har således avlønnnet sine ansatte etter den kommunale tariffavtale. En overgang til NTL vil ikke medføre at disse går ned i lønn for å komme på linje med ansatte i de øvrige NTL-tilsluttede selskaper. Dette medfører ulik avlønning for samme arbeidstakergrupper innen selskaper tilsluttet NTL, noe dette medlem anser som ytterst uheldig og urimelig. Dette grunnlag alene burde tilsi et utjevningstillegg i tråd med NRAFs påstand. Dertil kommer myndighetenes innføring av anbudsprinsippet i kollektivtra-

fikken, noe som medfører ulike konkurranseforhold, såvel innen de NTL-tilsluttede bedrifter som i forholdet til de kommunale.

Dette medlemmet stemmer her for Rutebilararbeiderforbundets påstand med hensyn til utjevningstillegg.

Medlemmene Rieber-Mohn, Klemetsen og Strøm finner det ikke påkrevet å gå nærmere inn på NRAFs mange øvrige krav ved dette oppgjøret, bortsett fra et par krav som NTL delvis imøtekommer. De øvrige krav NRAF fremmer, må avvises allerede fordi de samlet medfører vesentlige rammeoverskridelser i forhold til øvrige inngåtte tariffavtaler i årets oppgjør, jfr. avsnitt 4.2 foran. Det betyr ikke nødvendigvis at ethvert krav isolert sett er urimelig. Men en innfrielse av kravene vil medføre at arbeidstakere med samme arbeid innenfor samme bedrift vil få ulike vilkår på grunn av ulik organisasjonsmessig tilknytning. Disse medlemmer vil ikke utelukke at den slags ulikheter, i alle fall midlertidig, vil kunne oppstå som følge av en kjennelse i Rikslønnsnemnda. Landets nåværende økonomiske situasjon og utsiktene i den nærmeste tid fremover maner imidlertid til en høy grad av moderasjon og et sterkt behov for samordning av lønnsoppgjørene. I denne situasjon er det ytterst uheldig om de arbeidstakere som bryter ut av fellesskapet, derved skulle høste fordeler som de som har vist moderasjon og ansvarlighet ikke har oppnådd. Disse medlemmer vil ellers bemerke at enkelte av kravene synes å være av en teknisk karakter som gjør dem mindre egnet for avgjørelse i Rikslønnsnemnda.

Disse medlemmer viser til at partene er enige om at fagarbeider-tillegg i fremtiden også skal gis til sjåførere som gjennomfører fagopplæring. NRAF krever at tillegget skal være kr. 7.000, mens tilbudet fra NTL er i samsvar med det som hittil har vært minstesatsen for verkstedarbeidere - kr. 4.300. Disse medlemmer gir NTL medhold i at tillegget settes til kr. 4.300, som også er akseptert av andre organisasjoner ved årets tariffoppgjør.

NTL har tilbudt NRAF en tellepengeordning i rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn. Ved endringer av dagens billetteringssystemer skal partene i tariffperioden kunne "treffe avtale om at tellepenger

skal godtgjøres i forhold til omsetningen av kort og billetter på bussene, dog skal tellepenger minst utgjøre kr. 10,- pr. uke". NRAF har krevet at satsen for tellepenger skal være minst kr. 15,-, og at ordningen skal innføres også i overenskomster utenfor Oslo. Under henvisning til de generelle premisser som er fremført foran, legger disse medlemmer NTLs tilbud til grunn i den tariffavtale som nemnda nå fastsetter.

Partene er også uenige om hvilke prinsipper som skal legges til grunn for utviklingen av en ny tariffavtale for rutebilnæringen. Det vises til partenes påstander, hvor Rikslønnsnemnda bes om å diktere partene en generell protokolltilførsel til overenskomstene. Den vesentlige forskjell mellom påstandene på dette punkt er at den protokolltilførsel NTL ønsker vedtatt, har partene i alle fall tidligere vært enige om. Disse medlemmer finner det likevel ikke riktig å etterkomme noen av partenes krav på dette punkt. Det må være et mye bedre utgangspunkt for arbeidet med en ny tariffavtale at partene i størst mulig utstrekning selv blir enige om prinsippene for dette arbeidet. Et vedtak i Rikslønnsnemnda i en aktuell tvist er et dårlig utgangspunkt i så måte. Følgelig avvises kravene.

Med hensyn til NRAFs øvrige krav vil medlemmet Bakken spesielt peke på den meget uheldige situasjon som vil oppstå som følge av flertallets avgjørelse, ved at NTLs tilbud om tellepengeordning i rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn ikke skal gjelde for de øvrige selskaper i landet. Sett på bakgrunn av at flere selskaper som omfattes av overenskomsten for selskaper utenfor Oslo allerede har etablert slik tellepengeordning, er flertallets avgjørelse urimelig.

Dette medlem stemmer her for forbundets påstand vedrørende tellepengeordningen.

Videre synes dette medlem at det er urimelig at fagarbeidertillegget for sjåførere - av flertallet - i realiteten fastsettes lavere enn hva som er tilfelle for selskapenes verkstedsarbeidere, da sistnevnte gruppe normalt har et høyere tillegg enn tariffens

minstegaranti. En likestilling her ville vært mer rettferdig.

Dette medlem stemmer derfor for forbundets påstand om at fagarbeidertillegget skal settes til kr. 7.000.

Dette medlem konstaterer at partene i realiteten er enige om at det partssammensatte utvalg, som skal utvikle en ny tariffavtale for rutebilnæringen, skal fortsette sitt arbeid i kommende tariffperiode.

Dette medlem stemmer prinsipielt for forbundets påstand med hensyn til prinsippet (mandatet) for det partssammensatte utvalg, som skal utvikle en ny tariffavtale for rutebilnæringen, men finner å kunne slutte seg til flertallet anmodning om at dette drøftes og avtales mellom NTL og NRAF.

Når det gjelder forbundets øvrige krav, slik som lærlinglønn, bortfall av den spesielle lønnsats for godskjøring som kompensasjon for selskapenes adgang til prosentavlønning innen godskjøringen samt gjeninnføring av leddbusstillegget i Oslo-avtalen, vil dette medlem bemerke at disse krav vanskelig kan medføre noen rammeoverskridelse i 1992. Et eventuelt fremtidig inntak av lærlinger må nødvendigvis medføre en lønnsforpliktelse for selskapene, men dette medfører ingen økning av selskapenes gjennomsnittlig lønnskostnad pr. årsverk, men derimot en nedgang på grunn av lav lærlinglønn. Likeledes vil bortfall av de spesielle lønnsatser for godskjøring ikke medføre noen målbar økning for næringen, fordi disse satser i svært liten grad, om noen, er benyttet. Når det gjelder innføring av leddbusstillegget i de selskaper i Oslo og omegn som i dag ikke utbetaler disse, er dette medlem av den klare oppfatning at dette burde skje ut fra et rettferdighetssynspunkt. Det er urimelig at kompensasjon for effektiviseringstiltak i selskapene skal kobles til en eventuell innføring av pensjonsforsikring.

På denne bakgrunn stemmer dette medlem for forbundets påstand med hensyn til innføring av lønnsatser for lærlinger, bortfall av de spesielle lønnsatser for godskjøring i kombinasjon med adgang til prosentavlønning, samt gjeninnføring av leddbusstillegget i de

Oslo-selskaper som i dag ikke utbetaler disse.

Medlemmet Harreschou, med tilslutning av Kostøl og Flaat, slutter seg i det vesentlige til flertallets anførsler og stemmer for flertallets konklusjon på samtlige punkter.

4.3.3 Ikrafttreden og varighet

NRAF har nedlagt påstand om at de nye tariffavtaler trer i kraft fra utløpstidspunktet, 1. april 1992, og at de gis to års varighet. Deretter skal avtalene gjelde videre 1 år av gangen hvis ikke en av partene sier dem opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

NTL har nedlagt påstand om at overenskomstene gjøres gjeldende fra det tidspunkt kjennelsen blir avsagt, likevel slik at det generelle lønnstillegget gjøres gjeldende fra 29. mai 1992. Når det gjelder varighet og oppsigelse, er påstanden likelydende med NRAFs. For øvrig påstår NTL at det generelle tillegget ikke gjøres gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften før kjennelsen blir avsagt, og at det ikke foretas omregning og etterbetaling av overtid, overenskomstmessige endringer m.v. for arbeid utført før dette tidspunkt.

Medlemmene Rieber-Mohn, Klemetsen, Strøm og Harreschou, med tilslutning av Kostøl og Flaat, vil bemerke at det er langvarig tradisjon for at Rikslønnsnemnda lar den rene lønnsdelen av en tariffavtale - det generelle tillegget - få virkning først fra det tidspunkt arbeidet ble gjenopptatt etter en streik. Det vises her eksempelvis til Rikslønnsnemndas kjennelser i sak nr. 1/1990 og sak nr. 2/1988 med videre henvisninger. På samme måte er det tradisjon for at det generelle tillegget ikke gjøres gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften før kjennelsen blir avsagt, og at det ikke foretas omregning og etterbetaling av overtid m.m. for arbeid utført før dette tidspunkt. Det følger av dette at NTLs påstand er i samsvar med nemndas etablerte prinsipper, og påstanden tas således til følge.

Når det gjelder tidspunktet for etterbetaling av lønnstilleggene, konstaterer medlemmet Bakken - som flertallet - den tradisjon som Rikslønnsnemnda har fulgt ved tidligere avgjørelser, dog med den forskjell at Rikslønnsnemnda i sak nr. 3/1982 avgjorde at lønnstilleggene skulle gis tilbakevirkende kraft fra utløpstidspunktet, 1. april 1982. Nemndas begrunnelse den gang var at det forelå en lock-out-situasjon.

Dette medlem stemmer prinsipielt for Rutebilararbeiderforbundets påstand med hensyn til ikrafttredelsestidspunktet for avtalene og etterbetaling av lønnstilleggene, men tar flertallets avgjørelse til etterretning.

S L U T N I N G

Følgende tariffavtaler av 1990 mellom NRAF og NTL,

1. Rutebilselskaper utenfor Oslo - Nr. 1 Sjøfører/verkstedarbeidere
 2. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - A: Sjøfører
 3. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - B: Verkstedarbeidere
 4. Rutebilselskaper i Oslo og omegn - Turkjøring
 5. Scandinavian Airlines System - Sjøfører,
- forlenges frem til 31. mars 1994 med følgende endringer:

I. LØNNBESTEMMELSER

I de nedenfor nevnte overenskomster og paragrafer skal timelønns-
satsene ved 37,5 timers uke forhøyes med kr. 0,30 + kr. 1,20
= kr. 1,50:

1. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo:
§ 1 A, a, c og d - sjøfører
§ 1 B, a og b - verkstedarbeidere
2. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - sjøfører:
§ 1, a, b og c
3. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - verkstedarbeidere:
§ 1, a, b, c og d
4. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - turkjøring:
§ 1
5. Scandinavian Airlines System - sjøfører:
§ 1.

II. FAGARBEIDERTILLEGG

1. Rutebiloverenskomsten utenfor Oslo - sjåførere/verkstedarbeidere:
§ 1 A, ny bokstav d.
2. Rutebiloverenskomsten i Oslo og omegn - sjåførere:
§ 6, nytt pkt. VII.

Begge ovennevnte overenskomster og paragrafer skal lyde:

"Fagarbeidere gis et personlig tillegg på kr. 4.300,- pr. år.

Vilkårene for at en arbeidstaker anerkjennes som fagarbeider, er at vedkommende har bestått fagprøve etter lov om fagopplæring i faget yrkessjåførere tunge kjøretøyer."

III. TELLEPENGER

I Rutebiloverenskomst i Oslo og omegn - sjåførere, skal § 7 tilføyes et nytt 2. ledd som skal lyde:

"Tariffpartene kan ved endring av dagens billetteringssystemer i tariffperioden treffe avtale om at tellepenger skal godtgjøres i forhold til omsetningen av kort og billetter på bus-sene, dog skal tellepenger minst utgjøre kr. 10,- pr. uke."

IV. IKRAFTTREDEN OG VARIGHET

Overenskomstene med de fastsatte endringer gjelder som tariffavtaler og trer i kraft straks. Overenskomstene gjelder til 31. mars 1994 og videre 1 - ett - år ad gangen dersom de ikke av en av partene blir sagt opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

Det generelle tillegget i timelønnsatsene på kr. 1,50 gjøres likevel gjeldende fra 29. mai 1992. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtid, overenskomstmessige endringer m.v. for arbeid utført før 4. september 1992.

Det generelle tillegg i timelønnssatsene på kr. 1,50 gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften før 4. september 1992.

G. Fr. Rieber-Mohn
Georg Fr. Rieber-Mohn

Berit Klemetsen
Berit Klemetsen

Steinar Strøm
Steinar Strøm

Erling Bakken
Erling Bakken

Christian Harreschou
Christian Harreschou

Ikke stemmeberettigede medlemmer:

Esther Kostøl
Esther Kostøl

Gunnar Flaaf
Gunnar Flaaf