

Svenska Transportarbetareförbundet

Box 714
101 33 Stockholm

Besöksadress

Olof Palmes gata 29

Leveransadress

Östra Järnväggsgatan 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

Foto: Jan Lindkvist, Justina Öster, Lena Blomquist, Lars Jonasson, Most Photos

Tryck: Dixa, 750 ex juni 2018

Koncept: Laika Consulting AB

Design: Laika Consulting AB och Jenny Gransell

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Ordföranden har ordet	4	ÅRSREDOVISNING	
Förbundsrådet	6	Förvaltningsberättelse	58
Förbundsstyrelsen	7	Resultaträkning	60
Avdelningarnas medlemsantal	8	Balansräkning	61
Avtalsförhandlingar	10	Eget kapital och skulder	62
Gränsdragningsfrågor	15	Kassaflödesanalys	63
Medlemsutvecklingen	16	Noter	64
Organiseringsarbetet	17	Revisionsberättelse	74
Facklig-politiskt arbete	18		
Internationellt	20	AVTALEN	
Internationella Transportarbetarefederationen, ITF	20	Bemanningsavtalet	78
Europeiska Transportarbetarefederationen, ETF	22	Bensin- och Garageavtalet	79
Nordiska Transportarbetarefederationen, NTF	24	Bevaknings- och säkerhetsavtalet	80
European Public Service Union, EPSU	26	Biluthyrningsavtalet	80
Europeiska företagsråd, EWC	26	Bilvårdsavtalet	81
UNI Global Union, UNI	26	Bussbranschavtalet	82
UNI-Europa, UNI-E	26	Bärgningsavtalet	82
Servicefackens Union i Norden, SUN	27	Civilflyget, riksavtalet	83
Union to Union	27	Flygteknisk underhållspersonal på civilflygsområdet	83
Svenska Transportarbetareförbundets Internationella Solidaritetsfond	27	Depåavtalet	84
Tidningen Transportarbetaren	28	Arbetsstagare på fraktflygområdet	86
Transport i digitala medier	30	Flygtankningsavtalet	87
Arbetsmiljö	31	Gummiverkstadsavtalet	88
Juridiska enheten och Rättshjälp	32	Hyrverksavtalet	89
Kulturverksamhet	33	Hamn- och Stuveriavtalet	90
Studie- och kursverksamhet	34	Miljöarbetareavtalet	91
Yttranden	37	Reklamdistributörsavtalet	92
Konferenser, möten i Sverige	52	Taxiavtalet – Förares	93
Kongresser i Sverige	52	Taxiavtalet – Taxitelefonister	94
Kongresser, konferenser i utlandet	53	Terminalavtalet	95
Representation i avdelningar och regioner	53	Tidningsdistributörsavtalet	95
Transportarbetarnas Arbetslöshetskassa	55	Transportavtalet	96
Medlemsavgift till A-kassan	55	Utlandsavtalet	96
Förbundsavgifter	55	KFS och Pacta	97
		Organisationsplan	98

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

2017 var ett intensivt, till vissa delar tufft men också ett framgångsrikt år för Svenska Transportarbetareförbundet.

Mitt i pågående avtalsrörelse och kongressförberedelser så avgick förbundets ordförande Lars Lindgren i slutet på mars. Markus Pettersson klev in som tillförordnad ordförande fram till kongressen i början av juni och undertecknad tog över ansvaret för avtalsförhandlingarna utöver våra ordinarie arbetsuppgifter inom verkställande utskottet.

På förbundets kongress i Örebro i början på juni valdes sedan ett nytt verkställande utskott och en ny styrelse för att arbeta med vår gemensamma framtid.

Kongressen beslutade att tillsätta en framtidsutredning för att se över följande områden: RSO verksamheten, förbundstidningens framtida roll, Organiseringsverksamheten i

framtiden samt valbarhetshinder i stadgarna.

Kongressen beslutade även att förbundet ska verka för lokal lönebildning, sänkt pensionsålder, fortsatt inkomstförsäkring och en rad andra kloka beslut.

Avtalsrörelsen 2017 inleddes i början på året med förhandlingar på Miljö-, Transportavtalet och Bevakningsavtalet, arbetsgivarsidan erbjöd det så kallade märket på 2,2, 2,0 och 2,3 % i ökning på utgående lönenivåer på de olika kollektivavtalsområdena. I detta sammanhang kan vi som förbund vara stolta över att vi har hållit i principen med bra golv i våra tariffer eftersom endast ett fåtal av våra medlemmar träffades av den låglönesatsning som LO samordningen satt vid 24 000 kronor.

Det som kom att prägla vår avtalsrörelse på ett flertal områden var kampen för att säkra höjningar på utgående lön och värdet i de lokala

avtal som finns inom flera avtalsområden.

Det avtal som blev klart bland de sista under 2017 var kollektivavtalet för våra taxiförare, på det avtalet fick vi igenom kravet på fast månadslön vid renodlad samhällsbetalad körning. Vi lyckades även få igenom kravet på redovisning via lönespecifikation av arbetad tid och inkört belopp. Det sistnämnda är ett viktigt verktyg för att våra taxiförare skall kunna kräva ut rätt garantilön.

Vad det gäller framtida avtalsrörelser så kan vi konstatera att vi måste komma ännu bättre förberedda med krav, analyser och statistik som är anpassad för varje specifikt avtalsområde. Analyserna måste också omfatta var vi behöver hjälp av politiska beslut och var vi behöver driva tydligare arbetsmiljöfrågor. Förbundets arbete med att bygga en stark organisation ute på arbetsplatserna har under 2017 fortsatt genom vårt organiseringsarbete. Arbets-

Foto: Jan Lindkvist

metoden utvärderas löpande för att kunna anpassas till förbundets olika yrkesgrupper och lokalavdelningarnas varierande förutsättningar.

På det politiska området har förbundet drivit på för tydligare, hårdare och bättre kontroller av så kallad cabotagetrafik och även trafik under det så kallade combidirektivet. Många av våra krav har vi fått gehör för, vilket visar att vårt politiska påverkansarbete också har en konkret inverkan på våra medlemmars vardag. Men det finns mycket kvar att göra, inte minst under valåret 2018.

En av förbundets utredare blev också i höstas rekryterad som sakkunnig hos vår infrastrukturminister Tomas Eneroth, något som är ett gott betyg till vårt förbunds arbete på det politiska området.

En yrkesgrupp som hade det tufft under 2017 var förbundets renhållningsarbetare i Stockholm som utsattes för krav på nyckelinvente-

ring samordnat med en attack på det lönesystem som gällt under lång tid i Stockholmsområdet. Konflikten på deras företag Reno Norden renderade i en tvist som i skrivande stund ligger för avgörande i arbetsdomstolen.

Jag är också väldigt glad över att konstatera att vi fortsatt har en mycket stark internationell närvaro på såväl nordisk och europeisk som global nivå. Detta är viktigt utifrån ett såväl socialt som miljömässigt hållbarhetsperspektiv.

När det gäller vår framtida arbetsmarknad så har Transport varit det förbund som under 2017 tagit ägandeskapet över fenomenet som vi kallar gig- eller plattformsekonomi från ett fackligt perspektiv. Ofta handlar det om företag som gör allt för att undvika arbetsgivaransvaret och istället lägga över det på individen. En helt oacceptabel utveckling på svensk arbetsmarknad som på sikt riskerar att hota den svenska modellen och våra medlemmars trygghet. Här har

vi varit tongivande och pådrivande i debatten och det hoppas jag att vi kommer att fortsätta att vara. På sikt är det en ödesfråga för svensk fackföreningsrörelse.

Jag vill även passa på att tacka vår interna organisation som under 2017 återigen visat på att Svenska Transportarbetareförbundets kraft kommer från cirka 60 000 medlemmar samt oerhört drivna och kompetenta anställda och förtroendevalda som tillsammans alltid sätter förbundets bästa främst.



Tommy Wreeth

STOLT FÖRBUNDSORDFÖRANDE



FÖRBUNDSRÅDET

Förbundsrådet har haft två protokollförda sammanträden under året.

Den 26 april behandlades förvaltnings- och revisionsberättelsen för förbundet. Båda godkändes och förbundsrådet beslöt att rekommendera kongressen 2017 ansvarsfrihet för perioden.

Den 22 november lämnades en rapport avseende budget 2018. Två av policyerna för Svenska Transportarbetareförbundet togs och dessa var försäljningspolicy och tjänstebo-stadspolicy.

Representanter i LO-styrelsen

Ordinarie styrelseledamot
Lars Lindgren
Markus Petterson (ersättare)
Tommy Wreeth (ersättare)
Marcel Carlstedt (ersättare)
Till och med 2017-06-30

Från 17-07-01

Ordinarie: Tommy Wreeth
Lars Mikaelsson, 1e suppleant
Anna Ryding, 2e suppleant
Peter Winstén, 3e suppleant

Förbundets ordinarie ledamöter i LOs representantskap
Magnus Lagerqvist, avdelning 20
Anna Ryding, avdelning 19 (t.o.m. 2017-06-07, därefter förbundskassör)
Joakim Borg, avdelning 18 (t.o.m. 2017-06-07, därefter avdelning 19)
Marie Samuelsson, avdelning 17
Marcel Carlstedt, förbundskontoret

Förbundsrådet har, förutom förbundsstyrelsen haft följande sammansättning	Avd
Jörgen Johansson	1
Patrik Östberg (Anders Gustafsson 22 nov)	2
Patrik Ljunggren	3
Marika Lindberg	4
Tommy Wrede	5
Patrik Kästel	6
Tommy Wallin	7
Lars Eriksson	9
Magnus Dawest	11
Kenneth Petterson	12
Sten Carlsson	14
Tommy Söderlund (Håkan Kraby suppleant 22 nov)	16
Ulf Stigsson	17
Jan Ivar Persson (Christina Mattisson suppleant 22 november)	18
Susanne Bergman Israelsson	19
Lenny Ödegården	20
Björn Hörbäck	25
Robert Savela	26
Sandra Jakobsson	28
Per Dufvenberg (Jessica Höglin suppleant 22 november)	32
Ludwig Eriksson (Josefine Dalby suppleant 22 november)	41
Johan Eriksson	46
Jimmy Ovesson	51
Jan Lendin (suppleant)	55
Kent Christensen	88

Revisorer	Avd
Magnus Andersén	3
Knut Otter	5
Åke Wijkmark	32
Auktoriserad revisor, Mikael Käll, KPMG	

FÖRBUNDSSTYRELSEN

Verkställande utskottet

T.o.m. 2017-06-07	Fr.o.m. 2017-06-07 (efter kongressen)	
Lars Lindgren	Tommy Wreeth	Förbundsordförande
Tommy Wreeth	Anna Rydning	Förbundskassör
Markus Pettersson, fr.o.m. 170324 tf ordförande	Lars Mikaelsson	Förbundssekreterare

Övriga styrelseledamöter

T.o.m. 2017-06-07	Fr.o.m. 2017-06-07 (efter kongressen)
Christer Bengtsson, avd 28	Christer Bengtsson, avd 28
Torkel Blom, avd 5	Karin Peterson, avd 3
Mikael Hussner, avd 51	Lena Hunt Wiberg, avd 17
Ken Järn, avd 88	Ludwig Eriksson, avd 41
Ann-Charlotte Larsson, avd 25	Carina Lövgren, avd 4
Petri Perälä, avd 46	Magnus Thelander, avd 14 (t.o.m. 170926)
Karin Peterson, avd 3	Linda Svensson, avd 12 (fr.o.m. 171024)
Martin Rohde, avd 41	Johan Eriksson, avd 46
Gerhard Wendt, avd 12	Patrik Östbjerg, avd 2
Patrik Markusson, avd 2	Tommy Johnsson, avd 20
Marcel Carlstedt, förbundskontoret (fr. 170425)	Johanna Bergsten, avd 32

Adjungerade

T.o.m. 2017-06-07	Fr.o.m. 2017-06-07 (efter kongressen)
Marcel Carlstedt (till och med 170424)	Peter Winstén
Matts Haglund	Jonny Fransson
Britt-Marie Andersson	Per Dufvenberg
Nina Lindholm	Peter Lökvist
	Britt-Marie Andersson

Förbundsstyrelsen har under året haft 13 ordinarie, 1 konstituerande samt 3 extra sammanträde.



Från vänster bakre raden: Patrik Östbjerg avd 2, Tommy Wreeth förbundsordförande, Lars Mikaelsson förbundssekreterare, Christer Bengtsson avd 28, Tommy Johnsson avd 20, Ludwig Eriksson avd 41, Johan Eriksson avd 46.

Från vänster främre raden: Anna Rydning förbundskassör, Linda Svensson avd 12, Carina Lövgren avd 4, Karin Peterson avd 3, Lena Hunt Wiberg avd 17, Johanna Bergsten avd 32

Foto: Lars Jonasson

AVDELNINGARNAS MEDLEMSANTAL

2016-12-31	Avd	Kvinnor	Män	Summa	2017-12-31	Avd	Kvinnor	Män	Summa
	1	79	966	1 045		1	78	981	1 059
	2	36	780	816		2	41	790	831
	3	919	4 496	5 415		3	871	4 337	5 208
	4	473	2 287	2 760		4	451	2 242	2 693
	5	1 281	6 434	7 715		5	1 293	6 231	7 524
	6	400	1 701	2 101		6	392	1 695	2 087
	7	348	1 561	1 909		7	323	1 500	1 823
	9	315	1 583	1 898		9	310	1 540	1 850
	11	230	1 042	1 272		11	228	998	1 226
	12	616	3 727	4 343		12	583	3 516	4 099
	14	420	2 631	3 051		14	409	2 545	2 954
	16	45	307	352		16	46	300	346
	17	400	2 303	2 703		17	389	2 223	2 612
	18	165	971	1 136		18	150	909	1 059
	19	308	1 444	1 752		19	299	1 386	1 685
	20	320	1 870	2 190		20	312	1 816	2 128
	25	427	1 847	2 274		25	415	1 803	2 218
	26	451	2 108	2 559		26	436	2 008	2 444
	28	319	1 985	2 304		28	305	1 877	2 182
	32	438	2 600	3 038		32	441	2 561	3 002
	41	456	1 525	1 981		41	458	1 491	1 949
	46	90	1 438	1 528		46	88	1 388	1 476
	51	464	2 793	3 257		51	470	2 693	3 163
	55	260	1 149	1 409		55	239	1 096	1 335
	88	374	1 387	1 761		88	365	1 351	1 716
Summa total		9 634	50 935	60 569	Summa total		9 392	49 277	58 669



AVTALSFÖRHANDLINGAR

I nedanstående redovisning av årets avtalsförhandlingar har endast de viktigaste förändringarna i respektive avtal redovisats. För övrigt hänvisas till respektive kollektivavtal där den fullödiga texten återfinnes.

Transportavtalet med Biltrafikens Arbetsgivareförbund som motpart

Den 9 maj 2017 tecknades nytt Transportavtal mellan förbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund. Avtalsperioden är 2017-04-01 till och med 2020-03-31. Avtalet är uppsägningsbart senast den 30 september 2018 och upphör i sådant fall den 31 mars 2019. Lönerna höjs med 580kr, 540kr, 632kr den 1 april för åren 2017, 2018 samt 2019. Konsekvenshöjningar sker med 2,2 %, 2,0%, 2,3 % den 1 april för åren 2017, 2018 samt 2019.

Parterna överenskom att dela arbetstidsparagrafen i avtalet (§3) mellan åkeri och terminal/lager. Även bilaga A (arbetstidsreglering) delas mellan åkeri och terminal/lager. "Ny bilaga B". Delade pass på terminal/lager kan endast ske efter lokal överenskommelse. Vad gäller s.k. hyvling (när arbetsgivaren sänker ett arbetstidsmått) är arbetstagaren berättigad till sin LAS-uppsägningstid i mellanskillnadslön.

Cykelbuden "icke motordrivna fordon", arbetsuppgifter regleras i avtalet, lokal överenskommelse krävs för reglering. Förhöjd premiekompensation baserad på s.k. frysta ackord som ersatt ett premielönesystem, skyddas under avtalsperioden t.o.m. 30 september 2018.

Parterna är överens om att skapa en arbetsgrupp för att genomlysna frågor kring heltid, årsarbetstid, deltid, anställning, mertidsersättning samt lönetabeller för åkeriarbetare.

Miljöarbetareavtalet med Biltrafikens Arbetsgivareförbund som motpart

Den 19 april 2017 tecknade parterna

ett nytt kollektivavtal för miljöarbetarna.

Avtalet som löper mellan 2017-04-01 och 2020-03-31 är uppsägningsbart år 3. Avtalet ger en löneökning på 590 kronor per månad 2017-04-01 och för arbetstagare under 18 år med 90 % av beloppen.

Poängtabellen höjs till 34,83 kronor. Ett nytt moment har arbetats fram beträffande rätt till omställningstid för anställd som erbjuds anställning till lägre sysselsättningsgrad än tidigare.

Arbetsgrupp tillsätts för att se över möjligheten till att få till en pensionslösning liknande den som finns på stuveri. Om en sådan pensionslösning blir verklighet ska den finansieras genom avräkning från löneökningarna för 2019.

Bevaknings- och säkerhetsavtalet med Säkerhetsföretagen som motpart

Bevakningsavtalet löpte ut den 31 maj 2017 och ett nytt avtal tecknades med ny arbetsgivarorganisation, Säkerhetsföretagen, tisdagen den 30 maj 2017. Avtalet löper under tiden 1 juni 2017 till och med den 31 maj 2020. Lönerna höjdes med 569 kronor i samtliga tariffer från och med den 1 juni 2017. Övriga ersättningar såsom förskjutet arbetstid, ersättning för arbete utfört på obekvämt arbetstid m.fl. konsekvenshöjs med 2,2 %.

Vidare har parterna under föregående avtalsperiod gjort förändringar i bilaga 1 avseende avgift och lön för nyanställd som går grundutbildning. Avgiften för BYA grundutbildning och fortbildning höjdes från 1,07% till 1,27%. Dessa medel används bland annat att göra BYA som utbildningsanordnare mer attraktiv för företagen gentemot konkurrerande utbildningsföretag. Det ger i sin tur att vi får ett större inflytande av branschens totala utbildningar.

Våra fackliga informatörer kommer att ges tillfälle att träffa fler nyan-

ställda i branschen för att kunna ge information om kollektivavtalets värde samt vad medlemskap i vårt förbund ger. Tidigare har lön för nyanställd som går grundutbildning inte utgetts för väktare, skyddsvakt och ordningsvakt. Företagen skall dock ersätta eventuella resor eller logi. I årets avtalsförhandlingar så ville arbetsgivarna att även personal som nyanställs och genomgår grundutbildning för parkeringsövervakning för kommunal gatumark skulle ha 9 dagars utbildning utan lön. Motkravet från oss var att anställda som utför arbete i detsamma skall få ett lönetillägg om 1 krona per sådan arbetad timme vilket vi fick igenom. Hundvårdsersättningen för fodervärd är fr.o.m. 2017-06-01: 1 263,96 kr/mån och 7,62 kr/h. Hundvårdsersättning för egen hund är fr.o.m. 2017-06-01: 1 650 kr/mån och 9,84 kr/h.

Bemanningsavtalet

Förbundet deltog i förhandlingar kring nytt kollektivavtal avseende bemanningsavtalet. Avtalet som tecknades löper under tiden den 1 maj 2017 till och med 30 april 2020. Den viktigaste förändringen var att parterna kom överens om extra pensionsavsättning (BEP) till Avtalspension SAF-LO. På avtalsområdet görs under avtalsperioden en extra avsättning om totalt 0,4 %. Avsättning görs med 0,2 % från och med 1 maj 2018 och med 0,2 % från och med 1 maj 2019. Avsättning gäller även arbetstagare som är yngre än 25 år. Parterna enades om att tillsätta en partsgemensam arbetsgrupp om arbetsmiljö under avtalsperioden.

Taxiavtalet, taxitelefonister med Biltrafikens Arbetsgivareförbund som motpart

Taxiavtalet - Telefonister tecknades den 28 juni 2017 på 36 månader. Detta efter extra insatta överläggningar med vår delegation som dessutom förlängdes med en dag. Det satt mycket hårt inne att få detta avtal i land. Bytet arbetstidsförkortning mot ett förlängt natt-ob inför helg genomfördes, i enlighet med delegationens och medlemmarnas önskan.

Lön för Telefonist höjs retroaktivt i alla tariffer. Den 1 juni 2017 höjs lönen med 500 kr i tarifferna 2 till och med 5 och för dem i provtjänstgöring höjs den med 460 kr. Den 1 juni 2018 med 510 kr och med 598 kr 1 juni 2019 i alla tariffer. Avtalet gäller fram till 31 maj 2020.

Avtalet ska rymmas inom 6,5 % och utgående lön överstiger det så kallade knät.

Konsekvenshöjning enligt tidigare överenskommelse på OB, enkelt OB med 19,64% på tariffen Stockholm fem år i yrket (del av timlön), respektive 31,11 % på kvalificerat OB samt 53,16 % på storhelgs-OB.

Vidare överenskomms att den blygsamma arbetstidsförkortningen stryks i sin helhet ur avtalet, samt en mindre avräkning i höjningen på år ett för att utöka tiden med kvalificerat OB på tex de pass som börjar på fredagen erhåller kvalificerat OB från 00,00 (istället för 06,00) lördagsdygnet samt att detsamma gäller för dem som utför arbete inför helgdag.

Hyrverksavtalet med Biltrafikens Arbetstidsgivareförbund som motpart

Den 19 maj enades förbundet och Biltrafikens Arbetstidsgivareförbund att anta ett nytt kollektivavtal för perioden 20170601 tom 20200531. Avtalet är inte uppsägningsbart sista året, vilket avvek mot de avtal förbundet tecknat tidigare under våren.

Lön för Hyrverk höjs i alla tariffer 1 juni 2017 med 558kr, 1 juni 2018 med 518 kr och med 608 kr 1 juni 2019.

Avtalet ryms inom 6,5 %. Den utgående lönen överstiger genomsnittligt tarifferna och ger därför något mer än 6,5%.

Konsekvenshöjning enligt tidigare överenskommelse på OB, med enkelt OB på 14,3% på begynnelselönen, respektive 28,7 % av begynnelselönen på kvalificerat OB samt 55,4% på storhelgs-ob. Övriga konsekvenshöjningar sker enligt 2,2%, 2,0 % samt 2,3%.



Vidare har vi kommit överens om att fridagar ska anges på ett för månaden upprättat schema. Detta utöver den reglering som redan finns angående schema.

Depåavtalet med Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund som motpart

Den 17 maj tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 april 2017 till och med den 31 mars 2020. Lönerevision sker per den 1 april 2017 genom att 191 öre förs in i lönetariffen och fördelas enligt tidigare tillämpat differentieringssystem samt att 191 öre för till en pott för fördelning på sedvanligt sätt, 1 april 2018 förs 178 öre in i lönetariffen och 178 öre till pottfördelning, 1 april 2019 förs 208 öre in i lönetariffen och 208 öre till pottfördelning.

Vidare infördes vissa textförändringar i § 5 Anställning, uppsägning och sänkt sysselsättningsgrad (ny rubrik). Ny 5§ mom 10. 6§ mom 1. Bilaga 10 Riktlinjer för arbetsmiljöarbetet i företagen 6§.

Bensin- och Garageavtalet med Motorbranschens Arbetsgivareförbund och Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund som motparter

Den 14 juni tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 maj 2017 till och med den 30 april 2020. Lönerna höjdes med 2,2 % 1 maj 2017, 2,0 % 1 maj 2018, 2,3 % 1 maj 2019 och fördelas enligt tidigare tillämpat differentieringssystem. Vidare infördes vissa textförändringar i 15§ - Uppsägning och sänkt sysselsättningsgrad (ny rubrik) Mom. 5 Omställning vid sänkt sysselsättningsgrad.

Gummiverkstadsavtalet med Motorbranschens Arbetsgivareförbund som motpart

Den 29 juni tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 april 2017 till och med den 31 mars 2020. Lönerna höjdes med 2,2 % 1 april 2017, 2,0 % 1 april 2018, 2,3 % 1 april 2019 och fördelas enligt tidigare tillämpat differentieringssystem.

Bärgningsavtalet med Motorbranschens Arbetsgivareförbund som motpart

Den 17 maj tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 april 2017 till och med den 31 mars 2020. Lönerna höjdes med 2,2 % 1 april 2017, 2,0 % 1 april 2018, 2,3 % 1 april 2019. Parterna är vidare överens om en arbetsgrupp att undersöka branschens förutsättningar och framtida behov.

Flygtankningsavtalet med Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund som motpart

Den 20 juni tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 april 2017 till och med den 31 mars 2020. Lönerevision sker per den 1 april 2017 genom att 368 öre förs in i lönetariffen och fördelas enligt tidigare tillämpat differentieringssystem samt att, 1 april 2018 förs 343 in i lönetariffen, 1 april 2019 förs 401 öre in i lönetariffen. Vidare infördes vissa textförändringar i 5§ Anställning, uppsägning och sänkt sysselsättningsgrad (ny rubrik) mom 10- Omställning vid sänkt sysselsättningsgrad. Två nya paragrafer



införs i arbetstidsavtalet: Bilaga 4 4§ Allmän mertid, 4a§ Extra mertid

Bilvårdsanläggningar och Depåavtalet med Arbetsgivarföreningen KFO som motpart

Den 28 juni tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 maj 2017 till och med den 30 april 2020. Lönerna höjdes med 2,2 % 1 maj 2017, 2,0 % 1 maj 2018, 2,3 % 1 maj 2019 och fördelas enligt tidigare tillämpat differentieringssystem. Vidare infördes vissa textförändringar i 5§ mom 7 - Omställning vid sänkt sysselsättningsgrad.

Reklamdistributörsavtalet med Almega Tjänsteföretagen som motpart

Den 15 juni 2017 tecknades ett nytt avtal avseende distribution av reklam m.m. Avtalet löper under tiden 1 juli 2017 t.o.m. 30 juni 2020. Lönerna höjs med 2,2 % från och med den 1 juli 2017. Övriga tillägg och ersättningar konsekvens höjs med samma procentsats.

Anställningsvillkor angående lön och allmänna anställningsvillkor med mera för branschområde återvinning, samt Flygplatsavtalet med Kommunala Företagens samorganisation (KFS) som motpart

Löneavtal och allmänna anställningsvillkor för branschområde återvinning löpte ut 31 mars 2017 och ett nytt avtal undertecknades 15 juni 2017 och löper under tiden den 1 april 2017 till och med den 31 mars 2020. Löneöversyn ska genomföras per 1 april 2017 med ett utrymme om lägst 2,1 % per medlem, med en lägsta höjning av månadslönen för medlem i Svenska transportarbetareförbundet med hälften av genererat utrymme.

Överenskommelse om Lön och Allmänna anställningsvillkor för miljö-, renhållnings-, återvinnings och flygplatsverksamhet med Pacta som motpart

Överenskommelsen om lön och Allmänna anställningsvillkor löpte ut den 30 april 2017 och en ny överenskommelse tecknades den 31 maj och löper under tiden den 1 maj 2017 till

och med den 30 april 2020. Löneöversyn ska genomföras per 1 april 2017 med ett utrymme om 2,2 % per medlem, med en lägsta höjning av månadslönen för medlem i Svenska transportarbetareförbundet med hälften av genererat utrymme.

Bussbranschavtalet med Sveriges Bussföretag som motpart

Den 29 september tecknade Svenska Kommunalarbetareförbundet och Sveriges Bussföretag nytt kollektivavtal. Transport är sedan december 2008 överens med Sveriges Bussföretag om att teckna ett hängavtal för våra medlemmar, som hänger på Kommunals avtal för bussbranschen. De ändringar, som har skett i avtalet, gäller därmed även Transports medlemmar fullt ut. Vi blev överens med Sveriges Bussföretag om nytt hängavtal 2017-11-13. Avtalet gäller för perioden 2017-10-01 – 2020-09-30.

Tarifflöner finns endast för förare. De återfinns i bilaga H. Lönerna för förare höjdes med 570 kr fr.o.m. 2017-10-01. Under återstoden av avtalsperioden kommer lönerna höjas



med 529 kronor fr.o.m. 2018-10-01 och med 621 kronor fr.o.m. 2019-10-01.

Övriga arbetstagare omfattas av bilaga I, som reglerar pottfördelning m.m. Arbete med lokala pottor kan alltså ha aktualiserats redan och även komma att aktualiseras senare under avtalsperioden. Där finns ingen garantinivå på fördelningen. Samtal skall dock genomföras med de, som fick mindre höjning än upp till 285 kronor för 2017. Detsamma gäller för dem, som får mindre höjning än upp till 264 kronor för 2018 samt upp till 310 kronor för 2019. Potten utgjordes av 570 kronor per heltidsanställd den 30 september 2017. Under återstoden av avtalsperioden utgörs potten av 529 kronor per heltidsanställd den 30 september 2018 samt 621 kronor per heltidsanställd den 30 september 2019.

Efter lönerrevision den 1 oktober 2017 skall lönen ha uppgått till lägst 19 323 kr. För resten av avtalsperioden gäller att den 1 oktober 2018 ska lönen uppgå till lägst 19 709 kr och den 1 oktober 2019 ska lönen uppgå till lägst 20 162 kr. Samtliga ovannämnda miniminivåer gäller medarbetare som under det innevarande kalenderåret fyller lägst 18 år.

Utlandsavtalet med Biltrafikens Arbetstgivarförbundet som motpart

Förbundet har med Biltrafikens Arbetstgivarförbundet den 23 maj 2017 tecknat ett nytt avtal avseende utlandsavtalet.

Avtalet avser perioden 1 april 2017 – 31 mars 2020.

Avtalet följer det så kallade märket fullt ut och är således uppsägningsbart år 3.

Hamn- och Stuveriavtalet med Sveriges Hamnar som motpart

Avtalet löpte ut den 30 april 2017 och nytt avtal tecknades den 24 maj 2017 och löper under tiden 1 maj till och med den 30 april 2020. Under perioden 2017-05-01 till 2018-04-30 höjs utgående månadslöner med

632 kronor och övriga centrala och lokala tillägg höjs med 2,2%. Under perioden 2018-05-01 till 2019-04-30 höjs utgående månadslöner med 587 kronor och övriga centrala och lokala tillägg höjs med 2,0%. Under perioden 2019-05-01 höjs utgående månadslöner med 689 kronor och övriga centrala och lokala tillägg höjs med 2,3%. Avtalet är möjligt att säga upp till upphörande den 30 april 2019. Part har vidare rätt att säga upp avtalet till upphörande den 30 april 2018.

Bilvårdsavtalet med Almega Tjänsteföretagen som motpart

Den 15 juni 2017 tecknades ett avtal som löper under tiden den 1 juli 2017 t.o.m. 30 juni 2020. Lönerna höjs med 2,2 % från och med 1 juli 2017. Övriga tillägg och ersättningar konsekvens höjs med samma procentsats.

Terminalavtalet med Almega Tjänsteföretagen som motpart

Den 15 juni 2017 undertecknades en överenskommelse rörande rubricerat avtalsområde. Avtalet gäller fr.o.m. den 1 mars 2017 t.o.m. den 30 april 2020. Lönerna höjs med 2,2 % från och med den 1 mars 2017. Övriga tillägg och ersättningar konsekvens höjs med samma procentsats.

Civillflyget, riksavtalet med Svenska Flygbranschen som motpart

Avtalet löpte ut den 30 september 2017 och ett nytt avtal tecknades den 4 oktober 2017 och löper under tiden 1 oktober till och med 30 september 2020. Utgående löner höjs under perioden 2017-10-01 till 2018-09-30 med 2,2%. Under perioden 2018-10-01 till och med 2019-09-30 höjs utgående löner med 2,0% och under perioden 2019-10-01 till och med 2020 höjs utgående löner med 2,0%.

De arbetsgrupper som tillsattes under år 2016 i syfte att se över lönesystemet skall fortsätta sitt arbete under samma förutsättningar avtalsperioden 2017-10-01 till 2020-09-30.

Flygteknisk underhållspersonal på civilflygområdet med Svenska Flygbranschen som motpart

Avtalet löpte ut den 30 september 2017 och ett nytt avtal tecknades den 4 oktober 2017 och löper under tiden 1 oktober till och med 30 september 2020. Utgående löner höjs under perioden 2017-10-01 till 2018-09-30 med 2,2%. Under perioden 2018-10-01 till och med 2019-09-30 höjs utgående löner med 2,0% och under perioden 2019-10-01 till och med 2020 höjs utgående löner med 2,0%. De arbetsgrupper som tillsattes under år 2016 i syfte att se över lönesystemet skall fortsätta sitt arbete under samma förutsättningar avtalsperioden 2017-10-01 till 2020-09-30.

Arbetstagare på fraktflygområdet med Svenska Flygbranschen som motpart

Avtalet löpte ut den 30 september 2017 och ett nytt avtal tecknades den 4 oktober 2017 och löper under tiden 1 oktober till och med 30 september 2020. Utgående löner höjs under perioden 2017-10-01 till 2018-09-30 med 2,2%. Under perioden 2018-10-01 till och med 2019-09-30 höjs utgående löner med 2,0% och under perioden 2019-10-01 till och med 2020 höjs utgående löner med 2,0%. De arbetsgrupper som tillsattes under år 2016 i syfte att se över lönesystemet skall fortsätta sitt arbete under samma förutsättningar avtalsperioden 2017-10-01 till 2020-09-30.

Flygtekniker med typcertifikat med Svenska Flygbranschen som motpart

Avtalsförhandlingarna påbörjades den 7-8 november. Vid årsskiftet 2017-12-31 var förhandlingarna fortfarande inte slutförda.

Tidningsdistributörsavtalet med Almega Medieföretagen som motpart

Den 29 augusti 2017 tecknades ett nytt avtal avseende tidningsdistributörer. Avtalet löper under tiden 1 maj 2017 t.o.m. 30 april 2020.

Tariffer och tillägg höjs med 2,2 % den 1 maj 2017. De tariffer som understeg 24 000 kronor höjdes med 528 kronor enligt låglönesatsningen. Avseende avtalsförhandlingarna så hade vi många träffar både med delegation och kansli överläggningar. Vi var villiga att diskutera olika saker men det stöp hela tiden på att priset var för högt. Arbetsgivarna ville ha en ny lönetariff som skulle vara så låg att det skulle vara möjligt att konkurrera med Direktreklamsavtalet.

Vidare så ville de kunna beordra deltidsanställda som arbetar på § 5 (övrigt distributionsarbete) att arbeta mertid. Priserna var så höga att en enhällig delegation var överens om att säkerställa lönerna och avsluta förhandlingarna. Företagen ville ha en arbetsgrupp som skall diskutera framtiden för denna verksamhet och för våra medlemmars skull gick vi motvilligt med på detta.

Taxiavtalet, förare med Biltrafikens Arbetsgivareförbund som motpart

Den 27 oktober enades förbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund att anta förslaget till ett kollektivavtal efter flera omtag i förhandlingarna. Avtalet följer arbetsmarknadens övriga avtal och erhöll höjningar som ligger på 2,2%, 2,0% och 2,3% och

i vissa fall lite mer för de som haft löner under det så kallade knä som LO förbunden drivit tillsammans.

Observera att även garantilönen höjs med detta procenttal dvs ny garantilön för 2017 är 19572 kr för Stockholm och 18 834 kr för övriga landet. Innehållet i avtalet var retroaktivt från den 1 juli 2017. Månadslön för förare i upphandlad trafik, kanske förbundet största avtalsframgång 2017. Tariffer som ger en ingångslön på minst 22 758kr samt 23 239kr för de med 2 års erfarenhet 2017. Höjningar sker därefter i nivå med övriga avtal.

Den arbetsgrupp som verkat under stor del av 2017 föreslog nya tariff-tabeller med månadslön för färdtjänstförare som jobbar på kontrakt upphandlade av de offentliga aktörerna. Många delar av arbetsgruppens förslag blev också verklighet i samband med avtalsförhandlingarna för taxiförarna.

Äntligen en arbetsgrupp och därtill en avtalsförhandling som går i lås, även om förbundet önskat mer till sina medlemmar.

Förbundet har ända sedan vi var avtalslösa i början av nittiotalet haft problem med löner för alla i taxibranschen. Många förare har

varit lokalt fackligt och politiskt aktiva och därmed lyckats hålla emot till exempel provisionslöner i färdtjänstområdet. På andra håll har avtalsteckningen varit bristfällig och många gånger har även arbetsgivarorganisationen varit avvaktande till att få nya medlemmar. Det har inneburit att allt för många har kört upphandlad trafik till villkor som är skamligt för ett välfärdssamhälle.

Nu har vi ett månadslöneavtal för de som bara kör upphandlad trafik. Därutöver en Upphandlingsmyndighet som förser de som upphandlar taxitrafik med löne- och anställningsunderlag, vilka ställs som arbetsrättsliga krav i upphandlingar.

I övrigt kan vi notera att Uber bara har verksamhet som drivs under tillstånd och att Uberpop har hållits sig borta ifrån Sverige under 2017.

Många svarttaxiförare har sökt sig till Facebook, en problematik som i huvudsak är en uppgift för Polisen att lösa. Vi har nu dessutom lag på att alla taxibilar ska ha vara anslutna till redovisningscentraler, många både stora och små steg i rätt riktning.

GRÄNSDRAGNINGSPRÅG

Under 2017 har förbundet inte haft några gränsdragningsvister som blivit föremål för LO styrelsen att hantera genom avgörande.

Förbundet har under året haft en tvist med IF Metall gällande en gummiverkstad i Älmhult som kombinerar verksamheten med både lättare och tyngre däck och däckshotell tillsammans med bilreconditionering och vissa verkstadsarbeten. Efter att Metall lämnade över tvisten till LO och besök genomfördes på arbetsplatsen så valde Metall att återkalla tvisten då besöket påvisade att en majoritet av de anställda jobbade på Transports avtalsområde samt

en tydlig majoritet av företagets omsättning också låg på Transports avtalsområde.

Även om tvisten aldrig gick till ett formellt avgörande så är Metalls återtagande och LO:s preliminära bedömning en viktig markering och framgång för Transport då det bevisligen är så att en gummiverkstad kan komplettera sin verksamhet med exempelvis bilreconditionering och verkstadsarbete och ändå ligga kvar under förbundets avtalsområde.

Förbundet har också haft konstruktiva överläggningar med Svenska Pappersindustriarbetareförbundet gäl-

lande organisationsrätten på Korsnäs när en entreprenör tar över delar av hanteringen gällande lossning och lagring inne på industriområdet. Förbundet har även haft fortsatta överläggningar med Fastighetsanställdas förbund gällande slam, spolning och saneringsarbete utan att nå en tillfredställande lösning som innefattar Almega syn på frågan om vilket avtal som bör tillämpas. Gällande frågan om terminal och lager och tvister med Handelsanställdas förbund så har förbundet haft löpande kontakter med Handels och regelbundna avstämningsmöten mellan förbunden kommer att genomföras under 2018.

MEDLEMSUTVECKLINGEN

Medlemsutvecklingen under 2017 har varit svår att fastställa.

Vi har bytt medlemsregister från VERA till FASIT som det nya medlemsregistret heter. När vi går igenom medlemsutvecklingen behöver vi leta i båda systemen och kan konstatera att vi förlorat medlemmar under året.

Den analys vi gjort pekar på att medlemmar lämnade oss i våras när Lars Lindgren hamnade i media. Den slutsatsen drar vi eftersom tidpunkten då medlemmarna slutat betala sina avgifter sammanfaller tidsmässigt med händelserna som inträffade under våren.

Vi hade också en minskning efter kongressen och den orsaken är svårare att förklara.

I slutet av året har vi lyckats vända trenden och det beror på att vi har

fått igång bevara medlemsarbetet och rädda medlem samtalen. Inkörningsproblem i FASIT har varit en av orsakerna till att vi inte haft kontroll på avgiftspåminnelser.

Swish

Swish har varit en bra tillgång i arbetet med att rädda kvar medlemmar och något som vi behöver utveckla.

Medlem värvar Medlem

Under 2017 har vi fortsatt med kampanjen ”medlem värvar medlem”. Det är en bra kampanj och vi ska fortsätta med kampanjen. De medlemmar som värvas den vägen ligger på en stadig hög nivå på c:a 100 medlemmar per månad.

Autogiro

Betalningsformen autogiro är det säkraste sättet att få medlemmar att betala avgiften i tid. Förutom att den faktiska transaktionskostnaden minskar så innebär det också att den genomsnittliga medlemstiden i förbundet ökar och administrationen minskar. Antalet medlemmar som

betalar via autogiro har stått still under året.

Lokalt har flera projekt startats upp för att rekrytera medlemmar och det arbetet stannade av för att vi genomförde en kongress i juni. I september kom flera projekt igång igen och resultatet visade sig under de sista månaderna av året.

Aktivitetsveckorna

Temat för årets aktivitetsveckor var att besöka så många arbetsplatser som möjligt och att facket ska synas på arbetsplatsen. Ett enkelt arbete att bara besöka arbetsplatser för att prata fackliga frågor och kollektivavtal. Planerna för 2018 som läggs är att aktiviteterna på arbetsplatserna ska öka.

Det finns många på arbetsplatserna som har behov av facket och det märker vi i de samtal som kommer till vår Transport på direkten och Medlemscenter.



ORGANISERINGSARBETET

2017 har varit ett år då enheten har haft ett större tapp av personer än vanligt.

Matts Haglund, organisationssekreterare slutade på förbundet under året. Nicklas Mattsson, central ombudsman för organisering slutade på förbundet under året.

Under året har det också blivit färre i enheten som jobbar med organisering än tidigare år. Personer har växt in i organisationen eller slutat. Detta speglar sig i utförd verksamhet gentemot målsättningar, då mål sattes upp för en större enhet i antal.

Vi har under det gångna året fortsatt med att organisera arbetsplatser utsedda tillsammans med avdelningarna där vi har verksamma organisatörer. Med förbundets organiseringsmetod har enheten jobbat vidare med att hitta och utbilda fackliga företrädare, stärka den fackliga närvaron och skapa ännu mer facklig relevans på de arbetsplatser vi under

året jobbat med tillsammans med samma avdelningar som ovan.

Under året har enhetens organisatörer jobbat i 14 unika arbetsplatskampanjer i fem olika Avdelningar. I en av dessa kampanjer var vi med och organiserade tidningsbud, vilket faktiskt är första gången i enhetens historia.

En del av verksamheten för organisatörerna är att vara kursledare och under året har de varit kursledare för totalt elva ROA-kurser.

Utöver detta har organisatörerna även varit kursledare på Startpunkter i samband med kampanjer när behov uppstått.

Under året har enheten jobbat vidare med och genomfört den utbildning som enheten jobbat med under tidigare år, för nybildade och existerande klubbstyrelser. Totalt har enheten genomfört tre sådana utbildningar under 2017 där en av dessa var

en större utbildning sett till antal deltagare.

Det åligger enheten att vara behjälplig med utbildning och stöd vid övriga organiserings- och rekryteringsinsatser på avdelningar. Ett exempel på detta är de så kallade 50/50 anställningarna, där förbundet finansierar en del av anställningen efter att avdelning ansökt och fått det resurstödet beviljat.

Enheten fortsätter att utveckla sitt arbete och vi utvärderar hela tiden arbetet för att dra lärdom av när arbetet går bra och när det inte gör det. Genom det så utvecklas arbetssättet ständigt. Detta ses som en av de stora delarna till de resultat som gjorts och är en viktig del av verksamheten.

Precis som övriga år har enheten jobbat med att föreläsa och metodbeskriva för övriga LO-förbund, TCO-förbund samt andra politiska organisationer som velat lära sig och/eller ha reda på mer om förbundets organiseringsarbete.



FACKLIG-POLITISKT ARBETE

Ledningsförändringar

Vid kongressen i Örebro valdes med acklamation Lars Mikaelsson till förbundssekreterare då Markus Pettersson valde att fullt ut ställa upp till ordförandeposten. Därmed var det klart att förbundet fått en ny ledare för den facklig-politiska verksamheten.

Terroråd

Förbundet fick en högst otrevlig upplevelse i samband med terrorådet på Drottninggatan mitt i centrala Stockholm. En förare blev bestulen på sitt fordon i samband med lossning av bryggerivaror. Lastbilen forcerade fram bland alla gående på Drottninggatan denna fredag eftermiddag. Oskyldiga krossades under lastbilens framfart, farthinder och fordon mejades ner innan fordonet till slut krossade väggarna vid nedre planet på varuhuset Åhléns. Terroristen smet ned i tunnelbanan och hela Sverige var i chock. På flaket fanns även bombliknande artiklar.

Flera av förbundets medarbetare och medlemmar vistades i det som liknades vid en krigszon. Som av ett under undkom de utan fysiska skador. Förbundskontoret stängdes då vetskapen om det skulle komma fler attentat saknades. Terroristen greps efter några dagar. Sverige blir inte mer vad det varit, men en stor uppslutning bland våra medborgare hedrade offren med besök, blommor och texter på olycksplatserna.

För förbundet vidtog efter ett kort tag ett nytt arbete. Våra medlemmars arbetsredskap, framstår numer som användbara terroristverktyg. Regeringen sammankallade snabbt alla som på något sätt har med yrkesmässig fordonsverksamhet i citykärnorna att göra. Förslag arbetas fram, där man bland annat funderar över hur bakgavelhissar kan köras utan att fordonets nyckel sitter i tändningslåset, hur förarna ska undvika att bli kidnappade samt om man kan styra hastigheten via fordonsdatorerna i citykärnor. Tyvärr kom fler händelser i Storbritannien och övriga

Europa att göra oss påmind om hur enskilda människor kan skada många oskyldiga.

Facklig-politiskt arbete

Ordinarie facklig-politisk verksamhet har bedrivits i vanlig omfattning med en sammanhållen samhällspolitisk enhet. Vi har medarbetare som arbetar med utredning, kommunikation och med allt som rör förbundets fackliga och politiska verksamhet.

I samband med IT-skandalen inom Transportstyrelsen och kort efter att Anna Johansson avgick, rekryterades vår utredare Antti Vainio till politisk sakkunnig av den nytillsatte infrastrukturministern Thomas Eneroth. Ett bra val av infrastrukturministern. Ett annat arbete som intensifierats, är Tvärfackliga Rådet hos LO. Rådet är många gånger en remissinstans innan frågor hamnar på LO-styrelsens bord. Utöver det så är flertalet av förbundens representanter i rådet även anmälda som ledamöter i Socialdemokraternas Fackliga utskott. En naturlig del av förbundssekreterarnas arbetsuppgifter inom LO-förbunden. Tvärfackliga Rådet och Socialdemokraternas Fackliga Utskott är två viktiga påverkansinstanser som har fått högre prioritet i förbundet.

Vi har haft ett intensivt år, med mycket arbete kring påverkan på politiska beslut. Enhetens utredare har offrat mycken tid åt att yttra sig på remisser till regering och andra beredningsutskott. Frågor har rört bland annat tyngre och längre fordon, körkortsbestämmelser och trafikfrågor. (Se annat avsnitt.)

Valledning

Strax före kongressen utsåg förbundsstyrelsen Emil Burman till valledare i förbundet. Han fick rivstarta med bland annat kyrkovalet i september. Kyrkan är en stor upphandlare och vi försökte få de av våra medlemmar som är med där att rösta på det parti som står upp för schyssta upphandlingar.

Mobilitetspaketet

Det nya förslaget från EU-kommisionen, det så kallade mobilitetspaketet kommer förmodligen att påverka många av våra medlemmars vardag stort i framtiden. Det första som läckte ut där var nya kör- och vilotider som verkar liberaliseras ännu mer, så att man kan köra i tre veckor med förkortad veckovila. Förkastligt anser förbundet och detta har framförts till berörda. Jens Nilsson, EU-parlamentariker (S), utsåg mot höstkanten förbundet, Sveriges Åkeriföretag och regeringen till hans referensgrupper i arbetet gällande cabotage trafik som han fått ansvar för. Vi har löpande kontakter och återkommande möten kring detta. Sveriges Åkeriföretags företrädare har varit duktiga och vi tillsammans försöker påverka så att vi får en bransch som tillvaratar både miljön, konkurrensvillkor och som inte undviker schyssta löner, arbetsvillkor samt undanhållande av skatter.

Samverkansarbeten

Den samhällspolitiska enheten var närvarande vid Socialdemokraternas partikongress i april och arbetade där med att trycka på för att fackliga frågor skulle lyftas till diskussion. En del fackliga segrar kom på kongressen. Bland annat frågan om hyvling av arbetstider.

Vi har också ett utökat utbyte med Trafikutskottet, Stora Branschgruppen och Upphandlingsmyndigheten. Det märks att vi har en regering som leds av Socialdemokraterna. Noteras att Markus Pettersson under hösten tillträdde som Facklig/Politisk ombudsman hos Socialdemokraterna under ledning av partisekreteraren Lena Rådström Baastad. Han kommer bland annat att jobba politiskt mot fackförbunden och LO.

Facklig/politisk utbildning och FAPU

Förbundet fortsätter också sitt långsiktiga arbete att även påverka lokalt vid bland annat upphandlingar och annat som har med förbundets fackliga verksamhet att göra. Nämnas

ska våra fackliga lokala motorer och de facklig/politiska utbildningar som haft starkt fokus på valrörelsen under denna utbildningsomgång. Vi levererar fler medlemmar som påverkar i kommuner, landsting och regioner. Så småningom kanske vi får någon ny riksdagsledamot bland våra medlemmar. Inget kommer att lösa sig av sig själv. Avtal och det fackliga arbetet levererar sitt, men redan på 1800-talet insåg vi att vi måste påverka politiken. Det står sig än i dag!

Lagen om offentlig upphandling

I juni 2017 kom den nya lagen på plats. I och med det har samhälls-politiska enheten haft samtal med flertalet avdelningar i deras arbete med att få med våra krav i upphandlingar. Det har inneburit en del resor runt om i landet och besök hos flera upphandlande myndigheter.

Plattformsekonomi

Samhälls-politiska enheten har arbetat kring frågan om framtidens arbetsmarknad och plattformsekonomi. Enheten har deltagit på seminarier och konferenser för att lyfta in förbundets syn på plattformsekonomi. Vi ser att det inom våra branscher förekommer så kallade målvaktsarbetsgivare. Det innebär att det finns en arbetsgivare på pappret, men att den som utför arbetet egentligen arbetsleds av exempelvis en plattform.

INTERNATIONELLT

Förbundets internationella uppgift framgår av stadgarna som anger att förbundet ska verka för att upprätthålla förbindelser med fackliga organisationer i andra länder.

En stor del av förbundets internationella verksamhet kanaliseras genom arbetet i olika kommittéer inom Landsorganisationen, LO. Interna-

tionella kommittén behandlar frågor kring globala ramavtal och uppförandekoder relaterade till OECD:s riktlinjer för multinationella företag.

Kommittén arbetar även med frågor hänförliga till International Labour Organisation, ILO. Kommittén är också ett beredningsorgan för LO:s styrelse i frågor av internationell karaktär. Den andra kommittén där

förbundet är verksam är EU-kommittén. Här begränsas arbetet till frågor av intresse för det europeiska fackliga samarbetet. Förbundets internationella engagemang fördelar sig inom de globala federationerna där vi är medlemmar. Slutligen finns det ett tillfälligt tillsatt informell arbetsgrupp som bara handlar om EU:s handelsavtal, TTIP, TISA och CETA.

INTERNATIONELLA TRANSPORTARBETAREFEDERATIONEN, ITF

Inom ITF har förbundet representerats av Lars Lindgren som tillika var en av federationens sex vice ordföranden fram till våren 2017. Efter det gick ansvaret över till Magnus Falk som adjungerades.

ITF är en av nio globala yrkesfederationer och arbetar bland annat med stora globala frågor som klimatfrågan och kampen mot HIV/AIDS.

ITF är också drivande inom ILO och lägger ner mycket arbete för att få regeringar runt om i världen att ratificera ILO-konventionerna, speciellt de som behandlar den internationella sjöfartens villkor. Förbundet har inom ramen för ITF varit engagerat 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.

Arbetet med att omorganisera ITF har fortsatt och man kan skönja en allmän acceptans bland medlemsförbunden för förändringen. I det ingår bland annat att överföra ekonomiska medel från välfärdsfonden till den allmänna fonden med syftet att ge alla sektioner nödvändiga resurser. ITF har sju sektioner som stödjer enskilda medlemsförbund i världen. Dessa återfinns inom sjö- och flodtransporter, vägtransport, hamn, järnväg, turism, fiske och flyg.

Som tidigare ligger mycket av ITF:s arbete inom ramen för den så kallade Flag of Convenience campaign, vanligen kallad FoC-kampanjen. På kongressen i Mexiko City 2010 beslutade om en ny policy för FoC-kampanjen, Mexico City policy, vilket numera är den överenskomst som styr FoC-kampanjen. Den politiska ledningen över FoC kampanjen sköts av Fair Practices committée, FPC.

FoC, Flag of Convenience

Förbundets representanter i FoC-kampanjen 2017 har varit: Fredrik Brådd assisterande koordinator, Göran Larsson inspektör på heltid och Jörgen Johansson PoC inspektör på halvtid. 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, 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 till ITF:s förfogande.

De 140 inspektörer och koordinatörer som är placerade världen runt har genomfört ca 10 000 fartygs-

inspektioner och tagit ut mer än 33 miljoner USD i retroaktiva löner till sjömän. Under 2017 har 12 317 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. I mitten på 2017 tillsattes tjänsten som PoC-inspektör "Port of Convenience" för att verka och stärka i hamnarna. Samordningskommittén är den politiska delen av FoC-kampanjen i Sverige vilken består av Transport, Seko, Sjöbefälsföreningen, Unionen samt Ledarna. Samordningskommittén har under året haft två möten till vilka även NTF varit adjungerat.

ITF har under året också arbetat i nätverk inom väg- och terminalsidan för att stärka banden mellan anställda i multinationella logistikföretag. ITF tar, som alltid, stort fackligt ansvar för att stötta och hjälpa sina medlemsförbund världen över som råkar i problem. Dessutom är ITF den enda globala yrkesinternatio-



Foto: Lena Blomquist

nalen som har ett nära engagemang med såväl medlemsförbund som med enskilda medlemmar.

Hamnarbetaresektionen

Hamnarbetarna kommer alltid att stå i fokus för ITF:s arbete. Det är i hamnen som sjöfart möter såväl väg- som järnvägstransporter och, även i vissa fall, flygfrakt. 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. Bland annat uppvaktar ITF regeringar i länder där sjömän sitter fängslade på oklara grunder för att försäkra sig om att de åtalade sjömännen får en rättvis behandling.

ITF arbetar också med olika välfärdsfrågor avsedda för sjömän. Dessa insatser finansieras genom stiftelsen Seafarers Trust. Stiftelsen ger årligen ut stora bidrag till de så kallade sjöfartsmissionerna runt om i världen. Det kan röra sig om bidrag till minibussar så att det blir möjligt att transportera sjömän till och från fartyg eller bidrag till möbler eller annan utrustning till sjöfartsmissionerna. Förbundet har varit representerat vid de flesta av sektionens

aktiviteter.

Vägtransportsektionen

Vägtransportsektionen har koncentrerat sitt arbete kring DHL-kampanjen och Industrial Hubs-kampanjen. Handläggare och ansvarig för sektionen är Noel Coard. Förbundet är representerat i de flesta av sektionens aktiviteter och har deltagit i de solidaritetsaktioner som arrangerats under året. Sektionens arbete mot de multinationella företagen har satt fokus på IKEA och deras transportupplägg. Under förbundets ledning har kontakter tagits med IKEA för att diskutera åtgärder som ska förhindra exploatering av arbetstagar inom IKEA:s transportkedja.

Under 2017 har vi kommit nära någon form av konkret samarbete med IKEA. Magnus Falk har lett Ikeagruppen som lyfts upp som ett av ITF:s prioriterade projekt. Sektionen har fortsatt arbetet med att tydliggöra de erbarmliga villkor som råder i branschen. Kopplat till Industrial Hubs kampanjen har ITF också initierat en informell warehouse working group som förbundet deltar i. Syftet är att på längre sikt hitta en lämplig struktur för att organisera lager- och terminalarbetare samt

hantera deras frågor. Förbundet har deltagit i de flesta av sektionens aktiviteter.

Civilflygsektionen

Inom Civilflygsektionen är Gabriel Mocho handläggare och ansvarig för verksamheten. Förbundet har inte haft någon representant i sektionen. Sektionen har fortsatt arbetet med de så kallade lågprisbolagen fortsatt. Det kan konstateras att arbetsvillkoren vid dessa flygbolag är mycket ansträngda. Långa arbetspass med dålig arbetsmiljö är vardag för tio-tusentals anställda inom branschen. ITF har på olika sätt försökt angripa dessa ovärdiga arbetsvillkor, ett arbete som för närvarande inte tycks ha något slut.

Ansträngda villkor återfinns också i många andra flygbolag såsom Qatar Airways och Emirates Airways. ITF har uppmärksammat detta på olika sätt och tagit upp det till diskussion i FN-organet ICAO. ITFs flygsektion driver också tillsammans med UNI global en gemensam flygplatsorganiseringskampanj som förbundet deltar i. Den har varit särskilt framgångsrik i USA, där över 100 000 flygplatsanställda organiserats.

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 informerade och

uppdaterade 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 Den sociala dialogen och är samordningsansvarig för europeiska företagsråd.

Förbundet har under året varit representerat av Lars Lindgren i ETF:s styrelse tillika ordförande för federationen. Magnus Falk deltar i styrelsens arbete som observatör och

under andra halvåret som adjungerad i styrelsen. ETF höll sin kongress i Barcelona i juni där Frank Moreels från belgiska BTB tog över ordförandeskapet från Lars Lindgren. Kongressen beslutade att inleda ett förändringsarbete för att effektivisera ETF och det arbetet påbörjades under hösten. Man beslöt även att fortsätta arbetet mot social dumping och för schysta villkor i alla transportsektorer i en kampanj, Fair Transport Europe 2.0.



Foto: Lena Blomquist

Vägtransportsektionen

Handläggare och ansvarig för vägtransportsektionen är Cristina Tilling. Förbundet har varit representerat av Magnus Falk. Fokus har legat på mobilitetspaketet som Kommissionen släppt under året i två omgångar. De viktigaste lagstiftningsakterna är cabotagereglerna, kombidirektivet och utstationeringsdirektivets koppling till transportsektorn.

Glädjande är att Jens Nilsson (S) fått ansvaret för europaparlamentets rapport om cabotagereglerna. De

första delarna av mobilitetspaketet väntas behandlas i plenum i juni/juli 2018. Sektionen har också arbetat vidare inom ramen för den sociala dialogen.

Hamnarbetaresektionen

Handläggare och ansvarig för hamnarbetaresektionen är Livia Spera. Förbundet har representerats av Peter Winsten. Frågan om förhållandet till International Dockers Council, IDC, har även detta år varit på dagordningen. Sektionen har arbetat inom ramen för den sociala dialogen. Nordens representant har varit Peter Winsten.

Civilflygsektionen

Handläggare och ansvarig för civilflygsektionen är François Ballestero. Förbundet har av olika skäl inte haft någon representation. Istället har förbundet följt sektionens arbete genom kontakter med Unionens representanter. Detta utbyte av information har fungerat tillfredsställande och förbundet har varit väl insatt i arbetet.



NORDISKA TRANSPORTARBETAREFEDERATIONEN, NTF

Styrelsen har under året sammanträtt två gånger, utöver det har fem arbetsutskottsmöten hållits. Karin Peterson är förtroendevald revisor i NTF.

Federationen har under året varit drivande och medverkat till uppstarten av ITF:s arbetsgrupp för digitalisering. NTF stod också värd för första arbetsgruppsmötet i juni där 35 tal fackliga experter samlats för att diskutera och komma med förslag hur vi inom transportbranschen skall förhålla oss och möta den nya arbetsmarknaden som växer fram och förändrar transportbranschen. Arbetsgruppens arbete skall vara klart till ITF:s kongress 2018.

NTF har under året deltagit och varit drivande i det projekt som skall hitta en politisk plattform för terminalarbetare i ITF. Projektet har ITF:s styrelses mandat att till ITF-kongressen 2018 komma med förslag.

Vägtransportsektionen

Sektionens Arbetsutskott har bestått av:
Morten Hagen (Norska Transport), ordförande

Flemming Overgaard (3F), vice ordförande
Joakim Guttman (Svenska Transport), sekreterare
Harri Pasanen (AKT)
Juha Ollas (AKT)

Av olika anledningar har det under 2017 varit liten aktivitet i godssektionens AU, bland annat på grund av kongresser samt avtalsförhandlingar för att teckna nya riksavtal inom respektive land.

Under året hölls ett AU-möte och ett sektionensmöte (i samarbete med KP). Av de saker som diskuterats under 2017, är bland annat EUs mobilitetspaket, där det från kommissionen kommit förslag om ändringar som slår mot vår bransch. Au har även diskuterat gemensamma så kallade ”problemföretag” inom länderna. Speciellt nämns där Bring och Post Nord.

Sektionen för spedition och lager

Arbetsutskottet har bestått av:
John Bondebjerg ordförande, 3 f
Björn Mietinen sekreterare HK Norge
Magnus Larsson vice ordförande,

Svenska Transportarbetareförbundet
Vesa Lackman AKT Finland
Björn Anders Jonassen Norsk Transport

Arbetsutskottet har under året haft 4 sammanträden.
12 januari 2017 Oslo
20 mars 2017 Oslo
15 juni 2017 Stockholm
28 november 2017 Köpenhamn

Sektionsmöte har förevarit
20 september 2017 i Oslo

EWC konferens 20-21 september 2017 Oslo
Temat denna gång var automatisering och digitalisering. Föreläsare var Riitta Juntunen från finska SAK (LO).

Hamnarbetarsektionen

Sektionen har haft ett arbetsutskott med följande sammansättning:

Ordförande, Terje R Fenn Samuelson, Norsk Transportarbeiderförbundet.
Vice ordförande, Peter Winstén, Svenska Transportarbetareförbundet.



Sekreterare, Karsten Kristensen, 3F.
Ledamot, Håkan Ekström, JHL
Ledamot, Juha Antila, AKT

Den sociala dialogen som startade i juni 2013 är från NTF representerad av Peter Winstén. Sektionen har haft ett samarbete med NTF:s sjösektion där det genomfördes ett gemensamt sektionsmöte i Helsingfors i mars och ett gemensamt möte i Bryssel i oktober.

Det har under året genomförts 4 AU-möten.

Civilflygsektionen

Sektionen har haft ett arbetsutskott med följande sammansättning:

Ordförande, Henrik-Bay Clausen, 3F
Vice ordförande, Anu Hietala, SLSY
Sekreterare, Lise Iderström, Unionen
Ledamot, Christopher Beckham, HK
Ledamot, Sigridur Hardardottir, FFI
Sektionen har varit representerad i sektionen av avdelning 46. Arbetet kanaliseras allt mer via ETF. Sektionens roll handlar mycket om informationsutbyte och förberedelser inför möten inom såväl ETF som ITF.

Kollektiva persontransporter

Ordförande: Susanne Gällhagen
Svenska Kommunalarbetsareförbundet

Vice ordförande: Allan Andersen
3F, Danmark

Sekreterare: Dag-Einar Sivertsen

Norsk Transportarbeiderförbund

Ledamot: Juha Ollas Akt, Finland

Ledamot: Lars Mikaelsson/Lennart Sköld
Svenska Transportarbetareförbundet

Lars Mikaelsson hade förmånen att representera Svenska Transportarbetareförbundet i arbetsutskottet fram till kongressen i juni 2017, då han valdes in i Svenska Transportarbetareförbundets verkställande utskott som Förbundssekreterare. Därefter har Lennart Sköld återkommit som ansvarig för persontransportområdet och därmed återinträtt i NTF Kollektiva Persontransporters arbetsutskott.

2-3 maj sammanträdde utskottet i Helsingfors och dessförinnan i samband med ETF styrelsesammanträdet i Bryssel. 31 augusti sammanträdde det nya utskottet i Sverige/Stockholm. Årets stora arbete har varit med

förslagen kring nya kör och vilotider där förslaget har varit tre veckors arbete innan ordinarie veckovila måste tas ut. Har mest berört busstrafiken inom KP verksamhetsområde. Frågor som berörts och arbetats med under året är:

- Organisering och värvning
- Digitalisering och teknologi (sektionsmötet den 31 oktober)
- EU Direktiv och krav i branschen
- Cabotageproblematiken i bussbranschen
- Nordiskt samarbete och dialog
- Samarbete och uppföljning av taxigruppens arbete enkät 2017



EUROPEAN PUBLIC SERVICE UNION, EPSU

EPSU är den europeiska delen av ISKA. EPSU representerar 8 miljoner medlemmar och våra renhållningsarbetare ingår där.

EUROPEISKA FÖRETAGSRÅD, EWC

Förbundet har under året medverkat i arbetet inom Securitas, Loomis, Deutsche Post World Net, Suez och UPS.

I koncernrådet för Securitas representeras förbundet av Istvan Csikasz, Susanne Bergman Israelsson samt Magnus Falk. På Loomis är förbundets representanter Pia Eliasson, Jörgen Andersson samt Magnus Falk. På Deutsche Post World Net representeras förbundet av Lena Hunt-Viberg. Inom koncernrådet på

Suez representeras förbundet av Knut Otter. I UPS EWC representeras förbundet av Miklos Hazi.

Förbundets arbeten med de olika EWC vi har delegater i, är långsiktigt och vi har framstående positioner i ett flertal av våra EWC. På både på Securitas EWC samt Loomis EWC har vi även rollen som av UNI-E utnämnda koordinator. Ansvarig på förbundet har under året varit Magnus Falk.

Under året har förbundet även varit aktiva i att påbörja förhandlingar om Europeiska företagsråd på Nokas samt Sector Alarm (AVARN). Då dessa företags säten är i Norge har vi arbetat med vårt norska samarbetsförbund, samt våra övriga nordiska samarbetsförbund i Danmark och Finland. Stefan Andreasson har representerat Transport i detta arbete.

UNI GLOBAL UNION, UNI

Förbundet har under året representerats av Magnus Falk som är ordinarie delegat i UNI Property Services styrgrupp.

UNI fortsätter med sitt arbete att teckna globala ramavtal med multinationella företag. Ansvarig på UNI är Eddy Stam. UNI lägger ett speci-

ellt fokus på det Spanska företaget PROSEGUR som växer både i Europa och Globalt. Prosegur har inte skrivit på något Globalt uppförandeavtal med UNI, och det kommer alarmerande rapporter framförallt från Syd och Central Amerika om företagets fackföreningsfientlighet och brist på grundläggande fackliga

rättigheter. Transport är involverat i detta arbete genom Magnus Falk och Stefan Andreasson. UNI och Transport genomför gemensamma möten med ledningen för Securitas och Loomis två gånger per år.

UNI-EUROPA, UNI-E

Bevakningsbranschen kommer inom den närmsta tiden att möta en hel del utmaningar internationellt.

Migrationskrisen, det allmänt osäkra världsläget, det gångna årets terrrorsituation i framför allt Europa, BREXIT och dess effekter är några orsaker till detta.

Förbundet var under året representerat av Magnus Falk, där vi arbetar inom sektorn för bevakning och fastighet, UNI-Europa.

Som representant för förbundet i arbetet med den sociala dialogen är Stefan Andreasson.

Vi har fått en ny koordinator för UNI-Europa, vid namn Nathalie Swan.

Under året har förbundet varit initiativtagare till att begära och påbörja förhandlingar om europeiska företagsråd på Nokas och Sector Alarm (AVARN). Då dessa företags säten är i Norge har vi arbetat med vårt norska samarbetsförbund och våra övriga nordiska samarbetsförbund i Danmark och Finland. Detta arbete kommer att fortsätta under 2018.

SERVICEFACKENS UNION I NORDEN, SUN

Förbundet har under året representerats av Jerker Nilsson, Göran Larsson och Stefan Andreasson.

UNION TO UNION

Förbundet har ett pågående samarbete med tre olika fackförbund i Afrika. Det är i Malawi och Botswana. Arbetet har skötts av Göran Larsson samt vår Afrika koordinator Wilfred Mandhla.

Malawi

Där samarbetar vi med två förbund TGWU, Transport and General Workers Union samt TGLSSWU Textil, Garment, Leather and Security Services Union.

TGWU

Under året har arbete fortgått med att teckna kollektivavtal samt organisera arbetare på ett framgångsrikt sätt. De har tagit över en organisation från sitt systerförbund TGLSSWU och hans arbete med TGWU gör att de snart är mogna att stå på egna ben.

TGLSSWU

Organiseringen av väktare fungerar utmärkt, men problemet är att samtidigt som man skriver in 100

tals medlemmar varje månad, gör omsättningstakten på väktare i Malawi att kurvan för ökat medlemsantal endast sakta ökar. Men det ökar och man har även under året börjat teckna kollektivavtal med de stora arbetsgivarna. Även deras arbete fungerar nu utmärkt!

Botswana

Vårt samarbete med BRAWU Botswana Railroad Workers Union fungerar bra. Den kris BRAWU har haft de senaste åren, efter att järnvägsföretaget outsourcade många avdelningar, vilket lett till att BRAWU måste skriva nya stadgar samt omorganisera sig är nu över. Det nya förbundet heter BTGWU Botswana Transport and General Workers Union. Omorganiseringen har lett till att de nu har en större bas att organisera från, allt inom transportsektorn samt säkerhetsmarknaden.

De har en stabil ledning och kommer förhoppningsvis att hjälpa många

medlemmar samt vara med att utforma Botswana till ett bättre land för arbetare i framtiden.

Det samarbete vi haft under åren med först LO-TCO-Biståndsnämnd och nu, Union2union har varit framgångsrikt för förbundet, speciellt vårt arbete i Afrika som är bilateralt och väckt både beundran samt förvåning hos de organisationer som granskar biståndsarbetet från SIDA.

För framtiden har vi tillsammans med Union2union och våra parten i Afrika bestämt att nästa period skall vara en avslutningsperiod, då vi tycker att våra samarbetspartner TGWU, TGLSSWU samt BTGWU fungerar så pass bra att de när perioden är avslutad kan stå på egna ben.

Transport har under året också inlett ett organiseringsprojekt i Palestina tillsammans med ITF. Det handlar om att i första hand organisera taxicentraler i Palestina som i praktiken är den kollektivtrafik som finns. Projektet är i en uppstartsfas.

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDETS INTERNATIONELLA SOLIDARITETFOND

I Solidaritetsfondens beredningsutskott har under 2017 ingått Lars Lindgren, Marcel Carlstedt och Sture Thorsell. Solidaritetsfondens beredningsutskott, har med anledning av att inga ansökningar om bidrag inkommit, inte hållit något sammanträde under året.

TIDNINGEN TRANSPORTARBETAREN

Under 2017 utkom Transportarbetaren med elva nummer, varav ett var dubbelnummer. Redaktionen producerade både papperstidningen och dagliga nyheter för webben.

Vid sidan av det vanliga nyhetsarbetet blev 2017 ett händelserikt år. I februari bytte tidningen tryckeri, från V-Tab i Västerås till Mittmedia print i Sundsvall. Bytet innebar en kostnadssänkning, samtidigt som papperskvaliteten förbättrades. Transportarbetaren trycks numera på ett blankare så kallat bestruket papper.

I maj, lagom till förbundets kongress, lanserade Transportarbetaren en ny hemsida. Den nya moderniserade sajten är mer lättarbetad och bättre anpassad för mobilsurfning.

Nytt för året var också ett par avsnitt med poddradio, bland annat en intervju med chauffören och författaren David Ericsson. Satsningen på radio, och även korta sekvenser med film på webben, fortsätter under 2018.

Under det gångna året har redaktionen, precis som tidigare, spridit artiklar och reportage via sociala medier, främst Facebook. Undersökningar visar att sociala medier blivit en viktig ingång till Transportarbetarens nyheter.

Det totala antalet sidor i papperstidningen uppgick till 492 sidor, 28 fler än året före.

Intäkter (kronor)	2017	2016	2015
Annonser	430 600	473 075	447 466
Prenumerationer	8 303	43 787	11 679
Sammanlagt	438 903	516 862	459 145

Kostnader (kronor)	2016	2015	
Tryckning	1 504 000	1 511 126	1 308 701
Porto	1 742 000	1 903 116	1 918 064
Redaktionella kostnader	1 456 825	1 396 912	1 358 150
Sammanlagt nettokostnad	4 702 825	4 811 154	4 584 915

Två utgåvor innehöll 40 sidor, fyra var på 48 sidor och resterande fem nummer innehöll 44 sidor.

Omkring 47 av de 492 sidorna utgjordes av annonser. Åtta helsidesannonser beställdes av förbundet eller förbundets a-kassa och genererade därmed inga intäkter.

Den TS-kontrollerade upplagan noterades till 61 100. TS granskning av landets tidningar och tidskrifter innebär att annonsörer och andra intressenter får en tillförlitlig bild av spridningen.



TRANSPORT I DIGITALA MEDIER

Webbplatsen transport.se

Under året har den tekniska nyutvecklingen av hemsidan i huvudsak begränsats till en integration med vårt nya medlemssystem Fasit. I övrigt har bara smärre förbättringar gjorts. Innehållsmässigt har det permanenta innehållet kompletterats med undersajter om valrörelsen och – naturligtvis – kongressen.

Tidningen Transportarbetaren lämnade transport.se för en helt egen webbplattform under juni månad. Detta syns på de totala besöksiffrorna som i år är lägre än tidigare.

Sociala medier

Vi har under 2017 fokuserat på Facebook som social plattform och inläggen har visat sig spela en stor roll i vår externa kommunikation under året. Inte minst i våra kampanjer för

branschfrågor. Exempelvis nådde ett enda facebookinlägg under kampanjen ”Utan lastbilar stannar Sverige” ut till över 240 000 personer. En kort video om plattformsekonomi och matbuds företag fick en nästan lika stor räckvidd.

Våra facebookinlägg har generellt fått en bra spridning vilket delvis kan bero på greppet att i större utsträckning än tidigare använda oss av video och animationer.

Under kongressen producerade och publicerade vi 15 videointervjuer med kongressombud, gäster och våra nyvalda företrädare. Under avtalsrörelsen har varje tecknat avtal fått en egen animerad film där lönehöjningar och avtalsperioder enkelt presenterats.

Statistik för Transports digitala medier 2017-01-01–2017-12-31

Webbplatsen transport.se

Unika användare: 281 898
Sidvisningar: 1 281 621
Sidor/session: 2,32
Genomsnittlig längd besök: 02.24

Facebook

7 902 personer gillar sidan

Twitter

2 549 följare
1 659 tweets (sedan start 2013-02-14)



ARBETSMILJÖ

Arbetsmiljöfrågor utgör alltjämt en av hörnstenarna i förbundets verksamhet. Det är ett brett område som innefattar allt från förebyggandet av ohälsa och olycksfall i arbetet till det praktiska genomförandet av idén om det goda arbetet.

Målet är att arbetstagare inte bara ska skyddas till liv och hälsa, utan också uppleva arbetstillfredsställelse och personlig utveckling på arbetet. Dock har den psykosociala arbetsmiljön blivit ett allt tyngre område inom våra branscher. Våra medlemmar arbetar ofta ensamma och under udda tider på dygnet och detta medför arbetsmiljöproblem som måste kartläggas och åtgärdas.

Det finns flera frågor som är aktuella för förbundets medlemmar inom arbetsmiljöområdet där belastningsergonomi, psykosociala arbetsmiljöproblem och fordonsrelaterade olyckor tyvärr fortsätter att dominera.

Det övergripande målet är att skapa en fysisk, organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö som förebygger ohälsa och olycksfall samt främjar arbetstrivsel och utvecklingsmöjligheter för våra medlemmar på sina arbetsplatser.

Kontroll och övervakningsbehovet av enskilda anställda ökar från arbetsgivarens sida och vi har sett en ökning av integritetsärenden sedan 2010.

Förbundet driver ett aktivt arbetsmiljö- och förhandlingsarbete för att stävja att tekniska system används till att kartlägga och prestationsmätas 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.

Förhoppningsvis kommer den ”nya” personuppgiftslagen (GDPR) vara behjälplig i att bromsa dessa företeelse.

De av regeringen beslutade regelförändringar, ändringar från brott till sanktionsavgifter, övriga åtgärder inom arbetsmiljöområdet samt vår centrala motparts ovilja att främja god arbetsmiljö har inte skapat ett bättre klimat för skyddsombud. LO:s rapport (2016) gällande skyddsombud visar tyvärr på en ökning av hindrande av skyddsombud och huvud-skyddsombud.

Förbundet har under 2017 påverkat Arbetsmiljöverkets hantering av deras eget regelförändringsarbete som skall leda till ett nytt hanteringsätt av arbetsmiljöfrågor samt en minskning av AFS och borttagande av kommentarerna i AFS. Förbundets farhågor är om tvister och olika tolkningar skulle öka om det nya systemet införs.

Tyvärr har Svenska Transportarbetareförbundet både lokalt och centralt sett en ökning av ärenden gällande

hindrande av skyddsombud jämfört med tidigare år.

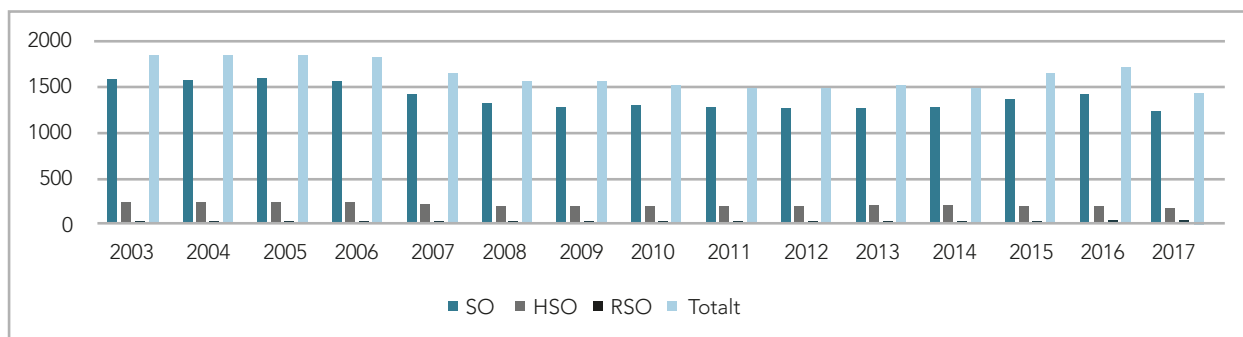
Förbundet har sett en nedgång av aktiva skyddsombud under 2017.

LO:s miljö- och arbetslivsutskott, MOA

Svenska Transportarbetareförbundet diskuterar kontinuerligt arbetsmiljöfrågor med andra förbund i Miljö- och Arbetslivsutskottet inom LO (MOA). MOA samordnar och bereder frågor om arbetsmiljö. I utskottet ges förbunden möjlighet att följa och vid behov stödja och samordna LO:s och förbundens aktiviteter inom arbetsmiljö och arbetsorganisation.

Värt att nämna är att LO:s styrelse har genomfört ett projekt för att undersöka de nyckeltal som används vid fördelning av RSO-pengar inom LO. Projektet kunde konstatera att man bör fortsätta utreda de komplexa frågor runt nyckeltalen och dess viktning. Projektet har under året tagit fram förslag för framtida mätbara mål, dock har inga beslut fattats under 2017.

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.



Utveckling av antal skyddsombud, huvudskyddsombud och regionala skyddsombud 2003–2017.

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. Under 2017 avslutades ett av de större projekten gällande ergonomi för renhållningsarbetare.

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 att lägga förslag till årlig budget.

Standardisering

Förbundet har under året varit aktivt och framgångsrikt i sitt arbete när

det gäller standardisering. Politiskt har förbundet lyckats få både LO och ansvarig departementshandläggare att förstå att tjänstestandardisering innebär andra förutsättningar än standardisering av produkter. Vi har också fått ett visst gehör på europeisk nivå, inte minst när det gäller vår representation i de europeiska standardiseringsprojekten där två Transportrepresentanter numera innehar ordförandeposter.

Trafiksäkerhet

Förbundet har under året arbetat med myndigheter för att förbättra trafiksäkerheten för våra medlemsgrupper.

Förbundet har medverkat i ett trafiksäkerhetsråd under LO regi. Förbundet har en ordförandepost i denna grupp.

Förbundet anser att arbetsgivaren har huvudansvaret att enligt gällande lag planera hur arbetet ska utföras när man utför transporttjänster. Detta innebär att inte tvinga anställda att systematiskt bryta mot gällande lagstiftning. Förbundet har under 2016 varit aktivt gällande frågan om distraktion i trafiken, säkra uppställningsplatser samt underhåll av vägar.

JURIDISKA ENHETEN OCH RÄTTSHJÄLP

I juridiska kommittén har under 2017 ingått Lars Lindgren, Marcel Carlstedt, Sture Thorsell fram till Förbundets kongress juni 2017, därefter Tommy Wreeth, Peter Winsten och Sture Thorsell.

Juridiska kommittén har under året hållit nio protokollförda sammanträden där 15 ansökningar om juridiskt biträde har behandlats. Till LO-TCO Rättsskydd AB anmäldes åtta nya ärenden och antalet ineliggande ärenden var vid årets slut nio ärenden gällande försäkringsrätt och fyra ärenden gällande arbetsrätt.

Den sammanlagda utverkade ersättningen i pågående och avslutade ärenden uppgår under året till 1 141 000 kronor exklusive framtida ersättningar för inkomstförlust/livränta.

Ansökningar om juridiskt biträde har gällt arbetsskadeärenden och rätt till LAF-livränta, sjukpenning och sjukersättning, antingen i överklagande av försäkringskassans eller högre instansers beslut/domar samt biträde gentemot AFA-försäkring.

Ansökningar i övrigt om juridiskt biträde har varit ett där Förbundet erhållit en stämning till Tingsrätt avseende skadestånd för utebliven eller bristfällig eller otydlig information till medlem i samband med tvisteförhandling, ett ärende gällande medlem som erhållit ersättningskrav avseende en trafikolycka som inträffat i Sverige från ett Polskt försäkringsbolag, ett ärende gällande MBL § 35 lönefordran.

Ärenden som rört förhållanden utanför arbetet har avvisats. Andra

mer bagatellartade förseelser, där påföljderna är schabloniserade, har återförts till våra lokalavdelningar för rådgivning eller i mån av möjlighet, som stöd i rättssalen. Ett antal ärenden har med förbundets bistånd och rådgivning handlagts direkt av avdelningarna.

Den fakturerade kostnaden för LO-TCO Rättsskydd AB har under året uppgått till 485 000 kr

Riktighet för förbundets prövning har varit att ingen medlem skall lida rättsförlust på grund av uteblivet juridiskt biträde och vid en sammanfattning har vi på ett bra sätt bevakat medlemmarnas intressen under året.

KULTURVERKSAMHETEN

Väggkrogsbiblioteken

Transportarbetareförbundet har under året öppnat ytterligare ett Väggkrogsbibliotek på Bilisten i Voulterim utanför Jokkmokk. Det är vårt fjortonde i ordningen.

Transportarbetareförbundet, Kulturrådet, Söderhamns Stadsbibliotek, Gävleborgs Landsting, Norrbottens Läns Landsting fortsätter sitt samarbete kring projektet ”Boken i Örat”. Projektet är inspirerat av våra framgångsrika väggkrogsbibliotek. Projektet har pågått sedan sommaren 2014.

Det står två media-jukeboxar på väggkrogarna Töre och Tönnebro. Syftet med projektet är att möjliggöra för våra medlemmar att fritt kunna välja en bok, språkkurs, musik, spel eller film och att kunna göra detta i vardagen samt att få en uppfattning om läsvanor. Även allmänheten har haft tillgång till den fria nedladdningen.

Transportarbetareförbundets novelltävling

Den första januari 2017 utlyste Transportarbetareförbundet en novelltävling för våra medlemmar. Vi bad medlemmarna skriva om det som engagerar dem, händelser och känslor som de ville dela med sig av samt något som var arbetsrelaterat. Vinnaren presenterades i maj 2017. Juryn bestod av Maria Legge, Kultursvarig, Dag Leander, Central Studieombudsman, Lena Blomquist, Chefredaktör på Transportarbetaren, David Ericsson, Författare samt Markus Pettersson dåvarande Förbundssekreterare.

Juryn utsåg en 1:a pristagare en 2:a pristagare samt en 3:a pristagare av de omkring 20-talet noveller som skickades in. 1:a pristagaren fick ta emot priset på Transportarbetareförbundets kongress i Örebro. Alla tre noveller publicerades i Transportarbetaren.

Böcker på alla arbetsplatser

Det läsfrämjande arbetet med att bygga upp och stärka befintliga arbetsplatsbibliotek har under året varit något mindre då detta nu är självfinansierat genom de samarbetande förbunden.

I år ställdes Boken på arbetsplatsen in på grund av det få anmälningar. Vi flyttade seminariet till den 21-22 mars 2018. Inget pris för Årets Arbetsplatsbibliotek delades ut då förbunden som anordnar detta vill dela ut priset i ett sammanhang. Priset kommer att delas ut den 21 mars 2018 på Runö.

Avdelning 51 ska starta tre arbetsplatsbibliotek två av dessa är på åkerier och det tredje på en renhållningsfirma. Vi har ansökt om startkapital från Arbetarrörelsens kulturfond.

Läs för mej pappa

Detta projekt är ett av de få som Kulturrådet beviljar medel för. IF Metall har stått på ansökan under alla år projektet varit men i år har de ingen kultursvarig så då har Transport tagit över ansvaret för ansökan till Kulturrådet. Ansökan blev accepterad av Kulturrådet.

rad av Kulturrådet.

Pappa-träffen inleds 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. Barnbokspedagogen ger kunskap om barnens språkutveckling samt vilken typ av bok som passar barnens olika åldrar. Det är även viktigt att barnbokspedagogen anpassar sitt pass till åldern på deltagarnas barn. Alla deltagarna får med sig en bok och en barnbok till varje barn.

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. Transport har varit med och framtagit en folder som ska spridas ut i de fackliga organisationerna så att medlemmarna kan ta del av fondens medel.

Transports konst

Vi har lyckats rädda en av Transports första fanor genom att lämna den till textilkonservator Ann Ideberg. Fanan syddes mot en tygklädd kanalplastskena och står lutad i ett skåp byggt av Aleträ för att hindra tyget att förstöras. Fanan är placerad på ett av mötesrummen på förbundet.

STUDIE- OCH KURSVERKSAMHET

Våren 2017 präglades i stor utsträckning av förberedelserna inför vår förbundskongress och vi medverkade under våren på ett antal kongressutbildningar ute i landet i samarbete med regionerna.

På kongressen valdes en ny förbundsledning där många namn byttes ut. Flera medarbetare på förbundet som var mer eller mindre involverade i studieverksamheten slutade och de har ersatts med nya namn eftersom. Det tar av naturliga skäl lite tid innan alla är på plats och alla rutiner fungerar smidigt. Fler kurser än normalt har blivit inställda på grund av bristande rekrytering, framförallt under hösten.

Centrala studiekommittén

CSK har en viktig roll i att bevakna kvaliteten på våra kurser och att utveckla nytt kursmaterial. Studieenheten får viktig information från organisationen och diskussionen om studieverksamheten hålls levande. CSK har haft 3 sammanträden under året, varav 1 videomöte. Detta är färre möten än tidigare år, men beror till stor del på förberedelsearbetet inför kongressen. Efter kongressen fick regionerna nominera ledamöter till CSK. Utifrån nomineringarna utsåg förbundsstyrelsen CSK-ledamöter. CSK utvidgades också med flera adjungerade.

Handledare

Vi har fortsatt att arbeta med auskultationer, d.v.s. att kandidater till kursledare går bredvid godkända ViT-handledare. Vi får oftast tips om kandidater från avdelningarna, framförallt dem som visat sig duktiga på att hålla Startpunkter. Kandidaterna kör allt längre avsnitt av kursen tills de anses ha nått en sådan nivå att de i sin tur blir färdiga handledare. Några av våra färdiga ViT-handledare auskulterar i sin tur på FLiT. Det långsiktiga målet är ha så många handledare att vi får självförsörjande regioner.

VERA och FASIT – studiemodulen

Våren och sommaren 2017 gick vi över till ett nytt verksamhetssystem, från VERA till FASIT. Som vid alla övergångar till nya datorsystem så leder det till en del inkörningsproblem. Eftersom systemen liknar varandra så blev denna övergång mindre dramatisk än när vi gick över från FAS till VERA. Det är fullt begripligt att man måste prioritera så att betalningssystemen fungerar smidigt innan man börjar åtgärda studiemodulen och lösa studieenhetens problem. Det har i perioder betytt att vi inte haft tillgång till alla funktioner i eventmodulen i FASIT, vilket i sin tur har inneburit betydligt mer manuellt arbete än vanligt.

Transports ungdomsforum

Transports ungdomsforum genomfördes 27–30 april på Bommersvik. Under fyra dagar samlades 42 ungdomar från hela förbundet för det årliga ungdomsforumet. Dagarna innehöll föreläsningar, grupparbeten, debatter och teambuilding. Vi hade både externa föreläsare och debattörer samt gäster från förbundet. Det var ett lyckat forum och deltagarna var taggade på att komma hem och fortsätta den fackliga kampen.

Startpunkten

Avdelningarna har under året redovisat att det varit trögare än vanligt att rekrytera deltagare till Startpunkten. Dessutom är det många anmälda deltagare som uteblir från Startpunkten utan att höra av sig. Trots detta nådde vi 820 deltagare på Startpunkten.

Avtalspunkten

Det är oftast betydligt färre deltagare på Avtalspunkten än på Startpunkten. Ändå nådde vi 404 deltagare under året. Studieenheten i samarbete med förhandlingsavdelningen planerar en kampanj under kommande år för att öka deltagarantalet på avtalspunkten.

ViT – Vi i Transport

Förutom kursledare och kursmaterial

som är förbundets ansvar så vilar ett stort ansvar för rekryteringen och finansieringen av ViT-kurserna på avdelningarna och regionerna. Det är glädjande att så många kurser genomförs varje år. Under 2017 hade vi totalt 304 deltagare.

FLiT – Fackligt Ledarskap i Transport

På grund av kongressen så planerade vi bara in tre ordinarie FLiT-kurser. Studieenheten hade planer på en fjärde bokningsbar externkurs, men den ställde vi in. Totalt hade vi 70 deltagare på FLiT.

ROA - Rekrytera, Organisera & Agitera

De senaste åren har vi genomfört ett stort antal ROA-kurser så vi på studieenheten antog att behovet var något lägre under år 2017, vilket visade sig stämma. Slutsumman blev 139 deltagare fördelade på 11 kurstillfällen.

Förhandlingsombudskurs

På grund av allt arbete med kongressen och att flera av handledarna fått nya tunga förbundsuppdrag så sköt vi fram förhandlingsombudskursen till i maj 2018.

Avtalskurser

De centrala ombudsmännen har fortsatt att boka in 3-dagars avtalskurser dels med riksintag, dels datum för kurstillfällen som regioner/avdelningar kan boka. Rekryteringen och bokningen av dessa kurser har tyvärr inte fungerat tillfredställande under året. Sammanlagt genomfördes 5 avtalskurser med totalt 68 deltagare. Vi ställde in 5 avtalskurser under hösten på grund av bristande rekrytering.

DRAG - vidareutbildning för skyddsombud och huvudskyddsombud

Trots att kursen är mer angelägen och aktuell än någonsin har rekryteringen haltat. Arbetsmiljöansvarig centralombudsman arbetar med att säkerställa att rekryteringen fungerar bättre i fortsättningen, framförallt att våra RSO utser och skickar delta-

gare. Tre DRAG-kurser genomfördes med totalt 58 deltagare.

Studieorganisations- och ordförandekonferens

Konferensen genomfördes 26 – 27 september på Bommersvik med 34 deltagare. Vi hade bra diskussioner. Deltagarna uttryckte en viss osäkerhet inför fortsättningen av organiseringsarbetet. Deltagarna uttryckte också sitt stöd för det nuvarande upplägget och den röda tråden i ViT- och FLiT-kurserna.

Erfarenhetskonferens för förhandlingsombud

Två erfarenhetskonferenser för förhandlingsombud genomfördes. Dels på Bommersvik den 10 – 11 oktober och på Örenäs den 16 – 17 oktober med sammanlagt 46 deltagare. I huvudsak är dessa konferenser inriktade på att förhandlingsombuden får

tillfälle att utbyta tankar och idéer kring sitt uppdrag med varandra. På konferenserna medverkade också några av våra ombudsmän från förhandlingsavdelningen, för att kunna svara på frågor.

Beställningskurser

Studieenheten medverkade på sju kongressutbildningar ute i landet. Vårt avsnitt på kurserna handlade oftast om tekniken med Ipad, mösteknik och om hur det går till på en kongress. Vi tog också upp sådant som är viktigt att tänka på inför kongressen och svarade på frågor från deltagarna. Inför kongressen framställde studieenheten en välbesökt nätkurs för nya kongressombud. Kursen gjordes i gott samarbete med LO. Övriga beställningskurser som representantskapsutbildningar, klubbstyrelseutbildningar med mera omfattade sex kurstillfällen och

totalt 156 deltagare.

Total omfattning av studieverksamheten: centralt, regionalt och lokalt:

Vi har totalt haft 2 488 deltagare under året. Vi har genomfört 267 kurstillfällen. Sammanslaget genomförde vi på samtliga kurser 5 603 kursdagar. Det innebär en minskning av antalet deltagare med 4,5 % i jämförelse med 2016.

Det finns som tidigare nämnts två förklaringar till detta. De år vi har förbundskongress brukar den totala studieaktiviteten minska något. Efter kongressen och hela hösten har rekryteringen av deltagare varit lägre än vanligt. Vi har ställt in ett tiotal kurser under året på grund av för få anmälda deltagare. Men – det är bara att ta nya tag!

Avdelningskurser	Antal delt	Antal tillfällen	Kurslängd	Kursdagar
Avtalspunkt	404	43	1	404
Startpunkt	820	144	1	820
ViT	304	15	5	1 520

Förbundskurser	Antal deltagare	Antal tillfällen	Kurslängd	Kursdagar
Avtalskurs	68	5	3	204
Erfarenhetskonferens för förhandlingsombud	46	2	2	92
FLiT	70	3	10	700
Facklig-politisk kurs	34	2	3	102
Fortbildning för skyddsombud och HSO, DRAG	58	3	4	232
Handledarträff ViT och FLiT	14	1	3	42
Handledarutb Startpunkten	9	1	3	27
Nyvalda studieorganisatörer	6	2	2	12
ROA	139	11	3	417
Studieorganisations- och ordförandekonferens	34	1	2	68
Ungdomsforum Transport	42	1	4	168

Avdelningskurser med förbundsmedverkan	Antal deltagare	Antal tillfällen	Kurslängd	Kursdagar
Kongressutbildning	218	7	1	218
Representantskapsutbildning	64	3	1	64
Styrelseutbildning klubb 2 dagar	16	1	2	32
Styrelseutbildning klubb 3 dagar	40	1	3	120
Styrelseutbildning klubb och sektion 1 dag	36	1	1	36

LO-kurser och konferenser	Antal deltagare	Antal tillfällen	Kurslängd	Kursdagar
Alla kan göra något	23	1	3	69
Arbetsrätt 2	8	4	5	40
Arbetsrätt 3	1	1	5	5
Fackligt arbete i företagets styrelse 1, FAFS	1	1	6	6
Förbundsrevisorsutbildning	3	1	3	9
Insikter	14	9	10	140
Studiekonferens, VISA	4	1	3	12
Ungdomsansvarigutbildning	4	1	5	20
Ungdomsforum, LO	8	1	3	24
Totalt	2 488	267		5 603

YTTRANDEN

YTTRANDE ÖVER LÖNE- OCH ANSTÄLLNINGSVILLKOR

Förbundet har yttrat sig över 689 förfrågningar från Migrationsverket och enskilda företag rörande löne- och anställningsvillkor. Det är en ökning med 157 ärenden från föregående år som var 532.

ARBETSMARKNADS-DEPARTEMENTET

Yttrande över promemorian Utstationering och Vägtransporter

Inledning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss den 26 maj 2017 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat förslag. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Förslaget är omfattande, Transportarbetareförbundet vill lämna synpunkter på i huvudsak de delar som berör cabotagetransporter. När det gäller registret och arbetsmiljöverkets ansvar och befogenheter hänvisar vi utöver vårt eget svar till LOs remissvar.

Svenska Transportarbetareförbundet representerar över 60 000 medlemmar varav många arbetar som yrkeschaufförer. EUs gemensamma regler för transportmarknaden har en stor påverkan på förbundets medlemmar och den svenska åkerinäringen. En av de viktigaste frågorna för förbundet är tillträde till marknaden, och att åkerierna och lastbilarna är registrerade i det land där de har sin verksamhet. Ett av de största problemen vi ser idag är att lastbilar registrerade i låglöneländer kör kontinuerligt i Sverige. Detta möjliggörs av otydliga regelverk och bristande kontroller. Kombinationen av dagens cabotageregler, det utdaterade kombidirektivet och ett otydligt utstationeringsdirektiv är förödande för svensk åkerinäring.

Om lastbilstrafiken i Sverige flaggas ut, försvåras möjligheterna att uppnå

de nationella transportpolitiska målen som handlar om bl.a. trafik-säkerhet och miljövänligare fordon. Transportarbetareförbundet har sedan länge efterfrågar tydligare regler från EU för att se till att konkurrens sker på lika villkor.

Tyvärr ser vi att i jakt på billigare transporter vill kommissionen införa mera flexibla regler som kommer att ha en negativ påverkan på arbetsmiljön, chaufförernas hälsa, och trafiksäkerhet.

Förbundet önskar att den svenska regeringen agerar starkt i de kommande förhandlingarna för att säkra att vi även i framtiden har en svensk åkerinäring som garanterar fungerande transporter, arbetstillfällen i Sverige, och en omställning till klimatneutrala transporter.

Utstationering och vägtransporter

Regeringen drar slutsatsen att reglerna om anmälningsskyldighet vid utstationering inte fungerar som det var tänkt. Det är bara att jämföra registret med verkligheten. Förbundet har ögon och öron över hela Sverige på vägar och rastplatser. Det finns ett mycket stort antal utländska chaufförer i Sverige som sannolikt borde vara utstationerade. I registret finns i princip inga. Man kan inte annat än att hålla med om att registret inte ger en korrekt bild över utstationering inom transportnäringen. Transport gör samma tolkning som regeringen att transporter ska omfattas av direktivet och vi menar att det är viktigt att alla undantag som möjliggör kryphål måste tas bort.

Förbundet ser det som välkommet att man tydliggör att cabotagetransporter ska betraktas som utstationering. Tydliggörandet bör även innefatta att transporter inom ramen för kombidirektivet liksom andra internationella transporter ska omfattas. Detta bör ske redan från första dagen. Transport ser positivt på att man tar bort undantaget för kortare utstationeringar, då regelrätta utstationeringar

inom transportnäringen ofta är korta.

Att polisen vid kontroller ska informera arbetsmiljöverket om cabotage transporter är ett lämpligt sätt att förbättra registret. Som redan nämnts bör informationen även framföras vid kombitransporter och andra internationella transporter. Det är viktigt att arbetsmiljöverket får tydliga direktiv och resurser för att hantera denna information så att dessa chaufförer blir utstationerade. Förbundet vill också se ett tydliggörande av att arbetsmiljöverket inte bara granskar de som är anmälda som utstationerade utan att verket även ansvarar för att bedöma vem som ska vara utstationerad. Så tolkar vi reglerna idag men tyvärr gör arbetsmiljöverket en annan tolkning.

Kombidirektivet kräver en extra kommentar från Transport. Vi har länge förordat att detta direktiv ska avskaffas. Det är föråldrat och tillför inte det som är tänkt, att minska tomkörningar. Vår uppfattning, som delas av hela den västeuropeiska fackföreningsrörelsen, är att direktivet idag används som ett kryphål för att bedriva oreglerad inrikestrafik. Helt enkelt att man kringgår utstationerings- och cabotageregler och underminerar nationella marknader.

Förbundet anser att det är mycket viktigt att man ser över sanktionerna för att bryta mot utstationeringsreglerna. Vi vill se kraftiga sanktioner i paritet med värdet av överträdelserna.

Stockholm den 28 september 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, förbundsordförande
Magnus Falk, föredragande

FINANSDEPARTEMENTET

Yttrande över En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Sammanfattning

Utredningen har haft i uppdrag att

analysera hur en skatt på flygresor kan utformas. Syftet med skatten är att minska flygets klimatpåverkan. Utredningen föreslår att en skatt ska betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats på kommersiella flyg. Enligt förslaget ska skatten "tas ut med olika skattenivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger

1. helt inom Europa,
2. helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda,
3. i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda.

4. De föreslagna skattenivåerna baseras på klimatvärderingar för flygresor och föreslås uppgå till 80 kronor, 280 kronor och 430 kronor för de olika avståndsklasserna."

Svenska Transportarbetareförbundet anser att det är viktigt att minska flygets klimatpåverkan, men är av flera anledningar kritisk mot en flygskatt formulerat på det sättet som föreslås av utredningen.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet anser att förslaget har både direkt och indirekt påverkan på medlemmar, och har därför valt att lämna in följande synpunkter.

Svenska Transportarbetareförbundet representerar medlemmar på flygplatser från Lund till Arvidsjaur. Yrkeskategorier inkluderar bl.a. flygplanslastare, flygmekaniker, flygtekniker, flygtankningsmän samt cateringlastare. Förbundet anser att en flygskatt kan ha en negativ påverkan på flygnäringen och dessa yrkesgrupper, samtidigt som skatten är en ineffektiv åtgärd i klimatansendet. Förbundet vill även påpeka att en flygskatt som höjer biljettkostnaden lika mycket för alla passagerare slår hårdare mot familjer med lägre inkomst och är därmed orättvis.

Sverige är ett geografiskt stort land, och för att hela landet ska kunna leva måste tillgänglighet och fungerande infrastruktur vara en hög prioritet. Järnväg, sjöfart, luftfart och vägtrafik måste fungera och nyttjas på ett sätt som är både samhällsekonomiskt lönsamt och klimateffektivt. En skatt på flygresor kan slå hårt mot näringslivet och arbetstillfällen på områden med långa avstånd.

Effekten som en flygskatt kan ha på koldioxidutsläpp förväntas bli relativt liten och flygresandet kommer att fortsätta öka. De beräkningar som finns visar att med en flygskatt skulle de totala svenska utsläppen minska med 0,2 procent – en sjundedel av det som släpps ut på grund av fortkörningar varje år och mindre än vad svensk vägtrafik släpper ut under 48 timmar. Enligt utredningen: "Antalet avresande passagerare med utrikesflyg (detta inkluderar alla utrikes resor) förväntas öka med ungefär 4 till 5 procent per år under prognostiden. Det innebär att även om en skatt på flygresor införs kommer antalet avresande passagerare, redan samma år som skatten införs, att vara högre än året innan."

När det gäller inrikesresor kommer en del resenärer att välja att åka bil istället för att flyga, vilket har en negativ effekt på klimatet.

När det gäller flygplatser i Skåne finns det en risk att flera resenärer väljer att flyga från Köpenhamn istället för till exempel Malmö, vilket har en negativ påverkan på miljön och sysselsättningen på Malmö flygplats. En möjlig effekt är också att flera flygbolag väljer att flytta långlinjer från Arlanda till Oslo och Köpenhamn för att spara pengar.

Det är viktigt att minska flygets klimatpåverkan, men det finns bättre sätt att uppnå detta än en flygskatt. På många sträckor i Sverige finns det möjlighet att ta taget, men då är det viktigt att järnvägsinfrastrukturen är pålitlig. En flygskatt kan inte ersätta de investeringar som behövs på fungerande järnvägsinfrastruktur. Det finns också stora framsteg när det gäller utvecklingen av biobränsle

för flygplan. Det är någonting som bör uppmuntras.

Svenska Transportarbetareförbundet är även bekymrat över flygskattens påverkan på medlemmarnas privatekonomi. En skatt på 430kr per person på en långresa kan innebära att en familjesemester blir 1730kr dyrare för en familj med två barn. Ett sådant belopp slår väldigt hårt mot en arbetarfamilj, och gör att möjligheten att åka på semester blir en ännu tydligare klassfråga.

Stockholm 2017-02-15

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Lindgren, förbundsordförande
Antti Vainio, föredragande

FINANSDEPARTEMENTET

Yttrande över Skatteverkets promemoria Personalliggare i fler verksamheter

Skatteverket föreslår i en promemoria att systemet med personalliggare ska omfatta fler verksamhetsområden. Skatteverket föreslår också att skyldigheten att föra personalliggare ska gälla även vid så kallad blandad verksamhet, vilket innebär att om en näringsidkare bedriver både verksamhet som omfattas av skyldighet att föra personalliggare och annan verksamhet ska samtliga verksamheter omfattas av personalliggare.

Svenska Transportarbetareförbundet ställer sig positivt till föreslagna ändringar.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-04-13 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet ser positivt på att systemet med personalliggare ska omfatta fler verksamheter och tillstyrker därför förslagen i promemorian.

Svenska Transportarbetareförbundet delar Skatteverkets bild av att det i betydande omfattning förekommer

svartarbete inom fordonsserviceverksamhet. Därför är det viktigt att också tillfälliga arbetsplatser inom det verksamhetsområdet kontrolleras. I det sammanhanget vill förbundet också påpeka vikten av att kontroll utförs även utanför kontorstider.

Förbundet anser också att fler branscher skulle behöva omfattas av systemet med personalliggare. Den svenska åkerinäringen är och har under en lång tid varit pressad av oseriösa aktörer, som varken har intresse av att betala avtalsenliga löner eller skatt i Sverige.

Även inom övrig distributionstrafik har förbundet tydliga indikationer på att människor utnyttjas. Förbundet menar därför att möjligheterna att införa personalliggare för yrkeschaufförer måste utredas snarast.

Stockholm den 14 juni 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, förbundsordförande
Emil Burman, föredragande

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Yttrande över Elektroniska vägfraktsedlar (Ds 2016:42)

Sammanfattning

Utredningen föreslår att Sverige ska ratificera ett tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationella godstransporter på väg (den s.k. CMR-konventionen) om användning av elektroniska fraktsedlar. Det föreslås även att elektroniska fraktsedlar bör tillåtas vid inrikes vägtransporter och att motsvarande ändringar görs i lagstiftningen om inrikes vägtransporter.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2016-12-22 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Förbundet anser att elektroniska fraktsedlar kan ha en positiv effekt på branschen och tillstyrker därför

förslaget.

Elektronisk hantering av fraktsedlar förekommer redan idag vid internationella transporter. Det är då vanligt att chauffören har fraktsedeln i mobilen eller surfplattan. Det finns dock inget tydligt regelverk kring detta, och det kan vara möjligt att manipulera sådana fraktsedlar. Det är därför positivt att regelverket nu tydliggörs. Digitalisering kan ge bättre skydd mot manipulation av fraktsedlar, och innebär effektivisering av administration inom transportbranschen.

När det gäller tillgång till fraktsedeln i fordonet blir det ingen märkbar skillnad för chauffören. Den elektroniska fraktsedeln ska finnas tillgänglig i fordonet, antingen på mobilen eller datorn, eller utskriven på papper.

Svenska Transportarbetareförbundet anser även att det är viktigt att titta på hur kontrollsystemen kan effektiviseras, och hur till exempel Polisens och Transportstyrelsens möjligheter att kontrollera yrkestrafik kan effektiviseras med ökad digitalisering. Ett exempel är att möjliggöra digitala kontroller av att cabotageregler efterlevs.

Stockholm den 9 mars 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Lindgren, förbundsordförande
Antti Vainio, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över promemorian Mer ändamålsenliga ansvarsregler vid överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter (Dnr N2017/01592/MRT)

Sammanfattning

I promemorian föreslås ett förtydligande angående den nationella bestämmelse som reglerar ansvar för överträdelse av de EU-rättsliga reglerna om s.k. cabotagetransporter på väg.

Svenska Transportarbetareförbundet

det välkomnar förslaget, då det gör det enklare för Polisens att använda sanktionsavgifter och klampning, vilket ökar regelefterlevnaden inom yrkestrafiken.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 28 februari 2017 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Förbundet ser positivt på förtydligandet av bestämmelserna som reglerar ansvar för överträdelse av cabotageregler och tillstyrker därför förslaget.

Det har funnits en otydlighet i svenska bestämmelser, vilket har inneburit att det inte alltid har varit klart om ett utländskt fordon som har kört inrikestransporter under en längre period än 7 dagar har gjort sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik eller överträdelse av cabotageregler. I oktober 2016 ändrade Transportstyrelsen sina riktlinjer, vilket medförde att sådana fall skulle hanteras som olaga yrkesmässig trafik. Detta i sin tur ledde till att Polisens inte kunde ge sanktionsavgifter på plats eller klampa fordon. Svenska Transportarbetareförbundet påtalade problemen med detta och välkomnar nu detta förslag som åtgärdar problemet och underlättar Polisens arbete mot olaga cabotage.

Stockholm den 9 mars 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Lindgren, förbundsordförande
Antti Vainio, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon (Dnr N2016/07396/MRT)

Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår att dagens bestämmelser om miljözoner utökas till att även gälla personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Kommunerna ska även i fortsättningen

reglera om, var och när bestämmelserna om miljözoner ska gälla.

Svenska Transportarbetareförbundet anser att förslaget kan ge kommuner ett effektivt verktyg för att förbättra luftkvaliteten. Vi har därför inga invändningar mot förslaget.

Förbundets synpunkter

Förbundet har via remiss den 14 december 2016 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Förbundet vill svara på remissen med utgångspunkt i Sveriges yrkeschaufförer och deras intressen. Detta då vi inte har möjlighet att analysera konsekvenserna tillräckligt väl angående förslagets påverkan på privatbilism för boenden i möjliga miljözoner.

Förslaget kan vara ett positivt verktyg i en omvandling till en mera miljövänlig åkeri- och taxibransch samt förbättra luftkvaliteten i städerna. Vi anser att det är bra att kommuner ska ha möjlighet att styra mot användning av mera miljövänliga fordon. Det är dock viktigt att sådana miljözoner markeras tydligt och att hänsyn tas till tillgänglighet så att yrkeschaufförer som inte får köra in till en miljözon kan planera sina rutter effektivt.

Svenska Transportarbetareförbundet tillstyrker förslaget.

Stockholm den 2017-03-09

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Lindgren, förbundsordförande
Antti Vainio, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Taxiutredningens betänkande Taxi och samåkning – idag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)

Sammanfattning

Regeringen tillsatte 2015 en utredning med tre uppdrag. Dessa var att:

1. Utredda och eventuellt lämna för-

slag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens

2. Utredda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil m.m.
3. Se över, och eventuellt förslå ändringar eller förtydligande av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner

Utredningen är nu färdigställd varpå förslag har lämnats att:

- Dagens möjligheter att få dispens från taxameter tas bort
- Det ska införas en ny kategori av personbefordran som ska ha särskild kontrollutrustning och att fordon som har sådan utrustning inte ska behöva ha taxameter
- Samåkningsreglerna tydliggörs

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2016-12-08 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet tillstyrker förslaget om att införa en obligatorisk användning av taxameterutrustning. Förbundet har länge påpekat att risken för skatteundandragande och därmed oschyst konkurrens är hög så länge ett stort antal bilar har dispens från taxameterobligatoriet.

Förbundet tillstyrker även att det införs en ny kategori av personbefordran som ska ha en ny slags kontrollutrustning, så kallad särskild kontrollutrustning, och att fordon som har sådan utrustning inte behöver ha en taxameter. Förbundets ställningstagande förutsätter, som utredningen föreslår, att fordonen måste vara anslutna till en tillståndspliktigt beställningscentral.

Förbundet ser också positivt på att reglerna kring samåkning tydliggörs.

Kostnader i branschen

Ett av argumenten från utredningen angående att införa en ny kategori av taxi var att kostnaderna för en taxameter är höga.

På sidan 186 beskriver utredningen att ny teknik som är mindre kostsam möjligen kan leda till lägre kostnader för taxibranschen, vilket är av betydelse på en marknad som är tyngd av kostnader. Svenska Transportarbetareförbundet ställer sig frågande till det påståendet av flera anledningar.

Bland annat menade huvudutredaren själv på presskonferensen där utredningen presenterades att inträdeskostnaderna på den svenska taximarknaden är bland de lägsta i världen.

Tidningsartiklar i Sverige har dessutom visat på att vinstmarginalen för en stor och välkänd taxiväxel är 68 %. Däremot tyngs säkerligen åkerierna av kostnader. Bland annat har Arbetsförmedlingen konstaterat att lönsamheten för åkerierna i branschen är låg (se Arbetsförmedlingens rapport Taxibranschen – Granskning ur perspektivet felaktiga utbetalningar och konkurrensbegränsning). Av detta går det att dra slutsatsen att kostnaderna snarare är dåligt fördelade i branschen och inte att branschen som helhet är tyngd av kostnader.

Risker med algoritmer som inte tar hänsyn till sociala och miljömässiga aspekter

Någonting som utredningen inte undersöker och heller inte fått i uppdrag att undersöka är på vilket sätt körningar fördelas ut. Här vill Svenska Transportarbetareförbundet förebåda de modeller eller algoritmer som fördelar körningar utifrån principer som kan betraktas vara farliga ur såväl trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

Vi har fått indikationer på att körningar i Sverige fördelas godtyckligt. Det vill säga att den förare eller åkare som står högst i gunst också får flest körningar. Det är i och för sig arbetsgivarens fulla rätt att leda och fördela arbetet, förutsatt att

de faktiskt erkänner att de är just arbetsgivare.

Förbundet har också i internationella sammanhang funnit att transportföretag som opererar via digitala plattformar fördelar körningar utifrån en princip där den som har varit inloggad längst tid också får flest körningar.

I kombination med att det för nuvarande saknas ett tillfredsställande sätt att kontrollera och säkerställa att kör- och vilotidsregler efterföljs kan algoritmer av detta slag vara förödande ur flera perspektiv.

Förbundet har tydliga indikationer på att det råder dålig ordning i branschen. En stor del av förarna har låga provisionslöner och långa arbetstider, vilket inte bara drabbar dem själva, utan också kunder och personer i behov av färdtjänst och skolskjuts. Svenska Transportarbetareförbundet ställer sig positiv till ny teknik så länge den inte används som ett sätt att ytterligare försämra villkoren för våra medlemmar.

Stockholm den 31 mars 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
Emil Burman, utredare

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Transportstyrelsens redovisning av uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss den 31 maj beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat dokument. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Uppföljning av sanktionsväxling och lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Transportstyrelsen anser att sanktionsavgift istället för böter vid brott mot cabotageregler har haft en positiv effekt, likaså lag om åtgärder

vid hindrande av fortsatt färd. Transportarbetareförbundet delar den uppfattningen, och anser att särskilt möjligheten att klampa ett fordon i syfte att hindra fortsatt färd har varit en effektiv och betydelsefull åtgärd.

Vidare konstaterar Transportstyrelsen att klampning i 24 timmar är en tillräckligt lång tid, eftersom de flesta betalar sanktionsavgiften inom 24 timmar. Här håller Transportarbetareförbundet inte med. Om man tittar på statistiken över hindrande av fortsatt färd på grund av cabotagebrott kan vi se att polisen använde möjligheten att klampa fordon 15 gånger under 2016, varav 3 fordon inte hade betalt sanktioner inom 24 timmar. Det är 20 % av alla fordon som klampades. Transportarbetareförbundet anser att detta påvisar att det tvärtom finns behov för längre klampning än 24 timmar.

Transportarbetareförbundet har sedan länge påtalat att det finns en stor brist på ordentliga poliskontroller av tung trafik. En följd av detta är att det inte går att få pålitlig statistik över överträdelser. Förbundet vill därför även påpeka att flera kontroller behövs för att sanktionsväxling och hindrande av fortsatt färd ska ha en verklig effekt.

Transportarbetareförbundet vill även påpeka att det är möjligt för chauffören att i vissa fall använda de 24 timmarnas klampning som en förkortad veckovila, och utnyttja den tiden. Med brist på kontroller är risken liten att chauffören stoppas igen.

Transportstyrelsen konstaterar att klampning längre än 24 timmar kan försvåras av att det då möjligtvis bör införas möjlighet att överklaga, och att det är en anledning att inte förlänga tiden. Transportarbetareförbundet ser två möjliga lösningar till detta, som bör utredas snarast:

1. En förlängning till 36 timmar skulle vara en förbättring som möjligtvis är genomförbar utan att ändra möjligheterna att överklaga. Transportstyrelsen konstaterar att antalet timmar skulle kunna utökas något utan

att det krävs att beslutet om åtgärden ska kunna överklagas. Förbundets uppfattning är att Transportstyrelsen inte har utrett den möjligheten tillräckligt.

2. Ett alternativ är att polisen ska ha möjligheten att fatta beslut om hindrande av fortsatt färd i 24 timmar enligt den ordningen som används idag. Efter detta skulle det finnas möjlighet att förlänga tiden men att det först då skulle finnas möjlighet att överklaga beslutet.

Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider

Transportstyrelsen föreslår en del stora förändringar i sanktionssystemet för kör- och vilotider. Förändringarna kan sammanfattas med att det ska kosta mindre att göra små misstag, och att det ska vara dyrt att fuska medvetet.

Det föreslås även ändringar i det högsta beloppet som kan tas ut vid företagskontroll. Enligt förslaget höjs det högsta sammanlagda sanktionsbelopp som får beslutas vid flera överträdelser (takbeloppet) från 200 000 till 800 000 kronor. Den ytterligare begränsning för hur hög sammanlagd sanktionsavgift som kan tas ut sänks från nuvarande tio procent av årsomsättningen till en procent av årsomsättningen (maxbeloppet). Syftet är att dessa två justeringar av max- och takbelopp ska ge ett mer proportionerligt och rättvist system när det gäller skillnader mellan stora och små företag.

Transportarbetareförbundet välkomnar minskade sanktionsbelopp för mindre överträdelser som en chaufför kan begå av ett misstag. Det är också positivt att sanktioner för allvarliga brott och medvetet fusk höjs.

Förbundet anser det dock väldigt problematiskt att maxbeloppet vid företagskontroll sänks från tio till en procent. För ett företag med omsättning på 2 miljoner innebär det att man inte kommer att behöva betala mer än 20 000 kr vid en företagskontroll, oavsett hur mycket man bryter mot kör- och vilotidsreglerna.

Enligt de nuvarande reglerna skulle man komma upp till 200 000 kr. En minskning av maxbeloppet kan orsaka att företaget börjar kalkylera med att bryta mot reglerna och att förbundets medlemmar uppmanas att bryta mot reglerna.

Förbundet har inga invändningar mot höjningen av takbeloppet från 200 000 till 800 000.

Beställaransvaret - analys av dagens reglering och förslag till ändring

Transportstyrelsens förslag innebär att beställaren får ett större ansvar jämfört med dagens regler. För det första innebär förslaget att den beställare som sluter avtal med trafikutövaren, alltså den som faktiskt utför transporten, ska kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Detta inom ramen för en uttrycklig undersökningsplikt. För det andra utvidgas kretsen av beställare som kan bli straffrättsligt ansvariga för en otillåten transport till att omfatta fler beställare än den som ingått avtal med trafikutövaren. Transportstyrelsen föreslår att denna krets av beställare utvidgas till varje yrkesmässig beställare i avtalskedjan. Det innebär att fler än den sista beställaren i transportkedjan hålls straffrättsligt ansvarig.

Transportarbetareförbundet välkomnar att beställaren får en undersökningsplikt, och att ansvaret sträcker sig över flera led. Förbundet anser att förslaget är en förbättring jämfört med dagens regler, men ser dock tre brister med förslaget:

1. Undersökningsplikt finns endast i ett led. Praktiskt innebär det att om en varuägare (A) anlitar en speditör (B) har A en undersökningsplikt mot B, men om B sedan anlitar ett åkeri (C) för att utföra transporten behöver A inte med de föreslagna reglerna veta om vem som utför transporten.

Det är ett problem eftersom underleverantörskedjorna blir ofta väldigt långa. Att undersökningsplikt endast finns i ett led

försvaras med att det är omöjligt för huvudbeställaren att göra en undersökning i alla led, vilket stämmer.

Dock går det att komplettera undersökningsplikt med en anmälningsplikt så att speditören vid anlåtande av underleverantör behöver meddela varuägaren om att det är ett åkeri som utför transporten och att det finns tillstånd för detta.

2. Transportarbetareförbundet inser att en lag om beställaransvar inte kan avhjälpa eventuella brister i villkoren för chauffören så länge det inte finns ett grundbrott. Man borde därför komplettera beställaransvaret med striktare krav på trafik tillstånd för att få ordning i hela branschen. EUs förordning 1071 nämner att åkerier ska leva upp till nationella regler om löne- och anställningsvillkor som krav på gott anseende, men det finns ingenting om detta i svensk lag. I praktiken skulle det kunna innebära att ett företag inte kan ha trafik tillstånd om det blivit dömt för fusk med arbetsgivaravgifter, anlåtande av så kallade "falsa egenföretagare" eller allvarliga brister i arbetsmiljön. På det sättet skulle kontroll av trafik tillstånd bli en kontroll av att det inte finns allvarliga brister i arbetsvillkoren.
3. Det finns inget krav på dokumentation för den som har en undersökningsplikt. Den föreslagna formuleringen fastslår att "den som yrkesmässigt har slutit avtal om transporten [döms] till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon [...] slutit avtalet med trafikutövaren och uppsåtligt eller av oaktsamhet inte kontrollerat tillståndsinnehavet på ett sätt som skäligen kan begäras." Det finns en risk att det blir svårt att utreda dessa fall utan krav på dokumentation. Transportarbetareförbundets uppfattning är att den som beställer en transport som utförs utan tillstånd antingen har

brustit i sitt ansvar enligt undersökningsplikten eller har valt att köpa transporten i vetskap om att tillstånd saknas. Därför vore det bättre att utgå från att den som yrkesmässigt har slutit avtal om transporten med en trafikutövare som saknar tillstånd har begått brott. Antingen för att den har haft anledning att anta att tillstånd saknas eller för att den inte har kontrollerat tillståndsinnehavet. Förbundet önskar att detta tydliggörs.

Kartläggning och analys av in-förlivandet av EU:s bestämmelser om kombinerade transporter

Transportstyrelsen tar upp relevanta frågor om kombidirektivet, bl.a. utstationering och skattskyldighet. EU-kommissionen har meddelat att ändringsarbete har satts igång gällande kombidirektivet. I och med detta anser Transportstyrelsen att det är viktigt att få gällande nationella bestämmelser så flexibla som möjligt i avvaktan på förändringarna på EU-nivå.

Transportarbetareförbundet anser att kombidirektivet utnyttjas som ett alternativt tillträde till marknaden snarare än för att öka resursutnyttjandet och styrmedel mot miljövänligare alternativ. På många kombiterminaler runt om i Sverige har vi i dag aktörer från andra EU-länder som bedriver stadigvarande verksamhet utan någon som helst kontroll eller uppföljning. Chaufförerna arbetar här kontinuerligt för en lön som det inte går att leva på. Detta möjliggörs av kombidirektivet och därför vill Transportarbetareförbundet att den svenska regeringen verkar för att avskaffa (EC) 92/106 Kombidirektivet.

Vinterdäckskrav för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv

Transportstyrelsens uppdrag var att utreda om det finns skäl att utöka kravet på vinterdäck från dagens krav på drivaxel till att omfatta alla axlar. Transportstyrelsen menar att det inte finns skäl att kräva vinterdäck på alla axlar, att effekten skulle vara liten och att det skulle orsaka

buller, slitage, och kostnadsökningar.

Transportarbetareförbundet har inga invändningar mot Transportstyrelsens analys. Förbundet vill dock ta tillfället i akt att dra uppmärksamhet till att flera poliskontroller behövs för att säkerställa att lastbilarna uppfyller de krav som idag finns på vinterdäck på drivaxel, samt krav på minsta mönsterdjup av 5mm på andra axlar.

Stockholm den 24 augusti 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
Tommy Wreeth, förbundsordförande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket

Inledning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss den 2 juni 2017 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat förslag. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Kommissionens förslag är fördelat i sex delar, varav Transportarbetareförbundet vill lämna synpunkter på fyra. Förbundet har valt att inte kommentera förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG eller förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg tullsystem i gemenskapen.

Svenska Transportarbetareförbundet representerar över 60 000 medlemmar varav många arbetar som yrkeschaufförer. EUs gemensamma regler för transportmarknaden har en stor påverkan på förbundets medlemmar och den svenska åkerinäringen. En av de viktigaste frågorna för förbundet är tillträde till marknaden, och att åkerierna och lastbilarna är registrerade i det land där de har sin verksamhet. Ett av de största problemen vi ser idag är att lastbilar registrerade i låglöneländer kör kon-

tinuerligt i Sverige. Detta möjliggörs av otydliga regelverk och bristande kontroller.

Om lastbilstrafiken i Sverige flaggas ut, försvåras möjligheterna att uppnå de nationella transportpolitiska målen som handlar om bl.a. trafiksäkerhet och miljövänligare fordon. Transportarbetareförbundet har sedan länge efterfrågar tydligare regler från EU för att se till att konkurrensen sker på lika villkor. Tyvärr ser vi att kommissionen inte lyckas komma med förslag som skulle förbättra situationen när det gäller tillträdet till marknaden och konkurrens på lika villkor.

Ett annat område av EU-reglering som påverkar Transportarbetareförbundets medlemmar, men har även stor påverkan på trafiksäkerhet är kör- och vilotidsreglerna. Tyvärr ser vi att i jakt på billigare transporter vill kommissionen införa mera flexibla regler som kommer att ha en negativ påverkan på arbetsmiljön, chaufförernas hälsa, och trafiksäkerhet.

Därför hyser förbundet en oro över vissa delar av kommissionens förslag. Förbundet önskar att den svenska regeringen agerar starkt i de kommande förhandlingarna för att säkra att vi även i framtiden har en svensk åkerinäring som garanterar fungerande transporter, arbetstillfällen i Sverige, och en omställning till klimatneutrala transporter.

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av tillståndsförordningen (EG) nr 1071/2009 och godsförordningen (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg

Förbundet ser positivt på förslaget om ett förtydligande av bestämmelserna i artikel 5 för att säkerställa att företag som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig verksamhet där. Vi ser idag stora problem med brevlådeföretag som är etablerade i till exempel Slovakien men har all sin verksamhet

i Sverige eller Norden. Det är viktigt att komma till rätta med detta.

De förändringar som föreslås i villkor rörande kravet på gott anseende är positiva. Förbundet önskar dock att samma villkor ska gälla även för åkerier med fordon under 3,5 ton. Vi kan se att distributionstrafik med lätta lastbilar ökar snabbt, och att reglering behövs för att säkerställa konkurrens med lika villkor och förhindra underbudskonkurrens på bekostnad av trafiksäkerhet, skattefusk eller arbetsvillkor.

Kommissionen föreslår att reglerna för cabotage transporter ändras så att dagens begränsning på högst tre transporter tas bort, samtidigt som högsta antalet dagar för att köra cabotage minskas från sju till fem. Det är ett väldigt problematiskt förslag som har orsakat stort oro och missnöje hos yrkeschaufförer. Fritt antal transporter under fem dagar innebär att man kan planera in en vanlig arbetsvecka för ett fordon som kör cabotage. Transportarbetareförbundet anser att det skulle kunna vara acceptabelt att ta bort antalet transporter om man samtidigt minskade maximala antal dagar till två eller tre.

Förbundet anser även att totala antalet cabotagekörningar under en kalendermånad ska begränsas, så att det inte går att köra kontinuerligt cabotage och komma runt reglerna genom att köra över gränsen en gång varje vecka. Enligt kommissionen anses cabotage vara tillfälligt, men det saknas fortfarande en tydlig definition för vad räknas som tillfälligt. Att begränsa cabotageperioder under en längre tid skulle tydliggöra vad som menas med tillfälligt.

Kontrollerna att cabotage reglerna efterlevs bör stärkas mer än vad som föreslås. Kommissionen föreslår att medlemsstaterna från och med den 1 januari 2020 skall kontrollera minst 2 % av alla cabotageoperationer och efter den 1 januari 2022 utöka kontrollerna till att omfatta 3 % av alla cabotageoperationer. Transportarbetareförbundet har länge påpekat att brist på kontroller är ett

stort problem som negativt påverkar konkurrensen. För att klara av kontrollerna behövs mera resurser redan nu. Framförallt borde arbetet med att bygga smarta, elektroniska kontrollmöjligheter i hela EU påbörjas snarast.

Det är även problematiskt att antalet kontroller ska baseras på inrapporterade uppgifter om tonkilometer. Transportarbetareförbundet ser en risk i att statistiken som Trafikanalys samlar över tonkilometer i Sverige kan ha brister när det gäller transporter med utlandsregistrerade lastbilar.

Transportarbetareförbundet anser att det är beklagligt att direktivet om kombinerade transporter (106/92) inte är med i mobilitetspaketet. Kombidirektivet har som syfte att skapa mera hållbara transporter och underlätta effektivare resursnyttjande. I praktiken skapar kombidirektivet dock en gråzon gällande marknadsstillträde och chaufförernas villkor. Transportarbetareförbundet har sedan länge påtalat att kombidirektivet används för att komma undan cabotage- och andra regelverk och leder ofta till ohållbara sociala förhållanden för chaufförer. Detta samtidigt som de önskade positiva effekterna är svåra att se. Förbundet önskar därför att kombidirektivet avvecklas helt.

Kommissionen föreslår ett beställansvar enligt den modell som har funnits i Sverige, dvs. beställaren som ingår ett transportavtal med vetenskap om att åkeriet utför transporten olagligt har ett ansvar. Formuleringen är svag då det är svårt att bevisa att någon har haft vetenskap om ett eventuellt lagbrott. En undersökningsplikt för beställaren enligt den modell som Transportstyrelsen föreslår är ett mycket bättre alternativ.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg

Förbundet ställer sig skeptiskt till att det finns behov att ändra reglerna

så som kommissionen föreslår, och är oroliga över konsekvenserna. Förbundets medlemmar är bekymrade över att det på många håll runt om i landet står lastbilar från låglöneländer på rastplatser, runt terminalområden, och i industriområden i väntan på körningar. Därför är det förbundets uppfattning att det redan finns en överetablering inom delar av åkeribranschen. Därför finns det inte behov att hyra fordon från andra länder för att klara av toppar i efterfrågan. Vidare kan förslaget leda till ökad skatteplanering där fordon hyrs från det land som har lägsta fordonskatter, vilket orsakar skattemässiga snedvridningar.

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter

Förslaget om att en chaufför ska kunna ta en förkortad veckovila två veckor i rad är oacceptabelt. Förslaget innebär att en chaufför under en 16-dagarsperiod kan ha så få som två lediga dagar. Det är även lagligt att ta den förkortade veckovilan i fordonet. Resultatet blir att åkerier från låglöneländer kommer att planera transporter så att chauffören är borta och kör i 16 dagar för att sedan återvända hem för några dagars ledighet. Förändringsförslaget försvaras med ett argument om att det är en förbättring för de chaufförer som idag är borta hemifrån i flera månader i sträck. Med de förslagna reglerna kommer de hem efter tre arbetsveckor och får vara hemma i fem dagar.

Transportarbetareförbundet är starkt emot detta förslag. Det är inte anständigt att sätta en norm som gör att lastbilschaufförer kontinuerligt ska leva i sina lastbilar i tre arbetsveckor i rad. Under dessa tre veckor har chauffören inte möjlighet till ett normalt socialt liv, umgänge med familjen eller möjlighet att använda de bekvämligheter som många av oss tar för givna. Avsaknaden av ordentlig fysisk och psykisk återhämtning

och vila riskerar att orsaka hälsoproblem för chaufförer och riskerar trafiksäkerheten för alla väganvändare.

Transportarbetareförbundet anser att man inte ska ändra på kör- och vilotiderna. Det är däremot positivt att man tydliggör att det normala veckovilan inte får tas i fordonet.

Kommissionen föreslår att chauffören ska ansvara för att skriva in gränspassager i färdskrivaren. Det är bra att gränspassager registreras, men Transportarbetareförbundet anser att det finns problem med att chaufförens manuellt ska registrera detta. Det är inte alltid möjligt att registrera detta direkt och det kan orsaka problem för chauffören om den av misstag inte registrerar gränspassager. Förbundet önskar istället att detta ska registreras automatiskt och att introduktion av smarta färdskrivare påskyndas och ska vara obligatoriska inom en snar framtid.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare i vägtransportsektorn

Idag omfattas förare som kör gränsöverskridande resor av utstationeringsdirektivets regler. Reglerna är dock otydliga och det har funnits oklarheter kring hur det ska tillämpas. Konsekvensen av oklarheterna är att det idag finns betydande problem med social dumping och snedvriden konkurrens inom den europeiska vägtransportsektorn. I flera europeiska länder har företag kunnat etablera både inrikes- och gränsöverskridande trafik genom att på olika sätt utnyttja utländsk "besökande" arbetskraft till låga löner och dåliga villkor.

I avsikt att förtydliga regelverket föreslår Kommissionen att utstationeringsdirektivets bestämmelser ska kompletteras med särskilda bestämmelser för vägtransportsektorn. Förslaget innebär att utstationerade utländska förare som under en

månad vistas kortare tid än tre dagar i en medlemsstat inte ska omfattas av utstationeringsreglerna vad gäller minimilön och semester. Vistas den utstationerade föraren längre än tre dagar i en medlemsstat under en månad ska dock utstationeringsdirektivets bestämmelser gälla för all utstationerad tid i det landet.

Transportarbetareförbundet anser att otydligheten kring hur reglerna om utstationering tillämpas är ett stort problem som behöver lösas. Förbundet ser dock inte att det förslag som har presenterats bidrar till någon ökad tydlighet. Istället vill förbundet se tydliga regler som fastställer att chaufförer alltid ska utstationeras i de medlemsstat där de kör yrkesmässiga transporter oavsett om de kör internationella transporter, cabotage-transporter, eller transporter enligt kombidirektivet.

Det föreslagna kravet på åkerier att informera myndigheter om chaufförer och vilka fordon de kör vid utstationering är positivt. Förbundet önskar att det byggs smarta och effektiva elektroniska system som underlättar informationshanteringen från anmälan till kontroll.

Kommissionen föreslår att utstationeringsreglernas efterlevnad kontrolleras för 3 % av alla dagar då en chaufför kört ett fordon. Det är så klart positivt att det slås fast krav på kontroller, och åter igen vill förbundet peka på att myndigheter i Sverige måste ges tillräckliga resurser för att ordentligt utföra dessa kontroller.

Stockholm den 170904

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
Tommy Wreeth, förbundsordförande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Framställan om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237) och taxitrafikförordningen (2012:238)

Sammanfattning

Transportstyrelsen har lämnat förslag till ändringar i yrkestrafikförordningen och taxitrafikför-

ordningen, som handlar om vilken myndighet som utformar prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens.

Ändringen går ut på att Trafikverket, istället för Transportstyrelsen, utformar prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik, yrkeskunnande för taxitrafik och yrkeskompetens för taxiförarlegitimation.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss den 18 juni 2016 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet har inga invändningar mot förslaget. Däremot vill förbundet uppmärksamma myndigheterna kring en pågående problematik angående skriftliga prov i yrkeskunnande för yrkestrafik.

Det har vid upprepade tillfällen kommit till förbundets kännedom att personer missbrukar den möjligheten som ges att skriva provet. Det visar sig inte minst i SVTs egen granskning.

Svenska Transportarbetareförbundet delar i denna fråga Sveriges Trafikskolors Riksförbunds bedömning och anser att systematiskt fusk utgör ett hot mot trafiksäkerheten samt försämrar trovärdigheten för förarutbildningssystemet som helhet.

Förbundet anser vidare att det är av högsta vikt att ansvarig myndighet kan använda en rad åtgärder för att stävja fuskandet. Till exempel borde det införas en karens på att få skriva provet igen, då någon har misslyckats med det vid upprepade tillfällen. Andra exempel på åtgärder som myndigheten bör överväga är att bilder som hör ihop till frågor väljs randomiserat från gång till gång och att svarsalternativen kastas om. Den utbildare som fuskar, eller hjälper elever att fuska, bör också kunna förlora statusen som utbildare.

I taxibranschen förekommer tyvärr fusk genom alla led, vilket bland annat har påvisats av skatteverket

och arbetsförmedlingen via olika rapporter. En stor del av förarna har låga provisionslöner vilket också leder till upprepade brott mot arbetstidslagen. Klart är att branschen är i behov av ytterligare regleringar och mer uppföljning.

För att uppnå det måste acceptansen för fusk motverkas fullt ut genom alla delar av branschen. Den förändringen måste också omfatta de delar där förarna utbildas.

Stockholm den 6 september 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
Tommy Wreeth, förbundsordförande
Emil Burman, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Transportstyrelsens rapport Förarens användning av kommunikationsutrustning under färd

Sammanfattning

Trafikförordningen innehåller sedan 2013 en bestämmelse om ett förbud mot att använda kommunikationsutrustning vid färd om detta menligt inverkar på framförandet av fordonet.

Nu föreslås en komplettering av nuvarande bestämmelse med ett förbud mot att föraren av ett fordon använder en mobiltelefon på så sätt att denne håller mobiltelefonen i handen.

Den nya lydelsen i sin helhet skulle då lyda:

Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet. Föraren får därvid inte använda mobiltelefon på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-07-04 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet har inget att invända mot förslaget till regeländring.

Stockholm den 29 oktober 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare
Emil Burman, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Europakommissionens förslag om ett reviderat kombidirektiv

Svenska Transportarbetareförbundet beklagar att Kommissionens förslag på ett reviderat kombidirektiv inte adresserar de egentliga problemen. Vår, och LOs, uppfattning är att direktivet är problematiskt och bör avskaffas. Direktivet är idag endast ett sätt för oseriösa företag att komma undan med lönedumpning och skapar osund konkurrens gentemot nationella åkerier.

Grundproblemet som det reviderade förslaget inte beaktar är fortfarande att landdelen av kombitransporten undantas från befintliga regler. Transport anser att landdelen bör omfattas av cabotagereglerna och även utstationeringsreglerna. Det kan inte vara meningen att direktivet ska gynna en verksamhet som underminerar nationella transporter genom låga löner och usla villkor. Det skapar osund konkurrens och leder till dåliga och, i trafiksäkerhetshänsyn, rent farliga villkor för chaufförerna. Landdelen är en nationell transport och ska betraktas som en sådan.

Positivt i förslaget är att Kommissionen vill ha tydligare dokumentation som ska kunna uppvisas vid kontroller. Detta är enligt Transport dock av akademiskt intresse eftersom ovanstående problematik ändå kvarstår med nuvarande förslag.

Stockholm 2017-11-20

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare

Magnus Falk, internationell politisk sekreterare

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Godstrafikfrågor - förordningsändringar

Sammanfattning

Den 3 maj 2017 beslutade riksdagen att införa den nya bärighetsklassen BK4, som möjliggör färd med tyngre fordon och fordonkombinationer. Med anledning av lagändringen, som trädde i kraft den 1 juli 2017, behöver ändringar också göras i trafikförordningen (1998:1276) och dess bilagor.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-08-31 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Svenska Transportarbetareförbundet tillstyrker de nya förslagen till ändringar i trafikförordningen, som listas under punkt 6 i promemorian. Angående Trafikverkets bemyndigande att meddela föreskrifter om att förändring av fordon eller fordonståg på BK4 ska vara förenade med villkor, vill Svenska Transportarbetareförbundet att Trafikverket också ska se över behovet av att föreskriva krav på dubbla drivande axlar på dragfordonet om det ska framföras med bruttovikt överstigande 64 ton.

Svenska Transportarbetareförbundet vill påminna om chaufförspektivet. Med tyngre fordon vilar också ett större ansvar på chauffören, och denne utsätts också för större risk. Förbundet förutsätter att Trafikverket framgent också har ett chaufförspektiv i beredandet av föreskrifter.

Stockholm den 29 november 2017.

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare
Jonatan Karreskog, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över förslag till ändring av lagen om vägtrafikregister

Sammanfattning

2014 antog Europaparlamentet en ny förordning om färdskrivare vid vägtransporter. EU-förordningen är bindande. Därför måste Sveriges lag om vägtrafikregistret ändras i de delar som hänvisar till den tidigare EU-förordningen. Detta så att lagen i stället hänvisar till aktuell EU-förordning. Förslaget saknar konsekvenser i övrigt.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-11-22 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag.

Svenska Transportarbetareförbundet avstår att yttra sig.

Stockholm den 2017-12-13

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare
Jonatan Karreskog, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Framställan om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Sammanfattning

Idag är det inte straffbart att överskrida totalvikten i Sverige. Det är istället överskridandet av maximilasten som är straffbart. Det innebär att Sverige inte kan fullgöra kravet att inrapportera överträdelser av totalvikten till EU:s ”European register of road transport undertakings”. ERRU är ett register som syftar till att underlätta för myndigheter att bedöma transportföretagens risk att bryta mot gemenskapsregler som kan leda till förlust av gott anseende. Därtill vill Transportstyrelsen göra straffsattena för överlast mer rättvisa genom att fokusera på totalvikt istället för maximilast.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet

har via remiss 2017-10-06 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Svenska Transportarbetareförbundet tillstyrker att 4 kap. 4 § Trafikförordningen ändras så att böterna vid överlast baseras på överskridande av totalvikten i stället för maximilasten.

Svenska Transportarbetareförbundet tillstyrker att 14 kap. 15 § Trafikförordningen ändras så att polisen hindrar fortsatt färd vid 10 procent överskridande av totalvikten i stället för 20 procent överskridande av maximilasten.

Svenska Transportarbetareförbundet avstår från att lämna synpunkter på Vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap.

Svenska Transportarbetareförbundet ser mycket positivt på att svenska myndigheter framöver ska få möjlighet att rapportera in överträdelser till ERU. Att åkerier inte tar ansvar för chaufförernas säkerhet och arbetsmiljö är ett stort problem. Upprepade överträdelser ska leda till förlorat trafikstillstånd. Således välkomnar förbundet alla åtgärder som syftar till att stoppa den osunda konkurrensen.

Det är viktigt att chauffören ges möjlighet att själv kontrollera vikten, så att hen vet huruvida ett brott begås. Både för arbetsgivare och transportköpare finns det incitament för att påstå att lasten är lättare än den faktiskt är. Förbundet medverkar gärna i framtida arbete för hur chaufförer kan få hjälp att veta den faktiska totalvikten på ekipaget, om det sker med inbyggda vågar eller bättre fraktsedlar.

Stockholm den 2017-12-18

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
Lars Mikaelsson, förbundssekreterare
Jonatan Karreskog, föredragande

NÄRINGSDEPARTEMENTET

Yttrande över Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet

Sammanfattning

Regeringen föreslår ändringar i lag och förordning för att förbättra regelefterlevnaden inom godstrafiken på väg. Huvudsyftet är att få fler utlandsregistrerade åkerier att betala de sanktionsavgifter de åläggs. Detta genom förlängd tid som fordonet kan klampas. Idag kan fortsatt färd hindras i 24 timmar, och regeringen föreslår förlängning till 36 timmar.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-11-10 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet ser positivt på förändringen och tillstyrker därför förslaget i dess helhet.

Svenska Transportarbetareförbundet vill självklart att alla som åläggs att betala en sanktionsavgift också gör det. Om regeringen inte tror att det går att förlänga klampningen till mer än 36 timmar utan att bryta mot proportionalitetsprincipen, då måste man se över andra alternativ för att säkerställa att alla betalar. Den olaga inrikestrafiken måste beivras, och att säkerställa att sanktionsavgifter betalas måste anses som prioriterat.

Ett stort problem är också att det saknas information om hur stor del av transportarbetet som utförs av utlandsregistrerade åkerier. Svenska Transportarbetareförbundet vill bland annat av den anledningen uppmana regeringen att snarast lägga förslag på någon typ av GPS eller transponderövervakning av den tunga godstrafiken på väg.

Vidare önskar förbundet att övervakande myndigheter ges resurser att utöka kontrollen av trafiken så att den osunda konkurrensen som drabbar anställda chaufförer och seriösa åkerier kan stoppas. Oavsett

hur myndigheterna säkrar verkställighet av sanktionsavgifterna, är det fortfarande ett stort problem att för få lastbilar kontrolleras.

Stockholm 2017-12-20

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare
Jonatan Karreskog, föredragande

TRAFIKVERKET

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram en plan för transportsystemet 2018-2029. Trafikverkets prioriteringar bygger på de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt regeringens direktiv. Fyrstegsprincipen har tillämpats: (1) Tänk om, (2) Optimera, (3) Bygg om och (4) Bygg nytt. Total budget är 622,5 miljarder kronor där en del redan är bundna av nu gällande plan (2014-2025). Medlen fördelas med 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet och 289 miljarder kronor till vidmakthållande av transportsystemet.

- Planens syfte kan konkret beskrivas enligt följande:
- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygden
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att

utveckla morgondagens transportsystem

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-08-31 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Trafikverkets förslag till nationell plan 2018 - 2029 är i grunden ett väl genomarbetat och sunt förslag. Svenska Transportarbetareförbundet vill dock lyfta ett flertal ämnen som härrör både till förslaget och till den statliga infrastrukturen, men också andra politiska frågor som påverkar förbundets medlemmar och samhället i övrigt.

Hållbarhet

Under planperioden spås godstrafiken på väg öka i stor utsträckning. Detta samtidigt som Sverige ska, och måste, arbeta mot att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Svenska Transportarbetareförbundet arbetar för hållbara transporter av både gods och människor, då klimatmässig och social hållbarhet hänger ihop. Dessvärre råder det idag en extremt hård prispress inom godstrafiken på väg. Företagen konkurrerar främst genom att försämlra för chaufförerna och terminalarbetarna, och övriga anställda. Idag vittnar anställda och åkare om chaufförer som lever under bedrövlga förhållanden och avlönas på nivåer långt under det som skulle kunna kallas relativ fattigdom i Sverige.

Konkurrensen i branschen är inte sund och bidrar till skatt- och bokföringsbrott. Så länge detta inte beivras, så hindras omställningen mot energieffektivare och klimatsmartare godstransporter. Detta genom att seriösa företag tvingas till fusk för att kunna följa marknadspriserna orsakade av annat fusk.

Här har Trafikverket ett stort ansvar eftersom en så stor del av medlen när marknaden genom upphandling. Alla upphandlande aktörer måste, i så stor mån det går, verka för sund konkurrens som inte drabbar miljö eller anställda. Mer om detta under

egen rubrik.

Önskvärt är också, som Trafikverket konstaterar, att mer inrikes gods går på järnväg och sjö. Även här drabbar den osunda konkurrensen miljö och människa, då kostnadsläget mellan väg och järnväg/sjö förskjuts genom osund prispress på vägtransporter.

Lågtrafikerat vägnät

Svenska Transportarbetareförbundet ser att det finns ett underhållsunderskott i det svenska vägnätet. Förbundet kan då inte acceptera att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en ytterligare negativ tillståndsutveckling under planperioden. Om så krävs på grund av den totala budgeten så är det en av anledningarna till att budget måste höjas.

Svenska Transportarbetareförbundets medlemmar använder hela vägnätet i både yrket och privat och en ytterligare försämring kommer att fortsätta driva urbaniseringen. Även om en del av problematiken kan adresseras till den nya vägtypen, vägar som är viktiga för landsbygden (vägtyp 5), så måste underhåll av hela Sveriges vägar få kosta.

Upphandling

Trafikverket måste ta ansvar för hur skattemedlen påverkar branschen när de når marknaden genom upphandling. När det är lägst pris som upphandlaren premierar mest så riskerar upphandlaren att bidra till en osund konkurrens med många entreprenörsled. Företagen som vinner upphandlingarna är ofta seriösa men kan vara sämre på att kontrollera alla led av entreprenörer som arbetar under projektet. Trafikverket måste ta allvarligt på sitt beställaransvar och arbeta aktivt med att motarbeta osund konkurrens i upphandlingarna. Det enklaste sättet är att ställa krav på särskilda arbetsrättsliga kontraktsvillkor, lägst i linje med gällande kollektivavtal, för alla led i entreprenadkedjan hos anbudslämnaren. Efter upphandlingen måste också Trafikverket arbeta mer med uppföljning av de företag som vinner upphandlingar. Trafikverket bör också ta hjälp av branschen och arbetsmarknadens parter för att ta

fram upphandlingskrav för ett mer hållbart samhälle.

Säkra uppställningsplatser

Svenska Transportarbetareförbundets medlemmar vill se fler säkra uppställningsplatser i Sverige. Uppställningsplatserna är idag för få och för trånga, samt att få kan anses trygga och säkra. Detta är en mycket viktig fråga för våra medlemmar och de chaufförer som trafikerar vägarna.

Halkbekämpning

Många av våra medlemmar upplever att Trafikverket varje år blir sämre på halkbekämpning. Det är inte acceptabelt. Chaufförer ska tryggt och säkert kunna framföra gods och människor även när det är halka. Det kan till viss del adresseras med vinterdäckskrav för lastbilar, men staten har också ett stort ansvar.

Totala budgeten

Det finns ett underhållsunderskott på det svenska vägnätet, framförallt i de norra länen. Riksdagen måste tillföra mer medel till drift och underhåll så att Svenska Transportarbetareförbundets medlemmar och andra kan färdas säkert över hela Sverige.

Stockholm den 30 november 2017
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare

Jonatan Karreskog, föredragande

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande över Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 201032) om körprov för taxiförarlegitimation

Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår en ändring i föreskrifter och allmänna råd om körprov för taxiförarlegitimation. Ändringen innebär att fordon som används vid körprov för taxiförarlegitimation ska vara utrustat med ett dubbelkommando. Anledningen till föreslagna förändring uppges vara ett ökat antal med allvarliga tillbud kopplat till körprovstillfällena.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss den 23 augusti 2017 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet ser positivt på att både trafikverket och transportstyrelsen har uppmärksammat frågan och tillstyrker därför förslaget.

Svenska Transportarbetareförbundet har i tidigare remissvar till Näringsdepartementet om Transportstyrelsens framställan om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237) och trafikförordningen (2012:238) framfört vikten av seriositet i utbildningen för blivande taxiförare. Att så många tillbud inträffat vid körprovstillfällena bekräftar bilden av att utbildningsverksamheten kring detta inte fungerar tillfredsställande, varför förbundet menar att andra åtgärder inte heller bör uteslutas.

Stockholm den 6 september 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, förbundsordförande
Emil Burman, föredragande

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande över Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov BE, C1E, CE, D1E och DE. Ändrat manöverprov

Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår att det ska bli möjligt att genomföra det särskilda manöverprovet även i trafik, i stället för som nu enbart på en manöverplan.

Trafikverket menar att tillgången till manöverplaner är ett problem på en del orter i landet. Därför menar Trafikverket att körprov i sin helhet ska kunna utföras i trafik istället för att vissa moment ska genomföras på manöverplaner.

Föreskrifterna föreslås också ändras på så sätt att nya rubriker införs som bättre återspeglar varifrån kraven

kommer i det tredje körkortsdirektivet, som föreskrifterna baserar sig på. Vissa särkrav i föreskrifterna föreslås också tas bort eller ändras.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-08-25 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet har inget att invända mot förslaget om ändringar i manöverprovet.

Stockholm den 25 september 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, förbundsordförande
Emil Burman, föredragande

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande avseende förlängning av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:72) om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Falköping och Skara

Sammanfattning

Jula har inkommit med önskemål om att förlänga giltighetstiden av nu gällande föreskrift om att tillåta fordonståg med dragbil och två 40-fots containrar, med totallängd upp till 31,6 meter, på en vägsträcka från Falköping till Skara. Normal maxlängd är 24,0 (25,25) meter. Försöksverksamheten har pågått sen 2014, och kommer i och med detta förslag förlängas till och med 2022.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-10-11 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Svenska Transportarbetareförbundet ser positivt på intermodala transporter och bättre nyttjande av järnvägen. Förbundet noterar dock en risk att fordonskombinationer av denna typ kan försämra konkurrenskraften för järnvägen.

Förbundet tillstyrker därmed försla-

get med förbehåll om att Transportstyrelsen framgent är restriktiva med att tillåta längre fordon i områden där de kan anses konkurrera med andra mer energieffektiva trafikslag.

Svenska Transportarbetareförbundet värnar hållbara transporter, både klimatmässigt och socialt. Ett sätt att nå längre klimatmässigt är att bättre nyttja de olika transportslagen på väg, sjö och järnväg. I dagsläget tillåts en osund konkurrens härja inom godstrafiken på väg, med prispress som hotar hållbarheten för klimat och arbetskraft. Samma prispress finns inte idag på järnvägen. I det läget är det viktigt att inte ytterligare spä på prisskillnaden mellan väg och järnväg genom att tillåta vägekipage med högre kapacitet. Så länge undantag från längdbestämmelser endast ges när myndigheten kan visa att så sker för att möjliggöra en mer hållbar transport, och inte ges för att ytterligare pressa priserna på vägtransporter, kan förbundet tillstryka förslaget.

Att trafiksäkert framföra så långa fordonståg som 31,6 meter kräver både rätt utbildning och bra fordon. Därför anser vi att en särskild behörighet ska krävas av alla chaufförer, svenska såväl som utländska, som ska framföra fordonskombinationer som överstiger nuvarande maximala längd för delbart gods. Det är också rimligt att de chaufförer som ska köra ekipagen får prova att framföra detsamma på halkbana innan de kör fordonen i trafiken. Detta för ökad trafiksäkerhet och ökad säkerhet för chauffören.

I konsekvensutredningen saknar Svenska Transportarbetareförbundet en analys över hur arbetsmiljö och säkerhet påverkas för de förare som för sin arbetsgivares räkning utför dessa transporter. Ett perspektiv förbundet ser som självklart i den forskning som har bedrivits och ska bedrivas i anslutning till föreskriften.

Därtill anser förbundet att ett krav på att dragfordonen ska vara utrustade med minst tre axlar, varav två drivande, ska införas. Detta säkerställer att transportererna kan utföras

med högre säkerhet vid halt väglag. Förbundet ställer sig också undrande till hur bra fordonssekipagen kan backa i praktiken, och undrar om praktiska manöverprov med backning ska krävas av de fordon som kör med två påhängsvagnar med denna längd.

Stockholm 2017-11-17

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare

Jonatan Karreskog, föredragande

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande över Transportstyrelsens förslag till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:70) om godkännande av alkoholås och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. samt förslag till nya föreskrifter om innehav av körkort med villkor om alkoholås

Sammanfattning

Regeringen arbetar med en förändring av körkortslagen rörande alkoholås. Förändringarna kommer av att Sveriges nuvarande lagstiftning motsäger det som står i EU:s körkortsdirektiv. Transportstyrelsen redovisar i sin konsekvensutredning tre alternativa ändringar, och föreslår en av dessa.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2017-11-23 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet avstår från att förorda något av förslagen i Transportstyrelsens konsekvensutredning.

Svenska Transportarbetareförbundet har länge arbetat med trafiksäkerhet. Redan 1997 medverkade förbundet i ett projekt gällande alkoholås. Förbundet inser också komplexiteten i frågan om hur man dels skyddar samhället från onyktra förare, sam-

tidigt som sjuka människor erbjuds hjälp tillbaka. Förbundet deltar gärna i fortsatt arbete i frågan och vill med anledning av remissen framföra följande kommentarer.

Svenska Transportarbetareförbundets medlemmar och andra verksamma på landets vägar är några som löper stor risk att skadas och dödas av de som inte kan avstå att köra fordon när de är onyktra. Alkohol och droger är en orsak till många olyckor i trafiken. De som kör påverkade ska straffas. Förbundet välkomnar således fler nykterhetskontroller längs Sveriges vägnät.

Samtidigt ska de människor som lider av missbruk och beroende erbjudas hjälp tillbaka till ett liv i frihet från beroendet. Hjälp och stöd ska erbjudas både från samhälle och arbetsgivare.

Därför är det olyckligt att de med en missbruks- eller beroendediagnos, men som inte blir dömda för rattfylleri, inte kan erbjudas plats i alkoholåsprogrammet enligt körkortslagen. Även om Transportstyrelsen inte direkt kan påverka det, anser Svenska Transportarbetareförbundet att körkortslagen måste ändras så att alla med diagnoser erbjuds plats i programmet under förutsättning av verifierad varaktig nykterhet.

Gråzonen mellan diagnosen missbruk och diagnosen beroende gör att människor riskerar att få en felaktig diagnos. Det är olyckligt om människor i behov av hjälp ska känna sig tvingade att dölja saker för läkaren för att verifieringstiden för nykterhet skiljer sig mellan diagnoserna. Då är det bättre att personen ges möjlighet att vara så ärlig som möjligt för att rätt diagnos ska kunna ställas, och rätt hjälp ska kunna erbjudas. Arbetsgivare har ett ansvar juridiskt och moraliskt för sina anställda. Framst genom att arbeta förbyggande mot osund alkoholkultur på arbetsplatsen. Men också genom vara förberedda med en handlingsplan för hur man agerar när missbruket eller beroendet blir känt. Att förlora arbete och försörjning samtidigt som en rehabilitering

ska inledas är så klart allvarligt. Arbetsgivaren har då ett moraliskt ansvar att fullgöra omplacerings-skyldigheten.

Stockholm den 2017-12-18

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare

Jonatan Karreskog, föredragande



KONFERENSER, MÖTEN I SVERIGE

Union to Union "Rättigheter i de globala leverantörsleden – om OECD:s riktlinjer för multinationella företag den 25 januari 2017

Magnus Falk

Union to Unions förbundsråd den 14 februari 2017

Magnus Falk

Lunchseminarium om Europas ekonomiska kris av Arenagruppen den 15 februari 2017 i Stockholm

Magnus Falk

Medlingsinstitutet den 21 februari 2017 till konferens där årsrapporten för 2016 rapporteras

Lars Lindgren och Marcel Carlstedt

Stora Infradagen 27 februari 2017

Lars Mikaelsson och Antti Vainio

IF Metalls lunchseminarium om jämställdhet den 8 mars 2017

Marcel Carlstedt

Årsmöte, fackligt center för papperslösa den 9 mars 2017, Stockholm

Torkel Blom

TCOs konferens om utbildning i framtiden arbetsliv den 15 mars 2017, Stockholm.

Sture Thorsell

Avtackning av Boa Ruthström, Arena Idé, 5 april 2017 i Stockholm

Markus Pettersson

Utbildning hos Union to Union angående ansökan 2018-2022, den 25 samt 27 april

Stefan Andreasson

Livs avtackning av förbundsordförande Hans-Olof Nilsson, andre ordförande Gerald Lindberg den 30 maj 2017

Markus Pettersson

LO avtackning av Kjell Ahlberg som går i pension den 31 augusti

Tommy Wreeth

Avtackning av Anders Ferbe, IF Metall, den 31 augusti 2017

Lars Mikaelsson

Ordförande och studieorganisatörer träff – Studieenheten den 26-27 september

Lars Mikaelsson och Anna Ryding.

GS förbundsordförande Per-Olof Sjöo fyller 50 år, den 15 september 2017

Anna Ryding

Medlingsinstitutet konferens den 16 oktober 2017

Tommy Wreeth och Peter Winstén

Trafikutskottets utfrågning den 19 oktober 2017 i riksdagshuset

Lars Mikaelsson

LO-facken Örebro län – Upphandling taxi och färdtjänst den 3 november 2017

Tommy Wreeth

(S) riksdagsgruppen i Trafikutskottet den 15 november 2017

Lars Mikaelsson

"Bransch- och myndighetsdialog kring framställan om lag om förbud och åtgärder mot manipulation av färdskrivare" den 20 november 2017 i Stockholm

Joakim Guttman

Diskrimineringsombudsmannens fackliga likabehandlingsnätverk 21 november 2017 i Stockholm

Jeanette Lindberg

Seminarium "Social hållbarhet och transparens" i Stockholm den 24 november 2017

Tommy Jonsson

Upphandlingsworkshop om eventuella miljökrav den 1 december 2017

Jonatan Karreskog

Nationellt branschråd yrkestrafik på väg den 4 december 2017

Joakim Guttman

Svenska ILERA-föreningen tre seminarier under våren 2017

Emil Burman

Lunchseminarium om EU-kommissionens arbetsprogram 2017, "Ett EU som skyddar och sätter medborgarna i centrum?"

Magnus Falk

KONGRESSER I SVERIGE

SEKOs kongress 25-27 april 2017

Tommy Wreeth

KONGRESSER, KONFERENSER I UTLANDET

Norska transports kongress den 26-29 september 2017 i Lilleström

Magnus Falk

Vagt- og Sikkerheds-funktionærerna den 28 september i Köpenhamn

Jerker Nilsson

Service förbundet 29 kongress 3-4 oktober 2017 i Nyborg på Fyn

Jerker Nilsson

ITF Women Transport Workers'-Conference i Marrakech 7-8 november 2017

Anna Ryding, Ann-Charlotte Larsson och Lena Hunt Wiberg

ITF COP23 som delegat 9-13 november 2017 i Köpenhamn.

Ulf Jarnefjord

Peter Jörgensen, president Vagt&Sikkerhedsforbundets Landssammen-slutning till Köpenhamn den 16-18 november 2017.

Josefine Dalby, klubbordförande Nokas Security AB Arlanda samt Per Ola Hansson, huvudskyddsombud Nokas Security AB Arlanda.

REPRESENTATION I AVDELNINGAR OCH REGIONER

Avdelning 11 sektion 1 och 5: årsmöte 2 februari 2017

Antti Vainio

Avdelning 4: årsmöte 7 februari 2017

Tommy Wreeth

Avdelning 6: årssammanträde den 11 mars 2017

Lars Lindgren

Avdelning 28 årsmöte 13 mars 2017

Lars Lindgren

Avdelning 46: årsmöte 15 mars 2017

Tommy Wreeth och Peter Winstén

Avdelning 3: årsmöte 18 mars 2017

Lars Lindgren

Avdelning 7: årsmöte 18 mars 2017

Markus Pettersson

Avdelning 12: årsmöte 18 mars 2017

Lars Lindgren

Avdelning 25: årsmöte 18 mars 2017

Tommy Wreeth

Avdelning 14: årsmöte 19 mars 2017

Tommy Wreeth

Avdelning 20: årsmöte 19 mars 2017

Lars Lindgren

Avdelning 26: årsmöte 20 mars 2017

Tommy Wreeth

Avdelning 9: årsmöte 25 mars 2017

Markus Pettersson

Avdelning 11: årsmöte 25 mars 2017

Tommy Wreeth

Avdelning 41: årsmöte 25 mars 2017

Antti Vainio

Avdelning 88: årsmöte 25 mars 2017

Ulf Persson

Avdelning 1: årsmöte 30 mars 2017

Peter Winstén och Lars Lindgren

Avdelning 2: årsmöte 30 mars 2017

Marcel Carlstedt och Tommy Wreeth

Avdelning 3: Nordisk miljöarbetarkonferensen den 7-9 april i Göteborg.

Joakim Guttman, Antti Vainio och Nicklas Mattsson

Avdelning 88: mässan Trucks i Dalarna, den 19-20 maj

Joakim Guttman

Avdelning 9: avdelningsstyrelsemöte i Örebro den 1 september 2017

Lars Mikaelsson

Avdelning 41: öppet hus för att fira 100 år som avdelning den 9 september 2017

Tommy Wreeth och Anna Ryding

Avdelning 6: representantskaps-sammanträde den 23 september 2017

Lars Mikaelsson

Avdelning 5: representantskaps-sammanträde den 25 september 2017

Tommy Wreeth

Region 5: regionskonferens 5-6 oktober 2017

Tommy Wreeth (5 oktober)

Region 4: regionskonferens 10-11

oktober 2017

Lars Mikaelsson

**Avdelning 3: representantskaps-
sammanträde den 6 november
2017**

Tommy Wreeth

**Avdelning 12: erfarenhetskonfe-
rens för arbetsplatsombud den
15 november 2017**

Tommy Wreeth

**Avdelning 9: representantskaps-
sammanträde 2 december 2017**

Tommy Wreeth

**Avdelning 55: Representant-
skapsmötet den 2 december 2017**

Emil Burman

**Avdelning 26: representantskaps-
sammanträde den 11-12 decem-
ber 2017**

Emil Burman

**Avdelning 18: Hälsingland repre-
sentantskapsmöte söndagen den
17 dec 2017**

Tommy Wreeth

TRANSPORTARBETARNAS ARBETSLÖSHETSKASSA

Vid årsskiftet 2016/2017 hade Transports A-kassa 87 116 medlemmar. Under året ökade medlemsantalet med 579 stycken och uppgick den 31 december 2017 till

87 695 medlemmar. Medlemsiffrorna överensstämmer med de rappor-

ter som kassan har sânt in till IAF (inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen) under 2017.

Arbetslöshetsersättning har utbetalats till 8 184 medlemmar under året vilket motsvarar cirka 9 procent av det genomsnittliga medlemsantalet.

Motsvarande siffror för det föregående året var 10 procent.

Under 2017 utbetalades arbetslöshetsersättning med sammanlagt 460 298 424 kronor.

Ersättningstyp	Ersättningsdagar	Bruttoutbetalning
Arbetslöshetsersättning	621 386	453 372 944
AK-Grundbelopp	24 130	6 925 480
Summa	645 516	460 298 424

MEDLEMSAVGIFT TILL A-KASSAN

Medlemsavgiften har under 2017 varit 120 kronor i månaden.

FÖRBUNDSAVGIFTER

Ersättningstyp	Avgift kr per månad
Klass 1	426
Klass 2	409
Klass 3	393
Klass 4	376
Klass 5	349
Klass 6	319
Klass 7	290
Klass 8	247
Klass 9	198
Klass 10	178
Klass 11	129
Klass 12	91
Klass 13	129



Foto: Justina Öster



KOLLEKTIVAVTA

- Åkerichaufför – vår allra största
- Taxi-, färdtjänst- och bussförare
- Lager- och terminalarbetare
- Tidnings- och reklamdistributörer
- Personal inom civilflyget som fraktflygtankning, lastare och fraktvaktare och andra yrkesutövare
- Personal på företag verksam i bilvård samt däckverktägar
- Olika arbetstagargrupper i bensinstationspersonal och Hamnarbetare
- Renhållningsarbetare, sa
- RMINALARBETARE

SCHYSTA VILLKOR

- LASTARE
- ORDNINGSVAKT
- DEPONIARBETARE

FÖRBUND
PÅVERKA
styrka

HAMNARBETARE

medlemsorganisation

ÅRSREDOVISNING

SATION

- BENSINSTATIONSPERSONAL
- SANERARE
- TERMINALARBETARE
- BUSSFÖRARE

FOLKRÖRELSE

- BILVÅRDPERSONAL
- REKLAMDISTRIBUTÖR
- CIVILFLYGET
- FLYGMEKANIKER
- TERMINALARBETARE



medlemsorganisation

FACKFÖRBUND

VERKBERÄ

- ORDNINGSVAKT
- LAGERARBETARE
- VÄKTARE
- REKLAMDISTRIBUTÖR

SOLIDARITET

STYRK

DEMOKRATI

KOLLEKTIVAV

solidaritet

PARKERINGSVAKT

I Sverige har fackföreningarna och kollektivavtalen varit så starka att det inte behövs några lagstiftade minimilöner – som i många andra länder. Det innebär att det nästan inte finns några regler alls på företag utan kollektivavtal: där kan arbetsgivarna i princip erbjuda hur låga löner som helst.

Det finns inte heller några myndigheter som ska bevaka att anställda får drägliga villkor. Hela det ansvaret faller på fackföreningarna, och fackföreningarnas har i stort sett bara en uppgift: att förhandla om löner och upprätthålla

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen för Svenska Transportarbetareförbundet, organisationsnummer 802003-5476, får härmed avge sin årsredovisning för 2017.

Alla belopp redovisas, om inte annat anges, i tusentals kronor. Uppgifter inom parentes 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 intressen på arbetsmarknaden och inom näringslivet samt skall därvid och i övrigt verka för en samhällsutveckling på grundval av politisk, social och ekonomisk demokrati. Förbundet har fortsatt arbeta med medlemsrekrytering och att bygga starka lokala organisationer. Under 2017 genomfördes en avtalsrörelse som omfattade förbundets samtliga kollektivavtalsområden.

Avtalsrörelsen kom till stor del att

handla om att lokalt säkra utgående löner, på taxiföraravtalet lyckades förbundet efter flera års försök att införa en fast månadslön vid samhällsbetalda körningar.

Förbundet genomförde sin kongress under 2017 där en ny ledning och förbundsstyrelse valdes, utöver detta tillsattes en framtidsutredning som bland annat skall se över organisering, tidningens framtid och RSO verksamhetens framtida inriktning.

	Kongressfond	Strukturfond	Pensionsavsättning KP	Bal.res inkl. årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans	8 800	2 000	8 559	147 939	167 298
Årets resultat				2 268	2 268
Förändringar direkt mot eget kapital					
Ändamålsbestämt av styrelsen	- 8 800			8 800	
Vid årets utgång		2 000	8 559	159 007	169 566

Medlemsutvecklingen

Vid årsskiftet hade förbundet 58 657 medlemmar vilket är en minskning med 1 912 personer från årsskiftet 2016/2017.

Ekonomisk utveckling

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt är ett överskott om 4 299 tkr (287 tkr). Den löpande verksamhetens resultat efter avskrivningar är ett underskott om 4 898 tkr (6 177 tkr).

I kostnaderna för den löpande verksamheten ingår premier för medlemmarnas hemförsäkring med 38 476 tkr (40 248 tkr) samt premier för inkomstförsäkring med 3 506 tkr (5 tkr).

Värdet på placeringar

Förbundets värdepappersinnehav är bokfört till ett marknadsvärde om 175 341 tkr.
De kortfristiga innehaven fördelar sig på följande värdepappersslag:

	2016-12-31	2017-12-31
	Marknadsvärde	Marknadsvärde
Aktiefonder	62 526	70 816
Räntefonder	87 698	102 547
Aktier	2 330	1 979
	152 554	175 341

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	2017	2016
Verksamhetens intäkter och kostnader			
Medlemsintäkter	2	229 596	232 181
Övriga intäkter	3	28 915	24 423
Summa verksamhetens intäkter		258 511	256 604
Verksamhetens kostnader			
Externa kostnader	4, 5, 6	-138 884	-130 186
Personalkostnader	7	-122 142	-131 548
Avskrivningar enligt plan	12	-2 384	-1 046
Summa verksamhetens kostnader		-263 410	-262 781
Verksamhetens resultat		-4 898	-6 177
Finansiella investeringar			
	8		
Resultat från värdepapper		9 690	6 989
Ränteintäkter och liknande resultatposter		138	67
Räntekostnader och liknande resultatposter		-631	-591
Resultat från finansiella investeringar		9 197	6 464
Resultat före skatt		4 399	287
Skatt	9	-2 031	-1 496
Årets resultat		2 268	-1 210

BALANSRÄKNING

Belopp i TKR, tillgångar

	Not	2017-12-31	2016-12-31
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Datautvecklingskostnader	10	6 420	0
Summa immateriella anläggningstillgångar		6 420	0
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	11	4 815	4 899
Inventarier	12	1 102	1 938
Summa materiella anläggningstillgångar		5 917	6 837
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i bostadsrätter	13	8 542	5 741
Ideella placeringar	14	55	5
Långfristiga fordringar	15	2 346	3 203
Summa finansiella anläggningstillgångar		10 944	8 949
Summa anläggningstillgångar		23 280	15 786
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar medlemsavgift		3 573	3 210
Fordringar närstående organisationer	16	2 766	1 964
Kundfordringar		1 215	2 419
Övriga fordringar		50	13 604
Förutbetalda medlemsförsäkringar	17	834	2 406
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	4 027	7 527
		12 466	31 130
Kortfristiga placeringar	19	175 341	152 555
Kassa och bank		23 944	31 435
Summa omsättningstillgångar		211 752	215 120
Summa tillgångar		235 032	230 906

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Belopp i TKR

	Not	2017-12-31	2016-12-31
Eget kapital	20		
Ändamålsbestämda medel		10 559	19 359
Balanserat kapital		156 739	149 148
Årets resultat		2 268	-1 210
Summa eget kapital		169 566	167 298
Obeskattade reserver	20	1 250	1 250
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	21	6 420	4 563
Övriga avsättningar	22	25 687	25 574
Summa avsättningar		32 106	30 138
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		5 902	6 513
Aktuell skatteskuld		3 444	153
Övriga skulder		12 086	17 724
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	10 677	7 830
Summa kortfristiga skulder		32 109	32 220
Summa eget kapital och skulder		235 032	230 906

KASSAFLÖDESANALYS

	2017	2016
Den löpande verksamheten		
Resultat från fackliga verksamheten	-4 898	-6 177
Förändring övriga avsättningar	112	13 985
Övriga förändringar som inte ingår i kassflödet mm	-206	37
Avskrivningar	2 384	1 046
	-2 607	8 891
Erhållen ränta och utdelning fonder		
Erhållen ränta	43	63
Erhållna utdelningar	253	266
Erlagd ränta	-161	-118
Övriga finansiella intäkter	120	157
Övriga finansiella kostnader	-378	-473
Inkomstskatt aktuell	-175	-68
	-298	-172
Förändring av kortfristiga fordringar	18 664	-1 525
Förändring av kortfristiga skulder	-111	3 769
Kassaflöde från den löpande verksamheten	15 647	10 964
Investeringsverksamheten		
Investeringar maskiner och inventarier	-610	-354
Investeringar i IT-system	-8 024	0
Investeringar i Fastigheter nyanläggning	0	-936
Förändring långfristiga fordringar (amorteringar, lån)	857	43
Avyttring inventarier	918	212
Avyttring IT Investeringar	0	3 105
Inköp Ideela placeringar	-50	0
Inköp bostadsrätter	-2 801	0
Avyttring kortfristiga placeringar	3 009	59 707
Anskaffning kortfristiga placeringar	-16 437	-68 832
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-23 138	-7 056
Årets kassaflöde	-7 491	3 908
Likvida medel vid årets början	31 435	27 527
Likvida medel vid årets slut	23 944	31 435

NOTER

Redovisningsprinciper m.m.

Årsredovisningen har upprättats enligt årsredovisningslagen (1995:1554), BFNAR 2012:1 och bokföringsnämndens allmänna råd 2012:1. Årsredovisning koncernredovisning (K3).

Intäktsredovisning

Medlemsavgifter redovisas som intäkt för den tidsperiod som medlemskapet avser. Aviseringen av medlemsavgiften utgör grund för intäktsredovisning. Aviserade avgifter redovisas som medlemsfordran intill den tidpunkt medlemmen utesluts 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 medlemsavgiftsfiansierad 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, som operationella leasingavtal. 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 nyttjandeperioden.

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	2017	2016
Medlemsavgifter	229 596	232 181
Summa	229 596	232 181

Not 3. Övriga intäkter	2017	2016
Ersättningar från närstående organisationer	13 123	8 942
Försäljning	4 001	4 170
Utförda tjänster	9 404	9 188
Hyror	311	208
Annonsintäkter tidning	466	473
Övrigt	1 610	1 442
Summa	28 915	24 423

Not 4. Arvode till revisorer	2017	2016
KPMG		
Revisionsuppdraget	420	230
Summa	420	230

Not 5. Operationella leasingavtal	2017	2016
Kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal	10 780	10 200
Framtida minimileasavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Ska betalas inom 1 år	7 570	7 461
Ska betalas inom 1 - 5 år	7 818	13 803
Ska betalas senare än 5 år	0	0

Not 6. Externa kostnader	2017	2016
Kostnadsslagsindelad redovisning		
Medlemsförsäkringar	-42 122	-40 253
LO-avgifter	-11 407	-11 685
Avgifter till andra närstående org	-2 214	-643
Förhandling och rättshjälp	-1 712	-841
Logi, resor, konferens	-22 233	-14 279
Hyror, lokalkostnader	-8 366	-8 565
Telefon, datakommunikation och porto	-4 423	-8 183
Anslag och bidrag	-7 143	-12 235
Driftskostnader IT	-11 976	-7 065
Tryckning	-4 621	-4 830
Yrkesrevision	-611	-230
Konsultkostnader	-8 717	-9 297
Fastighetskostnader	-423	-547
Övrigt	-12 916	-11 532
Summa	- 138 884	-130 186

Funktionsindelad redovisning	2017	2016
Information och tidning	-6 325	-6 301
Studier	-5 987	-7 203
Internationellt	-5 826	-6 864
Administration	-11 816	-18 225
Data	-19 059	-16 901
Kongresskostnader	-11 753	-182
Medlemsförsäkringar	-42 572	-40 264
LO-avgifter	-11 495	-11 879
Övrigt	-24 051	-22 368
Summa	-138 884	-130 186

Not 7. Personal	2017	2016
Medelantalet anställda med fördelning på:		
Män	77	82
Kvinnor	37	37
Totalt för förbundet	114	119
Löner och andra ersättningar:		
Styrelse	-1 954	-2 270
Funktionärer och övriga anställda	-76 957	-74 245
Summa löner och ersättningar	-78 912	-76 515
Sociala kostnader	-29 731	-25 155
Pensionskostnader	-22 695	-16 265
Förändring pensionsavsättning	10 281	-23 185
Gottgörelse pensionsstiftelsen	0	12 838
Övriga personalkostnader	-1 085	-3 266
Summa	-43 230	-55 033
Totalt	-122 142	-131 548

Löner, arvoden och övriga förmåner under 2016	Styrelsearvode	Årslön	Kostnad för pensioner	Totalt
Tommy Wreeth, förbundsordförande	22	653	342	1 017
Anna Ryding, förbundskassör	11	549	418	978
Lars Mikaelsson, förbundssekreterare	11	576	296	883

Styrelseledamöter

Christer Bengtsson	22
Karin Peterson	22
Lena Hunt-Wiberg	11
Carina Lövgren	11
Patrik Östbjerg	11
Johan Eriksson	11
Ludwig Eriksson	11
Johanna Bergsten	11
Tommy Johnsson	11
Linda Svensson	11

Förtroendevalda revisorer

Åke Wijkmark	22
Knut Otter	22
Magnus Andersén	22

Könsfördelning, ledande befattningar

Styrelsen	7 män (54 %), 6 kvinnor (46 %)
Verkställande utskottet	2 män (67 %), 1 kvinna (33 %)

Pensioner för anställda

Ombudsmän

Pensionsåldern för ombudsmän är 60 respektive 62 år. 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.

Tjänstemän

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	2017	2016
Resultat vid avyttring av värdepapper	883	74
Förändring realiserad vinst i värdepapper	8 438	6 494
Utdelning från värdepapper	253	266
Valutadifferenser	92	0
Övriga finansiella intäkter	120	157
Övriga finansiella kostnader	-470	-473
Ränteutgifter reverser	43	63
Räntekostnader	-161	-118
Summa	9 197	6 464

Not 9. Skatt på årets resultat	2017	2016
Årets aktuella skatt	-157	-43
Korrigerad aktuell skatt tidigare år	-17	-24
Förändring uppskjuten skatt realiserad vinst värdepapper	-1 856	-1 429
Redovisad skatt	-2 031	-1 496

Årets aktuella skatt		
Finansiellt resultat enligt redovisning	9 197	6 464
Återläggning ej skattepliktigt realiserat resultat	-8 438	-6 494
Kostnader finansförvaltning	-33	0
Finansiella kostnader avseende medlemsverksamhet	378	456
Förlust skattepliktig verksamhet Transportarbetaren	-392	-46
Förlust skattepliktig verksamhet fastighetsförvaltning	-531	-713
Förändring underskottsavdrag delägarrätter (Fålla)	0	57
Ej skattepliktiga intäkter organisations aktier	-71	-73
Schablonintäkt värdepappersinnehav fonder	601	540
Schablonintäkt periodiseringsfond	2	6
Skattemässigt resultat	715	196
22% av skattemässigt resultat	157	43

Skattesats 22 % för år 2017 och 2016

Noter till Balansräkningen

Not 10. Datautvecklingskostnader	2017	2016
Ingående anskaffningsvärde	0	5 284
Inköp IT-system	8 024	0
Försäljning IT-system	0	-5 284
Utgående anskaffningsvärde	8 024	0
Ingående avskrivningar enligt plan	0	-2 113
Årets avskrivningar enligt plan	-1 605	0
Försäljning IT-system	0	2 113
Utgående avskrivningar enligt plan	-1 605	0
Utgående restvärde enligt plan	6 419	0
Not 11. Byggnader och mark	2017	2016
Ingående anskaffningsvärde	6 325	5 389
Färdigställande pågående arbeten	0	936
Pågående arbeten	0	0
Utgående anskaffningsvärde	6 325	6 325
Ingående avskrivningar enligt plan	-1 426	-1 342
Årets avskrivningar enligt plan	-84	-84
Utgående avskrivningar enligt plan	-1 511	-1 426
Utgående restvärde enligt plan	4 815	4 899
Varav mark	812	812
Taxeringsvärde		
Byggnader	3 895	3 514
Mark	5 848	7 700
	9 743	11 214
Not 12. Inventarier	2017	2016
Ingående anskaffningsvärde	14 290	14 394
Årets inköp	610	354
Årets försäljning	-1 506	-458
Utrangerat	0	0
Utgående anskaffningsvärde	13 394	14 290
Ingående avskrivningar enligt plan	-12 351	-11 664
Årets avskrivningar enligt plan	-695	-962
Årets nedskrivning	0	0
Årets försäljning	755	275
Utrangerat	0	0
Utgående avskrivningar enligt plan	-12 291	-12 351
Utgående restvärde enligt plan	1 102	1 938

Not 13. Andelar i bostadsrätter	Bokfört värde 2017-12-31	Bokfört värde 2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	5 741	5 741
Årets inköp	2 801	0
Utgående anskaffningsvärde	8 542	5 741
BRF Vattenborgen 6	2 801	0
HSB Aspås, Järfälla	38	38
HSB Bandhagen, Stockholm	50	50
BRF Flundran, Stockholm	595	595
BRF Vårdtornet, Stockholm	895	895
BRF Styrmanen 18, Stockholm	950	950
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
	8 542	5 741

Not 14. Ideella placeringar	Bokfört värde 2017-12-31	Bokfört värde 2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	5	5
Årets inköp	50	0
Utgående värde	55	5

Specifikation av placeringar	Antal/Andelar	Bokfört värde 2017-12-31	Bokfört värde 2016-12-31
LO Mervärde	50	50	0
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
AB Folkets Hus	1 650	0	0
Summa		55	5

Not 15. Långfristiga fordringar	2017-12-31	2016-12-31
Personal lån	2 096	2 953
Övriga lån	250	250
Utgående värde	2 346	3 203

Not 16. Fordringar närstående organisationer	2017-12-31	2016-12-31
Transports a-kassa	522	920
Övriga	2 244	1 044
Utgående värde	2 766	1 964

Not 17. Förutbetalda medlemsförsäkringar	2017-12-31	2016-12-31
Inkomstförsäkringspremie	-122	2 820
Hemförsäkringspremie	957	-414
Summa	834	2 406

Not 18. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2017-12-31	2016-12-31
Förutbetalda hyror	1 669	1 687
Övriga kostnader	2 358	5 840
Summa	4 027	7 527

Not 19. Kortfristiga placeringar	2017-12-31	2016-12-31
Marknadsvärde bokfört värde	175 341	152 555
Anskaffningsvärde	131 812	131 812

Fondinnehav Aktiebaserade innehav	Bokfört värde 2017-12-31	Bokfört värde 2016-12-31
Access Europa	0	0
Swedbank Robur Förbundsfonden	64 499	58 102
Swedbank Robur Ethica Global	3 323	2 258
Swedbank Robur Ethica Sverige	2 993	2 166
Totalt aktiefonder	70 816	62 527

Räntebaserade innehav		
Swedbank Robur Företagsobligationsfonden	15 740	14 271
Swedbank Robur Förbundsrentefonden	18 360	16 648
Swedbank Robur Förbundsrentefonden KO	30 182	27 315
Swedbank Robur Absolut Avkastning Plus	20 207	15 333
Swedbank Robur FRN fond	0	18 093
Swedbank Räntefond Flexibel	7 901	6 198
Swedbank Räntefond Kort Plus	10 156	6 040
Totalt räntefonder	102 547	87 698

Aktieinnehav		
Swedbank A 10000 st	1 976	2 330
Utgående värde	175 341	152 555
Andel aktiebaserat	42%	43%

Not 20. Obeskattade reserver	2017-12-31	2016-12-31
Periodiseringsfond beskattningsåret 2017	1 250	1 250
Summa obeskattade reserver	1 250	1 250

Not 21. Uppskjuten skatteskuld	2017-12-31	2016-12-31
Belopp vid årets ingång	4 563	3 135
Årets förändring skatt orealiserade vinster placeringar	1 856	1 429
Belopp vid årets utgång	6 420	4 563

Not 22. Övriga avsättningar	2017-12-31	2016-12-31
Avsättningar för pensioner		
Pensionsskuld vid årets början	20 581	9 327
Värdeförändring ej tryggade pensioner netto	- 1 073	11 254
Pensionsskuld vid årets slut	19 508	20 581
Löneskatt	4 733	4 993
Nettoskuld vid årets slut	24 241	25 574

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

Avsättningar för trygghetsavtal	2017-12-31	2016-12-31
Skuld trygghetsavtal vid årets början	0	0
Årets avsättning	888	0
Skuld trygghetsavtal vid årets slut	888	0
Lönebikostnader trygghetsavtal	558	0
Nettoskuld vid årets slut	1 446	0
Summa övriga avsättningar	25 687	25 574

Not 23. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2017-12-31	2016-12-31
Semesterlöneskuld	7 594	7 459
LO-TCO Rättsskydd	1 186	129
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 898	242
Summa	10 677	7 830

Övriga noter

Not 24. Eventualförpliktelser och ställda säkerheter	2017-12-31	2016-12-31
Eventualförpliktelser		
Borgens- och ansvarsförbindelser	0	0
Summa	0	0
Ställda säkerheter		
Företagsinteckningar	0	0
Belånade fordringar	0	0
Andra ställda säkerheter	0	0
Summa	0	0

Stockholm 2018

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

Vår revisionsberättelse avseende denna årsredovisning har avlämnats 2018-

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 2017. Förbundets årsredovisning ingår på sidorna 58-75 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av förbundets finansiella ställning per den 31 december 2017 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 revisionssed 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 förbundet enligt god revisionssed 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. 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 på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av förbundets 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 förbundet, 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 revisionssed 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 på fel. Rimlig säkerhet är en

hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel 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 på fel, 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 fel, 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 förbundets 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 förbundets 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 revisionsssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen har upprättats i enlighet med revisionslagen och om årsredovisningen ger en rättvisande bild av förbundets 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 2017.

Vi tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till förbundet enligt god revisorssed 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 förbundet.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot förbundet.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed 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 förbundets situation.

Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Stockholm den 16 maj 2018

Åke Wijkmark, förtroendevald revisor

Knut Otter, förtroendevald revisor

Magnus Andersén, förtroendevald revisor

Mikael Käll, Auktoriserad revisor
KPMG AB

BEMANNINGSAVTALET

Almega, Bemanningsföretagen
Avtalsperiod 2017-05-01 – 2020-04-30. Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2017-05-01.

OB-tillägg	Kr/timme
Måndag – fredag 18.00 – 23.00	21,95
Måndag – fredag 23.00 – 07.00	43,98
Lördag, midsommar-, jul- och nyårsafton samt sön- och helgdagar 00.00-24.00	87,92

Garantilön

Under tid då arbetstagaren inte är utbokad erhåller denne en lön om minst:

- 112,93 kr per timma för kvalificerade yrkesarbetare och
- 106,80 kr per timma för övriga

Beräkning av garantin görs med utgångspunkt i kalendermånadens faktiska arbetstid. Garantin utges maximalt för 8 timmar per dygn.

BENSIN- OCH GARAGEAVTALET

Motorbranschens Arbetsgivareförbund MAF. Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund PAF
Avtalsperiod 2017-05-01 – 2020-04-30. Nedanstående löner utges till anställda inom bensin- och garagefacket fr.o.m. 2017-05-01.

Fr o m 2017-05-01	Under 1 år	Över 1 år	Kr/timme	Mertidslön	Kr/heltid
Arbetande serviceförman		A	167,04	175,67	29 232
	A1		162,02	170,40	28 354
		B	164,55	173,05	28 796
	B1		159,50	167,75	27 913
		C	159,50	167,75	27 913
	C1		154,49	162,48	27 036
1:e serviceman		D	156,95	165,06	27 466
	D1		151,95	159,80	26 591
		E	154,49	162,48	27 036
	E1		149,49	157,22	26 161
		F	149,49	157,22	26 161
	F1		144,39	151,85	25 268
		G	144,39	151,85	25 268
	G1		139,38	146,59	24 392
Serviceman		H	149,49	157,22	26 161
	H1		144,39	151,85	25 268
		I	146,92	154,51	25 711
	I1		141,87	149,20	24 827
		K	141,87	149,20	24 827
	K1		136,79	143,86	23 938
		L	136,79	143,86	23 938
	L1		131,72	138,53	23 051
Servicebiträde		M	131,72	138,53	23 051
	M1		124,05	130,46	21 709
Minderåriga	U	U	94,47	99,36	16 533
	V	V	80,00	84,13	14 000
Mekaniker			-	-	
Minst 8 år i yrket		Över 1 år	155,77	136,82	27 260
	Under 1 år		150,67	158,46	26 367
Minst 6 år i yrket		Över 1 år	153,19	161,11	26 808
	Under 1 år		148,16	155,82	25 928
Minst 4 år i yrket		Över 1 år	148,16	155,82	25 928
	Under 1 år		143,13	150,53	25 048

	Kr/timme
Övertidstillägg	
Enkelt	58,27
Dubbelt	116,54
OB-tillägg	
Enkelt	33,54
Dubbelt	67,08
Tredubbelt	100,62

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

BEVAKNINGS- OCH SÄKERHETSAVTALET

Säkerhetsföretagen

Avtalsperiod 2017-06-01 – 2020-05-31. Nedanstående gäller fr.o.m. 2017-06-01 – 2018-05-31.

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
1 Lön för nyanställd	20 587	124,32
2 Grundlön	21 871	132,07
3 Lönegrupp B	25 810	155,86
Lönegrupp C	26 187	158,13
Lönegrupp D	26 942	162,69
Lönegrupp E	27 318	164,96

BILUTHYRNINGSAVTALET

Tjänsteföretagens Arbetsgivarförbund

Avtalsperiod 2017-07-01 – 2020-06-30. Nedanstående löner utgår fr.o.m. 2017-07-01 – 2018-06-30.

Befattning	Antal år i yrket	Månadslön i kr	Timlön i kr
Bilvårdare	Ingångslön	22 121	126,41
Bilvårdare	Över 1 år	23 421	133,84
Bilvårdare	Över 2 år	24 018	137,25
Bilvårdare	Över 4 år	24 676	141,01
Bilvårdare	Över 6 år	25 267	144,38
Bilvårdare	Över 8 år	25 856	147,75
Förman		26 541	151,66
Mekaniker	Under 6 år	25 433	145,33
Mekaniker	Över 6 år	26 004	148,59
Mekaniker	Över 8 år	26 582	151,90
Chaufför		26 004	148,59

OB-tillägg	Kr/timme
Enkelt	33,77
Dubbelt	67,28
Storhelg	100,77

Övertid	Kr/timme
Enkelt	61,56
Dubbelt	124,96

BILVÅRDSAFTALET

Kooperationens Förhandlingsorganisation, KFO

Avtalsperiod 2017-05-01 – 2020-04-30. För kollektivanställd personal utgår nedanstående löner fr.o.m. 2017-05-01.

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
491	14 000	80,00
493	16 533	94,47
411	21 709	124,05
412	23 051	131,72
423	23 051	131,72
424	23 938	136,79
425	23 938	136,79
426	24 827	141,87
427	24 827	141,87
428	25 711	146,92
429	25 268	144,39
430	26 161	149,49
433	24 392	139,38
434	25 268	144,39
435	25 268	144,39
436	26 161	149,49
437	26 161	149,49
438	27 036	154,49
439	26 591	151,95
440	27 466	156,95
461	27 036	154,49
462	27 913	159,50
463	27 913	159,50
464	28 796	164,55
465	28 354	162,02
466	29 232	167,04
445	25 048	143,13
446	25 928	148,16
447	25 928	148,16
448	26 808	153,19
449	26 367	150,67
450	27 260	155,70
457	27 231	155,61
458	28 107	160,61
459	27 656	158,04
460	28 540	163,09
471	29 431	168,18
472	30 311	173,21
473	29 866	170,66
474	30 747	175,70

Övertidstillägg	Kod	Kr/timme
Enkelt Vardagar	401	58,27
Dubbelt Sön-och helgdagar samt arbetsfria vardagar (00.00-24.00)	402	116,54

OB-tillägg	Kod	Kr/timme
Enkelt	403	33,54
Dubbelt	404	67,08
Storhelg	405	100,62

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

BUSSBRANSCHAVTALET

Bussarbetsgivarna BuA

Avtalsperiod 2017-10-01 – 2018-09-30. Löneplan för bussförare 2017-10-01–2018-09-30. Belopp i kronor om inget annat anges.

Löner för bussförare fr.o.m. 2017-10-01–2018-09-30, enligt bilaga H	Månadslön	Timlön, 1/174 av månadslönen	Timlön, 1/166,4 av månadslönen
Begynnelselön, minst	24 621	141,50	147,97
Lön efter två år i yrket såsom förare, minst	25 262	145,18	151,82
Lön efter fyra år i yrket såsom förare, minst	25 666	147,51	154,26
Lön efter sex år i yrket såsom förare, minst	26 514	152,38	159,35
Lön efter åtta år i yrket såsom förare, minst	27 014	155,25	162,35

OB-ersättning (vid beställningstrafik)	Kr/timme
Enkel OB-ersättning	25,23
Kvalificerad OB-ersättning	39,61
Storhelg OB-ersättning	74,74

Löner enligt bilaga I	Månadslön
Efter lönerevision 2017-10-01, minst per månad	19 323

BÄRGNINGSAVTALET

Motorbranschens Arbetsgivareförbund, MAF

Avtalsperiod 1 april 2017 – 31 mars 2020.

Följande löner utgår fr.o.m. 2017-04-01 – 2018-03-31

Lönegrupp	Veckolön i kr
Begynnelselön	5 849
Efter 2 år i yrket	5 869
Efter 4 år i yrket	5 985

OB-tillägg	Kr/timme
Enkel	30,70
Dubbel	61,40

CIVILFLYGET, RIKSAVTALET

Svenska FlygBranschen
Avtalsperiod 2017-10-01-2020-09-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2017-10-01 t.o.m. 2018-09-30.

Yrkesarbetare	Månadslön
3 år i yrket	24 595
4 år i yrket	24 688
5 år i yrket	24 751
6 år i yrket	24 842
7 år i yrket	25 027

Förräds- och lastningspersonal med ramptjänst	Månadslön
21 år utan vana	24 349
21 år med 1 års vana	24 411

Övriga arbetstagare	Månadslön
24 år	24 227
22 år	24 103
20 år	23 939
18 år	23 389
17 år	21 855
16 år	21 394

FLYGTEKNISK UNDERHÅLLSPERSONAL PÅ CIVILFLYGOMRÅDET

Svenska FlygBranschen
Avtalsperiod 2017-10-01 – 2020-09-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2017-10-01 t.o.m. 2018-09-30. Belopp i kronor om inget annat anges.

Mekaniker	Månadslön
3 år	25 019
4 år	25 264
5 år	25 633
6 år	25 879
7 år	26 125
8 år	26 371
10 år	26 619

Yrkesarbetare	Månadslön
3 år i yrket	24 595
4 år i yrket	24 688
5 år i yrket	24 750
6 år i yrket	24 841
7 år i yrket	25 026

Förrådspersonal	Månadslön
21 år utan vana	24 349
21 år med 1 års vana	24 411

DEPÅAVTALET

Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund, PAF
Avtalsperiod 2017-04-01 – 2018-03-31. Löner 2017-04-01- 2018-03-31

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
111	18 331	104,75
112	18 975	108,43
113	18 975	108,43
114	19 614	112,08
115	19 929	113,88
116	20 575	117,57
117	20 575	117,57
118	21 214	121,22
119	20 897	119,41
120	21 536	123,06
221	16 900	96,57
222	17 533	100,19
223	17 533	100,19
224	18 176	103,86
225	18 484	105,62
226	19 122	109,27
227	19 122	109,27
228	19 765	112,94
229	19 457	111,18
230	20 080	114,74
283	19 614	112,08
284	20 255	115,74
285	20 575	117,57
286	21 214	121,22
287	21 214	121,22
288	21 858	124,90
289	21 536	123,06
290	22 180	126,74
261	21 030	120,17
262	21 674	123,85
263	21 674	123,85
264	22 307	127,47
265	22 006	125,75
266	22 643	129,39
321	16 900	96,57
322	17 533	100,19
323	17 533	100,19
324	18 176	103,86
325	18 484	105,62
326	19 122	109,27
327	19 122	109,27
328	19 765	112,94

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
329	19 457	111,18
330	20 080	114,74
383	19 614	112,08
384	20 255	115,74
385	20 575	117,57
386	21 214	121,22
387	21 214	121,22
388	21 858	124,90
389	21 536	123,06
390	22 180	126,74
361	21 030	120,17
362	21 674	123,85
363	21 674	123,85
364	22 307	127,47
365	22 125	126,43
366	22 643	129,39

Lönstillägg för vissa uppdrag	Kr/kundstopp
Vid lossning av Eo1	3,74
Vid lossning av övriga produkter	1,30
Penningfaktor per timme	24,12
Premiekompensation per månad	563,00

Övertidstillägg	Kr/timme
Enkelt	58,17
Dubbelt	116,34

OB-tillägg	Kr/timme
Enkelt	33,49
Dubbelt	66,98
Storhelgs Ob	100,47

Förutom i tabellerna redan höjda löner erhåller varje företag en allmän pott på 1,91 kr per timme för individuell fördelning.

ARBETSTAGARE PÅ FRAKTFLYGOMRÅDET

Avtalsperiod 2017-10-01 – 2020-09-30. Angivna minimilönetariffer (månadslöner) gäller f.ro.m. 2017-10-01 t.o.m. 2018-09-30. 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
Begynnelselön	23 087	23 581	25 059	25 304	25 674	25 919	26 166	26 412	26 659	26 904	27 151
Efter 5 år i företaget			25 304	25 550	25 919	26 166	26 412	26 659	26 904	27 151	27 397
Efter 10 år i företaget			25 550	25 795	27 098	26 412	26 659	26 904	27 151	27 397	27 643

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
Begynnelselön	23 087	23 581	24 934	25 180	25 550	25 795	26 044	26 289	26 534	26 782	27 027
Efter 5 år i företaget			25 180	25 427	25 795	26 044	26 289	26 534	26 782	27 027	27 273
Efter 10 år i företaget			25 427	25 674	26 044	26 289	26 534	26 782	27 027	27 273	27 521

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
Begynnelselön	23 087	23 581	24 811	25 059	25 427	25 674	25 919	26 166	26 414	26 659
Efter 5 år i företaget			25 059	25 304	25 674	25 919	26 166	26 412	26 659	26 904
Efter 10 år i företaget			25 304	25 550	25 919	26 166	26 412	26 659	26 904	27 151

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
Begynnelselön	23 087	23 581	24 318	24 565	24 811	24 934	25 059	25 304	25 550
Efter 5 år i företaget				24 688	24 934	25 059	25 180	25 427	25 675
Efter 10 år i företaget				24 811	25 059	25 180	25 304	25 550	25 795

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
Begynnelselön	23 087	23 581	24 196	24 411	24 688	24 811	24 934	25 180
Efter 5 år i företaget				24 565	24 811	24 934	25 059	25 304
Efter 10 år i företaget				24 688	24 934	25 059	25 180	25 427

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
Begynnelselön	23 087	23 581	24 073	24 318	24 565	24 688	24 811	25 059
Efter 5 år i företaget				24 411	24 688	24 811	24 934	25 180
Efter 10 år i företaget				24 565	24 811	24 934	25 059	25 304

Ungdomslön	16 år	17 år
	21 086	21 549

FLYGTANKNINGSAVTALET

Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund, PAF

Avtalsperiod 2017-04-01–2020-03-31. Nedanstående minimilöner utgår för flygtankningspersonal fr.o.m. 2017-04-01–2018-03-31.

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
521	20 886	119,35
522	24 927	142,44
523	24 927	142,44
524	25 569	146,11
525	25 869	147,82
526	26 514	151,51
527	26 514	151,51
528	27 153	155,16
529	26 850	153,43
530	27 494	157,11
539	27 801	158,86
540	28 443	162,53
541	28 443	162,53
542	29 089	166,22
543	28 779	164,45
544	29 421	168,12
553	25 874	147,85
554	26 509	151,48
555	26 815	153,23
556	27 458	156,90
557	27 458	156,90
558	28 100	160,57
559	27 795	158,83
560	28 434	162,48
561	26 374	150,71
562	27 010	154,34
563	27 316	156,09
564	27 958	159,76
565	27 958	159,76
566	28 602	163,44
567	28 294	161,68
568	28 933	165,33
Övertidstillägg		Kr/timme
Enkelt		58,17
Dubbelt		116,34
OB-tillägg		Kr/timme
Enkelt		33,49
Dubbelt		66,98
Storhelgs-OB		100,47

GUMMIVERKSTADSAVTALET

Motorbranschens Arbetsgivareförbund, MAF

Avtalsperiod 2017-04-01–2020-03-31. Nedanstående löner utgår för arbetstagare inom gummiverkstadsavtalet fr.o.m. 2017-04-01.

Yrkesgrupp	Kr/månad	Kr/vecka	Kr/timme
a) Vid 6 år i yrket	26 343	6 021	150,53
b) Vid 4 år i yrket	25 777	5 892	147,30
c) Vid 3 år i yrket	25 564	5 843	146,08
d) Vid 2 år i yrket	25 362	5 797	144,93
e) Vid 1 år i yrket	25 164	5 752	143,79
f) Vid fyllda 18 år	23 739	5 426	135,65
g) Vid fyllda 17 år	17 964	4 106	102,65

HYRVERKSAVTALET

Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA
Avtalsperiod 2017-06-01 – 2020-05-31. Nedanstående gäller fr.o.m. 2017-05-01.

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
1 Begynnelselö	23 962,00	137,71
2 Tre års tillsvidareanställning i företaget	24 700,00	141,95
3 Fem års tillsvidareanställning i företaget	24 873,00	142,95

OB-ersättning utgår per timme för arbete med nedanstående belopp: alla dagar 19.00 – 06.00 samt helgdagar med 19,69 kr.

Kvalificerat OB-tillägg

För arbete från 06.00 på lördagar, midsommar- och nyårsafton, juldagen och fram till 00.00 nästkommande helgfria dag, 39,52 kr.

Storhelgs-OB-tillägg

För arbete från 19.00 dag före julafton och fram till 06.00 juldagen, 76,29 kr.

HAMN- OCH STUVERIAVTALET

Sveriges Hamnar

Avtalsperiod 2017-05-01 – 2020-04-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2017-05-01 t.o.m. 2018-04-30.

Hamnar 2017	Månadslön i kr	Hamnar 2017	Månadslön i kr
APM Terminals Gothenburg AB	29 559,00	Mälärhamnar AB	29 109,00
Bang och Nielsen Servicepartner AB	29 522,00	Norrköpings Hamn AB	29 211,90
Color Line AS	29 161,00	Norrgrundets Stuveri AB	27 654,50
Copenhagen Malmö Port AB	29 211,00	Nynäshamns Hamn AB	30 958,00
CMP Norra Hamnen AB	29 211,00	Oxelösunds Hamn AB	29 566,00
Delta Terminal AB	29 557,00	Pålgård & Söner AB	29 269,00
Falkenberg Terminal AB	29 625,00	SCA Logistics AB (Umeå)	29 384,90
Finlandshamnen Stuveri AB	29 385,00	SCA Logistics AB (Sundsvall)	29 557,50
Gothenburg Ro/Ro Terminal AB	29 559,00	Seaside Service AB	29 211,00
Gotlands Stuveri AB	28 541,00	ShoreLink AB	29 385,50
Gävle Hamn AB	29 299,00	Smålandshamnar AB	29 212,00
Götaälvdalens Stuveri AB	29 557,00	Stenungsunds Hamntjänst AB	27 554,70
Göteborgs Hamn AB	29 559,00	Stockholms Hamn AB	29 557,00
Hallands Hamnar AB	29 211,50	Sundsvalls Hamn AB	29 557,50
Hans Bromark Åkeri AB	29 269,00	Söderhamns Stuveri och Hamn AB	29 126,50
Hargs Hamn AB	29 126,00	Södertälje Hamn AB	29 125,50
Helsingborgs Hamn AB	29 521,50	Södra Skogsägarna Ek förening (Mönsterås)	29 452,00
Iggesund Paperboard AB (Skärnäs)	29 385,00	Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	29 026,50
Interlink Logistik AB	29 521,50	Sören Thyr Harbour Department AB	29 629,00
Kalmar Hamn AB	29 740,00	Trelleborgs Hamn AB	29 125,50
Kapellskärs Hamn AB	29 384,50	Uddevalle Hamnterminal AB	29 200,50
Karlshamns Hamn AB	29 832,80	Wallhamn AB	29 126,00
KBP i Karlskrona AB	27 412,50	Vänerhamn AB	29 123,50
Kvarkenhamnar AB	29 384,00	Yilport Gävle AB	29 299,00
Landskrona Hamn AB	29 126,00	Yilport Gävle Container Terminal AB	29 299,00
Logent Port & Terminals AB (Göteborg)	29 559,00	Ystad Hamn Logistik AB	29 025,50
Logent Port & Terminals AB (Stockholm)	29 464,00	Åhus Hamn & Stuveri AB	29 025,00
Luleå Hamn AB	29 384,00	Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB	29 309,00
Lysekils Hamn AB	29 161,50		
Marine Crane MC AB	29 557,00		
Löner till elever i Hamn och Stuveriskolan			24 651,00 kr/mån
Lägstalön för verkstadsarbetare			27 382,50 kr/mån
Lägsta lön för lärlingar			158,28 kr/tim

MILJÖARBETAREAVTALET

Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA
Avtalsperiod 2017-04-01 – 2020-03-31

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. 2017-04-01–2018-03-31

	Timlöner i kr	Veckolöner i kr	Månadslöner i kr
1 Begynnelselö	149,33	5 973	26 091
2 Lön efter 2 år i yrket	149,95	5 998	25 501
3 Lön efter 4 år i yrket	147,19	6 023	26 201

B Städare

Timlön	141,38
Veckolön	5 655
Månadslön	24 600

C Arbetare under 18 år

Timlön	89,60
Veckolön	3 584
Månadslön	15 590

Penningfaktorer vid tillämpning av poängtabellen § 5 mom. 5. 34,83 kronor per 1000 poäng.

REKLAMDISTRIBUTÖRSAVTALET

Almega Tjänsteföretagen

Avtalsperiod 2017-07-01 – 2020-06-30. Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2017-07-01–2018-06-30.

Avlöning timlön/månadslön

Ålder	Timlön i kr
16 – 17 år	109,78
18 – 21 år	117,50
22 – 23 år	136,10
24 år –	143,14

För distributör med löneformen månadslön utges timlönen x 173

Avlöning prestationslön

Distriktstyp A	16,05 per hushåll
Distriktstyp B	20,13 per hushåll
Distriktstyp C	24,22 per hushåll
Distriktstyp D	28,34 per hushåll
Vikttillägg	4,08 per utdelat 100 g
Sorteringstillägg	3,93 per sorterad enhet
Normalprestation	Minst 74,61 kr/tim
Normalprestation över 18 år	Minst 84,83 kr/tim
Vid garanterad behovsanställning	Minst 96,07 kr/tim

TAXIAVTALET – FÖRARE

Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA
Avtalsperiod 2017-07-01 – 2020-06-30.

Nedanstående gäller fr.o.m. 2017-07-01 t.o.m. 2018-06-30

Veckolön/Kronor

Stockholm och samtrafikområdet Stockholm	3 744,16
Övriga riket	3 738,51

Utöver ovan nämnda veckolöner utgår en premie/kronor

Per påslag	6,62
Per betald kilometer	1,39
Obekvämlighetstillägg	25,35
Kvalificerat tillägg	42,38
Tvättillägg	3,58

Garantilön vid avlöning med procent på inkört belopp per månad/kronor

Stockholm och samtrafikområdet Stockholm	19 572
Övriga riket	18 834

Nytt!

Fr.o.m. 2017-12-01 infördes månadslön i avtalet att gälla för förare som kör 100 procent upphandlad trafik, vars upphandling är gjord efter 2017-12-01 enligt följande:

“En arbetsgivare är inte skyldig att tillämpa månadslön på en förare som t.ex. kör 100% “upphandlad trafik” som hänför sig till två olika upphandlingar där anbudsunderlaget i den ena upphandlingen gjordes tillgänglig under 2015 och anbudsunderlaget i den andra upphandlingen gjordes tillgänglig efter den 1 december 2017.

En arbetsgivare är skyldig att tillämpa månadslön på en förare som t.ex. kör 100% “upphandlad trafik” som hänför sig till två olika upphandlingar men där anbudsunderlagen för båda upphandlingarna har gjorts tillgängliga efter den 1 december 2017.”

Löneplan månadslön gällande fr.o.m. 2017-12-01 till 2018-06-30

Biträden (arbetstagare som sitter bredvid föraren och som inte har taxiförarlegitimation)

Månadslön, minst	20 482
Timlön, 1/174 av månadslönen, minst	117,71
Timlön, 1/166,4 av månadslönen, minst	123,09

Begynnelselön för förare

Månadslön, minst	22 758
Timlön, 1/174 av månadslönen, minst	130,79
Timlön, 1/166,4 av månadslönen, minst	136,77

Lön för förare efter två år i yrket

Månadslön, minst	23 239
Timlön, 1/174 av månadslönen, minst	133,56
Timlön, 1/166,4 av månadslönen, minst	139,66

TAXIAVTALET – TAXITELEFONISTER

Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA

Avtalsperiod 2017-06-01 – 2020-05-31. Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2017-06-01 t.o.m. 2018-05-31.

Stockholm	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	22 929,61
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 369,61
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 759,24
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 992,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	24 600,84

Samtrafikområdet och Stockholms omnejd	Grupp 1, Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	22 839,99
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 226,51
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 584,84
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 816,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	24 421,32

Samtrafikområdet och Stockholms omnejd	Grupp 2, Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	22 708,74
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 169,06
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 454,04
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 629,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	24 230,58

Göteborg	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	22 650,99
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 078,11
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 459,49
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 734,11
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	24 337,17

Malmö	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	22 741,74
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 162,92
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 519,94
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 717,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	24 320,34

Övriga landet	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	22 750,74
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 115,21
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 421,34
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	23 574,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	24 174,48

OB-tillägg minst, per timme 27,77	Kr/timme
Kvalificerat tillägg minst, per timme	43,98
Jul-, Nyårs-, midsommarafton o minst, per timme. OBS! från kl 15:00 julafton	75,16

TERMINALAVTALET

Tjänsteföretagens Arbetsgivareförbund, Almega
Avtalsperiod 2017-05-01–2020-04-30. Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2017-05-01–2018-04-30.

Löneplan för terminalarbetare	Stockholm/Göteborg		Övriga orter	
	Månadslön i kr	Timlön i kr	Månadslön i kr	Timlön i kr
1 Grundlön	24 574	141,23	24 472	140,64
2 Mer än 2 års branschvana	24 862	142,89	24 760	142,30
3 Mer än 4 års branschvana	24 913	143,18	24 811	142,59
4 Mer än 6 års branschvana	24 975	143,53	24 872	142,94
5 Mer än 8 års branschvana	25 285	145,32	25 183	144,73
6 Arbetstagare under 18 minst	16 544	95,08	16 544	95,08
Städare minst	24 508	140,85	24 508	140,85

OB-tillägg	Kr/timme
Enkelt	29,38
Kvalificerat	50,39

TIDNINGSDISTRIBUTÖRSAVTALET

Almega Medieföretagen
Avtalsperiod 2017-05-01 – 2020-04-30. Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2017-05-01 t.o.m. 2018-04-30.

	Månadslön i kr	Timlön i kr
Lön för nyanställd § 4	23 150	133,05
Efter 6 mån	25 367	145,79
Efter 12 mån	25 978	149,30
Efter 24 mån	26 398	151,71
Efter 120 mån	27 455	157,79

OB-tillägg § 4	Månadslön i kr	Timlön i kr
Mån-fre 18.00-06.00		9,00
Lördag 00.00-24.00		17,95
Söndag/Helgdag/Storhelg		27,07

	Sthlm/Gbg i kr	Riket i övrigt i kr
Begynnelselön § 5	134,52	133,56
Efter 2 år i yrket	135,42	134,52
Efter 4 år i yrket	136,33	135,42

OB-tillägg § 5	Kr/timme
Mån-fre 18.00-06.00 samt lördag 00.00-24.00	25,19
Söndag/Helgdag/Storhelg	50,65

TRANSPORTAVTALET

Biltrafikens Arbetsgivareförbund BA

Avtalsperiod 2017-04-01 – 2020-03-31. Nedanstående löner gäller fr.o.m 2017-04-01- 2018-03-31. Belopp i kronor om inget annat anges.

Löneplan för åkeriarbete/kronor		Stockholm och Göteborg			Riket i övrigt		
		Veckolön	Månadslön	Timlön	Veckolön	Månadslön	Timlön
A	Förare m.fl.						
1	Begynnelselön	5 925,98	25 778,00	148,15	5 900,69	25 668,00	147,52
2	Efter 2 år såsom förare	5 950,80	25 886,00	148,77	5 925,98	25 778,00	148,15
3	Efter 4 år såsom förare	5 975,86	25 995,00	149,40	5 950,80	25 886,00	148,77
B	Förare med enbart B-behörighet erhåller under de första 12 månaderna	5 333,29	23 199,80	133,33	5 310,99	23 102,81	132,77
C	Packmästare	5 975,86	25 995,00	149,40	5 950,80	25 886,00	148,77
D	Express- och grusgruppsarbetare, krossverksmaskinist och maskinbiträde, lastkarl samt övriga	5 925,98	25 778,00	148,15	5 900,69	25 668,00	147,52
E	Städare (minst)	5 708,05	24 830,00	142,70	5 708,05	24 830,00	142,70
F	Arbetare under 18 år	3 555,68	15 467,00	88,89	3 540,51	15 401,22	88,51

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

UTLANDSAVTALET

Biltrafikens Arbetsgivareförbund BA

Avtalsperiod 2017-04-01 – 2020-03-31. Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2017-04-01 – 2018-03-31.

Löneplan	Kr/timme
Timersättning för bortavarotid	34,62
Timersättning för lör-, sön- och helgdag	18,63
Milersättning enmansbetjäning	12,80
Milersättning tvåmansbetjäning	14,61
Ersättning för last- och lossningsställe	72,98
Traktamente per bortavarotimme	30,00
Garantilön	6 129 kr/vecka

KFS OCH PACTA

Kommunala Företagens Samorganisation, KFS och PACTA
Avtalsperiod KFS 2017-04-01 – 2020-03-31. Lönehöjning fr.o.m. 2017-04-01.
Avtalsperiod Pacta 2017-05-01 – 2020-04-30. Lönehöjning fr.o.m. 2017-04-01.

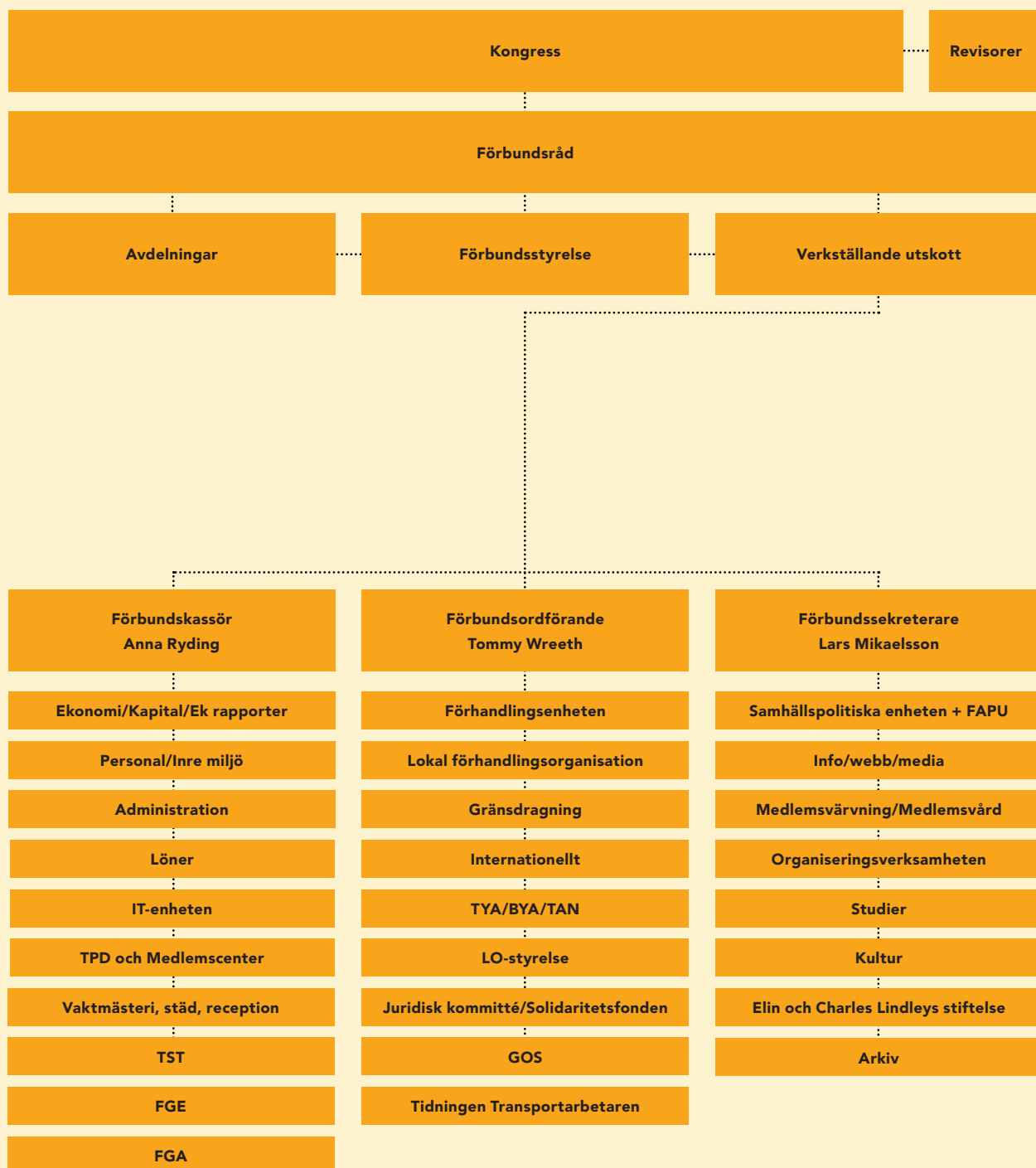
Löneplan KFS

Löneökning:	2,1 % på utgående månadslön
Individgaranti:	50 % på utrymmet
Lägsta lön i avtalet vid avtalsperiodens början:	19 755 kr/mån
Lägsta lön i avtalet vid avtalsperiodens slut:	19 755 kr/mån

Löneplan PACTA

Löneökning:	2,1 % på utgående månadslön
Individgaranti:	50 % på utrymmet
Lägsta lön fr.o.m. 2018-01-01 under förutsättning att arbetstagaren har ett års sammanlagd anställningstid i yrket	21 153 kr/mån

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET ORGANISATIONSPLAN



styrka

DÄCKVERKSTÄDER

TERMINALARBETARE

ORDNINGSV

DEPONIA

medlemmar för att kunna
många medlemmar i de branscher som vi
uppriktliga kollektivavtal i de branscher som vi
organiseras.
Vår principiella inställning är att alla företag ska
teckna avtal. Men vi har inte resurser nog att söka
upp och påverka de allra minsta – och vi behöver
medlemmarnas stöd för att hitta alla de nya
företagen.

CIVILFLYG

P
TERM
B

DEMO