

Rikslønnsnemndas kjennelse av 13. november 1970

Sak. nr. 3/1970

Frivillig lønnsnemnd

Twist mellom Norges Drosjeeier-Forbund og Oslo Drosjeeierforening, Bærum Drosjeeierforening, Asker Drosjeeierforening, Drosjebilsentralen Bergen, Fana Drosjebilsentral og Trondhjems Drosjeeieres Forening på den ene side og Norsk Transportarbeiderforbund og dets foreninger i Oslo, Bergen og Trondheim på den annen side.

Tariffrevisjonen 1970

Nemndas sammensetning:

Fylkesmann Erling Anger, formann
Arbeidsdirektør Reidar Danielsen
Professor Arnljot Strømme Svendsen
Direktør i N.A.F. Vilhelm Dahl
Nestformann i LO Odd Højdahl
Sekretær Odd Lilleskare, Norsk Transportarbeiderforbund
Thora Tårneby, Norges Drosjeeier-Forbund

Thora Tårneby og sekretær Odd Lilleskare er utpekt av partene i tvisten, og i samsvar med § 2, 3. ledd i lov av 19.12.1952 om lønnsnemnd i arbeidstvister stemmer for arbeidsgiversiden Thora Tårneby og fra arbeidstakersiden Odd Højdahl.

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige innlegg og under muntlige forhandlinger for nemnda i møte 9. november 1970.

Rikslønnsnemnda avsa i møte 13. november 1970 sådan

k j e n n e l s e :

Riksmeglingsmannens meglingsforslag av 19. september 1970 ble ikke anbefalt av partene. Forslaget ble imidlertid lagt fram for medlemmene, og avstemningen viste at forslaget ble vedtatt av Norsk Transportarbeiderforbund, men forkastet av arbeidsgiverne.

I forbindelse med fremsettelsen av meglingsforslaget og på bakgrunn av at det ikke var anbefalt, henstilte meglingsmannen til partene om at de i tilfelle forkastelse som annet alternativ forela sine medlemmer spørsmålet om å bringe tvisten inn for Rikslønnsnemnda.

Samtidig med avstemningsresultatet ble meglingsmannen meddelt at en var enige i at tvisten skulle avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Saken ble deretter ved Kommunal- og arbeidsdepartementets ekspedisjon av 5. oktober 1970 brakt inn for Rikslønnsnemnda.

De spørsmål som er omtvistet mellom partene gjelder følgende punkter:

1. Lavtlønnstillegg.
2. Om det ved oppgjøret skal tas hensyn til virkningen av det taksttillegg som ble gitt pr. 16. oktober 1968.
3. Størrelsen av det beløp som skal innkalkuleres i lønnen på grunn av taksttillegget pr. 23. april 1970.
4. Etterbetaling. Videre har Norges Drosjeeier-Forbund reist et par andre spørsmål som en skal komme tilbake til under partenes påstander og nemndas merknader.

Bakgrunnen for oppgjøret.

Før en går nærmere inn på de foran nevnte første punkter, finner en å burde ta med noen opplysninger om bakgrunnen for dette tariffoppgjøret. Opplysningene er delvis hentet fra partenes skriftlige innlegg.

Drosjesjåførene lønnes dels med et fast beløp pr. skift eller måned og dels med en viss prosentandel av det beløp de kjører inn. I de gjeldende overenskomster varierer den faste lønn fra kr. 93.50 til kr. 103.93 pr. uke og prosentandelen fra 32,5 til 34,67. Av dette systemet følger det at hvis det i tariffperioden gis et taksttillegg og dette fører til at innkjøringsbeløpene øker, vil sjåførenes prosentlønn - om det ikke er tatt inn regulerende bestemmelser i avtalene - øke tilsvarende.

Pr. 16. oktober 1968 ble det gitt et taksttillegg på 8,5 pst. I de overenskomster som ble sluttet i 1968, ble det ikke tatt hensyn til den økning av prosentlønnen som dette tillegg kunne ventes å føre med seg. Men det ble tatt inn en protokolltilførsel med følgende ordlyd: "Partene er enige om at eventuelle takstendringer i tariffperioden skal tas hensyn til ved tariffrevisjonen." Året etter - i 1969.- sa Norges Drosjeeier-Forbund opp overenskomstene for Oslo, Bergen, Trondheim, Fana og Bærum til utløp 30. april 1969, og krevet en reduksjon av den faste lønn på kr 3.- pr. skift på grunn av taksttillegget fra 16. oktober 1968. De frivillige forhandlinger førte ikke fram og det ble tvungen megling. Under denne sats Riksmeglingsmannen den 29. januar 1970 fram et forslag, som ikke ble anbefalt av partene, men som ble vedtatt av begge parter ved avstemningene. Forslaget gikk ut på at de gjeldende

overenskomster skulle forlenges til 30. april 1970 med følgende to nye protokolltilførsler:

1. Ved det taksttillegg som i henhold til N.D.F's søknad av 29.12.1969 måtte bli gitt i tariffperioden, skal grunnlaget for prosentlønnen reduseres med kr 1.86 (for Bergen kr 1.71) pr. skift pr. prosent i taksttillegg.
I tilfelle av 5 pst takstforhøyelse, vil grunnlaget for prosentlønnen etter dette bli å redusere med kr 9.30 (for Bergen kr 8.55) pr. skift.
2. I forbindelse med tariffrevisjonen 1970 er partene enige om at det skal nedsettes et utvalg som på fritt grunnlag skal diskutere praktiske og tekniske spørsmål vedrørende drosjeeiernes krav om omlegging av lønnsberegninger for drosjesjåførene. Utvalget skal videre på grunnlag herav vurdere mulighetene for eventuelt å komme fram til et nytt lønssystem.

Denne saken gjaldt Oslo, Bergen og Trondheim. Partene ble deretter enige om at Riksmeglingsmannens forslag av 29. januar 1970 også skulle gjøres gjeldende for Asker, Bærum og Fana.

På grunnlag av foran nevnte protokolltilførsel 2 satte partene ned et utvalg som holdt et forhandlingsmøte den 25. juni 1970. I protokollen fra dette møte står det følgende:

"Etter at utvalget hadde drøftet sitt mandat enedes man om følgende:

Utvalget konkluderte med at overgang til et nytt lønssystem på det nåværende tidspunkt ikke var tilstrekkelig belyst til at utvalget kunne fremsette et konkret forslag.

Utvalget vil imidlertid anbefale at partene i de ulike overenskomster ved tariffrevisjonen 1970 inntar en bestemmelse som fastslår at utvalget fortsetter sitt arbeid etter at tariffrevisjonen 1970 er sluttfor

Dette innebærer at partene opptar forhandlinger på fri grunnlag når det gjelder tariffrevisjonen 1970."

Partenes anførsler og påstander.

Norsk Transportarbeiderforbund anfører i sitt skriftli innlegg at når det gjelder de krav som er reist ved årets tariffrevisjon bygger forbundet på Riksmeglingsmannens forslag av 6. april 1970 vedrørende tariffoppgjøret 1970 mellom N.A.F. og LO og de forbundsvisse forhandlinger som fant sted på dette grunnlag.

Det pekes på at det etter rammeavtalen skal gis et generelt lønnstillegg på 80 øre pr. time og et lavtlønnstillegg etter en bestemt tabell som er bygget på den gjennomsnittlige timelønn innen hvert overenskomstområde i forhold til den gjennomsnittlige timefortjeneste, kr 12.02 for voksne menn i industrien i 1969.

Når det gjelder beregningen av drosjesjåførenes time-lønn på normal arbeidstid (42,5 time) i forhold til industriens kr 12.02, har Norsk Transportarbeiderforbund lagt til grunn det gjennomsnittlige innkjøringsbeløp som partene tidligere har vært enige om og som også ble brukt ved tariffrevisjonen i 1968 ved gjennomføring av arbeidstidsforkortelsen. Den gang brukte en kr 1 000 pr. uke for Oslo, Bergen, Bærum, Asker og Fana mens det for Trondheim var enighet om kr 931.67 pr. uke. Det samme beregningsgrunnlag - med de endringer som har funnet sted som følge av arbeidstidsforkortelsen og taksttillegget fra 16. oktober 1968 - ble lagt til grunn i protokolltilførsel 1 i Riksmeglingsmannens forslag av 29. januar 1970 når det gjaldt det beløp som skulle holdes utenfor grunnlaget for sjåførenes prosentlønn ved en eventuell takstøkning i tariffperioden. Beregningsgrunnlaget ble da satt til kr 1 024 innkjørt pr. sjåfør pr. uke (42,5 timer)

Norsk Transportarbeiderforbund setter på dette grunnlag opp et regnestykke over lønningene til sjåførene i Trondheim før tariffrevisjonen 1970 og kommer til en timelønn på kr 10.45 som svarer til 86,9 pst av industriens gjennomsnitt (kr 12.02). Ifølge lavtlønnstabellen skulle det betinge et lavtlønnstillegg på 35 øre pr. time. Forbundet opplyser at tilsvarende regnestykke for de 5 andre overenskomstområdene, gir som resultat at også Asker og Bærum har krav på et lavtlønnstillegg på 35 øre mens tillegget for Oslo, Bergen og Fana vil bli 30 øre pr. time. Etter dette krever Norsk Transportarbeiderforbund et samlet lønnstillegg på kr 1.15 for de tre førstnevnte og kr 1.10 for de tre sistnevnte områder. Samtidig erklærer forbundet at det som følge av de minimumskrav som her er skissert, er innstilt på å etterkomme et for drosjeeierne viktig krav, nemlig at de taksttillegg som måtte komme i tariffperioden skal holdes utenfor grunnlaget for sjåførenes prosentuelle lønn. På den måten er forbundet innstilt på å få bort et av de største problemer når det gjelder revisjon av drosjeoverenskomstene, men da under den bestemte forutsetning

at tariffrevisjonen 1970 fram til 1972 blir gjennomført i samsvar med Riksmeglingsmannens forslag av 6. april 1970 (vedrørende tariffoppgjøret mellom N.A.F. og LO) og etter de beregninger som partene tidligere har vært enige om som grunnlag for sjåførenes lønn på normal arbeidstid.

Når det gjelder arbeidsgivernes krav om at det ved oppgjøret skal tas hensyn til virkningene av det taksttillegg som ble gitt pr. 16. oktober 1968, har Norsk Transportarbeiderforbund under hovedforhandlingen tilbakevist dette. Det er bl.a. vist til at Norges Drosjeeier-Forbund under tarifforhandlingene i 1968 ikke ville gå med på lavtlønnstillegg og heller ikke akseptere en 2 årig avtale med indeksreguleringsbestemmelse. Som begrunnelse for dette standpunkt ble det vist til at Norges Drosjeeier-Forbund ville søke prismyndighetene om et taksttillegg som en kunne regne med ville bli innvilget og som ville føre til høyere prosentlønn for sjåførene. Norsk Transportarbeiderforbund hevder for øvrig at taksttillegget på 8,5 pst fra 16. oktober 1968 ikke har gitt det økonomiske utslag som arbeidsgiverne påstår og at den merfortjeneste som sjåførene måtte ha fått ikke oppveier det de gikk tapt av under lønnsforhandlingene 1968.

Når det gjelder det beløp som skal innkalkuleres i lønnen på grunn av taksttillegget fra april 1970, har Norsk Transportarbeiderforbund under hovedforhandlingen erklært seg enig i Riksmeglingsmannens standpunkt.

Norsk Transportarbeiderforbund krever i samsvar med Riksmeglingsmannens forslag - at etterbetaling skal finne sted fra 1. juni 1970 for alle overenskomster. Det vises i den forbindelse til drøftelser som fant sted under møtet 25. juni 1970 i utvalget til utredning av mulighetene for et nytt lønssystem: Etter å ha gjengitt protokollen fra møtet, jfr. foregående avsnitt, anføres det videre i Norsk Transportarbeiderforbunds skriftlige innlegg:

"På dette møtet drøftet utvalget tidspunktet for forhandlinger vedrørende tariffrevisjonen 1970.

Partene var enige om at det kunne by på vanskeligheter å få forhandlinger i gang midt i ferietiden. Arbeidernes representanter i utvalget kunne gå inn for at forhandlingene ble utsatt til umiddelbart etter ferien, mot at arbeidsgivernes representanter ville medvirke til at det resultat partene i sin tid måtte komme fram til skulle gjøres gjeldende fra og med 1. juni 1970. Arbeidsgivernes represen-

tanter ville positivt gå inn for dette. Norsk Transportarbeiderforbund har i ekspedisjon fra Oslo Drosjeeierforening mottatt bekreftelse på at dette er akseptert."

Norsk Transportarbeiderforbund har lagt ned sådan

p å s t a n d:

Riksmeglingsmannens forslag av 19. september 1970 gjøres gjeldende med følgende endring:

Lønnstillegget fra 1. juni 1970 på kr 1.- pr. time vedrørende overenskomstene for Oslo, Bergen og Fana endres til kr 1.10 pr. time, svarende til kr. 8.50 pr. skift for Oslo og kr 7.79 pr. skift for Bergen og Fana.

Vedrørende Bærum, Asker og Trondheim endres kr 1.- pr. time til kr. 1.15 pr. time, svarende til kr 8.89 pr. skift.

Som følge av at Rikslønnsnemndas kjennelse må foreligge noe senere enn det som var forutsetningen med Riksmeglingsmannens forslag dersom dette var blitt vedtatt, må paragrafene i de ulike forslag vedrørende ikrafttreden og avsnitt vedrørende etterbetaling fra 1. juni endres på følgende måte:

"Denne overenskomst trer i kraft fra den dato som Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger og gjelder til 30. april 1972 o.s.v.

Etterbetaling skal finne sted med kr 8.50 pr. skift for Oslo, kr 7.79 pr. skift for Bergen og Fana, kr 8.89 pr. skift for Bærum, Asker og Trondheim fra 1. juni 1970, eller fra senere ansettelse og til den dato som Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger til de sjåførere som da fortsatt er i tjeneste."

Norges Drosjeeier-Forbund gjør i sitt skriftlige innlegg først rede for de krav angående lønnsreguleringer som Norsk Transportarbeiderforbund opprinnelig satte fram under tariffrevisjonen 1970. Deretter kommer forbundet inn på tariffrevisjonene i 1968 og 1969.

I 1968 var det fra Norsk Transportarbeiderforbunds side fremmet krav om et tillegg til den prosentuelle lønn på 4 pst av denne som kompensasjon for arbeidstidsforkortelsen. Dette ble innrømmet. Den 16. oktober 1968 ble drosjetakstene

forhøyet med 8.5 pst og det medførte at sjåførene fra denne dato automatisk oppebar prosentlønn også av dette taksttillegg, hvilket vil si at de fra og med 16. oktober 1968 fikk et tillegg til sine lønninger som lå gjennomsnittlig kr 30.- pr. uke utover hva som var forutsatt ved tariffrevisjonen 1968, som for drosjesjåførene lå på linje med de øvrige lønnstakere. Når det gjelder avtalen for Bergen, fikk sjåførene et ytterligere tillegg på 5 øre pr. time pr. 1/1-1969 som følge av en bestemmelse i angjeldende avtale om indeksregulering.

I 1969 ble tariffavtalene mellom drosjesjåførene og drosjeeierne i Oslo, Bergen, Trondheim, Fana og Bærum oppsagt av arbeidsgiverne til utløp 30. april 1969. Forhandlingene førte ikke til enighet. Arbeidsgiverne hadde krevet en reduksjon på kr 3.- pr. skift ut fra hensynet til taksttillegget fra oktober 1968. Videre var det krevet inntatt i notatene en bestemmelse som eliminerte de uheldige virkninger av det system som medførte at drosjesjåførene oppebar prosentlønn av gitte taksttillegg. Saken ble brakt inn for meglingsmyndighetene og resultatet ble at de gjeldende avtaler ble prolongert til 30. april 1970 med 2 nye protokolltilførsler (referert foran). Arbeidsgivernes krav om nedregulering av lønnen ble altså ikke realitetsbehandlet av meglingsmyndighetene men forskjøvet fram til neste tariffrevisjon.

Norges Drosjeeier-Forbund opplyser at det under forhandlingene i 1970 har sagt seg villig til å foreta en tariffrevisjon innenfor rammen av 80 øre pr. time, men at det da skal tas hensyn til det lønnstillegg sjåførene har oppebåret siden oktober 1968.

Norges Drosjeeier-Forbund avviser arbeidstakernes krav om lavtlønnstillegg. Det hevdes at sjåførenes fortjeneste ligger på et nivå som ikke betinger lavtlønnstillegg. Under hovedforhandlingen er det lagt fram en del regnskapsstatistikk som forbundet mener understøtter denne påstand.

Når det gjelder størrelsen av det beløp som skal innkalkuleres i lønnen på grunn av taksttillegget fra april 1970 anfører Norges Drosjeeier-Forbund:

"Ved tariffrevisjonen 1969 (se ny protokolltilførsel 1) ble det satt en nøkkel på kr 1.86 pr. prosent i taksttillegg - hvilket i praksis har medført at grunnlaget for prosentberegningene - fra og med 23. april 1970 blir redusert med kr 9.30 pr. skift for

Oslo og Trondheim og med kr 8.55 for Bergen og Fana. For Bærum og Asker gjelder samme bestemmelse som for Oslo og Trondheim. Vi mener at det vil være riktig at en ved denne revisjon får innkalkulert i lønnen prosenten av det gitte taksttillegg på 5 pst, hvilket etter faktiske beregninger utgjør kr 0,45 pr. time. Grunnen til at en ikke finner å kunne benytte 42 øre pr. time, er at nøkkelen på kr 1.86 bygger på et for lavt innkjøringsbeløp idet dette beløp ble stipulert av vår motpart under meglingen i 1969. Det har ikke vært noen enighet mellom partene om at dette beløp var det rette, men arbeidsgiverne godtok beløpet som et beregningsgrunnlag i 1969 for å få spørsmålet løst"

Norges Drosjeeier-Forbund har nedlagt
sådan

p å s t a n d:

Angjeldende 6 tariffavtaler - Oslo, Bergen, Trondheim, Fana, Bærum, Asker - revideres innenfor rammen av det i 1970 gitt generelle tillegg på 80 øre pr. time, dog således at sjåførene ved at de vil oppebære prosentlønn av det taksttillegg på 5 pst dermed har fått et tillegg på 45 øre pr. time. Videre at det ved vurdering av de gjenstående 35 øre pr. time tas hensyn til det lønnstillegg som automatisk ble gitt i og med taksttillegget på 8,5 pst pr. 16. oktober 1968.

Samtlige tariffavtaler skal inneholde bestemmelser som klart tilkjennegir hvorledes det skal forholdes når takstendringer inntreffer og slik at lønningene ikke - på grunn av takstjusteringer - automatisk endres. En viser til protokolltilførsel I i forbindelse med tariffrevisjonen 1969 - dog med forbehold om riktig nøkkel for beregningen.

Arbeidsgiverne må kreve at det vedprotokolltilførsel fastsettes at det fra arbeidstakernes side ikke må tas skritt som kan betegnes som forsøk på å hindre gjennomføring av nødvendige takstøkninger i drosjetrafikken.

Kravet om tilbakebetaling fra 1. juni 1970 blir bestemt å avvise for Bergen, Fana, Trondheim, Bærum og Asker, idet kravet ikke er begrunnet fra arbeidstakernes side. Våre avdelinger her var rede til forhandlinger på et tidlig tidspunkt, men slike forhandlinger kom først i stand i Trondheim 13. august,

i Bergen 25. august og i Oslo 31. august.

Rikslønnsnemnda skal bemerke:

Ad 1. Lavtlønnstillegg.

Ifølge rammeforslaget for tariffoppgjøret 1970 mellom N.A.F. og LO skal det ytes et generelt lønnstillegg på 80 øre pr. time og et spesielt lavtlønnstillegg. Lavtlønnstillegget kan variere fra 6 til 45 øre pr. time, avhengig av fortjenestenivået innenfor det enkelte overenskomstområde i forhold til den gjennomsnittlige timefortjeneste, kr. 12,02 for voksne menn i industrien i 1969. For den nærmere fastsettelse av lavtlønnstillegget er det utarbeidet en tabell som viser at øverste grense for slikt tillegg er 114,9 pst av nevnte timefortjenestesats.

Riksmeglingsmannen har i sitt forslag av 19. september 1970 gått inn for et samlet lønnstillegg på kr. 1,- pr. time. Sett i relasjon til foran nevnte rammeforslag, representerer Riksmeglingsmannens forslag et generelt lønnstillegg på 80 øre og et lavtlønnstillegg på 20 øre pr. time.

Som referert foran under avsnittet angående partenes anførsler, har Norsk Transportarbeiderforbund foretatt beregninger av drosjesjåførenes gjennomsnittlige timelønn i 1969, basert på normal arbeidstid, 42,5 timer pr. uke. Beregningene er foretatt på grunnlag av det stipulerte innkjøringsbeløp, kr. 1.024,- pr. uke, som Riksmeglingsmannen la til grunn i sitt forslag av 29. januar 1970, da det gjaldt å fastsette det beløp som skulle holdes utenfor grunnlaget for sjåførenes prosentlønn dersom det kom en takstøknin i perioden (jfr. ny protokolltilførsel 2). På grunnlag av disse beregningene er Norsk Transportarbeiderforbund kommet fram til at drosjesjåførene i Oslo, Bergen og Fana har krav på et lavtlønnstillegg på 30 øre pr. time, og drosjesjåførene i Trondheim, Asker og Bærum 35 øre pr. time.

Norsk Drosjeeier Forbund har avvist kravet, idet det påstås at drosjesjåførenes fortjeneste ligger på et nivå som ikke betinger lavtlønnstillegg. Til støtte for sin påstand har forbundet under hovedforhandlingen lagt fram en del statistiske oppgaver for 1969 og 1970, bygget på innsendte regn-

skaper for en del drosjeeiere. I denne forbindelse er det statistikken fra 1969 som har betydning.

Nemndas flertall (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Højdahl med tilslutning av Dahl) har funnet at den fremlagte statistikk er meget ufullstendig og at den bygger på alt for få regnskaper. Dessuten fremgår det ikke av oppgavene hvor stor del av innkjøringsbeløpene som er kjørt inn på normal arbeidstid. Her hevder Norges Drosjeeier Forbund at alt er kjørt inn på normal arbeidstid, mens den andre parten hevder at det ofte kjøres adskillig ut over 42,5 time pr. uke. Her skal det for øvrig innskytes at det fremlagte materiale fra Trondheim - uten fradrag for eventuell kjøring ut over normal arbeidstid - synes å indikere en gjennomsnittlig timelønn på kr 12,-, en sats som i tilfelle skulle berettige til lavtlønnstillegg i henhold til rammeavtalen. Det øvrige fremlagte materiale viser tall som ligger noe over Trondheimstallene.

Flertallet er kommet til at det fremlagte statistiske materialet for 1969 - et materiale som såvidt en har forstått i alt vesentlig også forelå for Riksmeglingsmannen - ikke gir grunnlag for å fastslå at drosjesjåførenes gjennomsnittlige timelønn i 1969 lå så vidt høyt at sjåførene ikke skulle ha krav på lavtlønnstillegg. Flertallet legger i den forbindelse vekt på at det dreier seg om så vidt få regnskaper at en vanskelig på dette grunnlag kan danne seg et noenlunde pålitelig bilde av det gjennomsnittlige innkjøringsnivå. Videre mener flertallet at man ikke kan se bort fra at oppgavene omfatter en del kjøring som er foretatt ut over den normale arbeidstid, 42,5 time pr. uke. Flertallet finner under disse omstendigheter ikke grunn til å fravike den helhetsvurdering av drosjesjåførenes lønnsforhold som er lagt til grunn i Riksmeglingsmannens forslag av 19. september 1970, og som i prinsippet innebærer et lavtlønnstillegg på kr 0,20 pr. time i alle de overenskomster det her gjelder.

Mindretallet, fru Thora Tårneby, er ikke enig i flertallets vurdering når det gjelder grunnlaget for lavtlønnstillegg, men må fastholde at de opplysninger og de oppgaver som er lagt fram for Rikslønnsnemnda viser at drosjesjåførene har et lønnsnivå som ikke berettiger til lavtlønnstillegg.

Det er ikke fremlagt noe bevis fra den annen part for at noen del av innkjøringsbeløpene representerer overtid. Mindretallet må derfor stemme for at det ikke innrømmes lavtlønnstillegg.

Ad 2. Taksttillegget 16. oktober 1968.

Det er på det rene at partene i forbindelse med lønnsoppgjøret i 1968 ble enige om følgende protokolltilførsel: "Partene er enige om at eventuelle takstendringer i tariffperioden skal tas hensyn til ved tariffrevisjonen". Rikslønnsnemnda går ut fra at partene ved denne formuleringen tok sikte på at forholdet skulle tas opp ved neste tariffrevisjon. En viser her til Trondheimsoverenskomsten der det uttrykkelig er sagt at det "ved neste tariffrevisjon skal tas hensyn til takstendringer som er kommet eller vil komme i tariffperioden (1.10.1968 - 30.4.1969)".

Arbeidsgiverne sa da også opp overenskomsten ved avtaletidens utløp 30. april 1969 og krevet at den faste lønn skulle reduseres med kr 3.- pr. skift ut fra hensynet til taksttillegget på 8,5 pst fra 16. oktober 1968. Forhandlingene førte ikke fram, heller ikke den etterfølgende tvungne megling. Riksmeglingsmannen satte den 29. januar 1970 fram et forslag som ikke ble anbefalt av partene, men som ble vedtatt ved avstemningene. Forslaget gikk ut på at de gjeldende avtaler skulle forlenges til 30. april 1970 med to nye protokolltilførsler, hvorav den ene gjaldt virkningene av et eventuelt taksttillegg i den nye tariffperioden, og den andre gjaldt opprettelse av et utvalg som skulle drøfte praktiske og tekniske spørsmål vedrørende drosjeeiernes krav om omlegging av lønnsberegninger for drosjesjåførene. Rikslønnsnemnda konstaterer at Riksmeglingsmannen ved utarbeidelsen av det nevnte forslag ikke fant å kunne ta hensyn til virkningene av taksttillegget fra 16. oktober 1968.

Også ved dette års tariff-forhandlinger, og under den tvungne megling har arbeidsgiverne krevet at det ved lønnsrevisjonen skal tas hensyn til det lønnstillegg drosjesjåførene fikk som følge av taksttillegget fra oktober 1968. Men heller ikke denne gang har Riksmeglingsmannen funnet å kunne ta dette forhold med i betraktningen ved utarbeidelsen av sitt forslag.

Rikslønnsnemndas flertall (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Højdahl med tilslutning av Dahl) er kommet til at

en ikke nå kan ta hensyn til den lønnsøkning som måtte være en følge av takstforhøyelsen fra 16. oktober 1968. Det er om-
tvistet mellom partene hvor stor lønnsøkningen i tilfelle er,
og det er ikke lagt fram materiale som gir nemnda anledning
til å foreta en selvstendig vurdering av spørsmålet, selv om
det er rimelig å anta at en lønnsøkning har funnet sted.

Flertallet vil videre understreke at det åpenbart
var partenes mening at spørsmålet om en lønnsregulering som
følge av takstforhøyelsen fra oktober 1968 skulle foretas ved
første tariffrevisjon etter at bestemmelsen kom inn. Men da
viste det seg som nevnt at det ikke var mulig å få gjennomført
noen regulering, noe som partene vel må sies å ha godtatt ved
å vedta Riksmeglingsmannens forslag av 29. januar 1970.

Selv om angjeldende protokolltilførsel formelt ble
prolongert ved Riksmeglingsmannens forslag av 29. januar 1970,
er nemndas flertall - etter det som har skjedd - i tvil om
hvilken vekt en kan legge på bestemmelsen. Men uten å ta
standpunkt til spørsmålets juridiske side, mener flertallet
at det vil være urimelig å trekke med seg et slikt regulerings-
krav fra oppgjør til oppgjør. Flertallet viser i den forbindelse
også til at Norsk Transportarbeiderforbund nå har erklært seg
villig til å akseptere en tariffbestemmelse som går ut på at
taksttillegg som måtte komme i tariffperioden, skal holdes
utenfor grunnlaget for drosjesjåførenes prosentuelle lønn,
jfr. ny protokolltilførsel 6 til Riksmeglingsmannens forslag
av 19. september 1970.

Mindretallet vil, når det gjelder flertallets standpunkt
til dette spørsmål, vise til kjennelse i sak nr. 1/1969 i
Rikslønnsnemnda, det heter på side 9:

"Av dette følger at man i Trondheim vil ha samme
utgangspunkt som andre steder når man ved neste
tariff-revisjon skal vurdere betydningen av den
takstendring som ble gjennomført fra 16. oktober
1968."

Lønnsnemndas flertall har tilkjennegitt at oppfatningen
er den at en nå ikke kan ta noe hensyn til virkningen i løn-
ningene av nevnte taksttillegg på 8,5 pst. Ifølge ovennevnte
kjennelse går det tydelig fram at Rikslønnsnemnda har forutsatt

at virkningen av taksttillegget skal vurderes såvel for Trondheim som for de øvrige steder, hvilket ikke er blitt gjort - verken av meglingsmyndighetene eller av Rikslønnsnemnda og at vesentlige ting hermed er satt ut av betraktning i bedømmelsen av tariffsituasjonen. Mindretallet må etter dette stemme for Drosjeeier-Forbundets påstand i dette spørsmål

Ad 3. Størrelsen av det beløp som skal innkalkuleres i lønnen på grunn av taksttillegget fra april 1970.

Partene er enige om at virkningen av taksttillegget på 5 pst fra 23. april 1970 skal innkalkuleres i lønnen. Riksmeglingsmannen har foreslått at innkalkuleringen skjer på grunnlag av det samme innkjøringsbeløp som ble lagt til grunn under tariffrevisjonen i 1969 i Riksmeglingsmannens forslag av 29. januar 1970, ny protokolltilførsel 2. Det svarer til kr 0,42 pr. time. Norsk Transportarbeiderforbund har erklært seg enig i dette. Norges Drosjeeier-Forbund har krevet at innkalkuleringen skjer med kr 0,45 pr. time, idet det ikke kan akseptere det stipulerte innkjøringsbeløp. Forbundet hevder at det ikke har vært noen enighet mellom partene om at dette beløp var det rette. Men arbeidsgiverne godtok beregningsgrunnlaget i 1969 for å få spørsmålet løst.

Rikslønnsnemndas flertall (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Højdahl med tilslutning av Dahl) viser til merknadene under punkt 1 foran om det utilstrekkelige materiale en har til å vurdere størrelsen av innkjøringsbeløpene. Flertallet finner derfor at det heller ikke i den forbindelse det her gjelder, har grunnlag for å fravike den vurdering Riksmeglingsmannen har gjort. Flertallet går derfor inn for at innkalkuleringen skjer i samsvar med Riksmeglingsmannens forslag.

Ved beregning av hvilket utslag lønn av 5 pst-taksttillegget utgjør - og med et reelt beregnet innkjøringsbeløp -- er det på det rene at dette vil bety mer enn kr 0,45 pr. time - selv for de avdelinger som har 32 pst. Mindretallet må derfor stemme for Drosjeeier-Forbundets påstand under dette punkt.

Ad 4. Etterbetaling.

Norsk Transportarbeiderforbund har for santlige overenskomster krevet etterbetaling fra 1. juni 1970 og viser i den forbindelse til de drøftelser som fant sted

under møtet den 25. juni 1970 i forhandlingsutvalget angående nytt lønssystem. Forbundet har ment å kunne utlede av disse drøftelsene at arbeidsgivernes representanter ville gå positivt inn for en etterbetaling fra 1. juni 1970. Og det vises også til at Oslo Drosjeeierforening senere har bekreftet at en slik ordning er akseptert. Norges Drosjeeier-Forbund har avvist kravet om etterbetaling for samtlige overenskomstområder utenom Oslo. Forbundet har under hovedforhandlingen hevdet at arbeidsgivernes representanter i møtet den 25. juni ikke gav noe tilsagn om å gå positivt inn for forslaget om etterbetaling, men bare lovet å legge spørsmålet fram for sine respektive organisasjoner. For øvrig er det vist til siste ledd i Norges Drosjeeieres Forbunds påstand som er gjengitt foran. Riksmeglingsmannen har i sitt forslag av 19. september 1970 gått inn for at etterbetaling skal skje fra 1. juni 1970 for samtlige overenskomster.

Nemndas flertall (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Højdahl) er kommet til at etterbetalingen bør skje fra 1. juni 1970 for alle overenskomster det her gjelder. Flertallet har lagt vekt på at det først ved ferietidens begynnelse var klart at det utvalg som var oppnevnt til å drøfte mulighetene for et nytt lønssystem, ikke kom til å legge fram noe konkret forslag slik at det måtte tas opp forhandlinger på fritt grunnlag. Alle parter måtte da være forberedt på at det kunne oppstå vanskeligheter med å få i gang forhandlinger før ferietiden var over. Flertallet har videre lagt vekt på at Oslo Drosjeeierforening - etter de drøftelser som fant sted den 25. juni 1970 - har samtykket i at etterbetaling finner sted. Det er således på det rene at den største gruppe av drosjesjåførene vil få etterbetaling under enhver omstendighet. Ut fra de forhold som her er nevnt, har flertallet funnet at det ville være urimelig om ikke drosjesjåførene i de øvrige overenskomstområder fikk den samme etterbetalingsordning.

Under hovedforhandlingene er det ført bevis for at arbeidsgiverne i Bærum, Akser, Fana, Bergen og Trondheim var rede til forhandlinger på et tidlig tidspunkt. De sene forhandlinger her skyldtes ikke arbeidsgiverne. Meglingsmannens

forslag om ikrafttreden - d.v.s. tilbakebetaling er ikke i overensstemmelse med den praksis som er fulgt i vår oppgjøret - der tilbakebetaling skal skje fra den dag meglingsforslag foreligger. Under henvisning til dette stemmer mindretallet for at tilbakebetaling for ovennevnte 5 avdelinger skjer fra 20. september 1970.

I fjerde avsnitt av sin påstand har Norges Drosje-eier-Forbund krevet at det fra arbeidstakernes side ikke må tas skritt som kan betegnes som forsøk på å hindre gjennomføring av nødvendige takstøkninger i drosjetrafikken. Under hovedforhandlingene er det opplyst at det i denne forbindelse særlig siktes til et brev som Norsk Transportarbeiderforbund den 26. august 1968 sendte Prisdirektoratet i forbindelse med en foreliggende søknad om taksttillegg.

Nemndas flertall (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Højdahl med tilslutning av Dahl) mener at det spørsmål som her er reist, ligger utenfor det sakområde som nemnda skal behandle i denne saken og finner derfor ikke grunn til å gå nærmere inn på saksforholdet.

Under rådslagningene i nemnda resite Norges Drosje-eier Forbunds representant spørsmålet om å få med i overenskomstene en bestemmelse om at partene hadde adgang til i tariffperioden å gjennomføre en annen fordeling av lønnstillegget på den faste og den rørlige lønn dersom de ble enige om det. Representanten for Norsk Transportarbeiderforbund hadde ingen innvendinger mot forslaget. Rikslønnsnemnda slutter seg enstemmig til det foreslåtte tillegg til overenskomstene.

S l u t n i n g:

De gjeldende overenskomster

mellom

1. Norges Drosjeeierforbund - Oslo Drosjeeierforening
2. Norges Drosjeeierforbund - Bærum Drosjeeierforening
3. Norges Drosjeeierforbund - Asker Drosjeeierforening
4. Norges Drosjeeierforbund - Drosjebilentralen, Bergen
5. Norges Drosjeeierforbund - Fana Drosjebilentral
6. Norges Drosjeeierforbund - Trondhjems Drosjeeieres Forening

på den ene side

og

Norsk Transportarbeiderforbund

på den andre side

fornyes i samsvar med Riksmeglingsmannens forslag av 19. september 1970 med følgende endringer og tilføyelser:

1. Det skal være adgang for partene til å avtale en annen fordeling av det samlede lønnstillegg på fast lønn og prosentlønn enn den som fremgår av Riksmeglingsmannens forslag av 19. september 1970.
2. Disse overenskomster trer i kraft 13. november 1970 og gjelder til 30. april 1972 og videre 1 - ett - år om gangen hvis den ikke skriftlig sies opp av en av partene med 1-en-måneds varsel.

Etterbetaling skal finne sted fra 1. juni 1970 eller fra senere tiltredelse og til 12. november 1970 til de sjåførere som da fortsatt er i tjeneste.

Reidar Danielsen

Erling Anger

Arnljot Strømme Svendsen

Vilhelm Dahl

Thora Tårneby

Odd Højdahl

Odd Lilleskare