

R I K S L Ø N N S N E M N D A

Sak nr. 6/1959

Frivillig lønnsnemnd

mellom

Norsk Drosjeeierforbund og Drosjebilentralen, Bergen,
på den ene side

og

Norsk Transportarbeiderforbund og Bergens Transportarbeider-
forening
på den annen side

i samband med tariffrevisjonen 1959 for drosjesjåførene.

Nemndas sammensetning:

Sorenskriver Kai Knudsen, formann

Direktør Reidar Danielsen

" Morten Tuveng

" Trygve Kleppe

Nestformann i LO P. Mentsen

Drosjeeier Tom Ingebrigtsen

Nestformann i NTF Einar Aasen

De to sistnevnte er utpekt av partene i tvisten.

Kjennelse avsagt 12. oktober 1959.

Etter at partene hadde gjort rede for sine krav i møte den 5. oktober, avsa Rikslønnsnemnda den 12. oktober 1959 slik

k j e n n e l s e :

Overenskomsten mellom partene utløp den 30. april 1959. Da forhandlinger og megling ikke førte til enighet om ny overenskomst, gikk drosjesjåførene til arbeidsnedleggelse.

Under streiken prøvet kretsmeglingsmannen for Vestlandet ny megling, og fremsatte den 13. august 1959 et forslag som i det vesentlige gikk ut på at den alminnelige arbeidstid skulle nedsettes fra 51 til 48 timer i uken, at drosjesjåførenes faste ukelønn skulle forhøyes fra kr. 55 til kr. 60 og at deres andel av det bruttobeløp de kjørte inn skulle forhøyes fra 27 1/2 til 29%.

Forslaget ble ved avstemning vedtatt av drosjesjåførene, men forkastet av drosjeeierne. Det er opplyst at grunnen til forkastelsen var at drosjeeierne fant at de foreslåtte lønnsforbedringer lå over deres økonomiske evne og at følgende bestemmelse i den tidligere overenskomst ble stående:

"Protokolltilførsler:

3. Drosjebilentralen skal kun benytte sjåførere som er medlem av Norsk Transportarbeiderforbund. Der er dog adgang til å anta sjåførere som ikke er medlemmer, men må disse da straks ordne sitt medlemskap, og de skal ikke kunne nektes opptagelse såfremt de oppfyller forbundets eller avdelingens lover for medlemskap. Hvis en sjåfør skylder mer enn 1 måneds kontingent skal organisasjonen varsle arbeidsgiveren herom."

Det ble holdt nytt meglingsmøte den 10. september, hvorunder drosjeeierne fastholdt sitt standpunkt med en antydning av en liten lønnsforbedring. Transportarbeiderforbundets forhandlere meddelte at de ikke kunne godta drosjeeiernes antydede forslag. De kunne imidlertid gå med på den

samme overenskomst som idag er gjeldende for Oslo, hvorved nåværende overenskomsts protokolltilførsel vil gå ut. Meglingsmannen fant ikke grunnlag for fremsettelse av nytt meglingsforslag.

Partene ble deretter innkalt til en konferanse hos sjefen for Kommunal- og arbeidsdepartementet, hvor det ble oppnådd enighet om å avblåse streiken. Det ble oppsatt følgende protokoll:

" Den 14. september 1959 møtte generalsekretær Gunnar Hulleberg på vegne av Norges Drosjeeier-Forbund og nestformann Einar Aasen på vegne av Norsk Transportarbeiderforbund hos statsråd Andreas Cappelen i anledning den pågående drosjekonflikt i Bergen.

Statsråden la fram utskrift av møtebok fra Kretsmeglingsmannen for Vestlandet fra møtet 10. september 1959.

Partene henviste til møteboken hvorav fremgår at Norsk Transportarbeiderforbund har fremsatt nytt tarifforslag hvor protokolltilførsel 3 (organisasjonsbestemmelsen) i den tidligere avtale ikke er tatt med. På forespørsel fra statsråden erklærte partenes representanter at de var enige om at lønnstvisten avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Partene er enige om at arbeidet skal gjenopptas snarest mulig."

Drosjesjåførenes representanter har nedlagt påstand om at Oslo-overenskomsten skal gjøres gjeldende som overenskomst for Bergen fra det tidspunkt arbeidet ble gjenopptatt. Etter Oslo-overenskomsten er den faste ukelønn kr. 60, og sjåførens andel av innkjørt bruttobeløp er 30 %. Dertil har sjåføren et tillegg på 2% av den samlede fortjeneste. Den har ingen bestemmelse tilsvarende den ovenfor gjengitte protokolltilførsel. De har i det vesentlige fremholdt at de gjeldende lønnssetninger i Bergen ble fastsatt ved tariffrevisjonen i 1956. Den fastsatte prosentsetning kan føre til at sjåførene får et indirekte lønnstillegg i tariffperioden dersom drosjetakstene blir forhøyet. I tilfelle slik forhøyelse

like forut for eller under en tariffrevisjon, blir den alltid regnet med som en lønnsforhøyelse for sjåførene. Det samme blir virkningen dersom det blir gitt tilsagn om en takstforhøyelse i nær fremtid etter tariffrevisjonen. Det var dette som fant sted i forbindelse med tariffrevisjonen 1956, da prosentsetsatsen ble forhøyet med 2% med uendret fast ukelønn.

Drosjesjåførene har vist til de lønnstillegg som er gitt sjåførene i landtransporten i den perioden som er gått siden de gjeldende lønnssetninger ble fastsatt. Under drosjekonflikten har det funnet sted en forhøyelse av drosjetakstene med 40 øre pr. påslag. Dette er av partene beregnet til en økning på kr. 2.400 årlig av det brutto innkjørte beløp, og etter den gjeldende sats på 27 1/2 % vil sjåførens andel bli kr. 660 årlig. Dette tillegg dekker etter drosjesjåførenes mening på ingen måte det tillegg de nå har krav på.

De har videre foretatt en sammenligning mellom drosjesjåførenes fortjeneste i Oslo og Bergen. På et tidligere tidspunkt lå den faste ukelønn i Bergen like høyt og endog høyere enn i Oslo. Prosentsetsatsen har variert endel, men ligger idag 2 1/2 % under Oslos. Drosjesjåførene i Oslo har hatt to tariffrevisjoner hvor det er gitt lønnstillegg siden lønnssetningene sist ble regulert i Bergen, og deres lønnsfortjeneste ligger kr. 25 høyere i uken. De innkjørte bruttobeløp pr. drosjeeenhet er like høye i Bergen som i Oslo, og det er ingen grunn til at drosjesjåførene i Bergen skal lønnes dårligere enn sine kolleger i Oslo. Landsoverenskomsten for landtransporten har likt lønnsystem med et par bagatellmessige unntak.

Drosjesjåførene har videre pekt på den reduksjon av deres inntekt som vil finne sted ved nedsettelse av arbeidstiden til 45 timer, hvis ikke det mindre antall turer blir kompensert ved en tilstrekkelig forhøyelse av prosentsetsatsen.

Drosjeeiernes representanter har nedlagt påstand om forhøyelse av den faste ukelønn med kr. 2,50 til kr. 57,50, og av prosentsetsatsen for innkjørt bruttobeløp med

1/2 % til 28. Protokolltilførsel 3 påstås sløyfet. De har pekt på at drosjeeierne og drosjesjåførene har tariffavtaler i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Drammen og Bærum. Alle disse avtaler er forskjellige både når det gjelder arbeidstid og lønn. Dette er en følge av de ulike lokale forhold drosjefolket arbeider under på disse steder. Tariffavtalene har funnet sin form etter gjensidige forhandlinger og tvister helt siden 1920-årene, og det har aldri vært krevet at en lokal tariffavtale uten videre skal gjøres gjeldende på et annet sted med andre arbeidsforhold. Den faste ukelønn og prosent-satsen av innkjørt bruttobeløp er således i Trondheim henholdsvis kr. 38,20 og 30%, i Stavanger 0 og 34%, i Drammen kr. 30,- og 30% og i Bærum kr. 60,- og 26 1/2 % med tillegg av 2% av opptjent lønn. I Oslo er det et vesentlig større antall holdeplasser enn de andre steder, og forholdsvis mindre distanse tomkjøring. Det er mere nærliggende å sammenligne Bergen med Trondheim eller Bærum.

Drosjesjåførenes lønnsinntekter er avhengig av de endringer som fra tid til annen gjøres i selve drosjetakstene, og drosjeeierne har lagt frem en oversikt over sjåførenes beregnede fortjeneste siden de gjeldende lønnsbestemmelser ble fastsatt. Etter en endring av drosjetakstene i 1957 steg ukelønnen med kr. 13,52, og det er i sommer skjedd en lignende forhøyelse. Det av drosjeeierne fremsatte lønnstilbud vil under forutsetning av samme antall turer pr. sjåfør føre til en stigning av årslønnen til kr. 13.377,- mot kr. 11.656,- i 1956.

Den ~~faktiske~~ fortjeneste er imidlertid høyere. Drosjesjåførene i Bergen oppebærer de drikkepenge publikum gir, og får dessuten den godtgjørelse for bagasje som prismyndighetene har samtykket i. Av 32 vilkårlig valgte lønnsinnberetninger for året 1958 var den gjennomsnittlige inntekt kr. 13.100,-, mens den beregnede var kr. 12.359,-. Drosjeeierne mener at reduksjonen av arbeidstiden ikke behøver medføre større reduksjon av innkjørt bruttobeløp enn omkring 5% pr. sjåfør, og dette er mere enn dekket ved det fremsatte tilbud.