

Rikslønnsnemndas kjennelse av 10. februar 1969

i sak nr. 1/1969:

Twist mellom Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening på den ene side og Norsk Transportarbeiderforbund og dets avdeling 26 Trondhjems Lager- og Transportarbeiderforening på den annen side i forbindelse med opprettelse av tariffavtale for 1968 - 1969.

Nemndas sammensetning:

Høyesterettsdommer Rolv Ryssdal, formann
Arbeidsdirektør Reidar Danielsen
Professor Arnljot Strømme Svendsen
Direktør i N.A.F. Vilhelm Dahl
Nestformann i LO Tor Aspengren
Drosjeeier Asbjørn Moen
Sekretær Odd Lilleskare.

Drosjeeier Asbjørn Moen og sekretær Odd Lilleskare er utpekt av partene i tvisten, og i samsvar med § 2 tredje ledd i lov av 19. desember 1952 om lønnsnemnd i arbeidstvister stemmer fra arbeidsgiversiden Asbjørn Moen og fra arbeidstakersiden Odd Lilleskare.

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige innlegg og under muntlige forhandlinger for nemnda i møte 7. februar 1969.

Etter å ha drøftet saken avsa Rikslønnsnemnda 10. februar 1969 denne

Kjennelse:

Saken gjelder krav reist i forbindelse med tariffrevisjonen i 1968 om lønnskompensasjon for den arbeidstidsforkortelse fra 45 til 42½ timer pr. uke som i henhold til lov nr. 2 av 10. mai 1968 ble gjennomført med virkning fra 1. juli 1968.

Mens andre tariffavtaler for drosjesjåfører har hatt utløp om våren, har Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening på den ene side og Norsk Transportarbeiderforbund og dets avdeling 26 Trondhjems Lager- og Transportarbeiderforening på den annen side hatt tariffavtaler med utløp om høsten. Den tidligere tariffavtale mellom disse parter gjalt

for tiden fra 1. oktober 1967, og etter oppsigelse fra Norsk Transportarbeiderforbund løp avtalen ut 30. september 1968. Under forhandlingene om ny tariffavtale krevet arbeidstakerne omlegging til vårtariff med utløp 30. april, og dette ble godtatt av arbeidsgiverne. Partene ble imidlertid ikke enige om innholdet av den nye tariffavtale. Kretsmeglingsmannen for Trøndelag og Riksmeglingsmannen holdt henholdsvis 7. og 18. november 1968 møter med partene, men fant ikke grunnlag for å fremsette forslag som partene kunne ventes å anbefale. Meglingen ble derfor brutt. I henhold til varsel om arbeidsstans av 11. november 1968 fra Norsk Transportarbeiderforbund la drosjesjåførene i Trondheim ned arbeidet 18. november 1968 kl. 24.00.

Under nytt meglingsmøte 19. desember 1968 fremsatte Riksmeglingsmannen forslag om at den tidligere overenskomst mellom partene med en del endringer og tilføyelser skulle fornyes til 30. april 1969 og videre et år om gangen hvis den ikke blir sagt opp med en måneds varsel. Svarfristen ble satt til 21. desember 1968. Begge parter vedtok forslaget, og arbeidet ble gjenopptatt samme dag. Det vedtatte forslag inneholder et avsnitt II med denne ordlyd:

"Norsk Transportarbeiderforbund har fastholdt et krav om etterbetaling for tiden 1. juli 1968 til og med 18. november 1968 av kompensasjon for arbeidstidsforkortelsen fra 1. juli. Arbeidsgiverne har hevdet at den nye overenskomst i sin helhet må gis virkning fra arbeidets gjenoptagelse.

Inntil det inntrådte brudd under meklingen med påfølgende arbeidsstans fra 19. november var partene enige om at kompensasjon for arbeidstidsforkortelsen måtte bli å betale fra 1. juli selv om overenskomsten først hadde utløp 30. september. Det er videre enighet om at beløpet i tilfelle vil utgjøre kr 12,42 pr. uke.

Spørsmålet henvises til avgjørelse av Rikslønnsnemnda."

Etter dette skal nemnda bare avgjøre spørsmålet om lønnskompensasjon for arbeidstidsforkortelsen i tiden fra 1. juli 1968 til 18. november 1968.

Norsk Transportarbeiderforbund har i det vesentlige anført:

Tariffavtalene for drosjesjåfører inneholder bestemmelser som går ut på at sjåførene lønnes med et fast beløp pr. skift og

med inntil 33 1/3 % av det beløp de kjører inn. Under tariffrevisjonen i 1968 har sjåførene gjennom forhøyelse av det faste beløp pr. skift oppnådd et mindre generelt lønnstillegg og lønnskompensasjon for arbeidstidsforkortelsen fra 1. juli 1968. Dette siste er gjennomført i samsvar med det som er bestemt i avsnitt VI om lønnskompensasjon i protokoll av 22. mars 1968 mellom Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Arbeidsgiverforening. Tariffrevisjonen for drosjesjåførene ble startet i Bergen og fortsatt i Oslo. Det ble begge steder inngått nye avtaler etter samme mønster, og dette er senere fulgt ved revisjonen av nesten alle drosjeoverenskomster i landet.

Etter at det var oppnådd enighet under tarifforhandlingene i Bergen og Oslo, sendte Norges Drosjeeier-Forbund søknad til prismyndighetene om et takst-tillegg, og søknaden ble blant annet grunnlagt med at lønnsutgiftene var økt i forbindelse med den lovfestede arbeidstidsforkortelse fra 1. juli 1968. På forespørsel fra prismyndighetene har også Norsk Transportarbeiderforbund bekreftet dette. I den tiden drosjeeiernes søknad var under behandling hos prismyndighetene, ble det inngått flere tariffavtaler for drosjesjåførene. I begynnelsen av oktober 1968 samtykket prismyndighetene i et taksttillegg på 8½% som ble gjennomført med virkning fra 16. oktober 1968. Også etter at taksttillegget var fastsatt, ble lokale overenskomster for drosjesjåførere revidert etter det mønster som var brukt ved tariffrevisjonen i Bergen og Oslo, og som senere var fulgt andre steder.

Under forhandlingene i Trondheim i oktober/november 1968 var drosjeeierne ikke villige til å revidere overenskomsten etter det samme mønster. Drosjeeierne var enige i at sjåførene hadde rett til lønnskompensasjon for nedsatt arbeidstid fra 1. juli 1968, og de godtok også at det skulle gis et generelt tillegg fra tariffperiodens begynnelse 1. oktober 1968, men drosjeeierne gjorde gjeldende at begge tillegg skulle falle bort fra 16. oktober 1968 fordi taksttillegget fra denne dag ville lede til økning av sjåførenes prosentlønn. Norsk Transportarbeiderforbund motsatte seg dette og viste til at det er vanlig at takstendringer i løpet av en tariffperiode først tillegges vekt ved neste tariffrevisjon. Dette er av praktiske grunner mest hensiktsmessig, og etter forbundets oppfatning vil det alltid gå noen tid før man med sikkerhet kan vite hvordan en

takstforhøyelse vil virke. Tilsvarende bestemmelse var også tatt inn i tariffavtalen for 1967/68 for drosjesjåførene i Trondheim, og Norsk Transportarbeiderforbund fant det nødvendig å kreve bestemmelsen opprettholdt i tariffavtalen for 1968/69. For det første var det i dette tilfelle særlig grunn til å vente noen tid for å se hvordan takstforhøyelsen og nedsatt arbeidstid for sjåførene vil virke inn på størrelsen av det beløp de kan kjøre inn. For det annet kunne det ikke være tale om å godta at tariffavtalen for sjåførene i Trondheim her skulle avvike fra tariffavtalene for sjåførene ellers i landet. Ved overgangen til vårtariff i Trondheim var det tvert om særlig behov for å bringe denne tariffavtalen på linje med de øvrige.

Etter dette måtte sjåførene i Trondheim gå til åpen kamp for å fremtvinge et lønnsoppgjør på linje med det som var gitt ved drosjeoverenskomstene andre steder i landet. Dette ble også oppnådd, idet drosjeeierne etter en måneds konflikt vedtok Riksmeglingsmannens forslag av 19. desember 1968 som var formet i samsvar med det standpunkt Norsk Transportarbeiderforbund hele tiden hadde inntatt.

Den nye overenskomst for drosjesjåførene i Trondheim gjelder fra gjenopptakelsen av arbeidet 21. desember 1968, og Norsk Transportarbeiderforbund har ikke krevet at overenskomsten i sin helhet - herunder det generelle lønnstillegg - skal gis tilbakevirkende kraft. Men forbundet har krevet at det gis lønnskompensasjon for nedsatt arbeidstid fra 1. juli 1968 til arbeidet ble nedlagt 18. november 1968. Andre arbeidstakere har fått lønnskompensasjon for arbeid utført etter at den lovfestede arbeidstidsforkortelse ble gjennomført, partene er enige om at beløpet for drosjesjåførene i Trondheim utgjør kr 12,42 pr. uke, og drosjeeierne har - på samme måte som drosjeeierne ellers i landet - oppnådd et taksttillegg som blant annet skal dekke økte lønnsutgifter i forbindelse med arbeidstidsforkortelsen. Ved den nye overenskomst har sjåførene oppnådd lønnskompensasjon med kr 12,42 pr. uke for tiden fra gjenopptakelsen av arbeidet 21. desember 1968, og det ville være urimelig om den fremtvungne konflikt i november/desember 1968 skulle lede til at sjåførene skulle miste lønnskompensasjonen for det arbeid de faktisk har utført i tiden fra 1. juli 1968 til 18. november 1968.

Norsk Transportarbeiderforbund har for nemnda nedlagt denne påstand:

"Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening pålegges å etterbetale drosjesjåførene i Trondheim lønnskompensasjon for den lovfestede arbeidstidsforkortelse fra 1. juli 1968 og frem til og med 18. november 1968 med det beløp som partene var enig om - kr 12,42 pr. uke."

Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening har i det vesentlige anført:

Den tidligere tariffavtale for drosjesjåførere i Trondheim løp ut 30. september 1968, men forhandlingene om ny tariffavtale kom først i gang 24. oktober 1968. Dette skyldtes at Norsk Transportarbeiderforbund i første omgang fremmet et forslag med så urealistiske krav at arbeidsgiverne ikke ønsket å forhandle på grunnlag av dette forslag. I et møte 24. oktober 1968 sa arbeidsgiverne seg villige til fra tariffperiodens begynnelse 1. oktober 1968 å betale både et generelt lønnstillegg og lønnskompensasjon for arbeidstidsforkortelsen. Senere under forhandlingene gikk drosjeeierne også med på å betale lønnskompensasjon for nedsatt arbeidstid i perioden fra 1. juli til 30. september 1968. Men det var hele tiden drosjeeiernes uttrykkelige forutsetning at tilleggene bare skulle gis til og med 15. oktober 1968. I og med at drosjetakstene fra 16. oktober 1968 ble økt med $8\frac{1}{2}\%$ gikk også sjåførenes prosentlønn så meget opp at sjåførene derved fikk både lønnskompensasjon for arbeidstidsforkortelsen og lønnsøkning som fullt ut var på linje med de lønnsreguleringer som i 1968 ble foretatt i arbeidslivet for øvrig.

Drosjeeierne i Trondheim var klar over at det i tariffavtalene for drosjeyrket andre steder i landet ikke var tatt hensyn til økningen av sjåførenes prosentlønn fra 16. oktober 1968. Men de fant ikke å kunne legge vekt på dette. Mens det andre steder har vært vårtariff, har man i Trondheim helt til 1968 hatt høsttariff. Og mens tariffavtalene for 1968/69 andre steder i det vesentlige var revidert uten at partene hadde kjennskap til størrelsen av og tidspunktet for en forhøyelse av drosjetakstene, var taksttillegget både fastsatt og gjennomført før tarifforhandlingene i Trondheim ble påbegynt.

Drosjeeierne i Trondheim fant heller ikke å kunne legge vekt på at takstendringen først ble foretatt etter at den nye

tariffperioden var påbegynt. Det var riktignok i tariffavtalen for 1967/68 bestemt at takstendringer i løpet av tariffperioden først skulle tas i betraktning ved neste tariffrevisjon. Med tidligere har ordningen i Trondheim vært en annen, idet partene ved takstendringer kunne kreve forhandlinger om lønnsforholdene. Partene ble således i tariffperioden 1966/67 enige om at en takstforhøyelse på 4% pr. 3. juli 1967 betinget en reduksjon på kr 2,30 av sjåførenes faste lønn pr. skift. Den siste takstforhøyelsen på 8½% har etter drosjeeiernes oppfatning ledet til at sjåførene fra 16. oktober 1968 bare gjennom økningen av prosentlønnen har fått en lønnsbedring som går ut over det lønns tillegg andre yrkesgrupper oppnådde ved tariffrevisjonen i 1968.

Arbeidsnedleggelsen 18. november 1968 ledet til at drosjeeierne i Trondheim kom i en meget vanskelig stilling, og etter at streiken hadde vart en måned, fant drosjeeierne å måtte godta Riksmeglingsmannens forslag av 19. desember 1968. Ved den overenskomst som er opprettet i samsvar med dette forslag, er sjåførenes faste lønn fra 21. desember 1968 satt opp med kr 3.- pr. skift som svarer til kr 16,50 pr. uke. Til dette kommer at taksttillegget pr. 16. oktober 1968 leder til forhøyelse av det beløp som kjøres inn og dermed til økning av sjåførenes prosentlønn. På grunnlag av oppgaver over innkjørte beløp som nå foreligger, har drosjeeierne anført at prosentlønnen etter gjennomføringen av taksttillegget er gått opp med ca. kr 30,- pr. uke. Den samlede lønnsøkning som den nye tariffavtale fører med seg, kommer derved opp mot ca. kr 50,- pr. uke. Drosjeeierne mener fortsatt at det ville ha vært riktig på den ene side ved midlertidig økning av den faste ukelønn å gi sjåførene lønnskompensasjon for nedsatt arbeidstid fra 1. juli 1968 til de gamle takster opphørte 15. oktober 1968, på den annen side å gå tilbake til den tidligere faste ukelønn fra takstforhøyelsen pr. 16. oktober 1968. Men den annen part har ikke villet godta dette, og slik som ordningen nå er blitt, må hele tariffavtalen for 1968/69 vurderes under ett. Det kan da ikke være rimelig grunn til å foreta noen etterbetaling for tiden før den nye tariffavtalen trådte i kraft.

Etter drosjeeiernes oppfatning er det ikke riktig å legge til grunn at taksttillegget pr. 16. oktober 1968 blant annet skal dekke økte lønnsutgifter i forbindelse med at arbeidstiden ble satt ned fra 1. juli 1968. Under henvisning til en

rekke forskjellige forhold søkte drosjeeierne om et langt høyere taksttillegg enn de oppnådde, og prismyndighetene har ikke gitt noen begrunnelse som viser hvorledes de kom fram til et tillegg på 8½%. Under enhver omstendighet må det ved vurderingen av spørsmålet om tilbakebetaling være riktig å legge vekt på den samlede lønnsøkning som sjåførene nå har oppnådd.

Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening har for nemnda nedlagt denne påstand:

"Tariffavtalen mellom drosjesjåførene i Trondheim ved Trondhjems Lager og Transportarbeiderforening og Norsk Transportarbeiderforbund og drosjeeierne i Trondheim ved Trondhjems Drosjeeieres Forening og Norges Drosjeeier-Forbund gjøres gjeldende fra 19. desember 1968. Krav om tilbakebetaling for tiden før 18. november 1968 blir å avvise."

Rikslønnsnemnda skal bemerke:

Når tariffavtale først blir inngått etter at vedkommende tariffperiode er påbegynt, er det vanlig at partene ved avtalen treffer bestemmelse om hvorvidt en lønnsregulering skal gjøres gjeldende fra begynnelsen av tariffperioden, slik at etterbetaling må foretas. For så vidt partene blir enige om frivillig lønnsnemnd, vil nemnda på tilsvarende måte ta standpunkt til om de lønnsreguleringer nemnda fastsetter, skal gis tilbakevirkende kraft. Dersom tariffavtale først blir inngått etter at arbeidet har vært nedlagt, er det vanlig at avtalte lønnsreguleringer først gjøres gjeldende fra gjenopptakelsen av arbeidet. Også når en tariffvist etter en arbeidsstans avgjøres ved tvungen lønnsnemnd, er det normalt at lønnsreguleringen først gjøres gjeldende fra den dag nemndas kjennelse blir avsagt. Det er ekstraordinært at partene etter en arbeidskonflikt oppretter ny tariffavtale og samtidig blir enige om at et spørsmål om etterbetaling skal avgjøres ved frivillig lønnsnemnd. I dette tilfelle er det endog spørsmål om etterbetaling av lønnskompensasjon for nedsatt arbeidstid gjennom 3 måneder før tariffperiodens begynnelse. Men partene er altså blitt enige om at Rikslønnsnemnda skal avgjøre dette spørsmål, og nemnda må da treffe den avgjørelse som etter nemndas oppfatning vil være i best mulig samsvar med den ordning som er gjennomført for andre arbeidstakere, og som samtidig vil virke mest naturlig i forhold til bestemmelsene i den tariffavtale partene inngikk da de vedtok Riksmeglingsmannens forslag

av 19. desember 1968.

Ved tariffavtalen er partene blitt enige om at sjåførenes faste lønn pr. skift, som i foregående periode var kr 15,70, skal økes med kr 3,-, og at sjåførene på samme måte som tidligere skal ha $33 \frac{1}{3} \%$ av det beløp de kjører inn. Bestemmelsen er tatt inn i tariffavtalens § 1 første ledd. Tillegget på kr 3,- pr. skift skal - på tilsvarende måte som i andre tariffavtaler for drosjesjåfører - dekke både lønnskompensasjon for arbeidstidsforkortelsen og et mindre generelt lønnstillegg. På forespørsel har nemnda under den muntlige forhandling 7. februar 1969 fått opplyst at man ved beregningen av lønnskompensasjonen for sjåførene i Trondheim tok utgangspunkt i tidligere innkjørt beløp på kr 44 720,- pr. år som for 48 uker svarer til kr 931,67 pr. uke. Sjåførenes prosentlønn på $33 \frac{1}{3} \%$ av innkjørt beløp var da kr 310,56 pr. uke. Partene var enige om at det etter avsnitt VI i protokoll av 22. mars 1968 mellom LO og N.A.F. skulle gis lønnskompensasjon med 4% av prosentlønnen og altså med kr 12,42 pr. uke. Dette svarer til kr 2,26 pr. skift, idet sjåførene har $5\frac{1}{2}$ skift i uken. Det før gjengitte avsnitt II i Riksmeglingsmannens forslag av 19. desember 1968, som begge parter har vedtatt, viser at det er enighet om at lønnskompensasjonen for arbeidstidsforkortelsen utgjør kr 12,42 pr. uke. Partenes avtale om å øke den faste lønn med kr 3,- pr. skift, innebærer etter dette at sjåførene fra gjenopptakelsen av arbeidet 21. desember 1968 har fått lønnskompensasjon med kr 2,26 og videre generelt lønnstillegg med kr 0,74 pr. skift.

Bestemmelsen i tariffavtalens § 1 første ledd om forhøyelse av sjåførenes faste lønn med kr 3,- pr. skift innebærer at det fra arbeidets gjenopptakelse 21. desember 1968 og ut tariffperioden ikke er tatt hensyn til den økning av sjåførenes prosentlønn som taksttillegget fra 16. oktober 1968 kan ventes å føre med seg. I samsvar med dette er partene ved tariffavtalen videre blitt enige om følgende bestemmelse i protokolltilførsel 6: "Partene er enige om at det ved neste tariffrevisjon skal tas hensyn til takstendringer som er kommet eller vil komme i tariffperioden (1/10 1968 - 30/4 1969)". Når det gjelder spørsmålet om lønnskompensasjon for arbeidstidsforkortelsen, generelt lønnstillegg og virkningen av taksttillegg i tariffperioden, har Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening ved de nevnte bestemmelser godtatt

Norsk Transportarbeiderforbunds krav om at tariffavtalen for sjåførene i Trondheim skulle revideres etter samme mønster som var brukt ved revisjonen av andre drosjeoverenskomster i 1968.

Slik saken foreligger for Rikslønnsnemnda, er nemndas flertall Ryssdal, Danielsen, Strømme Svendsen og Lilleskare med tilslutning av Dahl og Aspengren kommet til at Norsk Transportarbeiderforbunds krav om etterbetaling av lønnskompensasjon fra 1. juli 1968 til 18. november 1968 må tas til følge.

Som referatet av partenes anførsler viser, ble det høsten 1968 konflikt fordi partene var uenige om hvorvidt det ved fastsettelsen av de øvrige lønnsvilkår for tariffperioden 1968/69 skulle tas hensyn til at sjåførenes prosentlønn kunne ventes å gå opp som følge av takstendringen fra 16. oktober 1968. Nemnda finner ikke å burde foreta noen vurdering av de anførsler partene for så vidt har påberopt til støtte for sine standpunkter, idet nemnda må legge til grunn at spørsmålet ved de nevnte bestemmelser i tariffavtalens § 1 første ledd og protokolltilførsel 6 ble avgjort derhen at takstendringen ikke ble tillagt virkning ved fastsettelsen av de øvrige lønnsvilkår for tariffperioden 1968/69. Av dette følger at man i Trondheim vil ha samme utgangspunkt som andre steder når man ved neste tariffrevisjon skal vurdere betydningen av den takstendring som ble gjennomført fra 16. oktober 1968.

Under disse omstendigheter finner nemnda at det vil være i best samsvar med den ordning partene til slutt kom fram til, at drosjesjåførene i Trondheim fra 1. juli 1968 får lønnskompensasjon for nedsatt arbeidstid med det beløp partene er enige om, kr 12,42 pr. uke. Med mindre det skulle foreligge særlige forhold som taler i motsatt retning, vil det også være rimelig at drosjesjåførene i Trondheim får en lønnskompensasjon som svarer til den andre arbeidstakere i yrket har oppnådd. Slike særlige forhold er ikke påberopt. Det er ikke gjort gjeldende at sjåførene i Trondheim ved tariffrevisjonen i 1968 har fått særfordeler i forhold til andre, og det er heller ikke anført at de alt i alt har bedre lønnsforhold enn drosjesjåførene andre steder i landet.

Nemndas mindretall Moen stemmer for at påstanden om etterbetaling ikke tas til følge og viser for så vidt til den begrunnelse som er gitt av Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening.

Partene er enige om at beløpet kr 12,42 bare skal betales for full arbeidsuke, og at det for fravær skal gjøres forholdsmessig fradrag.

Nemnda går ut fra at etterbetaling blir foretatt så snart som mulig, og at det derfor ikke er grunn til å sette noen bestemt tidsfrist.

Slutning:

Som lønnskompensasjon for den lovfestede arbeidstidsforkortelse fra 1. juli 1968 betaler Norges Drosjeeier-Forbund og Trondhjems Drosjeeieres Forening til drosjesjåførene i Trondheim kr 12,42 pr. uke i tiden fra 1. juli 1968 til 18. november 1968.

Reidar Danielsen Rolv Ryssdal Arnljot Strømme Svendsen

Vilhelm Dahl Asbjørn Moen Tor Aspengren Odd Lilleskare