

**VERKSAMHETS
BERÄTTELSE**

2021



Svenska Transportarbetareförbundet

Box 714
101 33 Stockholm

Besöksadress

Olof Palmes gata 29

Leveransadress

Östra Järnvägsgatan 24
111 20 Stockholm

Telefon växel: 010-480 30 00

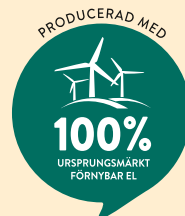
Fax: 08-24 03 91

E-post: transport@transport.se

Hemsida: www.transport.se

© Svenska Transportarbetareförbundet

Tryck: Danagård Litho, 400 ex juni 2022



Innehållsförteckning

Ordföranden har ordet.....	5	ÅRSREDOVISNING	
Förbundsrådet.....	6	Förvaltningsberättelse	60
Förbundsstyrelsen	7	Resultaträkning.....	62
Avdelningarnas medlemsantal	8	Balansräkning.....	63
Avtalsförhandlingar	10	Eget kapital och skulder	64
Gränsdragningsfrågor	10	Kassaflödesanalys.....	65
Organiseringsarbete 2021	12	Noter.....	66
Facklig/Politisk verksamhet (FAPU).....	13	Revisionsberättelse	76
Standardisering.....	13		
Internationellt	14	AVTALEN	
Internationellt arbete nationellt.....	15	Samhall.....	80
ITF Flag of Convenience Campaign, FoC och Port of Convenience Campaign, PoC.....	16	Bemanningsavtalet	80
Internationella Transportarbetarefederationen, ITF.....	16	Bevaknings- och säkerhetsavtalet.....	80
Europeiska Transportarbetarefederationen, ETF.....	17	Bärgningsavtalet.....	80
Nordiska Transportarbetarefederationen, NTF	18	Bensin- och garageavtalet.....	81
European Public Service Union, EPSU.....	19	Biluthyrningsavtalet	82
UNI Global Union, UNI.....	19	Bilvårdsavtalet	83
UNI-Europa Property Services UNI-E.....	19	Bussbranschavtalet	84
Europeiska Unionen, EU.....	19	Civilflyget, riksavtalet	85
Europeiska företagsråd, EWC.....	20	Flygteknisk underhållspersonal på civilflygområdet.....	85
Internationella enheten kvinnokommittén.....	21	Depåavtalet.....	86
Svenska Transportarbetareförbundets Solidaritetsfond.....	21	Arbetsstagare på fraktflygområdet	88
Sociala dialogen.....	22	Flygtankningsavtalet.....	89
Union to Union, utvecklingsarbete.....	23	Flygtekniker med typcertifikat	90
Tidningen Transportarbetaren	27	Gummiverkstadsavtalet	91
Kommunikation 2021.....	28	Hyrverksavtalet.....	91
Arbetsmiljö.....	30	Hamn- och Stuveriavtalet.....	92
Kulturverksamheten	31	Miljöarbetareavtalet.....	93
Studie- och kursverksamhet.....	33	KFS och Pacta.....	93
Yttranden	36	Reklamdistributörsavtalet.....	94
Rapporter och projekt	53	Taxiavtalet – Förare	94
Remisser	53	Taxiavtalet – Taxitelefonister.....	95
Konferenser, möten i Sverige	54	Terminalavtalet	96
Kongresser i Sverige	54	Tidningsdistributörsavtalet.....	96
Kongresser, konferenser i utlandet.....	54	Transportavtalet	97
Representation i avdelningar och regioner	55	Utlandsavtalet.....	97
Transportarbetarnas Arbetslöshetskassa	56	Svenska Transportarbetareförbundet organisationsplan	98
Medlemsavgift till a-kassan	56		



”Ett år där vi slets mellan hopp och förtvivlan om att eländet skulle vara över och livet skulle återgå till det mer normala.”

Ordföranden har ordet

Året 2021 var ett verksamhetsår som fortsatt präglades av pandemin, ett år där vi slets mellan hopp och förtvivlan om att eländet skulle vara över och livet skulle återgå till det mer normala.

Under dessa svåra förutsättningar så kämpade vår organisation med att försöka genomföra verksamhet såsom förhandlingar, möten, utbildningar och medlemsvård med hjälp av teknik och uppfinningsrikedom. Jag imponerades verkligen över att vi kunde lösa det mesta av detta och jag är väldigt stolt över att vi lyckades företräda våra medlemmar förhandlingsmässigt under året utan att några medlemmar kom i kläm rent juridiskt i någon tvist med sin arbetsgivare.


Pandemin har också slagit väldigt olika mot arbetare inom både LO kollektivet och förbundet. Branscher som taxi och flyg har inom förbundet drabbats stenhårt, även bevakningsbranschen har delvis drabbats utifrån säkerhetskontrollerna på våra flygplatser. I övrigt så har många andra grupper inom förbundet behövt jobba mer än före pandemin då mer gods rullat på våra vägar och näthandeln mer eller mindre exploderat.

Inom LO familjen har året präglats av fortsatt splittring runt LAS frågan och ett eventuellt huvudavtal. Frågan har under året behandlats i både LO:s styrelse samt i LO:s representantskap. En majoritet av LO förbunden röstade i båda dessa instanser för att

LO skulle återuppta förhandlingarna runt ett huvudavtal och detta resulterade slutligen i ett beslut om att LO skall ansluta sig men att det sedan är upp till vart och ett av förbunden att självständigt bestämma om man ska ansluta sig. Denna process kommer att pågå ändå fram till hösten 2022. Svenska Transportarbetareförbundets styrelse är fortsatt negativa till att ansluta förbundet till huvudavtalet och detta gäller även ett antal andra LO förbund i nuläget. Förbundets strategi är fortsatt att våra medlemmar i första hand behöver trygghet i anställningen och att en bra möjlighet till både omställning och vidareutbildning ska finnas utan att man behöver göra betydande avsteg i den grundläggande tryggheten som alltid måste finnas i själva anställningen.

Politiskt har året varit minst lika turbulent som inom LO, de olika turerna runt avgående statsministrar och regeringsbildningar kombinerat med hot om både det ena och det andra från oppositionspartier har gjort läget ytterst instabilt för Socialdemokraternas försök att styra landet. När vi går in i valåret 2022 så hoppas jag verkligen att vi lyckas flytta makten i Sverige vänster ut och att det inte blir samma cirkusliknande scenario efter valet som senast i hemliga förhandlingar och mystiska så kallade januariavtal. Detta har vi inte råd med varken inom arbetarrörelsen eller socialdemokratin om framtiden för Sveriges arbetare ska bli bättre och ljusare.




Tommy Wreeth
STOLT FÖRBUNDSORDFÖRANDE

Förbundsrådet

Förbundsrådet har haft två protokollförda sammanträden under året, vårens förbundsråd genomfördes via video samt Easymeet. Detta på grund av covid-19 som inte gjort det möjligt att träffas rent fysiskt. Höstens förbundsråd genomfördes fysiskt på WTC i Stockholm.

Den 26 maj behandlades förvaltnings- och revisionsberättelsen för förbundet, båda godkändes och förbundsrådet beslöt att rekommendera kongressen 2022 ansvarsfrihet för perioden. Henrik Sternberg rapporterade om Cabotagestudien som nu är klar.

Val genomfördes också av en ordinarie samt till denne en förste och andre suppleant till förbundsstyrelsen fram till och med kongressen 2022.

Den 2 november lämnades en rapport avseende budget för 2022, rapportering från framtidsutredningen lämnades enligt uppdraget. Kortare rapport/information om kongressbeställningarna från 2017 års kongress (motionsarbetet).

Utöver förbundsstyrelsen beslut om att utse Studieombudsman Jonas Persson till ordförande i valberedningen, genomförde förbundsrådet val av ordinarie ledamöter samt suppleanter från varje region efter den nominering som genomförts avdelnings- och regionvis. Beslut togs därutöver om att fastställa föreslagen arbetsordning för valberedningen. Gäst på höstens förbundsråd var före detta ordförande i LO, Karl-Petter Torwaldsson.

Förbundsrådet har, förutom förbundsstyrelsen haft följande sammansättning	Avd
Jimmy Åsberg	1
Jörgen Wärja	2
Viktor Andersson	3
Joakim Carlsson	4
Sofia Södergren Poikulainen, Nina Broman Costa 2 november	5
Mikael Persson	6
David Eriksson	7
Emma Brodin, Mikael Wahlberg, suppleant 2 november	9
Håkan Eriksson, suppleant	11
Kenneth Pettersson	12
Bjarne Ringström, ingen närvarande 2 november.	14
Patrik Gardelin	16
Jerry Walthéreson	17
Mikael Humlin	18
Andreas Kedborn	19
Anna Axelsson	20
Björn Hörbäck	25
Cristian Bergvall	26
Sandra Jakobsson, Vasilios Papoutsis, suppleant 2 november	28
Johan Molin	32
Filip Rydolv	41
Joacim Olsson	46
Tommy Sahlberg	51
Dan Johansson	55
Elisabet Hultberg, Kent Christensen, suppleant 2 november	88

Förbundsstyrelsen

Verkställande utskottet

Tommy Wreeth	Förbundsordförande
Lars Mikaelsson	Förbundssekreterare
Anna Rydling	Förbundskassör

Övriga styrelseledamöter

Christer Bengtsson, avdelning 28
Karin Peterson, avdelning 3
Lena Hunt Wiberg, avdelning 17
Ludwig Eriksson, avdelning 41
Carina Lövgren, avdelning 4
Linda Svensson, avdelning 12
Johan Eriksson, avdelning 46
Patrik Östbjerg, avdelning 1
Sofia Södergren Poikulainen, från 22 juni 2021, avdelning 5
Johanna Bergsten, avdelning 32

Adjungerade

Peter Winstén
Jonny Fransson
Peter Lökvist
Britt-Marie Andersson
Ulf Persson
Martin Miljeteig
Magnus Falk
Katrin Löndahl, sekreterare

Förbundsstyrelsen har under året haft nio ordinarie, elva extra besluts och informationsmöten gällande LAS och Covid läget samt ett angående avtalsförhandlingar. De flesta sammanträdena har gjorts via länk eller Teams på grund av Covid-19 som inte har gjort det möjligt att träffas fysiskt. Noteras; styrelsens budgetsammanträde i två dagar för 2022 genomfördes fysiskt på Rönneberga konferensgård på ett Covid säkert sätt.

24 februari 2021 medverkade via Teams, Peter Hultqvist, försvarsministern. Han redogjorde om hur det ser ut just nu på politikens område och att man måste tänka på att det är skillnad på att ha makt och inte ha makt. Under pandemiåret har man kunnat se bland annat de brister som bland

annat finns inom hemtjänsten när man har privatiserat denna. Det ska finnas en trygghet i samhället med mer än grundläggande resurser. Fackligt och politisk samhörighet. Viktigt att facket engagerar sig politiskt i kommuner och alla andra nivåer. Vi har starka högerkrafter som vill förändra vårt samhälle stort – och där är fördelningspolitiken nyckeln till om alla ska känna sig delaktig i samhället – den offentliga sektorn måste komma att tillåtas utjämna människors levnadsvillkor och den fackliga delen av arbetarrörelsen är viktig för förverkligandet av detta. Därefter allmän frågestund, där bland annat försvarsministern skulle framföra kritiken mot att Stefan Löfven sagt att Kommunal och IF Metall tagit sitt samhällsansvar i LAS frågorna. Det framgick tydligt att vårt förbund tycker

precis tvärtom. Peter Hultqvist hade viss respekt för att vi med många småföretag inte accepterade förändringen med tre undantag i LAS, vilket skulle även det framföras. Goda diskussioner, även om det var lite rosornas krig under frågestunden.

26 oktober 2021, deltog Tomas Eneroth, infrastrukturminister på förbundsstyrelsensammanträdet och föredrog för sitt arbete vad gäller Socialdemokraterna och Infrastrukturdepartementet och Mobilitetspaketet mm. Ett stort jobb pågår för att implementera EU beslutet vad gäller cabotage/kombitrafik samt nya kör och vilotider svensk lagstiftning så att den blir klar till i februari 2022, och tackade förbundet för de insatser vi gjort på området

Avdelningarnas medlemsantal

2020-12-31	Avd	Kvinnor	Män	Summa
Umeå/Norrköping	1	101	967	1 068
Göteborg	2	45	794	839
Göteborg	3	917	4 110	5 027
Linköping	4	441	2 119	2 560
Stockholm	5	1 274	6 385	7 659
Karlstad	6	387	1 531	1 918
Nyköping	7	318	1 410	1 728
Örebro	9	310	1 456	1 766
Gävle	11	240	972	1 212
Malmö	12	539	3 235	3 774
Helsingborg	14	398	2 320	2 718
Visby	16	52	268	320
Skövde	17	424	2 102	2 526
Hudiksvall	18	138	825	963
Västerås	19	306	1 338	1 644
Jönköping	20	364	1 685	2 049
Halmstad	25	418	1 703	2 121
Luleå	26	415	1 842	2 257
Umeå	28	308	1 747	2 055
Sundsvall	32	470	2 353	2 823
Uppsala	41	457	1 553	2 010
Märsta	46	79	1 180	1 259
Kristianstad	51	446	2 498	2 944
Uddevalla	55	219	1 025	1 244
Borlänge	88	319	1 249	1 568
Summa total		9 385	46 667	56 052

2021-12-31	Avd	Kvinnor	Män	Summa
Umeå/Norrköping	1	97	951	1 048
Göteborg	2	49	772	821
Göteborg	3	907	4 053	4 960
Linköping	4	462	2 107	2 569
Stockholm	5	1 254	6 368	7 622
Karlstad	6	408	1 508	1 916
Nyköping	7	345	1 420	1 765
Örebro	9	332	1 423	1 755
Gävle	11	262	970	1 232
Malmö	12	536	3 178	3 714
Helsingborg	14	420	2 312	2 732
Visby	16	48	257	305
Skövde	17	434	2 097	2 531
Hudiksvall	18	131	813	944
Västerås	19	318	1 364	1 682
Jönköping	20	355	1 637	1 992
Halmstad	25	420	1 620	2 040
Luleå	26	453	1 811	2 264
Umeå	28	330	1 697	2 027
Sundsvall	32	477	2 309	2 786
Uppsala	41	455	1 581	2 036
Märsta	46	76	1 075	1 151
Kristianstad	51	446	2 454	2 900
Uddevalla	55	212	981	1 193
Borlänge	88	318	1 220	1 538
Summa total		9 545	45 978	55 523





Avtalsförhandlingar

Prolongerade avtal

I februari 2020 började vi bli uppmärksammas på att Covid-19 började få en oroväckande spridning. En bit in i mars 2020 konstaterade vi och övrig arbetsmarknad att det inte fanns någon rimlig möjlighet att genomföra de väntade avtalsförhandlingarna. Ett beslut togs då att prolongera alla avtal sju månader, med förhoppning att pandemin skulle vara under kontroll.

Då våra första prolongerade avtal löpte ut den sista oktober 2020 var pandemin fortfarande fullt utbredd och utan

riktig kontroll. Med anledning av detta blev vi tvungna att genomföra våra förhandlingar digitalt. Både förhandlingarna med våra motparter och våra möten med respektive delegation. Trots de svårigheter som det innebär så kunde förhandlingarna ändå genomföras. Då flertalet av våra avtal hade en prolongerad löptid till 2021 så fortsatte avtalsrörelsen 2020 även under våren 2021.

Avtalsrörelsen gick relativt friktionsfritt trots de yttre omständigheterna. På avtalsområde Taxiavtalet-förare gick

det däremot inte så väl. Efter många förhandlingstillfällen så blev förbundet tvungen att varsla Biltrafikens Arbetsgivareförbund om stridsåtgärder. Medlare kopplades in, och efter några dagars medling kunde vi till slut enas om ett avtal. Till stor del berodde det på att vi tack vare korttidsarbetet som var ett resultat av Coronapandemin, hade fått tillgång till ett bra underlag på lönestatistik i Taxibranschen.

All eloge till de berörda i alla våra delegationer som hanterade avtalsrörelsen på ett bra och disciplinerat sätt.

Gränsdragningsfrågor

Under 2021 har förbundet inte haft några gränsdragningsvister, som blivit föremål för LO:s styrelse att hantera

Transport är utsedd att vara med i en arbetsgrupp där de 7 största förbundet ska se över LO:s organisationsplan till

kongressen 2024, arbetsgruppen startade innan det finns något kongressbeslut men ett flertal motioner ville ha en översyn över organisationsplanen. På LO kongressen i slutet på året fattades beslut om att ge klartecken för arbetsgruppen.

Förbundet har under året haft löpande möten och överläggningar med Handels gällande organisationsrätten på terminal/ lager och Kommunal gällande buss beställningstrafik.

TAXI

Organiseringsarbete 2021

Förbundets medlemsvärning/organiseringseenhet gick med en spänd förväntan in i verksamhetsåret 2021, dock mycket präglad av pågående pandemin covid -19.

Enhetens arbete inför verksamhetsåret präglades av en historisk annorlunda planering. Den medlemsnära kontakten har under pandemin blivit ännu viktigare för organisationen men behövdes göras på ett annorlunda sätt. Med teknikens framfart har dock organisationen genom Teams möten kunnat ställa om till digitala möten med avdelningarna. Genom ett sådant här arbetssätt har så många fler fått ett samtal/dialog med förbundet vilket måste anses positivt.

Med anledning av pågående pandemi har förbundet erbjudit lokalavdelningarna ett digitalt mötesverktyg. Enheten

har varit utbildningsansvariga i systemet till lokalavdelningarna och även behjälpliga inför och under mötena för att underlätta lokalavdelningarnas sektions/representantskapsmöten.

Under våren påbörjades en planering tillsammans med förhandlingsenheten om regionskonferenser där förbundskontoret kallade avdelningarna till gemensamma överläggningar. Kallade till konferenserna var förbundsanställd personal där förbundets ledning tillsammans med organisationsenheten, förhandlingsenheten, Studieenheten, arbetsmiljöenheten samt administrationsenheten.

Förbundets satsningar med viktiga arbetsplatser har fortlöpt under året med lokalavdelningarna 7 och 11. Amazonprojektet i avd. 7 har avslutats i september månad. Efter

en seg början under föregående år pga. olika anledningar, har det under året blivit ett lättare arbete. Medlemstillströmning är god och fackliga förtroendemän har utsetts. Arbetet i avd. (Securitas) 11 har fortsatt under året med gott resultat och fortsatt medlems tillströmning.

Enheten har under hösten påbörjat nya verksamhetsplaneringar med lokalavdelningarna för verksamhetsår 2022. Medlemsvärvarutbildningar har förändrats från att vara centrala med enskilda deltagare från lokalavdelningarna till att vi utbildar lokalavdelningarnas personal och lokalt förtroendevalda på arbetsplatserna tillsammans. Resultatet har varit positivt i de avdelningarna det har genomförts på och kommer utvecklas under kommande verksamhetsår.

Kampdagar 2021

Nr	Vecka	Kampdag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
2101	2	12-jan		tisdag			
2102	3	20-jan			onsdag		
2103	5	04-feb				torsdag	
2104	7	16-feb		tisdag			
2105	9	03-mars			onsdag		
2106	11	18-mars				torsdag	
2107	13	30-mars		tisdag			
2108	15	14-apr			onsdag		
2109	17	kampvecka	kampvecka	kampvecka	kampvecka	kampvecka	kampvecka
2110	19	11-maj		tisdag			
2111	21	26-maj			onsdag		
2112	23	10-juni				torsdag	
2113	25	22-juni		tisdag			
2114	27	07-juli			onsdag		
2115	29	22-juli				torsdag	
2116	32	10-aug		tisdag			
2117	34	25-aug			onsdag		
2118	36	09-sep				torsdag	
2119	37	kampvecka	kampvecka	kampvecka	kampvecka	kampvecka	kampvecka
2120	38	21-sep		tisdag			
2121	40	06-okt			onsdag		
2122	42	21-okt				torsdag	
2123	44	02-nov		tisdag			
2124	46	17-nov			onsdag		
2125	48	02-dec				torsdag	
2126	50	14-dec		tisdag			
2127	52	29-dec			onsdag		

Facklig/Politisk verksamhet (FAPU)

Förbundets facklig/Politiska utskott beslutade att man skall förändra utbildningen för avdelningarnas ansvariga (Motorer).

I september månad genomfördes utbildningen, där förbundets valansvariga Mikael Ladman avd. 6 och Marie Samuelsson avd. 17 medverkade. Deltagarna på utbildningen fick med sig arbetsuppgifter om att kartlägga kontaktnätet mot partidistrikt och LO distrikt med deras underliggande organisationer. Deltagarna på utbildningen fick även ett ideologiskt inspel genom föreläsning av Daniel Suhonen Reformisterna. Med anledning av pandemin var tyvärr antalet deltagare något färre än vid tidigare utbildningstillfälle.

FAPU har med anledning av pandemin genomfört kontinuerliga teamträffar där vi diskuterat uppkomna

facklig/politiska frågor som berör våra medlemmar. FAPU - ledamöterna har sedan tagit med sig frågorna till sina lokalavdelningar som berör deras ansvarsområde. Frågor som har behandlats under året har bland annat varit LAS utredningen, hur den har behandlats såväl partipolitiskt som inom LO familjen.

Under verksamhetsåret har nomineringar genomförts till Riksdagsval 2022. Det är väldigt glädjande att förbundet har 2 kandidater som med ökade mandat inom sin valkrets kan bli ordinarie Riksdagsledamöter efter valet 2022. Johanna Bergsten avd. 32 samt Joakim Borg avd. 19, står med nuvarande mandatfördelning som 1:a suppleanter.

Under året har det varit förändringar i FAPU då deltagare har avslutat sina uppdrag, Region 1 Mikael Danielsson avd. 28, Region 2 Johanna Bergsten

avd. 32, Region 3 Kent Christensen avd. 88, Region 4 Christian Öström, Region 5 Alexander Hutter tom augusti och Region 6 Lenny Ödegården avd. 20 tom Mars, därefter Anna Axelsson avd. 20.



Daniel Suhonen

Standardisering

Den fria rörligheten för varor inom EU förutsätter att det finns gemensamma regler som gäller i alla medlemsländer för hur maskiner, fordon, skyddsutrustningar mm ska vara utformade, hur farliga ämnen ska klassificeras och så vidare.

En arbetstagare som använder verktyg och andra produkter för att utföra sitt arbete, måste veta att dessa är säkra. Det får inte medföra risker eller orsaka skador på grund av sin utformning eller sitt innehåll. Därför har standardisering i praktiken en direkt koppling till arbetsmiljön. Det finns standarder för redskap, motorfordon, lokaler, arbetskläder, ämnen/vätskor, maskiner och allt möjligt annat som vi har och använder i arbetet. Standarder ska driva utvecklingen framåt och det betyder att när du deltar i en kommitté så är du med och bestämmer den framtida riktningen inom ditt område. Att påverka framtiden är ett strategiskt beslut för dig och ditt arbete.

Ju mer aktiv du är ju mer kan du var med och påverka både innehåll och ut-

formning av en standard samtidigt som du bevakar medlemmars intressen.

Samordningen mellan Transport och LO innebär att vi medverkar till att utveckla möjligheterna för ett bra fackligt inflytande i Sverige och på internationell nivå i samarbete med Europafacket. Transportarbetareförbundet bidrar även till att utforma plattformen för samverkan med myndigheter och organisationer. Transport följer utvecklingen av nya standardiseringsprojekt och organiserar facklig medverkan i projekt som har en betydelse för arbetsmiljön och våra medlemmar. Vi utbildar förtroendevalda om standardiseringsverksamhet samt fördelar och prioriterar fackliga områden inom standardiseringen.

Som fackförbund medverkar vi till kunskapsspridning om standardiserings betydelse för en bra och säker arbetsmiljö.

Förbundets samordnare är Sven Sawatzki och Transport är verksamma i SIS/TK 609 Snabbtester för drogana-

lys samt i SIS/TK 494 Samhällssäkerhet. I övriga TK grupper nationellt och internationellt har vi haft bevakning på under året.

SIS/TK 609 Snabbtester för droganalys
Annika Collstam
SIS/TK 402 Skyddskläder
Sven Sawatzki
CEN/TC162 WG5/PG5 Body armour
Sven Sawatzki
SIS/TK 494 Samhällssäkerhet
Sven Sawatzki
TC 439 Private Security Services
Sven Sawatzki

Samordnaren för varje förbund deltar årligen i ca 6st ASTA möten tillsammans med LO som har ordförandeposten, utöver detta så sker det en årlig konferens där det utbyts erfarenheter för LO förbundens utsedda förtroendevalda experter. Covid19 har fortsatt att påverkat standardiseringsarbetet i en större omfattning som i sin tur har medfört att möten ställts in eller bytts ut mot digitala träffar. Ansvarig på förbundet är Martin Miljeteig och Peter Lökvist.

Internationellt

Allmänt

Förbundets internationella arbete paragraf 2 i förbundets stadgar, till detta kommer förbundsstyrelsebeslut och andra policyn.

Förbundets internationella verksamhet har under 2021 fortsatt begränsats av Covid-19 pandemin. Under senhösten 2021 såg det ut som att vi skulle kunna återgå till något som likande det gamla normala och vi deltog i några styrelsesammanträden i ITF och ETF innan den muterade varianten omikron slog till och stängde många gränser igen.

Efter sommaren beslutade ITF genom en extra ordinär kongress, virtuellt, att flytta fram sin kongress från 2023 till 2024. Detta för att ta höjd för pandemin och på så sätt också ge möjlighet för alla medlemsförbund att delta fysiskt. En virtuell ITF kongress skulle med facit i hand från

andra stora möten och kongresser inte fungera. EN ITF kongress har cirka 2000 deltagare. Även UNI Global har beslutat att skjuta fram sin kongress från 2022 till 2023.

Efter år av hårt arbete med att få till en reglerad arbetsmarknad för europeiska lastbilschaufförer har delar av det så kallade mobilitetspaketet beslutats om i slutet av 2021. Resterande beslut kommer att tas under första delen av 2022. Dock kvarstår frågan om kontrollfunktionen, där förbundet förordrar en ny tillsynsmyndighet.

Ytterligare en stor fråga för förbundet under 2021 har varit EU förslaget om europeiska minimilöner. Förbundet tillsammans med LO och övriga LO förbund har arbetat hårt mot förslaget. Tyvärr har vi arbetat i motvind, vi har inte lyckats övertyga vare sig våra europafederationer eller europafacket. Vi står med ett lagstiftningsförslag

som på sikt kommer att slå sönder vår svenska modell. Frågan har blivit så infekterad att LO och LO styrelsen har skriftligen uttryckt att man inte längre har förtroende för europafackets ledning. Även våra biståndsprojekt har lidit av pandemin, vi har inte kunnat följa upp våra projekt 100 procentigt.

Även om vi har haft virtuella möten med våra partners så är det inte detsamma som att fysiskt besöka projekten där man på plats får en annan helhetsbild och kan vara mer behjälpliga med idéer och förslag till förändringar. Vi fortsätter med vårt internationella arbete nationellt också genom LO och lobbyarbete visavi politiken och politiker med mera.

Till sist hoppas vi att ILO:s konvention 190 snarast ratificeras av Sverige och övriga världen, vi måste få stopp på våldet och trakasserier mot världens transportarbetare.

Sign up: www.bit.ly/platformworkers

12 October | 10.00-11.15

Social Dialogue FOR Platform Workers

Hosted by Johan Danielsson, Marianne Vind,
Timo Wölken, Elisabetta Gualmini,
Members of the European Parliament



Group of the Progressive Alliance of
Socialists & Democrats
in the European Parliament



Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson

Internationellt arbete nationellt

Ordning & Reda verksamheten i åkeribranschen

Pandemin har påverkat verksamheten påtagligt och den planerade uppsökande verksamheten har inte kunnat genomföras som planerats. Dock så har Ordning & Reda verksamheten medverkat vid flertal digitala seminarium och konferenser som inbjudna föredragshållare gällande verksamhetens arbete. Möten/föredrag har ägt rum med flera av förbundets avdelningar, politiska partier med flera.

Ordning & Reda jobbade med Fair Transport certifieringen fram till dess att Sveriges Åkeriföretag helt plötsligt kovände och inte alls tyckte att Transport skulle vara med längre trots att vi hade en avsiktsförklaring som vi följde. Vi har också medverkat i ett uppsökeri tillsammans med åkerisektionen i Göteborg där vi fick se en del nya tendenser i åkeribranschen t ex så verkar det som att vi framöver kan se en ökning av importerade dragbilar från östländerna.

Under hösten så var vi tillsammans med ett par av Transports utredare ute i Karlskrona hamn med myndigheter för att se hur de jobbar rent operativt. Här kan man bara konstatera ytterligare en gång till att myndigheter i Sverige är alltför lågt bemannade när det gäller operativt arbete. Deras erfarenheter och kunskaper inom den internationella och nationella åkeribranschen har resulterat att man varit inbjudna till LO för att prata om arbetslivskriminalitet, man har även deltagit i en nationell konferens arrangerad av AFA Försäkring för att prata om åkeribranschens baksida med utnyttjad utländsk arbetskraft. Ordning & Reda verksamheten har även varit delaktiga i flera remissyttrande från förbundet inför implementeringen av EU:s mobilitetspaket, även infrastrukturdepartementet har efterfrågat verksamhetens kunskaper.

Under året har Ordning & Reda verksamheten utökat sitt nätverk både internationellt och nationellt. Under

första halvåret hölls det första digitala mötet med det nybildade Baltic Sea Trucking Network. Det är representanter från Estland, Lettland, Litauen och Finland som kommer att samarbeta, just med tanke på det kommande mobilitetspaketet och för en åkeribransch med schyssta villkor. Under andra halvan av året så bildades det nationella nätverket med informatörer från hela landet som skall vara delaktiga i Ordning & Redas arbete med kartläggning av utländska aktörer mm.

Under året så har man tecknat tre utstationeringsavtal med utländska aktörer, två åkerier från Tyskland och ett åkeri från Lettland. Ordning & Reda verksamheten har även genomfört avtalskontroller som inbringat stora skadestånd då man ej till fullo följt avtalet.

ITF Flag of Convenience Campaign, FoC och Port of Convenience Campaign, PoC

Förbundets representanter i FoC-kampanjen 2021 har varit: Fredrik Brådd assisterande koordinator, Göran Larsson ITF-inspektör och Jörgen Johansson PoC-inspektör.

FoC kampanjens syfte är att skydda och förbättra anställningsvillkoren för sjöfolk samt säkerställa att sjöfolk skyddas från exploatering oavsett hudfärg, nationalitet, kön, ras, religion eller sexuell läggning och att angripa undermålig sjöfart och eftersträva ITF acceptabla normer på alla fartyg oavsett flagg samt stärka medlemsförbunden för att maximera internationell solidaritet till stöd för kampanjen. Detta genom att använda alla politiska, fackliga och lagliga medel som står ITF och medlemsförbunden till förfogande.

De 135 inspektörer och koordinatörer som är placerade i 122 hamnar världen runt i 58 länder har under 2021 genomfört ca 6500 fartygsin-

spektioner och tagit ut ca 29 miljoner USD i retroaktiva löner till sjömän. Under 2021 har cirka 11 000 bekvämlighetsflaggade fartyg varit bundna av ITF-godkända kollektivavtal.

Inspektoratet i Sverige är delat mellan Seko som organiserar sjömän samt Svenska Transportarbetareförbundet som organiserar hamnarbetare. Tack vare hamnarbetarnas solidaritet lyckas ITF-inspektörer världen runt att teckna avtal som tryggar villkoren för sjömän som jobbar på bekvämlighetsflaggade fartyg. Under 2021 har möten hållits med hamnar, befraktare samt godsägare för att förklara vikten att ett kollektivavtal är på plats innan fartyget ankommer kaj samt dom eventuella problem som kan uppstå ifall fartyget inte har det. Detta har gett bra resultat med mindre avtalslösa fartyg men även större kunskap och förståelse från dom berörda, detta arbete kommer fortsätta under 2022.

PoC Inspektören har under året utbildat sig att göra fartygsinspektioner detta för att kunna stötta övriga inspektoratet vid eventuella problem. Han har under året även stöttat i de hamnar där det behövs samt verkat internationellt i frågor om automatisering och lashing. Under 2021 fortsatte även samarbete med polska facket Solidarnosc gällande lashing av fartygstrafik mellan Sverige och Polen.

Samordningskommittén är den politiska delen av FoC-kampanjen i Sverige vilken består av Transport, Seko, Sjöbefälsföreningen, Unionen samt Ledarna. Samordningskommittén har under året haft ett fysiskt möte till vilka även Nordiska Transportarbetarfederationen varit adjungerat. I samordningskommittén sitter Tommy Wreeth, Peter Lökvist, Per-Olof Norgren, Jörgen Johansson, Göran Larsson och Fredrik Brådd.

Internationella Transportarbetarefederationen, ITF

Inom ITF har förbundet under året varit representerad av Peter Lökvist i styrelsen som adjungerad. Styrelsen har virtuellt sammanträtt en gång under året samt ett hybrid-sammanträde under hösten där Peter Lökvist deltog fysiskt. Ordförande för ITF är Paddy Crumlin från MUA i Australien och generalsekreterare är Stephen Cotton.

ITF är en av nio globala yrkesfederationer där förbundet har majoriteten av sina medlemmar organiserade. ITF arbetar bland annat med globala frågor som klimat, kampen mot HIV/AIDS och att hjälpa medlemsförbunden att organisera samt aktivera medlemmar. ITF är också drivande inom ILO, ett underorgan till FN.

Förbundet har under året kraftsamlat bland annat kring ITF:s arbetet med Terminal och Lagerarbetare där Peter Lökvist är ordförande, och adjungerad i vägtransportsektionens styrelse, och Magnus Larsson är styrelseledamot. Terminal och Lagerkommittén har bland

antagit och beslutat om en Warehouse charter som ligger till grund för ITF:s medlemsförbund och deras arbete med att organisera och teckna kollektivavtal för terminal och lagerarbetare globalt. Kommittén stöttar också ett organiseringsprojekt i Sri Lanka på DHL.

Förbundet är fortsatt engagerad i den så kallade FoC- som PoC kampanjen i såväl avtalsförhandlingar som stridsåtgärder där en mängd enskilda sjömän fått erfara vad det innebär att ha en stark facklig organisation bakom sig när det verkligen gäller. Den politiska ledningen över FoC kampanjen sköts av FPC, Fair Practices Committée. I FPC är förbundet också representerad genom Peter Lökvist.

Inom PoC har mycket av arbetet kretsat kring hamnarbetarklausulen som skall komma att tillämpas från och med 1 januari 2020. Denna klausul möjliggör för hamnarbetarna att hävda bland annat att surringsarbetet på fartyg skall göras av hamnarbetare och inte sjömän. Förbundet har nått viss framgång

i några hamnar och återfått surringsarbeten. Dessutom har förbundet ett nära samarbete med polska solidaritet om frågorna att återta surrningen till hamnarbetarna.

ITF har sju sektioner som stödjer enskilda medlemsförbund i världen. Dessa återfinns inom sjö- och flodtransporter, vägtransport, hamn, järnväg, turism, fiske och flyg. Förbundet är representerade i vägtransportsektionen genom Peter Lökvist och hamnarbetarna, som företräts av Per-Olof Norgren från förbundet, kommer alltid att stå i fokus för ITF:s arbete.

Det är i hamnen som sjöfart möter såväl väg-, terminal och lager som järnvägstransporter. Detta faktum gör att ITF lägger ner stora resurser på arbetet med hamn- och logistikföretagen i syftet att stärka och förbättra alla transportarbetares arbets- och livsvillkor. I övriga sektioner finns kontakter när behov uppstår som i till exempel flygsektionen. Ansvarig på förbundet under året för ITF verksamheten har Peter Lökvist varit.

Europeiska Transportarbetarefederationen, ETF

ETF organiserar förbund från hela Europa inom näringarna transport, fiske och turism. ETF är en självständig europeisk industrifederation med egen ekonomi. Samtidigt utgör federationen ITF:s europeiska region

ETF ägnar sin uppmärksamhet åt hela Europa, inte bara åt de nuvarande EU-staterna, och förbunden inom dessa. Härvidlag skiljer sig ETF från andra europeiska industrifederationer. De senare ägnar sig nästan uteslutande åt EU-ländernas organisationer. ETF håller sig ständigt informerad och uppdaterad på vilka frågor som är aktuella inom EU. Mycket tid går åt till att bedriva lobbyarbete, framför allt mot EU-parlamentsledamöter och EU-kommissionen.

ETF är också ledande när det gäller sociala dialogen och är samordningsansvarig för europeiska företagsråd. Förbundet har under året varit representerat av Tommy Wreeth i ETF:s styrelse. Magnus Falk eller Peter Lökvist deltar i styrelsens arbete som observatör och ersätter ordinarie ledamot vid förhinder.

Ordförande för ETF är Frank Moreels från belgiska BTB och tillförordnad generalsekreterare är Livia Spera. Fokus under året har varit att fortsätta arbetet mot social dumping och för schyssta villkor i alla transportsektorer. EU:s mobilitetspaket har varit det stora politiska fokuset. Handläggare

och ansvarig för vägtransportsektionen är Cristina Tilling. Förbundet har varit representerat av Magnus Falk. Sektionen har också arbetet vidare inom ramen för den sociala dialogen samt med ett par forskningsprojekt, bland annat om trötthet hos förare.

Handläggare och ansvarig för hamnarbetssektionen var Berardina Tommasi. Förbundet har under året varit representerat av Per-Olof Norgren och Anders Gustafsson. Arbetet har fortsatt bedrivits via online möten under pandemin dock tilläts ett fysiskt möte under hösten i Lissabon i dagarna två. Mötet bedrevs som hybridmöte.

En verksamhetsplan för kommande år diskuterades och beslutades. Hamnsektionen kommer att under kommande åren jobba med att ”Forma hamnarbetets framtid” genom följande frågor, automatisering digitalisering, hälsa och säkerhet, hamnarnas arbetsvillkor samt EU politik. ”Framtiden för ETF hamnsektion” genom att koppla samman människor samt stärka solidariteten. ”ETF som en industriell och organiserande kraft” genom att skapa nätverk och organisering.

Vidare så fick alla länder uppdatera vad som under året hänt gällande surning av container.

Handläggare och ansvarig för civilflygsektion är Eoin Coates. Förbundet

har av olika skäl inte haft någon representation. Dock har förbundet den kontakt man behöver vid behov. Under året har flera frågor präglat sektionens arbete. Bland annat har man arbetat hårt med att stödja våra kamrater i Belgien och Ungern där de fria fackliga rättigheterna har kraftigt ifrågasatts när det gäller rätten att strejka. I England har Unites medlemmar strejkat under ”Strike against poverty” levnadskostnaderna ökar men inte lönerna. Våra kamrater i Italien har för första gången tecknat kollektivavtal med ITA Airways och nu ser man möjligheten att organisera än fler medlemmar. Gällande Wizz Air så har en grupp av investerarna i företaget tryckt på för att få slut på den antifackliga attityden hos bolaget. Man vill att fackliga rättigheter skall respekteras.

Förbundet har under året varit representerat av Tommy Jonsson. Vägsektorn har bedrivit begränsat sektionsarbete online under året. Dessa har handlat om Mobilitetspaketet och vad som hänt inom institutionerna kring dessa lagförslag. Sverige antog delar av mobilitetspaketet i slutet av 2021, resterande skall beslutas om under 2022. Covid-19 pandemin är fortsatt i fokus och ett stort problem.

Ansvarig på förbundet har under året för ETF verksamheten Peter Lökvist varit.

Nordiska Transportarbetarefederationen, NTF

Förbundet har i NTF representerat i styrelsen och arbetsutskottet av Tommy Wreeth. Vid de tillfällen Tommy Wreeth inte kunnat delta har Peter Lökvist representerat förbundet.

Arbetsutskottet har sammanträtt fyra gånger under året och styrelsen två gånger. Karin Peterson är förtroendevald revisor i NTF. Även NTF har haft virtuella sammanträden på grund av Covid-19 pandemin. Några av de viktigaste frågorna som NTF hanterat under året är europeiska minimilöner och mobilitetspaketet. Här har även NTF koordinerat bland annat omröstningen i ETF för nordisk samstämmighet. Man har stöttat sektionerna i deras arbete, man har stärkt samarbete med övriga nordiska federationer och man har stöttat medlemsförbund i och med kommunikation i deras olika kampanjer. Under året har en resurs anställts för att arbeta med plattformfrågan.

NTF har också haft en konferens i ämnet hur plattformarbetare skall passa in i den nordiska arbetsmarknadsmodellen.

NTF vägtransportsektionen

Sektionens AU har bestått av: Flemming Overgaard (3F) – ordförande, Joakim Guttman (Svenska Transportarbetareförbundet) – vice ordförande, Ole Einar Adamsrød (Fellesförbundet) – sekreterare, Juha Ollas (AKT) – ledamot.

Arbetsutskottet har haft fyra sammanträden under verksamhetsåret som alla hölls via Teams samt 1 sektionmöte som avhölls i Helsingfors. Arbetsutskottet har utifrån tidigare beslut fortsatt diskussionerna bland annat gällande cabotage, klimathot och gemensamma problemföretag. Mobilitetspaketet har varit uppe till diskussion vid samtliga möten. Svenska Transportarbetareförbundets representant i undergruppen renhållningsarbetare har varit Bert Johansson, Regionalt skyddsombud från avdelning 12 Malmö. Sektionsmötets tema denna gång var bland annat budbilar upp till 3 500 kg, plattformsföretag samt mobilitetspaketet.

NTF Spedition och Lagersektionen

I sektionen Spedition och Lager har arbetsutskottet haft följande ledamöter under 2021:

John Bondebjerg, 3F Transport Danmark, ordförande. Magnus Larsson, Svenska Transportarbetareförbundet, vice ordförande. Lena Reitan, Handel och Kontor Norge, sekreterare. Jarkko Arpula AKT Finland, ledamot. Björn Anders Lonassen, Fellesförbundet Norge, ledamot. Freya Eliassen HK Privat Danmark, ledamot.

NTF spedition och lager har under 2021 inte haft några fysiska möten på grund av den pågående pandemin. Sektionens AU har haft två digitala möten. Arbetsplanen för året och Foodora avtalet som tecknats i Sverige diskuterades på årsmötet 17 januari 2022 tillsammans med en uppdatering från ITF:s Terminal och Lagerkommitté. Detta möte flyttades från 2021 till 2022 på grund av pandemin.

NTF sektionen för kollektiva Persontransporter

Under verksamhetsåret har sektionens arbetsutskott bestått av följande ledamöter: Ordförande Susanne Gällhagen, Svenska Kommunalarbetareförbundet Sverige, sekreterare Mats H Andersson, Svenska Transportarbetareförbundet Sverige, ledamot Jörn Hedengran, 3F Danmark, ledamot Juha Ollas, AKT Finland och ledamot Dag Einar Sivertsen, Fellesforbundet Norge.

Utöver arbetsutskottet finns en tillsatt taxigrupp. Taxigruppen ingår som en del av arbetsutskottet och är involverad i sektionens arbete med inriktning att arbeta med i huvudsak taxifrågor. Taxigruppen har under verksamhetsåret bestått av följande ledamöter, Martin Jonsson, Svenska Transportarbetareförbundet Sverige, Roger Moum, Fellesforbundet Norge, Jens Kristian Laursen, 3F Danmark Juha Ollas, AKT Finland.

Arbetsutskottet och taxigruppens möten under året har genomförts den 28 januari digitalt via Teams, 26 mars digitalt via Teams, 20 maj digitalt via Teams, 20 augusti digitalt via Teams och 7 oktober fysiskt i Köpenhamn.

Sektionsmöte med tema hot, rån och våld samt säkerhetsfrågor inom sektionens verksamhetsområde, genomfördes fysiskt på 3F i Köpenhamn den 7 till 8 oktober.

Frågor som varit föremål för diskussion i sektionen under året är bland annat följande, branschpåverkan orsakad av COVID -19 och förbundens strategier, minimilöner EU, mobilitetspaketet, resultat av avtalsrörelser 2020, konsekvenser av avreglering av taximarknaderna i Finland, Danmark och Norge och kommande mötesaktiviteter.

NTF Hamnarbetarsektionen

Sektionens arbetsutskott har bestått av: Terje R Fenn Samuelsson (Fellesförbundet), ordförande. Per-Olof Norgren (Svenska Transportarbetareförbundet), vice ordförande. Karsten Kristensen (3F Danmark), sekreterare. Juha Antila (AKT Finland), ledamot. Anders Gustafsson (Svenska Transportarbetareförbundet), adjungerad.

På grund av pandemin har det bara varit ett möte som hölls i Köpenhamn i oktober.

Styrgruppen beslutade att följande frågor skulle arbetas med under 2022.

- Att Anders Gustafsson börjar jobba med sociala dialogen.
- Gasade container
- Automatisering
- Jobba för att få in en kvinna i styrgruppen
- Besöka Island för att försöka få med hamnarbetarna att bli en del i NTF
- Surrningsarbete
- Klimatförändringar.

NTF flygsektionen

Förbundet har deltagit i Civilflygsektionens arbete, där vi varit representerade av Transports Flygavdelning genom Petri Perälä. Under året har det varit tre digitala möten samt ett fysiskt möte i Köpenhamn. Ämnen som diskuterats är bland annat Covid-19 påverkan för flygindustrin, automatisering och digitalisering samt riktlinjer för arbetet inom civilflygsektionen.

Ansvarig på förbundet för NTF verksamheten har under året varit Peter Lökvist.

European Public Service Union, EPSU

Under verksamhetsåret 2021 har Svenska Transportarbetareförbundet företrätts av Joakim Guttman i expert/referensgruppen.

Då pandemin fortfarande varit mycket påtaglig i Europa så har under 2021 alla möten skett digitalt. Under verksamhetsåret har två digitala möten hållits där europeiska facken inom EPSU träffats för att prata gemen-

samma mål inom verksamhetsområdena energi, renhållning och vatten. Ansvarig på förbundet under året för ETF verksamheten har Peter Lökvist och Joakim Guttman varit.

UNI Global Union, UNI

Förbundet har under året representerats av Peter Lökvist som är ordinarie delegat i UNI Property Services styrelse.

Styrelsemötet hölls virtuellt under året. UNI har fortsatt sitt prioriterade arbete med att organisera genom egenfinansierade och med finansiering genom

externa partners så som medlemsförbund och UtoU. Pandemin har fortsatt sina spår i våra gemensamma projekt. Det har varit omöjligt att besöka våra projekt. Dock har ett årligt Zoom möte hållits med våra gemensamma projekt där våra partners fått redogöra för projektens fortskridande utifrån ansökningarna. Teckna globala ramav-

tal, uppförande avtal, är fortsatt prioriterat arbete för bevakning- och service-sektionen. Förbundet och UNI har ett fortsatt bra samarbete med Securitas via vårt globala ramavtal med dem. För förbundet är detta samarbete viktigt då förbundet anser att Securitas är en standardsättare i branschen i Sverige men också globalt.

UNI-Europa Property Services UNI-E

Förbundet har under året representerats av Peter Lökvist i UNI-E.

Bevakningsbranschen fackliga sida har under året fortsatt under 2021 att fokusera på personalförsörjningsfrågor innehållande personalomsättning, rekrytering och bibehållande av personal. Detta är en mycket viktig fråga då branschen dras med mycket

stora personalomsättningar vilket är ett problem även för våra medlemmar. Till detta skall även adderas anställningsformer och utbildning. Sektionen har också under året fortsatt arbetet i det EU finansierat projekt som tar sikte på dessa problem.

Uni-Europe driver också ihop med ett antal medlemsförbund inklusive

Transport, arbetsgivare och konsumentföreningar en kampanj för att säkerställa kontanthanteringen i samhället. Trots att summan av kontanter aldrig varit större är det svårt i vissa länder att betala kontant. EU har beslutat att kontant betalning är ett lagligt betalningssätt. Samtliga sammanträden har under året varit virtuella på grund av den fortsatta pandemin.

Europeiska Unionen, EU

EU-arbetet har för Transports del varit väldigt intensivt och i mångt och mycket problematiskt under året. Mobilitetspaketets implementering har pågått och det har varit en positiv process på det stora hela.

Mer bekymmersamt har förslaget om europeiska minimilöner varit.

Europafacket, EFS, har varit otroligt pådrivande och i flera fall aktivt motverkat nordiska intressen. Det har fått konsekvensen att LO hoppat av arbetet inom EFS. Självfallet har det också fått stora konsekvenser för de olika förbunden och deras arbete i sina federationer. Ett annat problematiskt initiativ från EU är plattformsdirek-

tivet som ska försöka reglera plattformsarbetare. Över huvud taget kan man konstatera att sociallagstiftning är på modet inom EU. Kommissionen testar gränserna för hur långt man kan gå på medlemsstaternas bekostnad. Förbundet tycker det är en mycket oroväckande utveckling.

Europeiska företagsråd, EWC

DHL

I DHL:s EWC har förbundets representant varit Lena Hunt-Viberg. 2021 gick i Pandemins tecken även för arbetet i DHL:s EWC. Sommarmötet hölls online med simultantolkning den 17/6 med 50 deltagare från arbetarsidan och 25 deltagare från managementsidan. Företaget har haft en bra utveckling trots pandemin och resultatet per Q2 var en ökning med 22% jämfört med i fjol. Man diskuterade även Storbritanniens och Nordirlands fortsatta medlemskap i EWC efter Brexit, tyvärr ser det ut som vi endast kommer att lyckas med att de får en "observatörsroll", vilket innebär att de ej har rösträtt men att vi ändå kan få bra och relevant information om läget i dessa länder. Under året har det genomförts sju online möten med Empowering women at DHL samt fyra online möten med Health & Safety. Dessa arbetsgrupper är ett mycket bra forum där man ser att man får resultat lättare än i de större mötena.

2021 var också året då det var val för en ny mandatperiod för EWC delegater.

Mötet hölls fysiskt i Düsseldorf under strikta Corona regler. Ny Ordförande blev Dieter Player från Tyskland. Val gjordes också till Presidium och arbetsgrupper och Sverige är bra representerat i dessa. Företaget visade ett fantastiskt årsresultat så efter påtryckningar från EWC fick vi igenom en "Covidbonus" på 300 Euro till varje anställd. 2021 har varit ett år med ökade volymer av gods i Europa och vi har tvärtom föregående år ej behövt ha problem med nedläggning, sammanslagning eller förflyttning av verksamheter utan snarare en utökning av arbetstillfällen för DHL anställda. Problemen vi i stället har arbetat med har varit att man inte snabbt nog har utökat bemanningen så befintlig personal har haft en alldeles för stor arbetsbelastning.

Ser fram emot en ny mandatperiod där förhoppningsvis vi ser slutet på Covid-19 och att vi med gemensamma krafter kan göra det ännu bättre för alla DHL anställda i Europa. Ansvarig på förbundet under året har varit Peter Lökvist.

Securitas

Inom koncernrådet för Securitas har förbundet representerats av Istvan Csikasz tillika EWC ordförande, Susanne Bergman-Israelsson samt ersättare Ulf Karlander, Janne Prang samt Peter Lökvist. Under det året som gått så har det varit två styrgruppsmöten och det årliga EWC mötet.

EWC arbetet fortskrider sakta men säkert och dialogen mellan parterna vad det gäller det gränsöverskridande arbetet har utvecklats till det bättre. EWC är ett samrådsorgan mellan parterna på europeisk nivå och frågor kan vara övergripande likaväl som man känner igen sig på lokal nivå.

Året 2021 har varit ett mycket utmanande år och vi alla har tvingats att anpassa oss till pandemin. Samtidigt har det varit en möjligheternas år och förhoppningsvis kan vi alla lära oss av det erfarenheter och ta med dessa erfarenheter i framtiden.

I mitten på mars så konstaterades av myndigheterna i Sverige att det råder en pandemi gällande Covid-19. Efter samtal med EWC delegater i slutet på mars så togs beslut att vi skulle ha veckomöten digitalt för att ha uppdateringar i olika länder i Europa. I ett tidigt skede så konstaterades och diskuterades mycket arbetsmiljö såsom skyddsutrustning, riskbedömningar och handlingsplaner. Utöver detta så fick man även ta hänsyn till olika länders myndigheters bedömningar och rekommendationer för deras medborgare därav att det sett olika ut i respektive lands strategi.

I april 2021 så var det Securitas EWC Executive Committee möte med företagsledningen för att diskutera Covid-19 och rådande läget. På mötet så var det ingående diskussioner om hur och vad vi ska fokusera på. Då arbetstagarna fick löpande information för flera kollegor i Europa så föreslog vi att Securitas ska fokusera på arbetsmiljö och göra allt för skydda personal mot Covid-19. Detta möttes av motstånd från företagsledning och det menade på att respektive land gör sina bedömningar och det kan vara svårt att hålla

en gemensam linje då olika länders myndigheter har olika strategier. Vi arbetstagare i Executive Committee nöjde oss inte med att få oklara svar och vi krävde att det går visst att ha gemensam information och kommunikation från central ledning i Securitas. Det beslutades på mötet att jobba mer aktivt med information och kommunikation samt säkerställa arbetsmiljön med riskbedömningar, handlingsplaner att personal får skyddsutrustning samt följa upp sjukskrivningar. Det togs även beslut att det vara ett uppföljningsmöte i maj månad.

Möte i maj fick företagsledningen feedback om vad som fungerar och vad som inte fungerar och situationen förbättrades något. Det togs beslut att nästa möte skulle ske efter semesterperioden i september månad.

I september månad så fick vi en uppdatering på Covid-19 samt hur går det för företaget ekonomiskt och över lag så tuffar allting på och det konstaterades att det skett ett tapp ekonomiskt och Aviation segmentet har blivit drabbat hårdast inom Securitas olika verksamheter. Vi fick även en uppdatering om North Star som skulle implementeras under 2021, men håller på att komma i gång. North Star är det projekt som gäller Securitas Europa och innebär omfattade investeringar gällande digital transformation som kommer påverka alla länder i Europa, men kan se olika ut beroende på att olika länder har kommit olika långt i den digitala utvecklingen. Det beslutades även att hålla ett EWC möte digitalt i november månad.

I november månad så var det EWC möte digitalt och det var minst väldigt annorlunda jämfört med ett fysiskt möte. Det medförde en hel del utmaningar, men vi genomförde möte efter bästa förmåga. Det diskuterades om Covid-19 och North Star och vi fick även en global uppdatering från vår koncernchef. Över lag när det gäller rapporter om Covid-19 så var det positiv feedback och mötena och diskussionerna innan EWC mötet har gett resultat. När det gäller North Star så har olika projekt påbörjats i olika

länder, men mycket arbete återstår. Vi lyckades även få till ett avtal med företagsledningen, då UK lämnar EU och gemensamt skrivit på ett Addendum för att säkerställa att EWC delegater från UK kommer medverka på EWC möten även i framtiden.

Sammanfattningsvis så har året 2021 varit minst sagt omvälvande, men jag känner som EWC ordförande tillsammans med mina EWC kollegor så vi gjort vårt yttersta att lyckas nå fram med vårt budskap och vår agenda och fått positiv respons från företagsledningen och därmed flyttat fram vår position något.

Ansvarig på förbundet under året har varit Peter Lövkvist.

Loomis

Inom koncernrådet för Loomis har förbundet representerats av Sofie Nordén, Chalanja Henningsson samt Peter Lövkvist. Sofie Norén och Chalanja Henningsson valdes in under året och deras mandat är tre år. På grund av Covid-19 pandemin hölls det årliga EWC mötet virtuellt. Vid det årliga EWC mötet i Portugal invaldes våra svenska kamrater till ledande positioner i exekutive kommittén. Sofie Norén valdes till vice ordförande och Chalanja Henningsson till sekreterare. Ansvarig på förbundet under året har varit Peter Lövkvist. Det årliga mötet kunde hållas fysiskt den 22–24 november i Lissabon, Portugal. Genom val utsågs en ny arbetskommitté med Rui Tomé som ny ordförande,

Sofie Nordén som vice ordförande samt Chalanja Henningsson som sekreterare. Ersättare för ordförande blev Andrée Bowen och Oddvar Aas. Ersättare för sekreterare blev Javed Iqbal. Som brukligt togs tre frågor fram till företagsledningen:

Hur ska företaget skydda sin anställda med tanke på att kontanterna minskar och hur möter man detta genom strategi och handlingsplan? Det efterfrågades även en max vikt på myntpåsar, gärna sju kilo i stället för helt fritt som det är idag. Slutligen diskuterades uniformen som ska vara samma i alla länder. Den är idag bristfällig i utformning, storlekar, kvalitet med mera. Företaget skulle ta med sig frågorna till respektive landsorganisationer.

Internationella enheten kvinnokommittén

Kvinnokommittén består av Anna Ryding, Lena Hunt Viberg och Ann-Charlotte Larsson.

Lena Hunt Viberg har deltagit vid ETF:s kvinnomöte i Bryssel 20–21 oktober. Vi har vid flera tillfällen medverkat i lokala kvinnokommittéer via Teams hos avdelning 9 i Örebro.

Fysiska möten har i stort sett varit obefintliga på grund av covid-19 pandemin. Vi har under hösten 2021 haft ett antal arbetsmöten via Teams där vi har planerat för verksamhet 2022. Vi har bokat och planerat för en utbildningsdag om Makt & Kön som vi genomför tillsammans med Runöskolan och målgrupp är för-

bundsstyrelseledamöter, RSO och funktionärer. Vidare har vi planerat för en kvinnokonferens hösten 2022, med en deltagare per avdelning. Kvinnokommittén sprider det material som kommer in från våra systerorganisationer runt om i världen.

Svenska Transportarbetareförbundets Solidaritetsfond

I Solidaritetsfonden har under 2021 ingått Tommy Wreeth, Peter Lövkvist och Sture Thorsell. Under året hållits två protokollförda sammanträden där tre ansökningar om bistånd har behandlats.

Ansökan genom Martin Hörner Kloos avseende Facklig plattform Iran Ansökan avser kostnader för Förbundets projektledare Saied Tagavi för arbetad tid i projektet under 2021 samt resekostnader. Beslöts att lämna ett bidrag om 87 100 SEK

Ansökan genom Roshan Rydell Olof Palmes Internationella Center avseende insamling till demokratiska folkliga rörelser i Burma med anledning av den nyligen genomförda statskuppen ledd av landets militär.

Palmecentret har under decennier samarbetat med dessa rörelser där organisationerna har visat vägen för ett demokratiskt Burma där fackliga rättigheter, kvinnors rättigheter och minoriteters rättigheter respekteras. Beslöts att lämna ett bidrag om 5 000 SEK.

Ansökan genom Peter Lövkvist, om bidrag till ITF:s Palestinska solidaritetsfond. ITF har startat Palestine International Solidarity Fond. Fonden har inrättats som svar på de förödelse som orsakades av Israels 11-dagars attack mot Gaza och våldsamt undertryckande av protesterande palestinier på Västbanken i maj i år. Beslöts att lämna ett bidrag om 40 000 SEK.

Sociala dialogen

Bevakning

Förbundet har under året varit representerad av Istvan Csikasz. Under året har det varit tre ordinarie möten. År 2021 har varit en stor utmaning för alla med tanke på att Covid-19. Detta i sin tur har gjort att resor och möten efter 11 mars 2021 har varit mycket begränsade. Möten har genomförts digitalt i stället.

Februari 2021 var det enda mötet i Sociala Dialogen som jag deltog fysiskt. Vid det tillfället så diskuterades följande. Det fastställdes ett arbetsprogram för det två nästkommande åren 2021–2022. Parterna är överens att jobba gemensamt om reglering av standarder, TUPE att säkerställa arbetstagarnas rättigheter, Green Deal/Social angle och offentliga upphandlingar. Det som diskuterades vidare på mötet var följande: Event guarding/Arena bevakning, hur ska bevakningsbranschen attrahera fler till bevakningsbranschen och Standard TC 439. Det gjordes en skrivelse/överenskommelse ”safeguarding of cash” med olika intressenter med återkoppling till mötet i maj 2021.

Mötet i maj 2021 så deltog jag inte på fysiskt och vid det tillfället så fanns det inte möjlighet att koppla upp sig digitalt.

Mötet i november 2021 så deltog jag digitalt och där diskuterades följande:

Gemensamt uttalande för Covid-19. Det är råd och rekommendationer som kan tillämpas på nationellnivå.

Coess informerad om dålig affärsetik som drabbar arbetstagare med otrygga anställningar och ingen möjlighet till vidare utbildningar.

UNI-Europa vill fokusera mer på Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet inom bevakningsbranschen samt att Sektorn får mer erkännande för det arbete som utförs om inte annat så har pandemin visat detta.

2014 genomfördes Oira projektet och vid det tillfället så tittade man på att förebygga hot och våld i Bevakningsbranschen. Parterna är överens att gemensamt revidera projektet. I september månad så har UNI- Europa gjort uttalande gällande ”Undeclared Work” fritt översatt otrygga anställningar. Parterna är överens att det behövs bättre struktur och regelverk.

Coess har släppt en White paper gällande Covid-19 mer information om detta finns på deras hemsida.

Arbetet med offentliga upphandlingar fortskrider och vi fick uppdatering av en inbjuden gäst från DC Grow men mycket arbete och utmaningar kvarstår för att det ska bli ordning och reda.

Arbetet med standardisering TC 439 fortskrider, men UNI vill rådfråga ETUC innan det görs vidare kommentarer om TC 439.

En uppföljning/rundabordssamtal gjorde på War on cash och intressenterna är överens att kontanter är lagliga medel, säkerställa kontanter och jobben inom värdebranschen. Diskussioner kommer att fortsätta 2021 om ”War on Cash”.

Det gjordes en uppföljning på olika projekt och för närvarande så har det ansökt om två projekt. UNI-Europa har ansökt om ett projekt till EU-kommissionen gällande offentliga upphandlingar Procufair och Coess har ansökt om ett projekt till

EU-kommissionen gällande Security Intelligence men i nuläget så är den inte godkänd.

Retain projektet fortskrider och mötesdeltagarna fick en presentation från UNI. Dessvärre så har det inte varit möjligt att genomföra vissa aktiviteter fysiskt under 2021 som planerat.

Det finns ett gemensamt uttalande att stärka den sociala dialogen mellan parterna som är inte klar i dagsläget, men på sikt så är tanken att synliggöra den sociala dialogen mer i framtiden.

EU-kommissionen diskuterar om minimilöner infrastruktur där målet är att ha en levnadslön. Det handlar inte om att harmonisera löner, men fokus för medlemsstater är att jobba med kollektivavtal och att parterna ska hitta lösningar på nationell nivå. Diskussioner har påbörjats och det återstår mycket arbete innan det finns konkreta lösningar.

European pillar Action plan dessa diskussioner kommer påbörjas i januari. Sammanfattningsvis så fortskrider arbetet när det gäller den Sociala Dialogen. Året 2021 har gjort att vi måste tänka om vi ska klara utmaningar i framtiden.

Hamn

Förbundet har under året varit representerat av Per-Olof Norgren och Anders Gustafsson. På grund av Covid-19 så har det internationella arbetet med sociala dialogen för hamn varit inställda. Ansvarig på förbundet under året har varit Peter Lövkvist

Vägtransport

Inga sammanträden i sociala dialogen har genomförts under 2021

Union to Union, utvecklingsarbete

Förbundet har under året varit representerad av Peter Lökvist i Union to Union. Förbundet har varit engagerad i biståndsprojekt i Malawi, Palestina samt i det nya projektet i Peru och Colombia.

Detta projekt har vi tillsammans med Fastighets. Förbundets del i projektet är att organisera väktare och att stärka förbunden på plats. Förbundet är representerad på plats i Afrika projektet av koordinator Wilfred Mandhla. Förbundets Palestina- och Peru/Colombiaprojekt är multilaterala med i tur och ordning ITF och UNI Global Union. Projektet i Malawi är bilateralt. Alla projekt har varit omöjliga att besöka under 2021 då pandemin fortsatt håller ett järngrepp om världen. I Afrika har endast cirka åtta procent fått möjlighet att vaccinera sig. Detta måste ändras, västvärlden måste hjälpa till med vaccinationsdoser till Afrika annars riskerar vi att få denna pandemi ytterligare utdragen.

Palestina

Förbundet har under året varit representerade av Peter Lökvist. Tillsammans med ITF och palestinska Transportarbetareförbundet Palestinian General Transport Workers Union, PGFTU, har man organiserat inom buss-, taxi- och lastbilschaufförer. Under 2021 har vår partner PGFTU startat arbetet med att försöka påverka regeringen att modifiera arbetsmarknadslagen via kampanjer. Organisering behövs i transportbranschen då endast 5 procent är organiserade.

I detta arbete är även kvinnor och unga transportare involverade. Man har också tecknat ett nytt kollektivavtal inom bussektorn. Man har antagit en fyra års strategisk plan för sitt fackliga arbete, man har utbildat utbildare och varit behjälpliga under pandemin med att dela ut munskydd och andra skydd för att minska smittspridningen. Tyvärr så har vi inte kunnat besöka projektet på grund av covid-19 pandemin. Vi hoppas att under 2022 kunna besöka projektet då det året är det sisat i detta projekt.

Malawi

Förbundet har under året varit representerade av Peter Lökvist och Wilfred Mandhla.

Detta år har varit avslutningsåret för vårt projekt med TGLSSWU, men på grund av pandemin besökte endast Wilfred Mandhla projektet i Malawi för avstämning vid projekt slutet. Syftet med denna resa var att bedöma effekten av/effektiviteten av projektet på att förändra situationen för säkerhetsarbetare i Malawi, därav behovet av att också vara på plats i olika områden inklusive vissa platser i de mest avlägsna områdena i Malawi. Det andra viktiga i samband med denna resa var att höra från medlemmarna i förbundet vad de hade att säga om det fackliga projekts resultat. Den andra frågan var att göra en uppföljning av TGLSSWU:s senaste kongressöverläggningar som hade belyst behovet av att unionen spred sina vingar till de mest avlägsna områdena i Malawi där säkerhetsanställda var utplacerade och ta reda på om facket var effektivt där eller vad mer behövde göras för att förbättra livet för fackföreningens medlemmar och samhället i områden där de bor.

Detta var också en del av Wilfred Mandhlas rutinbesök för att kontrollera eftersom vi inte hade besökt projektet på en tid i år på grund av Covid-19-restriktioner.

Svenska Transportarbetareförbundet finansierade resan. Denna resa skulle täcka de östra, norra och centrala regionerna i Malawi med start från staden Blantyre i söder.

Vid besöket på förbundskansliet diskuterades projektet och bekräftade om de hade fått de medel som de bekräftat att de fått till.

Det talades också generellt om vad man tycker om projektresultatet när vi ser tillbaka där facket startade och var de är idag. Det var ett hjärtligt möte men objektivt eftersom facket uttryckte tillfredsställelse över framstegen även om de antydde att om

projektet inte hade dragits ner på vägen före 2022 kunde ståndpunkten vara annorlunda eftersom de skulle ha försökt täcka de frågor som fortfarande är kvar. Slutsatser av projektet är att genom projektet har förbundet tagit sig ut på marknaden och dess framgång kommer att bero på åtgärder för att betjäna medlemmarna med tanke på de knappa resurser som förbundet har. De medel som avsatts för medlemsorganisering och rekrytering till en viss nivå har gett resultat men mer behöver göras. Vi ser att problemet med förbundsanställdas förflyttning till några av dessa avlägsna områden fortfarande är ett problem på grund av brist på pengar. Anslutning till internet är ett annat stort problem. Medlemmarna behöver regelbundet besök, särskilt de människor där ute där vi besökte och rekryterat. Det finns ett villigt medlemskap där ute men fysisk tillgänglighet från tid till annan måste till för att förbundets tillväxt i dessa områden. Vårt projekt har hjälpt förbundet att växa med ett öppet sinne som Svenska Transportarbetareförbund ska vi vara stolta över prestationerna.

När vi tittar på när facket började gå igenom svårigheter från cirka 500 medlemmar till det nuvarande medlemskapet på över 10 000 medlemmar är vi tacksamma för att Transports medlemmar i Sverige har hjälpt arbetare i Afrika att kämpa för deras rätt till rättvisa arbetsnormer.

Plattform Iran

Ansvariga för arbetet med Plattform Iran har under året varit Martin Hörner Kloog och Saied Tagavi. Irandagar 3–6 februari 2021 genomfördes i samarbete med ITUC i Stockholm. Deputy General Secretary Mamadou Diallo deltog i detta möte och fungerade som ordförande under parollen: "Fackliga Rättigheter är Mänskliga Rättigheter". Representanter ifrån ITF, CGI, CGI, två inbjudna arbetsmarknadsforskare från Iran samt FN:s särskilda rapportör om situationen för Mänskliga Rättigheter i Iran prof. Javaid Rehman deltog i detta möte. Tommy Wreeth



hälsade mötesdeltagarna välkomna. Prof. Rehman, Leif Isaksson samt Saied Tagavi fick tillfälle att träffa utrikesminister Ann Linde. Detta i syftet att informera utrikesministern om den akuta situationen för de fackligt-politiska fångar samt tillståndet om mänskliga rättigheterna i Iran. Prof. Rehman fick även möjlighet att träffa riksdagsledamöter från det Socialdemokratiska partiet i Utrikesutskottet.

De iranska forskarna berättade att de iranska arbetarna saknar rättigheter i dubbel bemärkelse: dels att de inte har rätt att bilda egna obundna fackliga organisationer, dels att de inte tillåts att förhandla om sina arbetsvillkor och löner. Vi har kontinuerlig varit i kontakt med Utrikesdepartementet och utrikesministern vädjade om internationellt stöd för den svåra situationen och fackliga kampen i Iran. Vi har fått ett positivt svar ifrån Ann Linde. I sitt svarsbrev skriver hon att "Den svenska regeringen fortsätter att ta upp dessa viktiga frågor bilateralt med Iran, och inom EU och FN".

Mötet var överens om att ITUC ska verka aktivt i bildandet av en internationell facklig plattform till stöd för iranska arbetarnas fackliga kamp. Vi har genom ett antal uttalande fördömt den iranska regimens förföljelse av de

fackliga, politiska, lärare, advokater och kvinnoaktivister. Vi har dessutom fördömt regimens rättsväsen för tillämpning av medeltida spöstraff mot de dömda fackliga aktivisterna. Covid-19 med sin virusspridning har drabbat de iranska arbetarna mycket hårdt. Av den anledning har Facklig Plattform publicerat en petition riktade mot den iranska regimen med krav på ekonomiska stöd till de arbetare som på grund av Coronapandemin hade blivit arbetslösa.

Under det senaste verksamhetsåret har arbetarna genom sina protestaktioner och strejker protesterat mot de pågående privatiseringar av statliga industrier vilket har lett till ökad arbetslöshet och otrygga anställningar. Protesterna har också varit emot många månader av obetalda löner och obetalda försäkringsavgifter till statliga Socialförsäkringsförvaltningar vilket inneburit att arbetarna inte kunde få läkarvård eller arbetslöshetsersättning.

Coronapandemin skapade stora svårigheter för oss att bedriva mer offensiv bevakning av situationen om den fackliga kampen i Iran. Men den har öppnat en möjlighet om att med minsta möjliga kostnader digitalt komma i kontakt med övriga fackliga

organisationer världen över. Det svenska näringslivet har alltid haft stort intresse för den iranska marknaden men de amerikanska ekonomiska sanktionerna och bojkott mot investeringar i landet har stoppat näringslivets möjligheter till investeringar och etablering i landet.

Vi har kontinuerlig varit i kontakt med medlemmar i Facklig Plattform Iran och informerat de om det pågående arbetet. Vi har haft mycket bra samarbete och hjälp i publicering av uttalande och kvartalsrapporter på vår webbsida – Påverka Internationell. Vi har i samband med det iranska nyårsfirande (20 mars) publicerat ett uttalande under rubriken "Nytt år men problemen i Iran kvarstår, arbetarna i Iran har inget att fira".

De iranska arbetarna, lärarna och pensionärerna lever idag under fattigdomsgränsen. 2021 verksamhetsår har präglats av arbetarnas, lärarnas och pensionärernas protest- och strejkaktioner mot bland annat obetalda löner, krav på anpassning av löner till dagens 40 procentiga inflation, rätten att bilda egna obundna fackliga organisationer och ovillkorlig frivgivning av alla fängslade fackliga aktivister, lärare, mot privatisering av de statliga industrierna och skolväsendet, tryggare anställningsvillkor och rätt till insyn



och kontroll över pensionsfonden och harmonisering av pensionsnivån till dagens levnadsvillkor samt att pensionärer skall omfattas av landets allmänna försäkring och sjukvård.

Lärarnas Intresse samordningsråd är den bästa och demokratiska organiserade fackliga organisationen i Iran och har genom sina välorganiserade protestaktioner protesterat i 80 städer och 29 provinser i landet. Det har varit protester mot privatiseringar av det statliga skolsystemet som har drabbat barnen, mot låga pensioner samt krav på frigivning av sina fängslade fackliga ledare och krav på återanställning av dessa kamrater. Organisationen har tidigare ordförande Esmail Abdi, Rasoul Bodaghi, Mohammad Habibi. Både Leif Isaksson och Saied Tagavi har haft Skype samtal med Esmail Abdi innan han blev tvungen att återvända till fängelse.

Esmail Abdi har av revolutionsdomstolen dömts till sammanlagt 16 års fängelse för "Konspiration mot landet säkerhet". Facklig Plattform har i ett uttalande protesterat och fördömt den iranska rättsväsendets dom mot en lärare som kämpar för sina fackliga rättigheter. Education International (EI) har nyligen startat en internationell kampanj med krav på Abdis omedelbara frigivning. Facklig

Plattform har genom sitt uttalande krävt hans och även andra fängslade fackliga aktivisters ovillkorliga och omedelbara frigivning. Arbetarna i Sockerrörs industrin (Haft tape) har genom sina aktioner lyckats med ägarbyte från privat till statligt ägande.

Den 19 juni 2021 startade projekt- och avtalsarbetare samt underhållsarbetarna inom den iranska olje- och gasindustrin sin strejk med krav på höjda löner, 20 dagars arbete och 10 dagars ledighet, återanställning av avskedade arbetare, rätten att bilda egna fria och obundna fackliga organisationer samt Nej till "Islamiska Arbetarråd" på arbetsplatser.

Oljeindustriarbetarnas strejker har fått mycket internationellt stöd bland annat i fråna IndustriAll, Tysklands Nationella Fackliga organisation, samt ifrån den svenska fackliga plattform, CGT med flera.

Den senaste oljearbetarstrejken visar att arbetarna inte längre är rädda för regimens förföljelser och hot – nu är det regimen som börjar känna rädsla.

Saied Tagavi, Leif Isaksson och Oscar Ernerot (Enhetschef på LO:s Internationella enhet) har haft dialog med ITUC Deputy General Secretary Mr. Mamadou Diallo om bildandet av

en internationell facklig plattform till stöd för den fria och obundna fackliga kampen i Iran. Ett sådant initiativ skulle kunna genomföras genom en digital konferens antingen i samarbete med Global Union Federation och sina iranska medlemsorganisationer för att hitta rätt strategi i bildandet av en internationell facklig plattform Iran. Ett annat alternativ kan ske med hjälp av ITF och i samarbete med Transportarbetareförbundet och LO.

Saied Tagavi har i samarbete med Leif Isaksson och LO framställt en projektplan för 2022. Den har vi redan skickat till samtliga medlemmar i plattformen.

Vid publicering av plattformens stöduttalande har vi framfört följande krav:

1. Ratificering och implementering av ILO:s kärnkonventionerna 78 och 98
2. Erkännandet av de fria och obundna fackliga organisationer och deras rätt att förhandla om sina fackliga krav
3. Omedelbar och ovillkorlig frigivning av alla fängslade fackliga, lärare och advokater som har försvarat fackliga aktivister vid rättegångar
4. Att försvara arbetarnas lagliga krav skall inte vara ett brott

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 12 december 2021

Egenanställd eller ej?
Foodora dras till AD

Pensioner

Tillfällig arbetskraft
missar miljarder

Helelektriskt realiseras
hos lastbilstillverkare



KULTUR

Släktforskning
ny folkrörelse

”Självklart att bli medlem”

Flyg Stort skadestånd till uppsagda anställda
Taxi Nederländsk domstol: Uber är arbetsgivare
Hannu Nya protester mot covidpass i Italien

Tidningen Transportarbetaren

2021 för Svenska Transportarbetareförbundets medlemstidning kom att bli ytterligare ett år präglad av pandemin, både bevakningsmässigt och i arbetet på redaktionen.

Redaktionen har trots påverkan och restriktioner kunnat leverera ett

innehåll där medlemmars arbetsliv varit i fokus. Tidningen kom under året, liksom tidigare, ut med elva nummer varav ett dubbelnummer – sommarnumret 7/8.

Tidningen belönades under hösten med utmärkelsen ”Bästa förklarande

text” vid Fackförbundspressens prisutdelningen, för Jan Lindkvists artikel om en arbetsplatsolycka med dödlig utgång och det rättsliga efterspelet.

Upplagan var i stort sett identisk med föregående år: 55 200 ex (TS-kontrollerad upplaga).

Intäkter (kronor)	2018	2019	2020	2021
Annonser	199 644	129 334	102 576	78 920
Prenumerationer	9 400	7 600	11 200	7 706
Intäkter övrigt				20 850
Sammanlagda intäkter	210 844	136 734	111 976	107 476

Kostnader (kronor)	2018	2019	2020	2021
Tryckning	1 135 335	1 313 082	1 421 054	1 322 518
Porto/distribut	1 906 295	1 723 500	1 795 654	1 479 657
Redaktionella kostnader	1 364 558	1 331 099	1 392 896	1 451 460
Sammanlagda kostnader	4 406 188	4 367 681	4 609 604	4 253 635
Total kostnad	4 497 628	4 230 947	4 195 344	4 146 159

Kommunikation 2021

Kommunikation har under året varit en fortsatt effektiv kanal för att sätta våra frågor i fokus och stärka trovärdigheten för förbundet i våra olika målgrupper. 2021 har på grund av pandemin varit ett säreget, ofta utmanande och givande år att göra kommunikation. Den Samhällspolitiska enheten har tillsammans med sina syster enheter och dom lokala avdelningarna gjort goda lösningar och kommunikationsinsatser för både internt och externt bruk.

Sociala medier

Förbundet har fortsatt haft Facebook som den primära sociala kanalen. Vår följarskara fortsätter att öka och vi använder forumet för dels opinionsbildande inlägg, dels inlägg för att peka på och öka medlemsnyttan. Under året har 10 000 följare passerats.

Vi har under året också etablerat vår närvaro på plattformen Instagram mestadels genom korspublicering av Facebookinlägg och har runt 200 följare. Genom riktad annonsering på båda plattformarna når vi bredare än vår kärnföljargrupp. I och med annonseringen når vi också yngre målgrupper i åldrarna 18–35 som ligger utanför vår följarskara.

Ambitionen med förbundets sociala kanaler är att det innehåll vi delar ska vara relevant för medlemmarna.

Kampanjer & världspremiär

Under året har vi jobbat vidare med befintliga kampanjer som Foodora. Också lanserat nya som Fri Frakt, en upplysande informationskampanj om hur konsumenterna kan göra klokare val i sin Online shopping. Med kampanjbudskapet ”Det finns inte någon fri frakt – utan bara någon som får uselt betalt” uppmuntrades konsumenten att tänka till vid nästa köptillfälle och reflektera över påståendet att alternativet fri frakt i många fall betyder usla löner för hen som packar och kör hem paketerna, men också att det kan leda till att miljön och klimatet lider ännu mer. Transport hjälper alltså konsumenten att välja schysstare leveranser. Kampanjen bedrevs både i form av annonsering i kvällspress, affischer i Stockholms tunnelbana och med inlägg och annonser på sociala medier.

Under året har arbetet med en ny medlemsvärvarkampanj också tagit fart. Kampanjen består av kortare humoristiska filmer som tar upp arbetsmiljöproblemen i branscherna åkeri, bevakning och lager/terminal. Filmerna kommer att publiceras i våra sociala kanaler på Facebook och Instagram. Varje film har en delningstext med länk till ett eget medlemsinträde per bransch på vår hemsida. Lansering av kampanjen sker i februari 2022.

För första gången i världshistorien anordnade Transport i början av maj medlemsutbildningen ”Vi i Transport (ViT)” helt digitalt. Det möjliggjordes tillsammans med fem avdelningar runt om i landet. Sändning gjordes från Göteborg med Viktor Andersson och Mats Gahrn från avdelning 3 framför kameran. Utbildningen var fem heldagar och gav kursdeltagaren grundläggande kunskaper om fackföreningens roll och mål på arbetsmarknaden och i samhället. Utbildningen leder till att medlemmen förstår sin egen roll och delaktighet i organisationen.

Webbplatsen transport.se

Det stora arbetet som gjorts är utveckling, produktion och implementering av lokalavdelningarnas nya hemsidor. Designen är uppdaterad och funkar ännu bättre i den mobila upplevelsen av sidan. Vi kommer att gå över till publiceringsverktyget Umbraco. I och med lanseringen får vi en säkrare och stabilare driftsmiljö – en mer pålitlig hemsida. Dom nya avdelningssidorna rullas ut i början av mars 2022.

Sidvisningar: 1 000 877
Unika användare: 262 750
Anslöt via mobil: 183 345
Genomsnittligt besök: 1:47
Ursprung: 78,4% nya användare.
21,6% tidigare besökare



SCANNA MIG



Vem betalar för den fria frakten?

Det finns inte någon fri frakt! I många fall betyder det att ett bud får uselt betalt. Transport hjälper dig att få hem ditt nästa paket med en schysstare leverans som också är bra för miljön. Scanna QR-koden så berättar vi mer.



Arbetsmiljö

Förord

Arbetsmiljöfrågorna växer inom förbundets verksamhet och utgör ett brett område som innefattar allt från det förebyggande arbetsmiljöarbetet till det praktiska genomförandet av idén om det goda arbetet.

Man ska som arbetstagar inte bara åtnjuta skydd mot liv och hälsa utan även mening och tillfredsställelse med sitt arbete. Arbetet med avvägningar kring organisatorisk och social arbetsmiljö fortsätter vara prioriterat. Dessa kopplade till att mer människor upplever sig kränkta ger mer komplicerade fall som ställer höga krav på våra företrädare inom arbetsmiljöområdet.

Belastningsergonomi, psykosociala arbetsmiljöproblem, hot och våld och fordonsrelaterade olyckor är fortsatt dominanta frågor för våra medlemmar.

Integritetsfrågorna har tyvärr inte blivit mindre i och med GDPR startade. Tvärt om går vi mot mer och mer kontroll av arbetstagar av arbetsgivare. Detta leder till att det tyvärr inneburit att vi ytterligare ett år ökar gällande integritetsärenden inom förbundet.

Förbundet driver ett aktivt arbetsmiljö- och förhandlingsarbete för att stävja att tekniska system används till att kartlägga och prestations mäta våra medlemmar. Även påtvingade medicinska drog- och alkoholtester ökar. Flera arbetsgivare tillåter även tredje part att påtvinga icke anställda dessa tester och icke önskvärda kontroller.

Microsoft

Nytt för året är att det internationella företaget Microsoft aktivt hindrat våra lokala och sedan vårt regionala skyddsombud i Gävle från att utföra sina uppdrag. Hindrandet bestod i att Microsoft villkorat deras tillträdes rätt genom att avkräva så kallat NDA avtal där man skulle lagföras i Washington, om man bröt mot det. Våra ombud skriver naturligtvis inte på ett sådant villkor. Våra lokala skyddsombud avslutade sina uppdrag då man inte kände att man kunde arbeta under dessa krav i sitt uppdrag.



Under året har vi genom lokala och centrala förhandlingar samt samverkan med Securitas AB och Microsoft AB, försökt få till en lösning. Detta har inte gett något resultat.

Regelförändringsarbetet som arbetsmiljöverket är fortfarande inte lanserat. Vi är fortsatt väldigt negativt inställda till det presenterade systemet. Tyvärr har Svenska Transportarbetareförbundet både lokalt och centralt sett ytterligare en ökning av ärenden gällande hindrande av skyddsombud jämfört med tidigare år. Året slutade med en topp med 14 ärenden gällande hindrande.

LO

Miljö- och Arbetslivsutskottet inom LO, MOA, samordnar och bereder frågor om arbetsmiljö. Här får Transportarbetareförbundet möjlighet att diskutera och samordna arbetsmiljöfrågor som är frågor i hela LO familjen och inte bara för Transport. Till MOA är det knutet ett antal arbetsgrupper. I arbetsgrupperna, där även förbundet har representation, diskuteras specifika frågor som arbetsorganisation, kemi, kompetensutveckling, standardisering och regionala skyddsombud.

Förbundet har aktivt medverkat i remissarbetet inom arbetsmiljöområdet under året.

Arbetslivskriminalitet

Förbundet har bjudits in med ansvarig minister för att diskutera frågor inom arbetsmiljö kopplade till arbetslivskriminalitet. Vår förhoppning är att våra påtryckningar ska ge effekt i formen av ny lagstiftning inom arbetsmiljöområdet.

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, TYA

TYA driver olika typer av arbetsmiljö- och miljöprojekt. Målet med TYA:s projekt är att hitta lösningar som förbättrar och utvecklar arbetsmiljön för medarbetarna på företagen.

Bevakningsbranschens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, BYA

BYA har en egen styrgrupp för arbetsmiljö och information, där förbundet har fyra representanter. Styrgruppen har till uppgift att styra utbildningar och projekt och lägga förslag till årlig budget.

Skyddsombudens avrapportering

Under pandemin har svarsfrekvensen dippat i undersökningen. Vår förhoppning är att vi ska se en ökning under 2021 års rapport igen. Denna rapport blev dock försenad då förbundet ytterligare en gång ger möjlighet till nytt webbprogram för undersökningar.

Kulturverksamheten

Vägkrogsbiblioteken

I och med att tekniken har utvecklats i en rasande fart så har Transport inte öppnat några nya Vägkrogsbibliotek. Vi kommer att hålla de 13 bibliotek öppna så länge vi ser att det går att köpa ljudböcker. Tre av våra avdelningar 6,12 samt 14 har lagt upp länk till det lokala biblioteket på deras hemsida för att våra medlemmar lätt ska kunna låna ljudböcker direkt från biblioteken. Avdelning 12 och 14 ger dessutom boktips på deras hemsida.

Arbetarrörelsens kulturfond

I samarbete med övriga LO-förbund, LO och ABF deltar Transport i satsningen Kulturoffensiv. Fokus ligger på att uppmuntra och stötta idéburen kultur som främjar arbetarrörelsens värderingar, och då i första hand sådan kultur som skapas av medlemmarna själva, gärna i anslutning till arbetsplatsen. Alla möten har i år skett genom Teams på grund av den rådande pandemin.

Böcker på alla arbetsplatser

Det läsfrämjande arbetet med att bygga upp och stärka befintliga arbetsplatsbibliotek har under året varit

mindre då detta nu är självfinansierat genom de samarbetande förbunden.

Boken på arbetsplatsen ägde rum på Bommersvik den 22–24 november. Priset för Årets Arbetsplatsbibliotek delades ut till Pooloteket i Nässjö med motiveringen, Bokombudet Camilla Johansson och Pooloteket i Nässjö tilldelas priset Årets arbetsplatsbibliotek för att hon skapat ett modernt arbetsplatsbibliotek som skänker glädje till många inom äldreomsorgen. I Pooloteket möts och förenas människor från olika länder, kulturer och bakgrunder genom litteraturen. Priset består av 10 000 kr samt ett besök av en författare.

Läs för mej pappa

Detta projekt är ett av de få som kulturrådet beviljar medel för. Transport har tagit över ansvaret för ansökan till kulturrådet och gör projektet ihop med fackförbunden kommunal, livs, pappers, SEKO och ABF.

Arlanda är en av Sveriges största arbetsplatser så ett projekt skulle ha börjat 2020 med att göra två Läs för mej pappa dagar där om året en på våren och en

på hösten. De dagarna blev dessvärre inställda på grund av pandemin.

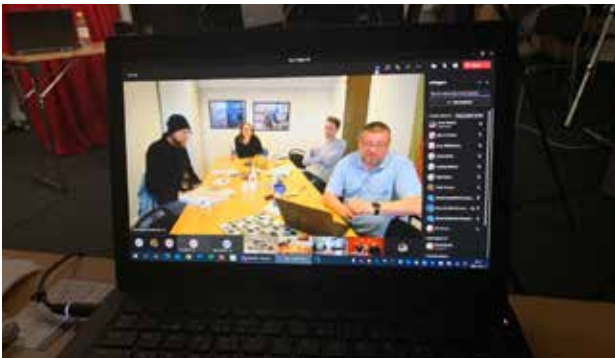
Vi har genomfört två digitala Läs för mej pappa i Göteborg och fick en väldigt bra respons på dessa så gruppen kommer att fortsätta med digitala seminarier och arbeta aktivt att föra ut dessa till resten av Sveriges ABF kontor.

Pappa-träffen brukar inledas av en manlig författare som berättar om sin väg till skrivandet och relationen till sin pappa och sina barn. Det är viktigt att författaren och deltagarna förstår varandra och har gemensam erfarenhetsbakgrund. Bibliotekarien ger kunskap om barnens språkutveckling samt vilken typ av bok som passar barnens olika åldrar. Det är även viktigt att bibliotekarien anpassar sitt pass till åldern på deltagarnas barn. Alla deltagarna får med sig en bok och en barnbok till varje barn.

Transports Konst

Det finns en plan på att alla avdelningar ska kunna få sin konst inlagd i konst databasen som ska skötas centralt. Under året har vi fått in material från två avdelningar.





Studie- och kursverksamhet

**Tyvärr håller pandemin oss i oviss-
het även detta år. Vi startade upp
utbildningarna efter sommarledig-
heten men avdelningarna upplevde
en stor tröghet att få deltagare att
gå en utbildning. Oron för covid var
och är fortfarande till en viss del ett
problem för oss att få deltagare till
våra utbildningar.**

Vårens utbildningar ställdes in helt
men till vår glädje började fler och
fler avdelningar att prova på digitala
lärarledda utbildningar genom Teams.
Inte alls samma som att köra fysiska
utbildningar men ett bra komplement
när vi ej kan köra fysiska utbildningar.

Den stora historiska utmaningen
digitalt var när vi genomförde en
digital medlemsutbildning (ViT)
under våren från avdelningen i
Göteborg. Fem avdelningar ställde
upp och samlade deltagarna på sina
avdelningar. Fungerade över förvän-
tan och deltagarna var mycket nöjda
med utbildningen.

Centrala studiekommittén

CSK roll är att ha kontakt med sina
respektive avdelningar i sin region
och diskutera studieverksamheten.
Studieenheten får in viktig informa-
tion från organisationen och studie-
verksamheten inom Transport hålls
levande. CSK har haft 4 sammanträ-
den under året och alla möten har
varit digitala på grund av pandemin.

Kursledare

Äntligen fick kursledare på de olika
utbildningarna komma i gång till hö-
sten. En viss ringrostighet upplevde de
men det har fungerat bra. Nu fick även
de nya kursledarna komma i gång och
testa på att köra.

Givetvis fortsätter vi att leta efter nya
kursledare att bygga på i framtiden.
Eftersom Pandemin är kvar går det åt
lite mer kursledare eftersom om man
har symtom kan man inte köra utbild-
ningar så reserver är ett måste i detta
läge på kort varsel.

FASIT – studiemodulen

Vårt nya verksamhetssystem FASIT
är i full gång och det uppdateras

kontinuerligt. Som med alla nya
system så tar det tid innan alla
kan det. Man märker stor skill-
nad på kunskapen i systemet från
Studieorganisatörerna, kanske inte
så konstigt då många byts ut efter
1–2 mandatperioder. Vi har märkt
att många vill ha färdiga vyer som
man lätt kan komma åt när man är
inne i systemet. Det arbetet med
färdiga vyer fortsätter hela tiden för att
underlätta så mycket som möjligt i det
dagliga arbetet. Studiesekreteraren
hjälper alla nya med instruktioner
och utbildar i FASIT för uppdraget
studieorganisatörer.

Transports ungdomsverksamhet

Transports ungdomsforum blev tyvärr
framflyttad igen. Svårt att få deltagare
så ungdomsansvarig beslöt att flytta
fram den till våren 2022.

Vi hade en träff med ungdomsansva-
riga under hösten på Bommersvik. Det
vi märkte på deltagandet att en hel del
avdelningar har inte utsedda ung-
domsansvariga och ovissheten av vem
som skall ta hand om rollen då går isär
vem det är!

Startpunkten

Under 2021 har vi reviderat materialet
till Startpunkten och från och med
2022 kommer det nya materialet att
användas. Vi hann med att köra en
handledarutbildning på hösten och har
planerat in 2 efter nyår så avdelning-
arna är utrustade med handledare till
Startpunkten. Vi hoppas detta kan göra
att vi får i gång utbildningarna på lokal
på lokal nivå. Vissa avdelningar har kört
digitala Startpunkter med handledare
under Pandemin som fallit väl ut.
E-Learning startpunkt har fortsatt men
intresset är inte så stort som vi hoppats.
Tyvärr så är det mindre än 50% som
slutför E-Learning som skickas ut.

Avtalspunkten

Vissa avdelningar har kört digitala
Avtalspunkter under våren sen har
det gått över till fysiska när restri-
ktionerna släppte. Fortfarande lite segt
med genomförandet av utbildningen
som man kan tycka är en av de vikti-
gaste utbildningar så medlemmarna
kan hitta i sitt avtal.

ViT – Vi i Transport

Vårens fysiska utbildningar inställda
p.g.a. Pandemin. Höstens planerade
ViT i regionerna genomfördes fysiskt
men på en del ställen många avhopp i
sista stund. De flesta avhopp berodde
på symtom av deltagarna.

Digital ViT

Den historiska nyheten som jag nämnde
i inledningen var att Transport för för-
sta gången körde en digitalt lärarledd
ViT. Mycket förberedelser och mycket
teknik som det blir med digitala
utbildningar i detta slag.

De fem avdelningarna som deltog
var avdelning 32, 41, 9, 17 och 25.
Avdelningarnas Studieorganisatörer
hade en stor roll i utbildningen, som
våra kursledares högra hand på plats
i avdelningarna. De skötte gruppar-
beten och det tekniska på plats på
varje avdelning med bravur. Vi delade
upp de fem dagarna på 2 veckor, den
första veckan hade vi två heldagar
och veckan efter avslutade vi 2,5 dag.
Den sista halva dagen hade respektive
avdelning ansvar för att introducera
avdelningen de tillhör, samt informera
om utbildningar, mötesdatum mm.
Kursutvärderingarna från deltagarna
var väldigt positiva och studieorga-
nisatörerna som hjälpt till var också
nöjda med genomförandet.

Vi genomförde utbildningen genom
Teams som inte är ett renodlat utbild-
ningsverktyg utan mer ett mötesverk-
tyg. Teams kommer att utvecklas men
det finns också andra digitala tjänster
till utbildningar som får utvärderas
om det skall användas framöver.

Till sist vill jag rikta ett stort tack till
kursledarna Mats Gahrn och Viktor
Andersson avd.3 som orkade genom-
föra fem dagar digitalt och vår duktiga
tekniker Patrik Persson avd. 12. Vilka
resurser vi har inom vårt Förbund.

FLiT – Fackligt Ledarskap i Transport

Våren inställd. Hösten startade vi upp
med vecka 2 från våren 2020. Efter-
som det var över ett år sedan vecka
1 gick så hade vi ett uppstartmöte
digitalt med deltagarna en dag innan
sommaren. Repetition av vecka 1 och

hemuppgiften. De deltagare som var kvar i organisation från vecka 1 var taggade. Vecka 2 flöt på bra och äntligen fick medlemmarna en komplett FLiT i sina meriter.

Vi skulle haft 3 FLiT under hösten men anmälningar var dåligt så vi genomförde 1 under hösten. Nya tag inför 2022.

Förhandlingsombudskurs

Vecka 49 genomförde vi utbildningen för 18 personer på Runö. Många intressanta förhandlingar under en hel vecka. Med taggade deltagare och kursledare.

DRAG - vidareutbildning för skyddsombud och huvudskyddsombud

Efter 2 års inställda utbildningar fick vi till en kurs, DRAG, under hösten när restriktionerna släppte. Många taggade skyddsombud gick utbildning och den föll väl ut.

Avtalskurser

Våren inställd. Till hösten startade vi upp avtalskurserna men tyvärr var det dåligt intresse.

Studieorganisationskonferens

Fick flyttas från våren till hösten så vi kunde mötas upp fysiskt igen. 2 dagar på Runö med många nya studieorganisatorer sedan sist. Eftersom många nya igen så blev det mycket grundläggande genomgångar med stor hjälp av våra gamla rävar som hjälpte till att berätta hur de lägger upp sitt arbete på sina avdelningar.

Beställningskurser

Framför allt har vi genomfört vår nya medlemsvärvarutbildning under hösten som blivit väldigt uppskattad. Många beställningar på utbildning ligger till våren.

Sammanfattning

Det positiva med 2021 utbildningsår är att vi äntligen under hösten kunde komma i gång igen med fysiska utbildningar. Helt förstäligt var det lite svårt att få i gång studieverksamheten efter en sådan lång tid. Det har även visat sig att det är svårt att få deltagare till kurserna på grund av osäkerheten med Corona.

Under hösten genomförde förbundet Regionskonferenser i alla regioner

och på de hade Studieenheten ett pass där vi gick igenom studier och vikten av alla funktionärens roll i att få tag i deltagare till Transports studier.

I skrivande stund har tyvärr Pandemin ökat igen. Men vi hoppas att vi kan köra i gång igen som planerat efter årsskiftet. Givetvis med stor respekt för Pandemin men vi tror att vikten av att träffas fysiskt på ett Corona säkert sätt är av stor vikt. Den digitala världen kommer inte att försvinna och det är ett bra komplement om det inte går att träffas fysiskt. Statistik för årets kurser finns i slutet av verksamhetsberättelsen!

Med detta sagt tackar vi alla inblandade i studieverksamheten för 2021 och ser fram emot 2022 med ett stort engagemang från alla att utbilda våra medlemmar.

Regionala kurser	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Vi i Transport, region 1 & 2, 15 - 19 november Lycksele		25
Vi i Transport, region 3, 25 - 29 oktober Bollnäs		25
Vi i Transport, region 4, 22 - 26 november Askersund		25
Vi i Transport, region 5, 8 - 12 november Viskadalen		25
Vi i Transport, region 6, 29 november - 3 december		25
Vi i Transport, externat 15 - 19 november Avd. 41 + 46, Uppsala		19

Avdelningskurser med förbundsmedverkan	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Avdelning 11: Klubbstyrelseutbildning, digital, 6 april		5
Avdelning 14: Representantskapsutbildning, 20 september		9
Avdelning 55: Representantskapsutbildning, 12 oktober		17
Medlemsvärvarutbildning: Avd. 1, 28 - 29 september, Arlanda Stad		14
Medlemsvärvarutbildning: Avd. 2, 20 - 21 september, Viskadalen		12
Medlemsvärvarutbildning: Avd. 12, 13 - 15 december, Höllviksnäs		13

Avdelningskurser egna	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Startpunkten		111
Avtalspunkter		117
Digitala Startpunkter		112

Centrala förbundskurser	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Avtalskurs Bemanning, 13 – 15 september Viskadalen		Inställd
Avtalskurs Bensin, 7 - 9 september, Runö		Inställd
Avtalskurs Bevakning, 14 – 16 september, Helsingborg		7
Avtalskurs Bevakning, 5 – 7 oktober, Runö	25	19
Avtalskurs Hamn & Stuveri, 8 – 10 oktober, FK		Inställd
Avtalskurs Miljö, 12 – 14 oktober, Alvesta	25	6
Avtalskurs Tidning, 21 - 23 september, Runö		Inställd
Avtalskurs Transport, 4 – 6 maj, Viskadalen		Inställd
Avtalskurs Transport, 21 – 23 september, Malmö	25	9
Avtalskurs Transport, 9 – 11 november, Runö	25	13
Avtalskurs Taxitefonist, digital 24 augusti		1
DRAG, 19 - 22 april, Runö		Inställd
DRAG, 4 – 7 oktober, Viskadalen	25	23
Erfarenhetskonferens Förhandlingsombud 2 - 3 november, Runö		Inställd
Uppföljning FLiT vecka 2 från 2020, 30 augusti – 3 september	22	27
FLiT tlf 1, 27 – september – 1 oktober + 5 – 29 oktober Viskadalen		Inställd
FLiT tlf 2, 19 – 23 april + 31 maj – 4 juni, Runö		Inställd
FLiT tlf 3, 1 - 5 november + 29 november – 3 december, Viskadalen	25	12
FLiT tlf 4, 11 - 15 oktober + 8 – 12 november, Runö	25	22
Förhandlingsombudsutbildning, 6 – 10 december, Runö	18	18
Handledarutbildning Startpunkten, 3 juni, Runö		Inställd
Handledarutbildning Startpunkten, 12 - 13 oktober, 1dag; Runö		3
Handledarutbildning Startpunkten, 25 – 27 oktober, Viskadalen		12
Kurs för nya Avdelningsordförande, 21 – 22 september, FK		5
Kurs för nya Studieorganisatörer, 26 augusti, digital		5
Kurs för nya Revisorer, 3 juni, digital		11
Kurs för EWC ledamöter, 24 – 25 augusti, digital		9
Studiekonferens 27 – 29 september, Runö	25	18
Ungdomsansvarigträff, 21 – 22 oktober	25	14
Ungdomsforum 5 – 8 oktober,		Inställd
Vi i Transport, Digital 11 - 12 maj + 18 - 20 maj. Avd. 9, 17, 25, 32		12

LO kurser	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Det svåra samtalet, 10 – 12 maj, digitalt		3
Arbetsrätt 2, 29 november – 3 december, Runö		1

Yttranden

YTTRANDE ÖVER LÖNE- OCH ANSTÄLLNINGSVILLKOR

Förbundet har yttrat sig över 1855 förfrågningar från Migrationsverket och enskilda företag rörande löne- och anställningsvillkor. Det är en ökning med 423 ärenden från föregående år som var 1432 förfrågningar. Det är många ärenden med tanke på att vi har haft en pandemi under 2021.

För att underlätta för de lokala avdelningarna finns det numera en tillgänglig lista på de företag som ansöker om yttrande, för att kunna följa utvecklingen på arbetsmarknaden. Listan är godkänd av vårt Dataskyddsombud och uppdateras veckovis.

Det skickas även ut ett Excel ark var tredje månad direkt till ombudsmännen så de kan göra egen statistik på våra yttrande.

ARBETSMARKNADSDEPARTEMENTET

Yttrande om En reformerad arbetsrätt – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. Ds 2021:17. A2021/01332.

Skrivelsen är ett av resultaten av det partsavtal som träffades mellan Svenskt Näringsliv och Förhandlings- och samverkansrådet (PTK) under hösten 2020. Ett partsavtal som Industrifacket Metall (IF Metall) och Svenska Kommunalarbetsförbundet (Kommunal) senare anslöt sig till. Svenska Transportarbetarförbundet (hädanefter kallat Transport) är inte en deltagande part i principöverenskommelsen och har valt att stå utanför. Skrivelsen Ds 2021:17, En reformerad arbetsrätt – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet, är en del i en större helhet som även består av Ds 2021:16, Grundläggande omställnings- och kompetensstöd och Ds 2021:18, Omställningsstudiestöd – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden.

Enligt remissmissivet ska skrivelserna besvaras var för sig. Transports yttrande är därför en fristående bedömning av Ds 2021:17. Någon sammanvägd bedömning av de tre skrivelserna kommer inte att göras i detta yttrande.

Sammanfattning.

Transport anser att skrivelsens förslag leder till en obalans mellan parterna på arbetsmarknaden. Transport avstyrker skrivelsens förslag kring förändringar i turordningen och ändringen från saklig grund till sakliga skäl. För Transport är utgångspunkten i anställningsskyddet att trygghet skall råda på arbetet och inte, som skrivelsen föreslår, i omställningen efter arbetet. Transports fasta uppfattning är att priset är för högt rörande de förändringarna som skrivelsen föreslår.

En moderniserad arbetsrätt, SOU 2020:30.

Våren 2020 presenterades och överlämnades utredningen En moderniserad arbetsrätt, SOU 2020:30. Utredningen besvarades av LO, samstämmigt och gemensamt. Vissa delar av det remissytrandet som hela LO, inklusive Transport, ställde sig bakom av den 26 oktober 2020 är fortsatt relevanta för det föreliggande lagförslaget. Det berör framför allt resonemangen kring det bristande empiriska underlaget för en försvagning av anställningsskyddet, skadan av att balansen mellan arbetsmarknadens parter rubbas till arbetsgivarens fördel, det formulerade behovet av försämring av bestämmelserna om turordning och utformningen av bestämmelserna kring ogiltigförklaring. Transport hänvisar på så sätt till LO:s yttrande av den 26 oktober 2020 i tillämpliga delar.

Lagförslagets beredning.

Metoden som används vid beredningen av lagförslagen är ny. Ny på sätt att några av parterna på arbetsmarknaden i detalj utformat lagförslagen. Det innebär, i praktiken, att parterna i avtalet har getts kompetens att stifta lag. Samtidigt som den stora grupp parter på arbetsmarknaden,

inklusive Transport, står utanför avtalet inte på något sätt har kunnat påverka innehållet i förslagen. Och, som Transport har förstått det, inte heller genom sina yttranden över skrivelsen kommer att kunna påverka förslagen. De, till antalet tre möten, som ägt rum mellan arbetsmarknadsdepartementet och arbetsmarknadens parter har inte utgjort sedvanliga utredningsmöten utan i självverket varit informationsmöten.

Tradition på arbetsmarknadensområde har varit att avtal ingås och respekteras mellan arbetsmarknadens parter centralorganisationer. Inte genom att enskilda förbund träffar en överenskommelse som binder stora delar av arbetsmarknaden. Transports fasta uppfattning är att traditionen och ordningen som hittills gällt, skall vara fortsatt rådande på arbetsmarknadens område.

Transport anser självklart att det är av yttersta vikt att lagstiftningen på arbetsrättens område utarbetas i mycket nära samarbete med arbetsmarknadens parter. Men att införa resultatet av partsförhandlingar ograverat i lag och förarbeten kan innebära problem. Lagstiftningen ska fungera på arbetsmarknaden. Kraven på representativitet måste därför vara högt ställda. Träffade avtal mellan parter är dessutom alltid ett resultat av kompromisser och en reglering av minsta gemensamma nämnare. Konsekvensen blir att de frågeställningar parterna som ingått avtalet inte har kunnat enats om saknas i underlaget. Lagstiftarens uppgift måste då vara att se till att tillämpningen av regleringarna blir enhetliga och förutsägbara. Något som lagstiftaren inte gjort i denna skrivelse. Transport poängterar också att skrivelsen i stor utsträckning saknar utförliga och i praktiken mycket nödvändiga förarbeten. Det framgår särskilt när det gäller förslagen till en ny form av dispositivitet för sammanslutningar av arbetstagarorganisationer samt förändringen av begreppet saklig grund till sakliga skäl. Transport återkommer till dessa delar nedan.

Sakliga skäl.

Skrivelsen föreslår att begreppet saklig grund i §7 skall ändras till sakliga skäl. Ändringen berör uppsägningar på grund av personliga skäl, detta för att ändra fast praxis på området i vissa delar. Förändringen motiveras utifrån att bestämmelsen ska bli mer förutsägbar. Brottet mot anställningskontraktet i sig ska ges större vikt vid bedömningen, ingen avvägning mot arbetstagarens personliga intresse av att få behålla anställningen ska ske och heller ingen prognos ska göras om hur arbetstagaren kommer att sköta sig.

Transport förutsätter att sjukdomsfallet inte berörs av ändringen och att prognos om fortsatta möjligheter att utföra arbete alltid ska utföras vid fall som berör sjukdom.

Vid misskötsamhet ska arbetsgivaren i normalfallet endast ha skyldighet att omplacera den anställda vid ett tillfälle. Vid uppsägning på grund av personliga skäl görs en helhetsbedömning av alla omständigheter i det aktuella ärendet. Att bryta ut delar av denna helhetsbedömning riskerar att öka osäkerheten i rättstillämpningen. För en väsentlig lång period fram över. Osäkerheten om hur det nya regelverket ska tillämpas är av mycket betydande vikt. Transport betonar att den praxis som finns på området är synnerligen omfattande och har växt fram under en mycket lång tid. De argument som framförs för förändringen håller inte enligt Transports uppfattning. I stället blir förslaget endast i viss mån begripligt i ljuset av de förhandling som har förts mellan de berörda parterna. Transport anser att förslaget innebär en tydlig försvagning av anställningsskyddet vid personliga skäl som i sin tur försvagar anställningsskyddets syfte som sociallagstiftning. Transport avstyrker förslaget.

Turordning.

För Transport är utgångspunkten i anställningsskyddet att trygghet skall råda på arbetet och inte, som skrivelsen föreslår, i omställningen efter arbetet.

Förslaget innebär att LAS § 22 ändras så att en arbetsgivare, innan turordningen fastställs och oavsett turordningskretsar, får undanta tre arbetstagare av särskild betydelse för den fortsatta verksamheten. För Transport och Transports medlemmar, som i stor utsträckning arbetar på mindre arbetsplatser innebär den föreslagna förändringen av LAS § 22 att anställningstryggheten försämras. Om förslaget förverkligas riskerar otryggheten för de anställda på små- och medelstora företag att öka. Transport anser att förslaget på allvar urholkar anställningstryggheten.

Med en urholkad anställningstrygghet följer också att de anställdas lojalitet till sin arbetsgivare kommer att minska i samma grad. En ökad otrygghet rörande sin anställning kommer begränsa arbetstagare att uttrycka kritiska synpunkter om förhållandena på arbetsplatsen, exempelvis gällande arbetsmiljö och tillämpningen av kollektivavtalen. Arbetsmiljön riskerar på så sätt att bli farligare och underbudskonkurrensen öka. Transport understryker att tysta arbetsplatser är ohälsosamma arbetsplatser.

Transport anser att förslaget innebär en urholkning av anställningsskyddet med avseende på turordningen. Transport avstyrker förslaget.

En ny form av dispositivitet.

Den formen för dispositivitet som föreslås i LAS § 2 a, stycke 2, och i Uthyrningslagen § 2, stycke 2 är ny. Sammanslutningar av arbetstagarorganisationer som avses i MBL § 6, stycke 3, ska kunna träffa kollektivavtal om avvikelser från LAS § 7, stycke 1 och 2, samt Uthyrningslagen § 12 a. För övriga parter på arbetsmarknaden är bestämmelserna tvingande. Tvingande på så sätt att det inte längre är möjligt att träffa överenskommelser om förändringarna rörande bestämmelserna. Ändringen är ett tydligt avsteg från de nu gällande bestämmelserna om dispositivitet inom anställningsskyddets område. Dessa är alltid

tvingande till arbetstagarens fördel. Transport poängterar att det är, och har alltid varit, möjligt att träffa överenskommelser som förbättrar skyddet för de anställda.

Transport bedömer, tillskillnad från skrivelsen, att den föreslagna regleringen i LAS § 2a, stycke 2, och Uthyrningslagens § 2, stycke 2, utgör ett ingrepp i den fria förhandlingsrätten och i gällande kollektivavtal. Det är dessutom tveksamt om bestämmelserna kan motiveras av sådana skäl som skulle göra ett sådant ingrepp tillåtet enligt internationell rätt.

Förslagen tillsammans med övergångsreglerna innebär att bestämmelserna kommer att bli tillämpliga på avtal som ingåtts den 1 januari 2022 eller senare och som sträcker sig över den 1 oktober, då regelverket är tänkt att träda i kraft. Transport noterar att Arbetsdomstolen har en mycket expansiv syn på när ett nytt avtal anses ha träffats (se bland annat AD 2021 nr 11). Mycket små justeringar av ett avtal på arbetsmarknadens område innebär ett nytt avtal i juridisk mening. De nya bestämmelserna kommer alltså att slå igenom så snart ett nytt avtal eller små förändringar i existerande avtal tecknas, detsamma gäller för tillsvidareavtal, att gälla från och med den 1 oktober 2022. Existerande regleringar i dessa frågor blir då ogiltiga.

Skrivelsen motiverar sitt ställningstagande i frågan med att anställningsskyddet inte bör variera mellan olika branscher. Gällande kollektivavtal innehåller en mängd olika regleringar. Branschanpassningar är en fundamental del av kollektivavtalssystemet. I praktiken ser anställningsskyddet olika ut i olika branscher. Den föreslagna regleringen är ett tydligt brott mot den rättstradition som under lång tid har gällt på arbetsmarknaden.

Med den nya formen av dispositivitet uppstår omedelbart tolkningsproblem. Särskilt beträffande den föreslagna

lydelsen av LAS § 7, stycke 1 och 2. Oklarheter finns. LAS är en social skyddslag till förmån för arbetstagare. Transport anser att det inte föreligger några bärande skäl att införa den föreslagna formen av dispositivitet och avstyrker därför förslagen.

Avslutningsvis understryker Transport att det är problematiskt att de förändringar som skrivelsen föreslår leder till att en part på arbetsmarknaden riskerar att ta försämringar genom lagändringar. Parat med att man måste slåss för förbättringar i förhandlingar anser Transport att skrivelsens förslag leder till en obalans mellan parterna på arbetsmarknaden.

Stockholm den 14 september 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Maja Nygren, Föredragande

Yttrande över Grundläggande omställnings- och kompetensstöd – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. Ds 2021:16. A2021/01333

Skrivelsen är ett av resultaten av det partsavtal som träffades mellan Svenskt Näringsliv och Förhandlings- och samverkansrådet (PTK) under hösten 2020. Ett partsavtal som Industrifacket Metall (IF Metall) och Svenska Kommunalarbetsförbundet (Kommunal) senare anslöt sig till. Svenska Transportarbetarförbundet (hädanefter kallat Transport) är inte en deltagande part i principöverenskommelsen och har valt att stå utanför. Skrivelsen Ds 2021:16, Grundläggande omställnings- och kompetensstöd – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet, är en del i en större helhet som även består av Ds 2021:17, En reformerad arbetsrätt – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden och Ds 2021:18, Omställningsstudiestöd – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden.

Förbundets synpunkter

Metoden som har använts vid beredningen av förslagen är ny. Ny på så sätt att några av parterna på arbetsmarknaden i detalj har utformat förslagen. Samtidigt som en stor grupp parter på arbetsmarknaden, inklusive Transport, står utanför avtalet inte på något sätt kan påverka innehållet i förslagen. Och, som Transport har förstått det, inte heller genom sina yttranden över skrivelsen kommer påverka i förslagen.

Tradition på arbetsmarknadens område har varit att avtal ingås och respekteras mellan arbetsmarknadens parter centralorganisationer. Inte genom att enskilda förbund träffar en överenskommelse som binder hela arbetsmarknaden. Transports fasta uppfattning är att traditionen och ordningen som hittills har gällt skall vara fortsatt rådande på arbetsmarknadens område.

Transports anser att priset är för högt rörande de förändringarna som skrivelsen föreslår.

Stockholm den 14 september 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Maja Nygren, Föredragande

FINANSDEPARTEMENTET

Yttrande över promemorian Handläggande myndighet för stödet vid korttidsarbete Fi2021/03047

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-09-16 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående ansvarig myndighet vid korttidsarbete. Promemorian innehåller förslag till lag om ändring i lagen (2013:948) om stöd vid korttidsarbete. Promemorian föreslår att Skatteverket ska handlägga ärenden om stöd vid korttidsarbete. Dessa ärenden handläggs idag av Tillväxtverket.

Förbundets synpunkter

Förbundet instämmer i att Skatteverket är en bättre lämpad myndighet att hantera ärenden om korttidsarbete. Vi vill dock påpeka att det är av

yttersta vikt att Skatteverket erhåller de resurser som krävs för att kunna utföra uppgiften. Vi har inget annat att invända mot förslaget.

Stockholm den 12 oktober 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över förslag om Ytterligare stimulanser på hyber-området: En ny skattereduktion för reparationer och skattefri uthyrning av personliga tillgångar Fi2021/01820

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-04-30 beretts möjlighet att avge synpunkter på promemorian Ytterligare stimulanser på hyber-området med föreskriftsförslag rörande en ny skattereduktion för reparationer och skattefri uthyrning av personliga tillgångar. Förslaget innebär i huvudsak att en ny skattereduktion för reparationsarbeten införs för privatpersoner för arbete som sker utanför bostaden, exempelvis på en verkstad. Skatteavdraget ska, i likhet med rut- och rotavdraget, endast gälla för arbetskostnader. Dessutom föreslås även att ersättningar vid uthyrning av personliga tillgångar ska tas upp till beskattning bara till den del som de sammanlagda ersättningarna överstiger 20 000kr.

Förbundets synpunkter

Förbundet är positiv till lagförslag som ämnar till att främja cirkularitet av varor genom reparationer som ökar livslängden av dess. Vi ser att förslaget har förutsättningar att förbättra arbetsvillkoren, lönerna och anställningarna för våra medlemmar och samtidigt gagna samhället i stort genom ökade skatteintäkter samt en tryggare marknad. Förbundet har inga andra synpunkter på uthyrning av personliga tillgångar.

Stockholm den 3 juni 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, Förbundssekreterare
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över Finansdepartementets utkast till lagrådsremiss "En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar"

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter beskrivet som Transport) har via remiss 2021-01-07 beretts möjlighet att ange synpunkter på Finansdepartementets utkast till lagrådsremiss "En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar". Syftet med remissen är att ge upphandlande myndigheter och leverantörer möjligheten att fokusera mer på en bra och hållbar affär i stället för att behöva oro sig för risken för utdragna domstolsprocesser. Bland annat genom att fristen för att väcka talan om skadestånd vid fel och brister i en upphandling ska ändras för att överensstämma med EU-rätten, samt genom att införa tidsgränser på fem och tre år vid beslut om uteslutning av en leverantör på grund av brott respektive missförhållanden i övrigt.

I utkastet föreslås även att det i mål om överprövning av en upphandling eller ett avtals giltighet ska införas dels ett skyndsamhetskrav, dels preklusionsfrister i både förvaltningsrätten och kammarrätten. Ett skyndsamhetskrav föreslås även i mål om utlämnande av kontrakt enligt upphandlingslagstiftningen. Slutligen innehåller utkastet även vissa mindre ändringar av reglerna om dels annonsering av icke direktivstyrda upphandlingar, dels om tidsfristen för att ansöka om överprövning av ett avtals giltighet.

Förbundets synpunkter

Transport är i stort positiva till utkastet, men med en viss försiktighet. Det är bra att finansdepartementet åtagit sig att strömlinjeforma svensk rätt så att den bättre speglar EU-rätten. Dock är vi högst skeptiska till förslaget om att införa tidsgränser på fem och tre år vid beslut om uteslutning av en leverantör på grund av brott respektive missförhållanden i övrigt. Detta då strafflängden för en del av de brott som finns nämnda i 13 kap (2016:1145) är längre än fem år. Transport syftar i huvudsak på 4. penningtvätt eller finansiering av terrorism, 5. terroristbrott eller brott med anknytning till terroristverksamhet, samt 6 människ-

kohandel. Vi tycker med andra ord att det är fel att domar som kan få längre strafftid än fem år, riskerar att förbises med de nya tidsgränserna.

Därtill vill Transport belysa att nuvarande regleringar inom offentliga upphandlingar i många fall bidragit till problem. Inte minst vad gäller tillsyn av vilka företag som får bli upphandlade. Inom åkerinäringen ser vi hur samma oseriösa aktör, som vid ett flertal tillfällen gått i konkurs eller som saknar ekonomisk stabilitet, fortsatt blivit upphandlad. Mot bakgrund av det här hade vi hellre sett ett förslag från finansdepartementet kring hur vi på ett bättre sätt, genom lag om offentlig upphandling, kan säkerställa tillsyn av och krav om ekonomisk stabilitet hos de upphandlade företagen.

Stockholm den 26 februari 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

Yttrande över Finansdepartementets förslag Fortsatt förstärkt stöd vid korttidsarbete Fi2021/01904

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-05-10 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående korttidsarbete. Promemorian innehåller förslag om ändring av den tillfälliga lagen (2021:54) om stöd vid korttidsarbete i vissa fall. Regleringen innebär att den förstärkning av stödet som gäller förlängs till och med den 30 september 2021.

Förbundets synpunkter

Förbundet instämmer med Finansdepartementet om behovet av att förlänga det statliga stödet vid korttidsarbete på grund av nuvarande covid-19 läge. Vi har inget att invända mot förslaget.

Stockholm den 18 maj 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över Finansdepartementets förslag Fortsatt förstärkt stöd vid korttidsarbete Fi2021/00798

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-02-19 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående korttidsarbete. Promemorian innehåller förslag om ändring av den tillfälliga lagen (2021:54) om stöd vid korttidsarbete i vissa fall. Regleringen innebär att den förstärkning av stödet som gäller under perioden januari-mars 2021 förlängs till och med den 30 april 2021. En arbetstagares arbetstids-minskning får därmed uppgå till 80 procent under april 2021 och staten kommer under samma period stå för 75 procent av kostnaderna för arbetstidsminskningen.

Förbundets synpunkter

Förbundet instämmer med Finansdepartementet om behovet av att förlänga det statliga stödet vid korttidsarbete på grund av nuvarande covid-19 läge. Vi har inget att invända mot förslaget.

Stockholm den 23 februari 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

INFRASTRUKTURDEPARTEMENTET

Yttrande om Ds 28 2021, Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, I2020/02858

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter kallad för Transport) har via remiss I2020/02858 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslag om ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Promemorian innehåller förslag som är uppdelad i två delar. Dels att överväga ansvarsfördelning vid automatiserad körning. Dels att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon.

Förbundets generella synpunkter

Transport är över lag positiva till de förslag som står i promemorian. Automatisering av fordon kan vara en del av lösningen till de många dödsolyckor som sker i trafiken och som i allra högsta grad berör våra medlemmar. Därför är det också viktigt att ansvarsfördelningen utreds.

Automatiserade fordon

En ny förarroll – förare i beredskap
Transport ställer sig starkt emot att en ny förarroll – förare i beredskap – införs. Dels för att begreppet i sig kan skapa förvirring. Begreppet ”i beredskap” har i dag olika betydelser och tillhörande regleringar beroende på yrke och bransch (exempelvis räddningstjänstpersonal i beredskap). Dels för att undvika att ändra på begrepp och ord i befintlig lagstiftning, och för harmonisera med rådande lagstiftning i så hög utsträckning som möjligt. Transport ser att begreppet ”förare” är kvar.

Transport är positiva till förslaget att automatiserade fordon som huvudregel ska ha en behörig förare även vid automatiserad körning, och att denne person ska ha behörighet enligt rådande bestämmelser kring körkort. På sikt kan det även vara bra att se över en ny körkortsklass för förare som kör/ser över automatiserade fordon.

Skyldigheter för en förare i beredskap

Transport är positiva till att föraren inte ansvarar för hur det automatiserade körsystemet utför sina uppgifter under automatiserad körning. Det är däremot svårt att redan nu ta ställning till vilka andra, sekundära, aktiviteter som föraren får ägna sig åt i samband med den övervakande körningen, eftersom de är ospecificerade.

Vidare är Transport positiva till att föraren har en generell skyldighet att ingripa i en nödsituation vid automatiserad körning. Dock är det svårt att uttala sig mer än så, eftersom begreppen ”utan dröjsmål” och ”den skyndsamhet som situationen kräver” inte är vidare specificerade.

Det är även positivt att användandet av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning, genom att hålla den i handen, inte ska vara tillåtet

vid villkorad automatiserad körning. Transport tycker att förslaget även ska gälla för högre nivåer (4–5) av automatisering.

Transport är positiva till att även förare som befinner sig på avstånd, och inte är på samma fysiska plats som fordonet, måste anmäla en viltolycka. Dock har promemorian uttryckligen inte behandlat sådana fjärrstyrande förare. Denna aspekt bör därför utredas vidare.

Transport håller med om att förare av automatiserade fordon liksom andra förare bör ansvara för sådana uppgifter som ett automatiserat körsystem inte kan utföra (ännu). Som att se till att alla (inte bara barn) har rätt skyddsutrustning, att fordonet är rätt lastat och att vissa åtgärder tas efter olycka.

Ansvar enligt trafikbrottslagen och brottsbalken

Transport tycker att det är bra att det ska finnas ett straffansvar när föraren underlåter att ta kontroll över körningen och föra fordonet manuellt om det automatiserade körsystemet begär det. Det här visar på att det är av yttersta vikt att redan nu specificera vilka de sekundära uppgifterna kan vara för en förare som förväntas ta över en eventuell körning, och som är utan dröjsmål.

Transport är positiv till att anpassa reglerna i lagen om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), förutsatt att förarrollen fortfarande beskrivs som ”förare” och inte ”förare i beredskap”.

Transport instämmer i utredningens bedömning att brottsbalksbrott som förekommer i trafik med en manuell förare även kan aktualiseras vid automatiserad körning, samtidigt som föraren under automatiserad körning inte är ansvariga för den körningen. Transport instämmer i bedömningen att det inte bör införas någon generell skyldighet att ingripa i en nödsituation vid automatiserad körning. Transport ser dock att det fortfarande kan förekomma situationer som ligger i en gråzon. Vad händer i en situation där fordonet bett föraren ingripa, och där föraren faktiskt ingriper, men där situationen trots det inte går att lösa och

därmed orsakar olycka? Är föraren då skyldig till olyckan eftersom fordonet begärt att föraren tar över? Det här bör utredas.

Ansvar för fordonets ägare

Transport är även positiva till att ansvarsfördelningen ligger hos arbetsgivaren/ägaren till fordonet när fordonet inte används av någon förare. Det är därför bra att fordonsägaren i första hand är ansvarig för att trafikregler följs under automatiserad körning. I förlängningen behöver även tillhandahållen AI för fordonet ha någon sorts ansvar. Transport är dock nöjda med att det inte kan vara förarens ansvar vid automatiserad körning.

Geostaket

Transport är positiva till att det tas fram regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Vår grundläggandehållning är att det inte ska vara föraren som är nyckeln till fordonet, men att ansvarsfördelningen behöver ses över. Till exempel i de situationer där föraren tvingats att agera, eller inte kunnat agera, och där geofencingen orsakat olyckor eller brist på kontroll över fordonet. Hos vem ligger ansvaret vid incident som skett på grund av geostaket? Vidare måste ändamålsglidningar för användandet av geostaket och GPS regleras. Dessa tekniker ska inte användas för att direktövervaka eventuell förare och dennes arbetsprestation. Hur en sådan direktövervakning skulle harmoniseras med gällande lagstiftning och författningar inom arbetsmiljöområdet är högst oklart. Starkt styrt arbete samt direkt övervakning av arbetsprestationer är inte god arbetsmiljö och kan ge dåliga psykosociala konsekvenser för arbetstagaren i form av stress och sjukskrivning.

Stockholm den 2 december 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

Yttrande över Infrastrukturdepartementets förslag Undantag från förlängning av tidsfrister i fråga om färdskrivare och förarkort samt tidsintervall för besiktning av fordon I2020/02919

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-02-12 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående undantag från förlängning av tidsfrister för att besikta färdskrivare, utfärda förarkort samt besikta fordon. Förslaget baseras på att EU kommer att anta en ny förordning som ersätter förordning (EU) 2020/698, den så kallade Omnibusförordningen, som innehåller regler om förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden.

Förbundets synpunkter

Förbundet är positiv till att myndigheten har frågat berörda branscher för att inhämta fakta kring hur det är att arbeta under pandemin och författat förslaget därefter. Vi håller med myndighetens analyser och slutsatser och välkomnar förslaget kring att inte förlänga tidsfristen för att besikta färdskrivare, förarkort och fordon när nya omnibusförordningen går i laga kraft.

Stockholm den 17 februari 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över promemoria om förordning om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter I2021/02039

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-07-15 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslag om förordning om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter.

Förbundets synpunkter

Förbundet är positiva till förordningen och ser förslaget som ett steg

i rätt riktning för att Sverige ska nå klimatmålen. Vi har inga synpunkter på förordningens utformning men vill uppmärksamma vikten av tillsyn och kontroll av stödet så att dessa riktas till regioner över hela Sverige. En analys bör göras av tillsynsmyndighet för att se till att stödet till lika stor del kommer landsbygd och norra Sverige till gagn som det tillkommer södra Sverige och städer.

Stockholm den 25 augusti 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) I2021/01321

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-05-26 beretts möjlighet att avge synpunkter på betänkandet "Kontroller på väg" (SOU 2021:31). Utredningen redogör för tre tänkbara förslag för en effektiv kontroll och ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. Utredningen föreslår att kontrollfunktionen, med tillhörande samordning, för yrkestrafiken fortsättningsvis ska innehas av Polismyndigheten, och till viss del Transportstyrelsen. Polismyndighetens uppdrag ska förtydligas och myndigheten kommer få tillgång till mer resurser som ska riktas specifikt till yrkestrafikkontrollen. Betänkandet redogör dessutom för olika författningsförslag kopplade till utveckling av Polismyndighetens yrkestrafikfunktion samt om sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet, sällningsprov för narkotika och trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller.

Förbundets synpunkter

Förbundet anser att utredningen inte visar att den bästa organisationen för att uppnå en effektiv kontroll av yrkestrafiken är att utveckla nuvarande struktur. Utredarna anser att en bättre kontrollfunktion behövs, vilket Transport håller med om, dock ifråga-

sätter vi slutsatserna utredningen gör. Det finns inte tillräckligt goda skäl till att Polismyndigheten och Transportstyrelsen ska bära ansvaret för att leda och samordna kontrollen av yrkestrafiken. Därför avstyrker vi förslagen kopplade till kontrollfunktionen i promemorian. Vidare håller Transport med utredningens slutsatser kring sanktionsväxling och trafiksäkerhetskontrollanter.

Nedan följer argument för varför en ny myndighet med normgivning, tillsyn, kontroll och samordningsansvar för de ca 20 myndigheter som är involverade i kontrollen av yrkestrafik är det valet som leder till en effektiv kontrollfunktion.

Nuvarande struktur hämmar en effektiv kontroll av yrkestrafiken

Utredningen visar tydligt hur Polismyndigheten, trots ökade anslag för yrkestrafikkontroller, inte genomfört dessa. Antalet trafikpoliser har minskat med cirka 30 procent sedan 2015 och med 50 procent på en 10-årsperiod. De som arbetar med trafikkontroller uppger dessutom att de inte får den vidareutbildning eller tillräckligt med resurser som en effektiv kontroll kräver.

Brott mot yrkestrafiklagstiftningen ligger alltför långt ner på Polismyndighetens prioriteringslista. Transport anser att nedprioriteringen av yrkestrafiken till viss del handlar om att det finns annan brottsbekämpning som är viktigare för polisverksamheten. Vi förstår tillfullo att Polismyndigheten, med sitt stora och breda uppdrag, har en annan prioriteringslista och därför anser vi att det är mest fördelaktigt att flytta bort yrkestrafikkontrollen från Polismyndigheten och låta en ny myndighet ta ansvaret.

Utredningen slår fast att Transportstyrelsen har låg tillit från branschen och brister i sin kontroll av yrkestrafiken. Dessutom fungerar varken normgivning, samverkan eller tillsyn på ett tillfredsställande sätt. Som utredningen beskriver har yrkestrafiken nedprioriterats under en längre tid. Transportstyrelsen skyller sitt bristfälliga agerande på att de ännu inte fastställt myndighetsgemensamma strukturer och arbetssätt.

Arbetsmiljöverket har för närvarande inte tillräckligt med resurser för att kontrollera utstationering inom yrkestrafiken. Idag är det en person som arbetar med detta. Det finns därmed en risk att området fortsättningsvis inte kommer att kontrolleras om inga radikala förändringar görs. Arbetsmiljöverket uppger att en ny myndighet är det bästa för yrkestrafiken.

Polismyndigheten och Transportstyrelsen har även brustit i sitt samordnings- och samverkansarbete med andra myndigheter. Som Arbetsmiljöverket påpekar i utredningen är samverkan med andra myndigheter avhängt en effektiv kontrollfunktion.

Risker med en "funktion" i Polismyndighetens instruktion

Det finns en överhängande risk att Polismyndigheten kommer att fungera som innan ändringen i instruktionen. Förslaget ställer inte krav på en tydlig organisation runt yrkestrafikkontrollerna utan baseras på tillitsbaserad styrning.

Som utredningen fastslår passar yrkestrafikkontrollverksamheten inte in i Polismyndighetens övriga verksamhet, som i stort är händelsestyrd. Vilket resulterar i brister kring kontrollernas effektivitet och uppföljning samt utveckling av regelverket, myndighetssamverkan och av styrning och fastställande av rollen som kontrollmyndighet. Den föreskrivna "funktionen" räcker alltså inte för att uppnå målet med en effektiv kontrollverksamhet. För att sköta denna typ av verksamhet, där mycket tid kommer att behövas i koordinering med andra myndigheter, behövs en ny myndighet som har detta syfte och den förmågan. Det är ett bättre alternativ att skapa en ny myndighet än att forcera in en stor och självstyrande myndighet i en mall som inte passar.

En ny myndighet för att hantera det växande regelverket inom yrkestrafiken

Regelverket inom yrkestrafiken är stort, komplext och växande och kommer i första hand genom EU lagstiftning. Det stora mobilitetspaketet som beslutats om i EU implementeras i vissa delar i Sverige just nu. Detta betyder att flera ändringar kommer inom en snar framtid. Kunskap kring regelverken kommer att behövas för

att kontrollen av yrkestrafiken ska bli tillförlitlig och effektiv.

Kostnaden för en ny myndighet har inte tagit hänsyn till intäkterna av en effektivare kontrollfunktion

Ett av argumenten mot att en ny myndighet ska bildas är kostnadsfrågan. Transport blundar inte för att det är resurskrävande att skapa en ny myndighet. Vi anser dock att det kostar mer för samhället och för individer att inte lägga ned de resurser som krävs för att få en fungerande kontrollfunktion. När utredningen anger skälet är ett motargument att det kostar mer när en kontrollfunktion över en bransch inte fungerar. Inte bara i form av uteblivna avgifter och böter utan även i form av en kostnad för samhället och för arbetare som utnyttjas och lider av en osund bransch med dåliga arbetsvillkor.

Som utredningen skriver skulle en ny myndighet generera fokus på yrkestrafiken och speciellt på sociala frågor och sund konkurrens. Sociala villkor och sund konkurrens är enligt Transport de två viktigaste frågorna för svensk åkerinäring och att inte ha dessa i förarsätet vid avgörandet kring en ny kontrollfunktion är beklagligt. Som fackförbund är det tydligt hur lagöverträdelser, osund konkurrens och dåliga sociala villkor hänger ihop.

Genom att inte ta hänsyn till samhällskostnaden av en osund konkurrens i branschen kan inte en tillförlitlig uppställning av kostnader och vinster göras. Frågan tillkommer om de transportpolitiska målen skulle uppnås med dagens struktur. Transport anser inte det.

En ny myndighet som ansvarar för en sund och laglig yrkestrafik

Andra argument utredningen tar upp mot en ny myndighet är: 1) att den verksamhetslogik som låg bakom inrättande av Transportstyrelsen och Trafikverket skulle frångås, 2) problem att fördela ansvar och mandat med Transportstyrelsen, 3) normering och tillsyn av regelverk ska hållas samman, och 4) ingen polis vill gå över till ny myndighet.

Ovanstående argument är enligt Transport inte starka nog för att en ny myndighet kan rationaliseras bort. För det första, verksamhetslogikargumen-

tet bär inte. Exempel på myndigheter som fungerar över myndighetsgränserna är Ekobrottsmyndigheten, Avdelningen för myndighetsgemensam kontroll och den nya föreslagna myndigheten mot fusk och välfärdsbrott. I den senare lyfts ordning och reda på väg upp som en del i den nya myndigheten.

Myndigheter som skapas med syftet att leda, samordna andra myndigheter, vara normgivande, tillsynsmyndighet och som täcker flera områden visar att argumentet om verksamhetslogik är svagt. För att skapa en effektiv kontrollfunktion ska syftet med myndigheten leda och inte huruvida en viss "logik" förekommit i tidigare fall. Regeringens förslag om en ny myndighet mot fusk och välfärdsbrott påvisar behovet av att skapa myndigheter som agerar kontrollerande, utredande och samverkande över tidigare myndighetsgränser. Yrkestrafiken är på samma sätt beroende av myndighetssamverkan. Om det går att skapa en myndighet mot välfärdsbrott, så går det att göra för yrkestrafiken också. Transport anser att den nya myndigheten för kontroll av yrkestrafik bör byggas med samma karaktär som den föreslagna myndigheten mot fusk och välfärdsbrott, Ekobrottsmyndigheten och Avdelningen för myndighetsgemensam kontroll.

För det andra, argumentet att det blir svårt att fördela ansvar och mandat med Transportstyrelsen blir inte heller något problem. Hela yrkestrafiken flyttas över till den nya myndigheten. Gränsdragningen mellan Transportstyrelsen och den nya myndigheten blir då väldigt tydlig. Vad gäller normering och tillsyn av regelverk så flyttas även här yrkestrafikdelen över till den nya myndigheten. Transportstyrelsen påstår att viktig kompetens skulle gå förlorad om en ny myndighet skapas. Detta anser vi märkligt. Personer som har arbetsuppgifter inom yrkestrafiken skulle tillfrågas att flytta till den nya myndigheten, där de skulle få de resurser som krävs för att de ska kunna utföra sitt jobb på ett bättre sätt. Flytten skulle antingen ske på samma sätt som Ekobrottsmyndigheten organiserar eller genom en hel flytt.

Slutligen, ingen polis förväntas byta myndighet utan den arbetar, så som

under Ekobrottsmyndigheten, på uppdrag åt den nya myndigheten. Transport anser att polisman ska leda arbetet genom att delegera till bilinspektörer, bevakningspersonal och andra kontrollerande individer med mandat, så som det ser ut idag. Lika ansvar bör också tilldelas kustbevakningen och tullen. Ansvaret för planerade kontroller koordineras av den nya myndigheten medan händelsestyrda situationer som ligger nära polisverksamhetens natur fortsättningsvis hanteras av polisen. Argumentet att bildandet av en ny myndighet skulle leda till att polisen slutar med trafikrelaterade arbetsuppgifter delar inte Transport. Polisen utreder fortfarande ekonomiska bedrägerier trots skapandet av Ekobrottsmyndigheten.

Transport poängterar att alternativet med en ny myndighet är baserat på hur Sverige kan uppnå en effektiv kontrollfunktion. Även om det skulle vara lättare att göra samma sak som idag så betyder det inte att det är rätt väg framåt.

Arbetsstagarorganisationers roll och behov för att kontrollera löner
Arbetsstagarorganisationer ska kontrollera löner på utstationerade arbetstagare. Regelverket är komplicerat och samarbetet med berörda myndigheter är av varierad kvalitet. För att Transport ska kunna utföra sin roll och skapa en sund åkerinäring är det av största vikt att samarbetet fungerar. Vår uppgift är att teckna kollektivavtal och upprätthålla lönenivåer, därför behövs ett tydligt regelverk, en snabb kommunikationskanal och en effektiv kontroll. Eftersom facket inte kan kontrollera löner för bolag som inte har kollektivavtal är det av yttersta vikt att myndigheter gör detta. Annars kommer vi aldrig få en sund konkurrens på marknaden eller bra arbetsmiljö och villkor för yrkeschaufförer.

Transport anser att en ny myndighet med kompetens och resurser att skapa ordning och reda inom åkerinäringen är vad som krävs för att kontrollen ska fungera. Myndigheten ansvarar även för kontrollplatserna ute i landet. Kontrollerna, som i största del är oannonserade, leds av polisman som tilldelar mandat att utföra arbetet till andra. På detta sätt samlas kontrollen av utstationering, kör- och vilotider, skatterätt,

arbetstiden bland andra på samma plats. Genom att samla kompetensen och kunskapen på en plats kan information om de olika överträdelsena lättare kommuniceras och Transport kommer att kunna bära sin roll på arbetsmarknaden på ett effektivt sätt.

Transport föreslår att arbetsstagarorganisationer ska ha en direkt linje till den nya myndigheten. Tips ska kunna lämnas in kring överträdelser som genererar omgående flygande inspektioner – likt förfarandet hos Avdelningen för myndighetsgemensam kontroll. Vidare kan arbetsstagarorganisationer, på uppdrag av myndigheten, utreda ärenden likt funktionen i ”Vita jobb”.

Det behövs även avskräckande sanktionsavgifter. Vi tror att en exponentiell höjning av sanktionsavgiften kommer att motverka upprepade överträdelser. Om det inte blir kännbart att bryta mot lagarna så kommer dessa att fortsätta att överträdas – det är helt enkelt för billigt att bryta mot reglerna. Utländska åkerier har bilden av att i Sverige kontrolleras och fälls man inte för brott mot utstationering. Det är med andra ord fritt fram att fuska med utstationering i Sverige. Så kan vi inte ha det.

Andra delar i förslaget

Resterande förslag som utredning omfattar handlar om sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet, sällningsprov för narkotika i trafiken och trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller.

Transport delar utredningens förslag gällande sanktionsväxlingen inom yrkestrafikområdet, speciellt bedömningen om att beställansvaret inte ska växlas. Dessutom delar vi utredningens bedömning om att inte införa trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller. Transport anser att tester och kontroller som utförs på våra vägar alltid ska ske med respekt för våra yrkesförare samt följa gällande regler om skydd för personuppgifter (GDPR).

Stockholm den 24 september 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över betänkande (SOU 2021:73) Regler för statliga elvägar

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-09-21 beretts möjlighet att avge synpunkter på betänkandet SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar. Utredningens uppdrag är att föreslå ett regelverk för byggande, drift och underhåll av elvägar. Betänkandet omfattar därmed inte huruvida elvägar är en teknik som bör implementeras. Utredningen menar att existerande väglag är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar, men föreslår några förtydligande komplement till lagen för att kunna tillämpas på elvägar.

Förbundet har inget att invända mot utredningens slutsats om att väglagen, med komplement, är tillämplig på elvägar.

Förbundets synpunkter

Förbundet har inga synpunkter på utredningens slutsatser att väglagen är tillämplig på elvägar. De komplement och förtydligande till väglagen som utredningen föreslår anses rimliga. Förbundet, som står bakom klimatmålen, vill dock påpeka att det är av största vikt att en utredning med kostnadsanalys och klimatnytta görs innan elvägar eventuellt börjar byggas i stor skala. Senaste forskningen visar att elvägar inte är det bästa alternativet för att öka elektrifieringen. Det kan vara fördelaktigt att bygga elvägar på vissa sträckor men en bred utbyggnad och på sträckor där järnväg erbjuds bör ifrågasättas. Investeringar bör främst göras i att utöka elnätets kapacitet, andra tekniker som vätgas och fler snabba laddare som är allokerade på platser som passar yrkesförarens kör- och vilotider.

Stockholm den 29 november 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över **Infrastukturdepartementets förslag om kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider I2021/00001**

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-01-04 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående kör- och vilotider samt färdskrivare. Ändringarna kompletterar förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, som ändrats genom förordning (EU) 2020/1054 som är en del av mobilitetspaketet. Ändringsförslagen berör framförallt ansvar för förare och transportföretag vid överträdelse av de nya reglerna om kör- och vilotider som införts på EU-nivå, samt möjligheten för polis och bilinspektör att vid en vägkontroll påföra utländska transportföretag förskott på sanktionsavgift vid överträdelser av dessa regler.

Förbundets synpunkter

Förbundet välkomnar förslagen som bidrar till förbättrade arbetsvillkor för alla yrkesförare och stärker sund konkurrens i branschen. Vi har följande synpunkter som kan bidra till mer tydlighet och förbättra arbetsvillkoren för förare ytterligare.

Det är positivt att sanktionsavgifterna för transportföretagens överträdelser blir tydligare och att det finns ett påslag för vissa överträdelser om systematiskt regelbrott under en treårsperiod sker. Vi anser att fler sanktionskategorier också ska påföras denna typ av ytterligare sanktionsavgift för att verka mot systematiska överträdelser och fortsatt utnyttjande av förare. Nivåerna på sanktionerna är överlag för låga för att anses vara avskräckande (som står föreskrivet i skälen till Förordning 2020/1054 stycke 23) och anser att Sverige borde lägga sig högre på samtliga sanktionskategorier, likt Danmark. Vi vill poängtera att förare är i en beroendeställning till transportföretagen och därför bör penningböterna fortsättningsvis vara i nivå med idag.

För att få till en verklig förbättring av arbetsvillkoren inom vägtransportsektorn är det av yttersta vikt att polisen får extra resurser för att genomföra kontroller och utbilda poliser och inspektörer för att kunna genomföra dessa. I propositionens konsekvensbeskrivning står att det blir en ökad arbetsbelastning för polisen men att kostnaderna ryms inom befintliga anslagsramar. Detta är motsägelsefullt. För att möjliggöra tillsyn och kontroller enligt regelverket behövs mer resurser. Om vi tittar på resultatet från vägtrafikveckan som gjordes i oktober 2020, ser vi en markant ökning av överträdelser när polisen riktar sina resurser. Lagen blir tandlös om samma nivåer av tillsyn ska gälla även för framtiden, att endast införa sanktioner utan att möjliggöra dess tillsyn är osmart.

Polisen och bilinspektörer måste också få tydligare ramar kring bevisningen för att kunna påföra sanktioner vid överträdelse. I förslaget är det inte tydligt hur mycket bevisning som krävs för att en polis ska kunna bedöma om till exempel en exceptionell omständighet föreligger vid avvikelser från kör- och vilotiderna eller om arbete schemalagts på så sätt att föraren kan återvända hem. Det vore betydligt bättre om det var tydligt när polisen kan utfärda en sanktion genom att framställa tydliga ramar för dem att följa eller förslagsvis ge kontrollerande myndighet i uppgift att utveckla föreskrifter om detta.

Sammanfattningsvis anser Svenska Transportarbetareförbundet att sanktionsnivåerna är för låga och mer resurser till Polismyndigheten behövs för att de ska kunna kontrollera att lagarna efterlevs. Slutligen efterfrågar vi tydligare ramar för vilken bevisning som krävs för de olika överträdelserna.

Stockholm den 29 januari 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över **förslag till föreskrifter om Genomförande av direktivet om elektroniska vägtullssystem I2021/01052**

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-03-29 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag i promemorian "Genomförande av direktivet om elektroniska vägtullssystem". Förslaget innebär i huvudsak att införliva Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU, det så kallade EETS-direktivet, i svensk rätt. I sak innebär förslaget att säkerställa driftskompatibiliteten mellan elektroniska vägtullssystem och underlätta gränsöverskridande informationsutbyte vid underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen. Dessutom föreslås Transportstyrelsen bli avgiftsupptagare på allmän väg, gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare och svensk kontaktpunkt för informationsutbyte med andra länder.

Förbundets synpunkter

Förbundet är positiva till förslaget. Samordning är bra, men svårt så vi föreslår att man noggrant ser över ansvar och uppföljning för att få bästa möjliga effekt. Det är också önskvärt med transparens i hur verksamheten hanteras. I övrigt har vi inga andra synpunkter.

Stockholm den 3 juni 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, Förbundssekreterare
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över **promemorian Otillåten cabotagetransport och beställaransvar I2021/01656**

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-06-16 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående internationella vägtransport. Ändringarna i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ämnar precisera vad som

avses med en cabotagettransport, höja sanktionsavgiften vid överträdelse samt justera ansvaret för beställare av internationella vägtransporter och cabotagettransporter.

Förbundets synpunkter

Förbundet har följande synpunkter på förordningsförslagen:

1. Preciseringsen av vad en cabotagettransport är stärker förordningens syfte, tydlighet och rättssäkerhet. Förbundet är positiva till förslagsförändringen dock behöver begreppet "avsändare" och "mottagare" förtydligas, då det är vanligt att dessa begreppet flyttas utmed logistikkedjan. Även om dessa ska preciseras på frakthandlingarna är det vanligt att när en speditör lagerhåller gods så övergår detta namn som avsändare på frakthandlingarna, vilket vi anser inte bör ske. Läs mer i punkt 3.
2. Förbundet välkomnar att sanktionsavgiften för olaga cabotage höjs. Dock anser vi att cabotageavgiften ska ha ett påslag vid systematiska överträdelser. Avgiften ska höjas exponentiellt vid upprepade överträdelser. Se till exempel på Danmarks system för brott mot cabotage-reglerna. Förbundet är angelägna om att sanktionsavgiften får den önskvärda effekten och verkar för en sund och laglig transportnäring i Sverige. Som Cabotagestudien av Henrik Sternberg påvisar är olaga cabotage ett stort problem i landet som har negativa effekter på svensk åkerinäring och på chaufförerna som utnyttjas.
3. Bestämmelserna om ansvar för beställning av internationella vägtransporter är inte tydliga och förslaget saknar en definition av "ursprunglig godsavsändare". Begreppet som sådant är inte vedertaget och ingen tydlig definition av begreppet finns i förslaget, gällande förordningar eller i mobilitetspaketspromemorian. Därför anser Transport att begreppet inte bör användas i denna förordning. I stället anser vi att beställansvaret ska definieras än tydligare och stärkas

upp för att ansvaret inte ska kunna avsågas. En beställare ska således vara ansvarig för sin beställning av transport genom hela logistikkedjan. Dock bör tilläggas att vårt förslag inte syftar på att en konsument och privatperson kan anses ha ett beställansvar. Förslaget syftar till företag och näringsliv. Vi anser att beställansvaret ska omfatta alla led i logistikkedjan, som det föreslås göra för utstationering av arbetstagare (Se Promemoria Genomförandet av mobilitetspaketet sida 177-180.) Den första beställaren - så kallad huvudbeställare - är, tillsammans med andra underbeställare, alltid ansvarig för att lagen efterlevs. Ansvaret kan inte avtalas bort eller läggas över på någon annan i kedjan utan omfattar alla aktörer. Om denna typ av regel införs på transporter har vi större chans att få till en önskad förändring på marknaden med färre brott mot cabotagereglerna och likställer ansvar som används för utstationering och kör- och vilotidsreglerna. Här följer ett fiktivt exempel för att tydliggöra vårt förslag. Bolag A beställer en transport från Speditör B. Speditör B anlitar i sin tur Åkeri C för att utföra beställningen. Bolag A som är huvudbeställare har en skyldighet att säkerställa att cabotagereglerna följs genom hela logistikkedjan. Om Åkeri C bryter mot cabotagereglerna blir således Bolag A, Speditör B och Åkeri C gemensamt ansvariga och betalar sanktionsavgift. Bolag A kan endast undgå sanktionsavgift om de kan bevisa att de säkerställt med Speditör B i beställningsförordningen.

Sammanfattningsvis anser Svenska Transportarbetareförbundet att definitionerna behöver vara tydliga, sanktionerna får ett tillägg vid upprepade överträdelser och en tydlig definition om beställansvaret.

Stockholm den 23 augusti 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, Förbundssekreterare
Sandra Tenggren, Föredragande

Yttrande över EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet är via remiss 2021-07-15 tacksam att få möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation.

Förbundets synpunkter

Förbundet instämmer med förslaget och delar förslagens intentioner. Transports förhoppning är att omställningen från EU:s sida ska ske än snabbare, än det som EU-kommissionen föreslår.

Stockholm den 18 augusti 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037 diarienummer I2020/02739

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter beskrivet som Transport) har via remiss 2020-10-30 beretts möjlighet att ange synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen 2022-2033 och 2022-2037. Syftet med rapporten är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 respektive 2022-2037. Målet med rapporten är att genom prognosberäkningar visa vilka alternativ som är mest samhällsekonomiskt kostnadseffektiva. Klimatmålen spelar en central del i prognoserna, vilka är att minska inrikes utsläpp med 70% till 2030 och nettonoll 2045.

Trafikverket inriktningsunderlag pekar på att utveckling av infrastruktur är nödvändig i hela landet och för alla transportslag, samt att underhåll av befintlig infrastruktur ska ha högsta prioritet. Myndigheten tar upp

hur nya stambanor, inklusive höghastighetståg, kan finansieras med den angivna budgeten i inriktningsunderlaget. Trafikverket kommer fram till att utvecklingen av nya stambanor bör finansieras utanför den givna budgetramen, men att det är av yttersta vikt att den genomförs. Därtill nämns effektivisering och överflyttningen av gods från väg till sjöfart, samt ökat krav på samordning mellan transportslagen som fortsatt viktiga. Trafikverket konkluderar med att kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportnäringen behöver säkras upp för framtiden.

För att nå klimatmålen redovisar Trafikverket för vilka åtgärder som är de mest samhällsekonomiskt kostnadseffektiva för att minska utsläppen från inrikes transporter. Dessa är att:

- 1) effektivisera alla transportslag,
- 2) öka takt av elektrifiering och användandet av förnybara drivmedel,
- 3) minska vägtrafiken genom ökade bränslepriser.

Detta ska genomföras genom att investera i el-vägar, BK4-vägar och öka spårkapaciteten, genomföra en statlig utbyggnad av laddinfrastrukturen, utforska och utveckla hållbar produktion av svenskt biodrivmedel samt öka samordningen mellan olika transportslag genom fler hamnar och kombiterminaler för att flytta gods från väg till sjöfart och järnväg.

Dessutom tar rapporten hänsyn till det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktionsmålen om att transportinfrastrukturen ska utvecklas i hela landet för medborgare och näringslivet.

Förbundets synpunkter

Inledning

Transport står bakom Trafikverket gällande klimatmålen och att det är av yttersta vikt att vi arbetar mot att nå dem. Det är bråttom nu och vi behöver alla göra vad vi kan för att motverka klimatförändringarna. Vi är medvetna om att godstransporter bidrar till en stor del av Sveriges inrikes utsläpp och vi håller med om att elektrifieringstakten behöver öka. Branschen behöver effektiviseras och en större utbredning

av förnybart bränsle är av största vikt. Branschen behöver också ta ett större ansvar kring samordning och samlastning för att öka effektiviteten mellan transportslagen. Därtill håller vi även med om att vi behöver flytta godstransporter från väg till sjöfart och järnväg för att dels, som redan nämnt, öka effektiviteten mellan transportslagen och dels minska utsläppen.

Förbundet har framförallt synpunkter på hur Trafikverket integrerar de transportpolitiska målen, näringspolitiska målen och Agenda 2030 i sina analyser. Vi anser att många av Trafikverkets förslag på åtgärder skulle bli annorlunda om en analys av olika aspekter hade gjorts av resultatet som Trafikverket presenterar. Därmed redovisar vi nedan våra synpunkter samt förslag på åtgärder som bidrar till att både klimatmål och andra mål i Agenda 2030 nås.

1. Avsaknad av social hållbarhet, arbetstagarperspektiv och regional rättvisa i analyser

Det saknas en integrerad ansats kring hållbarhet i Trafikverkets analys och inriktningsunderlag, vilket resulterar i mållkonflikt med de transportpolitiska- och näringspolitiska målen samt Agenda 2030. Transport vill poängtera att Agenda 2030 består av integrerade och odelbara mål, och att hållbarhet består av sociala-, ekologiska- och ekonomiska sammanlänkande dimensioner. Därtill vill Transport lyfta viktiga aspekter av den regionala infrastrukturplaneringen utifrån det vi tror gynnar våra medlemmar på lång sikt.

Ingen miljömässig hållbarhet utan social hållbarhet

Generellt saknas det skrivningar och/eller beräkningar kring vad som är samhällsekonomiskt effektivt, för vem/vilka och vilken tidshorisont som avses. Vi menar att de samhällsekonomiska kalkylerna inte enbart ska baseras på klimatnytta och miljömässig hållbarhet utan även ska beakta sociala aspekter för att göra korrekta antaganden och föreslå rätt åtgärder för en hållbar utveckling. För att ge några exempel, Trafikverkets eget mål om trafiksäkerhet går att härleda

till vikten av att ha trygga och goda arbetsvillkor med kortare körtider, längre raster och mer vila. Denna aspekt missar Trafikverket helt. Samtidigt som det saknas en förståelse för vem och vilka det är som drabbas av bristande trafiksäkerhet. Lastbilschaufförer utgör till exempel det vanligaste yrket bland dem som dött i arbetsplatsolyckor de senaste två åren och representerar cirka tio procent av de som omkommit. På samma sätt vill vi att Trafikverket tar hänsyn till trygghet i och under sitt arbete när Trafikverket talar om "Trygghet" som en del av sin målbild för transportsystemet år 2030.

Parametrar som i första hand ser ut att enbart behandla sociala aspekter, har direkta effekter på miljö och klimat. Till exempel "rätten att påverka sitt liv" och "work-life balance" är särskilt viktigt att ha i åtanke i förslaget om att tillåta längre och tyngre lastbilar. Med allt tyngre och längre lastbilar, är det sannolikt att även körsträckorna blir längre. Förslaget skulle därför innebära att allt fler förare kör längre, samt att arbetspassen blir längre. Vi ser att kortare och fler intermodala transporter istället skulle bidra till en sundare arbetskultur, med kortare och mindre krävande sträckor, och som skapar ökat utrymme för förare att ha ett mer hållbart arbetsliv, mer fritid, samt "kontroll" över sina liv. Detta perspektiv vägleder på så vis vilka åtgärder som både förbättrar sociala förhållanden och ger klimatnytta genom positiva överflyttningseffekter av gods från väg till sjöfart och järnväg som på så sätt bidrar till att nå klimatmålen.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Utred åtgärderna som föreslås i underlaget utifrån ett integrerat och holistiskt hållbarhetsperspektiv.
2. Ökat fokus på att förbättra intermodaliteten mellan transportslag.

Hela Sverige ska utvecklas

Andra viktiga delar i inriktningsunderlaget är regional utveckling där vi saknar ett resonemang kring vad som är "en rättvis regional utveckling". För det första utelämnar inriktningsunderlaget flyget helt från sin analys och

mister därmed en viktig beståndsdel av svensk infrastruktur. Dessutom är flyget av betydelse för både individ och industri runt om i Sverige. Även denna bransch arbetar hårt med att minska sitt klimatavtryck och ett uteslutande av flyget ger en missvisande bild av hur Sverige ser ut och vilken utveckling som behövs på området.

För det andra bör Trafikverkets resultat och åtgärder som föreskrivs i relation till ökade bränslepriser ses över för att inte belasta låginkomsttagare och boende i glesbygd hårdare än den rikare befolkningen och invånare i storstäderna. De åtgärder som Trafikverket föreslår för att jämna ut skattebördan mellan de i städer och i glesbygd är otydliga. För att inte göra landsbygden eller mindre städer mindre attraktiva att arbeta och bo i bör en skattejämkning föreslås innan dess att bränsleskatten ökas.

För det tredje bör skillnaderna i framkomligheten på vägarna i Sverige ses över och inte enbart fokusera på trafiksäkerhet. I dag varierar framkomligheten beroende på vart i Sverige man befinner sig, därför finns ett behov av mer investeringar för att öka framkomligheten runt om i Sverige. Det är viktigt att analysen kring vilka stråk som ska prioriteras också blickar framåt och synliggör framtida möjligheter. Det finns en bristande framsyn på hur Sverige utvecklas, specifikt i och med den ökade digitaliseringen och distansarbete. Det gör att människor i större utsträckning kan bo där de vill, vilket kräver att infrastrukturen då finns på plats. I samband med det här ser Transport ytterligare utmaningar – frågan är hur mycket regionerna själva egentligen kan göra när stora investeringar behövs för att utveckla nya områden och sträckor som idag inte finns? Vi anser att statlig investering är nödvändigt för att utveckla alla delar av landet och göra det attraktivt att bo och arbeta i hela Sverige.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Inkludera flyget i era analyser.
2. Se över hur bränsleskatten kan bli mer rättvis.
3. Ökade anslag för att prioritera framkomligheten på vägarna.

Kollektivavtal säkerställer social hållbarhet i branschen

Transport vill även lämna synpunkter på förslag om skrivningar som talar om vad som är mer samhällsekonomiskt effektivt, utan att som redan beskrivit ha en analys om vad som är mest hållbart utifrån sociala aspekter. Det finns en betydande risk att denna typ av formuleringar leder till den olyckliga konsekvensen att man missar centrala aspekter av den svenska modellen. Det kan till exempel handla om att inte beakta vikten av kollektivavtal eller trygga och säkra anställningar på grund av att de inte alltid är ”kostnadseffektiva”.

Genom att föra in aspekter som social hållbarhet kan vi få en bättre bild av vilka alternativ vi bör genomföra för att få positiva samhällsekonomiska effekter idag och i framtiden.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Påvisa vikten av kollektivavtal i er analys.
2. Sund konkurrens och effektivisering av godstransporter

Vi saknar en analys och redogörelse om negativa effekter av effektiviseringsförslaget om längre och tyngre lastbilar. Vi har identifierat negativa effekter som bidrar till att klimatmålet, Agenda 2030 och transportpolitiska samt näringspolitiska målet inte kommer att nås, som Trafikverket helt bortser från.

Längre och tyngre transporten bidrar inte till att klimatmålen nås

I motsats till klimatnyttan som föreskrivs i förslaget anser vi att de negativa överflyttningseffekter som längre lastbilar innebär inte bidrar till att klimatmålen nås. Förslaget om längre och tyngre lastbilar innebär en direkt minskad överflyttningseffekt från väg till andra transportslag. Det är en konsekvens av att vi ständigt förbättrar och effektiviserar vägtransporter till att vara det billigaste och tillika mest attraktiva alternativet. Vilket gör att vi i längden omöjligen kommer att se den överflyttning till tåg och sjöfart som behövs för att nå klimatmålet. När det kommer till längd på lastbilar visar Pålsson och Sternbergs (2018) studie att det finns en gräns

för när vägtransporter riskerar att slå ut andra transportslag. Enligt dem är 25,25 meter brytpunkten för när vi får negativt modalt skifte. Vi anser därmed att Trafikverkets analys och slutsatser kring åtgärden är felaktig och att förslaget om längre och tyngre lastbilar ska tas bort.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Ta bort förslaget om längre lastbilar.

Säkerställ sund konkurrens för seriösa aktörer i branschen

Som vi redan påpekat tycker vi att Trafikverket saknar en analys om social hållbarhet i sitt inriktningsunderlag. Transport vill lyfta det igen och i relation till frågan om sund konkurrens och vikten av seriösa aktörer. Inom vägtransporter finns ett utbredd utnyttjande och brott mot de regler som finns för kombitransporter, cabotage och utstationering av arbetstagarer. Reglerna finns för att säkra sund konkurrens och arbetstagarers arbetsvillkor och löner. Redan idag har seriösa aktörer svårt att konkurrera med oseriösa åkerier som utnyttjar arbetare och kör oklassade eller lägre miljöklassade fordon. Längre lastbilar leder till sämre sociala villkor som lägre lön, fler utkonkurrerade seriösa åkerier gentemot svenska och utländska åkerier som tänjer på gränserna och utnyttjar låglönearbetskraft med villkor långt under svenska kollektivavtalsnivåer. För att motverka dessa trender och istället se en förbättring av arbetsvillkor för alla transportarbetare och samtidigt nå klimatmålen ser vi betydligt större fördelar med att förbättra intermodaliteten mellan transportslag parallellt som man jobbar med att förstärka konkurrenskraften för seriösa aktörer genom att ställa hårdare krav på transportköparen. På så vis kan vi effektivisera transporter genom krav på samlastning och samordning, och samtidigt förbättra arbetsvillkoren för de som utför transportarbetena.

Förutom effektivisering skriver Trafikverket att elektrifiering och förnybara drivmedel kommer innebära att vi når klimatmålet. Att införa längre lastbilar skulle kunna innebära en effektivisering i sig med billigare priser som följd, men inte på sådant sätt

att man utan vidare kan argumentera för att det bidrar till att klimatmålen nås. Vi anser att för att förbättra alla transportslags konkurrenskraft är det bättre att elektrifiera och införa biodrivmedel och att effektivisera transporter överlag genom att ställa krav på transportköpare genom hårdare och tydligare krav på elektrifiering och biodrivmedel. Genom att föra in aspekter som social hållbarhet kan vi få en bättre bild av vilka alternativ vi bör genomföra för att få positiva klimateffekter idag och i framtiden.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Inför förstärkt beställaransvar kring elektriska transporter och hållbart biobränsle för att öka användningen av miljövänliga drivmedel.
2. Inför krav om ökad samlastning och samordning i upphandling och inköp av transporter.
3. Inför tuffare sanktioner mot de som bryter mot kombiregler, cabotage, utstationering och kör- och vilotider.

3. Utbildning och kompetensförsörjning

Transport håller med Trafikverket i sin analys kring behovet av att utveckla och säkra kompetensförsörjningen inom transportsektorn, samt att brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Transport menar att kompetensförsörjning inte enbart handlar om att skapa kompetensutvecklingsmöjligheter, utan även om branschens attraktionskraft. Attraktionskraften återfinns i form av god arbetsmiljö och bra villkor för de som arbetar inom branschen. Transport är även skeptisk till den valda myndigheten som föreslås samordna kompetensutvecklingsfrågorna samt förslagen om nya nationella kompetensråd istället för utvecklingen av redan befintliga samverkanspunkter i regi av lämpligare myndighet.

Systematiskt arbetsmiljöarbete för säkrad framtid för branscherna

Satsningar på arbetsmiljö skapar mer attraktiva arbetsplatser och branscher. De förutsättningar som man arbetar under utgör ett viktigt incitament för den som vill stanna och utvecklas inom branschen. Brister i arbetsmiljön, däremot, får stora konsekvenser,

både i form av mänskligt lidande och en negativ utveckling av branschens attraktionskraft. Till exempel är arbeten inom vägtransporter ett av Sveriges farligaste yrken. Arbetsmiljöverkets samlade statistik för antalet dödsfall i arbetet för år 2018 och 2019 som visar att 23 procent av de som dog arbetade med något inom vägtransporter. Statistiken visar dessutom att dödsfallen, i många fall, inte är direkt kopplade till fordonet i sig eller arbetarens yrkesskicklighet, utan snarare till bristande arbetsmiljöarbete i de uppgifter som finns runt omkring. Såsom bristande säkerhet, bristande utbildning, brist på vila och rast med mera. Därför är vi på Transport övertygande om att bra arbetsförhållanden är en nyckelfaktor för konkurrenskraft. Det bidrar till hälsa, engagemang, innovationsförmåga och kvalitet. En god arbetsmiljö är viktigt för att attrahera, behålla och utveckla kvalificerade medarbetare samt för framtidens kompetensförsörjning. Genom att systematiskt arbeta med arbetsmiljöfrågor och förbättra villkoren för arbetarna så kommer attraktiviteten i branschen att öka.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Ställ krav på systematiskt arbetsmiljöarbete och god arbetsmiljö, så som krav på samverkan med skyddsombud och arbetstagarare, ökad trygghet, säkerhet och integritet. Detta kan till exempel göras genom att införa krav i lagen om offentlig upphandling, och införa ett förstärkt beställaransvar där transportköparen är ansvarig för att god arbetsmiljön tillgodoses.
2. Säkerställ att aktörer följer den svenska modellen genom tecknandet av kollektivavtal. Det är den konkurrensneutrala vägen till att få undan oseriösa aktörer eller tvivelaktiga arbetsgivare från branschen.
3. Säkerställ att även underleverantörer arbetar med systematiskt arbetsmiljöarbete, för att öka attraktionskraften inom branschen. Det kan exempelvis vara genom att ha krav om att även ha arbetstagarrepresentanter hos underleverantörer.

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd som nationellt kompetensråd för vägtransporter

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn och ägs av Svenska Transportarbetareförbundet, Biltrafikens Arbetsgivarförbund, KFO, Unionen, Ledarna, Almega tjänsteföretagen, Motorbranschens Arbetsgivarförbund, Petroleumbranschens Arbetsgivarförbund, Svenska Flygbranschen och Sveriges Hamnar. Genom TYA möts arbetsmarknadens parter för att skapa goda förutsättningar för attraktionskraft och kompetensförsörjning i branschen. Bland annat genom att utveckla kompetens, arbetsmiljö och status och därmed bidra till ökad produktivitet och lönsamhet i branschen. Inom TYA finns redan många samverkanspunkter mellan arbetslivet och skolor och utbildningar för våra branscher. Här träffas arbetslivet och skolorna i lokala programråd, regionala utbildningsråd och branschernas egna råd där man diskuterar branschens framtida utveckling och tar fram skraddarsydda produkter samt utbildningsinsatser. Genom konsensusbeslut skapas varje år ett antal projekt med olika inriktningar. Det handlar om allt från hur man lär yrkesskolor att profilera sig, till YKB utbildningar och regler för hur APL ska hanteras. TYA är även representerade i det Nationella Programrådet för gymnasieskolan, med inriktning mot fordonsprogrammet.

TYA kvalitetssäkrar även utbildningar, utfärdar intyg om utförd utbildning för handhavande av fordon eller annan utrustning, säkerhet vid arbete med farligt gods och ger ut undervisningsmaterial för yrkesförare samt utbildar truck- och maskinförare. Under TYA finns även Hamn- och Stuveriskolan som genomför alla yrkesutbildningar för de som arbetar i hamnar. Här säkerställs att man ska kunna arbeta i ett yrke som historiskt sett varit väldigt slitsamt och ofta farligt. Genom samarbetet mellan parterna erbjuds ett flertal funktionsutbildningar för att höja säkerhet och attraktionskraften för yrkesgrupperna på hamnområdet.

Det är en välfungerande organisation. Inte minst är den väletablerad och känd inom transportbranschen. Transport menar att TYA har goda möjligheter att utveckla arbetet för att öka attraktiviteten inom yrket ytterligare och skapa förutsättningar för att de som arbetar ska tycka om sina arbeten samt vilja vara kvar på lång sikt. Nämnden bör därför få uppdraget att samkoordinera och skapa samverkansformer inom branschen, i vart fall för delbranschen vägtransporter.

Trafikverkets förslag med ett alldeles "nytt" nationellt råd för infrastrukturbranschen är på många vis problematiskt. Dels finns en risk att rådet blir för brett och abstrakt, vilket leder till att vi inte kommer få bukt med de riktiga problemen i de olika delbranscherna. Dels minskar möjligheten att nå ut och fullt förstå de olika branscherna, såsom vår egen delbransch vägtransporter. Vi ser även problem med förslaget om ett nytt forum för regioner, kommuner, lärosäten, Trafikverket och andra myndigheter, när det redan finns liknande samverkansforum som drivs av arbetsmarknadens parter. Vi ser ingen poäng med att uppfinna hjulet på nytt. Det är mer effektivt att använda instanser som redan är etablerade på arbetsmarknaden än att starta upp nya, med långa utvecklingstider, och där det är sannolikt att samma personer som redan ingår i de redan existerande råden kommer att ingå. Att Trafikverket och ovan nämnde aktörer ingick i dessa redan etablerade forum vore betydligt bättre än tvärtom.

Däremot ser vi relevansen i att Trafikverket arbetar med attraktiviteten kring yrken inom ban- och järnvägen, samt förvaltar råd över exempelvis utvecklingen av intermodala transporter, vägutbyggnad med mera. Här är Trafikverket naturligtvis den myndighet som är bäst på att koordinera och ha överblick.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Ge TYA uppdraget att koordinera samverkan för att säkerställa framtidens kompetensförsörjning inom vägtransporter.

En bred gymnasieutbildning utgör en förutsättning för framtida spetsutbildningar

Transport ser problem i att skapa alltför snäva gymnasieutbildningar. Framtiden innebär ett snabbt föränderligt arbetsliv och kompetensskiftningar i takt med att teknikutvecklingen sker. Det är inte längre troligt att en enskild gymnasialutbildning skulle kunna ge den spetskunskap som arbetsgivarna efterfrågar. Därför är det nödvändigt att gymnasieutbildning hålls bred och ger den baskunskap som kan stå sig över längre perioder än bara tre år. Spetskunskap och specialkunskap bör å andra sidan komma i ett eftergymnasialt skede. En eventuell lösning på Trafikverkets identifierade problem gällande utbildningar i stort är därför att erbjuda en bredare basutbildning via gymnasiet, och därefter mer specialiserade utbildningar genom yrkesskolor, Komvux eller arbetsgivarna själva. Här kan parterna naturligtvis använda sig av TYA för att säkerställa att sådana yrkesspetsutbildningar blir till. Det här sker redan i Bevakningsbranschens Yrkes- och arbetsmiljönämnd (BYA) samt Hamn- och stuveriskolan, där spetskompetensen för yrken säkerställs genom eftergymnasial yrkesutbildning och där arbetstagarna är anställda under utbildningen.

Som ett led i det här förslår vi därför också att TYA får uppdraget att stötta Skolverket eller Utbildningsdepartementet i frågan kring hur en branschskola för vidareutbildning av yrkesförare kan se ut i framtiden, för att öka säkerheten bland unga och nya i yrket samt bereda dem möjligheten att söka sig vidare och utveckla sig själva inom branschen.

Transport vill att Trafikverket prioriterar följande:

1. Bredda gymnasieutbildningarna för allmän behörighet.
2. Erbjud specialistutbildningar genom TYA.

Stockholm den 8 december 2020

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande
Sirin Celik, Föredragande

Yttrande över Infrastrukturdepartementets promemoria om Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis I2021/01229

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-04-22 beretts möjlighet att avge synpunkter på promemoria. Förslaget innebär delvis ett förlängt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis. Dels föreslås att sådana föreskrifter införs i förordningen om yrkesförarkompetens, dels föreskrifter som utökar möjligheterna till distansutbildning. Lagändringarna föreslås ske på så sätt att en lag om upphävande av ett tillfälligt bemyndigande utgår och ersätts med en ny lag om upphävande men med ett senare ikraftträdande, den 1 januari 2022.

Förbundets synpunkter

Förbundet ser positivt på föreskrifter som möjliggör en förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis samt en harmonisering med Omnibusförordningen. Förbundet vill dock uppmärksamma om risken i den nya formuleringen av 4 kap. 8§ förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, som öppnar upp för att enskilda individer kan hamna i kläm. Därför anser Transport att det är av yttersta vikt att det finns en viss flexibilitet i de nya reglerna så att ingen enskild individ faller mellan stolarna och på så sätt hindras från att utöva sitt yrke.

Stockholm den 28 april 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Yttrande över Justitiedepartementets förslag rörande ersättning till brottsoffer Ju2021/02755.

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädan efter benämnt Transport) har via remiss 2021-08-05 beretts möjlighet att avge synpunkter på betänkandet Ersättning till brottsoffer, SOU 2021:64. Betänkandet innehåller bland annat förslag om att kränkingsersättningen bör höjas samt att rätten till kränkingsersättning för poliser och andra yrkesgrupper med särskild beredskap bör utökas. Betänkandet föreslår ett ikraftträdande den 1 juli 2022.

Förbundets synpunkter

Transport instämmer med betänkandet om behovet av att rätten till kränkingsersättning jämt mot yrkesgrupper med särskild beredskap bör utökas. Att rätten till kränkingsersättning för den som utsätts för brott i tjänsten tydliggörs och stärks ligger i linje med Transports uppfattning på området. Betänkandets förslag kring att införas riktlinjer för hur det skall bedömas om en kränkning varit allvarlig samt att det särskilt ska beaktas om angreppet riktat sig mot den privata sfären eller om det varit fråga om ett fysiskt angrepp är välkommet. Transport har inga synpunkter på förslagen i övrigt.

Stockholm den 27 oktober 2022.
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Maja Nygren, Föredragande

Yttrande över Justitiedepartementets remiss av promemorian Effektivare inhämtning av utländska körkortsuppgifter för polismyndigheten Ju2020/04812

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet är via remiss 2021-06-18 tacksam att få möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående inhämtning av utländska körkortsuppgifter för polismyndigheten. Promemorian innehåller förslag om att Transport-

styrelsen ska kunna medge Polismyndigheten direktåtkomst till de uppgifter som Transportstyrelsen har tillgång till genom RESPER. Förslaget innebär att vägtrafikdataförordningen (2019:382) ändras.

Förbundets synpunkter

Förbundet instämmer med förslaget och tycker det är positivt att Polismyndigheten får direkt åtkomst till RESPER. Vi har inget att invända mot förslaget.

Stockholm den 18 augusti 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

MILJÖDEPARTEMENTET

Yttrande över Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet är via remiss 2021-07-15 tacksam att få möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon. Remissen innehåller i första hand förslag om hur EU planerar att bidra till 2030s och 2050s klimatmål, genom att minska på koldioxidutsläppen från nya personbilar och nya lätta fordon.

Förbundets synpunkter

Förbundet instämmer med förslaget och tycker det är bra att EU har ambitioner om att sänka koldioxidutsläppen från fordon. Transports förhoppning är att omställningen från EU:s sida ska ske än snabbare, än det som EU-kommissionen föreslår.

Stockholm den 18 augusti 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

ÅKLAGARMYNDIGHETEN

Yttrande över Åklagarmyndighetens förslag till ändring av Riksåklagarens föreskrifter (1999:187) om ordningsbot för vissa brott ÅM2019-1592

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-03-08 beretts möjlighet att avge synpunkter på delar av ett föreskriftsförslag angående ordningsbot för vissa brott ÅM2019/1592. Promemorian innehåller förslag om ändring av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. Sektioner förbundet blivit ombedd att se över är 1-2, 4.1, 5-14, 17, 23 och 25. Ändringarna som föreslås handlar i det stora hela om att differentiera spannet för botbeloppet mellan lätta och tunga fordon.

Förbundets synpunkter

Förbundet anser det olyckligt med den föreslagna differentieringen av tunga och lätta lastbilar då den särskiljer på lika yrkesförare. Detta skulle i praktiken innebära att yrkeschaufförer bedöms olika för liknande utfört arbete. Vi anser att yrkeschaufförer inte bör bedömas olika i lagens mening utan ska ses som en yrkesgrupp. Därför efterfrågar vi en annan differentiering mellan dessa fordonstyper och tillika beloppen på ordningsboten.

Däremot har vi inga invändningar mot de andra justeringar som föreslagits.

Stockholm den 3 juni 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, Förbundssekreterare
Sandra Tenggren, Föredragande

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande över förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter TSF2021-54

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-06-14 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslag om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105)

om avgifter. Ändringarna rör framför allt avgiftshöjningar men i vissa fall föreslås nya avgifter.

Förbundets synpunkter

Förbundet har inga kommentarer rörande de flesta avgiftshöjningar. Två avgiftshöjningar har vi dock synpunkter på.

1. Transport är kritisk till den avgift som tillagts förare för tillsyn av taxiförarlegitimation. Det är orättvist att en hel yrkeskår ska först betala för sin legitimation och sedan för tillsyn av den. Orimligt är att vissa personer behöver betala årligen för att utföra sitt yrke. Om avgiften ska kvarstå ska arbetsgivaren stå för den annars anser vi att avgiften ska slopas.
2. Förbundet ser negativt på den avgift som föreslås införas för färdskrivarkort. Som förslaget i punkt 1 är denna avgift orättvis för en yrkesgrupp. Färdskrivarkort är en förutsättning för att köra lastbil, därför är vi kritiska till förslaget. Vi anser att avgiften ska slopas.

Sammanfattningsvis anser Svenska Transportarbetareförbundet att avgifter inte ska tillfalla den enskilde arbetaren för att denne ska kunna utföra sitt yrke. Vad skulle hända om alla yrkesgrupper skulle behöva betala för att utföra sitt arbete? Straffa inte arbetare, lägg avgifter på de som har ansvaret att leda och fördela arbetet – arbetsgivaren – istället.

Stockholm den 23 augusti 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande

UTBILDNINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Omställningsstudiestöd – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. Ds 2021:18. U2021/02963.

Skrivelsen är ett resultat av det partsavtal som träffades mellan Svenskt Näringsliv och Förhandlings- och samverkansrådet (PTK) under

hösten 2020. Ett partsavtal som Industrifacket Metall (IF Metall) och Svenska Kommunalarbetareförbundet (Kommunal) senare anslöt sig till. Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter kallat Transport) är inte en deltagande part i principöverenskommelsen och har valt att stå utanför. Skrivelsen Ds 2021:18, Omställningsstudiestöd – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden, är en del i en större helhet som även består av Ds 2021:16, Grundläggande omställnings- och kompetensstöd och Ds 2021:17, En reformerad arbetsrätt – för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden.

Förbundets synpunkter

Metoden som har använts vid beredningen av förslagen är ny. Ny på så sätt att några av parterna på arbetsmarknaden i detalj har utformat förslagen. Samtidigt som en stor grupp parter på arbetsmarknaden, inklusive Transport, står utanför avtalet inte på något sätt kan påverka innehållet i förslagen. Och, som Transport har förstätt det, inte heller genom sina yttranden över skrivelsen kommer påverka i förslagen.

Tradition på arbetsmarknadens område har varit att avtal ingås och respekteras mellan arbetsmarknadens parter centralorganisationer. Inte genom att enskilda förbund träffar en överenskommelse som binder hela arbetsmarknaden. Transports fasta uppfattning är att traditionen och ordningen som hittills har gällt skall vara fortsatt rådande på arbetsmarknadens område.

Transports anser att priset är för högt rörande de förändringarna som skrivelsen föreslår.

Stockholm den 14 september 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Maja Nygren, Föredragande

TILLVÄXTVERKET

Yttrande över förslag till föreskrifter om Tillväxtverkets handläggning av ersättning för kostnader för kompetensinsatser vid korttidsarbete

Sammanfattning

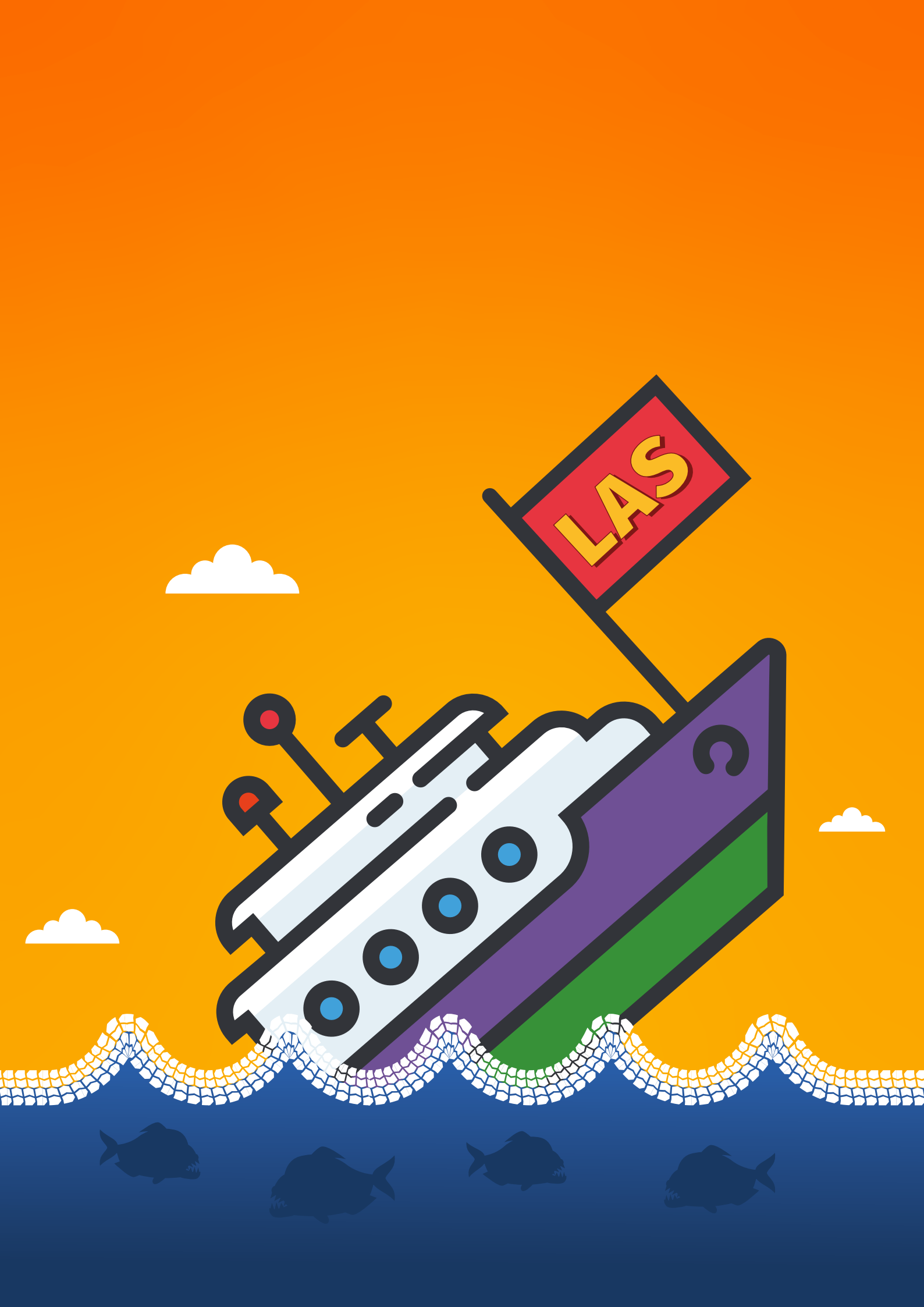
Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-02-15 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag angående Tillväxtverkets handläggning av ersättning för kostnader för kompetensinsatser vid korttidsarbete. Förslaget innebär i huvudsak ett förtydligande om vilka kostnader som är ersättningsgilla vid kompetensinsatser som anordnas internt eller av företag inom samma koncern samt vilket underlag som ska lämnas in vid avstämning.

Förbundets synpunkter

Förbundet håller med myndighetens analyser och slutsatser om att en föreskrift med tillhörande information behövs, dels för att skapa en tillförlitlig och effektiv handläggning av ärenden samt bidra till tydlighet för företag som söker ersättning. Vi är positiva till förslaget och har inga andra synpunkter

Stockholm den 17 februari 2021
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sandra Tenggren, Föredragande



Rapporter och projekt

Fri frakt till ett högt pris

Tillsammans med Handels och Seko släppte Transport en rapport om e-handeln i början på november 2021. Rapporten innefattade bland annat intervjuer med flera medlemmar. Genomslaget för rapporten och dess budskap var bra där Tommy Wreeth, bland annat, blev intervjuad av TV4 och Ola Palmgren från Handels var med på TV4 Morgon. Rapporten tar ett helhetsgrepp på e-handel och baseras på intervjuer med medlemmar från de olika förbunden.

Syftet med rapporten är att synliggöra hur den växande e-handeln påverkar arbetare och miljön. Det vi ser är att arbetsmiljön kraftigt försämrats och att last-mile transportörer som arbetar för ett plattformsbolag är mer stressade och under större press. För att råda bot på problem författades några

förslag, bland dessa ingår: lagstadgad avgift för frakt till kund och för retur, krafttag mot egenanställningar, utveckling av en branschstandard och krav på utsläpps-rapportering.

I samband med rapporten togs det även fram en kampanjsida under november- och decembermånad och som fokuserade på den fria frakten. Kampanjen fick ett brett genomslag med annons i tidningar, i tunnelbanan och i sociala medier.

Arbetet med plattformsföretag

Under året som varit har förbundet tagit ett krafttag om frågan som rör plattformsföretag. Under våren diskuterade en central grupp på förbundet frågan. Samtalen var i form av workshops och leddes av en av utredarna. Samtalen har mynnat ut i en strategi och rapport om

plattformarbete. Förbundet har också deltagit i möten och seminarier som berör ämnet. Inte minst i NTF:s arbete med plattformsföretag. Under hösten har förbundet också svarat på det EU-direktiv som syftar till att reglera plattformsföretag.

Taxiprojektet

I samband med avtalsförhandlingarna och en formell begäran från avtalsdelegationen, tillsatte Transports styrelse under våren 2021 ett nytt taxiprojekt. Projektet ämnar skapa ordning och reda i taxibranschen och består i huvudsak av fem tillsatta uppsökare som arbetar. Projektet leds likt ett ESF-projekt (Europeiska socialfonden), vilket innebär att en av utredarna bistår projektgruppen med uppföljning och styrning av projektet. Utredaren är även en del av projektgruppen.

Remisser

Mobilitetspaketet

I höstas svarade Transport på två remisser som båda är en del av mobilitetspaketet från EU. Den första remissen som skickades in i september handlade om kontroll av yrkestrafiken. Remissen föreslog att yrkestrafiken fortsättningsvis ska kontrolleras av Polismyndigheten och Transportstyrelsen. Förbundet anser att denna hållning inte kommer att skapa en effektiv kontrollfunktion. Vi anser att en ny myndighet med ansvaret för yrkestrafiken samt med ansvar för att leda och samordna involverade myndigheter är den enda vägen framåt.

Den andra remisen som skickades in i oktober handlade framförallt om utstationering av arbetstagare. Vi skickade in ett gemensamt svar med Seko, Kommunal och LO-TCO

Rättskydd. Yttrandet berör framförallt utstationering av arbetstagare men även ändringar i tillstånds- och godsförordningen samt kör- och vilotidsreglerna. För att få bukt med rådande missförhållanden inom vägtrafiksektorn anser vi att det är nödvändigt med skärpta regler för yrkestrafiken och överskådliga regelverk som myndigheter kan använda, tydlig ansvarsfördelning mellan aktörer där vi som fackförbund inte inskränks på våra rättigheter och effektiva kontroller av regelverken.

LAS

I början av sommaren presenterade regeringen principöverenskommelsen om trygghet, omställning och anställningsskydd som handlar om de delar av partsavtalet mellan Svenskt Näringsliv, PTK, IF Metall och Kommunal som partsavtalet har begärt skall lagstiftas om. Helt

enkelt det som brukar kallas för LAS-överenskommelsen. Förslaget gick ut på remiss och i mitten på hösten besvarade Transport förslaget. Transport poängterar tydligt i vårt svar att förslaget leder till en obalans mellan parterna på arbetsmarknaden. Samt att Transport säger nej till förslaget om förändringar i turordningen och ändringen från saklig grund till sakliga skäl.

Covid-19 relaterade remisser

Under 2021 har vi även besvarat en del remisser kopplat till Covid-19. På grund av pandemin har undantagslagar förlängts och även yrkesförarbetsviset giltighet förlängdes. Dessutom har vi fått lämna synpunkter på att Skatteverket i fortsättningen ska handlägga korttidspermitteringar och andra ekonomiska ärenden kopplat till Covid-19 och inte Tillväxtverket.

Konferenser, möten i Sverige

Samråd och samverkansmöte den 24 februari 2021.

Jerker Nilsson och Rosa Settergren

Inbjudan till informationsmöte gällande "Deklaration för en starkare demokrati" den 10 mars 2021.

Anna Ryding

Nominering till styrelsen för LO:s folkhögskola Runö.

Jonas Persson

Medlingsinstitutet presenterar webbkonferens "Årsrapporten 2020" den 27 april 2021.

Tommy Wreeth

Digitalt frukostseminarium 27 april 2021 – arbetsgivarbegreppet.

Sirin Celik

Inbjudan till webinarium den 5 maj 2021 – ett år av pandemin – Vad har vi lärt oss?

Magnus Falk

Inbjudan till webinarium: "Yrkesförare – allvarliga arbets-skador och långvarig sjukfrånvaro" den 19 maj 2021.

Martin Miljeteig

Deltagande på möte om LO:s utmaningar och framtid på facklig v-konferens den 18 september i Stockholm 2021.

Tommy Wreeth

Valles Karlsson avtackning är flyttad till den 14 oktober 2021.

Lars Mikaelsson och Anna Ryding

Avtackning av Anneli Jonsson förbundssekreterare på Seko, den 21 oktober 2021 i Stockholm.

Lars Mikaelsson

S-fackklubb i Piteå vill ha ett möte gällande Foodora och önskar att Mats H Andersson medverkar under ett digitalt möte 27 oktober 2021.

Mats H Andersson

Frukostmöte LO, anmäld till den 18 november 2021.

Tommy Wreeth, Lars Mikaelsson och Anna Ryding

Inbjudan från LO, Mats Sundberg går i pension och tackas av den 16 december 2021.

Lars Mikaelsson

Kongresser i Sverige

LO kongressen 29 november till den 1 december i City Conference Center (Folkets Hus) Stockholm

LO-representantskaps ledamöter:

Tommy Wreeth, förbundskontoret

Lars Mikaelsson, förbundskontoret

Anna Ryding, förbundskontoret

Magnus Lagerqvist, förbundskontoret

Marie Samuelsson, avdelning 17

Markku Ollila, avdelning 19

Kongressledamöter:

Peter Lövkvist, förbundskontoret

Ulf Persson, förbundskontoret

Mats H Andersson, förbundskontoret

Mikael Ladman, avdelning 6

Pär-Åke Sundkvist, avdelning 9

Vasilios Papoutsis, avdelning 28

Andreas Kedborn, avdelning 19

Örjan Wallon, avdelning 26

Martin Jonsson, avdelning 25

Ali Shibl, avdelning 14

Jimmy Ovesson, avdelning 51

Dan Johansson, avdelning 55

Kongresser, konferenser i utlandet

Invitation to the ETF Preparatory Women's Conference on 20 and 21 October 2021

Anna Ryding, Lena Hunt Viberg och Ann-Charlotte Larsson

Skandinavisk Transportarbejder-konference 22–24 oktober 2021 i Helsingör

Lars Mikaelsson

Kallelse till NTF:s kongress 2021 (Nationalföreningen för trafik-säkerhetens främjande)

Charina Nordwall samt Sirin Celik

Representation i avdelningar och regioner

Region 5 hemställer om att Tommy Wreeth deltar på regionskonferensen den 29 januari 2021 som kommer att vara digital.

Tommy Wreeth

Årssammanträde på avdelningarna under våren 2021:

Avdelning 12, 13 mars 2021

Tommy Wreeth

Avdelning 7, 13 mars 2021

Jonny Fransson

Avdelning 88, 13 mars 2021

Anna Ryding och Ulf Persson

Avdelning 28, 15 mars 2021

Peter Winstén

Avdelning 16, 16 mars 2021

Ludwig Eriksson

Avdelning 1, 19 mars 2021

Tommy Wreeth

Avdelning 6, 20 mars 2021

Anna Ryding

Avdelning 17, 20 mars 2021

Tommy Wreeth

Avdelning 20, 21 mars 2021

Magnus Lagerqvist

Avdelning 5, 22 mars 2021

Martin Miljeteig

Avdelning 46, 24 mars 2021

Tommy Wreeth

Avdelning 2, 25 mars 2021

Peter Winstén

Avdelning 18, 25 mars 2021

Jonas Persson

Avdelning 26, 26 mars 2021

Lars Mikaelsson

Avdelning 19, 27 mars 2021

Anna Ryding

Avdelning 25, 27 mars 2021

Martin Miljeteig

Avdelning 41, 27 mars 2021

Tommy Wreeth

Avdelning 51, 27 mars 2021

Peter Lökvist

Avdelning 32, 28 mars 2021

Anna Ryding

Inbjudan till livesändning gällande LAS- diskussion av avdelning 12 den 26 april 2021.

Tommy Wreeth

Kjell Arbestål går i pension och avdelning 7 bjuder in till öppets hus den 29 april från 09.00. Kan även vara möjligt att medverka via Teams beroende på hur covid-19 läget är.

Anna Ryding

Hemställen från region 6 genom avdelning 20 om medverkan på deras regionskonferens den 2 september 2021.

Joakim Guttman

Avdelning 12 hemställer om medverkan av Tommy Wreeth och Peter Lökvist på erfarenhetskonferens för arbetsplatsombud, informationsmottagare och förhandlingsombud den 8 september 2021.

Tommy Wreeth och Peter Lökvist

Hemställen om närvaro från Förbundskontoret på regionskonferens 9-10 september 2021 på Hjortviken i Hindås.

Mats H Andersson

Hemställen från avdelning 9 om Peter Lökvist medverkan på Representantskap den 18 september.

Hemställen från avdelning 28 om Peter Lökvist medverkan på Representantskap den 20 september i Umeå.

Hemställen från avdelning 51 om medverkan från förbundsordförande Tommy Wreeth på deras representantskap den 25 september 2021.

Hemställen från avdelning 4 gällande Peter Lökvist medverkan på Representantskaps sammanträde den 2 oktober.

Hemställen från avdelning 16 om Jonas Perssons medverkan på uppstart av avdelning efter pandemin. Jonas kommer även att hålla utbildning i samband med Uppstarten. Inbjudan från avdelning 5 på deras representantskap 18 oktober 2021.

Tommy Wreeth

Hemställen avdelning 12 medlemsmöte åkerisektionen den 30 oktober 2021 där de önskar medverkan av Ordning och Redan verksamheten, Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson.

Hemställen från avdelning 6 om deltagande av förbundsrepresentant vid jubilarrens middag och utdelning av presenter för 30 och 50 års medlemskap den 23 oktober samt den 30 oktober 2021.

Anna Ryding (den 30 oktober)

Hemställen avdelning 20 om medverkan av ordning & reda den 13 november 2021.

Tommy Jonsson

Avdelning 20 hemställer om medverkan på representantskapet den 5 december 2021 av Peter Lökvist.

Avdelning 12 och avdelning 14 hemställer om deltagande från Magnus Thelander och Jerker Nilsson på gemensam utbildning/personaldagar den 16-17 december 2021.

Transportarbetarnas Arbetslöshetskassa

Medlemsavgiften

Från och med 1 januari 2021 höjde vi medlemsavgiften till 130 kronor per månad. För att säkerställa att kassans kapital förvaltas på ett bra och tillfredställande sätt så revideras placeringspolicyn varje år.

Anslutning till kassan

Vid årsskiftet 2020/2021 hade a-kassan 97 583 medlemmar. Under året hade vi en nettoökning med 320 medlemmar och medlemsantalet uppgick i december 2021 till 97 903 medlemmar. Medlemssiffrorna stämmer

överens med de rapporter som kassan har sänt in till IAF (Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen) under 2021.

	Män	Kvinnor	Totalt
Medlemsantal	82 138	15 765	97 903

Ersättningstyp	Ersättningsdagar	Bruttoutbetalning
Inkomstbaserad ersättning	1 072 420	891 549 627
Grundersättning	45 221	18 061 982
Summa	1 117 641	909 611 609

Medlemsavgift till a-kassan

Arbetslöshetsersättning betalades under året till 12 417 medlemmar, vilket motsvarar cirka 13 procent av det genomsnittliga antalet medlemmar.

Motsvarande siffror föregående år var 13 359 medlemmar samt 14 procent. Under 2021 utbetalades arbetslöshetsersättning med sammanlagt

909 611 609 kronor. Den genomsnittliga dagpenningen har varit 831 kronor under 2021.





Foto: Lars Stålund

Årsredovisning 2021



Förvaltningsberättelse

Styrelsen för Svenska Transportarbetareförbundet, organisationsnummer 802003-5476, upprättar härmed årsredovisning för 2021

Alla belopp redovisas, om inte annat anges, i tusentals kronor. Uppgifter inom parantes avser föregående år.

Allmänt om verksamheten

Förbundet är en sammanslutning av alla inom transportverksamheten i Sverige anställda arbetstagare, som

enligt Landsorganisationens beslut skall tillhöra förbundet. Dess uppgift är att tillvarata medlemmarnas intresse på arbetsmarknaden och inom näringslivet samt därvid och i övrigt verka för en samhällsutveckling på grundval av politisk, social och ekonomisk demokrati.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Förbundet har under hela 2021 anpassat sin verksamhet utifrån Covid-19 pandemin.

Det har inneburit att många förhandlingar, möten, konferenser och utbildningar har genomförts digitalt via Teams.

Att inte träffas fysiskt har varit krävande för många av oss, men i takt med att antalet fullvaccinerade ökade har fler och fler fysiska träffar genomförts under hösten.

Förbundet har, till skillnad från de flesta andra LO förbunden, varken haft förbundskontoret eller lokalavdelningar stängda under året.

Förändring av eget kapital

	2021-01-01			2021-12-31	
	Ingående balans	Årets resultat	Utnyttjande/Reserver.	Balanseras	Utgående balans
Balanserat kapital	196 076			27 804	223 880
Årets resultat	27 804	65 366		-27 804	65 366
S:a balanserat kapital	223 880	65 366		0	289 246
Strukturfond	2 000				2 000
Pensionsavsättning KP	8 559				8 559
S:a ändamålsbestämda medel	10 559	0	0	0	10 559
S:a totalt eget kapital	234 439	65 366		0	299 805

Medlemsutvecklingen

Vid årsskiftet hade förbundet 55 433 medlemmar vilket är en minskning med 537 personer från årsskiftet 2020/2021.

Ekonomisk utveckling

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt är ett överskott om 73 731 Tkr (30 478 Tkr). Den löpande verksamhetens resultat efter avskrivningar är ett överskott om 37 597 Tkr (17 392 Tkr).

I kostnaderna för den löpande verksamheten ingår premier för medlemmarnas hem-/inkomstförsäkring med 32 087 Tkr (39 226 Tkr).

Värdet på placeringar

Förbundets värdepappersinnehav är bokfört till ett marknadsvärde om 267 563 Tkr.

De kortfristiga innehaven fördelar sig på följande värdepappersslag:

	2020-12-31	2021-12-31
	Marknadsvärde	Marknadsvärde
Aktiefonder	114 820	143 752
Räntefonder	99 388	121 987
Aktier	1 441	1 823
	215 692	267 563

Resultatdisposition

Kvarstående ändamålsbestämda medel:

Strukturfond	2 000 tkr
Pensionsavsättning KP	8 559 tkr

Vad beträffar förbundets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande bokslutskommentarer.

Resultaträkning

Belopp i TKR

	Not	2021	2020
Verksamhetens intäkter och kostnader			
Medlemsintäkter	2	220 863	220 366
Övriga intäkter	3	18 703	30 377
Summa verksamhetens intäkter		239 565	250 743
Verksamhetens kostnader			
Externa kostnader	4, 5, 6	-106 430	-111 923
Personalkostnader	7	-93 102	-119 010
Avskrivningar enligt plan	10, 11, 12	-2 436	-2 418
Summa verksamhetens kostnader		-201 968	-233 351
Verksamhetens resultat		37 597	17 392
Finansiella investeringar			
Resultat från värdepapper	8	36 425	14 521
Ränteintäkter och liknande resultatposter		16	67
Räntekostnader och liknande resultatposter		-308	-1 503
Resultat från finansiella investeringar		36 133	13 086
Resultat före skatt		73 731	30 478
Bokslutsdispositioner			
Upplösning av periodiseringsfond		1 250	0
Avsättning till periodiseringsfond		-2 400	0
Skatt	9	-7 214	-2 674
Årets resultat		65 366	27 804

Balansräkning

Belopp i TKR, tillgångar

	Not	2021-12-31	2020-12-31
	1		
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Datautvecklingskostnader	10	0	1 605
Summa immateriella anläggningstillgångar		0	1 605
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	11	4 478	5 045
Inventarier	12	811	1 194
Summa materiella anläggningstillgångar		5 289	6 239
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i bostadsrätter	13	19 393	10 543
Ideella placeringar	14	55	55
Långfristiga fordringar	15	1 057	1 232
Summa finansiella anläggningstillgångar		20 504	11 829
Summa anläggningstillgångar		25 794	19 673
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar medlemsavgift		2 089	2 493
Fordringar närstående organisationer	16	2 891	2 513
Kundfordringar		2 337	2 267
Övriga fordringar		8 437	12 863
Förutbetalda medlemsförsäkringar	17	5 876	1 804
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	7 277	4 908
		28 907	26 848
Kortfristiga placeringar	19	267 563	215 692
Kassa och bank		36 123	37 816
Summa omsättningstillgångar		332 593	280 356
Summa tillgångar		358 387	300 029

Eget kapital och skulder

Belopp i TKR

	Not	2021-12-31	2020-12-31
Eget kapital			
Ändamålsbestämda medel		10 559	10 559
Balanserat kapital		223 880	196 076
Årets resultat		65 366	27 804
Summa eget kapital		299 805	234 439
Obeskattade reserver	20	3 900	2 750
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	21	18 919	13 242
Övriga avsättningar	22	23 312	22 862
Summa avsättningar		42 230	36 104
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		7 073	7 331
Övriga skulder		-5 294	9 411
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	10 672	9 993
Summa kortfristiga skulder		12 452	26 736
Summa eget kapital och skulder		358 387	300 029

Kassaflödesanalys

Belopp i TKR

	Not	2021	2020
Den löpande verksamheten			
Resultat från fackliga verksamheten		37 597	17 392
Förändring övriga avsättningar		449	-1 145
Förändring påg.anläggning kostnadsförda reparationer	11	482	0
Avskrivningar		2 436	2 418
		40 965	18 665
Erhållen ränta och utdelning fonder			
Erhållen ränta		16	19
Erhållna utdelningar		383	194
Erlagd ränta		-49	-65
Övriga finansiella intäkter		182	212
Övriga finansiella kostnader		-258	-1 438
Inkomstskatt aktuell		-1 538	-158
		-1 265	-1 235
Förändring av kortfristiga fordringar		-2 059	2 626
Förändring av kortfristiga skulder		-14 284	1 856
Kassaflöde från den löpande verksamheten		23 357	21 912
Investeringsverksamheten			
Investeringar i maskiner och inventarier	12	-361	-93
Investeringar i byggnader		0	-345
Förändring långfristiga fordringar (amorteringar lån)		175	30
Försäljning bostadsrätter	13	-8 850	0
Netto investering placeringar		-16 015	-6 029
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-25 051	-6 437
Årets kassaflöde		-1 693	15 475
Likvida medel vid årets början		37 816	22 341
Likvida medel vid årets slut		36 123	37 816

Noter

Redovisningsprinciper m.m.

Årsredovisningen har upprättats enligt årsredovisningslagen (1995:1554), BFNAR 2012:1 Årsredovisning (K3)

Intäktsredovisning

Medlemsavgifter redovisas som inäkt för den tidsperiod som medlemskapet avser. Aviseringen av medlemsavgiften utgör grund för intäktsredovisning. Aviserade avgifter redovisas som medlemsfordran intill den tidpunkt medlemmen utsluts efter att inte ha betalt tre månadsavgifter i följd (se nedan avseende fordringar).

Inkomstskatter

Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år, justeringar avseende tidigare års aktuella skatt samt förändringar i uppskjuten skatt. Transportarbetareförbundet är en ideell förening och beskattas som sådan inte för medlemsavgiftsfinansierad verksamhet, övrig verksamhet beskattas dock enligt gällande skattesatser. Värdering av samtliga skatteskulder/-fordringar sker till nominella belopp och görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas.

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden på alla temporära skillnader som uppkommer mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skattefordran redovisas endast i den utsträckning det är sannolikt att avdraget kan avräknas mot överskott vid framtida beskattning.

Redovisning av leasingavtal

Förbundet redovisar samtliga leasingavtal, såväl finansiella som operationella. Operationella leasingavtal redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden.

Anläggningstillgångar

Materiella och immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjande perioden.

Immateriella anläggningstillgångar utgörs i sin helhet av externt köpta konsulttjänster för färdigställande av IT system.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Immateriella anläggningstillgångar

Utvecklingskostnader IT-system	5 år
--------------------------------	------

Materiella anläggningstillgångar

Byggnader	50 år
Inventarier	5 år
Datorer m.m.	4 år

Obligationer och fonder

Värdepappersinnehavet värderas till marknadsvärde.

Ideella placeringar

Som ideella placeringar benämns tillgångar som främst innehas som ett led i den fackliga verksamheten och inte uteslutande innehas för att ge avkastning och värdetillväxt.

Fordringar

Fordringar upptas med det belopp som efter individuell prövning beräknas bli betalt. Medlemsfordringar avseende medlemsavgifter redovisas i sin helhet som fordran intill den tidpunkt då medlemmen utesluts på grund av bristande betalning efter tre månaders obetalda avgifter.

Noter till Resultaträkningen

Not 2. Medlemsavgifter	2021	2020
Medlemsavgifter	220 863	220 366
Summa	220 863	220 366

Not 3. Övriga intäkter	2021	2020
Ersättningar från närstående organisationer	11 423	10 407
Försäljning	417	547
Utförda tjänster	3 968	9 146
Hyror	314	280
Annonsintäkter tidning	79	64
Övrigt	2 502	9 933
Summa	18 703	30 377

Not 4. Arvode till revisorer	2021	2020
KPMG		
Revisionsuppdraget	111	525
Summa	111	525

Not 5. Operationella leasingavtal	2021	2020
Kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal	11 840	11 547
Framtida minimileasavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Ska betalas inom 1 år	10 868	12 357
Ska betalas inom 1 - 5 år	12 110	13 063
Ska betalas senare än 5 år	0	0

Not 6. Externa kostnader	2021	2020
Kostnadsslagsindelad redovisning		
Medlemsförsäkringar	-32 087	-39 226
LO-avgifter	-10 768	-10 483
Avgifter till andra närstående org	-1 912	-1 999
Förhandling och rättshjälp	-3 790	-2 919
Logi, resor, konferens	-5 473	-4 507
Hyror, lokalkostnader	-9 533	-9 262
Telefon, datakommunikation och porto	-6 074	-5 353
Anslag och bidrag	-3 495	-5 193
Driftskostnader IT	-10 303	-5 850
Tryckning	-1 873	-2 112
Yrkesrevision	-111	-525
Konsultkostnader	-10 075	-14 512
Fastighetskostnader	-886	-433
Övrigt	-10 050	-9 550
Summa	-106 430	-111 923

Funktionsindelad redovisning	2021	2020
Information och tidning	-4 760	-6 442
Studier	-2 421	-1 212
Internationellt	-3 804	-4 885
Administration	-7 928	-10 293
IT	-19 200	-18 404
Kongresskostnader	-2	0
Medlemsförsäkringar	-31 853	-39 234
LO avgifter	-11 620	-10 689
Övrigt	-24 844	-20 764
Summa	-106 430	-111 923

Not 7. Personal	2021	2020
Medelantalet anställda med fördelning på:		
Män	70	69
Kvinnor	43	42
Totalt för förbundet	113	111
Löner och andra ersättningar:		
Styrelse	-371	-2 659
Funktionärer och övriga anställda	-73 340	-69 912
Summa löner och ersättningar	-73 711	-72 571
Sociala kostnader (inkl särskild löneskatt på pensioner)	-23 457	-25 417
Pensionskostnader	-9 200	-22 032
Förändring pensionsavsättning	-449	1 145
Gottgörelse pensionsstiftelsen	14 900	0
Övriga personalkostnader	-1 184	-136
Summa	-19 391	-46 439
Totalt	-93 102	-119 010

Löner, arvoden och övriga förmåner under 2019	Styrelsearvode	Årslön	Kostnad för pensioner	Totalt
Tommy Wreeth, förbundsordförande	24	865	348	1 213
Anna Ryding, förbundskassör	24	769	478	1 246
Lars Mikaelsson, förbundssekreterare	24	769	279	1 049

Styrelseledamöter

Christer Bengtsson	24
Karin Peterson	24
Patrik Östbjerg	24
Linda Svensson	24
Johanna Bergsten	24
Lena Hunt Wiberg	24
Carina Lövgren	24
Johan Eriksson	24
Ludwig Eriksson	24
Henrik Lagberg	2
Sven-Erik Westman	2
Sofia Södergren	10

Förtroendevalda revisorer

Åke Wijckmark	24
Knut Otter	24
Magnus Andersén	24

Könsfördelning, ledande befattningar

Styrelsen: 8 män (53 %), 7 kvinnor (47 %)
 Verkställande utskottet: 2 män (67 %) 1 kvinna (33 %)

Pensioner för anställda

Ombudsmän

Pensionsåldern för ombudsmän anställda före 2016-12-31 är 60 alternativt 62. Pensionen är förmånsbestämd och utgår vid 20 års intjänandetid med 78 procent av lönen mellan pensionsåldern och 65 år. För tid efter 65 år utgår pensionen med 10 procent på lönedel upp till 7,5 Bb och 78 procent på lönedel över 7,5 Bb.

För ombudsmän anställda efter 2016-12-31 är pensionsåldern 65 år via ett premiebaserat pensionssystem.

Pensionsåldern för dessa grupper är 65 år och regleras enligt KTP-plan i avtal mellan Arbetarrörelsens Förhandlingsdelegation och Handelsanställdas Förbund.

Not 8 Resultat från värdepapper och fordringar	2021	2020
Resultat vid avyttring av värdepapper	8 305	0
Förändring orealiserad vinst i värdepapper	27 556	14 163
Vinst vid avyttring av ideella placeringar	0	0
Vinst vid avyttring av bostadsrätt	0	0
Utdelning från värdepapper	383	194
Valutadifferenser	0	0
Övriga finansiella intäkter	182	212
Övriga finansiella kostnader	-258	-1 438
Ränteintäkter reverser	16	19
Räntekostnader	-49	-65
Summa	36 133	13 086

Not 9 Skatt på årets resultat	2021	2020
Årets aktuella skatt	-1 538	-158
Korrigerig aktuell skatt tidigare år	0	0
Förändring uppskjuten skatt orealiserad vinst värdepapper	-5 677	-2 517
Redovisad skatt	-7 214	-2 674

Årets aktuella skatt		
Finansiellt resultat enligt redovisning	36 133	13 086
Återläggning ej skattepliktig orealiserat resultat	-27 556	-14 163
Kostnader finansförvaltning	-191	-19
Reparationer och förbättringar bostadsrätt	0	0
Finansiella kostnader avseende medlemsverksamhet	258	1 438
Förlust skattepliktig verksamhet Transportarbetaren	-163	24
Förlust skattepliktig verksamhet fastighetsförvaltning	-859	-435
Övriga skattepåverkande poster (fälla ej avdragsgilla kostnader)	47	16
Ej skattepliktiga intäkter organisations aktier	0	0
Schablonintäkt värdepappersinnehav fonder	857	776
Avsättnings till periodiseringsfond	-2 400	
Återföring periodiseringsfond	1 325	
Schablonintäkt periodiseringsfond	14	14
Skattemässigt resultat	7 466	736
20,6% av skattemässigt resultat	1 538	158

Skattesats är 20,6% för år 2021 och 21,4 för 2020

Noter till Balansräkningen

Not 10 Datautvecklingskostnader	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	8 025	8 025
Inköp IT System	0	0
Försäljning IT system	0	0
Utgående anskaffningsvärde	8 025	8 025
Ingående avskrivningar enligt plan	-6 420	-4 815
Årets avskrivningar enligt plan	-1 605	-1 605
Försäljning IT system	0	0
Utgående avskrivningar enligt plan	-8 025	-6 420
Utgående restvärde enligt plan	0	1 605
Not 11 Byggnader och mark	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	6 808	6 463
Pågående arbeten tillkommande	-482	345
Utgående anskaffningsvärde	6 325	6 808
Ingående avskrivningar enligt plan	-1 763	-1 679
Årets avskrivningar enligt plan	-84	-84
Utgående avskrivningar enligt plan	-1 847	-1 763
Utgående restvärde enligt plan	4 478	5 045
Varav mark	812	812
Taxeringsvärde		
Byggnader	6 133	5 864
Mark	7 323	6 217
	13 456	12 081
Not 12 Inventarier	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	14 465	14 372
Årets inköp	361	93
Årets försäljning	0	0
Utgående anskaffningsvärde	14 826	14 465
Ingående avskrivningar enligt plan	-13 271	-12 543
Årets avskrivningar enligt plan	-743	-728
Årets försäljning	0	0
Utgående avskrivningar enligt plan	-14 014	-13 271
Utgående restvärde enligt plan	811	1 194

Not 13 Andelar i bostadsrätter	Bokfört värde 2021-12-31	Bokfört värde 2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	10 543	10 543
Årets Inköp	8 850	0
Årets Försäljningar	0	0
Utgående anskaffningsvärde	19 393	10 543
	2021-12-31	2020-12-31
BRF Maria Skolgata	3 150	0
BRF Maria Skolgata	2 850	0
BRF Maria Skolgata	2 850	0
BRF Karlsvik 41	3 000	3 000
BRF Vattenborgen 6	2 801	2 801
BRF Aspås, Järfälla	38	38
BRF Bandhagen, Stockholm	0	0
BRF Flundran, Stockholm	595	595
BRF Vårdtornet, Stockholm	895	895
BRF Styrmannen 18, Sthlm	0	0
BRF Bojen nr 11, Stockholm	585	585
BRF Storken nr 10, Stockholm	625	625
BRF Saturnus, Stockholm	1 619	1 619
BRF Stenhuggaren Gotland	384	384
	19 393	10 543

Not 14 Ideella placeringar	Bokfört värde 2021-12-31	Bokfört värde 2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	55	55
Årets inköp	0	0
Årets försäljningar	0	0
Utgående värde	55	55

Specifikation av placeringar	Antal/Andelar	Bokfört värde 2021-12-31	Bokfört värde 2020-12-31
LO Mervärde	50	50	50
LO-Data AB	44	0	0
Funktionärernas Tryggh.fond		5	5
Brevskolan	44	0	0
HSB	3	0	0
Riksbyggen Ek. förening	35	0	0
FAS-Bolaget	51	0	0
Eko-Bolaget	56	0	0
A-Pressen AB	2 826	0	0
Summa		55	55

Not 15 Långfristiga fordringar	2021-12-31	2020-12-31
Personallån	1 047	1 202
Övriga lån	10	30
Utgående värde	1 057	1 232

Not 16 Fordringar närstående organisationer	2021-12-31	2020-12-31
Transports a-kassa	524	558
Övriga	2 367	1 955
Utgående värde	2 891	2 513

Not 17 Förutbetalda medlemsförsäkringar	2021-12-31	2020-12-31
Inkomstförsäkringspremie	807	1 403
Hemförsäkringspremie	5 069	401
Summa	5 876	1 804

Not 18 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda hyror	2 260	1 873
Övriga kostnader	5 017	3 035
Summa	7 277	4 908

Not 19 Kortfristiga placeringar	2021-12-31	2020-12-31
Marknadsvärde bokfört värde	267 563	215 692
Anskaffningsvärde	175 724	151 409

Fondinnehav	Bokfört värde 2021-12-31	Bokfört värde 2020-12-31
Aktiebaserade innehav		
Swedbank Robur Förbundsfonden	124 881	101 305
Transition Gl Mega J	11 167	7 807
Transition SE Mega J	7 704	5 750
Totalt aktiefonder	143 752	114 863

Räntebaserade innehav		
Swedbank Robur Företagsobligationsfonden	0	0
Swedbank Robur Förbundsrentefonden	25 237	20 849
Swedbank Robur Förbundsrentefonden KO	40 918	31 096
Swedbank Räntefond Flexibel	16 260	14 052
Swedbank Räntefond Kort PL A	20 163	17 434
Swedbank Företagsobligation A	19 409	15 957
Totalt räntefonder	121 987	99 388

Aktieinnehav		
Swedbank A 10000 st	1 823	1 441
Utgående värde	267 563	215 692
Andel aktiebaserat	54%	54%

Not 20 Obeskattade reserver	2021-12-31	2020-12-31
Periodiseringsfond beskattningsåret 2015	0	1 250
Periodiseringsfond beskattningsåret 2018	1 500	1 500
Periodiseringsfond beskattningsåret 2021	2 400	
Summa obeskattade reserver	3 900	2 750

Not 21 Uppskjuten skatteskuld	2021-12-31	2020-12-31
Belopp vid årets ingång	13 242	10 726
Årets förändring skatt realiserade vinster placeringar	5 677	2 517
Belopp vid årets utgång	18 919	13 242

Not 22 Övriga avsättningar	2021-12-31	2020-12-31
Avsättningar för pensioner		
Pensionseskuld vid årets början	18 399	19 320
Värdeförändring ej tryggade pensioner	362	-921
Pensionseskuld vid årets slut	18 761	18 399
Löneskatt	4 551	4 463
Nettoskuld vid årets slut	23 312	22 862

Transportarbetareförbundets pensionsåtagande är till största delen tryggade i KPs pensionsstiftelse. Avsättningen i balansräkningen utgör en reservation för de delar av pensionen som inte är tryggade av stiftelsens tillgångar till den del detta inte täcks av inestående överskott i stiftelsen.

Not 23 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2021-12-31	2020-12-31
Semesterlöneskuld	8 883	8 179
LO-TCO Rättskydd	1 185	1 240
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	604	575
Summa	10 672	9 993

Övriga noter

Not 24 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	2021-12-31	2020-12-31
Ställda säkerheter	Inga	Inga

Eventalförpliktelser

Förbundet har överklagat en dom från Stockholms tingsrätt den 4 mars 2021, som ogiltigförklarar uteslutningen av en aktiv SD-politiker. Förpliktelserna vid en fällande dom för förbundet kan inte beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

Stockholm, den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter.

Tommy Wreeth	Anna Ryding	Lars Mikaelsson
Christer Bengtsson	Karin Peterson	Lena Hunt-Wiberg
Carina Lövgren	Patrik Östbjerg	Johan Eriksson
Ludwig Eriksson	Johanna Bergsten	Linda Svensson

Stockholm, den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter.

Åke Wijkmark	Knut Otter	Magnus Andersén
--------------	------------	-----------------

Mikael Käll, Auktoriserad revisor/KPMG

Revisionsberättelse

Till förbundsrådet i Svenska Transportarbetareförbundet, org. nr 802003-5476

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svenska Transportarbetareförbundet för år 2021.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Revisorernas ansvar enligt denna sed beskrivs närmare i avsnitten Den auktoriserade revisorns ansvar samt Den förtroendevalda revisorns ansvar.

Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Jag som auktoriserad revisor har fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen. Den andra informationen består av verksamhetsberättelsen som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera föreningen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Den auktoriserade revisorns ansvar

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionsssed i Sverige. Mitt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare

sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar jag mig en förståelse av den del av föreningens interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

• drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en förening inte längre kan fortsätta verksamheten.

• utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild. Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

Den förtroendevalda revisorns ansvar

Vi har att utföra en revision enligt revisionslagen och därmed enligt god revisionssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och om årsredovisningen ger en rättvisande bild av föreningens resultat och ställning.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar samt stadgar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Svenska Transportarbetareförbundet för år 2021.

Vi tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisionssed i Sverige. Jag som auktoriserad revisor har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot föreningen. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot föreningen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder den auktoriserade revisorn professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på den auktoriserade revisorns professionella bedömning och övriga valda revisorers bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för föreningens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Stockholm den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter

Åke Wijkmark
Förtroendevald revisor

Knut Otter
Förtroendevald revisor

Magnus Andersén
Förtroendevald revisor

Mikael Käll
Auktoriserad revisor
KPMG AB



Kollektivavtalen 2021



Samhall

Överenskommelsen träffades den 26 november mellan KFO och de 8 LO facken IF Metall, Fastighetsanställdas förbund, Svenska Kommunal-arbetareförbundet, Handelsanställdas förbund, GS-facket, Seko, Hotell och restaurangfacket och Svenska Transportarbetareförbundet och berör totalt 23 000 anställda.

Avtalet är längre än de flesta som nu tecknats på arbetsmarknaden. Det sträcker sig från den 1 november 2020 till den 30 september 2023.

Lönerna höjs med 5,4%. Avtalen är en låglönesatsning och är inom ramen för märket och LO-samordningen. den 1 december 2020 med 495 kronor per månad, den 1 oktober 2021 med ytterligare 495 kronor och till sist, den 1 oktober 2022, med 428 kronor.

Bemanningsavtalet

Almega, Kompetensföretagen

Vi ser ett ökat missbruk avseende anställningar som studerande och med annan huvudsaklig sysselsättning, företagen anställer arbetstagare utan krav på intyg som styrker rätten till dessa typer av visstidsanställningar. Detta innebär att företagen minskar sina kostnader genom att inte betala avtalets berättigade garantilön. Hög arbetslöshet, otrygga anställningar, låg organisationsgrad och okunskap gör att få arbetstagare påtalar eller vågar påtala felaktigheterna. Transport har med positivt resultat drivit flertalet ärenden under året, men mörkertalet uppfattas som stort.

Transport har under året lyft frågan om lön till bemanningsanställda beräknat på ordinarie arbetstid för jämförbar grupp hos kund, detta då bemanningsföretagen betalar arbetstagare en timlön beräknat på koefficienten 174. Transports beräkningar visar på att koefficienten 174 inte tar hänsyn till avtalens helgdagsreducering. Konsekvensen av detta blir att en bemanningsanställd som jobbar på ett kundföretag med Transportavtalet måste jobba fler timmar än kundföretagets egna anställda. För att erhålla samma lön, visar Transports beräkning för 2020, en differens på minst 72 timmar, vilket i sin tur gör att bemanning blir billigare än eget anställd personal med ca 8 kronor per timma. Tvist har lyfts och avslutats central och överlämnats till rättsskyddet för stämning, förhoppningsvis ett avgörande under 2022.

Bevaknings- och säkerhetsavtalet

Säkerhetsföretagen, Almega

Avtalsperiod 2021-01-01 – 2023-05-31. Nedanstående gäller fr.o.m. 2021-01-01 – 2022-05-31

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
1 Lön för nyanställd	22 497	135,85
2 Grundlön	23 781	143,61
3 Lönegrupp B	27 720	167,39
Lönegrupp C	28 097	169,67
Lönegrupp D	28 852	174,23
Lönegrupp E	29 228	176,50

Bärningsavtalet

Motorbranschens Arbetsgivareförbund, MAF

Det har inte skett någon lönehöjning under 2021. Avtalsperiod 2020-11-01 – 2023-03-31. Följande löner utgår fr o m 2020-11-01- 2022-03-31

Lönegrupp	Veckolön i kr
Begynnelöslön	6 303
Efter 2 år i yrket	6 323
Efter 4 år i yrket	6 439
OB-tillägg	Kr/timme
Enkel	33,10
Dubbel	66,20

Bensin- och garageavtalet

Bensin- och Garageavtalet med Motorbranschens Arbetsgivareförbund och Petroleumbanschens Arbetsgivareförbund som motparter. Fredagen 2021-02-26 fattade stämman för Petroleumbanschens arbetsgivareförbund beslut om att upplösa förbundet. Förbundet hade vid tidpunkten att trettiofem företag som medlemmar. Motorbranschens arbetsgivareförbund har uppgett att de avser erbjuda dessa företag medlemskap hos dem i stället. Avtalet fortsätter gälla fram till i vart fall utlöpstidpunkten 2023 eller den tidigare tidpunkt som de centrala parterna eventuellt enas om. Vi har på Transportföretagens initiativ etablerat en arbetsgrupp i syfte att diskutera hur detta avtal tillsammans med Flygtankningsavtalet och Depåavtalet skall hanteras i avtalsrörelsen 2023. Ingen revision av löner sker under 2021. På grund av pandemin prolongerades avtalet, vilket har förskjutit revisionerna.

Fr o m 2020-12-01	Under 1 år	Över 1 år	Kr/timme	Mertidslön	Kr/heltid
Arbetande serviceförman		A	179,48	188,76	31 409
	A1		174,08	183,08	30 464
		B	176,81	185,95	30 942
	B1		171,37	180,23	29 990
		C	171,37	180,23	29 990
	C1		165,99	174,57	29 048
1:e serviceman		D	168,64	177,36	29 512
	D1		163,27	171,71	28 572
		E	165,99	174,57	29 048
	E1		160,62	168,92	28 109
		F	160,62	168,92	28 109
	F1		155,14	163,16	27 150
		G	155,14	163,16	27 150
	G1		149,75	157,49	26 206
Serviceman		H	160,62	168,92	28 109
	H1		155,14	163,16	27 150
		I	157,86	166,02	27 626
	I1		152,43	160,31	26 675
		K	152,43	160,31	26 675
	K1		146,98	154,58	25 722
		L	146,98	154,58	25 722
	L1		141,53	148,85	24 768
Servicebiträde		M	141,53	148,85	24 768
	M1		133,49	140,39	23 361
Minderåriga	U	U	101,43	106,68	17 751
	V	V	85,89	90,33	15 031
Mekaniker			-	-	
Minst 8 år i yrket		Över 1 år	167,37	176,02	29 290
	Under 1 år		161,89	170,26	28 331
Minst 6 år i yrket		Över 1 år	164,59	173,09	28 803
	Under 1 år		159,19	167,42	27 858
Minst 4 år i yrket		Över 1 år	159,19	167,42	27 858
	Under 1 år		153,79	161,74	26 913
Övertidstillägg				Kr/timme	
Enkelt				62,51	
Dubbelt				125,02	
OB-tillägg					
Enkelt				35,98	
Dubbelt				71,96	
Tredubbelt				107,94	

För lönegrupp U och V utges tillägg med hälften av ovanstående belopp

Biluthyrningsavtalet

Almega Tjänsteföretagen

Avtalsperiod 2021-02-01 – 2023-06-30. Nedanstående löner utgår fr o m 2021-02-01–2022-06-30

Befattning	Antal år i yrket	Månadslön i kr	Timlön i kr
Bilvårdare	Ingångslön	23 726	135,58
Bilvårdare	Över 1 år	25 120	143,55
Bilvårdare	Över 2 år	25 760	147,21
Bilvårdare	Över 4 år	26 467	151,25
Bilvårdare	Över 6 år	27 101	154,86
Bilvårdare	Över 8 år	27 732	158,47
Förman		28 468	162,68
Mekaniker	Under 6 år	27 279	155,88
Mekaniker	Över 6 år	27 891	159,38
Mekaniker	Över 8 år	28 512	162,92
Chaufför		27 891	159,38
OB-tillägg			Kr/timme
Enkelt			36,22
Dubbelt			72,17
Storhelg			108,08
Övertid			
Enkelt			66,02
Dubbelt			134,03

Bilvårdsavtalet

Bilvårdsanläggningar med Kooperationens förhandlingsorganisation som motpart

Den 1 januari 2021 går arbetsgivarorganisationerna Idea och KFO samman, och bildar Fremia. Fremia kommer alltså att framöver utgöra förbundets motpart i detta kollektivavtal. Fremia uttalar som verbet främja. Ingen revision av löner sker under 2021. På grund av pandemin prolongerades avtalet, vilket har förskjutit revisionerna.

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
491	15 031	85,89
493	17 751	101,43
411	23 361	133,49
412	24 768	141,53
423	24 768	141,53
424	25 722	146,98
425	25 722	146,98
426	26 675	152,43
427	26 675	152,43
428	27 626	157,86
429	27 150	155,14
430	28 109	160,62
433	26 206	149,75
434	27 150	155,14
435	27 150	155,14
436	28 109	160,62
437	28 109	160,62
438	29 048	165,99
439	28 572	163,27
440	29 512	168,64
461	29 048	165,99
462	29 990	171,37
463	29 990	171,37
464	30 942	176,81
465	30 464	174,08
466	31 409	179,48
445	26 913	153,79
446	27 858	159,19
447	27 858	159,19
448	28 803	164,59
449	28 331	161,89
450	29 290	167,37
457	29 208	166,90
458	30 146	172,26
459	29 663	169,50
460	30 612	174,93
471	31 567	180,38
472	32 510	185,77
473	32 033	183,05
474	32 978	188,45

Övertidstillägg	Kod	Kr/timme
Enkelt Vardagar	401	62,51
Dubbelt Sön- och helgdagar samt arbetsfria vardagar (00.00-24.00)	402	125,02

OB-tillägg	Kod	Kr/timme
Enkelt	403	35,98
Dubbelt	404	71,96
Storhelg	405	107,94

För lönegrupp 491 och 493 utges tillägg med hälften av ovanstående belopp.

Bussbranschavtalet

Den 15 januari 2021 tecknade Svenska Kommunalarbetsförbundet och Sveriges Bussföretag nytt kollektivavtal, som löper under tiden den 1 januari 2021 till och med den 30 september 2023. Det tidigare avtalet hade prolangerats på grund av den pågående pandemin. Avtalet innehåller två lönerrevisioner. Lönerrevision skedde per den 1 maj 2021. Den 1 oktober 2022 sker den andra och under avtalsperioden sista lönerrevisionen. Transport har sedan december 2008 hängt avtal för våra medlemmar, som hänger på Sveriges Bussföretags och Kommunals avtal för bussbranschen. De ändringar som har skett i avtalet, gäller därmed även Transports medlemmar fullt ut med omedelbar verkan.

Under avtalsperioden kommer åldern för intjänande av ålderspension att sänkas i tre steg ner till 22 år. Avräkning på löneutrymmet för detta skedde med 0,02 procentenheter den 1 maj 2021 och med 0,02 procentenheter den 1 oktober 2022.

Tarifflöner finns endast för förare. De återfinns i bilaga H. Vid båda lönerrevisionerna enligt ovan höjs lönerna med olika belopp i varje tariff. Se tabell nedan för detaljer.

Ersättning för obekvämt arbetstid höjs till samma nivå som ob-ersättning för beställningstrafik. Tidsperioden för när ob-ersättning för storhelg utgår vid beställningstrafik utökas från kl. 00:00 – 06:00 till kl. 00:00 – 07:00.

Möjlighet införs att vid planerad känd frånvaro om minst 30 kalenderdagar göra avdrag på innevarande månads lön. Om detta görs, ska arbetstagaren informeras.

Övriga arbetstagare omfattas av bilaga I, som reglerar pottfördelning med mera. Arbete med lokala pottor kan alltså ha aktualiserats redan och även komma att aktualiseras senare under avtalsperioden. Där finns ingen garantinivå på fördelningen. Särskilt samtal skall dock genomföras med de, som erbjuds ringa eller ingen löneutveckling. En utvecklingsplan skall upprättas för sådan person senast en månad efter avslutad löneöversyn. Med ringa löneutveckling avses ökning upp till 334 kronor för 2021 samt 342 kronor för 2022. Potten utgjordes av 667 kronor per heltidsanställd den 30 april 2021 samt utgörs av 683 kronor per heltidsanställd den 30 september 2022 på en grupp bestående av en eller flera medarbetarkategorier. Potten fördelas på hela företaget om inte annat överenskommes, och fördelas inom den grupp som den har beräknats på.

Efter lönerrevision den 1 maj 2021 skall lönen ha uppgått till lägst 20'642 kr. För resten av avtalsperioden gäller att den 1 oktober 2022 ska lönen uppgå till lägst 21'133 kr. Samtliga ovannämnda miniminivåer gäller medarbetare som under det innevarande kalenderåret fyller lägst 18 år.

Löner för bussförare fr.o.m. 2021-05-01–2022-09-30, enligt bilaga H	Månadslön	Timlön, 1/174 av månadslönen	Timlön, 1/166,4 av månadslönen
Begynnelselön, minst	26 271	150,98	157,89
Lön efter två år i yrket såsom förare, minst	26 960	154,94	162,03
Lön efter fyra år i yrket såsom förare, minst	27 376	157,33	164,53
Lön efter sex år i yrket såsom förare, minst	28 270	162,47	169,90
Lön efter åtta år i yrket såsom förare, minst	28 944	166,34	173,95

OB-ersättning (vid beställningstrafik)	Kr/timme
Enkel OB-ersättning	27,10
Kvalificerad OB-ersättning	42,56
Storhelg OB-ersättning	80,30

Löner enligt bilaga I	Månadslön
Efter lönerrevision 2017-10-01, minst per månad	20 642

Civilflyget, riksavtalet

På grund av pandemin 2020 prolongerades avtalet till 31 december 2020. Nytt avtal började gälla 1 januari 2021.

Svenska FlygBranschen

Avtalsperiod 2021-01-01-2023-09-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2021-05-01 t.o.m. 2022-10-01.

Yrkesarbetare	Månadslön
3 år i yrket	26 413
4 år i yrket	26 510
5 år i yrket	26 576
6 år i yrket	26 671
7 år i yrket	26 864

Förråds- och lastningspersonal med ramptjänst	Månadslön
21 år utan vana	26 156
21 år med 1 års vana	26 221

Övriga arbetstagare	Månadslön
24 år	26 029
22 år	25 899
20 år	25 739
18 år	25 155
17 år	23 460
16 år	22 965

Flygteknisk underhållspersonal på civilflygområdet

På grund av pandemin 2020 prolongerades avtalet till 31 december 2020

Mekaniker	Månadslön
3 år	26 855
4 år	27 119
5 år	27 516
6 år	27 779
7 år	28 043
8 år	28 308
10 år	28 572

Yrkesarbetare	Månadslön
3 år i yrket	26 413
4 år i yrket	26 510
5 år i yrket	26 576
6 år i yrket	26 671
7 år i yrket	26 864

Förrådspersonal	Månadslön
21 år utan vana	26 156
21 år med 1 års vana	26 221

Depåavtalet

Fredagen 2021-02-26 fattade stämman för Petroleumbranschens arbetsgivareförbund beslut om att upplösa förbundet. Förbundet hade vid tidpunkten att trettiotal företag som medlemmar. Motorbranschens arbetsgivareförbund har uppgett att de avser erbjuda dessa företag medlemskap hos dem i stället. Avtalet fortsätter gälla fram till i vart fall utlöpstidpunkten 2023 eller den tidigare tidpunkt som de centrala parterna eventuellt enas om. Vi har på Transportföretagens initiativ etablerat en arbetsgrupp i syfte att diskutera hur detta avtal tillsammans med Flygtankningsavtalet skall hanteras i avtalsrörelsen 2023. Ingen revision av löner sker under 2021. På grund av SARS-CoV-2 pandemin prolangerades avtalet, vilket har förskjutit revisionerna.

Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund, PAF

Avtalsperiod 2020-04-01 – 2023-03-31. Löner 2020-11-01 – 2022-03-31

Ingen revision av löner sker under 2021. På grund av pandemin prolangerades avtalet, vilket har förskjutit revisionerna.

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
111	19 332	110,47
112	20 018	114,39
113	20 018	114,39
114	20 696	118,26
115	21 032	120,18
116	21 718	124,10
117	21 718	124,10
118	22 397	127,98
119	22 061	126,06
120	22 738	129,93
221	17 812	101,78
222	18 484	105,62
223	18 484	105,62
224	19 166	109,52
225	19 495	111,40
226	20 174	115,28
227	20 174	115,28
228	20 857	119,18
229	20 529	117,31
230	21 191	121,09
283	20 696	118,26
284	21 378	122,16
285	21 718	124,10
286	22 397	127,98
287	22 397	127,98
288	23 081	131,89
289	22 738	129,93
290	23 422	133,84
261	22 202	126,87
262	22 888	130,79
263	22 888	130,79
264	23 560	134,63
265	23 242	132,81
266	23 917	136,67

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
321	17 812	101,78
322	18 484	105,62
323	18 484	105,62
324	19 166	109,52
325	19 495	111,40
326	20 174	115,28
327	20 174	115,28
328	20 857	119,18
329	20 529	117,31
330	21 191	121,09
383	20 696	118,26
384	21 378	122,16
385	21 718	124,10
386	22 397	127,98
387	22 397	127,98
388	23 081	131,89
389	22 738	129,93
390	23 422	133,84
361	22 202	126,87
362	22 888	130,79
363	22 888	130,79
364	23 560	134,63
365	23 378	133,59
366	23 917	136,67

Lönstillägg för vissa uppdrag	Kr/kundstopp
Vid lossning av E01	4,02
Vid lossning av övriga produkter	1,40
Penningfaktor per timme	25,92
Premiekompensation per månad	563,00

Övertidstillägg	Kr/timme
Enkelt	62,49
Dubbelt	124,97

OB-tillägg	Kr/timme
Enkelt	35,98
Dubbelt	71,97
Storhelgs Ob	107,95

Förutom i tabellerna redan höjda löner erhåller varje företag en allmän pott på 2,61 kr per timme för individuell fördelning.

Arbetstagare på fraktflygområdet

Avtalsperiod 2018-10-01 – 2020-09-30. Angivna minimilönetariffer (månadslöner) gäller f.ro.m. 2021-01-01 t.o.m. 2023-09-30. Belopp i kronor om inget annat anges."

Tabell 1 20 år samt yrkesvana uppgående till mindre än

Lönegrupp 1	18 år	19 år	4 år	4 år	5 år	6 år	7 år	8 år	10 år	12 år	15 år
Begynnelöslön	24 790	25 320	26 906	27 170	27 566	27 829	28 095	28 359	28 624	28 887	29 153
Efter 5 år i företaget			27 157	27 433	27 829	28 095	28 359	28 624	28 887	29 153	29 417
Efter 10 år i företaget			27 433	27 697	29 096	28 359	28 624	28 887	29 153	29 417	29 682

Tabell 2 20 år samt yrkesvana uppgående till mindre än

Lönegrupp 2	18 år	19 år	4 år	4 år	5 år	6 år	7 år	8 år	10 år	12 år	15 år
Begynnelöslön	24 790	25 320	26 773	27 037	27 433	27 697	27 694	28 228	28 490	28 756	29 020
Efter 5 år i företaget			27 037	27 302	27 697	27 964	28 228	28 490	28 756	29 020	29 283
Efter 10 år i företaget			27 302	27 566	27 964	28 228	28 490	28 756	29 020	29 283	29 550

Tabell 3 20 år samt yrkesvana uppgående till mindre än

Lönegrupp 3	18 år	19 år	4 år	4 år	5 år	6 år	7 år	8 år	10 år	12 år
Begynnelöslön	24 790	25 320	26 640	26 906	27 302	27 566	27 829	28 095	28 359	28 624
Efter 5 år i företaget			26 906	27 170	27 566	27 829	28 095	28 359	28 624	28 887
Efter 10 år i företaget			27 170	27 433	27 829	28 095	28 359	28 624	28 887	29 153

Tabell 4 20 år + yrkesvana i samma eller motsvarande befattning i

Lönegrupp 4	18 år	19 år	20 år	1 år	2 år	3 år	5 år	10 år	12 år
Begynnelöslön	24 790	25 320	26 110	26 375	26 640	26 773	26 906	27 170	28 359
Efter 5 år i företaget			26 508	26 773	26 906	27 037	27 302	28 624	
Efter 10 år i företaget			26 640	26 906	27 037	27 170	27 433	29 697	

Tabell 5 20 år + yrkesvana i samma eller motsvarande befattning i

Lönegrupp 5	18 år	19 år	20 år	1 år	2 år	3 år	5 år	10 år
Begynnelöslön	24 790	25 320	25 980	26 243	26 508	26 640	26 773	27 037
Efter 5 år i företaget			26 375	26 640	26 773	26 906	27 170	
Efter 10 år i företaget			26 508	26 773	26 906	27 037	27 302	

Tabell 6 20 år + yrkesvana i samma eller motsvarande befattning i

Lönegrupp 6	18 år	19 år	20 år	1 år	2 år	3 år	5 år	10 år
Begynnelöslön	24 790	25 320	25 847	26 110	26 375	26 508	26 640	26 906
Efter 5 år i företaget			26 243	26 508	26 640	26 773	27 037	
Efter 10 år i företaget			26 375	26 640	26 773	26 906	27 170	

Ungdomslön	16 år	17 år
	22 641	23 138

Flygtankningsavtalet

Flygtankningsavtalet med Petroleumbansens Arbetsgivareförbund som motpart.

Fredagen 2021-02-26 fattade stämman för Petroleumbansens arbetsgivareförbund beslut om att upplösa förbundet. Förbundet hade vid tidpunkten att trettiotal företag som medlemmar. Motorbransens arbetsgivareförbund har uppgett att de avser erbjuda dessa företag medlemskap hos dem i stället. Avtalet fortsätter gälla fram till i vart fall utlöpstidpunkten 2023 eller den tidigare tidpunkt som de centrala parterna eventuellt enas om. Vi har på Transportföretagens initiativ etablerat en arbetsgrupp i syfte att diskutera hur detta avtal tillsammans med Depåavtalet skall hanteras i avtalsrörelsen 2023. Ingen revision av löner sker under 2021. På grund av pandemin prolongerades avtalet, vilket har förskjutit revisionerna

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
521	22 895	130,83
522	27 008	154,33
523	27 008	154,33
524	27 724	158,42
525	28 056	160,32
526	28 775	164,43
527	28 775	164,43
528	29 486	168,49
529	29 150	166,57
530	29 864	170,65
539	30 207	172,61
540	30 921	176,69
541	30 921	176,69
542	31 638	180,79
543	31 292	178,81
544	32 008	182,90
553	28 117	160,67
554	28 824	164,71
555	29 167	166,67
556	29 881	170,75
557	29 881	170,75
558	30 597	174,84
559	30 254	172,88
560	30 965	176,94
561	28 618	163,53
562	29 325	167,57
563	29 668	169,53
564	30 382	173,61
565	30 382	173,61
566	31 099	177,71
567	30 753	175,73
568	31 463	179,79
Övertidstillägg		Kr/timme
Enkelt		62,49
Dubbelt		124,98
OB-tillägg		Kr/timme
Enkelt		35,98
Dubbelt		71,96
Storhelgs-OB		107,94

Flygtekniker med typcertifikat

Svenska FlygBranschen

Avtalsperiod 2021-01-01 – 2023-10-31. Belopp i kronor om inget annat anges.

Mom 1 SAS		20 års ålder samt yrkesvana uppgående till:					
Ett certifikat	5 år	6 år	7 år	8 år	10 år	12 år	15 ÅR
Begynnelselön	28 997	29 736	30 476	31 218	31 644	32 698	33 441
Efter 5 år i företaget	30 536	31 277	32 016	32 759	33 500	34 240	34 981
Efter 10 år i företaget	31 996	32 734	33 475	34 219	34 957	35 698	36 439
Två certifikat							
Begynnelselön	29 806	30 544	31 288	32 028	32 768	33 510	34 253
Efter 5 år i företaget	31 344	32 088	32 829	33 567	34 309	35 049	35 792
Efter 10 år i företaget	32 805	33 545	34 286	35 026	35 768	36 510	37 249
Tre certifikat							
Begynnelselön	30 613	31 355	32 099	32 839	33 579	34 321	35 062
Efter 5 år i företaget	32 154	32 896	33 635	34 379	35 120	35 860	36 602
Efter 10 år i företaget	33 616	34 356	35 096	35 835	36 580	37 319	38 060
Bilaga B Löner övriga företag		År med minst ett typcertifikat på luftfartyg, som betjänas av företaget					
År i företaget	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-
0 - 1	28 813	30 108	31255	32 164	33 016	33 934	34 547
1 - 3	29 653	30 955	32082	33 021	33 873	34 628	35 398
3 - 5	30 326	31 620	32775	33 684	34 537	35 454	36 069
5 - 7	31 206	32 508	33640	34 578	35 439	36 342	36 957
7 - 10	31 796	33 097	34224	35 164	36 016	36 922	37 538
10 -	32 517	33 818	34942	35 885	36 738	37 647	38 260

Gummiverkstadsavtalet

Motorbranschens Arbetsgivareförbund, MAF

Avtalsperiod 2020-04-01–2023-03-31. Nedanstående löner utgår för arbetstagare inom gummiverkstadsavtalet fr.o.m. 2020-11-01.

Ingen revision av löner sker under 2021. På grund av pandemin prolongerades avtalet, vilket har förskjutit revisionerna.

Yrkesgrupp	Kr/månad	Kr/vecka	Kr/timme
a) Vid 6 år i yrket	28 285	6 465	161,63
b) Vid 4 år i yrket	27 667	6 324	158,09
c) Vid 3 år i yrket	27 438	6 272	156,79
d) Vid 2 år i yrket	27 221	6 222	155,55
e) Vid 1 år i yrket	27 008	6 173	154,33
f) Vid fyllda 18 år	25 479	5 824	145,60
g) Vid fyllda 17 år	19 281	4 407	110,18

Hyrverksavtalet

Transportföretagen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund

Det finns få företag och medlemmar i branschen. Branschen har trots viss uppgång i resandet under 2021 inte återhämtat sig efter pandemins framfart 2020, då branschen nästan helt uttraderades.

Nedanstående löner var avtalets minimilöner under 2021.

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
1 Begynnelselön	25 923,00	148,98
2 Tre års tillsvidareanställning i företaget	26 661,00	153,22
3 Fem års tillsvidareanställning i företaget	26 834,00	154,22

Hamn- och Stuveriavtalet

Sveriges Hamnar

Avtalsperiod 2020-12-01 – 2023-04-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2020-12-01 t.o.m. 2022-04-30.

Hamnar 2020	Månadslön i kr	Hamnar 2020	Månadslön i kr
APM Terminals Gothenburg AB	31 739,00	Mälarhamnar AB	31 289,00
Bang och Nielsen Servicepartner AB	31 702,00	Norrköpings Hamn AB	31 391,90
Color Line AS	31 341,50	Norrsundets Stuveri AB	29 834,50
Copenhagen Malmö Port AB	31 391,00	Oxelösunds Hamn AB	31 746,00
CMP Norra Hamnen AB	31 391,00	Pålgård & Söner AB	31 449,00
Delta Terminal AB	31 737,00	SCA Logistics AB (Umeå)	31 564,90
Falkenberg Terminal AB	31 805,00	SCA Logistics AB (Sundsvall)	31 737,50
Finlandshamnen Stuveri AB	31 565,00	Seaside Service AB	31 391,00
Gothenburg Ro/Ro Terminal AB	31 739,00	ShoreLink AB	31 565,50
Gotlands Stuveri AB	30 721,00	Smålandshamnar AB	31 392,00
Gävle Hamn AB	31 479,00	Stenungsunds Hamntjänst AB	29,734,70
Göteborgs Hamn AB	31 739,00	Stockholms Hamn AB	31 702,00
Hallands Hamnar AB	31 391,50	Sundsvalls Hamn AB	31 737,50
Hargs Hamn AB	31 306,00	Söderhamns Stuveri och Hamn AB	31 306,50
Helsingborgs Hamn AB	31 701,50	Södertälje Hamn AB	31 305,50
Hutchinson Port Sweden AB	31 702,00	Södra Skogsägarna Ek förening (Mönsterås)	31 632,00
Iggesund Paperboard AB (Skärnäs)	31 565,00	Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	31 206,50
Kalmar Hamn AB	31 920,00	Sören Thyr Harbour Department AB	31 809,00
Kapellskärs Hamn AB	31 564,50	Trelleborgs Hamn AB	31 305,50
Karlshamns Hamn AB	32 012,80	Uddevalla Hamnterminal AB	31 380,50
KBP i Karlskrona AB	29 592,50	Wallhamn AB	31 306,00
Kvarkenhamnar AB	31 564,00	Vänerhamn AB	31 303,50
Landskrona Hamn AB	31 306,00	Ylport Gävle AB	31 479,00
Logent Port & Terminals AB (Göteborg)	31 739,00	Ystad Hamn Logistik AB	31 205,50
Logent Port & Terminals AB (Stockholm)	31 644,00	Åhus Hamn & Stuveri AB	31 205,00
Luleå Hamn AB	31 564,00	Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB	31 489,00
Lysekils Hamn AB	31 341,50		
Marine Crane MC AB	31 737,00		

Löner till elever i Hamn och Stuveriskolan	26 831 kr/mån
Lägstalön för verkstadsarbetare	29 562,50 kr/mån
Lägsta lön för lärlingar	170,88 kr/tim

Miljöarbetareavtalet

Avtalsperioden är 2020-11-01 till och med 2023-03-31. Lönen och andra ersättningar höjdes inte under 2021 utan nästa höjning kommer 1 april 2022. Arbetsgrupperna gällande lönestruktur och Arbetsmiljö genomförs i enlighet med överenskommelsen.

Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA
Avtalsperiod 2020-11-01 – 2023-03-31

Yrkeskategorier	
A	Renhållningsarbetare
B	Liftdumper och autoflaksförare
C	Latrinhämtare
D	Slamsugning och oljeskadesanerare
E	Tankrengörare
F	Tippskötare
G	Arbetare med miljöfarligt avfall
H	Övriga arbetare

Lön utges till följande yrkeskategorier A – H enligt nedanstående fr.o.m. 2020-11-01 – 2020-12-31

	Timlöner i kr	Veckolöner i kr	Månadslöner i kr
1 Begynnelselön	161,01	6 440,40	28 015,74
2 Lön efter 2 år i yrket	161,64	6 465,60	28 125,36
3 Lön efter 4 år i yrket	162,27	6 490,80	28 234,98
B Städare	153,07	6 122,80	26 634,18
C Arbetare under 18 år			16 810,14

Penningfaktorer vid tillämpning av poängtabellen § 5 mom. 5. 37,39 kronor per 1000 poäng.

KFS och pacta

Kommunala Företagens Samorganisation, KFS och PACTA (Sobona)
Avtalsperiod KFS 2020.11.01-2021.12.31. Lönehöjning från och med 2021.01.01-2021.12.31.
Avtalsperiod Pacta 2020.11.01-2021.12.31. Löneöversyn från och med 2021.01.01-2021.12.31.

Löneplan KFS	
Löneökning	0%
Individgaranti	50 % på utrymmet
Lägsta lön i avtalet vid avtalsperiodens början:	21 253 kr/mån

Löneplan PACTA	
Löneökning	0%
Individgaranti	50 % på utrymmet
Lägsta lön fr.o.m. 2020.01.01 under förutsättning att arbetstagaren har ett års sammanlagd anställningstid i yrket	22 969 kr/mån

Reklamdistributörsavtalet

Almega Tjänsteföretagen
2021-01-01 – 2023-06-30

Avlöning timlön/månadslön	
Ålder	Timlön i kr
16 – 17 år	120,50 kr/tim.
18 – 21 år	128,98 kr/tim.
22 – 23 år	149,38 kr/tim.
24 år –	157,12 kr/tim.

För distributör med löneformen månadslön utges timlönen x 173

Avlöning prestationslön	
Distriktstyp A	17,24 per hushåll
Distriktstyp B	21,62 per hushåll
Distriktstyp C	26,01 per hushåll
Distriktstyp D	30,44 per hushåll
Viktillägg	4,38 per utdelat 100 g
Sorteringstillägg	4,22 per sorterad enhet
Normalprestation	Minst 80,13 kr/tim
Normalprestation över 18 år	Minst 91,11 kr/tim

Vid garanterad behovsanställning Minst 103,18 kr/tim

Taxiavtalet – Förare

Transportföretagen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Taxibranschen har efter 2020 års pandemi anpassning, haft svårt med återhämtning under 2021, delvis på grund av att flertalet förare och åkare som slutat, inte vill återvända till branschen.

Flertalet tvister på avtalet har tvingats till centrala förhandlingar. Under 2021 handlar tvisterna till största del om arbetstidens förläggning, raster, arbetstid, lön och övertidsersättning.

Avtalsrörelsen

Då avtalsrörelsen 2020 prolangerades med 7 månader, löpte Taxiavtalet- förare ut först 31/1 – 2021. En väl förberedd delegation och med egen lönestatistik från de lokala förhandlingarna om korttidsarbetet, gjorde att det blev hårda förhandlingar. Förhandlingarna grundade sig i parternas olika uppfattning om avtalets genomsnittliga lönenivå, vilken är grunden för de kommande löneökningar. Transport sa upp avtalet och varslade om stridsåtgärder med start 15 februari. Medlingsinstitutet och medlare kopplades in, medlarna lämnade ett medlingsbud i nivå med LO:s samordning på 5,4 % och beräknat på LO:s låglönesatsning (knä 26 100 kr i månaden), ett medlingsbud vilket var väl i nivå med Transports krav. Motparten tvingades acceptera medlarnas bud och avtal träffades för en period av 3 år.

På grund av låglönesatsningens genomslag ökar avtalets månadslöner under perioden med mer än de 5,4% som var grund till LO samordningen. Avtalets löner ökar under avtalsperioden procentuellt med 6,42 % i grupp 1, 5,79 % i grupp 2, 5,68 % i grupp 3, 6,74 % på garantilönen Stockholm och med 7,00 % på garantilönen i övriga landet. Avräkning för införandet av avtalspension för de som är 22–24 år är gjord med 0,11% på avtalsområdet.

Nedanstående löner är avtalets minimilöner från 2021-02-01 till 2022-06-30.

Grupp	Månadslöner förare	2021-02-01
1	Biträden	22 215 kr
2	Begynnelselön förare	24 597 kr
3	Förare efter 2 år i yrket	25 078 kr
Stockholm	Garantilön	21 049 kr
Landet övriga	Garantilön	20 279 kr

Taxiavtalet – Taxitelefonister

Transportföretagen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund

Yrket som telefonist är fortsatt utsatt för förändring. Konkurrensen från plattformsföretagens app-lösningar gör att beställningscentralerna fortsätter med centralisering och automatiseringar.

Viss återanställning av telefonister har skett under 2021 efter de uppsägningarna som genomfördes under 2020 på grund av pandemins framfart.

Nedanstående löner var avtalets minimilöner under 2021.

Stockholm	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	24 815,24
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 255,61
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 645,24
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 878,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 486,84
Samtrafikområdet och Stockholms omnejd	Grupp 1, Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	24 725,99
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 112,51
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 470,84
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 702,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 307,32
Samtrafikområdet och Stockholms omnejd	Grupp 2, Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	24 594,74
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 055,06
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 340,04
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 515,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 116,58
Göteborg	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	24 536,99
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	24 964,11
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 345,49
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 620,11
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 223,17
Malmö	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	24 627,74
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 048,91
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 405,94
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 603,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 206,34
Övriga landet	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	24 636,74
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 001,21
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 307,34
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	25 460,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 060,48

Terminalavtalet

Almega Tjänsteföretagen

På grund av att avtalet prolongerades och att avtalshöjning skedde 2020 så blev det ingen avtalshöjning under året 2021.

Avtalsperiod 2020-12-01 – 2023-04-30

Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2020-12-01 -2022-04-30

Löneplan för terminalarbetare	Stockholm/Göteborg		Övriga orter	
	Månadslön i kr	Timlön i kr	Månadslön i kr	Timlön i kr
1 Grundlön	26 382	151,62	26 273	150,99
2 Mer än 2 års branschvana	26 692	153,40	26 583	152,77
3 Mer än 4 års branschvana	26 746	153,71	26 637	153,09
4 Mer än 6 års branschvana	26 814	154,10	26 702	153,46
5 Mer än 8 års branschvana	27 146	156,01	27 037	155,39
6 Arbetstagare under 18 minst	17 762	102,08	17 762	102,08
Städare minst	26 312	151,22	26 312	151,22
OB-tillägg	Kr/timme			
Enkelt	31,55			
Kvalificerat	54,10			

Tidningsdistributörsavtalet

Ingen revision av löner sker under 2021. På grund av pandemin prolongerades avtalet, vilket har förskjutit revisionerna.

	Månadslön i kr	Timlön i kr
Lön för nyanställd § 4	24 858	142,86
Efter 6 mån	27 242	156,56
Efter 12 mån	27 899	160,34
Efter 24 mån	28 348	162,92
Efter 120 mån	29 484	169,45
OB-tillägg § 4	Månadslön i kr	Timlön i kr
Mån-fre 18.00-06.00		9,67
Lördag 00.00-24.00		19,28
Söndag/Helgdag/Storhelg		29,07
	Sthlm/Gbg i kr	Riket i övrigt i kr
Begynnelöslön § 5	144,55	143,56
Efter 2 år i yrket	145,30	144,55
Efter 4 år i yrket	146,30	145,30
OB-tillägg § 5	Kr/timme	
Mån-fre 18.00-06.00 samt lördag 00.00-24.00	27,06	
Söndag/Helgdag/Storhelg	54,39	

Transportavtalet

Biltrafikens Arbetsgivarförbund

Avtalsperioden är 2020-11-01 till och med 2023-03-31. Lönen höjdes inte under 2021 utan nästa höjning kommer 1 april 2022.

Arbetsgrupperna gällande Kompetensbevis Terminal/Lager samt automation. Flexibilitet och trygghet på transportavtalets område, Förhandlingsordningen i transportavtalet och kollektivavtalsförhandlingar. Arbetstid vid nattarbete för mobila arbetstagare genomförs i enlighet med överenskommelsen.

Löneplan för åkeriarbete/kronor	Stockholm och Göteborg			Riket i övrigt		
	Veckolön	Månadslön	Timlön	Veckolön	Månadslön	Timlön
A Förare m.fl.						
1 Begynnelselöen	6 357,47 kr	27 655 kr	158,94 kr	6 332,18 kr	27 545 kr	158,30 kr
2 Efter 2 år såsom förare	6 382,30 kr	27 763 kr	159,56 kr	6 357,47 kr	27 655 kr	158,94 kr
3 Efter 4 år såsom förare	6 433,33 kr	27 985 kr	160,83 kr	6 408,28 kr	27 876 kr	160,21 kr
4 Efter 6 år såsom förare (Från 1/1-2021)	6 440,69 kr	28 017 kr	161,02 kr	6 415,63 kr	27 908 kr	160,39 kr
B Förare med enbart B-behörighet erhåller under de första 12 månaderna	5 721,52 kr	24 888,6 kr	143,04 kr	5 699,22 kr	24 791,61 kr	142,48 kr
C Packmästare	6 433,33 kr	27 985 kr	160,83 kr	6 408,28 kr	27 876 kr	160,21 kr
D Express- och grusgropsarbetare, krossverksmaskinist och maskinbiträde, lastkarl samt övriga	6 383,45 kr	27 768 kr	159,59 kr	6 358,16 kr	27 658 kr	158,95 kr
E Städare (minst)	6 165,52 kr	26 820 kr	154,14 kr	6 165,52 kr	26 820 kr	154,14 kr
F Arbetare under 18 år	3 830,16 kr	16 661 kr	95,75 kr	3 814,99 kr	16 595,21 kr	95,37 kr

Löneplan för terminalarbete/kronor	Stockholm och Göteborg			Riket i övrigt		
	Veckolön	Månadslön	Timlön	Veckolön	Månadslön	Timlön
1 Grundlöen		24 729 kr	142,12 kr		24 629,00 kr	141,55 kr
2 Mer än 2 års branschvana		25 011 kr	143,74 kr		24 911,00 kr	143,17 kr
3 Mer än 4 års branschvana		25 126 kr	144,40 kr		25 026,00 kr	143,83 kr
4 Mer än 6 års branschvana		25 186 kr	144,75 kr		25 086,00 kr	144,17 kr
5 Mer än 8 års branschvana		25 490 kr	146,49 kr		25 390,00 kr	145,92 kr
6 Arbetstagare under 18 år minst		15 389 kr	88,44 kr		15 389,20 kr	88,44 kr
Städare (minst)		24 610 kr	141,43 kr		24 610,00 kr	141,44 kr

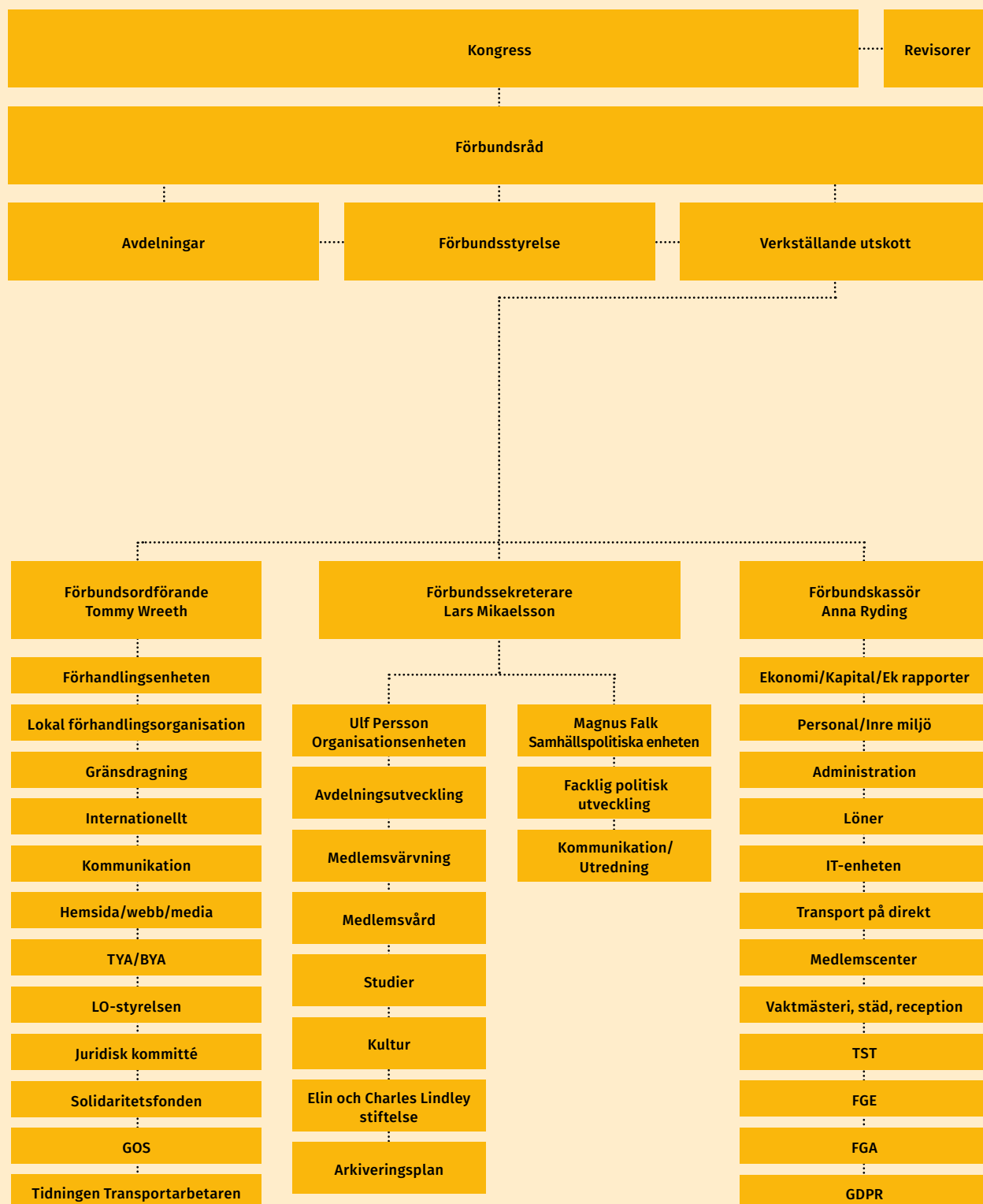
Utlandsavtalet

Biltrafikens Arbetsgivarförbund BA

Avtalsperiod 2020-11-01– 2023-03-31. Nedanstående löner gäller 2021-01-01– 2022-04-01.

Löneplan	Kr/timme
Timersättning för bortavarotid	37,16
Timersättning för lör-, sön- och helgdag	20,00
Milersättning enmansbetjäning	13,75
Milersättning tvåmansbetjäning	15,68
Ersättning för last- och lossningsställe	78,35
Traktamente per bortavarotimme	32,20
Garantilön	6 581

Svenska Transportarbetareförbundet organisationsplan



**STARKA
TILLSAMMANS**



1897