

VERKSAMHETS BERÄTTELSE

2023



1897

Svenska Transportarbetareförbundet

Box 714
101 33 Stockholm

Besöksadress

Olof Palmes gata 29

Leveransadress

Östra Järnvägsgatan 24
111 20 Stockholm

Telefon växel: 010-480 30 00

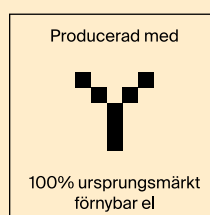
Fax: 08-24 03 91

E-post: transport@transport.se

Hemsida: www.transport.se

© Svenska Transportarbetareförbundet

Tryck: By Wind, 300 ex juni 2024



Innehållsförteckning

Ordföranden har ordet	5	Kongresser, konferenser i utlandet.....	47
Förbundsrådet 2023	6	Transportarbetarnas Arbetslöshetskassa	49
Förbundsstyrelsen	8	Förvaltningsberättelse	52
Avdelningarnas medlemsantal	9	Resultaträkning.....	54
Avtalsförhandlingar	10	Balansräkning.....	55
Gränsdragningsfrågor	10	Eget kapital och skulder	56
Organisationsenheten.....	13	Kassaflödesanalys.....	57
Facklig/Politisk verksamhet (FAPU).....	14	Noter.....	58
Medlemsundersökning.....	14	Revisionsberättelse	68
Plattformsarbete	14	Samhall.....	72
Sociala dialogen.....	15	Bemanningsavtalet	72
Internationellt arbete.....	17	Bevaknings- och säkerhetsavtalet.....	73
Internationellt arbete nationellt.....	17	Bensin- och garageavtalet.....	74
ITF Flag of Convenience Campaign, FoC och Port of Convenience Campaign, PoC	18	Biluthyrningsavtalet.....	75
Internationella Transportarbetarefederationen, ITF.....	18	Bilvårdsavtalet	76
Europeiska Transportarbetarefederationen, ETF	19	Bussbranschavtalet	77
Nordiska Transportarbetarefederationen, NTF	20	Bärgningsavtalet.....	77
European Public Service Union, EPSU.....	21	Civilflyget, riksavtalet	78
UNI Global Union, UNI.....	21	Flygteknisk underhållspersonal på civilflygområdet.....	79
UNI-Europa Property Services UNI-E	21	Depåavtalet.....	80
SUN.....	21	Arbetstagare på fraktflygområdet	82
Europeiska företagsråd, EWC.....	22	Flygtankningsavtalet.....	83
Internationella kvinnokommittéer	23	Flygtekniker med typcertifikat	84
Union to Union, utvecklingsarbete.....	25	Gummiverkstadsavtalet	85
Svenska Transportarbetareförbundets Internationella Solidaritetsfond.....	26	Hyrverksavtalet.....	85
Juridiska kommittén.....	26	Hamn- och Stuveriavtalet.....	86
Tidningen Transportarbetaren	29	Miljöarbetareavtalet.....	87
Kommunikation 2023	30	Sobona	87
Arbetsmiljö.....	32	Reklamdistributörsavtalet.....	88
Kulturverksamheten	34	Taxiavtalet – Förare	88
Studie- och kursverksamhet	35	Taxiavtalet – Telefonister.....	89
Yttranden.....	38	Terminalavtalet.....	89
Konferenser, möten i Sverige	45	Tidningsdistributörsavtalet.....	90
Kongresser i Sverige	45	Utlandsavtalet.....	90
Representation i avdelningar och regioner	46	Transportavtalet.....	91
		Svenska Transportarbetareförbundet organisationsplan	92

A close-up photograph of a person's hand holding a white and yellow megaphone. The background is a blurred crowd of people, suggesting a public gathering or protest. The megaphone is the central focus, with its handle and horn clearly visible. The text is overlaid on the megaphone's body.

**”Man förtjänar sina
medlemmar, man får
dem inte gratis”**

Ordföranden har ordet

Vi lägger ytterligare ett år till handlingarna. Ett år som tydligare än någonsin visat hur viktigt det är med en stark fackföreningsrörelse och en fungerande svensk arbetsmarknadsmodell.

2023 var ett år med en avtalsrörelse som inte blev liknade någon tidigare avtalsrörelse för Transports del. Förbundet beslutade under hösten 2022 att ställa sig utanför LO-samordningen. Orsaken var främst att vi ansåg att kraven låg alldeles för lågt, men även bristen på inflytande från de förbund som inte är en del av det så kallade industriavtalet – ett industriavtal som lägger sig som en våt filt över förhandlingsutrymmet för oss förbund utanför.

Vårt beslut innebar att vi stod utan möjlighet att begära sympati från övriga LO-förbund vid en konflikt. Detta var dock en kalkylerad risk som jag och förbundet var väl medvetna om. Vi tog risken eftersom Transport besitter en sådan styrka som eget förbund och för att det finns en sådan kampvilja och lojalitet bland våra medlemmar. Transports medlemmar är beredda att stötta varandra vid behov och jag hävdar med bestämdhet att vi är Sveriges bästa och starkaste förbund.

När avtalsrörelsen väl drog i gång använde vi industrins märke som ett golv. Inte som ett tak. Vi prioriterade våra medlemsgruppers kravbild avtal för avtal. På flera avtal levererade vi betydligt bättre än märket, och framför allt var inget avtal sämre än märket.

Vi hamnade i varsel och medling inom både bevakning och taxi. Efter medling lyckades vi trycka oss till bättre avtal än vad arbetsgivarna initialt erbjöd. Vi kanske inte var helt nöjda, men det ska vi nog aldrig vara. Genomgående blev det bra eller acceptabla avtal för medlemmarna i Transport.

Året 2023 har också präglats av kampen för det vi kallar för den svenska eller nordiska modellen. När IF Metall hösten 2023 begärde kollektivavtal med Tesla i Sverige, TM Sweden, drog en kamp i gång som fortfarande stormar. Jag hävdar att denna kamp är en kamp för hela den svenska arbetarrörelsen.

Redan innan konflikten bröt ut begärde IF Metall sympati av oss. I given solidaritet stoppade vi lossning och lastning av Teslabilar i svenska hamnar och under konfliktens gång har vi också stoppat avfallshanteringen på Teslas verkstäder i Sverige. Hur kampen slutar står än så länge

skrivet i stjärnorna. Det enda jag vet är att vi inte kan förlora.

Avslutningsvis vill jag lyfta att vi ser en bra ökning av både fackliga förtroendemän och skyddsombud ute på våra arbetsplatser. Detta är enligt min uppfattning det absolut bästa sättet att bli ett ännu starkare förbund med fler medlemmar. Vi måste synas, finnas och närvara ute på arbetsplatserna. Man förtjänar sina medlemmar, man får dem inte gratis.



STOLT FÖRBUNDSORDFÖRANDE

Förbundsrådet 2023

Förbundsrådet har traditionellt sammanträtt två gånger under 2023.

Den första juni sammanträdde vi på Kungsbron World Trade Center. Det var mitt i den pågående avtalsrörelsen, där det redogjordes för de avtal som tecknats och hur arbetet såg ut med de pågående och kommande avtalsförhandlingarna. Utöver det arbetet vi håller på med mot arbetslivskriminalitet och vår roll i delegationen mot arbetslivskriminalitet. Arbetet med de beslutade kongressmotionerna från kongressen 2022 föredrogs samt ett fastställande om uteslutning av medlem som är en aktiv SD företrädare. (Möjligen det sista på ett tag, då HD senare meddelade att de avslår vårt överklagande dit).

Under hösten samlades Förbundsrådet i LO Borgen den nionde november. Där redogjordes för tecknade riksavtal sedan sista sammanträdet och de två avtal som återstod. Den uppkomna konflikten med Tesla som vägrar teckna kollektivavtal med IF Metall redogjordes för. Våra sympatiåtgärder i hamnarna har haft gott genomslag och vi har fått god mediarespons.

Utöver dem kan nämnas budget för 2024 och den kostnadsomfördelning, gällande framför allt IT och kommunikation, som förbundsstyrelsen beslutat om, där förbundet får en högre andel av medlemsavgiften och avdelningarna en något mindre andel.

Rådet fastställde även en lista på kommande kongressombud och ersättare till LO kongressen i maj 2024.

Förbundsrådet har, förutom förbundsstyrelsen haft följande sammansättning

	Avd
Jimmy Åsberg	1
Jörgen Wärja, Mikael Gustafsson suppleant 1 juni	2
Viktor Andersson, Henrik Lagberg suppleant 9 november	3
Joakim Carlsson	4
Jörgen Öhman ingen närvarade 9 november	5
Mikael Persson	6
David Eriksson	7
Roger Hurtig	9
Ola Bodin	11
Henrik Holmgren ingen närvarade 1 juni	12
Anton Svensson ingen närvarade 1 juni	14
Patrik Gardelin	16
Jerry Walthéreson, Sven Sawatzki suppleant 1 juni, ingen närvarade 9 november	17
Mikael Humlin	18
Andreas Kedborn	19
Anna Axelsson ingen närvarade 1 juni	20
Ann-Charlotte Larsson, Manuel Gomez suppleant 1 juni, Daniel Wallfors suppleant 9 november	25
Cristian Bergvall	26
Lars-Gunnar Sandgren, Mikael von Ahn suppleant 9 november	28
Lars Eriksson	32
Ludwig Eriksson, Filip Rydolv suppleant 1 juni	41
Joacim Olsson, Johan Einarsson suppleant 9 november	41
Tommy Sahlberg	46
Daniel Hilmér	51
Kent Christensen	88
Daniel Hilmér tillträde, 2022-08-04	55
Kent Christensen, suppleant	88

TESLA

Förbundsstyrelsen

Förbundsstyrelsen har under året haft tio ordinarie och fem extra besluts och sammanträden.

Året har präglats av riksavtalsförhandlingar där vi inte har ingått i LO samordningen vilket gjort oss lite friare att hitta bra lösningar för våra medlemmar. Styrelsen har dock tvingats till att besluta om varsel på flera områden och där har styrelsen varit helt enade kring dessa frågor.

Vi beslutade även om att flytta förbundskontoret då vi blivit varslade om stora hyreshöjningar.

Förbundsstyrelsen beslutade även om att flytta medlemshanteringen närmare medlemmarna genom att förlägga mer av det arbetet på förbundsanställda handläggare på lokalavdelningarna. Det i sin tur gjorde att vi nu är färre personal på förbundskontoret. Förbundsstyrelsen beslutade även om att skicka ett antal motioner till LO inför kongressen 2024. De hade i de flesta fall initierats från våra lokalavdelningar.

Arbetet med att vara ett mer medlem-snära förbund fortsatte även under 2023. Alla i förbundsstyrelsen har två avdelningar utöver sin egen att samverka med i det löpande arbetet med att organisera fler arbetsplatser långsiktigt och att värva fler medlemmar. Utbildningstrappan introduceras succesivt, där aktiva medlemmar får en fadder som ska hjälpa till med att visa på utbildningsvägar framåt och att förtroendevalda ska känna sig mer trygga i sina uppdrag.

Styrelsen beslutade även att teckna ett kollektivavtal för våra anställda Funktionärer, samt hängavtal med Journalistförbundet för våra journalister.

Verkställande utskottet

Tommy Wreeth	Förbundsordförande
Lars Mikaelsson	Förbundssekreterare
Peter Lökvist	Förbundskassör

Övriga styrelseledamöter

Karin Peterson, avdelning 3
Lena Hunt Wiberg, avdelning 17
Carina Lövgren, avdelning 4
Linda Svensson, avdelning 12
Johan Eriksson, avdelning 46
Patrik Östbjerg, avdelning 1
Sofia Södergren Poikulainen, avdelning 5 till den 2023-06-10, Nina Broman Costa avdelning 5 från den 2023-06-12 avdelning 4
Petri Perälä, avdelning 46
Christina Mattisson, avdelning 18
Emma Brodin, avdelning 9

Adjungerade

Martin Miljeteig
Peter Winstén
Ulf Persson
Britt-Marie Andersson
Magnus Falk
Nina Lindholm
Jimmy Ovesson
Susanne Hellquist, VU sekreterare

Avdelningarnas medlemsantal

2022-12-31	Avd	Kvinnor	Män	Summa	2023-12-31	Avd	Kvinnor	Män	Summa
Umeå/Norrköping	1	100	977	1 077	Umeå/Norrköping	1	107	955	1 062
Göteborg	2	51	805	857	Göteborg	2	61	802	863
Göteborg	3	903	4 037	4 940	Göteborg	3	865	3 949	4 814
Linköping	4	451	2 055	2 506	Linköping	4	512	2 038	2 550
Stockholm	5	1 193	6 056	7 248	Stockholm	5	1 222	5 848	7 070
Karlstad	6	404	1 492	1 895	Karlstad	6	418	1 436	1 854
Nyköping	7	341	1 402	1 743	Nyköping	7	364	1 374	1 738
Örebro	9	331	1 421	1 752	Örebro	9	339	1 373	1 712
Gävle	11	258	957	1 215	Gävle	11	272	949	1 221
Malmö	12	522	3 093	3 616	Malmö	12	540	3 100	3 640
Helsingborg	14	423	2 327	2 750	Helsingborg	14	421	2 172	2 593
Visby	16	48	256	304	Visby	16	50	269	319
Skövde	17	461	2 225	2 686	Skövde	17	550	2 257	2 807
Hudiksvall	18	128	793	921	Hudiksvall	18	157	817	974
Västerås	19	322	1 382	1 704	Västerås	19	364	1 399	1 763
Jönköping	20	355	1 638	1 993	Jönköping	20	383	1 558	1 941
Halmstad	25	406	1 565	1 971	Halmstad	25	408	1 519	1 927
Luleå	26	444	1 777	2 221	Luleå	26	446	1 738	2 184
Umeå	28	327	1 682	2 009	Umeå	28	368	1 643	2 011
Sundsvall	32	478	2 313	2 791	Sundsvall	32	562	2 230	2 792
Uppsala	41	454	1 579	2 034	Uppsala	41	579	1 634	2 213
Märsta	46	71	1 009	1 080	Märsta	46	83	1 028	1 111
Kristianstad	51	441	2 426	2 867	Kristianstad	51	474	2 341	2 815
Uddevalla	55	204	947	1 151	Uddevalla	55	213	955	1 168
Borlänge	88	308	1 182	1 491	Borlänge	88	319	1 158	1 477
Summa total		9 424	45 396	54 821	Summa total		10077	44542	54 619

Avtalsförhandlingar

Inför avtalsförhandlingarna stod vi som enda förbund i LO utanför samordningen.

Vi beslöt oss redan under hösten 2022 att ställa oss utanför samordningen då vi tyckte att det krav som förbunden inom LO bestämde sig för var för lågt med tanke på den höga inflation som varit under 2022 och som fortsatte under 2023

Vårt beslut innebar att vi fick klara oss själva under avtalsrörelsen. Det gjorde vi med övertygelsen om att våra yrkesgrupper besitter tillräcklig styrka för att själva kunna sympatisera med varandra.

Att stå utanför samordningen är inget vi ska ta lättvindigt på, men den här gången var situationen med hög inflation och fortsatt negativ utveckling av

inflationen för problematisk. Vi var helt enkelt tvungen att försöka själva.

På flertalet avtal lyckades vi leverera bättre än märket, och framför allt så blev inget avtal lägre än märket. Men det var ett oerhört tryck från våra motparter, och på Taxiavtalet-förare och Bevaknings- och säkerhetsavtalet blev vi tvungna att varsla om konflikt. Efter medling så lyckades vi teckna avtal även där.

Gränsdragningsfrågor

Under 2023 har förbundet inte haft några gränsdragningstvister, som blivit föremål för LO:s styrelse att hantera.

Transport var utsedda att vara med i en arbetsgrupp där de sju största förbundet ska se över LO:s organisationsplan till kongressen 2024 arbetsgruppen slutförde sitt uppdrag under hösten 2023.

Förbundet har under året haft en tvist på Bring Parcel i Jönköping där Seko och Transport kom överens om att terminalverksamheten övergår till Transport.

Förbundet har även gjort en överenskommelse med Handels i samband med

att Cold Cargo fusioneras in i Dagab om att avtals- och organisationsrätten tillfaller Handels, detta under förutsättning att Dagabs egna lastbilar inte åtar sig transportuppdrag utanför Dagabs transporter från deras lager.

Förbundet har haft pågående samtal med IF Metall gällande Rang Sells Treatment & Detox i Högbytorp då företaget vill byta arbetsgivarorganisation från BA till Ikem på grund av att företaget byggt en processanläggning inne på området.

Förbundet har också fört samtal med Vision angående flygplatser där Vision som tjänstemannaförbund i den kommunala världen organiserar både arbetare och tjänstemän.

Med Fastighets har en tvist uppkommit på Recover Industri Service där vi anser att hela deras verksamhet faller under Miljöarbetareavtalet.

Hotell och restaurang har vi pågående samtal med gällande catering på Arlanda där vi vill behålla lastningen.

Utöver det så har förekommit samtal med Byggnads om kranbilar och fordonsmonterade kranar samt med Handels om lager. Även pappers gällande hamnar som är direkt anslutna till pappersbruken.

AVTAL2023

Avtalsrörelsen är i full gång och vi förhandlar om innehållet i våra kollektivavtal. Transport kämpar för att förbättra din lön och dina arbetsvillkor, vilket regleras i kollektivavtalen.



Scanna & läs mer



1897

Organisationsenheten

2023 har för organisationsenheten präglats av en fortsättning på organisationsbygge för lokalavdelningarna samt av förbundets avtalsrörelse.

Inför avtalsförhandlingarna genomförde enheten tillsammans med lokalavdelningarna, aktionsdagar där samtliga lokalavdelningar var ute på arbetsplatserna med ett gemensamt budskap, högre lön med dig som medlem blir det lättare.

Organiseringsenheten har under året fortsatt och utvecklat arbetet med rikstäckande arbetsplatser. Det här genom att tillföra UPS i arbetet. Sedan tidigare arbetas det kontinuerligt med Aditro, Postnord TPL. Samtliga lokalavdelningar som är berörda med arbetsplatserna medverkar och arbetar aktivt med arbetet. Det vi kan konstatera är att våra förtroendevalda stärks och utvecklas i sina roller. För samtliga arbetsplatser har det involverat 25 förtroendevalda.

Under året har förbundet tecknat kollektivavtal med IBX Logistik. Ett arbete där samtliga berörda lokalavdelningar medverkar. Ett annorlunda arbetssätt där överenskommelser har tecknats med företaget om möjlighet till lokalt organisationsbygge. I samband med avtalstecknandet genomfördes informationsinsatser med berörda lokalavdelningar där såväl företag som förbund medverkade.

Förbundsstyrelsen har beslutat om ett faddersystem där samtliga lokalavdelningar har en ansvarig från förbundsstyrelsen för uppföljning av avdelningarnas verksamhetsplaner, verksamhetsplanerna har utverkats med hjälp av organisationsenheten.

Avdelningsutvecklingarna 2023

Under 2023 har deltagit vi i verksamhetsplaneringar, arbetsplatsbesök samt genomfört utbildningar på 22 av Transports 25 lokalavdelningar.

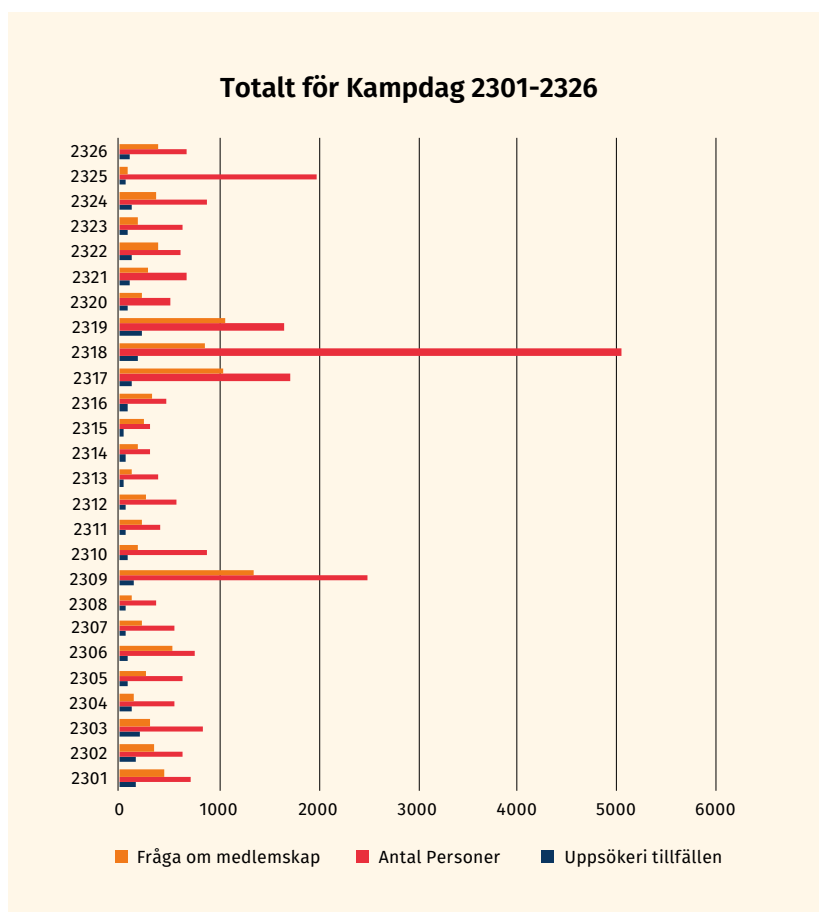
Utbildningarna har omfattat utåtriktad verksamhet, medlemsvärning, organisering och hur man samtalar med medlemmar/potentiella medlemmar.

Vi har även hållit utbildningar i verksamhetsplaneringar med näbara mål för avdelningsstyrelser, sektioner,

klubbar och anställda i förbundet. Dessutom har vi utbildat i hur vi utvecklar våra förtroendevalda utifrån "förtroendemannatrappan".

Under 2023 har vi säkerställt att alla delar i den facklig-politiska planen sitter på plats, tillsammans med FAPU.

Vi har deltagit i:
- 16 Verksamhetsplaneringar
- 22 Utbildningstillfällen
Totalt har vi genomfört 68 avdelningsbesök.



Facklig/Politisk verksamhet (FAPU)

Förbundets facklig/politiska utskott har efter nomineringar från förbundsavdelningarna fått en ny mandatperiod till och med december 2026.

Under året har utskottet haft två överläggningar en på våren och en på hösten där utskottet även träffat riksdagens trafikutskott (S).

Utgångspunkten för det fackligt/politiska arbetet har varit att förbundet behöver en långsiktig planering för det facklig/politiska arbetet, inför kommande Europaparlamentsval och val till kommun/region/riksdag 2026. Arbetet har resulterat i en långsiktig plan.

Den långsiktiga planen innebär att vi skall få fler medlemmar att bli politiskt aktiva och driva Transports frågor mot beslutsfattande politiker. Det här skall göras genom att regionansvariga Fapu-ledamöter behöver arbeta mer aktivt mot de avdelningar man representerar, samt stimulera avdelningarna till att mer aktivt arbeta mot Socialdemokraternas politiker för att de ska driva Transports frågor. Vidare skall avdelningarnas politiskt intresserade utbildas i hur vi skall driva frågor. Avsikten är att de frågor som Transport driver skall komma ifrån våra medlemmar på arbetsplatserna och att våra förtroendevalda politiker är svaret skyldiga till våra medlem-

mar. Förbundets facklig/politiska utskott arbetar med nya mötesformer som skall främja att våra medlemmar och förtroendevalda på ett enkelt sätt kan vara med på förbundets förändringsresa där målet är en stark politisk majoritet som kan driva Transports politiska uppfattning.

Fapu har under året representerats av Cristian Bergvall region 1, Johanna Bergsten region 2, Jörgen Hellman region 3 tom 2023-08-31. Patrik Gardelin från och med 2023-10-01, Peter Eriksson region 4, Alexander Hutter region 5 samt Tommy Sahlberg region 6.

Medlemsundersökning

Under verksamhetsåret har Samhälls-politiska enheten genomfört en stor enkätundersökning bland sex av våra avtalsområden; taxi, terminal, chaufförer, hamn, bevakning och miljö.

I denna undersökning fick närmare 10 000 av våra medlemmar möjlighet att svara på frågor om bland annat hur

de upplever den fysiska samt sociala och organisatoriska arbetsmiljön. Det ställdes också frågor om hur ny teknik införs och används på deras arbetsplatser. Svaren kommer bland annat användas i kommande avtalsrörelser samt till en rapport om hur våra medlemmar upplever teknikutvecklingen, om deras integritet respekteras och

om de ges förutsättningar att hänga med i utvecklingen genom kompetensutveckling.

I samarbete med andra enheter samt avdelningarna har det också genomförts enkätundersökningar med uppsökeri på Bensin- samt Taxi-avtalet.

Plattformsarbete

Under året har förbundet arbetat med frågor som rör plattformsarbetares arbetsvillkor.

Nationellt har förbundet figurerat en del i media och radio. Internationellt har förbundet deltagit i ett EU-finansierat forskningsstudie, Don't GIG Up, Never! som samkoordinerades av det italienska forskningsinstitutet

Fondazione Giacomo Brodolini. Transport bidrog till värdefull kunskap och rapporter i form av bland annat tre fallstudier.

Resultatet av forskningsstudien presenterades på en slutkonferens i Rom, i juli. Förbundet var fortsatt involverat i det arbete som skedde runt EU-kommissionens direktiv om

plattformsarbete. Syftet med direktivet var att reglera plattformsarbete, bland annat genom en så kallad presumtion.

Efter intensiva förhandlingar kom medlemsländerna slutligen fram till en slutkompromiss och röstades ned. Det nya nejdet innebär att förslaget riskerar att få vänta på sitt slutgodkännande till efter EU-valet i juni 2024.

Sociala dialogen

Bevakning

Förbundet har under året varit representerad av Istvan Csikasz i Sociala Dialogen.

En viktig fråga för UNI-Europa som man drivit länge, är om Offentliga upphandlingar, att inga Offentliga upphandlingar skall tillåtas utan Kollektivavtal. Frågan om Offentliga Upphandlingar har varit uppe för diskussion i Europaparlamentet. Europaparlamentet kommer att

påbörja att se över EU-direktivet om Offentliga Upphandlingar om att "Schyssta Villkor" för arbetstagare ska gälla i Europa.

Hamn

Förbundet är representerat av Anders Gustafsson. Tyvärr så har det bara varit ett möte då kommissionen tyvärr inte kunnat delta på övriga. Men arbetet med att få till en säkerhetsföreskrift som gäller vid lastning och lossning fortgår. Sverige ligger redan i

framkant här vilket innebär att vi kan stötta övriga Europa.

Vägtransport

Förbundet har under året varit representerad av Tommy Jonsson. Tyvärr har ETF missat att kalla oss under året.

Ansvarig på förbundet för sociala dialogen under året har varit Jimmy Ovesson





Internationellt arbete

Allmänt

Förbundets internationella arbete stadgas i paragraf 2 i förbundets stadgar, till detta kommer förbundsstyrelse beslut och andra policys. Förbundets internationella verksamhet har under 2023 bedrivits under normala förhållanden covid 19 ej längre räknas som pandemi och restriktionerna släppts i många länder. Den begränsning som varit är som många andra märkt av det ekonomiska läget. Läget i Sverige samt andra länder i världen har gjort det extra tufft. Svenska kronans värde men även priser på resor samt boende har legat högt under hela 2023. Detta har gjort att vi valt att inte vara så stora delegationer på kongresser samt övriga internationella uppdrag. Under

våren så drog en rejäl konflikt i gång i Grafenhausen i Tyskland, en strejk bland makedonska förare som körde för ett polskt åkeri hade fått nog och tröttnat på att jobba utan att få ut lönen.

Denna konflikt slutade väl och de löneskulder företaget hade betalades till slut ut till förarna, dock så drog en ny strejk igång under hösten men den var inte lika omfattande och avslutades ganska fort.

Under senhösten 2023 så tog vi även ett beslut om reseförbud till Bryssel med anledning av det terrordåd som var riktat emot svenskar i Bryssel.

När det gäller det långdragna mobilitetspaketet så kvarstår frågan om

kontrollfunktionen, där förbundet förordar en ny tillsynsmyndighet.

Internationella Kongresser under 2023 som vi deltagit på är NTF kongressen i Maj Helsingfors samt att UNI Global hade sin kongress i Philadelphia i augusti 2023.

Även våra biståndsprojekt har lidit av ekonomin, vi har inte kunnat följa upp våra projekt 100 procentigt. Växelkursen har ställt till det i en del av projekten så mycket pengar har gott till spillo av detta. Vi fortsätter med vårt internationella arbete nationellt också genom LO och lobbyarbete visavi politiken och politiker med mera.

Internationellt arbete nationellt

Ordning & Redaerksamheten i åkeribranschen

Tommy Johnsson har under 2023 mestadels jobbat ensam med Ordning & Redaerksamheten, arbetet har under tiden även utökats med arbetet mot arbetslivskriminalitet. Ordning & Redaerksamheten har medverkat vid flertal digitala seminarium och konferenser som inbjuden föredrags-hållare gällande verksamhetens arbete mot arbetslivskriminalitet. Möten/föredrag har ägt rum med flera av förbundets avdelningar, politiska partier, myndigheter med flera.

Tommy Johnsson har också medverkat i flera uppsökier bland annat Söderhamn och Björkäng (Halmstad) samt deltagit på LO:s arbetsmarknads-dagar i Gävle och Växjö, med inriktning på arbetslivskriminalitet. Man har även genomfört två avtalskontroller på de företag som tidigare har tecknat utstationeringsavtal.

Mobilitetspaketet har nu till största delen implementerats i Sverige, vi kan därmed se en del av konsekvenserna efter införandet. Chaufförer som idag utför cabotagetransporter i Sverige avlönas ej med svenska löner som var tanken, utan man avlönas oftast med hemlandets minimilöner. IMI registret (Internal Market Information

System) som skulle vara till hjälp för den fackliga organisationen för att få dokumentation som skulle ligga till grund för att påkalla förhandling för upprättande av utstationeringsavtal visade sig vara tandlöst. Det visar sig att de utländska åkerierna ofta registrerar sina chaufförer som utstationerade sex månader i taget, vare sig dom utför arbete i Sverige eller inte.

Många chaufförer som tidigare var anställda i utländska åkerier har nu blivit anställda i svenska företag, med hopp om ett liv i Sverige med bra arbetsförhållande. Man blir tyvärr oftast anställd i oseriösa svenska åkerier där anställningsförhållandena är usla. Vi har sett anställningskontrakt där lönerna varierar från noll kronor till att ligga mer än 10 000 kronor under Transports avtal i grundlön.

Vi kan även se hur svenska åkerier börjar använda sig av ackordslön där chauffören avlönas per debiterad mil. I arbetet mot arbetslivskriminalitet har vi under året hjälpt ett antal utländska chaufförer som är medlemmar, och som råkat illa ut hos sin svenska arbetsgivare. En makedonsk chaufför blev misshandlad av en förman och sedan utkastad på gatan, bara för att man frågade efter sin lön. Det har även varit försäkringsärenden där

chaufförer råkat ut för trafikolyckor där arbetsgivaren ej anmält den anställde som inblandad.

Under hösten så besöktes Tommy Johnsson av Jönköpings kommunalråd samt av en riksdagsledamot för att ta del av förbundets arbete mot arbetslivskriminalitet. Detta resulterade i att man i mitten av december öppnade Europas första mobila fackliga kontor på en säkerhetsparkering. Detta är ett samarbete mellan Jönköpings kommun och Transports avd. 20 där Tommy Johnsson under perioder skall bemanna kontoret, detta projekt skall pågå under sex månader. Syftet är att kunna bistå med hjälp, informera, organisera samt se hur mobilitetspaketet har förändrat chaufförernas arbetsförhållanden.

European Labour Authority i Bratislava bistår med information gällande regelverk såsom kör & Vilotider, utstationeringsregler, löner mm. på alla aktuella språk. Invigningen bevakades både av tidningar och Sveriges television.

Myndigheter har visat intresse för att besöka anordningen, även NTF besökte under en dag det mobila kontoret.

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

Förbundets representanter i FoC-kampanjen 2023 har varit: Fredrik Brådd assisterande koordinator, Göran Larsson ITF-inspektör.

FoC kampanjens syfte är att skydda och förbättra anställningsvillkoren för sjöfolk samt säkerställa att sjöfolk skyddas från exploatering oavsett hudfärg, nationalitet, kön, ras, religion eller sexuell läggning och att angripa undermålig sjöfart och eftersträva ITF acceptabla normer på alla fartyg oavsett flagg samt stärka medlemsförbunden för att maximera internationell solidaritet till stöd för kampanjen. Detta genom att använda alla politiska, fackliga och lagliga medel som står ITF och medlemsförbunden till förfogande. De 138 inspektörer och koordinatörer som är placerade i

120 hamnar världen runt i 59 länder har under 2023 genomfört ca över 10 000 fartygsinspektioner och tagit ut mer än 50 miljoner USD i retroaktiva löner till sjömän. Under 2023 har cirka 12 242 bekvämlighetsflaggade fartyg varit bundna av ITF-godkända Inspektoratet i Sverige är delat mellan Seko som organiserar sjömän samt Svenska Transportarbetareförbundet som organiserar hamnarbetare.

Tack vare hamnarbetarnas solidaritet lyckas ITF-inspektörer världen runt att teckna avtal som tryggar villkoren för sjömän som jobbar på bekvämlighetsflaggade fartyg. Under 2023 har fortsatta möten hållits med hamnar, befraktare samt godsägare för att förklara vikten att ett kollektivavtal är på plats innan fartyget ankommer kaj

samt dom eventuella problem som kan uppstå ifall fartyget inte har det. Detta har gett bra resultat med mindre avtalslösa fartyg men även större kunskap och förståelse från dom berörda, detta arbete kommer fortsätta under 2024.

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 fysiska möten till vilka även Nordiska Transportarbetarfederationen varit adjungerat.

I samordningskommittén sitter Tommy Wreeth, Jimmy Ovesson, Peter Lökvist, Anders Gustafsson, Göran Larsson och Fredrik Brådd.

Internationella Transportarbetarfederationen, ITF

Inom ITF har förbundet under året varit representerad av Peter Lökvist i styrelsen som adjungerad. Styrelsen har sammanträtt två gånger under året genom hybridsammatråden. Ordförande för ITF är Paddy Crumlin från MUA i Australien och generalsekreterare är Stephen Cotton.

ITF är en av nio globala yrkesfederationer där förbundet har majoriteten av sina medlemmar organiserade.

ITF arbetar bland annat med globala frågor som klimat, globala leveranskedjor, Human Right Due Diligence och att hjälpa medlemsförbunden att organisera samt aktivera medlemmar.

ITF är också drivande inom ILO, ett underorgan till FN. Förbundet har under året kraftsamlat bland annat kring ITF:s arbetet med Terminal och Lagerarbetare där Peter Lökvist är

ordförande, och adjungerad i vägtransportsektionens styrelse, Magnus Larsson är styrelseledamot.

Terminal och Lagerkommittén har under 2023 fokuserat på kartläggning medlemskap, organiseringsprojekt i Central Amerika, Sydost Asien, där även förbundet är engagerat, i Marocko i deras arbete med att organisera och teckna kollektivavtal för terminal och lagerarbetare.

Förbundet är fortsatt engagerad i den så kallade FoC- som PoC kampanjen i såväl avtalsförhandlingar som stridsåtgärder där en mängd enskilda sjömän fått erfara vad det innebär att ha en stark facklig organisation bakom sig när det verkligen gäller.

Den politiska ledningen över FoC kampanjen sköts av FPC, Fair Practices Committée. I FPC är förbundet också

representerad genom Peter Lökvist. ITF har sju sektioner som stödjer enskilda medlemsförbund i världen. Dessa återfinns inom sjö- och flodtransporter, vägtransport, hamn, järnväg, turism, fiske och flyg.

Förbundet är representerade i vägtransportsektionen genom Peter Lökvist. Hamnarbetarna har företrätts av Anders Gustafsson. Det är i hamnen som sjöfart möter såväl väg-, terminal och lager som järnvägstransporter. Detta faktum gör att ITF lägger ner stora resurser på arbetet med hamn- och logistikföretagen i syftet att stärka och förbättra alla transportarbetares arbets- och livsvillkor.

I övriga sektioner finns kontakter när behov uppstår som i till exempel flygsektionen. Ansvarig på förbundet har under året för ITF verksamheten Jimmy Ovesson varit.

Europeiska Transportarbetarefederationen, ETF

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

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

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

Ordförande för ETF är Frank Moreels från belgiska BTB, generalsekreterare är Livia Spera. Fokus under året har varit att fortsätta arbetet mot social dumping och för schysta villkor i alla transportsektorer. EU:s mobilitetspaket har fortfarande varit ett stort politiskt fokus. Men även EU valet som går av stapeln i juni 2024. Man har även fokuserat mycket på att bygga upp en bra relation med ELA som är European Labour Authority, där fokus ligger på att myndigheter i olika länder kan samarbeta tillsammans med ELA för att kunna få till bra relationer men även bra villkor för utstationerande arbetare. Handläggare och ansvarig för vägtransportsektionen är Cristina Tilling. Förbundet har varit repre-

sentat av Jimmy Ovesson. Fokus har legat på mobilitetspaketet, i detta mycket med IMI registret, dit förare som bedriver gränsöverskridande trafik numer registreras. Kör och vilotider för bussförare inom ramen för mobilitetspaketet har också avhandlats och påtryckningar mot EU har gjorts.

Sektionen har också arbetet vidare inom ramen för den sociala dialogen samt med ett par forskningsprojekt, Just transition samt elektrifieringen utav fordon och fordonslängder (så kallade Mega Trucks). Ekin Öztürk från ETF har varit och besökt oss på förbundskontoret hon fick följa med ut på fältet dels för att träffa Tommy Jonsson och prata om hans arbetet och det mobila fackliga kontoret. När hon ändå var här så körde vi ett arbetsplatsbesök, hon fick vara med och ställa frågor om våra fordonslängder samt elektrifiering utav lastbilar.

Handläggare och ansvarig för hamnarbetaresektionen var Berardina Tommasi. Förbundet har under året varit representerat av Anders Gustafsson. Arbetet har fortsatt bedrivits via online samt fysiskt möte i Valencia. En verksamhetsplan för kommande år beslutades i under föregående år och följs nu upp regelbundet. Hamnsektionen kommer att under kommande åren jobba med att "Forma hamnarbetets framtid" genom följande frågor, automatisering digitalisering, hälsa och säkerhet, hamnars arbetsvillkor samt EU politik där sociala dialogen vara eller icke vara diskuteras då EU-representanter lyser med sin frånvaro. Facket genom ETF och hamnägarna har börjat att sätta press på EU i frågan att hamnarbetarna måste prioriteras. Vi försöker också genom ETF och socialdialogen få till ett gemensamt regelverk gällande säkerhet och arbetsmiljö på

fartyg som anländer till kaj. Sverige ligger redan i framkant på detta område. Belgarna vill att vi antar en gemensam checklista.

Vidare så fick alla länder uppdatera vad som under året hänt gällande surrning av container. Det är fortfarande Belgien och Holland som vill driva och driver frågan om surrning till domstol. Övriga länder väntar.

Handläggare och ansvarig för civilflygsektion är Eoin Coates. Förbundet har av olika skäl inte haft någon representation. Dock har förbundet den kontakt man behöver vid behov. Under året har flera frågor präglat sektionens arbete. Bland annat har man arbetat hårt med att få ordning på Smart Lynx som är ett lettiskt bolag som hyr ut sina plan med Personal till bland annat SAS, upplägget har kritiserats. ETF har också lyft detta med ELA att man borde få stopp på att man hyr ut plan med personal som ibland är anställda via bemanningsföretag i ett annat land.

Under 2023 så har vi deltagit i ett projekt gällande hur man får till att bygga en rättvis övergång mot en smart och hållbar transportsektor från fabrik till köpare. Projektet hålls av ETF samt IndustriALL i samråd. Möten har varit både digital och fysiska under 2023. För Transportsektorns del så handlar det mycket om att ställa om till elektrifiering av fordonsflottan. Workshops varvat med forskare har varit arbetsmetoden. Man fokuserar också på att flyget måste ställa om till el, här ser man att först måste flygplatserna ställa om sin fordonsflotta. Slutrapport om projektet kommer, den är inte klar även om projektet är avslutat.

Ansvarig på förbundet har under året för ETF verksamheten Jimmy Ovesson varit.

Nordiska Transportarbetarefederationen, NTF

Förbundet har i NTF representerat i styrelsen och arbetsutskottet av Tommy Wreeth. På styrelsemötena har även Jimmy Ovesson deltagit.

Arbetsutskottet har sammanträtt fyra gånger under året och styrelsen två gånger. NTF hade sin kongress under maj månad. Kongressen hade en modern form, med runda bordsplacering som inte var delegations indelad, flertalet avbrott för gruppdiskussioner och interaktiva moment. Kongressen präglades av ett fokus på nätverkande, utbyte av idéer och diskussion. Det uppskattades av många. Det skedde många avbrott för att kunna diskutera vid de blandade borden som alla deltagare satt vid. Medlemsförbundens respektive verksamhet presenterades genom filmer, vilket var naturliga avbrott.

Ismo Kokko valdes till NTF:s ordförande under kongressen.

NTF har under året stöttat sektionerna i deras arbete, man har stärkt samarbete med övriga nordiska federationer och man har stöttat medlemsförbund i med kommunikation i deras olika kampanjer.

NTF har också gjort ett bra arbete under den pågående Tesla konflikten, detta arbete resulterade i att de tre nordiska förbunden Fellesförbundet, Norge, AKT Finland samt 3F i Danmark i mitten av december gick ut i sympatikonflikt för IF Metalls kamp att få till ett kollektivavtal på Teslas verkstäder.

NTF vägtransportsektionen

Sektionens AU har bestått av:
Flemming Overgaard (3F)
– ordförande.
Joakim Guttman (Svenska Transport)
– vice ordförande.
Ole Einar Adamsrød (Fellesförbundet)
– sekreterare.
Juha Ollas (AKT)
– Ledamot, som sedermera avlöstes av Vesa Lackman, AKT

Arbetsutskottet har haft tre sammanträden under verksamhetsåret samt 1 sektionsmöte som avhölls i samband med NTF:s kongressen i maj i Helsingfors.

Arbetsutskottet har utifrån tidigare beslut fortsatt diskussionerna bland annat gällande cabotage, klimathot, budbilsbranschen och gemensamma problemföretag. Effekterna av mobilitetspaketet har varit uppe till diskussion. Undergruppen renhållningsarbetare är representerad från Svenska Transportarbetareförbundet av Bert Johansson, Regionalt skyddsombud från avdelning 12 Malmö.

NTF Spedition och Lagersektionen

Sektionen har satt som mål att hitta lager/terminaler som opererar i alla fyra länder där sektionen har verksamhet i och med gemensamma krafter hitta på organisering kampanjer.

Ett annat mål som sektionen hade var att försöka få med Färöarna, Island och Grönland att bli involverade i NTF. Ole Christensen sektionens sekreterare var på Färöarna och bjöd in Heri Ryenheim till sektionens AU möte i Helsingfors som genomfördes i januari 2024.

Under verksamhetsåret genomfördes en NTF kongress 22–24 maj i Helsingfors.

På kongressen i Helsingfors i maj 2023 valdes ett nytt AU för sektionen:
Ordförande: Magnus Larsson Svenska Transportarbetareförbundet, Sverige
Vice ordförande: Björn Anders Jonassen, Fellesförbundet, Norge
Sekreterare: Ole Christensen 3F Danmark
Ledamot: Lena Reitan HK Norge
Ledamot: Julie Baek HK Danmark
Ledamot: Jari Kudjoi AKT Finland
Ledamot: Heidi Nousiainen Unionen Sverige anslöt efter NTF kongressen i maj.

Sektionsmöte under 2023:
24 maj i Helsingfors

AU möten:
10 januari Oslo
3 maj Köpenhamn
26 september Stockholm
28 november Teamsmöte

NTF sektionen för kollektiva Persontransporter

Under verksamhetsåret har sektionens arbetsutskott bestått av följande ledamöter:
Ordförande, Susanne Gällhagen, Svenska Kommunalarbetareförbundet

Sverige till och med 24 maj 2023.
Ordförande, Dag Einar Sivertsen, Fellesförbundet Norge, Ordförande från och med 25 maj 2023 tidigare ledamot.
Sekreterare, Anna Erixon Svenska Transportarbetareförbundet Sverige
Ledamot, Jörn Hedengran, 3F Danmark.
Ledamot, Juha Ollas, AKT Finland.

Arbetet inom KP-sektionen har under 2023 börjat återgå normala former, då vi har kunnat ha fysiska möten igen. Sektionen har under våren 2023 lagt stort fokus på NTF kongressen som gick av stapeln i Helsingfors 23–25 maj 2023.

Följande datum har KP-sektionens Arbetsutskott (AU) genomfört möten: 2 februari i Oslo, 17 april i Köpenhamn, 16 maj via Teams samt 3 oktober i Oslo.

Sektionsmöte 24 maj 2023:
Sektionsmöte genomfördes fysiskt i samband med NTF kongressen 24 maj 2023. Tema för sektionsmötet var fordonssäkerhet vid persontransporter.

Övrigt:
Frågor som varit föremål för diskussion under året är bland annat:
- Planering inför NTF kongressen samt inför medlemsmötet som hölls i samband med kongressen.
- Resultat av avtalsrörelser 2023
- Konsekvenser av avreglering av taximarknaderna i Finland, Danmark och Norge
- Mobilitetspaketet
- Kommande mötesaktiviteter

Sektionens beslut att fortsätta jobba vidare följande frågor under 2024:
- Hälsa och säkerhet
- Klimat/miljöfrågan
- Digitalisering/Automatisering
- Organisering
- Upphandlingar
- EU mobilitetspaketet

NTF Hamnarbetarsektionen

Sektionens arbetsutskott har bestått av:
Karsten Kristensen (3F Danmark), ordförande.
Anders Gustafsson (Svenska Transportarbetareförbundet) sekreterare.

Juha Antila (AKT Finland), vice ordförande.

Morten Borke (Fellesförbundet) ledamot.

Tyvärr har tidsbrist i styrelsen gjort att vi inte kunna få till de möten som planerats.

Under NTF kongressen så bestämdes det vad sektionen skall arbeta med under året. Punkterna listas nedan:

- Att Anders Gustafsson börjar jobba med sociala dialogen.

- Gasade container
- Automatisering
- Jobba för att få in en kvinna i styrgruppen
- Besöka Island för att försöka få med hamnarbetarna att bli en del i NTF
- Surrningsarbete
- Klimatförändringar

NTF flygsektionen

Förbundet har deltagit i Civilflygsektionens arbete, där vi varit representerade av Transports Flygavdelning genom Petri Perälä.

Under året har det varit två möten ett i Helsingfors samt ett i Stockholm.

Ämnen som diskuterats är bland annat den ekonomiska påverkan för flygindustrin, automatisering och digitalisering samt riktlinjer för arbetet inom civilflygsektionen.

På NTF:s flygsektion så initierades det att bilda ett EWC, på Aviator.

Ansvarig på förbundet har under året för NTF verksamheten Jimmy Ovesson varit.

European Public Service Union, EPSU

Under verksamhetsåret 2023 har Svenska Transportarbetareförbundet företrätt av Joakim Guttman i expert/referensgruppen. Under verk-

samhetsåret har två hybridmöten hållits där europeiska facken inom EPSU träffats för att prata gemensamma mål inom verksamhetsområdena energi,

renhållning och vatten. Ansvariga på förbundet har under året för EPSU verksamheten Jimmy Ovesson och Joakim Guttman varit.

UNI Global Union, UNI

UNI Global hade sin kongress i Philadelphia i 28–30 augusti 2023, till ordförande så valdes Gerard Dwyer från SDA från Australien då sittande ordförande Ruben Cortina ej ställde upp på omval. Sittande

Generalsekreterare Christy Hoffman valdes om enhälligt. Teckna globala ramavtal, uppförande avtal, är fortsatt prioriterat arbete för bevakning- och servicesektionen. Förbundet och UNI har ett fortsatt bra samarbete med

Securitas via vårt globala ramavtal med dem. För förbundet är detta samarbete viktigt då förbundet anser att Securitas är en standardsättare i branschen i Sverige men också globalt

UNI-Europa Property Services UNI-E

Förbundet har under året representerats av Jimmy Ovesson i UNI-E.

Bevakningsbranschen fackliga sida har under året fortsatt under 2023 att fokusera på personalförsörjningsfrågor innehållande personalomsättning, rekrytering och bibehållande av perso-

nal. Detta är en mycket viktig fråga då branschen dras med mycket stora personalomsättningar vilket är ett problem även för våra medlemmar.

Till detta skall även adderas anställningsformer och utbildning. Under året så har inte UNI Property services

haft något möte, dels för 2022 års möte var lagt under december månad, dels för UNI G hade sin kongress. Däremot så hade vi tillfälle till en mingel kväll i Philadelphia där vi hade en genomgång om vad de hade jobbat med under vår och sommar.

SUN

Under året har Magnus Thelander samt Jerker Nilsson deltagit i tre möten i styrgruppen för bevakningsbranschen inom SUN. Vidare har vi

stätt som arrangör för årets värtarkonferens inom ramen för SUN bevakning. Den ägde rum i Höllviken i september. Ett trettiotal deltagare från

Finland, Sverige, Danmark och Norge deltog. Konferensen och dess innehåll var mycket uppskattad av deltagarna.

Europeiska företagsråd, EWC

DHL

I DHL:s EWC har Förbundets representant varit Lena Hunt Wiberg.

2023 fick DHL både ny CEO och nytt Företagsnamn, DPDHL. Frank Appel slutade och ny CEO blev Tobias Meyer, Man beslutade också att ändra varumärkets namn från DHL till DPDHL. Det har genomförts två stormöten, ett i Lissabon samt ett i Bonn, 50 delegater från arbetstagsarsidan samt 28 från arbetsgivarsidan.

Utöver dessa har det även genomförts möten med arbetsgrupper som Transport är representerade i: Health & Safety tre möten, Women in DHL två möten, Human Rights & Due Diligence två möten.

På mötet i Lissabon återupptogs kravet från arbetstagarna om att DPDHL bör se till de svårigheter som de anställda har ställts inför pga. fortsatt hög inflation i Europa samt att företaget sedan 2020 har haft årliga rekordvinster och enligt egen utsago har en robust position tack vare sin breda geografiska positionering och kostnadskontroll därav anser EWC ledamöterna att man bör kunna ge en bonus till de anställda.

Mötet i november i Bonn diskuterade man Artificiell Intelligens och digitalisering som också resulterade i en förfrågan från arbetstagsarsidan om en gemensam arbetsgrupp för att se till att utbilda befintlig personal inför de nya arbetsuppgifterna som kommer att bli. Man påvisade också ”kontrakt” som gjorts på konkurrerande företag där man garanterade att inga uppsägningar ska ske på grund av Artificiell Intelligens. Human Right & Due Diligence lagen gicks också igenom och här är en lag som Transport kommer att kunna ha stor nytta utav. Transport fick också kort redogöra för den pågående Tesla strejken och berätta om den svenska modellen.

Både ETF samt UNI är representerade på våra EWC möten. Ansvarig från Förbundet under året har varit Jimmy Ovesson

Securitas

Inom EWC för Securitas har förbundet representerats av Istvan Csikasz tillika EWC ordförande, Ulf Karlander ordi-

narieledamot och Jan Prang Suppleant i Securitas EWC, samt Jimmy Ovesson Internationellt ansvarig.

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

EWC Executive Committee: under året haft två styrgruppsmöten där det diskuterats gränsöverskridande frågor enligt nedan.

North Star: digitalisering processen pågår och länderna i är olika faser. Digitalisering processen pågår och det finns utmaningar samt svårt att få en överblick i nuläget, då North Star har kommit halvvägs.

Employee Engagement Survey: Securitas Europa har under hösten genomfört en medarbetarundersökning. Inga resultat är släppta än till medarbetarna än, då den håller på att bearbetas/ utvärderas i skrivande stund.

Positivt är för i år (2023) att antalet fler medarbetare har svarat och lämnat sina synpunkter än föregående år. 55 % av anställda har svarat på medarbetarundersökning på Securitas Sverige AB. Securitas Sverige AB har ca: 10 000 anställda i dagsläget.

Recruitment and Retention: Rekrytering och att attrahera/behålla personal är en stor utmaning. Frågan är komplicerad då olika länder har olika lagstiftning samt att rekrytera/attrahera och behålla personal är en Nationell fråga. Diskussioner pågår på Europainivå.

EWC participation in different Projects: EWC delegater deltar i flera projekt tillsammans med Europa ledning såsom Inkludering och mångfald, SBTI, Hållbarhet, Tracttick och Medarbetarundersökning. EWC delegaterna har månadsmöten där vi kan bjuda nyckelpersoner från Ledningsgruppen och ställa frågor och på vis vara mer delaktig i gränsöverskridande frågor och bibehålla dialogen.

Health and Safety: Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet diskuteras men det behövs göras mycket mer. Olika exempel på detta är statistik, riskbedömningar, sjukfrånvaro, personalomsättning görs på idag på nationell nivå och olika mätmetoder används. Det är svårt att göra en helhetsbedömning på Europainivå.

Leadership: Ledarskapet inom Securitas Europa fortskrider. Målsättning är att kontinuerligt utvärdera ledarskapet ner till driftschefs nivå.

EWC Agreement: EWC avtalet är under omarbetning. Diskussioner har påbörjats och kommer att fortsätta framöver.

Årliga EWC mötet: Det årliga EWC mötet var i Sverige. EWC delegaterna från Sverige var Ulf Karlander och Jan Prang samt Jimmy Ovesson Internationellt ansvarig. EWC mötet fick även besök från Förbundet Centralt. Medverkande från Förbundet var Peter Lökvist Förbundskassör och Magnus Thelander Centralombudsman Bevakningsavtalet. Frågor som diskuterades var bland annat, uppdatering av affärsverksamheten, North Star, Employee Engagement Survey samt var Securitas befinner i digitaliserings processen.

Gränsöverskridande frågor är ett långsiktigt arbete och ofta strategiska frågor, men målsättning är att det ska underlätta för våra medarbetare som utför arbete på dygnets alla timmar. EWC delegaterna är en del i processen och gör ett bra arbete.

Tillsammans i Securitas EWC har vi dagsläget bättre möjligheter att vara mera aktiva och kunna påverka mer innan det större beslut tas. Tillsammans är vi starka!

Loomis

Inom EWC för Loomis har förbundet representerats av Chalanja Henningsson samt Jimmy Ovesson. Vid det årliga EWC mötet i Tyskland så närvarade Chalanja Henningsson. På detta möte informerades mest angående deras verksamhet inom Europa, man tog även upp angående EWC utbildning för arbetstagare representerarna. Detta kommer planeras in under 2024 och avhandlas i samband med årliga EWC mötet. Ansvarig på förbundet under året har varit Jimmy Ovesson.



Internationella kvinnokommittéer

Förbundets representant har varit Lena Hunt Viberg.

ITFs Women Transport Workers Conference gick av stapeln i Saly, Senegal 26-28/9-23.

Kvinnor i transportyrken internationellt utsätts för farliga situationer både på och utanför arbetsplatsen. Detta kan till exempel vara när man skall ta sig till och från arbetsplatsen nattetid, arbete i konflikt och krigsområden eller brist på garanterad säkerhet gällande arbetsmiljö.

Det är otroligt inspirerande att möta fackföreningskollegor från hela

världen, att höra starka historier från kvinnor med en helt annan verklighet än vår är viktig. Att förstå vilka problem som vi fortsatt måste lösa tillsammans men också inte glömma hur lyckligt lottade vi är som trots allt lever i ett organiserat arbetsliv även om det fortsatt finns att göra.

Transports deltagande i globala forum gör att vi kan bidra med bättre lösningar till ett bra och inkluderande arbetsliv, visa och stötta solidariskt med dom fackföreningar som har det svårt samt bygga ett nätverk.

På Kongressen var det 220 delegater från 65 länder.

Transport har även under 2023 varit representerad på NTF:s kongress i Helsingfors.

ETF:s kvinnokommitté hade möte 8-10 november i Bryssel men på grund av att ett attentat skett mot två svenskar veckan innan så avstod Transport sin medverkan på grund av säkerhetsläget.

Ansvarig på Förbundet under året har varit Jimmy Ovesson.



14 FRIENDS OF PALESTINE.org

GREEN

THE WALL MUST FALL AND HRA WILL CALL RESIST

ALADOU

AVIOKARTEHR

Portugal 4 Palestine

Union to Union, utvecklingsarbete

Förbundet har under året varit representerad av Jimmy Ovesson i Union to Union. Förbundet har varit engagerad i biståndsprojekt i Palestina samt i projektet i Peru och Colombia.

Detta projekt har vi tillsammans med Fastighets. Förbundets del i projektet är att organisera väktare och att stärka förbunden på plats. Förbundets Palestina, det nystartade Warehousing projektet i Sri Lanka/Bangladesh/Nepal samt Peru/Colombiaprojekt är multilaterala med i tur och ordning ITF och UNI Global Union.

Union to union samt övriga biståndsorganisationer har haft svåra tider med rejäla neddragningar efter Tidö partiernas framhärjningar när det gäller att ta bort allt som har med folkrörelse att göra, framför allt när det kommer till arbetarrörelsen och den svenska partsmodellen.

Med deras riktlinjer, regleringsbrev samt neddragningar i budgeten för biståndsarbete så har Sverige trillat långt ner på stegen och är inte längre något framgångsland i detta hänseende längre. Man vill suddas ut svunna tider och skapa en ny era.

Palestina

Förbundet har under året varit representerade av Jimmy Ovesson. Tillsammans med ITF och palestinska Transportarbetareförbundet Palestinian General Transport Workers Union, PGFTU, har man organiserat inom buss-, taxi- och lastbilschaufförer.

Organisering behövs i Transportbranschen då endast 5 procent är organiserade. I detta arbete är även kvinnor och unga transportare involverade. Man har också tecknat ett nytt kollektivavtal inom bussektorn.

Under 2023 så förändrades mycket i Palestina på grund av oroligheterna i både Israel och Gaza/Palestina.

Peru/Colombia

Syftet med besöket

Deltagande i workshopen i Bogotá den 23–24 oktober och i Lima den 26–27 oktober. Nästan 30 förtroendevalda säkerhetsvakter och städare deltog i workshopen i Bogotá, i Lima var antalet mer än 30. På workshopparna håller Fastighets och Transport presentationer om det politiska och fackliga läget i Sverige. Vi följde också upp vad som har hänt sedan den senaste workshopen i Bogotá och Lima 2022, med fokus på facklig organisationsgrad och jämställdhet. I slutet av seminarierna satte alla fackförbund upp nya mål för de kommande sex månaderna.

Vi hade också ett möte med Isabel Cortez. Cortez, som har varit en del av projektet från början och nu är invald i det peruanska parlamentet.

Resultat

De flesta av fackföreningarna har god kontroll över antalet medlemmar, för vissa fackföreningar är det fortfarande några frågor som rör att få till stabila medlemsregister.

Fackföreningarna inom säkerhetssektorn är starkare än de inom städsektorn. Säkerhetssektorn har startat en federation men har en lång väg att gå innan de är stabila. Städbranschen är fortfarande svag, även om ett städfack deltog i seminariet i Bogotá och två i Lima. Det finns inte mycket hopp om att starta en federation för städbranschen under de närmaste åren.

Nästan alla fackförbund har påbörjat processen med att involvera fler kvinnor i styrelsen och försöker också rekrytera fler kvinnliga medlemsförbund. Det finns ingen organisatör kopplad till

projektet och det kommer inte att finnas någon under överskådlig framtid.

Sri Lanka/Bangladesh/Nepal

Projektet är nyligen uppstartat och allt är inte helt på plats, ITF har lyckats få tag i projektledare i Sri Lanka samt Bangladesh. Mycket av arbetet kommer inrikta sig på att organisera medlemmar inom lager terminal. Detta är också vanligt förekommande med kvinnor i denna sektor så mycket arbete bygger på att skapa trygghet för dem.

Från förbundet så kommer Jimmy Ovesson samt Lena Hunt vara ansvariga till en början, sedan kommer Lena vara den som sköter det operativa arbetet. Vi har under 2023 haft två Teamsmöten med ITF för att få en del praktikaliteter på plats. Planerad resa dit är under juni månad 2024.

Plattform Iran

Ansvariga för arbetet med Plattform Iran har under året varit Martin Hörner Kloo och Saied Tagavi.

Under 2023 har Facklig Plattform Iran (FPI) varit delaktig i eller stått som arrangör för flera arrangemang. Bland annat en Internationell Solidaritetsdag till stöd för den fackliga kampen i Iran, och en Solidaritetskonferens i samarbete med Olof Palmes Internationella Center, LO, Kommunal och S-kvinnor samt de traditionsenliga Irandagarna i november.

Utöver det har FPI hållit möten med socialdemokratiska riksdagsledamöter, deltagit i ILO:s årliga konferens i Geneve med mera.

Under 2023 fattade Transport beslutet att facklig plattform Iran ska lämnas över till LO för fortsatt förvaltande. Transport kommer även i framtiden delta i FPI men inte längre som ägare utan som medlem.

Svenska Transportarbetareförbundets Internationella Solidaritetsfond

I Solidaritetsfonden har under 2023 ingått Tommy Wreeth, Jimmy Ovesson och Pia Edvall.

Under året har det hållits två protokollförda sammanträden där två ansökningar om bistånd har behandlats.

Den fackliga organisationen TGLSSWU i Malawi ansökte om akut hjälp med anledning av att cyklonen Freddy drabbat landet. Man behövde hjälpa medlemmar som fått sina hem förstörda eller förlorat viktiga ägodelar. Beslöts att lämna ett bidrag om 100 000 kr.

Martin Hörner Kloog lämnade in en ansökan gällande Facklig plattform Iran. Ansökan avsåg kostnader för Förbundets projektledare Saied Tagavi för arbetad tid i projektet under 2023 samt resekostnader. Beslöts att lämna ett bidrag om 133 904 SEK.

Juridiska kommittén

I juridiska kommittén har under 2023 ingått Tommy Wreeth och Peter Winstén och Pia Edvall.

Juridiska kommittén har under året hållit 11 protokollförda sammanträden där 21 ansökningar om juridiskt biträde har behandlats.

Till LO-TCO Rättsskydd AB anmäldes 18 nya ärenden och 31 ärenden har avslutats. 20 ärenden är vid årets slut fortsatt pågående.

Av de ärenden som nyanmälts är 5 ärenden försäkringsrätt och 5 ärenden arbetsrätt. Ett antal ärenden har enbart varit föremål för bedömning inför fortsatt handläggning.

Utöver dessa tillkommer ärenden där lokalavdelningar i egen regi anlitar LO-TCO Rättsskydd AB.

Den sammanlagda utverkade ersättningen, enligt redovisad statistik från LO-TCO Rättsskydd AB, i pågående och avslutade ärenden uppgår under året till 8 421 000 kronor exklusive framtida ersättningar för inkomstförlust/livränta.

Ansökningar om juridiskt biträde under rubriken försäkringsrätt har bland annat gällt arbetsskadeärenden och rätt till sjukpenning eller sjukersättning. Ärenden har rört överklagande av Försäkringskassans eller högre instansers beslut/domar samt biträde gentemot AFA-försäkring.

Ansökningar i övrigt om juridiskt biträde har gällt många områden på arbetsrättsidan, lönetvister, schemafrågor, uppsägning, avsked med mera vilket överlämnats till LO-TCO Rättsskydd AB för handläggning.

Ärenden som rört förhållanden utanför arbetet har avvisats. Andra mer bagatellartade förseelser, där påföljderna är schabloniserade, har återförts till våra lokalavdelningar för rådgivning eller annat stöd i processen. 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 2 579 000 kronor.

Rikt punkt 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 adekvat sätt bevakat medlemmarnas intressen under året.



TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 5 maj 2023

Över hälften av Transports medlemmar har nya avtal

Papperstidningar försvinner – så många förlorar jobbet

Sömntips för nattjobbade transportarbetare

KULTUR

Vänta inte till sista stund

Så får vi ekonomin att gå ihop

Tidningen Transportarbetaren

Transportarbetaren kom under 2023 ut med tio nummer per år, en minskning med ett nummer jämfört med föregående år. Mellan utgivningarna har vi publicerat flera andra nyheter och reportage på webben. Nytt för 2023 var också att Transportarbetaren började skicka digitala nyhetsbrev.

Året präglades av avtalsförhandlingar. Något av det mest lästa vi skriver om enligt den läsarundersökning som vi genomförde i årsskiftet 2022/2023. Till sammans med våra digitala analysverktyg och framför allt kontakten med våra läsare gjorde vi en tidning där Transportarbetares medlemmar stod i fokus. Och det fortsätter vi att göra, oavsett plattform.

Vårt första nyhetsbrev skickades ut den 16 november med rubriken ”Transport

stoppar Tesla-bilar i alla svenska hamnar”. Brevet skickades till alla medlemmar och till all anställd personal inom Transport samt till övriga prenumeranter. Sammanlagt rörde det sig om cirka 40 000 mottagare. Nyhetsbrevet hade en öppningsgrad på 48 procent. Nästa nyhetsbrev skickades den 21 december, då med rubriken ”Transport vässar konfliktvapnen: Sopblockad på Teslas verkstäder inför storhelgerna”. Det brevet hade en öppningsgrad på 44 procent. Vi planerar att skicka ungefär ett nyhetsbrev i månaden.

För papperstidningen var det totala sidantalet 440, 32 färre än året innan. 2022 kom Transportarbetaren ut med en utgåva mer, så sett till det publicerades fler antal sidor per utgåva 2023 jämfört med 2022. Tre nummer innehöll 40 sidor, fyra nummer 44 sidor och

resterande, det vill säga tre nummer, innehöll 48 sidor.

Av de 440 sidorna var 42 och en kvarts sida annonser, varav 13 sidor från förbundet, vilka inte genererade några intäkter. Sammanlagt 29 och en fjärdels sida innehöll kommersiella annonser. Två kommersiella bilagor, i nummer 6 och i nummer 7 genererade också intäkter. Vilket även tre kommersiella annonser på webben gjorde. Ökningen i annonsintäkter från förra året höll glädjande i sig även under 2023. Tyvärr fortsätter dock trenden med vikande annonsintäkter i tidningsbranschen som helhet.

Upplagan har minskat något mot föregående år i paritet med förbundets medlemstapp: 54 200 ex (TS-kontrollerad upplaga).

Kommunikation 2023

Transports kommunikation och dess insatser har fortsatt att vara ett viktigt verktyg för att skapa förtroende och bevara en bra relation till medlemmar. Genom kommunikation visar vi hur förbundet arbetar, vilka frågor vi driver och hur vi gör skillnad för medlemmarna.

Årets kommunikation har präglats av avtalsrörelsen och de nya avtal som tecknades. Transport stod utanför LO:s samordning och två varsel om konflikt lades. Året avslutades med mycket fokus på Teslakonflikten, där Transport i november var först ut att lägga sympatiåtgärder till stöd åt IF Metall för att få Tesla att teckna kollektivavtal i Sverige.

Press

Likt tidigare år har vi fortsatt att eftersträva en öppen och positiv relation till journalister och medier. Via media har vi möjlighet att förmedla vad Transport tycker är viktigt och angeläget för medlemmarna och för våra branscher. För att mäta, bevaka och optimera vårt pressarbete har vi fortsatt att använda en mediabevakningstjänst samt en pressutskicksleverantör.

Främsta talesperson har varit förbundsordförande Tommy Wreeth. De främsta uppmärksammade händelserna medialt var avtalsrörelsen och de två varsel om konflikt som lades inom två avtalsområden. Även Teslakonflikten och Transports sympatiåtgärder fick ett enormt medialt utrymme, både nationellt och internationellt. Under året var Tommy Wreeth den näst mest omnämnda förbundsordföranden inom LO i media, trots att Transport som förbund endast är sjätte störst.

Sociala medier

Ambitionen med förbundets sociala kanaler är att innehållet ska vara relevant för medlemmarna och branschen. För att öka räckvidden på våra inlägg i sociala medier har vi

börjat att använda oss mer av film och videomaterial. I avtalsrörelsen gjorde vi bland annat korta videofilmer med information om avtalsrörelsen. Inlägg med video och film har generellt sett haft större spridning jämfört med fasta bilder.

Facebook och Instagram är fortsatt våra primära kanaler i sociala medier. Vår följarskara fortsätter att öka. Kanalerna används dels för information och opinionsbildning samt dels för att peka på och öka medlemsnyttan. Antal följare på Facebook är runt 10 800. Antal följare på Instagram är runt 770.

Nytt för året är att vi skapat ett TikTok-konto. Främsta anledningen är för att nå och vara där den yngre generationen verkar. TikTok är den kanal som växer starkast av alla sociala medier och främst bland yngre. På TikTok har vi runt 950 följare och antalet som totalt gillat våra inlägg är runt 9 500. Det inlägg som fått störst spridning är en av tidigare års framtagna reklamfilmer som synliggör våra branscher med humor. Klippet har visats över 134 000 gånger och delats vidare av 940 andra konton.

Vi har fortsatt en YouTube-kanal med runt 420 prenumeranter.

På LinkedIn har inlägg gjorts som bedöms vara av intresse för plattformens målgrupp. Det har varit till näringsliv, beslutsfattare och andra intressenter som inte direkt är våra befintliga eller potentiella medlemmar.

I slutet av året inleddes i ett samarbete med en mediebyrå för att strukturera upp vårt framtida arbete på sociala medier, främst på Facebook och Instagram. Genom ett strukturerat och genomtänkt innehåll kan vi maximera vår räckvidd och synlighet till rätt målgrupp på plattformarna. Arbetet med byrån kommer att slutföras och sjuättas under 2024.

Nyhetsbrev

För att kommunicera bättre till våra medlemmar har vi infört ett nyhetsbrevs verktyg. Via nyhetsbrev kan vi kommunicera och informera medlemmar direkt, till skillnad från i sociala medier. Via verktyget kan vi också skapa snyggt layoutade och intresse-skapande nyhetsbrev, till skillnad från i en vanlig mailklient. I avtalsrörelsen skickade vi till exempel nyhetsbrev till specifika medlemsgrupper som låg under olika avtalsområden. Kommunikationen och informationen blev då riktad till utvalda medlemsgrupper.

Webbplatsen transport.se

Vår hemsida är fortsatt vår främsta kanal för information. Under året har vi haft fokus på avtalsrörelsen. Vi upprättade en separat avtalssida där vi samlade all information kopplat till avtalsrörelsen. Innehåll uppdaterades frekvent och ett eget nyhetsflöde fanns. På avtalssidan kunde medlemmar se senaste nytt för just sitt avtal, följa när förhandlingar startade samt se när avtal blev klara.

Allt arbete med att uppdatera hemsidan sker via Umbraco och statistik mäts via Plausible. 2023 hade vi betydligt fler besökare än 2022, både gällande antal sidvisningar och unika besökare. Flest besök på hemsidan gjordes i april i samband med att vi tecknade det nya Transportavtalet. Antalet som besöker hemsidan från en mobil ökar. Nedan följer statistik för transport.se.

Januari – december 2023

(2022 års siffror inom parentes)

Sidvisningar: 1 261 368 (371 504)

Unika besökare: 538 564 (168 457)

Anslöt via mobil: 77,4 % (63 %)

Anslöt via dator: 19,9 % (16 %)

Anslöt via laptop: 1,2 % (14 %)

Anslöt via surfplatta: 1,6 % (7,4 %)

Genomsnittligt besök i tid: 1:44 (1:52)

HÖGRE LÖN!

**Avtalsrörelsen är i full gång!
Scanna QR-koden och håll koll
på vad som händer med ditt
kollektivavtal.**



**AVTAL
2023**

Arbetsmiljö

Förord

Arbetsmiljöfrågorna har fortsatt att öka i betydelse inom vår fackförening och omfattar en bred mångfald av åtgärder där våra skyddsombud spelar en central roll genom att övervaka arbetsplatser och arbetsgivare. Vår strävan sträcker sig bortom att enbart skydda medlemmarna från fysiska risker för deras liv och hälsa. Vi vill också skapa en arbetsmiljö som främjar säkerhet, hälsa och allmänt välbefinnande för alla. Arbetet med att balansera organisatoriska och sociala aspekter av arbetsmiljön förblir en ständig prioritet för våra skyddsombud.

Under det senaste året har våra skyddsombud mött utmaningar av varierande grad och arbetat aktivt för att övervaka och säkerställa arbetsmiljön på olika arbetsplatser. Tyvärr har vi noterat en oroande ökning av antalet arbetsrelaterade dödsfall, där 62 individer miste sina liv under 2023. Denna siffra är den högsta på 12 år och överstiger avsevärt genomsnittet för de senaste tio åren. Detta understryker vikten av att fortsätta och förstärka vårt arbete för att skydda och främja våra medlemmars välbefinnande. Våra skyddsombud kommer att fortsätta vara aktiva och engagerade för att säkerställa en trygg och säker arbetsmiljö för alla våra medlemmar.

Under det senaste året har vi genomfört 37 centrala förhandlingar under ledning av de centrala arbetsmiljöombudsmännen. De flesta ärendena har rört hinder för våra skyddsombud att utföra sina uppdrag. Förhandlingar om övervakning och integritetsfrågor har också varit en central punkt. Flera arbetsgivare har uttryckt planer på att införa realtidsövervakning av sina anställda, vilket har väckt betydande oro bland våra medlemmar. Förhandlingar om ändringar i övervakningspolicies, inklusive frågor om alkohol- och drogtester samt kamerabevakning, som väsentligt påverkar medlemmarnas integritet och arbetsmiljö, har behandlats under året.

Slutligen har förhandlingar om arbetsgivarens planer på att införa kroppsburna kameror och nya fordonsövervakningssystem varit särskilt kontroversiella. Dessa centrala

förhandlingar och ärenden har varit avgörande för vårt fackföreningsarbete med att skydda medlemmarnas rättigheter och främja en säker och hälsosam arbetsmiljö för alla. Vi kommer att fortsätta vara engagerade och aktiva för att säkerställa att medlemmarnas behov och intressen tillgodoses på bästa möjliga sätt.

De regionala skyddsombuden

Under 2023 aktualiserades den överföring av RSO från TYA till förbundet som inleddes 2022. I samband med att förbundet övertog löner och pensioner framkom en önskan från arbetsgivar sidan på TYA att inte längre bidra till mellanskillnaden i kostnader för verksamheten. Man önskade införa ett tak för dessa bidrag till RSO-verksamheten. Med tanke på att LO:s fördelningsnyckel för statsbidragen ger oss allt mindre anslag fram till 2033, behöver vi minska i verksamheten. Genom en överenskommelse inom TYA kommer denna avveckling av antalet anställda att följa de planerade pensionsavgångarna inom arbetsstyrkan. Under 2023 gick två RSO:er i pension och deras tjänster ersattes inte.

Denna utveckling har fått arbetsmiljöenheten att fundera över hur arbetet ska bedrivas i framtiden. Genom pilotprojekt från föregående år, Stärka skyddsombudens Roll, finns det nu planer och överväganden om hur detta kan fungera. Förändringar i ärendehantering och arbetssätt kommer att testas i en eller två pilotavdelningar under 2024. Genom en stark plan för hur de lokala skyddsombuden kan utbildas och stärkas, kommer RSO att kunna avlastas och verksamheten bedrivas med färre fasta anställda i arbetsstyrkan.

Skyddsombudens avrapportering

Skyddsombuden svarade inte i så hög grad på skyddsombudsenkäten som redovisade 2022 års verksamhet. Endast 34% av skyddsombuden svarade på enkäten. För 2023 kommer vi att uppdatera enkäten och integrera den i ett nytt system för att smidigare kunna uppdatera, skicka ut, administrera och dra statistik från den. Vår förhoppning är att genom att förenkla så mycket som möjligt kommer det att vara lättare för skyddsombuden att delta.

Bevakningsbranschens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, BYA

Under året fattades beslut om att omstrukturera grundutbildningen Praktisk Arbetsmiljö för att göra den mer flexibel och mer träffsäker när det gäller innehållet. Den gick nu från att vara 3+3 dagar fysiska till att bli 1 dag digitalt och 2+3 dagar fysiska. Innehållet uppdaterades kraftigt och förhoppningen är att eleverna ska gå den första kursen under nästkommande år. BYA genomgick också en stor förändring när chefen för arbetsmiljö plötsligt blev svårt sjuk. Detta ledde till en hel del förändringar inom personalen och nästan inga projekt genomfördes.

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, TYA

Under året lanserades äntligen ett nytt koncept inom TYA. Trots tidigare tveksamheter från vår sida om behovet av ett branschcollage inom Transportprogrammet, har vi nu kommit överens om att försöka skapa något liknande. CGT - Certifierad Gymnasial Transportutbildning är ett certifikat som gymnasieskolor med transportutbildning kan få. Certifikatet innebär att branschen har varit involverad i utbildningen för att säkerställa elevens anställningsbarhet. Certifieringen innebär att skolan uppfyller 22 olika kriterier som branschen anser vara avgörande för att säkra utbildningskvaliteten och anställningsbarheten.

LO

Miljö- och Arbetslivsutskottet inom LO, MOA, samordnar och förbereder frågor som rör arbetsmiljön. Transportarbetareförbundet har här möjlighet att diskutera och samordna arbetsmiljöfrågor som rör hela LO-familjen och inte bara Transport. Under 2023 fick Arbetsmiljöverket i uppdrag av regeringen att utreda hur man skulle kunna öka antalet personer som tar på sig uppdraget som skyddsombud. Utredningen innefattade också att undersöka om skyddsombuden verkligen måste vara fackligt anslutna. Detta ledde till att vi deltog i en utfrågning av utredare från Arbetsmiljöverket. Forumet var dock inte genom tal utan genom ett forum där alla LO-förbund kunde chatta, modererat av två personer. Detta sätt

att ta emot information var långt ifrån populärt för många.

Avtalsrörelsen

Inför den senaste avtalsrörelsen åter-sände vi många av de texter vi tidigare föreslagit till avtalen. Vi hoppades att de skulle få gehör denna gång. Det blev dock snabbt klart att stridsfrågan inte skulle handla om avtalstexter, arbetsmiljö eller integritetsfrågor. Några intressanta förslag som lämnades till vårt största avtal inkluderade texter om att utöka avtalet för att inkludera förare av autonoma fordon, regler för sjukdom utomlands och ledig tid för provtagning.

Arbetsmiljögruppen inom Almega

Sedan förra avtalsrörelsen beslutades det att bilda en arbetsgrupp inom säkerhets- och bevakningsavtalet. Gruppens uppgift var att granska automation, digitalisering för branschen samt arbetsmiljöbilagan i avtalet. Gruppen bildades så sent att den inte hann ha sitt andra möte innan den nya avtalsrörelsen började. Arbetsmiljöenheten undersökte också möjligheten att reglera i kollektivavtal vad så kallade tredjepartskunder får kräva av sina kunder. Enligt upphandlingsmyndigheten får man inte kräva saker i upphandling som skulle utesluta företag med kollektivavtal på arbetsmarknaden. Om vi reglerar i avtalet att bevakningsföretag inte

får lämna ut scheman, GPS, kameror eller annan data om sina anställda till kunden, kan dessa inte längre krävas i upphandlingar. Detta förslag välkomnades av arbetsgivarna, som inte heller vill att kunderna ska kunna styra deras verksamhet. Tyvärr motsatte sig representanter från Almega starkt detta förslag. Svenskt Näringsliv ansåg att det var svårt att förutse vilka handelshinder som skulle uppstå och hur idén skulle spridas om den fick stöd. Vid andra mötet hade alla arbetsgivare enats. Man diskuterade också att inkludera drönarpiloter och brandmän i avtalet, men arbetsgivarna ville inte att dessa nya grupper skulle placeras i löneskalorna, så planen lades på is. Diskussioner om att utöka arbetsmiljöbilagan genom samverkan blev så infekterade att de inte ens kunde diskuteras.

AI, automation och digitalisering

Under 2023 gjordes betydande framsteg inom vårt förbunds arbete, både internt och genom samarbeten med forskningsprojekt. Efterfrågan på föreläsningar, både vid regions-träffar och större sammankomster, ökade markant. Fler intressenter på arbetsmarknaden sökte upp förbundet för att höra dess åsikter och visioner för framtiden. Lokala frågor om dessa ämnen blev allt vanligare, särskilt med tanke på företagens ökande digitalisering och datainsamling.

Vår arbetsmiljöenhet deltog aktivt vid ett stort seminarium hos LO, där flera EU-representanter och internationella gäster höll föredrag och diskuterade ämnen som AI och automation. Trots en romantiserad syn på nya innovationer som räddare som ska skapa bättre arbetstillfällen när de gamla ersätts, förändras medlemmarnas vardag i snabb takt. IF Metall i Tyskland betonade att en av fackföreningarnas framtida huvuduppgifter är att göra dessa frågor till kärnfrågor. Detta uppnådde de genom att ingå lokala avtal om införandet av systemen och genomföra konsekvensanalyser. Förhoppningar sattes på den så kallade AI-lagstiftningen från EU, men den visade sig vara aningen vag för att ha verklig effekt på mindre arbetsplatser.

Höjdpunkten under året var när en arbetsgivare som redan hade 37 kameror i sin terminal ville utöka antalet genom att utrusta alla anställda med kroppsburna kameror. Detta för att säkerställa att produkter lämnade terminalen eller lagret korrekt och för att förhindra stöld eller fel från de anställda. Frågan om framtidens miljöarbetare i hela Norden diskuterades genom att arbetsmiljöenheten höll föreläsningar på den nordiska miljöarbetar-konferensen, särskilt med tanke på den tekniska utvecklingen och planerna på automation och självlärande algoritmer inom avtalet.



Kulturverksamheten

Väggkrogsbiblioteken

I och med att tekniken har utvecklats i en rasande fart så har Transport inte öppnat några nya Väggkrogsbibliotek. Vi kommer att hålla de bibliotek som finns kvar öppna så länge vi ser att medlemmarna lånar.

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.

Böcker på alla arbetsplatser

Det läsfrämjande arbetet med att bygga upp och stärka befintliga arbetsplatsbibliotek har under året varit mindre då detta nu är självfinansierat genom de samarbetande förbunden. Boken på arbetsplatsen ägde rum på Bommersvik den 9–11 oktober och blev mycket uppskattat. Priset för Årets Arbetsplatsbibliotek delades ut till Transports avdelning 12 i Malmö. Priset består av 10 000 kr samt ett besök av en författare.

Läs för mej pappa

Detta projekt är ett av de få som Kulturrådet beviljar medel för. Transport har tagit över ansvaret för ansökan

till Kulturrådet och gör projektet ihop med fackförbunden kommunal, pappers, SEKO och ABF.

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



STARKA TILLSAMMANS

Studie- och kursverksamhet

Under 2023 har Transport utbildat 1796 personer i olika delar av vår utbildningstrappa. Vid alla våra utbildningar visar kursutvärderingarna att Transport har bra utbildningar och många duktiga kursledare och studieenheten är stolt över förbundets utbildningar.

Centrala studiekommittén

Centrala studiekommittén har haft fyra möten under 2023. Tre möten digitalt och ett fysiskt.

En fråga som har diskuterats i centrala studiekommittén är vår medlemsutbildning, Vi i Transport (ViT). Det är en veckas utbildning internat. Det har kommit önskemål om att kunna delta på den utbildningen externat. En del medlemmar har inte möjlighet att vara borta en hel vecka.

Följande ledamöter ingår i centrala studiekommittén: Mikael Danielsson Sjöstam, Johan Molin, Cecilia Johansson, Susanne Lundberg, Viktor Andersson och Patrik Persson från respektive region. Från centralt är det Lars Mikaelsson, Ulf Persson, Peter Winsten, Maria Alcander Nygren och Jonas Persson.

Jerry Walthéreson blev invald av region 5 under hösten eftersom Viktor Andersson skulle vara föräldraledig.

Vill tacka Jerry för ditt arbete i kommittén.

Vill även tacka de andra ledamöterna för ett bra arbete under året.

Kursledare

Under året 2023 så har vi haft tillgång till fjorton kursledare för de regionala utbildningarna.

Förbundet har under året utbildat arton nya handledare till Startpunkten.

På utbildningen Facklig Ledare i Transport (FLIT) är det centralt förbundsanställda som är kursledare. Vid avtalskurser har centrala funktionärer utbildat i kollektivavtal samt arbetsrätt.

Studieenheten vill tacka alla er som varit kursledare under året för ett jättefint arbete.

Transports ungdomsverksamhet

Transports ungdomsforum blev tyvärr inställt på grund av för få anmälningar.

Startpunkten

Avdelningarna har utbildat 1003 deltagare i Transports introduktionsutbildning Startpunkten, fysiskt eller digitalt.

Det vi kan se vid den digitala startpunkten är att deltagarna inte fullföljer utbildningen då det är via intranätet och inte en utbildning med lärare.

Avtalspunkten

Avdelningarna har utbildat 267 deltagare i Avtalspunkt under 2023 och de kommer att behövas vid nästa avtalsrörelse som i skrivandes stund är i planering.

ViT – Vi i Transport

Avdelningarna har genom sin region haft femton utbildningstillfällen och sammanlagt utbildat 270 medlemmar gällande Vi i Transport. Studieenheten har även fått till sig att det finns medlemmar som inte har möjlighet att delta vid en utbildning med fyra övernattningar och vi behöver genomlysna den informationen i förbundet.

FLIT – Facklig Ledarskap i Transport

Förbundet har genomfört tre utbildningar Facklig Ledare i Transport. Utbildningen är tar två veckor med ett uppehåll på ca tre veckor mellan vecka ett och vecka två.

En utbildning har genomförts på Viskadalens folkhögskola samt två utbildningar har genomförts på Runö kursgård. Sammanlagt har förbundet utbildat 67 deltagare vid dessa tre tillfällen.

Förhandlingsombudskurs

Vecka 49 genomförde vi förhandlingsombudskursen med 19 deltagare på Runö kursgård. Förhandlingsombudskursen går ut på mängdträning för deltagarna och sammanlagt hade varje grupp 10 förhandlingar under utbildningstillfället.

Viktigt nu att avdelningarna tar hand om sina utbildade förhandlingsombud så de får vara med på förhandlingar med sin lokala funktionär för att få mer insikt och träning i förhandling.

DRAG - vidareutbildning för skyddsombud och huvudskyddsombud
Förbundet har genomfört tre DRAG utbildningar under året.

En utbildning har genomförts på Viskadalens folkhögskola samt två utbildningar har genomförts på Runö kursgård. Sammanlagt har förbundet utbildat 44 skyddsombud vid dessa tre tillfällen.

Avtalskurser

Transport har genomfört 7 avtalskurser under 2023 där 77 medlemmar fått utbildning i sitt kollektivavtal och arbetsrätt. Studieenheten försöker anpassa kursställen till närheten av

deltagarna samt att vissa genomförs på lokalavdelningarna.

Studieorganisationskonferens

Konferensen genomfördes på Runö kursgård under våren med 22 studieorganisatörer från hela landet.

På konferensen gick vi bland annat igenom kursplanering, administration för utbildningar, kursbeställningar, FASIT, GDPR samt att studieorganisatörerna fick själva sitta ner och planera Vi i Transport för respektive regioner.

Introduktionsutbildning nya ordförande och studieorganisatörer

Transport har genomfört en utbildning för nya avdelningsordförande där 3 ordförande närvarade på utbildningen. På utbildningen går vi igenom vad som reglerar ordförandeuppdraget inom transport samt mötesplanering, mötesteknik, hur de bygger upp en arbetsplats, stöttar deras förtroendevalda, medlemsvärning, medlemsvård och vikten av samarbete på avdelningen.

Transport har även genomfört en utbildning för nya studieorganisatörer på förbundskontoret där 7 studieorganisatörer närvarade på utbildningen. På utbildningen går vi igenom de

uppgifter som ingår i studieorganisatörernas roll på avdelningen samt hur man anmäler deltagare till utbildningar i FASIT. Stor vikt läggs på kursplaneringen och vad som gäller med sista anmälningdagen.

Sammanfattning

2023 är det första riktiga året med fysiska utbildningar efter pandemin.

Studieenheten kan också se avhopp av deltagare som är anmälda till kurserna samt att de inte avanmäler sig till den utbildning de är anmälda till. Viktig är att avdelningarna gör förarbete när de anmäler medlemmar till utbildningarna samt att deltagarna får en bra instruktion till utbildningen de är anmälda till. Gällande mer specificerad statistik för årets kurser så finns det i slutet av verksamhetsberättelsen.

Studieenheten vill tacka alla inblandade i studieverksamheten för 2023 och ser fram emot 2024 med ett stort engagemang från alla. Hela förbundet behöver anstränga sig så att vi får mer medlemmar till förbundets utbildningar. Det kommer att generera till medlemsvärning, medlemsvård och starkare kollektivavtal samt starka arbetsplatser.

Regionala kurser	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Vi i Transport, region 1 & 2, 27 – 31 mars, Umeå	25	15
Vi i Transport, region 1 & 2, 13 – 17 november, Lycksele	26	21
Vi i Transport, region 3, 20 – 24 mars, Älvkarleby herrgård Gävle 2023	25	14
Vi i Transport region 3 16 – 20 oktober, Engeltofta Kursgård Gävle	19	13
Vi i Transport, region 4, 22 – 24 mars, Askersund	26	21
Vi i Transport, region 4, 20 – 24 november, Askersund	25	22
Vi i Transport, region 5, 24 – 28 april, Viskadalen	37	27
Vi i Transport, region 5, 13 – 17 november	34	28
Vi i Transport, region 6 27 mars – 31 mars, Alvesta	25	12
Vi i Transport, region 6 27 november – 1 december, Alvesta	25	19
Vi i Transport, externat 24 – 28 april, Avd 41 + 46, Märsta	17	12
Vi i Transport, externat 27 november, 1 december, avd 41 Uppsala	25	16
Vi i Transport Avd 5 externat, 17 – 21 mars, Stockholm	25	22
Vi i Transport Avd 5 externat, 23 – 27 oktober, Stockholm	26	17
Vi i Transport avd 16 externat, 22 – 25 maj, externat	25	11

Avdelningskurser med förbundsmedverkan	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Avdelning 11: Klubbstyrelseutbildning tlf 1, 1 dag, 10 januari, Gävle	15	13

Avdelningskurser egna	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Startpunkten	2537	946
Avtalspunkter	972	267
Digitala Startpunkter	170	57

Centrala förbundscurser	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
Avtalskurs Bemanning, 3 – 5 oktober, Alvesta	19	18
Avtalskurs Bevakning, tlf 1 26 – 28 september, Runö	Inställd	Inställd
Avtalskurs Bevakning, tlf 2 24 – 26 oktober, Runö	22	18
Avtalskurs Miljö, tlf 1 26 – 28 september, Runö	Inställd	Inställd
Avtalskurs Sobona Miljö/Flyg, 31/10 - 2/11, Runö	25	11
Avtalskurs Transport, tlf 1 5 – 7 september, Runö	25	17
Avtalskurs Transport, 21 – 23 november, Viskadalen	25	13
DRAG, tlf1 6 – 9 mars, Viskadalen	25	20
DRAG, tlf 2 16 – 19 oktober, Runö	25	11
DRAG, tlf 3 6 – 9 november, Runö	25	13

Facklig Ledarutbildning i Transport, FLiT:		
FLiT tlf 1, 20 februari – 24 februari + 20 mars – 24 mars Viskadalen	30	19
FLiT tlf 2, 28 augusti – 1 september + 25 september – 29 september, Bommersvik	30	24
FLiT tlf 3, vecka 12 oktober-6 oktober + 30 oktober – 3 november Runö	30	24

Förhandlingsombudsutbildning, 4 – 8 december, Runö	18	19
Handledarutbildning Startpunkten tlf1, 31 januari – 2 februari, Bommersvik	18	14
Handledarutbildning Startpunkten 10 – 11 oktober, Avdelning 02 Göteborg	4	4
Kurs för nya Avdelningsordförande, 9 – 10 maj, FK	4	3
Kurs för nya Studieorganisatörer, 3 – 4 maj, FK	9	7
Kurs för nya Revisorer, 5 september, digital	8	7
Studiekonferens, 15 – 17 maj, Runö	25	22

LO kurser	Planerat antal deltagare	Verkligt antal deltagare
FAS 1, 4 – 8 september, Runö	3	2
LO Insikter	3	3
Arbetsrätt 3	1	1
Det svårta samtalet	2	2

Yttranden

YTTRANDE ÖVER LÖNE- OCH ANSTÄLLNINGSVILLKOR

Förbundet har yttrat sig över 990 förfrågningar från Migrationsverket och enskilda företag rörande löne- och anställningsvillkor. Det är en minskning med 391 ärenden från föregående år som var 1381 förfrågningar.

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

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

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande över Remiss om Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter TSF 2023-63

Sammanfattning av Transportstyrelsens förslag

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2023-06-21 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslaget till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Transportstyrelsen har, bland annat till följd av uteblivna avgiftshöjningar under pandemin, upparbetat negativa balanser. Med anledning av det här har regeringen beslutat om förlängd tid för balans inom luftfart, sjöfart och vägtrafik, vilket innebär att avgifterna behöver vara balanserade senast 2028. Flera avgiftshöjningar kommer redan år 2024. Sammantaget beräknar Transportstyrelsen att avgifterna inom flera områden höjs med cirka tio procent.

Transportarbetareförbundet organiserar i huvudsak arbetare som arbetar inom vägtrafik. Våra kommentarer på denna remiss gäller därmed enbart vägtrafikområdet.

Förbundets synpunkter

Transport förstår Transportstyrelsens behov av att ändra myndighetens föreskrifter om avgifter och att därmed höja majoriteten av avgifterna. Förbundet konstaterar att avgifterna måste höjas om myndigheten ska nå balans i verksamheten.

Förbundet tycker samtidigt att avgiftshöjningarna är olyckliga och dåligt timade med anledning av den ekonomiska osäkerhet många företag och arbetare befinner sig i just nu. Att höja en del avgifter, såsom utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis är något som kan slå mot i synnerhet arbetare och särskilt de som behöver det i sin yrkesutövning.

Vi välkomnar särskilt myndighetens försök att rensa upp bland taxiförarlegitimationerna.

Dagens 80 000 legitimationer är inte hållbart alls för branschen. Enligt Transports beräkningar finns enbart 15 000 yrkesverksamma taxiförare.

Stockholm den 1 sep 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

LANDSBYGDS- OCH INFRASTRUKTURDEPARTEMENTET

Yttrande över Promemoria om genomförande av ändringar i Eurovinjettdirektivet

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2023-05-12 beretts möjlighet att avge synpunkter på promemorian om genomförande av ändringar i Eurovinjettdirektivet. Promemorian föreslår två nya lagar samt följdändringar i sex lagar och tre förordningar.

Transportarbetareförbundet organiserar arbetare som bland annat kör tungtrafik. Förbundet har inga särskilda synpunkter på genomföran-

det av Eurovinjettdirektivet. Vi tycker att direktivet är bra. Det är bra att utländska aktörer som nyttjar svenska vägar är med och betalar för dem. Dock vill vi betona vikten av kontroll och uppföljning, så att det här sker på ett korrekt sätt.

Stockholm den 1 sep 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

Yttrande över Remiss om Förslag till lag om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (härmed Transport) har via remiss 2023-07-17 beretts möjlighet att avge synpunkter på promemorian om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige. I promemorian lämnas förslag till en ny lag som ger regeringen befogenhet att i vissa fall meddela föreskrifter om förbud mot att med vissa färdmedel transportera personer som saknar giltiga identitetshandlingar till Sverige. Transport tycker att lagen utgör en direkt fara för löntagares arbetsmiljö, att den inte tar hänsyn till vilka och vem som behöver göra denna typ av kontroll och ber därför regeringen att se över det sätt som lagen är formulerad så att vanliga svenska löntagare inte behöver agera gränspolis.

Förbundets synpunkter

Transport är ett fackförbund som organiserar stora delar av transportbranschen. Våra medlemmar är samhällsviktiga och utan dem stannar Sverige. Det såg vi inte minst under pandemin. Transportsektorn är dessutom avgörande för att underlätta handel och rörlighet, knyta samman företag och kunder och främja ekonomisk tillväxt.

Förslaget om förbud att transportera personer utan identitetshandlingar innebär att bussförare, tågvärdar och

personal på passagerarfartyg ofrivilligt kommer att behöva agera gränspolis. Det har våra medlemmar varken utbildning eller lust till. Det ligger inte i en bussförarens arbetsbeskrivning att utföra ID-kontroller. De ska heller inte behöva göra det. En bussförare har i dag tillräckligt med arbetsuppgifter utan att det ska behöva tillkomma nya. Och som hen dessutom inte får betalt för. Lagen specificerar nämligen inte att det i en bussförarens arbetsbeskrivning kommer att tillkomma nya uppgifter och på vilket sätt hen kommer att få kompensation för dem.

Vidare vill Transport lyfta de direkta säkerhetsrisker som förslaget kan komma innebära för våra medlemmar. Det finns en risk för att förare med mera kommer att hamna i situationer och konfrontationer som direkt kan vara farliga eller som upplevs som negativa för den psykosociala arbetsmiljön. Eftersom förare med mera saknar utbildning, kunskap och de befogenheter som en gränspolis har, finns det även risk för att hen kommer att hamna i situationer som hen inte har någon kunskap om. Det finns i dag inga tankar om hur och på vilket sätt förare med mera ska kunna tillgodose denna kunskap.

Slutligen vill Transport betona att föraryrket är ett serviceyrke. Det vill vi gärna att det fortsätter att vara.

Stockholm den 1 sep 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

Yttrande över Remiss om Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv (EG) nr 296/53/EG om vägfordonsmått och vikt COM (2023) 445

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (härmed Transport) har via remiss 2023-07-12 beretts möjlighet att avge

synpunkter på förslaget till ändring av direktiv (EG) nr 296/53/EG om vägfordonsmått och vikt. Kommissionen menar att direktivet, såsom det är skrivet idag, är effektivt när det gäller att främja trafiksäkerhet, skydda väginfrastruktur och underlätta användningen av vägfordon i containerförsedda intermodala transporter. Dock anser Kommissionen att direktivet är ineffektivt när det gäller lika villkor och aspekter på utsläpp av koldioxid. Problemen beror till stor del på brister och otydlighet i direktivet, vilket har lett till olika tolkningar och praxis vad gäller kontroll. Det här har i sin tur hämnat den fria rörligheten av tunga fordon i EU och snedvridit konkurrensen. Transport håller inte med Kommissionens bedömning och tycker förslaget är kontraproduktivt ur miljöhänsyn. Tvärtom det som förslaget och Kommissionen förespråkar finns det en risk för att införandet av tyngre och längre vägfordon i stället underpremierar mer miljövänliga alternativ, såsom tåg och sjöfart. Det finns dessutom inga garantier för att införandet av nya vägfordonsmått och vikter kommer att säkerställa en bättre tolkning och praxis av direktivet.

Förbundets synpunkter

Längre och tyngre transporter bidrar inte till mindre koldioxidutsläpp
I motsats till Kommissionens förslag anser vi att de negativa överflyttningseffekter som längre lastbilar innebär, inte bidrar till mindre koldioxidutsläpp eller förverkligandet av EU:s klimatmål. Förslaget om längre och tyngre lastbilar innebär en direkt minskad överflyttningseffekt från väg till andra transportslag. Det är en konsekvens av att vi ständigt förbättrar och effektiviserar vägtransporter till att vara det billigaste och tillika mest attraktiva alternativet. Vilket gör att vi i längden omöjligt kommer att se den överflyttning till tåg och sjöfart som behövs för att nå klimatmålen. När det kommer till längd på lastbilar visar Pålsson och Sternbergs (2018)¹ studie att det finns en gräns för när vägtransporter riskerar att slå ut andra transportslag. Enligt dem är 25,25 meter brytpunkten för när vi får negativt modalt skifte.

Det är i linje med Jevons paradox som menar att teknisk utveckling som ökar resurs och energieffektivitet i samhället tenderar att medföra ökad, snarare än minskad, konsumtion av resursen i fråga. Ju längre och "effektivare" fordon, desto fler fordon kommer att börja användas och därmed trafikera EU:s vägar, vilket kommer att ske på bekostnad av miljömässigt bättre alternativ.

Vidare saknar Kommissionens förslag en analys och redogörelse för de negativa effekter som kan komma att ske genom effektiviseringsförslaget om längre och tyngre lastbilar. Kommissionen gör istället antagande om effektiviteten gällande fordon med alternativa bränslen. De skriver bland annat att fordon med alternativa bränslen hittills varit ineffektiva gällande att nå EU:s klimatmål. Lösningen är därför att göra redan tunga fordon tyngre och längre.

Längre och tyngre lastbilar är en ökad risk för trafiksäkerheten

Transport håller med Kommissionen om att vägtransportsektorn är avgörande för att underlätta handel och rörlighet, knyta samman företag och kunder och främja ekonomisk tillväxt. Lika viktigt är det att främja trafiksäkerheten och skydd av arbetstagare i trafiken. Enligt statistik från Arbetsmiljöverket utgör transportbranschen den farligaste branschen att arbeta inom. Flest arbetsmiljöolyckor och dödsolyckor sker på arbetsplatser som involverar fordon. Att föreslå längre och tyngre fordon, och som dessutom blir än svårare att manövrera skulle därför medföra extra risker i trafiken och därmed bidra till fler trafikolyckor.

Stockholm den 1 sep 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

¹ Henrik Pålsson & Henrik Sternberg (2018): LRN 2016 SPECIAL- high capacity vehicles and modal shift from rail to road: combining macro and micro analyses, International Journal of Logistics Research and Applications, DOI:10.1080/13675567.2018.1430232

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande över Remiss om Transportstyrelsens förslag till nya allmänna råd om undantag för färd med breda fordon eller långa fordon

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (härmed Transport) har via remiss 2023-10-23 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslag till nya allmänna råd om undantag för färd med långa fordon eller fordonståg och nya allmänna råd om undantag för färd med breda fordon och fordon med bred last. Förslagen riktar sig till vägghållare som fattar beslut om undantag för färd med breda eller långa fordon på väg. Råden ska ses som vägledande vid handläggning av ansökan om undantag för färd med breda eller långa fordon. Transport tycker inte att det behövs en ny reglering av de allmänna råden.

Förbundets synpunkter i korthet

Transportstyrelsen skriver att "Det finns inga alternativ som inte innebär reglering förutom att upphäva de nu gällande råden och därefter inte besluta några nya.". Transport håller inte med om myndighetens bedömning. Alternativet är att anställa flera handläggare. Det nya regelverket för tyngre och längre fordon på svenska vägar är en stor orsak till att den typen av fordon också ökar på våra vägar. Med lagstiftningen förutsätter vi att Transportstyrelsen därmed också får de resurser och verktyg som krävs för att hantera det ökade antalet fordon som kräver dispens. Lösningen är inte att ta bort eller luckra upp de allmänna råd som finns idag. Lösningen är att tillsätta fler handläggare.

De allmänna rådets funktion idag är att säkra upp för trafiksäkerheten på våra vägar. Det finns en risk att det tummas på trafiksäkerheten om de allmänna råden ändras.

Transport efterfrågar även en rejäl konsekvensanalys av alla försämringar som de nya allmänna råden föreslår för att säkra upp att det inte har några negativa konsekvenser på trafiksäkerheten och tryggheten på våra vägar. Förutom aspekten om eventuell minskad trafiksäkerhet behöver vi även få till en utredning om huruvida infra-

strukturen kan klara av antalet tyngre och breda fordon i trafiken.

Transport har full förståelse för att myndighetens ambitioner om att för enkla sina egna processer både internt och externt mot andra myndigheter såsom Polisen. Det här ska dock inte gå ut över trafiksäkerheten på våra vägar.

För att sammanfatta, Transport tycker inte att myndigheten ska minska på regelverket och de som ska tilldela dispenserna. Det kan till och med behöva utökas. Däremot kan myndigheten se över hur man genomför dispensansökningar så att det blir enklare och snabbare rutiner, det ser vi bara positivt på.

Stockholm den 8 dec 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

FÖRSVARSEPARTEMENTET

Yttrande över promemoria undantag för färdskrivare

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2023-11-21 beretts möjlighet att avge synpunkter på promemorian undantag för färdskrivare. I promemorian föreslås att Försvarets radioanstalt (FRA), Försvarets materielverk (FMV) samt Totalförsvarets materielverk FOI ska undantas från kravet på färdskrivare i sina fordon. Förbundet förstår syftet men är inte övertygat om nyttan med ett generellt undantag.

Förbundets synpunkter

Vi vill lämna följande kommentarer och synpunkter till förslaget.

Principen bör vara att all yrkesmässig trafik ska omfattas av kravet på färdskrivare. Det är en säkerhetsfråga både för chauffören av berörda fordon samt för andra trafikanter. Det är alltså inte en konkurrensfråga som promemorian felaktigt påstår. Att respektera kör- och vilotider ska vara självklart i all form av yrkesmässig trafik. Lastbilschaufför är ett av Sveriges

mest olycksdrabbade yrken så deras arbetsmiljö ska prioriteras och risker ska elimineras.

Med det sagt så har förbundet förståelse för att promemorian föreslår undantag med motiveringen att transporter av säkerhetsskäl inte ska kunna spåras med positionsbestämning. Det kan säkert finnas tillfällen då det skälet ska beaktas. Förbundet har dock svårt att se att det skulle krävas ett generellt undantag. Det undantaget bör rimligen kunna beslutas om vid aktuellt transporttillfälle eller vid en krissituation.

Med detta resonemang anser vi att det inte föreligger skäl för ett generellt undantag. Däremot har vi full respekt för att berörda myndigheter själva kan avgöra när en transport är så pass känslig att ett undantag är nödvändigt. Men för allmänhetens och övrig yrkestrafiks trafiksäkerhet och för chaufförernas arbetsmiljöer skull bör det sitta färdskrivare även i FRAs, FMV:s och FOI:s fordon.

För att summera anser förbundet att det säkerhetsläge vi befinner oss i är allvarligt och bör ge myndigheterna rimliga möjligheter att själva agera i frågan.

Stockholm den 13 december 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Magnus Falk, Föredragande

TRANSPORTSTYRELSEN

Yttrande över Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort med mera

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (härmed Transport) har via remiss 2023-10-19 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort med mera. Förslaget innebär att Transportstyrelsen gör vissa ändringar i den grundläggande synundersökningen som görs i sam-

manband med ansökan om körkortstillstånd och vid förnyelse av högre behörigheter. Förslaget innebär att undersökningen ska innehålla kontroll av synskärpa och svar på frågor om sjukdomshistorik. Transportstyrelsen föreslår att det grundläggande synintyget ska utfärdas av läkare och optiker.

Förbundets synpunkter i korthet

Transport organiserar förare som kör transporter inom såväl kollektiv- och beställningstrafiken som gods- och tungtrafiken, samt taxitrafiken. Samtliga kategorier av förare riskerar att beröras av det nya regelverket.

Transport har inga invändningar mot det nya lagförslaget. Vi vill dock betona att riskerna med den nya nödvändiga dokumentationen kan bidra till eventuella flaskhalsar i systemet. Vi förutsätter även att de nya ändringarna inte medför i att det tillkommer några extra kostnader som drabbar enskilda förare. Det är också viktigt att de nya regelverken inte gör så att förare kommer i kläm. Våra medlemmar går till sina jobb dagligen med stor yrkesstolthet. Det vill vi inte ska förändras.

Stockholm den 14 dec 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

LANDSBYGDS- OCH INFRASTRUKTURDEPARTEMENTET

Yttrande över rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2023-02-16 beretts möjlighet att avge synpunkter på rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap. Förbundet ställer sig i princip positivt till utredningens förslag. Det är angelägna åtgärder som skyndsamt behöver adresseras. Just skyndsamheten anser vi är viktig då beslut på området borde fattats för länge sedan.

Förbundets synpunkter

Vi vill dock lämna följande kommentarer till utredningens gedigna och omfattande rapport. Förbundet anser att den viktigaste åtgärden är höjningen av driftstödet till lokala och regionala flygplatser.

Förbundet är också mycket nöjt med att utredningen ställer krav på fossilfri verksamhet på flygplatserna redan till 2025. Vi tycker det är symboliskt viktigt att flygnäringen är i fronten för klimatomställningen. Det är positivt även för våra medlemmar som får gå över till att använda modern och mer miljövänlig utrustning. Idag är maskinparken eftersatt på många flygplatser. Skapandet av en bränslekommission är ytterligare en stark åtgärd för att flyget ska minska sin negativa miljöpåverkan. Översyn av användandet av olika typer av bränslen liksom eldrift är goda långsiktiga satsningar som leder mot en klimatsmartare flygindustri.

Vi menar också att flyget är en viktig del för att hela Sverige ska kunna leva. Det är också en viktig jämlikhetsfråga. Därför bör så många flygplatser som möjligt hållas kvar. Förbundet anser att vi inte ska lägga ner flyglinjer, snarare bör vi utöka trafikplikten. I takt med att flyget tar sig an sin klimatpåverkan är detta i högsta grad rimligt. Det är en fråga om ekonomisk jämlikhet för medborgare som bor längre från centralorter och har långa avstånd. Därför menar förbundet att staten tydligt ska garantera även små och, kanske mindre lönsamma flygplatser, för att man ska kunna bo och leva i hela landet.

Regional trafikplikt tycker vi är positivt. Det är i högsta grad rimligt att kommuner själva ska kunna upphandla flygtrafik. Dock anser vi att staten ska vara ekonomisk garant så att enskilda kommuner inte ska drabbas om tex ett flygbolag går i konkurs.

Avslutningsvis anser förbundet att säkerhetsläget gör att utökad och förbättrad beredskap på flygplatserna är en timlig åtgärd. Därför menar vi att man noggrant bör utreda en modell som motsvarar det säkerhetsbehov som vi har. Staten bör sedan säkerställa, och finansiera, att det antal tjänster som krävs i beredskapshänses till säts.

Stockholm den 16 maj 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Magnus Falk, Föredragande

Yttrande över Kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkorts- återkallelseers effekt inom unionen

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2023-03-07 beretts möjlighet att avge synpunkter på Kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen. Förbundet ställer sig i princip positivt till kommissionens förslag. Särskilt harmoniseringsfrågor är angelägna att hantera.

Förbundets synpunkter

Vi vill dock lämna följande kommentarer till kommissionens båda förslag. Vår kraftigaste invändning rör förslaget att sänka ålderskravet för körkortsbehörigheter. Förbundet är av den bestämda uppfattningen att det är helt fel väg att gå. Kompetens är en förutsättning för att kunna utföra ett arbete väl. Att försöka lösa en brist på yrkeschaufförer inom unionen genom att sänka kraven är ett kardinalfel. Det enda sättet att locka folk till yrket är att erbjuda bra jobb med bra arbetsvillkor och bra lön. Då behöver kraven snarare höjas än sänkas. Ur trafiksäkerhets-synpunkt är det också helt fel, då all data visar att de mest olycksdrabbade förarna är yngre, och i synnerhet män. Det finns en anledning att försäkringsbolag kräver en högre premie av unga fordonsägare. De är helt enkelt oftare inblandade i olyckor. Samma sak gäller från hyrbilsföretag som ofta tar ut en högre avgift för unga förare.

Ett digitalt körkort bör underlätta för erkännande av körkort mellan medlemsstaterna men förbundet vill varna för att risken för förfalskning är stor.

Förbundet är generellt positivt till ett europeiskt system för återkallande av körkort. Vi ser dock ett par komplicerade problem som inte adresseras

tillfredsställande i förslaget. Då medlemsstaterna har olika regler för trafikförseelser kan märkliga situationer uppstå då en överträdelse i ett land inte är det i ett annat. Hur ska då ett körkort kunna återkallas? Tydligast kanske det blir när det gäller alkoholreglerna som varierar mellan 0 och 0,8 promille inom unionen. Ytterligare ett problem blir att hantera tredjelandsförare. Samma regler ska gälla för alla och hur ska de då hanteras så att samma konkurrensregler kan bibehållas? Tanken är god men liggande förslag räcker inte för att skapa ett fungerande regelverk kring återkallande av körkort.

Avslutningsvis anser förbundet att det är positivt med utökade krav på hälsokontroller för nya förare och för förare som ska förnya sitt körkort.

Stockholm den 25 maj 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Magnus Falk, Föredragande

Yttrande över Framställan gällande avgiftsbemyndiganden för vissa typer av elektroniskt utlämnande av uppgifter ur vägtrafikregistret och för viss uppdragsverksamhet

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet önskar lämna en kommentar över Framställan gällande avgiftsbemyndiganden för vissa typer av elektroniskt utlämnande av uppgifter ur vägtrafikregistret och för viss uppdragsverksamhet. I framställan föreslås att Transportstyrelsen ska få ta ut avgifter för elektroniskt inhämtande av uppgifter i vägtrafikregistret. Förbundet förstår det generella syftet men yrkar på att fackförbund ska få tillgång till registret utan avgift.

Förbundets synpunkter

Vi vill lämna följande kommentarer och synpunkter till förslaget.

Transportarbetareförbundet jobbar helat tiden med att begränsa fusk och osund konkurrens i transportsektorn.

Om vi skulle påföras en avgift för att kunna kontrollera registreringsuppgifter grusas mycket av det goda arbete vi byggt upp genom åren. Vi arbetar stenhårt med myndighetsamverkan för att hitta fuskande och kriminella företag som snedvrider konkurrensen för seriösa åkerier. I och med den nya lagstiftningen, det så kallade mobilitetspaketet, har vi i det närmaste ett myndighetsansvar när det gäller att kontrollera lönerna på svenska vägar. Till det bör läggas att vi inte fått några som helst resurser eller verktyg för att i praktiken kunna genomföra detta. I ljuset av detta yrkar vi på att vi ska få samma status som en myndighet när det gäller att inhämta information ur vägtrafikregistret. De tjänster vi i dagsläget använder för att få ut information är de tjänster som kommer avgiftsbeläggas och de kommer då självklart att lägga över den kostnaden på sina användare, dvs på oss. Fackförbunden i allmänhet och kanske Transport i synnerhet, är en viktig aktör i kampen mot arbetslivskriminalitet. Är man seriös i ansatsen att arbetslivskriminalitet ska bekämpas så är det en förutsättning att organisationer som Transport inte ska behöva betala för att göra statens arbete. Vi behöver resurser och verktyg, inte hinder.

Stockholm den 25 maj 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Magnus Falk, Föredragande

ARBETSMARKNADSDEPARTEMENTET

Yttrande över Remiss om Översyn av entreprenörsansvaret

Sammanfattning av Transports hållning

Svenska transportarbetareförbundet (härmed Transport) vill ge sina synpunkter på Arbetsmarknadsdepartementets remiss om översyn av entreprenörsansvaret. Vi finner att vår bransch i allmänhet och medlemmar i synnerhet påverkas av direktiven till utredningen av entreprenörsansvarslagstiftningen och vill således framföra våra kommentarer.

Sammanfattning av våra synpunkter i korthet:

- Transport förordar förslaget att bemanningsanställda inkluderas i entreprenörsansvaret.
- Transport förordar förslaget att stärka skyddet för utländska utstationerade arbetstagare genom tydligare instruktioner till Arbetsmiljöverket att tillhandahålla information om vilka bestämmelser som gäller vid utstationering till Sverige.
- Transport vill även betona vikten av ett bra och fungerande utstationeringsregister. Transport håller inte med utredningen gällande förslaget om att inte vidga entreprenörsansvaret till fler branscher. Även transportbranschen har problem med utebliven lön.

Remissens och utredningens innehåll:

Lagen om entreprenörsansvar för lönefordringar (2018:1472). Även kallad för Entreprenörsansvarslagen har varit i kraft i cirka fem år. Lagen innebär att huvudentreprenören i en bygg- eller anläggningsentreprenad i Sverige kan bli skyldig att betala lön till arbetstagare hos en underentreprenör som inte betalat ut lönen på förfallodagen. Lagen är utformad på ett sådant sätt att huvudentreprenören blir betalningsskyldig. Bakgrunden till lagen är främst de bestämmelser om entreprenörsansvar som finns i den EU-rättsliga regleringen om utstationering av arbetstagare.

Utredningen har haft i uppdrag att utvärdera om Entreprenörsansvarslagen har fått avsedd effekt och bedöma om det finns behov av förändringar i lagen. I uppdraget har också legat att överväga om entreprenörsansvaret som i dag gäller i bygg- och anläggningsverksamhet bör utvidgas till att omfatta fler branscher som har problem med arbetslivskriminalitet och där långa kedjor av underentreprenörer är vanligt förekommande. I uppdraget har ingått att vid behov lämna förslag om författningsändringar.

Utredningen kommer fram till att:

- lagen har varit effektivt. Även om den i formell mening har tillämpats i få fall, så har facken kunnat använda den som ett verktyg för att i första hand förmå arbetsgivaren att själva betala lönen. Det har ofta gjorts vid förhandlingar eller genom informella samtal.
- det har varit svårt att skaffa sig en bild av om - och i så fall i vilken utsträckning - lagen har använts av arbetstagare som inte är medlemmar i någon arbetstagarorganisation och som kan ha en generellt sett svagare ställning på arbetsmarknaden.
- lagen har bidragit till mer ordning och reda i svenska bygg- och anläggningsbranschen. Det finns en större försiktighet och noggrannhet inför att underentreprenörer anlitas jämfört med tidigare.
- lagen inte har inneburit några påtagliga negativa ekonomiska eller andra konsekvenser för de större företagen inom bygg- och anläggningsbranschen.
- den grundläggande utformningen av entreprenörsansvaret har visat sig vara ändamålsenlig och bör därför inte ändras. Ansvarets uppbyggnad och reglerna om när betalningsskyldighet uppstår bedöms ha bidragit till att lagen har varit effektiv när det gäller att se till att arbetstagare i bygg- och anläggningsentreprenader får ut lön för sitt arbete. Ett ansvar som är strikt och som inte förutsätter att arbetstagen först använder sig av andra möjligheter att få ut lönen bedöms ha bidragit till att lagen har haft effekt även när det gäller syftena att motverka osund konkurrens och verka för ordning och reda i svenska bygg- och anläggningsentreprenader.
- ordalydelsen i flera paragrafer i entreprenörsansvarslagen talar för att arbetstagare som hyrs in för att arbeta i en bygg- eller anläggningsentreprenad i dag inte omfattas av lagens skydd. I betänkandet föreslås därför lagändringar som innebär att uthyrda arbetstagners lön tydligt omfattas av entreprenörsansvaret.
- Utredningen föreslår att ett förtydligande görs i 24 § lagen (1999:678) om
- utstationering av arbetstagare (utstationeringslagen), med innebörd att Arbetsmiljöverket ska publicera information på myndighetens

hemsida om sådana bestämmelser om skydd för arbetstagare som ska tillämpas vid utstationering av arbetstagare i Sverige.

- det inte behövs en utvidgning av entreprenörsansvaret. Orsaken sägs vara att entreprenörsansvaret i bygg- och anläggningsverksamhet har sin bakgrund i att sådan verksamhet ofta bedrivs med flera led av underentreprenörer. Det är bara i det som i EU:s reglering om utstationering av arbetstagare kallas byggverksamhet som det i princip är obligatoriskt för medlemsstaterna att ha ett entreprenörsansvar för lön. Till den bilden hör att det svenska entreprenörsansvaret är primärt och strikt.
- Arbetstagen kan enligt entreprenörsansvarslagen vända sig mot en ansvarig aktör omedelbart när en lönefordran har förfallit till betalning och det saknar betydelse om den som har anlitat arbetsgivaren som underentreprenör har varit oaktsam eller inte. En utgångspunkt för utredningen har mot den bakgrunden varit att det - för att förslag om en utvidgning av entreprenörsansvaret till andra branscher ska läggas fram - måste kunna konstateras dels att det är vanligt förekommande med problem med uteblivna löneutbetalningar och andra former av arbetslivskriminalitet, dels att problemen beror på att verksamhet bedrivs i långa entreprenadkedjor. En annan utgångspunkt för utredningen har varit att en eventuell utvidgning av entreprenörsansvaret till andra branscher måste kunna motiveras EU-rättsligt, framför allt i förhållande till den fria rörligheten för tjänster enligt fördraget om Europeiska unionens funktionsätt.
- entreprenörsansvaret bör vara begränsat till en viss eller vissa typer av verksamhet. Det för närvarande inte är ändamålsenligt med ett entreprenörsansvar i någon ytterligare bransch. Utredningen lyfter transportbranschen och menar att det där mer regelmässigt verkar förekomma fler än två underentreprenörer i en kedja. Utredningen beskriver även att aktörerna i sådana kedjor utför ofta tidsmässigt och geografiskt olika delar av den beställda tjänsten, där den aktör som brukar kallas speditör kan liknas vid en huvudentreprenör

i en bygg- eller anläggningsentreprenad. Utredningen

- har också beaktat att det nyligen har införts regler i svensk lagstiftning som ska
- genomföra det så kallade mobilitetspaketet där delar av paketet syftar till att ge
- bättre arbetsvillkor för yrkesföreare samt skapa en mer rättvis konkurrens för transportföretagen inom EU. Det finns enligt utredningen anledning att utvärdera effekterna av de nya bestämmelserna innan ytterligare lagstiftning med i princip
- samma syften övervägs.

Transports hållning och synpunkter

Bra att bemanningsanställda inkluderas i entreprenörsansvaret

Transport tycker det är bra att bemanningsanställda inkluderas i entreprenörsansvaret inom bygg- och anläggningsentreprenad. Det har tidigare varit oklart om lagstiftningen är tillämplig på bemanningsanställda och att det tydliggörs nu av utredningens förslag välkomnar vi. Samma behov av skydd behövs för uthyrda arbetstagare som för andra arbetstagare. Detsamma bör i så fall även gälla i det fall lagen utvidgas till andra branscher. Därtill vill Transport göra ett medskick till regeringen om att ändringarna i uthyrningslagen för utländska företag kan ha en effekt på förslagen om att inkludera bemanningsanställda i entreprenörsansvaret.

Bra att stärka skyddet för utländska arbetstagare

Transport förordar förslaget att stärka skyddet för utländska utstationerade arbetstagare genom tydligare instruktioner till Arbetsmiljöverket att tillhandahålla information om vilka bestämmelser som gäller vid utstationering till Sverige.

Transport vill även betona vikten av ett bra och fungerande utstationeringsregister. I dagsläget brister registret, både i termer av inrapportering till det, vilken information som finns i det samt uppföljning av företagen som finns registrerade. Vi vill göra medskicket till regeringen att Arbetsmiljöverket ska få i uppdrag att förbättra utstationeringsregistret så att det kan användas för att uppfylla tillämpningen av

utstationeringslagen. Det innebär att det bland annat måste gå att följa både företagets användning av utstationering över tid, enskilda arbetstagares utstationeringsuppdrag och om en utstationerad arbetstagar ersätter en annan på samma uppdrag. En utveckling av registret bör ske i samråd med arbetsmarknadens parter

Entreprenörsansvarslagstiftningen bör utvidgas till transportbranschen
Transport håller inte med utredningen gällande förslaget om att inte vidga entreprenörsansvaret till fler branscher. Utredningen menar att den problematik med bristande ordning och reda i bygg- och anläggningsentreprenader som brukar lyftas fram - där ett stort antal underentreprenörer samtidigt finns på en och samma byggarbetsplats - inte görs sig lika starkt gällande i transportbranschen. Vi menar att denna jämförelse är orättvis eftersom transportbranschen inte är statisk och platsbunden likt byggbranschen. Dessutom är det vanligt att speditörer anlitar olika underåkerier för olika typer av uppdrag, och som i sin tur kan anlita andra åkerier för att genomföra uppdragen. Transportbranschen består således av flera underentreprenörsled vars upplägg kan liknas den som är i byggbranschen. Dock är det svårt att med tydlighet kunna säga hur många leden är eftersom leden och kedjorna allt som ofta är kopplade till varandra. Enligt våra efterforskningar kan leden vara upp till tolv underleverantörssteg, där personerna i de sista leden kan ha problem med utebliven lön. Då är det vanligt att det är en utländsk eller utstationerad förare som är den som påverkas.

Utredningen menar att det även behöver vara vanligt förekommande med problem med uteblivna löneutbetalningar och andra former av arbetslivskriminalitet för att lagen ska vara relevant. Transportbranschen är påverkad av arbetslivskriminalitet. Under det senaste året har vi gjort 92 anmälningar om arbetslivskriminalitet till Polisen och Arbetsmiljöverket. Många av anmälningarna handlar om att företag haft lastbilar registrerade hos Transportstyrelsen, men där de betalat in noll kronor i sociala avgifter. Ett exempel är ett företag som haft 40 lastbilar registrerade hos Transportstyrelsen, men där vi inte kunnat se

att företaget betalat in några sociala avgifter för anställda.

Utredningen kommer fram till att entreprenörsansvarslagstiftningen inom bygg och anläggningsbranschen har varit effektiv och ändamålsenlig. Att "blotta tanken" på att den finns har ökat incitamenten för att arbetsgivaren att göra rätt för sig. Även om utvärderingen i mångt och mycket består av anekdotiskt material kommer den fram till att arbetstagarparter kunnat använda den som ett effektivt verktyg vid förhandlingar och under samtal. Vi vill här passa på att påpeka att det ligger inom den svenska modellens natur att lösa tvister och missförhållanden genom dialog och utbyten. Ytterst sällan hanteras konflikter eller tvister i domstol. Transport förstår därför utvärderingens svårigheter med att skaffa sig en bild av om och huruvida lagen har tillämpats effektivt.

Utvärderingen beskriver att lagen har bidragit till mer ordning och reda i den svenska bygg och anläggningsbranschen. Där det finns en större försiktighet och noggrannhet inför att underentreprenörer anlitas jämfört med tidigare. Liknande mekanismer menar vi på Transport behöver komma till inom transportbranschen. Vi tror och hoppas på att lagens utformning och ansvarets uppbyggnad om när betalningsskyldighet uppstår kommer att öka incitamenten för arbetsgivarna att betala ut lön och därmed skapa ordning och reda i branschen. Framför allt att speditörerna i högre utsträckning kommer att reflektera över vilka underleverantörer man väljer att anlita.

Eftersom lagen inte har inneburit några påtagliga negativa ekonomiska eller andra konsekvenser för de större företagen inom bygg- och anläggningsbranschen, ser vi inte heller att en utvidgning av lagen skulle utgöra ett hinder för företagen inom transportbranschen.

Slutligen, vill vi på Transport lyfta utredningens resonemang kring EU:s mobilitetspaket. Där menar utredningen att det finns anledning att utvärdera effekterna av de nya bestämmelserna innan ytterligare lagstiftning med i princip samma syften övervägs. Här menar vi att det inte finns anledning för en sådan utvärdering. Utredningen behöver inte utesluta den ena före den andra och att det likt väl går att tänka i två olika spår.

Transport är övervägande positiva till EU:s mobilitetspaket. Det är bra på papper men har enligt oss hittills inte fungerat i praktiken. En orsak är att regelverket är komplext och att flera aktörer är involverade i dess implementering samt skyldiga att kontrollera att det efterföljs. Vi ser även att beställansvaret inte har fungerat och i många fall till och med är otydligt. Transport kräver därför att det skapas en samordnad kontrollmyndighet som samordnar alla aktörer och deras respektive ansvarsområde för att på bästa sätt implementera mobilitetspaketet.

Vi vill framföra att IMI-registret, det vill säga det utstationeringsregister som företag måste anmäla cabotage transporter till och som är en del av mobilitetspaketet, inte är effektivt och direkt uselt. Mobilitetspaketet kräver att företag innan ett eventuellt cabotagebesök i ett land fyller i en utstationeringsdeklaration IMI-registret. Dock betyder det här nödvändigtvis inte att företaget kommer att genomföra en transporter till det landet. De sociala parterna har tillgång till IMI-registret, där vi som arbetstagarorganisation kan gå in och kontrollera att exempelvis löner har betalats ut korrekt.

Det här förutsätter dock att vi har tillgång till förarens namn och personuppgifter. Vi kan begära ut uppgifter från registret tidigast åtta månader efter att en utstationeringsdeklaration har gjorts i registret. Enligt Arbetsmiljöverket har det gjorts cirka 3,5 miljoner utstationeringsdeklarationer till Sverige. Det är en magnitud som vi som fackförbund fackförbund ensamt inte kan hantera.

Därför ser vi det som klokt och av yttersta vikt att i ett parallellt spår även utöka Entreprenörsansvarslagen till att även innefatta transportbranschen. Att utredningen väljer att hänvisa till parallella processer inom EU upplevs snarare som en genväg för att slippa vidga lagstiftningen till fler branscher.

Stockholm den 31 jan 2023
SVENSKA TRANSPORTARBETARE-
FÖRBUNDET

Tommy Wreeth, Förbundsordförande
Sirin Celik, Föredragande

Konferenser, möten i Sverige

Inbjudan till panel för utbildning inom ramen för Bommerviks akademien 15 februari 2023, digitalt
Tommy Wreeth

Inbjudan att delta i referensgrupp för Utredningen om en effektiv och tillförlitlig kontroll av leverantörer vid tilldelning av offentliga kontrakt.
Mats H Andersson

Inbjudan till Medlingsinstitutets årskonferens den 22 februari 2023, Stockholm
Peter Winstén

Begravning för Ingvar Åsén 17 februari, Piteå kyrka
Tommy Wreeth och Peter Lökvist

Inbjudan Nordiska Renhållare Konferens 8–10 september 2023, Scandic Hyllie
Joakim Guttman och Gustaf Järsberg

Kallelse årsmöte stödföreningen för Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek, 4 maj Stockholm
Maria Lefoy

Inbjudan till branschmöte om Transportstyrelsens avgifter 2024
Luftfart - Magnus Falk och Anders Gustafsson
Sjöfart - Magnus Falk och Anders Gustafsson
Vägtrafik – Maja Nygren

Kallelse Palmecentrets representantskapsmöte 23 maj 2023, Stockholm
Martin Hörner Kloo

Välkommen till GS-facket den 24 maj 2023, Stockholm
Lars Mikaelsson, Susanne Hellquist, Nina Lindholm och Peter Winstén

Inbjudan föreläsning ABF september 2023, Jönköping
Tommy Jonsson

Medverkan i EU-projekt
Lars Mikaelsson

Inbjudan till relevansgranskning för yrkeskunnande taxi 12 oktober 2023, Stockholm
Anna Erixon

Inbjudan till rundabordssamtal om åtgärder för att minska den illegala användningen av explosiva varor 27 september 2023, Stockholm
Jimmy Ovesson

Save the date - Led by machines i Stockholm den 21 september 2023
Gustaf Järsberg

Save the date Palme dagen 18 november 2023, Stockholm
Jimmy Ovesson

Välkommen till LO:s 125-årsjubileum 15 november 2023, Stockholm
Lars Mikaelsson, Peter Lökvist och Peter Winstén

Inbjudan Runda bordssamtal 14 november 2023, Stockholm
Lars Mikaelsson och Jimmy Ovesson

Inbjudan SUN:s Landsmöte LO Skolan 8–9 november 2023, Helsingör
Jerker Nilsson

Inbjudan Securitas EWC 22–23 november 2023, Stockholm
Peter Lökvist och Magnus Thelander

Inbjudan Årsmöte LO:s folkhögskola 25 april 2024, Stockholm
Maria Alcander Nygren

Inbjudan Seminarium om EU-valet 24 november 2023, Stockholm
Lars Mikaelsson och Magnus Falk

Kongresser i Sverige

Inbjudan till Svenska Målareförbundets kongress den 23 augusti – 25 augusti 2023, Stockholm
Peter Lökvist

Representation i avdelningar och regioner

Årssammanträde på avdelningarna under våren 2023:

Avdelning 1, 9 februari 2023

Lars Mikaelsson

Avdelning 2, 23–24 mars 2023

Tommy Wreeth, Lars Mikaelsson, Anders Gustafsson och Peter Winstén

Avdelning 3, 25 mars 2023

Peter Lökvist

Avdelning 4, 15 februari 2023

Lars Mikaelsson

Avdelning 4, 11 mars 2023

Tommy Wreeth

Avdelning 5, 20 mars 2023

Anna Erixon

Avdelning 6, 25 mars 2023

Lars Mikaelsson

Avdelning 7, 25 mars 2023

Martin Miljeteig

Avdelning 9, 31 mars

Tommy Wreeth

Avdelning 12, 18 mars 2023

Tommy Wreeth

Avdelning 14, 19 mars 2023

Tommy Wreeth

Avdelning 16, 16 mars 2023

Rasmus Graham

Avdelning 17, 18 mars 2023

Magnus Thelander

Avdelning 18, 19 mars 2023

Peter Lökvist

Avdelning 20, 19 mars 2023

Lars Mikaelsson

Avdelning 25, 18 mars 2023

Peter Lökvist

Avdelning 26, 23 mars 2023

Peter Lökvist

Avdelning 32, 25 februari 2023

Peter Lökvist

Avdelning 32, 26 mars 2023

Peter Lökvist

Avdelning 46, 22 mars 2023

Anders Gustafsson

Avdelning 51, 25 mars

Gustaf Järsberg

Avdelning 55, 18 mars 2023

Lars Mikaelsson

Avdelning 88, 18 mars 2023

Peter Winstén och Ulf Persson

Inbjudan avdelning 25 regionskonferens 19–20 januari 2023

Tommy Wreeth

Inbjudan till region 3, regionskonferens i Gävle den 16 februari

Peter Winstén och Mats H Andersson

Inbjudan avdelning 26 medverkan för-troendemannadag 14 – 15 mars 2023

Tommy Wreeth och Peter Winstén

Inbjudan avdelning 51 för uppvaktning för 60 års medlemskap 3 juni 2023.

Tommy Wreeth

Hemställen avdelning 26 deltagande vägkantsträff 2 mars 2023

Jimmy Ovesson

Hemställen avdelning 51 bjuder in till avtackning för Kersti Norén

Dahlström 30 mars 2023

Ulf Persson

Hemställen avdelning 12 bjuder in till avtackning för Lone Olsson 31 mars 2023

Ulf Persson

Hemställen avdelning 14 om medverkan på firande av jubilarer, 23 april 2023

Tommy Wreeth

Hemställen avdelning 32 att Tommy Jonsson kommer och informerar om sitt arbete "ordning & reda" för våra medlemmar, 19 februari 2023

Tommy Jonsson

Hemställen region 6 om Tommy Jonsson närvaro att informera om förbundets arbete med A-krim 7 februari 2023, Markaryd

Tommy Jonsson

Hemställen avdelning 20, vara med på avdelningens uppsökteri 2 mars 2023

Tommy Jonsson

Inbjudan avdelning 11 kampdag 2 mars 2023, Gävlebro

Tommy Wreeth och Lars Mikaelsson

Hemställen 1 maj avdelning 4, Söderköping

Jimmy Ovesson

1 majtal, Norrsundet

Peter Lökvist

1 majtal, Hammerdal

Per-Anders Ångström

Inbjudan avdelning 19 Go-kart 3 juni 2023, Västerås

Tommy Wreeth och Magnus Larsson

Inbjudan avdelning 32 avtackning av Charina Nordwall 20 juni 2023, Örn-sköldsvik

Lars Mikaelsson

Inbjudan avdelningar 6,18,32 och 88 Mittiamässan, Skogstransport 18–19 augusti, Ljusdal

Lars Mikaelsson

Inbjudan avdelning 12 medverkan vid bevakning sektionens medlemsmöte 20 juni

Jimmy Ovesson

Inbjudan från avdelning 1 och 2 besök till Bryssel 19–21 september 2023

Lars Mikaelsson deltar 19–20 september

Besök till förbundskontoret avdelning 28, 23–24 oktober 2023. Träff med VU 23 oktober.

Tommy Wreeth, Lars Mikaelsson och Peter Lökvist

Inbjudan avdelning 51 Regionkonferens 28–29 september 2023, Alvesta
Lars Mikaelsson, Peter Lökvist och Gustaf Järsberg

Inbjudan avdelning 5 repskapsmöte 25 september 2023, ABF-huset Stockholm
Lars Mikaelsson

Avdelning 12 hemställen förbundsmedverkan, erfarenhetskonferens för Transportombud 21 november 2023, Höllviken
Elin Lörnbo

Inbjudan avdelning 9, uppsökeri 15 september och repskapsmöte 16 september i Örebro
Tommy Jonsson

Hemställen avdelning 3,17 och 55 medverkan på konferens för Transportombud 26–27 oktober 2023, Viskadalens folkhögskola
Ulf Persson

Avdelning 12 hemställen om förbundsmedverkan på erfarenhetskonferens för Transportombud 21 november 2023
Tommy Wreeth

Avdelning 12 hemställen om förbundsmedverkan på repskapsmöte 16 september 2023
Jimmy Ovesson

Avdelning 2 hemställen om att bjuda in till repskapsmöte 18 september 2023
Tommy Jonsson

Avdelning 2 förbundsmedverkan avdelning styrelsemöte 28–29 november 2023, Lysekil
Magnus Lagerqvist

Avdelning 26 förbundsmedverkan representantskapet 12 december 2023
Peter Winstén

Inbjudan avdelning 5 förbundsmedverkan, Förtroendemannadagen den 6 november 2023, Stockholm
Tommy Wreeth och Mats H Andersson

Inbjudan avdelning 5, Veterannresa 22–23 oktober 2023, Stockholm
Lars Mikaelsson

Hemställen region 1 och 2 gemensamma vägkantsträff 22 maj 2024
Peter Lökvist och Joakim Guttman

Hemställen avdelning 12 personaldag 27 oktober 2023
Lars Mikaelsson

Begravning av Bert Eriksson före detta ordförande i avdelning 32
Lars Mikaelsson

Kongresser, konferenser i utlandet

Inbjudan Uni Global Union Kongress 27–30 augusti 2023, Philadelphia
Jimmy Ovesson

Inbjudan till SEIU:s Convention 18–22 maj 2024, Philadelphia
Jimmy Ovesson



Transportarbetarnas Arbetslöshetskassa

Medlemsavgiften

Medlemsavgiften har legat kvar på 130 kronor per månad under 2023. För att säkerställa att kassans kapital förvaltas på ett bra och tillfredställande sätt så revideras placeringspolicyn varje år.

Anslutning till kassan

Vid årsskiftet 2022/2023 hade a-kassan 97 162 medlemmar. Under året hade vi en nettoökning med 1 019 medlemmar och medlemsantalet uppgick i december 2023 till 98 181 medlemmar.

Medlemssiffrorna stämmer överens med de rapporter som kassan har sânt in till IAF (Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen) under 2023.

	Män	Kvinnor	Totalt
Medlemsantal	81 829	16 353	98 181

Ersättningstyp	Ersättningsdagar	Bruttoutbetalning
Inkomstbaserad ersättning	620 184	558 643 560
Grundersättning	46 358	18 152 403
Summa	666 542	576 795 963

Arbetslöshetsersättning betalades under året till 8 490 medlemmar, vilket motsvarar cirka 9 procent av det genomsnittliga antalet medlemmar. Motsvarande siffror föregående år

var 8 740 medlemmar vilken även det motsvarade 9 procent. Under 2023 utbetalades arbetslöshetsersättning med sammanlagt 576 795 963 kronor.

Den genomsnittliga dagpenningen för inkomstrelaterad ersättning har under 2023 varit 865 kronor.



Årsredovisning 2023

Förvaltningsberättelse

Styrelsen för Svenska Transportarbetareförbundet, organisationsnummer 802003-5476, upprättar härmed årsredovisning för 2023.

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

Allmänt om verksamheten

Förbundet är en sammanslutning av alla inom transportverksamheten i Sverige anställda arbetstagare, som enligt Landsorganisationens beslut skall tillhöra förbundet. Dess uppgift är att tillvarata medlemmarnas intresse på arbetsmarknaden och inom näringslivet samt därvid och i

övrigt verka för en samhällsutveckling på grundval av politisk, social och ekonomisk demokrati.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Under 2023 gjordes en större omorganisation på förbundskontoret. Medlemscentret lades ned och arbetsuppgifterna flyttades ut till gruppen Medlemsservice/Transport på direkten. Samtidigt ändrades det också i Transport på Direkten, utöver medlemservicekön. Vi återinförde arbetsrätts- och arbetsmiljököer där funktionärer och regionala skyddsombud direkt svarar på medlemmarnas frågor. Vi har reducerat totalt antal årsanställda med tio (10) personer.

Avtalsrörelsen tog upp stora delar av året, förhandlingarna startade i januari och avslutades i oktober. Att bedriva en avtalsrörelse under tio (10) månader medförde naturligtvis kostnader, bland annat för alla avtalsdelegationer som inkallades på respektive avtalsområde och förhandlingstillfälle.

Ekonomiskt har det jämfört med 2022 gått bättre. Dock lever vi fortfarande i sviterna med fördrjade pensionspremier som i sin tur härrör från den rådande världs- och marknadsutvecklingen. Ryssland bedriver fortsatt krig mot Ukraina, inflation är fortsatt på höga nivåer om än sjunkande samt att räntorna ligger över det normala.

Förändring av eget kapital

	2023-01-01			2023-12-31	
	Ingående balans	Årets resultat	Utnyttjande/Reserver.	Balanseras	Utgående balans
Balanserat kapital	289 246			-78 076	211 170
Årets resultat	-78 076	19 774		78 076	19 774
S:a balanserat kapital	211 170	19 774		0	230 944
Strukturfond	2 000				2 000
Pensionsavsättning KP	8 559				8 559
S:a ändamålsbestämda medel	10 559	0	0	0	10 559
S:a totalt eget kapital	221 729	19 774		0	241 503

Medlemsutvecklingen

Vid årsskiftet hade förbundet 54 619 medlemmar vilket är en minskning med 202 från årsskiftet 2022/2023.

Ekonomisk utveckling

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt är ett överskott om 24 634 Tkr (- 82 132 Tkr). Den löpande verksamhetens resultat efter avskriv-

ningar är ett överskott om 687 Tkr (- 54 237 Tkr). I kostnaderna för den löpande verksamheten ingår premier för medlemmarnas hem-/inkomstförsäkring med 33 200 Tkr (34 013 Tkr).

Värdet på placeringar

Förbundets värdepappersinnehav är bokfört till ett marknadsvärde om 240 617 Tkr.

De kortfristiga innehaven fördelar sig på följande värdepappersslag:

	2023-12-31	2022-12-31
	Marknadsvärde	Marknadsvärde
Aktiefonder	109 728	102 607
Räntefonder	128 761	129 575
Aktier	2 128	1 773
	240 617	233 955

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	2023	2022
Verksamhetens intäkter och kostnader			
Medlemsintäkter	2	217 485	218 572
Övriga intäkter	3	46 640	51 474
Summa verksamhetens intäkter		264 125	270 046
Verksamhetens kostnader			
Externa kostnader	4, 5, 6	-106 509	-132 207
Personalkostnader	7	-156 598	-191 430
Avskrivningar enligt plan	10, 11, 12	-330	-646
Summa verksamhetens kostnader		-263 438	-324 283
Verksamhetens resultat		687	-54 237
Finansiella investeringar			
Resultat från värdepapper	8	23 777	-27 338
Ränteintäkter och liknande resultatposter		3 001	542
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 831	-1 099
Resultat från finansiella investeringar		23 946	-27 895
Resultat före skatt		24 634	-82 132
Bokslutsdispositioner			
Upplösning av periodiseringsfond		0	0
Avsättning till periodiseringsfond		0	-2 300
Skatt	9	-4 860	6 356
Årets resultat		19 774	-78 076

Balansräkning

Belopp i TKR, tillgångar

	Not	2023-12-31	2022-12-31
	1		
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Datautvecklingskostnader	10	0	0
Summa immateriella anläggningstillgångar		0	0
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	11	5 527	5 102
Inventarier	12	312	388
Summa materiella anläggningstillgångar		5 839	5 489
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i bostadsrätter	13	22 388	19 393
Ideella placeringar	14	55	55
Långfristiga fordringar	15	1 192	1 161
Summa finansiella anläggningstillgångar		23 635	20 609
Summa anläggningstillgångar		29 474	26 098
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar medlemsavgift		2 605	2 730
Fordringar närstående organisationer	16	1 953	1 616
Kundfordringar		2 544	5 205
Övriga fordringar		3 430	455
Förutbetalda medlemsförsäkringar	17	5 706	4 974
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	7 359	6 113
		23 597	21 094
Kortfristiga placeringar	19	240 617	233 955
Kassa och bank		17 625	14 945
Summa omsättningstillgångar		281 839	269 994
Summa tillgångar		311 312	296 092

Eget kapital och skulder

Belopp i TKR

	Not	2023-12-31	2022-12-31
Eget kapital			
Ändamålsbestämda medel		10 559	10 559
Balanserat kapital		211 169	289 246
Årets resultat		19 774	-78 076
Summa eget kapital		241 503	221 729
Obeskattade reserver	20	6 200	6 200
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	21	14 530	11 079
Övriga avsättningar	22	10 228	21 924
Summa avsättningar		24 758	33 003
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		5 114	6 008
		9 461	6 231
Övriga skulder		10 655	10 038
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	13 621	12 883
Summa kortfristiga skulder		38 851	35 160
Summa eget kapital och skulder		311 312	296 092

Kassaflödesanalys

Belopp i TKR

	Not	2023	2022
Den löpande verksamheten			
Resultat från fackliga verksamheten		687	-54 237
Förändring övriga avsättningar		-11 696	-1 387
Avskrivningar		330	646
		-10 678	-54 978
Erhållen ränta och utdelning fonder			
Erhållen ränta		66	19
Erhållna utdelningar		423	17
Erlagd ränta		-2 590	-476
Övriga finansiella intäkter		3 062	688
Övriga finansiella kostnader		-241	-495
Inkomstskatt aktuell		-1 409	-1 484
		-688	-1 730
Förändring av kortfristiga fordringar		-2 503	7 813
Förändring av kortfristiga skulder		3 691	22 709
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-10 179	-26 186
Investeringsverksamheten			
Investeringar i maskiner och inventarier	12	-145	-124
Investeringar i byggnader		-535	-723
Förändring långfristiga fordringar (amorteringar lån)		-31	-233
Försäljning bostadsrätter	13	-2 995	0
Netto investering placeringar		16 564	6 089
Kassaflöde från investeringsverksamheten		12 859	5 009
Årets kassaflöde		2 680	-21 177
Likvida medel vid årets början		14 945	36 123
Likvida medel vid årets slut		17 625	14 945

Noter

Redovisningsprinciper m.m.

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

Intäktsredovisning

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

Inkomstskatter

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

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

Redovisning av leasingavtal

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

Anläggningstillgångar

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

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

Följande avskrivningstider tillämpas:

Immateriella anläggningstillgångar

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

Materiella anläggningstillgångar

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

Obligationer och fonder

Värdepappersinnehavet värderas till marknadsvärde.

Ideella placeringar

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

Fordringar

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

Noter till Resultaträkningen

Not 2. Medlemsavgifter	2023	2022
Medlemsavgifter	217 485	218 572
Summa	217 485	218 572

Not 3. Övriga intäkter	2023	2022
Ersättningar från närstående organisationer	5 616	6 644
Försäljning	368	504
Utförda tjänster	31 472	34 407
Hyror	289	276
Annonsintäkter tidning	128	180
Övrigt	8 762	9 463
Summa	46 635	51 474

Not 4. Arvode till revisorer	2023	2022
KPMG		
Revisionsuppdraget	242	552
Summa	242	552

Not 5. Operationella leasingavtal	2023	2022
Kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal	12 710	12 363
Framtida minimileasavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal		
Ska betalas inom 1 år	10 913	11 054
Ska betalas inom 1 - 5 år	37 806	3 865
Ska betalas senare än 5 år	87 648	0

Not 6. Externa kostnader	2023	2022
Kostnadsslagsindelad redovisning		
Medlemsförsäkringar	33 200	34 013
LO-avgifter	9 155	10 482
Avgifter till andra närstående org	2 559	2 489
Förhandling och rättshjälp	2 664	5 371
Logi, resor, konferens	9 692	20 931
Hyror, lokalkostnader	10 345	10 330
Telefon, datakommunikation och porto	5 902	5 583
Anslag och bidrag	3 080	3 478
Driftskostnader IT	11 021	8 060
Tryckning	2 299	2 872
Yrkesrevision	242	552
Konsultkostnader	5 148	16 041
Fastighetskostnader	990	1 235
Övrigt	10 211	10 767
Summa	106 509	132 207

Funktionsindelad redovisning	2023	2022
Information och tidning	4 530	4 963
Studier	6 183	6 867
Internationellt	6 231	6 757
Administration	16 213	11 453
IT	17 727	17 703
Kongresskostnader	253	16 528
Medlemsförsäkringar	33 200	34 013
LO avgifter	9 155	10 482
Övrigt	13 017	23 441
Summa	106 509	132 207

Not 7. Personal	2023	2022
Medelantalet anställda med fördelning på:		
Män	112	113
Kvinnor	55	64
Totalt för förbundet	167	177
Löner och andra ersättningar:		
Styrelse	2 765	371
Funktionärer och övriga anställda	90 954	98 199
Summa löner och ersättningar	93 720	98 570
Sociala kostnader (inkl särskild löneskatt på pensioner)	38 015	43 369
Pensionskostnader	34 617	48 731
Förändring pensionsavsättning	-11 696	1 366
Gottgörelse pensionsstiftelsen	1 942	0
Övriga personalkostnader	62 879	2 125
Summa		92 860
Totalt	156 598	191 430

Löner, arvoden och övriga förmåner under 2023	Styrelsearvode	Årslön	Kostnad för pensioner	Totalt
Tommy Wreeth, förbundsordförande	26	864	392	1 255
Peter Lövkvist, förbundskassör	26	799	134	933
Lars Mikaelsson, förbundssekreterare	26	774	299	1 073

Styrelseledamöter

Petri Perälä	26
Karin Peterson	26
Patrik Östbjerg	26
Linda Svensson	26
Emma Brodin	26
Lena Hunt Wiberg	26
Carina Lövgren	26
Johan Eriksson	26
Christina Mattisson	26
Nina Costa Broman	13

Förtroendevalda revisorer

Åke Wijkmark	26
Niclas Sandström	26
Mats L Andersson	26

Könsfördelning, ledande befattningar

Styrelsen: 6 män (47 %), 7 kvinnor (53 %)
Verkställande utskottet: 3 män (100 %)

Pensioner för anställda

Ombudsmän

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

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

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

Not 8 Resultat från värdepapper och fordringar	2023	2022
Resultat vid avyttring av värdepapper	6 474	10 537
Förändring orealiserad vinst i värdepapper	16 752	-38 057
Kapitalförlust långfristig fordran	0	-129
Utdelning från värdepapper	423	17
Övriga finansiella intäkter	3 062	688
Övriga finansiella kostnader	-241	-495
Ränteintäkter reverser	66	19
Räntekostnader	-2 590	-476
Summa	23 946	-27 895

Not 9 Skatt på årets resultat	2023	2022
Årets aktuella skatt	-1 409	-1 484
Förändring uppskjuten skatt orealiserad vinst värdepapper	-3 451	7 840
Redovisad skatt	-4 860	6 356

Årets aktuella skatt		
Finansiellt resultat enligt redovisning	23 946	-27 895
Återläggning ej skattepliktig orealiserat resultat	-16 752	38 057
Kostnader finansförvaltning	0	129
Reparationer och förbättringar bostadsrätt	-156	-232
Finansiella kostnader avseende medlemsverksamhet	241	495
Förlust skattepliktig verksamhet Transportarbetaren	-303	-207
Förlust skattepliktig verksamhet fastighetsförvaltning	-1 161	-1 912
Övriga skattepåverkande poster	-17	-2
Ej skattepliktiga intäkter organisations aktier	-10	-11
Schablonintäkt värdepappersinnehav fonder	929	1 063
Avsättnings till periodiseringsfond	0	-2 300
Schablonintäkt periodiseringsfond	120	20
Skattemässigt resultat	6 838	7 203
20,6% av skattemässigt resultat	1 409	1 484

Skattesats är 20,6% för år 2023 och 2022.

Noter till Balansräkningen

Not 10 Datautvecklingskostnader	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	8 025	8 025
Inköp IT System	0	0
Försäljning IT system	0	0
Utgående anskaffningsvärde	8 025	8 025
Ingående avskrivningar enligt plan	-8 025	-8 025
Årets avskrivningar enligt plan	0	0
Försäljning IT system	0	0
Utgående avskrivningar enligt plan	-8 025	-8 025
Utgående restvärde enligt plan	0	0
Not 11 Byggnader och mark	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	7 048	6 325
	535	723
Pågående arbeten tillkommande	0	0
Utgående anskaffningsvärde	7 583	7 048
Ingående avskrivningar enligt plan	-1 946	-1 847
Årets avskrivningar enligt plan	-109	-99
Utgående avskrivningar enligt plan	-2 055	-1 946
Utgående restvärde enligt plan	5 528	5 102
Varav mark	812	812
Taxeringsvärde		
Byggnader	6 133	6 133
Mark	7 323	7 323
	13 456	13 456
Not 12 Inventarier	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	14 950	14 826
Årets inköp	145	124
Årets försäljning	0	0
Utgående anskaffningsvärde	15 095	14 950
Ingående avskrivningar enligt plan	-14 562	-14 014
Årets avskrivningar enligt plan	-221	-548
Årets försäljning	0	0
Utgående avskrivningar enligt plan	-14 783	-14 562
Utgående restvärde enligt plan	312	388

Not 13 Andelar i bostadsrätter	Bokfört värde 2023-12-31	Bokfört värde 2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	19 393	19 393
Årets Inköp	2 995	0
Utgående anskaffningsvärde	22 388	19 393
	2023-12-31	2022-12-31
BRF Maria Skolgata	3 150	3 150
BRF Maria Skolgata	2 850	2 850
BRF Maria Skolgata	2 850	2 850
BRF Karlsvik 41	3 000	3 000
BRF Vattenborgen 6	2 801	2 801
BRF Aspås, Järfälla	38	38
BRF Flundran, Stockholm	595	595
BRF Vårdtornet, Stockholm	895	895
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
BRF Tellus	2 995	0
	22 388	19 393

Not 14 Ideella placeringar	Bokfört värde 2023-12-31	Bokfört värde 2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	55	55
Årets inköp	0	0
Årets försäljningar	0	0
Utgående värde	55	55

Specifikation av placeringar	Antal/Andelar	Bokfört värde 2023-12-31	Bokfört värde 2022-12-31
LO Mervärde	50	50	50
LO-Data AB	44	0	0
Funktionärernas Tryggh.fond		5	5
Brevskolan	44	0	0
HSB	3	0	0
Riksbyggen Ek. förening	35	0	0
FAS-Bolaget	51	0	0
Eko-Bolaget	56	0	0
A-Pressen AB	2 826	0	0
Summa		55	55

Not 15 Långfristiga fordringar	2023-12-31	2022-12-31
Personallån	1 182	1 151
Övriga lån	10	10
Utgående värde	1 192	1 161

Not 16 Fordringar närstående organisationer	2023-12-31	2022-12-31
Transports a-kassa	663	704
Övriga	1 290	912
Utgående värde	1 953	1 616

Not 17 Förutbetalda medlemsförsäkringar	2023-12-31	2022-12-31
Inkomstförsäkringspremie	164	891
Hemförsäkringspremie	5 542	4 083
Summa	5 706	4 974

Not 18 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2023-12-31	2022-12-31
Förutbetalda hyror	1 185	2 175
Övriga kostnader	6 174	3 938
Summa	7 359	6 113

Not 19 Kortfristiga placeringar	2023-12-31	2022-12-31
Marknadsvärde bokfört värde	240 617	233 955
Anskaffningsvärde	170 083	180 173

Fondinnehav	Bokfört värde 2023-12-31	Bokfört värde 2022-12-31
Aktiebaserade innehav		
Swedbank Robur Förbundsfond Global	43 094	43 696
Swedbank Robur Förbundsfond Sv +	46 794	42 137
Transition Gl Mega J	11 725	10 191
Transition SE Mega J	8 115	6 583
Totalt aktiefonder	109 728	102 607

Räntebaserade innehav		
Swedbank Robur Förbundsrentefonden	25 734	26 592
Swedbank Robur Förbundsrentefonden KO	35 598	41 112
Swedbank Rantefond Kort PL A	46 190	40 523
Swedbank Corp Bond Europé	21 239	21 348
Totalt räntefonder	128 761	129 575

Aktieinnehav		
Swedbank A 10000 st	2 128	1 773
Utgående värde	240 617	233 955
Andel aktiebaserat	46%	45%

Not 20 Obeskattade reserver	2023-12-31	2022-12-31
Periodiseringsfond beskattningsåret 2018	1 500	1 500
Periodiseringsfond beskattningsåret 2021	2 400	2 400
Periodiseringsfond beskattningsåret 2022	2 300	2 300
Summa obeskattade reserver	6 200	6 200
Not 21 Uppskjuten skatteskuld	2023-12-31	2022-12-31
Belopp vid årets ingång	11 079	18 919
Årets förändring skatt orealiserade vinster placeringar	3 451	-7 840
Belopp vid årets utgång	14 530	11 079
Not 22 Övriga avsättningar	2023-12-31	2022-12-31
Avsättningar för pensioner		
Pensionsskuld vid årets början	17 644	18 761
Värdetförändring ej tryggade pensioner	-9 413	-1 117
Pensionsskuld vid årets slut	8 232	17 644
Löneskatt	1 997	4 280
Nettoskuld vid årets slut	10 228	21 924
Not 23 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2023-12-31	2022-12-31
Semesterlöneskuld	11 032	11 032
LO-TCO Rättskydd	1 324	1 324
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	527	527
Summa	12 883	12 883

Stockholm, den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter.

Tommy Wreeth	Peter Lökvist	Lars Mikaelsson
Christina Mattisson	Karin Peterson	Lena Hunt-Wiberg
Carina Lövgren	Patrik Östbjerg	Johan Eriksson
Emma Brodin	Petri Perälä	Linda Svensson

Nina Costa Broman

Stockholm, den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter.

Åke Wijkmark	Mats Andersson	Niclas Sandström
--------------	----------------	------------------

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 2023.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2023 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Grund för uttalanden

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

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

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

Annan information än årsredovisningen

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

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

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

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

Styrelsens ansvar

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

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

Det registrerade revisionsbolagets ansvar

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionsssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller

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

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

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

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

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

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om såd-ana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra 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 vi 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. Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Den förtroendevalda revisorns ansvar

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

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar samt stadgar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Svenska Transportarbetareförbundet för år 2023.

Vi tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisorssed i Sverige. Vi som registrerat revisionsbolag har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot föreningen.

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

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

Stockholm den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter

Åke Wijkmark
Förtroendevald revisor

Niclas Sandström
Förtroendevald revisor

Mats Andersson
Förtroendevald revisor

Mikael Käll
Auktoriserad revisor
KPMG AB



TAXI

Kollektivavtalen 2023

Samhall

21 september träffade Transport och de övriga förbunden som tillämpar avtalet ett nytt avtal, överenskommelsen gäller från och med 1 oktober 2023 till och med den 30 september 2025.

Ändringar avseende allmänna anställningsvillkor

Om arbetstagare avser åta sig en bisyssla av mer omfattande slag ska arbetaren informera arbetsgivaren, arbetare äger dock rätt att delta i samhällslivet.

Intjänad ATK ska tas ut i sin helhet under året efter intjänandeåret, med år avses 1 april–31 mars, ledighet som begärs i god tid ska beviljas, med god tid avses normalt 14 dagar.

Ledighet ATK som inte tagits ut under året efter intjänandeåret, äger arbetaren rätt att avsätta 108% timlön av intjänande ATK i pensionsförsäkring/ Deltidspension.

Permission, nuvarande regel om hastigt påkommande sjukdomsfall ändras till hastig uppkommande sjukdomsfall som avser nära anhörig, högst 1 dag per tillfälle och högst 4 arbetsdagar per år.

Ny arbetsmiljöparagraf ersätts i sin helhet.

Arbetstagare är skyldig att avgå i pension vid 66 års ålder, arbetare har möjlighet att ansöka om deltidspension. Från och med 1 januari 2024 ska Samhall redovisa inbetald pensionspremie på lönebeskedet vid varje lönetillfälle.

Bemanningsavtalet

Almega, Kompetensföretagen

Avtalsförhandlingarna genomfördes under lugna förhållanden och var slutförda innan avtalet löpte ut. Förutom löneökningar i nivå med LO samordningen, genomfördes några mindre avtalsförändringar.

- inget automatiskt krav för arbetsgivarna att insända kopia på anställningsbevisen till ansvarigt förbund, anställningsbevisen erhållas efter begäran,
- utfasning av garantilönenivån kvalificerad yrkesarbetare,
- inget krav på lokal överenskommelse för återkommande korta anställningar och
- införandet av ny avtalsbilaga "Reskostnadsersättning vid dagliga resor utanför arbetstid".

Under året har det tydliggjorts att kundföretag som har bemanning som en del av den kontinuerliga personalförsörjningen, försöker kringgå avtalets intention om kostnadsneutralitet mellan den eget anställda personalen och bemanningsanställda, genom att utge gratifikationer i stället för bonusar och hävda att ersättningen inte är prestationsbaserad och ska således ej utgå till de bemanningsanställda.

Bevaknings- och säkerhetsavtalet

Almega Säkerhetsföretagen

Avtalsperiod 2023-06-01 – 2025-05-31. Löner 2023-06-01 - 2024-05-31.

Den 30 juni 2023 godtog både Svenska Transportarbetareförbundet och Almega Säkerhetsföretagen det medlarbud som de av Medlingsinstitutet utsedda medlarna Jan Sjölin och Cecilia Fahlberg Pihlgren hade lagt inför parterna. Budet innebar att parterna förband sig att anta nytt kollektivavtal under tiden 1 juni 2023 till och med 31 maj 2025.

Lönerevision skedde per den 1 juni 2023. Den 1 juni 2024 sker den andra och under avtalsperioden sista lönerevisionen. Vid första lönerevision höjdes lönerna med mellan 940 och 1'180 kronor per månad. Vid andra lönerevision är höjningen mellan 950 och 1'350 kronor per månad. Ett särskilt lönepåslag med 100 kronor per månad gavs till alla som har arbetat fem år eller mer i yrket från och med 1 juni 2023. Höjningarna motsvarar upp till 4,1 % vid första lönerevisionen och upp till 5,6 % vid andra lönerevisionen exklusive det extra lönepåslaget å 100 kr per månad. Inkluderat det särskilda lönepåslaget på 100 kr per månad blir den totala löneökningen mellan 7,5 % och 10,1 % under avtalsperioden. Nyanställningslönen höjdes år ett med 940 kronor per månad och år två höjs den med 1'350 kronor per månad. År två innebär det att nyanställningslönen höjs med 5,6 % att jämföra med märket på 3,3 %. Varseltiden vid schemaläggning höjdes till sex dagar från och med 1 januari 2024. Alla anställda garanteras 100 % av höjningen i respektive tariff, eftersom avtalet har tariffer utan lokal fördelning. Löneökningarna fördelas i tarifferna b-e beroende på arbetsuppgift.

Medlarbudet innebär att vi har infört lägsta löner i stället för normallöner avtalet. Således kan arbetsgivaren inte längre sänka lönen ner till tariffens nivå igen, när en anställd väl har fått en lön högre än tariffen för aktuell funktion. Den anställde anses då i stället ha fått en personlig lägsta lön.

Övriga tillägg och ersättningar höjs med 4,1 % år ett samt 3,3 % år två.

Avstämningsperioden för journalförd övertid definierades som schemaperioden.

En partsgemensam arbetsgrupp tillsätts också, som ytterligare ska se över hur erfarenhet och kompetens kan stärkas ännu mer i framtiden.

Avtalsrörelsen var denna gång besvärlig. Motparten lade fram olika förslag om individuell och / eller lokal lönebildning. Alla andra lösningar förenade motparten med krav på att märket skulle följas strikt samt att avräkning skulle ske på löneutrymmet för extra satsningar i något avseende. Svenska Transportarbetareförbundet ville se en konstruktion, som på objektiva grunder premierade den, som är branschen trogen med alla de kunskaper och färdigheter en sådan person har ackumulerat under åren. Vi ville också ha en låglönesatsning utan avräkning enligt märket samt förlängd varseltid på schemat från fem dagar till sex dagar. Trots ett flertal kansliöverläggningar och förhandlingssammanträden under våren och början av sommaren kom inte parterna närmare varandra. Svenska Transportarbetareförbundet tvingades därför varsla om stridsåtgärder på Ringhals kärnkraftverk samt på Bromma och Arlanda flygplatser. Efter ett antal dagars medling fick vi till slut ett medlarbud, som beaktade de tre delarna, som vi hade lagt tonvikten på.

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
1 Lön för nyanställd	24 030	145,11
2 Grundlön	25 344	153,04
3 Lönegrupp B	29 458	177,89
Lönegrupp C	29 830	180,13
Lönegrupp D	30 615	184,87
Lönegrupp E	31 001	187,20

Tillägg 2023-06-01 - 2024-05-31			
	a)	24,22	
	b)	36,81	
OB-tillägg 3 § 2 mom. per timme	b1)	41,33	
	c)	71,56	
	d)	160,36	
Lägsta semesterlön 11 § 6 mom.	per dag	1 397,97	
	per timme	182,78	
Värdetransporttillägg 3 § 1 mom. 2 anm.	per timme	2,93	
Parkeringsbevakning på kommunal gatumark 3 § 1 mom. 3 anm.	per timme	1,13	
Tillfällig förskjutning av ordinarie arbetstid 4 § 5 mom.	per timme	17,48	
Vid bevakning med hund 3 § 2 mom 2 punkten	per timme	2,29	
	per månad	1 911,90	
Arbetstagares egen hund	per timme	11,54	
Bilaga 6	per månad	1 440,90	
	per timme	8,70	
	per månad	100,00	
Särskilt lönepåslag efter 5 års branscherfarenhet 3 § 2 mom.	per timme	0,60	

Bensin- och garageavtalet

Bensin- och Garageavtalet med Motorbranschens Arbetsgivareförbund motpart.

På avtalsområdet har vi jobbat med arbetsgrupperna. Arbetsgruppen gällande sammanslagning av de tre tidigare avtalen där Petroleumbranschens arbetsgivareförbund (Depå, Flygtankning och Bensin och Garage) tidigare var motpart så meddelade Transport, Motorbranschens Arbetsgivareförbund i slutet av 2023 att vi inte ser någon möjlighet att kunna slå samman de tre avtalen. Arbetsgruppen avslutades därmed i december 2023. Arbetsgruppen som hade till uppgift att se över lönestruktur och benämningar av yrkesgrupper vilka jobbat under föregående avtalsperiod, nådde inte ända fram till avtalsförhandlingarna. Vid avtalsförhandlingarna under året beslutade man att låta arbetsgruppen få jobba vidare under kommande avtalsperiod. Arbetsgruppen har under hösten dragit i gång arbetet i arbetsgruppen. Vi har på avtalsområdet haft en central tvist vilken har rört hur vida vi har rätt att granska handlingar, där motparten trots att vi lagt fram flera felaktigheter, inte ville lämna ut handlingarna. Centralförhandling avslutades med att Transport fick ut begärda handlingar.

Fr o m 2023-05-01	Under 1 år	Över 1 år	Kr/timme	Mertidslön	Kr/heltid
Arbetande serviceförman		A	190,93	200,80	33 413
	A1		185,19	194,76	32 408
		B	188,08	197,80	32 914
	B1		182,30	191,72	31 903
		C	182,30	191,72	31 903
	C1		176,58	185,71	30 902
1:e serviceman		D	179,40	188,67	31 395
	D1		173,68	182,66	30 394
		E	176,58	185,71	30 902
	E1		170,86	179,69	29 901
		F	170,86	179,69	29 901
	F1		165,04	173,57	28 882
		G	165,04	173,57	28 882
	G1		159,30	167,54	27 878
Serviceman		H	171,36	180,22	29 988
	H1		165,54	174,10	28 970
		I	167,93	176,61	29 388
	I1		162,15	170,53	28 376
		K	162,15	170,53	28 376
	K1		156,36	164,44	27 363
		L	156,36	164,44	27 363
	L1		150,56	158,34	26 348
Servicebiträde		M	150,06	157,82	26 261
	M1		141,67	148,99	24 792
Minderåriga	U	U	108,53	114,15	18 994
	V	V	91,91	96,66	16 084
Mekaniker			-	-	
Minst 8 år i yrket		Över 1 år	178,05	187,25	31 159
	Under 1år		172,22	181,12	30 139
Minst 6 år i yrket		Över 1 år	175,09	184,14	30 641
	Under 1år		169,34	178,09	29 635
Minst 4 år i yrket		Över 1 år	169,34	178,09	29 635
	Under 1år		163,60	172,06	28 630
Övertidstillägg				Kr/timme	
Enkelt				66,36	
Dubbelt				132,72	
OB-tillägg					
Enkelt				38,20	
Dubbelt				76,40	
Tredubbelt				114,61	

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

Biluthyrningsavtalet

Almega Tjänsteföretagen

Avtalsperiod 2023-07-01 – 2025-06-30. Nedanstående löner utgår fr o m 2023-07-01–2024-07-01.

Befattning	Antal år i yrket	Månadslön i kr	Timlön i kr
Bilvårdare	Ingångslön	25 190	143,94
Bilvårdare	Över 1 år	26 669	152,40
Bilvårdare	Över 2 år	27 350	156,29
Bilvårdare	Över 4 år	28 101	160,58
Bilvårdare	Över 6 år	28 773	164,42
Bilvårdare	Över 8 år	29 444	168,25
Förman		30 225	172,72
Mekaniker	Under 6 år	28 962	165,50
Mekaniker	Över 6 år	29 612	169,21
Mekaniker	Över 8 år	30 271	172,98
Chaufför		29 612	169,21
OB-tillägg			Kr/timme
Enkelt			38,45
Dubbelt			76,63
Storhelg			114,75
Övertid			
Enkelt			70,09
Dubbelt			142,30

Bilvårdsavtalet

Bilvårdsanläggningar med Fremia som motpart

På avtalsområdet Bilvårdsanläggningar med Fremia tidigare KFO som motpart har man vid dom senaste avtalsförhandlingarna inte kommit med några avtalsyrkanden. Under dom senaste avtalsrörelserna har man endast gått på avtalshöjningarna från Bensin och Garageavtalet. När vi kom till förhandlingsbordet denna gång så hade Fremia ett helt nytt synsätt på avtalsförhandlingar mot vad man tidigare har haft och kom med avtalsyrkanden och ville diskutera annat än dom förändringar vi gjort i Bensin & Garageavtalet. Detta ledde till att det tog längre tid att komma framåt i förhandlingarna. Efter flertalet sittningar så landande vi till slut ett avtal.

Resultatet av avtalsförhandlingarna:

- En arbetsgrupp tillsattes: Båda parter insåg att vi behöver göra en översyn över hela avtalet. Det blir svårt att ändra på någonting då det skulle kunna få konsekvenser på andra delar i avtalet. Det ledde till att vi blev överens om att tillsätta en arbetsgrupp som har till uppgift att se över hela avtalet. Arbetsgruppen har under året dragit i gång arbetet.
- Ersättning för posthanteringen försvann ur avtalet.
- Nyanställd arbetstagarer ges rätt till 1 timmes facklig information på betald arbetstid.
- Ny skrivning gällande företrädesrätten till högre sysselsättning där den anställde nu ska åberopa detta skriftligt på en blankett som arbetsgivaren tillhandla håller.

Under året har vi inte haft några centrala förhandlingar.

Avtalsperiod 2023-05-01 – 2025-04-30. Nedanstående löner utges till anställda inom bensin- och garage facket fr.o.m. 2023-05-01.

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr	Mertidserättning i kr
491	16 084	91,91	96,66
493	18 994	108,53	114,15
411	24 792	141,67	148,99
412	26 261	150,06	157,82
423	26 348	150,56	158,34
424	27 363	156,36	164,44
425	27 363	156,36	164,44
426	28 376	162,15	170,53
427	28 376	162,15	170,53
428	29 388	167,93	176,61
429	28 970	165,54	174,10
430	29 988	171,36	180,22
433	27 878	159,30	167,54
434	28 882	165,04	173,57
435	28 882	165,04	173,57
436	29 901	170,86	179,69
437	29 901	170,86	179,69
438	30 902	176,58	185,71
439	30 394	173,68	182,66
440	31 395	179,40	188,67
461	30 902	176,58	185,71
462	31 903	182,30	191,72
463	31 903	182,30	191,72
464	32 914	188,08	197,80
465	32 408	185,19	194,76
466	33 413	190,93	200,80
445	28 630	163,60	172,06

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr	Mertidserättning i kr
446	29 635	169,34	178,09
447	29 635	169,34	178,09
448	30 641	175,09	184,14
449	30 139	172,22	181,12
450	31 159	178,05	187,25
457	31 010	177,20	186,36
458	32 007	182,90	192,35
459	31 493	179,96	189,26
460	32 501	185,72	195,32
471	33 515	191,51	201,41
472	34 516	197,24	207,43
473	34 009	194,34	204,38
474	35 013	200,07	210,41

Övertidstillägg

	Kod	Kr/timme
Enkelt Vardagar	401	63,75
Dubbelt Sön- och helgdagar samt arbetsfria vardagar (00.00-24.00)	402	127,50

OB-tillägg

	Kod	Kr/timme
Enkelt	403	36,70
Dubbelt	404	73,40
Storhelg	405	110,10

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

Bussbranschavtalet

Sveriges Bussföretag

Den 5 oktober 2023 tecknade Svenska Kommunalarbetsföretagsförbundet och Sveriges Bussföretag nytt kollektivavtal, som löper under tiden den 1 oktober 2023 till och med den 30 september 2025. Avtalet innehåller två lönerevisioner. Lönerevision skedde per den 1 oktober 2023. Den 1 oktober 2024 sker den andra och under avtalsperioden sista lönerevisionen. Transport har sedan december 2008 hängt avtal för våra medlemmar, som hänger på Sveriges Bussföretags och Kommunals avtal för bussbranschen. De ändringar som har skett i avtalet, gäller därmed även Transports medlemmar fullt ut med omedelbar verkan.

Tarifflöner finns endast för förare. De återfinns i bilaga H. Vid första lönerevisionen enligt ovan höjs lönerna med olika belopp i varje tariff. Vid andra lönerevisionen höjs lönerna med 1,013 kr/mån i varje tariff.

Övriga arbetstagare omfattas av bilaga I, som reglerar pottfördelning med mera. Arbete med lokala pottor kan alltså ha aktualiserats redan och även komma att aktualiseras senare under avtalsperioden. Där finns ingen garantinivå på fördelningen. Särskilt samtal skall dock genomföras med de, som erbjuds ringa eller ingen löneutveckling. En utvecklingsplan skall upprättas för sådan person senast en månad efter avslutad löneöversyn. Med ringa löneutveckling avses ökning upp till 605 kronor för 2023 samt 507 kronor för 2024. Potten utgjordes av 1,209 kronor per heltidsanställd den 30 september 2023 samt utgörs av 1,013 kronor per heltidsanställd den 30 september 2024 på en grupp bestående av en eller flera medarbetarkategorier. Potten fördelas på hela företaget om inte annat överenskommes, och fördelas inom den grupp som den har beräknats på.

Efter lönerevision den 1 oktober 2023 skall lönen ha uppgått till lägst 22 483 kr. För resten av avtalsperioden gäller att den 1 oktober 2024 ska lönen uppgå till lägst 23 225 kr. Samtliga ovannämnda miniminivåer gäller medarbetare som under det innevarande kalenderåret fyller lägst 18 år.

Tillägg för linjetrafik utom Norden (5 § 9 mom.), beställningstrafik utom riket (5 § 9a mom.), obekvämlighetstillägg (10 § 2 mom.), lönetillägg och ramtillägg (bilaga C) samt ersättning trafik i Göteborg (bilaga D) höjdes med 4,1 % den 1 oktober 2023 och höjs med 3,3 % den 1 oktober 2024.

Avtalsperiod 2021-01-01 – 2023-09-30. Löneplan för bussförare 2022-10-01–2023-09-30. Belopp i kronor om inget annat anges.

Löner för bussförare fr.o.m. 2023-10-01–2024-09-30, enligt bilaga H	Månadslön	Timlön, 1/174 av månadslönen	Timlön, 1/166,4 av månadslönen
Begynnelönelön, minst	28 000	160,92	168,27
Lön efter två år i yrket såsom förare, minst	28 621	164,49	172,00
Lön efter fyra år i yrket såsom förare, minst	29 165	167,61	175,27
Lön efter sex år i yrket såsom förare, minst	29 900	171,84	179,69
Lön efter åtta år i yrket såsom förare, minst	31 000	178,16	186,30
OB-ersättning (vid beställningstrafik)			Kr/timme
Enkel OB-ersättning			28,88
Kvalificerad OB-ersättning			45,36
Storhelg OB-ersättning			85,58
Löner enligt bilaga I			Månadslön
Efter lönerevision 2023-10-01, minst per månad			22 483

Bärgningsavtalet

Motorbranschens Arbetsgivareförbund, MAF

MAF meddelade våren 2022 att man inte hade för avsikt att teckna ett nytt Bärgningsavtal.

Parterna tillsammans med Biltrafikens arbetsgivareförbund kom överens om att föra in Bärgningsavtalet i Transportavtalet och en arbetsgrupp tillsattes med uppgift att komma med ett förslag inför avtalsförhandlingarna 2023.

Arbetsgruppen fick i uppdrag att identifiera skillnaderna mellan avtalen och införa dem som en bilaga i Transportavtalet.

Den 1 april 2023 infördes Bärgningsavtalet i Transportavtalet genom den nya bilaga N. Det som inte regleras i bilagan regleras redan i Transportavtalet.

Civilflyget, riksavtalet

Svenska FlygBranschen

Avtalsrörelsen 2023 så framförhandlades det en helt ny lönebilaga för Riksavtal arbetstagare på civilflygsområdet. Detta innebär att den gamla lönebilagan skrotas i sin helhet och ny bilaga införs. Detta efter att Transport och SFB under 6år utarbetat en ny lönebilaga. Dessutom ändrade vi till den nya förhandlingsordningen som tagit fram under året av Transport och Transportföretagen detta för att det skall vara samma i samtliga kollektivavtal som förbundet har med Transportföretagen. Uppsägningsreglerna för kollektivavtalet ändrades också, detta för att det skall vara likartat.

Avtalsperiod 2023-10-01-2025-09-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2023-10-01 t.o.m. 2024-09-30.

Arbetstagare är garanterad en grundlön varje månad enligt nedan	Månadslön
Ingångslön	26 468
3 år i yrket	28 339

Alternativ 1 lönebilagan

Alternativ 1 kräver att arbetsgivaren tagit fram lönekriterier som MBL-förhandlats med lokal facklig part samt att lönekriterierna blivit förankrade på arbetsplatsen. Arbetsgivaren ska genomföra individsamtal med samtliga anställda.

Alternativ 2

Alternativ 2 (generell fördelning)

Utgående löner för samtliga höjs med 4,1% 1 oktober 2023 och 3,3% 1 oktober 2024.

Alternativ 2 kräver inte att arbetsgivaren tar fram lönekriterier eller genomför vare sig förankringsprocess, individsamtal eller förhandling.

Flygteknisk underhållspersonal på civilflygområdet

Svenska FlygBranschen

Under 2023 års avtalsrörelse så differentierade vi de olika stegen i lönetabellen vilket var uppskattat i vår delegation samt våra medlemmar. Dessutom ändrade vi till den nya förhandlingsordningen som tagit fram under året av Transport och Transportföretagen detta för att det skall vara samma i samtliga kollektivavtal som förbundet har med Transportföretagen. Uppsägningsreglerna för kollektivavtalet ändrades också, detta för att det skall vara likartat på samtliga kollektivavtal.

Avtalsperiod 2023-10-01 – 2025-09-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2023-10-01 t.o.m. 2025-09-30. Belopp i kronor om inget annat anges.

Mekaniker	Månadslön
3 år	28 208
4 år	28 527
5 år	28 951
6 år	29 247
7 år	29 740
8 år	30 166
10 år	30 691
Yrkesarbetare	Månadslön
3 år i yrket	27 859
4 år i yrket	28 006
5 år i yrket	28 102
6 år i yrket	28 437
7 år i yrket	28 825
Förrådspersonal	Månadslön
21 år utan vana	27 826
21 år med 1 års vana	27 890

Depåavtalet

Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund, PAF

Den 8 maj 2023 tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 april 2023 till och med den 31 mars 2025 med Motorbranschens Arbetsgivareförbund som motpart i stället för som tidigare Petroleumbranschens arbetsgivareförbund. Det senare upplöstes genom stämmobeslut 2021-02-26. Lönerrevision skedde per den 1 april 2023 genom att 373 öre fördes in i lönetariffen och fördelades enligt tidigare tillämpat differentieringssystem samt att 373 öre fördes till en pott för fördelning på sedvanligt sätt. Den 1 april 2024 förs 313 öre in i lönetariffen och 313 öre till pottfördelning.

Detta innebär att lönerna totalt höjs med upp till 9,05 % under hela avtalsperioden inklusive potten vid lika fördelning av potten. Första året höjs lönerna med upp till 5,03 % inklusive potten vid lika fördelning av potten. Utrymmet är fördelat med 539 – 754 kr per månad till tarifflönerna och 653 kr per månad till potten. Andra året höjs lönerna med upp till 4,02 % inklusive potten vid lika fördelning av potten. Utrymmet är fördelat med 451 – 632 kr per månad till tarifflönerna och 548 kr per månad till potten.

Parterna enades om att ersätta den befintliga förhandlingsordningen med den nya förhandlingsordning som en arbetsgrupp på Transportavtalet hade arbetat fram under föregående avtalsperiod. Som en konsekvens ströks även den befintliga kommentaren till den gamla förhandlingsordningen i bilaga 4.

Redaktionella ändringar har gjorts under § 5 mom. 2:1 provanställning, § 6 mom. 5 punkt 2 övertid, bilaga 3 regler för nattarbete i samband med lossning eller lastning av tankbåt, vilotid och § 8 mom. 7 punkt 1 övertidskompensation. Samtliga ändringar trädde i kraft den 1 april 2023 med undantag för den sistnämnda, som trädde i kraft den 1 juni 2023. Vad gäller den förstnämnda ändringen är parterna överens om att det är en språkförenkling utan förändring i sak med undantag för att ordet "minst" har lagts till. Beträffande de tre återstående ändringarna är parterna överens om att de endast är språkliga. Inga ändringar har skett i sak.

Regeln om granskning av handlingar ingår inte som en del i den nya förhandlingsordningen. Den flyttades därför till en ny § 17. De efterföljande paragraferna räknas upp som en konsekvens.

Parterna har under den gångna avtalsperioden i en partssammansatt arbetsgrupp gjort ett omfattande arbete med att försöka integrera Bensin- och garageavtalet, Depåavtalet och Flygtankningsavtalet. Parterna enades om att slutföra arbetet i arbetsgruppen senast den 31 december 2023. Vidare enades parterna om att följa arbetet i de enligt Transportavtalet tillsatta arbetsgrupperna med uppdrag att utreda möjligheten att vid nästa avtalsrörelse införa kompletterande premier till avtalspension SAF-LO och att ta fram förslag till partsgemensam kommentar till avtalets nya förhandlingsordning.

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

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
111	20 255	115,74
112	20 979	119,88
113	20 979	119,88
114	21 693	123,96
115	22 047	125,98
116	22 771	130,12
117	22 771	130,12
118	23 487	134,21
119	23 133	132,19
120	23 847	136,27
221	18 652	106,58
222	19 359	110,62
223	19 359	110,62
224	20 080	114,74
225	20 428	116,73
226	21 144	120,82
227	21 144	120,82
228	21 863	124,93
229	21 516	122,95
230	22 216	126,95
283	21 693	123,96
284	22 412	128,07
285	22 771	130,12
286	23 487	134,21
287	23 487	134,21
288	24 208	138,33

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
289	23 847	136,27
290	24 568	140,39
261	23 282	133,04
262	24 007	137,18
263	24 007	137,18
264	24 717	141,24
265	24 379	139,31
266	25 093	143,39
321	18 652	106,58
322	19 359	110,62
323	19 359	110,62
324	20 080	114,74
325	20 428	116,73
326	21 144	120,82
327	21 144	120,82
328	21 863	124,93
329	21 516	122,95
330	22 216	126,95
383	21 693	123,96
384	22 412	128,07
385	22 771	130,12
386	23 487	134,21
387	23 487	134,21
388	24 208	138,33
389	23 847	136,27
390	24 568	140,39
361	23 282	133,04
362	24 007	137,18
363	24 007	137,18
364	24 717	141,24
365	24 535	140,20
366	25 093	143,39
Lönetillägg för vissa uppdrag		Kr/kundstopp
Vid lossning av E01		4,28
Vid lossning av övriga produkter		1,49
Penningfaktor per timme		27,61
Premiekompensation per månad		563,00
Övertidstillägg		Kr/timme
Enkelt		66,56
Dubbelt		133,12
OB-tillägg		Kr/timme
Enkelt		38,32
Dubbelt		76,64
Storhelgs OB		114,96

Förutom i tabellerna redan höjda löner erhåller varje företag en allmän pott på 3,73 kr per timme för individuell fördelning.

Arbetstagare på fraktflygområdet

Avtalsrörelsen 2023 ändrade vi till den nya förhandlingsordningen som tagit fram under året av Transport och Transportföretagen detta för att det skall vara samma i samtliga kollektivavtal som förbundet har med Transportföretagen. Uppsägningsreglerna för kollektivavtalet ändrades också detta för att det skall vara likartat.

Avtalsperiod 2023-10-01 – 2025-09-30. Angivna minimilönentariffer (månadslöner) gäller fr.o.m.. 2023-10-30 t.o.m. 2024-09-30. 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	26374	36938	28 625	28 906	29 327	29 607	29 890	30 171	30 453	30 733	31 016
Efter 5 år i företaget			28 892	29 187	29 607	29 890	30 171	30 453	30 733	31 016	31 297
Efter 10 år i företaget			29 187	29 467	30 955	30 171	3 453	30 733	31 016	31 297	31 579

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	26 374	26 938	28 484	28 765	29 187	29 467	29 751	30 032	30 311	30 594	30 874
Efter 5 år i företaget			28 765	29 047	29 467	29 751	30 032	30 311	30 594	30 874	31 154
Efter 10 år i företaget			29 047	29 327	29 751	30 032	30 311	30 594	30 874	31 154	31 438

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	26 374	26 938	28 342	28 625	29 047	29 327	29 607	29 890	30 171	30 453
Efter 5 år i företaget			28 625	28 906	29 327	29 607	29 890	30 171	30 453	30 733
Efter 10 år i företaget			28 906	29 187	29 607	29 890	30 171	30 453	30 733	31 016

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	26 374	26 938	27 778	28 060	28 537	28 484	28 625	28 906	30 171
Efter 5 år i företaget				28 202	28 484	28 625	28 765	29 047	30 453
Efter 10 år i företaget				28 342	28 625	28 765	28 906	29 187	29 467

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	26 374	26 938	27 641	27 920	28 202	28 342	28 484	28 765
Efter 5 år i företaget				28 060	28 342	28 484	28 625	28 906
Efter 10 år i företaget				28 202	28 484	28 625	28 765	29 074

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	26 374	26 938	27 499	27 778	28 060	28 202	28 342	28 625
Efter 5 år i företaget				27 920	28 202	28 342	28 484	28 765
Efter 10 år i företaget				8 060	28 342	28 484	28 625	28 906

Ungdomslön	16 år	17 år
	24 088	24 617

Flygtankningsavtalet

Flygtankningsavtalet med Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund som motpart.

Den 8 maj 2023 tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 april 2023 till och med den 31 mars 2025 med Motorbranschens Arbetsgivareförbund som motpart i stället för som tidigare Petroleumbranschens arbetsgivareförbund. Det senare upplöstes genom stämmobeslut 2021-02-26. Lönerevision skedde per den 1 april 2023 genom att 959 öre fördes in i tariffönehöjning och fördelades enligt tidigare tillämpat differentieringssystem. Den 1 april 2024 förs 804 öre in i tariffönehöjning.

Detta innebär att lönerna totalt höjs med upp till 11,1 % under hela avtalsperioden. Första året höjs lönerna med upp till 6,2 %. Utrymmet är fördelat med 1'463 – 1'883 kr per månad i lönetariffen. Andra året höjs lönerna med upp till 4,9 %. Utrymmet är fördelat med 1'227 – 1'579 kr per månad i lönetariffen. Alla anställda garanteras 100 procent av ökningen eftersom avtalet har lönetariffer utan lokal fördelning. Retroaktiv ersättning avseende perioden fr o m den 1 april 2023 utbetalades senast vid det löneutbetalningstillfälle som innehöll den 25 juni 2023 för det fall inte tekniska hinder förelåg.

Parterna enades om att ersätta den befintliga förhandlingsordningen med den nya förhandlingsordning som en arbetsgrupp på Transportavtalet hade arbetat fram under föregående avtalsperiod. Som en konsekvens ströks även den befintliga kommentaren till den gamla förhandlingsordningen i bilaga 2.

Redaktionella ändringar har gjorts under § 5 mom. 2:1 provanställning och § 6 mom. 8 punkt 2 övertid. Samtliga ändringar trädde i kraft den 1 april 2023. Vad gäller den förstnämnda ändringen är parterna överens om att det är en språkförenkling utan förändring i sak med undantag för att ordet "minst" har lagts till. Beträffande den sistnämnda ändringen är parterna överens om att den endast är språklig. Inga ändringar har skett i sak.

Regeln om granskning av handlingar ingår inte som en del i den nya förhandlingsordningen. Den flyttades därför till en ny § 16. De efterföljande paragraferna räknas upp som en konsekvens.

Parterna har under den gångna avtalsperioden i en partssammansatt arbetsgrupp gjort ett omfattande arbete med att försöka integrera Bensin- och garageavtalet, Depåavtalet och Flygtankningsavtalet. För transparensens skull deklarerade Svenska Transportarbetareförbundet sin avsikt att inte inkludera Flygtankningsavtalet i ett sådant integrerat kollektivavtal, men var i övrigt berett att senast den 31 december 2023 slutföra arbetet i arbetsgruppen. Svenska Transportarbetareförbundet anser att förutsättningar saknas att integrera Flygtankningsavtalet med de två ovannämnda avtalet utifrån att dess medlemmar mycket tydligt i stället förordar ett närmande till övriga yrkesgrupper och kollektivavtal på flygplatserna.

Parterna enades vidare om att följa arbetet i de enligt Transportavtalet tillsatta arbetsgrupperna med uppdrag att utreda möjligheten att vid nästa avtalsrörelse införa kompletterande premier till avtalspension SAF-LO och att ta fram förslag till partsgemensam kommentar till avtalets nya förhandlingsordning. Parterna tillsatte också en arbetsgrupp med uppgift att undersöka möjligheten att införa individuella arbetstidskonton på avtalsområdet.

Avtalsperiod 2023-04-01–2025-03-31. Nedanstående minimilöner utgår för flygtankningspersonal fr.o.m. 2023-04-01–2024-03-31.

Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr	Lönegrupp	Lägsta månadslön i kr	Lägsta timlön i kr
521	25 046	143,12	557	32 477	185,58
522	29 236	167,06	558	33 269	190,11
523	29 236	167,06	559	32 888	187,93
524	30 028	171,59	560	33 675	192,43
525	30 399	173,71	561	31 021	177,26
526	31 196	178,26	562	31 805	181,74
527	31 196	178,26	563	32 186	183,92
528	31 983	182,76	564	32 977	188,44
529	31 609	180,62	565	32 977	188,44
530	32 400	185,14	566	33 772	192,98
539	32 781	187,32	567	33 387	190,78
540	33 572	191,84	568	34 174	195,28
541	33 572	191,84	Övertidstillägg		Kr/timme
542	34 367	196,38	Enkelt		66,56
543	33 982	194,18	Dubbelt		133,12
544	34 776	198,72	OB-tillägg		Kr/timme
553	30 520	174,40	Enkelt		38,32
554	31 304	178,88	Dubbelt		76,64
555	31 686	181,06	Storhelgs-OB		114,96
556	32 477	185,58			

Flygtekniker med typcertifikat

Svenska FlygBranschen

Avtalsrörelsen 2023 ändrade vi till den nya förhandlingsordningen som tagits fram under året av Transport och Transportföretagen detta för att det skall vara samma förhandlingsordning i samtliga kollektivavtal som förbundet har med Transportföretagen. Uppsägningsreglerna för kollektivavtalet ändrades också detta för att det skall vara likartat.

Avtalsperiod 2023-11-01 – 2025-10-31. Belopp i kronor om inget annat anges. Följande löner gäller fr.o.m. 2023-11-01 t.o.m. 2024-10-31.

Mom 1 SAS		20 års ålder samt yrkesvana uppgående till:					
Ett certifikat	5 år	6 år	7 år	8 år	10 år	12 år	15 ÅR
Begynnelösen	30 789	31 574	32 360	33 148	33 600	34 719	35 509
Efter 5 år i företaget	32 423	33 210	33 995	34 784	35 571	36 257	37 144
Efter 10 år i företaget	33974	34 758	35 544	36 335	37 118	37 905	38 692
Två certifikat							
Begynnelösen	31 648	32 433	33 222	34 008	34 793	35 582	36 371
Efter 5 år i företaget	33 282	34 071	34 858	35 642	36 430	37 216	38 005
Efter 10 år i företaget	34 883	35 619	36 405	37 191	37 979	38 767	39 552
Tre certifikat							
Begynnelösen	32 506	33 294	34 083	34 869	35 654	36 443	37 229
Efter 5 år i företaget	34 142	34 930	35 715	36 504	37 291	38 077	38 865
Efter 10 år i företaget	35 694	36 480	37 265	38 050	38 841	39 626	40 413
Bilaga B Löner övriga företag		År med minst ett typcertifikat på luftfartyg, som betjänas av företaget					
År i företaget	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-
0 - 1	30 594	31 970	33155	34 152	35 057	36 032	36 683
1 - 3	31 486	32 869	34066	35 062	35 967	36 769	37 586
3 - 5	32 201	33 575	34802	35 767	36 672	37 646	38 299
5 - 7	33 135	34 518	35719	36 716	37 630	38 589	39 242
7 - 10	33 761	35 143	36340	37 338	38 242	39 205	39 859
10 -	34 527	35 909	37102	38 103	39 009	39 974	40 625

Gummiverkstadsavtalet

Motorbranschens Arbetsgivareförbund, MAF

Den 29 maj tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 april 2023 till och med den 31 mars 2025. Lönerrevision skedde per den 1 april 2023 genom att lönerna höjdes med upp till 1'400 kr per månad. Den 1 april 2024 höjs lönerna med upp till 1'206 kr per månad. Höjningarna motsvarar upp till 4,85 % vid första lönerrevisionen och upp till 3,98 % vid andra lönerrevisionen. Alla anställda garanteras 100 % av ökningarna, eftersom avtalet har lönetariffer utan lokal fördelning. Höjningarna fördelas i tarifferna enligt ett differentieringssystem, som tagits fram inom ramen för en partsgemensam arbetsgrupp under föregående avtalsperiod. Detta differentieringssystem innebär kort sagt att utrymmet är fastställt i förväg genom märket tillsammans med den enligt lönestatistiken i branschen utgående lönen. Fördelningen av utrymmet är däremot en intresseförhandling mellan parterna. Typiskt sett brukar motparten undantagslöst dels vilja öka avståndet mellan tarifferna, dels hålla nere ingångslönerna. Svenska Transportarbetareförbundet har under ett antal avtalsrörelser delat motpartens uppfattning att lojalitet, kunskap och färdigheter behöver löna sig mer, och därför medverkat till att öka avståndet mellan tarifferna. Däremot är Svenska Transportarbetareförbundet aldrig enigt med motparten om att öppna en falllucka i botten av tariffen varken på detta avtalsområde eller på andra avtalsområden.

Parterna enades om att ersätta den befintliga förhandlingsordningen med den nya förhandlingsordning som en arbetsgrupp på Transportavtalet hade arbetat fram under föregående avtalsperiod.

En preliminär överenskommelse har träffades. Huvudsakligen är dess innehåll ändrade regler för ordinarie arbetstid, införande av ett särskilt tillägg vid schemaläggning av arbete på senare på fredagar samt på lördagar, söndagar och helgdagar samt höjd semesterlön. Som kurios kan nämnas att motparten krävde att just begreppet särskild ersättning skulle användas, eftersom dessa belopp är i särklass mycket högre än något obekvämlighetstillägg, som Transportföretagen har på något avtalsområde. Svenska Transportarbetareförbundet yrkade på att den preliminära överenskommelsen skulle innehålla en begränsning av hur ofta arbetsgivare äger rätt att schemalägga samma anställda att arbeta på veckoslut i analogi med till exempel Bensin- och garageavtalets regler för schemaläggning eller § 3 mom.5 B i Transportavtalet. Detta motsatte dock motparten sig. Ett villkor för att denna preliminära överenskommelse faktiskt skall träda i kraft är att den går att förankra bland medlemmarna i branschen. Frågan om att i kollektivavtalet tillåta schemaläggning enligt ovan har nämligen varit en återkommande och känslig fråga under ett antal avtalsrörelser. Parterna skall därför gemensamt besöka ett antal stationer, för att träffa främst de anställda, men även platschefer. Målet är att nå ett för branschen representativt urval av stationer.

Parterna enades om att tillsätta en partsgemensam arbetsgrupp, som skall undersöka möjligheten att göra månadslön i stället för veckolön till huvudregel i kollektivavtalet. Parterna enades vidare om att följa arbetet i de enligt Transportavtalet tillsatta arbetsgrupperna med uppdrag att utreda möjligheten att vid nästa avtalsrörelse införa kompletterande premier till avtalspension SAF-LO och att ta fram förslag till partsgemensam kommentar till avtalets nya förhandlingsordning.

Avtalsperiod 2023-04-01-2025-03-31. Nedanstående minimilöner utgår för gummiverkstadspersonal fr.o.m. 2023-04-01-2024-03-31.

Yrkesgrupp	Kr/månad	Kr/vecka	Kr/timme
a) Vid 6 år i yrket	30 285	6 922	173,06
b) Vid 4 år i yrket	29 603	6 766	169,16
c) Vid 3 år i yrket	29 220	6 679	166,97
d) Vid 2 år i yrket	28 998	6 628	165,70
e) Vid 1 år i yrket	28 681	6 556	163,89
f) Vid fyllda 18 år	26 784	6 122	153,05
g) Vid fyllda 17 år	20 167	4 610	115,24

Hyrverksavtalet

Transportföretagen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund

Det finns få företag och medlemmar i branschen. Vi har under året inte haft någon central förhandling. Det som har hänt under året är att vi har tecknat om avtalet för avtalsperiod 2023-06-01 - 2025-05-31. Nedanstående löner är avtalets minimilöner fr.o.m. 2023-06-01 - 2024-05-31

Befattning	Minsta månadslön i kr	Minsta timlön i kr
1 Begynnelselön	27 819	159,88
2 Tre års tillsvidareanställning i företaget	28 557	164,12
3 Fem års tillsvidareanställning i företaget	28 730	165,11

Hamn- och Stuveriavtalet

Sveriges Hamnar

Under 2023 års avtalsrörelse infördes nya uppsägningsregler för kollektivavtalet samt förändringar i reglerna för behov av extra arbetskraft i Hamn och Stuveriavtalet.

Avtalsperiod 2023-05-01 – 2025-04-30. Följande löner gäller fr.o.m. 2023-05-01 t.o.m. 2024-04-30.

Hamnar	Månadslön i kr	Hamnar	Månadslön i kr
APM Terminals Gothenburg AB	33 870,00	Mälarhamnar AB	33 420,00
AKOR Kross & Recycling	33 870,00	Norrköpings Hamn AB	33 522,90
Bang och Nielsen Servicepartner AB	33 870,00	Norrsundets Stuveri AB	31 965,50
Color Line AS	33 472,50	Oxelösunds Hamn AB	33 877,00
Copenhagen Malmö Port AB	33 522,00	Pålgård & Söner AB	33 580,00
Kvarkenhamnar AB	33 695,00	SCA Logistics AB (Umeå)	33 695,90
Delta Terminal AB	33 868,00	SCA Logistics AB (Sundsvall)	33 868,50
Falkenberg Terminal AB	33 936,00	Seaside Service AB	33 522,00
Gothenburg Ro/Ro Terminal AB	33 870,00	Silvasti Transport AB	33 137,00
Gotlands Stuveri AB	32 852,00	ShoreLink AB	33 696,50
Gävle Hamn AB	33 610,00	Smålandshamn AB	33 523,00
Göteborgs Hamn AB	33 870,00	Stockholms Hamn AB	33 833,00
Hallands Hamnar AB	33 522,50	Sundsvalls Hamn AB	33 868,50
Hargs Hamn AB	33 437,00	Södertälje Hamn AB	33 436,50
Helsingborgs Hamn AB	33 832,50	Södra Skogsägarna Ek förening (Mönsterås)	33 763,00
Hutchinson Port Sweden AB	33 833,00	Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	33 337,50
Iggesund Paperboard AB (Skärnäs)	33 696,00	Sören Thyr Harbour Department AB	33 940,00
GDL Transport AB	33 832,50	Trelleborgs Hamn AB	33 436,50
Kalmar Hamn AB	34 051,00	Uddevalla Hamnterminal AB	33 511,50
Kapellskärs Hamn AB	33 695,50	Wallhamn AB	33 437,00
Karlshamns Hamn AB	34 143,80	Vänerhamn AB	33 434,50
KBP i Karlskrona AB	31 723,50	Yilport Gävle AB	33 610,00
Landskrona Hamn AB	33 437,00	Ystad Hamn Logistik AB	33 336,50
Logent Port & Terminals AB (Göteborg)	33 870,00	Åhus Hamn & Stuveri AB	33 336,00
Logent Port & Terminals AB (Stockholm)	33 775,00	Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB	33 620,00
Luleå Hamn AB	33 695,00		
Lysekils Hamn AB	33 472,50		
Marine Crane MC AB	33 868,00		

Löner till elever i Hamn och Stuveriskolan	27 562 kr/mån
Lägstalön för verkstadsarbetare	30 293,50 kr/mån
Lägsta lön för lärlingar	175,11 kr/tim

Miljöarbetareavtalet

Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA

Avtalsperioden är två år och gäller mellan 1 april 2023 till 31 mars 2025. Löneökningar görs genom höjning av tarifflöner. Lönerna höjs upp till 8,58 procent för hela avtalsperioden och är också den ökning som en klar majoritet av Transports medlemmar får.

En klar majoritet får löneökningar med 8,58 procent fördelat på två år.

Första året höjs lönerna mellan 1 131 och 1 401 kronor per månad. Andra året är höjningen mellan 853 och 1 131 kronor per månad. Alla anställda garanteras 100 procent av ökningen eftersom avtalet har lönetariffer utan lokal fördelning.

Det tillsätts även en arbetsgrupp med representanter från båda parter som ska se över framtida pensionsinsättningar. Miljöarbetareavtalet omfattar cirka 5 600 anställda inom miljö- och renhållningsverksamheter.

Avtalsperiod 2023-04-01- 2025-03-31.

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. 2023-04-01- 2025-03-31.

	Timlöner i kr	Veckolöner i kr	Månadslöner i kr
1 Begynnelösn	171,27	6 851	29 801
2 Lön efter 2 år i yrket	172,14	6 886	29 952
3 Lön efter 4 år i yrket	173,09	6 924	30 118
4 Lön efter 6 år i yrket	174,07	6 963	30 288
B Miljöarbetare som inte har behörighet att föra tung lastbil med en totalvikt över 3,5 ton erhåller under de första 24 månaderna lön enligt detta steg. Därefter gäller A ovan. - De första 24 månaderna: kategori B - Efter 2 år: A1 - Efter 4 år: A2 - Efter 6 år: A3 - Efter 8 år: A4	166,66	6 666	28 999
C Städare		6 562	28 543
D Arbetare under 18 år		4 128	17 957

PPeningfaktorer vid tillämpning av poängtabellen § 5 mom. 5. 39,79 kronor per 1000 poäng.

Sobona

Bransch bestämmelser Vatten & Miljö och Bransch bestämmelser Flygplatser

Avtalet löper under tiden 2023-04-01-2025-03-31. Löneutrymmet för 2023 är lägst 4,1% och ska gälla från 1 april 2023. Under året har även förhandlingar i att teckna lönestatistikavtal samt möjlighet till överenskommelse för arbetstagare i kompetens och utbildningsanställning påbörjats. Noteras kan göras att förbundet som enda organisation utöver 4,1% höjde lägsta lönerna i avtalsförhandlingarna.

Reklamdistributörsavtalet

Almega Tjänsteföretagen

Trots ett flertal förhandlingssammanträden med motparten har Svenska Transportarbetareförbundet och Almega Tjänsteföretagen inte kunnat enas om ett nytt kollektivavtal för tiden efter den siste juni 2023. Svenska Transportarbetareförbundet lade under förhandlingarnas gång fram ett förstahandsyrkande och ett andrahandsyrkande. Förstahandsyrkandet var att orden "för en normalprestation" skulle strykas på alla ställen i avtalstexten, där de förekommer. Andrahandsyrkandet var att denna grupp arbetare framöver i stället skulle omfattas av Tidningsdistributörer. Motparten avvisade båda våra yrkanden. Företaget SDR var dock enligt motparten berett att föra förutsättningslösa samtal, för att försöka finna en lösning. Vi såg det som utsiktslöst att föra sådana samtal, eftersom vi redan hade gjort det i mycket stor omfattning i anslutning till en tvist i arbetsdomstolen om bland annat just begreppet normalprestation utan att nå samsyn. Ställda inför detta faktum beslutade vi att slutgiltigt säga upp avtalet till upphörande den 7 juli 2023. Det finns därmed i skrivande stund inget kollektivavtal, som reglerar villkoren vid distribution av direktreklam med mera. Vi fattade detta beslut, eftersom Svenska Transportarbetareförbundet inte med hedern i behåll kan stå för ett kollektivavtal, som kan ge förtjänster neråt 30 kr per timme. Vad det säger om hedern hos Almega Tjänsteföretagen att de är beredda att bära ett sådant kollektivavtal överlämnas till läsaren att bedöma.

Svenska Transportarbetareförbundet förblir fortsatt villiga att teckna nytt kollektivavtal för branschen så snart Almega Tjänsteföretagen är beredda att föra meningsfulla diskussioner om att komma till rätta med de i branschen usla villkoren.

Taxiavtalet – Förare

Transportföretagen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Taxibranschen har fortsatt stora utmaningar, motparten påstår fortsatt att det saknas taxichaufförer medan Transport fortsatt menar att det är dom dåliga villkoren i branschen som gör att chaufförer inte lockas tillbaka till branschen.

Avtalsförhandlingar

Avtalsförhandlingarna på Taxiavtalet – förare var tuffa. Parterna kunde inte enas om vare sig populationen i varje lönetabell eller snittlön, vilket gjorde att vi inte kom framåt. Förhandlingarna avbröts och Transport varslade om strejk. Medlare kom in, vilka inte hade någon som helst kunskap om taxibranschen. Det blev väldigt tydligt då motparten fick mera tid med medlarna och lyckades få medlarna helt och hållet på motpartens sida med förslag som var långt under det vi hade diskuterat under avtalsförhandlingarna. Transport ansåg inte att det var idé att fortsätta medlingen och förklarade för medlarna att enda sättet att undvika strejk var att pausa medlingen och gör ett nytt försök med motparten. Motparten sa ja till att återuppta avtalsförhandlingarna. Efter omtag med motparten lyckades vi komma i mål med ett avtal utan att strejken behövde bryta ut.

Resultatet av avtalsförhandlingarna:

26 månaders avtal med utgång 2025-08-31

En 4 åring i månadslönetrappan.

Sammanslagning av dom två garantilönerna.

Två arbetsgrupper tillsattes, Framtidens taxi och avveckling av veckolönebegreppen samt arbetarlönestatistiken.

Vi har under året haft åtta centrala förhandlingar vilka bland annat handlat om arbetstidsförläggning, granskning av övertidsjournaler, utebliven övertid.

Avtalsperiod 2023-07-01 – 2025-08-31. Nedanstående löner är avtalets minimilöner från 2023-07-01 till 2024-07-31

Grupp	Månadslöner förare	2023-07-01
1	Biträden	23 691 kr
2	Begynnelösn förare	26 073 kr
3	Förare efter 2 år i yrket	26 804 kr
4	Förare efter 4 år i yrket	27 004 kr
Garantilön	Garantilön hela landet	22 337 kr

Taxiavtalet – Telefonister

Transportföretagen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund

Taxitelefonist är en bransch i förändring där den tekniska utvecklingen går fort framåt. Tidigare har det varit rena telefonisttjänster, i dag bokas resor i mängt och mycket via appar, vilket lett till att arbetsuppgifterna har förändrats över tid.

Under avtalsperioden har vi haft en arbetsgrupp som har jobbat med att se över möjligheten till sammanslagning av lönetabeller.

Arbetsgruppen kom fram till ett förslag inför avtalsförhandlingarna, vilket gjorde att vi fick en bra start på förhandlingarna och kom snabbt framåt. Där vi stod fast längst i var, ändring från 5 år i företaget till 5 år i yrket i löneplanen.

Resultatet av avtalsförhandlingarna blev:

- En sammanslagning av lönetabeller från sex till två. En för Stockholm och en för Övriga landet.
- Ändring i löneplanen från 5 år i företaget till 5 år i yrket
- Definierat Stockholm
- Arbetsgrupp gällande Digitalisering / Automatisering

Vi har under året inte haft några centrala förhandlingar.

Avtalsperiod 2023-06-01 – 2025-05-31. Nedanstående löner är avtalets minimilöner från 2023-06-01 till 2024-05-31.

Stockholm	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	26 356,24
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 796,61
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	27 236,24
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	27 669,61
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	28 377,84
Övriga landet	Månadslön i kr
Under provtjänstgöring	26 172,39
Såsom fullt yrkeskunnig telefonist	26 544,12
Efter fortlöpande 1 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	27 037,42
Efter fortlöpande 3 år i yrket såsom fullt yrkeskunnig telefonist	27 361,38
Efter fortlöpande 5 års anställning i samma företag såsom fullt yrkeskunnig telefonist	28 040,54

Terminalavtalet

Almega Tjänsteföretagen

Inför årets avtalsrörelse tvingades Svenska Transportarbetareförbundet konstatera att skillnaden bland annat i lönenivåer i de olika tariffrorna mellan detta kollektivavtal och Transportavtalet med Biltrafikens arbetsgivareförbund som motpart hade ökat alltmer. Där fanns även skillnader i de allmänna villkoren. Dessa skillnader har uppstått över åren på grund av att detta avtal har saknat engagerade medlemmar i branschen. Detta beror i sin tur på att ytterst få arbetsgivare har tillämpat detta avtal. Transportavtalet har varit det helt dominerande kollektivavtalet för branschen. I många fall har därför avtalet endast räknats upp med märket. I de fall avtalsrörelser har inneburit för LO förbunden gemensamma krav, har även de som regel implementerats i detta kollektivavtal. Utifrån att motparten var helt avvisande till att närma detta kollektivavtal till Transportavtalet, och i stället som vanligt dogmatiskt hänvisade till märket, beslutade vi oss för att försöka avveckla kollektivavtalet. Det visade sig att endast två företaget tillämpade kollektivavtalet genom medlemskap i Almega Tjänsteföretagen och inkoppling på kollektivavtalet: 556804–6212 WLC Wermlands Logistikcenter AB (WLC) och 556401–3596 ITS Logistikpartner AB (ITS). Av dessa två var WLC ganska litet med endast ett fåtal anställda. När Örjan Wallon i avd. 6 var i kontakt med företaget framkom att det även var medlem i Biltrafikens arbetsgivareförbund och dessutom redan tillämpade Transportavtalet. ITS var ett betydligt större företag med drygt 100 anställda. Genom ett förtjänstfullt arbete av avd. 9 genom Clas Hellsing övergick företaget till att från och med 2024-01-01 tillämpa Transportavtalet i stället för Terminalarbete Almega. Därmed fanns inte längre några företag kvar, som tillämpade Terminalarbete Almega. Vi gick därför vidare med att slutligt säga upp kollektivavtalet till att upphöra utan avsikt att teckna nytt sådant.

Tidningsdistributörsavtalet

Medieföretagen

Den 16 maj tecknades ett nytt avtal som löper under tiden den 1 maj 2023 till och med den 30 april 2025. Löner revision skedde per den 1 maj 2023 genom att löner och tillägg höjdes med 4,1 %. Den 1 maj 2024 höjs löner och tillägg med 3,3 %.

Parterna enades om att tillsätta två arbetsgrupper. En arbetsgrupp skall försöka arbeta fram ett förslag till en tydligare och mer uttömmande förhandlingsordning. Den nuvarande förhandlingsordningen reglerar till exempel inte preskriptionstiden för tvister rörande uppsägning på grund av personliga skäl eller avsked. Frågan är oreglerad mellan parterna, eftersom Svenska Transportarbetareförbundet inte har antagit det gamla huvudavtalet. Det innebär att preskriptionstiden är allt mellan 14 dagar och två månader beroende på vilken jurist man frågar. Den andra arbetsgruppen skall utreda och, om förutsättningar finns, prova en ny arbetstidsmodell.

Branschen är fortsatt under omstrukturering på grund av det sjunkande antalet prenumeranter på pappersutgåvor av morgontidningarna. Svenska Transportarbetareförbundet står fast vid det besked som sedan tidigare har lämnats till motparten: När morgontidningsdistribution blir biverksamhet snarare än huvudverksamhet hos medlemsföretag hos motparten, skall medlemsföretaget övergå till att tillämpa Transportavtalet, för att konkurrensneutraliteten skall kunna upprätthållas.

Avtalsperiod 2023-05-01 – 2025-04-30. Nedanstående löner gäller fr.o.m. 2023-05-01 t.o.m. 2024-04-30.

	Månadslön i kr	Timlön i kr
Lön för nyanställd § 4	26 475	152,15
Efter 6 mån	29 014	166,75
Efter 12 mån	29 713	170,77
Efter 24 mån	30 192	173,52
Efter 120 mån	31 402	180,47
OB-tillägg § 4	Månadslön i kr	Timlön i kr
Mån-fre 18.00-06.00		10,31
Lördag 00.00-24.00		20,53
Söndag/Helgdag/Storhelg		30,97
	Sthlm/Gbg i kr	Riket i övrigt i kr
Begynnelöslön § 5	153,95	152,90
Efter 2 år i yrket	154,76	153,95
Efter 4 år i yrket	155,82	154,76
OB-tillägg § 5	Kr/timme	
Mån-fre 18.00-06.00 samt lördag 00.00-24.00	28,81	
Söndag/Helgdag/Storhelg	57,93	

Utlandsavtalet

Biltrafikens Arbetsgivareförbund BA

Avtalet löper mellan 2023-04-01 till och med 2025-03-31. Löner och andra ersättningar höjdes per den 2023-04-01 med 4,1% på samtliga delar.

Avtalsperiod 2023-04-01– 2025-03-31. 2023-04-01 t.o.m. 2024-03-31.

Löneplan	Kr/timme
Timersättning för bortavarotid	39,53 kr
Timersättning för lör-, sön- och helgdag	21,28 kr
Milersättning enmansbetjäning	14,63 kr
Milersättning tvåmansbetjäning	16,68 kr
Ersättning för last- och lossningsställe	83,35 kr
Traktamente per bortavarotimme	34,26 kr
Garantilön	7 001 kr

Transportavtalet

Biltrafikens Arbetsgivarförbund

Avtalsperioden är 2023-04-01 till och med 2025-03-31. Konsekvenshöjningen blir 4,3% år 1 samt 3,3% år 2. Retroaktiv ersättning avseende perioden fr o m den 1 april 2023 utbetalas senast 25 maj 2023. Löneökningarna blir mellan 1080 och 1500 kronor/månad år ett. År två höjs lönerna mellan 900 och 1124 kronor/månad. Alla anställda garanteras 100 procent av ökningen eftersom avtalet har lönetariffer utan lokal fördelning. Löneökningarna fördelas i lönetariffer där ökningarna varierar beroende på anställningsår i branschen. Lönerna höjs från och med den 1 april 2023 och därefter görs nästa höjning 1 april 2024.

Inom åkerisektorn får majoriteten av Transports medlemmar en löneökning med 4,9 procent år ett och 3,6 procent år två. I terminalsektorn får majoriteten en höjning med mellan 4,4–5,3 procent år ett och 3,5–3,8 procent år två. Löneökningen på Bärning blir generell över tarifferna, 1400 kr 1 april 2023, 1170 kr 1 april 2024, begynnelselönen och 2 år i yrket höjs med 9% och 4 år i yrket höjs med 8,8% under avtalsperioden. En ny B-bilstrappa införs i avtalet, B-bilstrappan gäller för förare som enbart har körkort för att framföra fordon under 3500 kilo, förare med C-kompetens berörs inte. Särskild visstidsanställning kan inte användas på avtalsområdet efter den 1 juni 2023. Parterna är vidare överens om att Traktamenten fryses för avtalsperioden. Förutom löneökningar ska Transport och arbetsgivarna tillsammans jobba för en sundare åkeribransch. Därtill tillsätts en arbetsgrupp för att på sikt öka medlemmarnas pensionsinsättningar. Vidare har även en överenskommelse träffats fr o m 1 september 2023 om fasta ersättningar när man arbetar pass som är längre än 10 timmar inom nattfönstret. Från och med 1 april 2023 blev Bärningsavtalet en del av Transportavtalet.

Löneplan för åkeriarbete/kronor		Stockholm och Göteborg			Riket i övrigt		
		Veckolön	Månadslön	Timlön	Veckolön	Månadslön	Timlön
A	Förare m.fl.						
1	Begynnelselön	6 752,46 kr	29 373 kr	168,81 kr	6 727,17 kr	29 263 kr	168,18 kr
2	Efter 2 år såsom förare	6 795,21 kr	29 559 kr	169,88 kr	6 770,39 kr	29 451 kr	169,26 kr
3	Efter 4 år såsom förare	6 860,27 kr	29 842 kr	171,51 kr	6 835,21 kr	29 733 kr	170,88 kr
4	Efter 6 år såsom förare (Från 1/1-2021)	6 909,24 kr	30 055 kr	172,73 kr	6 884,18 kr	29 946 kr	172,10 kr
B	Förare med enbart B-behörighet						
1	Begynnelselön	6 101,83 kr	26 543 kr	152,55 kr	6 079,53 kr	26 446 kr	151,99 kr
2	Efter 2 år såsom förare	6 752,46 kr	29 373 kr	168,81 kr	6 727,17 kr	29 263 kr	168,18 kr
3	Efter 4 år såsom förare	6 777,28 kr	29 481 kr	169,43 kr	6 752,46 kr	29 373 kr	168,81 kr
4	Efter 6 år såsom förare (Från 1/1-2021)	6 828,32 kr	29 703 kr	170,71 kr	6 803,26 kr	29 594 kr	170,08 kr
C	Packmästare	6 828,32 kr	29 703 kr	170,71 kr	6 803,26 kr	29 594 kr	170,08 kr
D	Express- och grusgropsarbetare, krossverksmaskinist och maskinbiträde, lastkarl samt övriga	6 778,43 kr	29 486 kr	169,46 kr	6 753,14 kr	29 376 kr	168,83 kr
E	Städare (minst)	6 606,10 kr	28 737 kr	165,15 kr	6 606,10 kr	28 737 kr	165,15 kr
F	Arbetare under 18 år	4 094,51 kr	17 811 kr	102,36 kr	4 079,34 kr	17 745,13 kr	101,98 kr
Löneplan för terminalarbete/kronor		Stockholm och Göteborg			Riket i övrigt		
		Veckolön	Månadslön	Timlön	Veckolön	Månadslön	Timlön
1	Grundlön		28 455 kr	163,53 kr		28 355,00 kr	162,96 kr
2	Mer än 2 års branschvana		28 798 kr	165,51 kr		28 698,00 kr	164,93 kr
3	Mer än 4 års branschvana		28 974 kr	166,52 kr		28 874,00 kr	165,94 kr
4	Mer än 6 års branschvana		29 034 kr	166,86 kr		28 934,00 kr	166,29 kr
5	Mer än 8 års branschvana		29 619 kr	170,22 kr		29 519,00 kr	169,65 kr
6	Arbetstagare under 18 år minst		17 733 kr	101,91 kr		17 733,00 kr	101,91 kr
	Städare (minst)		28 517 kr	163,89 kr		28 517,00 kr	163,89 kr

Svenska Transportarbetareförbundet organisationsplan

