

# Tariffavtale i \_\_\_\_\_ AS

## Avtale om arbeidstid for sjåførar.

Med henvisning til "Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv." heretter kalt «AML» og dertil hørende "Forskrift om arbeidstid for sjåførar og andre innen veitransport" heretter kalt «FATS» har bedriften og de tillitsvalgte gjennomført drøftelser for hvordan dette skal praktiseres i bedriften.

### Arbeid i \_\_\_\_\_ AS foregår innenfor:

AML: På kjøring av asfalt og brøyting, veivedlikehold på eksisterende veg er det bestemmelsene på arbeidstid i AML som danner rammer og grenser for arbeidstid, overtid og beredskap.

FATS: På kjøring av masse og asfalt på nye veier og anlegg, og annen kjøring innenfor bestemmelsene om kjøre- og hviletid, er det bestemmelsene i FATS som gjelder for arbeidstid, overtid og beredskap.

Lønn: Lønnsvilkår følger avtale om dette med hver enkelt, og innfrir minimumskrav i overtids bestemmelsene i FATS og AML.

### Beskrivelse av ordninger i firma

Bedriften har ulike typer og mengde oppdrag som varierer etter sesong og værforhold. Det er utfordrende å lage faste arbeidsplaner gjennom hele året, da flere av oppdragene er uforutsigbare og går igjennom bilformidler Grenland Transport AS. Start og slutt på arbeidsdagen kan variere fra uke til uke etter hvilke typer oppdrag som selskapet får fra sine kunder.

#### Avtale om gjennomsnittsberegning av arbeidstiden:

Gjennomsnittlig alminnelig daglig arbeidstid er 9 timer pr dag og 40 timer pr sju dager.

Ved arbeid på natt vil gjennomsnittlig alminnelig daglig arbeidstid er 9 timer pr dag og 38 timer pr sju dager

## Gjennomsnittsberegning av arbeidstiden:

Det er avtalt følgende ordninger på gjennomsnittsberegning av arbeidstiden:

Definisjon sommersesong er fra 16.04 -14.10 og vintersesong er fra 15.10 – 15.04

**Sommersesong på asfalt vedlikehold av veier og vintersesong på brøyting og salting, og spesielle prosjekt på unntakskjøring:** Det kan bli benyttet gjennomsnittsberegning av arbeidstiden jamfør AML 10-5, andre ledd. Alminnelig daglig arbeidstid vil være på maksimalt 12,5 timer i løpet av 24 timer. Grensen på 48 timer i løpet av sju dager kan gjennomsnittbregnes over en periode på åtte uker, likevel slik at den alminnelige arbeidstiden ikke overstiger 54 timer i noen enkelt uke. Referansetid er maksimalt 52 uker.

**Sesongarbeid i sommersesong på masse og asfalt på nye veier og anlegg underlagt kjøre- og hviletid:** Det kan bli benyttet en turnusplan/arbeidsplan med gjennomsnittsberegning av arbeidstiden jamfør FATS §10 tredje ledd. Alminnelig arbeidstid vil være på maksimalt 10 timer i løpet av 24 timer og maksimalt 60 timer i løpet av sju dager. Referanseramme er 16 uker.

**Turnusarbeid:** Det kan avtales turnusarbeid med sjåførere som ønsker å jobbe mer i perioder mot tilsvarende fri, slik at den alminnelige arbeidstiden i gjennomsnitt forholder seg til kjøringens gjeldende regelverk og gjeldende avtaler på gjennomsnittsberegning av arbeidstiden pr dag og pr uke som beskrevet på sesongarbeid.

Arbeidsplaner og turnusplaner drøftes i hvert enkelt tilfelle med tillitsvalgt, også med de berørte ansatte så langt det lar seg gjøre.

**Nattarbeid:** Alminnelig arbeidstid for arbeidstakere som arbeider mer enn tre timer om natten, skal i gjennomsnitt ikke overstige 8 timer i løpet av 24 timer. Gjennomsnittsberegningsperioden er 4 uker.

## Unntak og tolkning/praksis i firma

Partene er enige om at nedenfor beskrevne praktisering av regelverket skal gjelde for 2024 og fremover:

1. Partene er enige om at det er forskjell på hvordan timer avlønnes og hvordan forbruk av timer skal forstås. Det at timer utbetales med overtidkompensasjon er ikke det samme som at det er overtid i forhold til regelverket i AML og FATS.
2. Partene innser at det er vanskelig å planlegge og fordele mengden arbeid jevnt i løpet av et kalenderår. Det er enighet og forståelse for at det i tidsavgrensede perioder vil være behov for arbeidsinnsats utover normal arbeidstid, og at det i disse perioder vil bli forespurt om overtid innsats.
3. Det er enighet om at den praksis vi har med at alt overtidarbeid er frivillig, videreføres.

4. Det er videre enighet om at hvis det skulle oppstå situasjoner hvor dette ikke lar seg overholde, så skal avvikssystemet brukes.
5. Partene er enige om at det gjøres unntak fra FATS §12 første og annet ledd jfr. § 19 i samme forskrift. Dette gjøres av hensyn til kjøremønster og arbeidstype, som tilsier at utvidede arbeidsdager må kunne benyttes i pressperioder. Dette punktet gjelder ved kjøring underlagt kjøre og hviletidsbestemmelsene.
6. Det er enighet om å gjøre unntak fra FATS § 13 (Samlet ukentlig arbeidstid) annet ledd jfr. §19 i samme forskrift, ved at gjennomsnittsberegninger av samlet ukentlig arbeidstid utvides til 26 uker. Dette punktet gjelder ved kjøring underlagt kjøre og hviletidsbestemmelsene.
7. Det er enighet om at overtidsarbeid jfr. FATS § 11 (overtid- og merarbeid) kan forespørres utvidet til 400 timer per år i dialog med hver enkelt arbeidstaker. Dette punktet underskrives også av hver enkelt arbeidstaker på eget skjema jfr. også frivillighet i pkt. 3 i denne avtale. Slik avtale gjelder pr. kalenderår med hver enkelt arbeidstaker, og ny avtale vurderes/underskrives etter behov årlig. Dette punktet gjelder ved kjøring underlagt kjøre og hviletidsbestemmelsene.
8. Det er enighet om at overtid jfr. AML § 10-6 pkt. 5 kan utvides til 300 timer pr. år, 20 timer i løpet av sju dager og 50 timer i løpet av fire sammenhengende uker når det er særskilt tidsavgrenset behov for dette. Dette punktet er gjeldene for kjøring som ikke er underlagt bestemmelsene om kjøre- og hviletid, jfr. eksempel i innledning. Det er enighet om at overtidsarbeid jfr. AML § 10-6 pkt. 9 kan utvides til maksimalt 16 timer samlet arbeidstid i løpet av 24 timer når det foreligger særskilt behov for slik innsats.
9. Det er enighet om at daglig arbeidsfri kan reduseres til 8 timer, og ukentlig arbeidsfri kan reduseres til 28 timer jfr. AML § 10-8 pkt. 3. Bedriften har hovedsakelig friordning hver helg, slik at behovet her vil være svært begrenset for å redusere ukentlig friperiode. Dette punktet er gjeldene for kjøring som ikke er underlagt bestemmelsene om kjøre- og hviletid, jfr. eksempel i innledning.
10. Det er enighet om at punkt 6 og 7 i AML §10-11 på nattarbeid, kan fravikes jfr. AML §10-11 pkt.9. Arbeidstakerne skal da sikres tilsvarende kompenserende hvileperioder.
11. Det kan avtales beredskapsvakt for brøyting og strøing jfr. AML § 10-4 pkt.3. Denne godtgjøres økonomisk for hvilende vakt, men det er enighet at dette ikke regnes som arbeidstid (og dermed ikke inkluderes i overtid jamfør AML) Vaktordningen fordeles på flere sjåførere, slik at belastningen ikke blir stor på hver enkelt. Ved mye arbeid på beredskap kompenseres dette med hvile når det inntreffer, for å ivareta krav til sikkert arbeidsmiljø, og trafiksikkerhet generelt.

12. Det er enighet om at sjåfører skal laste ned data fra sine sjåførkort, samt fartsskriver i de kjøretøy de benytter i løpet av første uke i hver måned. Rapportering og timeføring skal også gjøres i henhold til bedriftens retningslinjer, dette er avgjørende for at bedriften skal kunne føre løpende kontroll med overtidsbruk og arbeidsbelastning generelt.
13. Det er enighet om at bedriftens avvikssystem brukes for å melde inn spesielle hendelser knyttet til kjøringen, som kan være nyttig informasjon til ledelse og kontrollmyndigheter. Dette gjelder for eksempel hendelser i trafikken, ulykker, uventet stopp av annen karakter, spesielt snøfall/værsituasjon, med andre ord uventede og vanskelig planleggbare hendelser som kan forklare avvik i arbeidsdagen.
14. Avtalen har en gjensidig oppsigelsestid på seks (6) måneder.

Sted: \_\_\_\_\_

Dato: \_\_\_\_\_

Tillitsvalgt

Daglig leder