

3.

L Ö N N S N E M N D A

1

T R A N S P O R T F A G E N E .

Lønnsnemndsak nr. 258

Norsk Arbeidsgiverforening og Rutebileiernes Arbeidsgiverforening

mot

Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon og Norsk Transportarbeiderforbund

angående

tariffrevisjonen for rutebilselskapene i N.A.F. (unntatt Oslo og omegn Rutebilforening, Bilruta Os - Bergen A/S og Bergen - Hardanger Billag A/S).

(eier)

Kjennelse avsagt den 15.mars 1954.

Etter rådslagning avsa Lönnsnemnda sådan

K j e n n e l s e .

Tariffavtalen mellom partene av 27. februar og 1. juni 1953 (Lönnsnemndas kjennelse nr. 248) løp ut 31. desember 1953. Avtalen omfatter om lag 110 rutebilselskaper med om lag 2.000 arbeidere.

Etter partsforhandling og mekling fremsatte Riksmeglingsmannen 12. januar 1954 - uten å ha partenes tilslutning - forslag til løsning av tvisten. Forslaget ble forkastet av begge parter. Av arbeiderne ble ialt avgitt 1.472 stemmer. Av disse var 835 for forkastelse og 637 for vedtakelse av forslaget. Riksmeglingsmannen kalte partene sammen til ny konferanse og fikk dem til å utsette den varslede arbeidsstans. De drøftelser som deretter fant sted om visse tillegg til meklingsforslaget førte heller ikke til at tvisten ble løst.

Kommunal og Arbeidsdepartementet gjorde kjent at det ville fremme proposisjon om tvungen lönnsnemnd og henstilte til Landsorganisasjonen, Transportarbeiderforbundet og Arbeidsgiverforeningen ikke å iverksette arbeidsstans. Henstillingen ble etterkommet.

Ved lov av 5. mars 1954 vedtok Stortinget lönnsnemndbehandling av arbeidstvistene i transportfagene. De nøytrale medlemmer av nemnda ble oppnevnt av Kommunal og Arbeidsdepartementet 8. mars 1954.

--oo000oo--

Norsk Transportarbeiderforbund har for Lönnsnemnda nedlagt sådan påstand:

1. Riksmeglingsmannens forslag av 12. januar, med det tillegg av 1. februar 1954, som partene fant frem til, stadfestes som tariffavtale med følgende tillegg:
 - a. § 2 tilføyes: "For kjøring mellom kl. 21 og kl. 6 betales med 25 % tillegg."
 - b. Ny protokolltilførsel: "Etter 6 måneders sammenhengende tjenestetid i selskapet utbetales arbeiderne, under legitimert sykdom, full lønn i inntil 12 uker med fradrag av trygdekassens dagpenger. Bedre eksisterende ordninger skal bestå".

c. Følgende selskaper flyttes fra gruppe B til gruppe A:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Haugesund-Sunnhordland-Ryfylke Billag A/S, | Haugesund, |
| 2. Agder Bilruter | Kristiansand S. |
| 3. Indre Hardanger Billag A/S, | Odda, |
| 4. Rindal komm. Auto, | Rindal, |
| 5. Bilruten Eidsvoll - Årnes | Eidsvoll, |
| 6. Elverum Bilruter, | Elverum, |
| 7. Gausdal Bilselskap, | Fåberg, |
| 8. Årdal Billag, | Årdalstangen. |

Forbundet begrunner sin påstand med å fremheve at selv om Riksmeklingsmannens forslag påståes totalt sett å gi sjåførene lønnsmessig likestilling med Statsbanenes rutebilsjåførere, så kan dette være riktig når det gjelder lønnssetningene og arbeidstidsbestemmelsene sett i sammenheng, men det gir ikke lønnsmessig likestilling når vi tar med de sociale fordeler som Statsbanenes sjåførere har, som lønn under sykdom og militærtjeneste og en fastlagt pensjonsordning. Hertil kommer at Statsbanenes sjåførere går inn under én lønnsgruppe, uansett hvilket distrikt som trafikeres. Skal vi derfor snakke om lønnsmessig likestilling, må disse sociale fordeler tilståes arbeiderne ved de private rutebilselskaper, samtidig som gruppering i to lønnsgrupper må oppheves.

Når det gjelder lønn under sykdom eller tilskudd til trygdekassens ytelser, dokumenterer Forbundet at en rekke tariffavtaler som var opprettet mens selskapene sto utenfor N.A.F. har gitt arbeiderne denne fordel. Men, heter det videre i Forbundets fremstilling, når slike selskaper blir opptatt i N.A.F., vil bare de arbeidere som på det tidspunkt var ansatt i selskapet beholde denne fordel så lenge de fortsetter i selskapet. Arbeidere som blir tilsatt på et senere tidspunkt får derimot ikke rett til lønn under sykdom.

Når det gjelder kravet om 25 % tillegg for kjøring mellom kl. 21 og kl. 6, begrunner Forbundet dette krav ved å vise til at etter Norges Statsbaners arbeidsreglement regnes om natten (kl. 21 til kl. 6) 1 time = 1.1/4 tjenestetime.

Når det gjelder lønnsgruppeinndelingen, hevder Forbundet prinsipielt det syn at lønnsgruppe B burde oppheves og alle selskaper lønne etter lønnsgruppe A. Forbundets påstand ved denne tariffrevisjon går imidlertid bare ut på å flytte 8 selskaper opp fra gruppe B til A. Dette blir grunnlagt med at

Forbundet ikke kan se at disse selskaper trafikkmessig sett står i noen annen stilling enn de selskaper som ved forrige tariffrevisjon ble flyttet opp i lønnsgruppe A.

Norsk Arbeidsgiverforening har for Lønnsnemnda nedlagt sådan påstand:

Riksmeglingsmannens forslag av 12. januar 1954 gjøres gjeldende som overenskomst mellom partene med følgende endringer i overenskomstens § 2:

1. avsnitt endres til:

"Den ordinære ukentlige arbeidstid er 48 timer. Den kan etter dispensasjon fra Arbeidervernlovens § 17, 3, utlignes over inntil 6 uker, dog således"

3. 4. og 5. avsnitt endres til:

"Arbeidstiden regnes fra tilsagt fremmøte og slutter ved tilbakekomst til garasjen eller ved avløsning. Ved opphold på endestasjonen regnes halvparten av tiden som arbeidstid med fradrag av naturlige spisepauser".

Overenskomsten gjøres gjeldende fra den dag kjennelsen avsies.

I sin begrunnelse peker Arbeidsgiverforeningen på at Riksmeglingsmannens forslag betyr en betydelig bedring i rutebil-sjåførenes lønninger. Begynnerlønnsatsen er hevet med kr.5.- pr. uke. For arbeidere med 2 års praksis eller mere er stigningen enda større. Det er innført en ny 6 års sats som gir et lønnstillegg på kr. 12.- pr. uke.

En sammenligning mellom lønningene etter Riksmeglingsmannens forslag og sjåförlønningene hos Norges Statsbaner viser høyere gjennomsnittlig ukelønn etter forslaget. Først etter 25 års tjeneste har Statsbanenes regulativ gitt samme gjennomsnittlige ukefortjeneste som Riksmeglingsmannens forslag medfører.

Arbeidsgiverforeningen nevner at hovedårsaken til at Riksmeglingsmannens forslag ble forkastet av arbeidsgiverne var at man ikke fikk igjennom den elastiske arbeidstidsbestemelsen som arbeidsgiverne foreslo under meglingen.

Når det gjelder forbundets krav om lønn under sykdom, fremholder N.A.F.s prosessfullmektig, kontorsjef Vilhelm Dahl, under prosedyren at selv om N.A.F. ikke kunne gå med på at dette krav ble tariffert, ville N.A.F. ikke legge hindringer i veien

for at det blir istandbrakt sykelønnsordninger for arbeiderne ved de enkelte selskaper.

Han pekte også på at Rutebileierforbundet arbeider med en plan for pensjonering av rutebilsjåførene.

Til forbundets krav om oppflytting av endel selskaper fra lønnsklasse B til lønnsklasse A viste arbeidsgiverne til at Lønnsnemnda ved tariffrevisjonen i 1953 reduserte gruppene fra 3 - 2, og foretok inngående vurdering av den da bestående gruppering og deretter gikk til omplasing på basis av de mest detaljerte opplysninger fra såvel arbeiderne som arbeidsgiverne om hvert enkelt selskaps ruter. Det er da nesten uforståelig for arbeidsgiverne at forbundet nå knapt 3/4 år etterpå krever ny omplasing, vel å merke uten å legge frem materiale som viser at det er skjedd noen vesentlig endring i selskapenes driftsordning siden sist.

--oo000oo--

Lønnsnemnda er enstemmig (for Mentsens og Östbergs vedkommende subsidiært) kommet til det resultat som slutningen viser.

Riksmeklingsmannens forslag med tillegget av 1. februar fremkom etter inngående partsforhandlinger og betyr en vesentlig lønnsbedring for arbeiderne. Totalt sett innebærer forslaget lønsmessig likestilling for selskapenes rutebilsjåfører med statsbanenes rutebilsjåfører.

--oo000oo--

S l u t n i n g.

Riksmeklingsmannens forslag av 12. januar 1954 gjøres gjeldende som tariffavtale med det tillegg som partene var enige om i møtet 1. februar 1954, nemlig:

- 1) Satsene i gruppe A for billettører ved fylte 19 år skal være kr. 150.-
ved fylte 20 år " 155.-

- 2) Satsene for vaskere, smørere og hjelpemenn (bilmedhjelpere) over 19 år skal være kr. 168.- i lønnsgruppe A og kr.163.- i lønnsgruppe B.
- 3) I § 2 om arbeidstid, overtid og skiftarbeid skal bestemmelsen om kjøring på 1. og 17. mai lyde:
"For kjøring på 1. og 17. mai, 1ste jule-, nyttårs-, påske- og pinsedag og etter kl. 17 på juleaften og nyttårsaften betales 100 % tillegg.
- 4) Ny protokolltilførsel:

Partene nedsetter et utvalg som i tariffperioden skal drøfte de gjeldende arbeidstidsbestemmelser og muligheten for sådanne 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 det kjørende personales fritid.

Utvalget skal bestå av 3 representanter oppnevnt av Rutebildeiernes Arbeidsgiverforening og 3 representanter oppnevnt av Norsk Transportarbeiderforbund.

O s l o, den 15. mars 1954.

Johan Einarsen
(sign.)

C. Kruse-Jensen
(sign.)

Björn Stensvold
(sign.)

A. P. Östberg
(sign.)

P. Mentsen
(sign.)