TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 3 mars 2021

Hårdnande attityd: En joint till helgen kan kosta dig jobbet

Sopbilsolyckan där det mesta gick snett

E-handel exploderar – här är företagen som kör hem till dig

KULTUR
Par i bilfilmer

Sopig pension inget för Zäta

Taxi Lönerna klarar för taxiförarna ***Matbud*** Avtal på gång med Foodora ***Flyg*** Ny motgång för cateringanställda

DETTA ÄR EN ANNONS.

Stay safe
on the road
with Transport.

JOIN THE
UNION!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
I T F
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

Box 714, 101 33 Stockholm.
Besöksadress:
Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.se

På omslaget: Tommy "Zäta" Zetterqvist
Foto: Justina Öster

ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 32
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga:
55 200.
Nästa nummer utkommer den 25–26 mars.

PRENUMERATION
200 kronor per år.
Adressändring meddelas till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan mejla info@transportarbetaren.se.

REDAKTION
E-post:
fornamn.efternamn@transportarbetaren.se
Telefon:
010-480 30 00



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

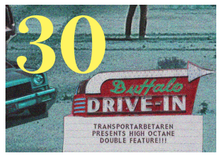
Innehåll Nr 3



FOTO: SHUTTERSTOCK









4 VÄLKOMMEN
Justina Öster om livsfarliga jobb.

5 DEBATT
Transport och Seko till attack mot AMF.

7 AVTALSRÖRELSEN
Avtal klart för taxiförarna.

8 MERA TAXI
Kör du utan kollektivavtal, gör så här!

10 FOODORA
Avtal på gång. Och tuff fajt väntar med Skatteverket.

12 FACKMEDLEM
Är medlemskap en rättighet? Även för aktiva sverigedemokrater?

13 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

14 PAKETBUDEN
Blir bara fler. Och villkoren sämre.

18 RENOVA
Sopbilsolyckan där det mesta blev fel.

23 SNABBKOLL
Nyanställd? Detta gäller.

24 RÖKA PÅ
Dum idé om du vill behålla jobbet.

30 KULTUR
Filmnörd tipsar om dubbelseende.

32 MARSKRYSSET

33 FRÅGA FACKET

34 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Ordföranden har ordet.

34 MEDLEMSSIDOR

34 MÅNADENS KLUBB

38 MÅNADENS MEDLEM
Vill ha en pension som går att leva på.

40 LEDARE
JAN LINDKVIST
Skamkänslorna som kryper inpå när budhjonen kånkar in paket.

FOTO: LILLY HALLBERG



Vad är en arbetares liv värt?

Sopbilen far i väg som en projektil, över skyddsbarriären och ner i gropen”. Kalla kårar går när jag läser skildringen av renhållaren Peter Ellevalds olycka i detta nummer.

Det som inte fick hända, hände. 14 frakturer kostade det Peter, men han överlevde – med frågan gnagande: ”Vad var det som hände?”

REDAKTIONEN GÅR PÅ högvarv, sidor ska ”ritas”, korr ska läsas. Nerverna spänns mellan våra skrivbås. Den där bilden kan vi ju inte ta! Rubriken ger helt fel vibbar! Skriv om meningen, jag fattar inte! Skratt, morr, mer kaffe. Fler färdiga sidor trycks fast med magneter på anslagstavlan. Än en gång ska sidorna nagelfaras, innan tidningen går till tryck.

Oron gnager: Kom jag ihåg den där ändringen? Och siffran, den var ju fel. Mer kaffe. Nya artikeltips strömmar in. Fan, de borde vi också haft med i bladet! Som den 52-åriga mannen i Alvesta.

Han kom inte undan, som miljöarbetaren Peter. Han klämdes till döds av en truck.

Har han familj? Barn? Människor som också betalar priset för dagens slimmade organisationer och uppdrivna arbetstempo.

Jag hinner inte sätta mig in i omständigheterna. Men fanns det rapporter om farliga händelser innan? Hade arbetsgivaren undersökt riskerna ihop med fackets skyddsombud? Hade arbetarna rapporterat?

Fanns det ens något skyddsombud eller fackklubb på företaget? Rapporterna blir allt fler om skyddsombud som motarbetas och köps ut. Ombud som ska trycka på företaget, så att livräddande riskbedömningar görs. Och det som inte får hända förhoppningsvis inte händer.

> Fanns det ens något skyddsombud eller fackklubb på företaget?

REDAN I ÅR kan vi räkna till två truckolyckor med detta olycksdrabbade fordon, enligt Arbetsmiljöverkets statistik. En anställd vid en terminal i Göteborgs hamn miste livet, nio dagar innan 52-åringen.

Ska vi tillåta fler?

Vad är en arbetares liv värt?

Justina Öster är reporter på Transportarbetaren.

Justina tipsar

Den häftiga klassresan i boken *Hennes excellens Agda Rössel* av Elin Jäderström.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Transportarbetaren skrev om AMF:S investering i Budbee:

”Man kan inte annat en bli förbannad på hur de hanterar våra pensionspengar, nu måste LO sätta stopp för detta.”
Richard

”Skrämmande.”
Conny

Sagt på webben

Vi skrev om Transports konfliktvarsel för taxichaufförer:

”Äntligen, tack gode gud att man är medlem i facket.”
Slav

”Äntligen tar man krafttag mot taxibranschen.”
Taxitjejen

”Transport bör visa solidaritet med taxi. Gör en charmoffensiv, ta ut godstransporter i sympatistrejk. Som godstransporter till landsting och kommuner, med en påminnelse till dessa om att de i kommande upphandlingar måste ställa krav på löner.”
Simon

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter
2. Avtal klart för taxiförarna
3. Uteslutning mot SD-politiker uppe i rätten

Debatt



FOTO: LILLY HALLBERG

JOSEPHINE, tidigare bemanningsanställd.

”De tar inte sitt ansvar”

”Bemanningsföretaget har inte tagit sitt ansvar och de utnyttjar systematiskt anställningsformen visstidsanställning för att slippa det ansvar och de kostnader som tillsvidareanställning medför. Företaget vill inte ta i de problem som deras anställda blir utsatta för. Ingen företagshälsovård erbjöds, inga rutiner finns inom företaget hur man ska agera när sexuella trakasserier uppstår.”

TRANSPORTARBETAREN HAR TIDIGARE skrivit om Josephine, som tvingades sluta på sin arbetsplats sedan hon anmält sexuella trakasserier. Nu skriver hon själv om den utsatta situationen som bemanningsanställd, en utsatthet som Josephine delar med allt fler unga på arbetsmarknaden:

Josephine beskriver också hur den som står upp för sin rätt straffas. Hur hon fick sluta på grund av påstådd arbetsbrist – samtidigt som både bemanningsbolaget och kundföretaget annonserade efter folk. Hur cheferna på bemanningsbolaget totalt ignorerade henne.

HELA JOSEPHINES DEBATTINLÄGG finns på Transportarbetaren.se, där också avdelning 9 kommenterar fallet. Transports Örebroavdelning, som tog strid för Josephine, skriver att kundföretaget – dit Josephine var uthyrd – agerade seriöst, insåg allvaret och betalade ut diskrimineringsersättning till skillnad från bemanningsföretaget.

BEMANNINGSBOLAGET Performiq har bemött inläggen, och betonar att företaget har tydliga rutiner för att motverka och hantera trakasserier, diskriminering eller annan kränkande behandling – bemanningsföretaget delar helt Josephines och Transports syn att frågor som dessa bör tas på största allvar. Däremot skiljer sig bilden helt åt när det gäller Josephines upplevelse av bemötandet och den dokumenterade dialogen.

Läs hela debatten!

Tre olika debattinlägg finns på transportarbetaren.se.

Bilden



FOTO: JOSEF LUNDSTRÖM/VÄNERSBORGS KOMMUN

PARKERINGSVAKT OCH HJÄLTE Amir Palislamovic räddade en tolvårig pojke upp ur Göta älvs iskalla vatten i Vänersborg. Efter händelsen har Amir fått tiotusental gratulationer, både från Sverige och övriga Europa. Möt en hyllad medlem och läs mer i nästa nummer.

Debatt

”Var stolta över att ni är chaufförer, tjejer!”

Jag blir såå skogstokig!

LÄSTE I TRANSPORTARBETAREN om den stackars tjejen som kämpade som kranbilschaufför och blev så illa bemött av både kunder och en del så kallade kollegor.

DET ÄR 2021 nu, men vi verkar inte ha kommit någon vart när det gäller hur tjejer bemöts i mansdominerade världar...

I tidigare nummer berättade tidningen att det här även förekommer på gymnasienivå, där elever borde känna sig trygga och i lugn och ro få lära sig vad jag anser vara det absolut bästa yrket i världen.

ATT JAG FICK stå ut med mycket skit när jag började köra för 20 år sedan kan jag förstå. Vi var inte så många tjejer i branschen då och vi få som fanns upplevdes säkert av många som ett hot mot något, som ansågs vara manligt och macho....

Varje dag fick jag stå ut med sexistiska skämt, påhopp och blev ifrågasatt. Fick jag en fin körning eller lastbil så hette det ofta bland kollegor att jag hade ”knullat mig till det”.

MEN att det fortfarande existerar sånt här nu, 2021, när antalet tjejer har ökat markant. Det är verkligen INTE okej! Man blir så trött, att det fortfarande existerar är helt horribelt.

JAG BRINNER VERKLIGEN för den här frågan och försökte för några år sedan starta ett kvinnligt nätverk ihop med en annan chaufför. Jag vill att alla som har minsta lilla intresse av chaufförsyrket ska få möjlighet att upptäcka vilket fantastiskt arbete det är. UTAN att det ska förstöras av knäppgökar som saknar vett och etikett.

JAG HAR EN känsla av att inte heller Transport, som fackförbund, driver frågan så hårt som man borde göra. Kanske har jag fel? Jag hoppas det och vill återigen engagera mig i denna viktiga fråga. Nu är vi ju många fler kvinnliga medlemmar, så vi borde kunna göra våra röster hörda.

Jag vill att tjejer ska kunna njuta och vara stolta över sitt yrkesval, utan att konstant behöva hantera en massa meningslös skit.

MALIN JOHANSSON,
chaufför, Ljungby.

Svar direkt

EMMA BRODIN, ordförande i Transports avdelning i Örebro:

JAG KAN KÄNNA igen mig i allt du skriver! Och denna kultur är alltför utbredd, både på arbetsplatser och i vanliga livet. Jag tror inte jag vet någon kvinna som inte fått en unken kommentar eller mötts av ett unket beteende. Och i denna machokultur följer andra fördomar också med.

Vi har startat ett nätverk i Örebro och har haft träffar med flera avdelningar som är sugna på att starta egna kommittéer i exempelvis Nyköping och Halmstad. Kolla med din lokalavdelning och känn dig välkommen att ansluta! Vid vår senaste träff i februari diskuterade vi hur vi ska kunna träffas digitalt med tanke på covid-19.

Vi önskar oss ett bredare tänk i Transports utbildningar. Och framförallt bland våra förtroendevalda. Om vi inte belyser problemet hur ska vi då få stopp på det? Och någonstans måste vi börja.

Läs hela svaret på transportarbetaren.se

Hamnfack tecknade nytt andraavtal

Hamn. Transports konkurrentfack, Hamnarbetarförbundet (HF), har tecknat ett nytt avtal med Sveriges Hamnar. Uppgörelsen är ett andrahandsavtal och i princip identiskt med Transports först tecknade avtal.

Enda skillnaden är att HF fick till en egen arbetsgrupp som ska granska situationen för behovsanställda.

Transport stuveriombudman Per-Olof Norgren konstaterar att Transport fick igenom samma arbetsgrupp redan i avtalsförhandlingarna 2016:

– Målet då som nu var att förmå arbetsgivarna att ta rehabiliteringsansvar även för de behovsanställda, om det skadar sig i arbetet. Tyvärr blev det inget resultat. Arbetsgivarna var inte det minsta intresserade av att lösa frågan.

Redan i höstas tecknade Transport ett nytt avtal med Sveriges Hamnar, en uppgörelse som återigen får status som först tecknade avtal. HF förhandlade parallellt och gick i mål i februari. Bortsett från arbetsgruppen har avtalet alltså exakt samma innehåll som Transports.

JL

FOTO: JUSTINS ÖSTER



Rättelse om drönare

Bevakning. I förra numret skrev vi om drönare, som hjälpmedel inom bevakningsbranschen. Maximal tillåten flyghöjd för drönarna, som beskrevs i reportaget, är **120 meter** upp i luften. Drönaren har däremot kapacitet att flyga fyra kilometer upp.

En prisangivelse blev tyvärr fel. Den större drönare, som kursledaren Fredrik Nilsson på Quadfoto använder vid utbildningen, kostar cirka 120 000 kronor (inklusive utrustning). Inte 200 000 kronor som felaktigt angavs. Vi beklagar.

Mer om drönare och nya regler finns att läsa på transportstyrelsen.se/dronare.

JÖ

Förare tvingas ha passagerare fram

Taxi. Tvärt emot alla rekommendationer uppmanar Taxi Stockholm chaufförerna att låta kunder som önskar få åka i framsätet. Förare som ändå säger nej riskerar att straffas med poängavdrag.

– Förkastligt! säger Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig.

Text **Lilly Hallberg**



Taxi Stockholm tillåter inte att resenärer nekas att sitta fram i bilen.

Rädsla och vrede. Det är reaktioner hos chaufförer som kör för Taxi Stockholm och som nu, trots hög risk för smitta, beordras att fokusera på service och att låta allt vara som vanligt – för kunden. Om förarnas arbetsmiljö sägs inget alls. Taxi Stockholm säger sig bara utgå ifrån att de är friska och symtomfria.

Under rubriken ”Kunden i framsätet” la Taxi Stockholm tisdagen den 16 februari upp information på sitt intranät, riktad till förare, om vad som gäller under pandemin. Till det hör att passageraren får bestämma var han eller hon ska sitta, även tätt intill en taxichaufför som kan tillhöra någon av riskgrupperna.

– Det är ytterst beklagligt och mycket allvarligt att Taxi Stockholm uppmuntrar till att bryta mot både Folkhälsomyndighetens och Arbetsmiljöverkets rekommendationer om avstånd och skydd, säger Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

– Instruktionen är djupt oroväckande. Den är förkastligt! Men profit verkar gå före liv och hälsa.

TRANSPORTS AVDELNING I Stockholm har under en längre tid krävt bariärskydd, plexiglas, mellan förare och passagerare. Arbetsmiljöverket hanterar för närvarande frågan om ett totalt förbud för så kallade framsäteskörningar.

I likhet med andra stora beställningscentraler har Taxi Stockholm inga egna anställda förare. Alla finns hos olika underentreprenörer, åkare.

– Än en gång agerar Taxi Stockholm som arbetsgivare och tar beslut i arbetsmiljöfrågor för förare, trots att det är åkaren som har det ansvaret, kommenterar Olivera Pobra, regionalt skyddsombud på Stockholmsavdelningen, det aktuella anslaget från bolaget.

Hon gjorde tillsammans med Taxi Stockholm en riskbedömning rörande covid -19 i april förra året. Bolaget gick efter det ut med information om plexiglas, men sa också att det inte var obligatoriskt. Något som Transports regionala skyddsombud önskade.

– Då sa företaget att de inte kan bestämma, eftersom de inte är arbetsgivare. Ändå bestämmer de i princip allt, säger Olivera Pobra.

ÄVEN MARTIN MILJETEIG ser fler problem med Taxi Stockholms anslag. Det juridiska ansvaret att, tillsammans med skyddsombud, göra en riskbedömning flyttas från arbetsgivaren till den enskilda chauffören:

– Och hur ska det gå till att bedöma om en person är smittfri, ska taxichauffören kräva provsvar som på Arlanda?

Transports arbetsmiljöombudsman ser det också som mycket allvarligt att chaufförer som följer myndigheternas rekommendationer straffas: Taxi Stockholm använder sig av ett system med poängavdrag, enligt taxiförare. Förare som säger nej till framsäteskörningar flyttas ned i turordningen, och riskerar som en konsekvens att förlora körningar.

TRANSPORTARBETAREN HAR utan resultat försökt att få tala med någon ansvarig på Taxi Stockholm, som kunde kommentera instruktionen till förarna om ”Kunden i framsätet”. Inte heller den person som publicerade inlägget på intränet var tillgänglig.

Pernilla Samuelsson, operativ chef på Taxi Stockholm, hänvisar till pressavdelningen.

– Du får tala med vår pressansvariga, Natalia, som kan ge besked om vem som är talesperson i frågan. Det är inte jag i alla fall, säger Samuelsson.

Men Taxi Stockholms presskontakt har redan tidigare i veckan svarat att hon söker rätt person, men utan att hittills lyckats. Hon har dock i mejl svarat *”kring när och varför informationen kommit upp”: Vi ska alltid rekommendera våra kunder att sitta i baksätet men det finns stora avtal som vi är beroende av för vår överlevnad där kunden har rätt att sitta i framsätet som det avtal om färdtjänstresor som vi har. Att bryta det avtalet skulle betyda stort inkomstbortfall för förare och åkare samt eventuellt viten. Vi följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer, där finns ingen avrådan från att våra kunder sitter i framsätet. Om detta ändras kommer vi också ta upp diskussionen med de kunder som har detta som krav.”*

NÄR DET GÄLLER kravet på att taxibilarna ska kunna ta fyra passagerare, varav en i framsätet, är Taxi Stockholm inte unikt. Samma sak gäller hos flera taxibolag runt om i landet. Hos en del åkare förklaras det med att det finns andra åtgärder, som munskydd, som skyddar förarna från smitta.

Taxikonflikten avblåst – nytt avtal klart

Avtal. Det blev ingen taxikonflikt. Efter långdragna förhandlingar och blockadvarsel sa både Transport och arbetsgivarna ja till medlarnas slutbud. Det nya avtalet gäller i 29 månader. Lönerna höjs i två omgångar, med totalt 1 399 kronor.

Text **Jan Lindkvist**



FOTO: LILLY HALLBERG

Transport hade planerat övertids- och nyanställningsblockad. Men konflikten ställdes in när parterna enades i sista sekund.

Transports ordförande Tommy Wreeth är lättad:

– Taxi är en låglönebransch och förhandlingarna blev hårda. Men nu höjs förarnas löner fullt ut enligt den låglönesatsning som är en del av LO-samordningen. Det gäller både för chaufförer med månadslön, och för dem som kör på procentlön. Där höjs garantinivån med 1 399 kronor under avtalsperioden.

TAXI ÄR TRANSPORTS sorgebarn. Efter avregleringen 1990 har lönerna stagnerat och branschen präglas av överetablering. Många förare kör på rakt ackord, så kallad procentlön.

I avtalsförhandlingarna blev löneutrymmet den stora stridsfrågan. Arbetsgivarna hänvisade till pandemin som slagit hårt mot taxibranschen och ville inte betala samma ökningar som andra grupper fått i avtalsrörelsen.

TRANSPORT KONTRADE MED att många förare redan nu har svårt att klara sig på lönen. För att sätta press på arbetsgivarna tvingades facket varsla om stridsåtgärder. Åtgärder som skulle ha löst ut måndagen den 15 februari.

Varslet ledde till att medlare kopplades in och medlingsförsöken pågick en hel vecka. Fack och arbetsgivare fick sedan ett slutbud, som båda parter alltså accepterade.

För Transports del var det en enig förhandlingsdelegation och en enig förbundsstyrelse som ställde bakom överenskommelsen.

DET NYA AVTALET gäller från den 1 februari 2021 till den 30 juni 2023.

Lönerna höjs i två etapper.

Den första sker den 1 februari 2021 och innebär att:

➔ Förare som har månadslön och avlönas efter avtalets tariffer får 773 kronor mer i månaden. Höjningen gäller i alla löneklasser. Förare som har procentlön får samtidigt höjd garantilön, med 626 kronor.

Nästa lönehöjning kommer den 1 juli 2022. Den innebär att:

➔ Förare med månadslön får 626 kronor i lönelyft. Samtidigt höjs garantilönerna nu med 773 kronor.

Båda grupperna får alltså samma totala lönehöjning under avtalsperioden – 1 399 kronor mer i månaden. Men procentlöneförarna får vänta lite längre på den största höjningen.

– Det här var en kompromiss vi fick göra. Men jag ser det ändå som en framgång. Tidigare har garantilönerna släpat efter rejält. Det här är ett genombrott som vi ska dra fördel av under kommande avtalsrörelser, säger Tommy Wreeth.

I ÅRETS AVTALSRÖRELSE la industrin och LO fast ett lönetrymme, det så kallade märket. Det är på 5,4 procent i löneökning på 29 månader.

Fast inför avtalsrörelsen hade LO och Svenskt Näringsliv förhandlat fram en rejäl förbättring av den avtalspension som följer med kollektivavtalet. Startåldern då pensionspremierna börjar ticka in på den anställdes konto sänks nu etappvis från 25 till 22 år.

KRUXET ÄR ATT LO-arbetarna får betala förbättringen med en liten avräkning på märket – på de 5,4 procenten. För taxiförarna är avräkningen liten, bara 0,11 procentenheter.

I LO-samordningen finns också en särskild låglönesatsning. Den innebär förenklat att alla yrkesgrupper som tjänar under 26 100 kronor i månaden ska få en lönehöjning som om de tjänat just 26 100 kronor.

DET ÄR DEN satsningen som Transport tog strid för. Följden blir att chaufförerna nu får betydligt mer än 5,4 procent i lönelyft de kommande 29 månaderna.

De flesta av kollektivavtalen i Transport och andra LO-förbund löpte egentligen ut i våras. På grund av pandemin förlängdes de med sju månader.

Många medlemmar såg fram mot retroaktiv betalning. Men i den uppgörelse som industrin och LO la fast, märket, anses den kompensationen vara inbakad.

I likhet med andra yrkesgrupper blir det alltså ingen retroaktiv betalning till taxiförarna. Undantaget är februari månad.

Eftersom det nya avtalet gäller från den 1 februari ska förarna ha retroaktiv höjning för denna månad.

Under avtalsförhandlingarna diskuterade parterna andra frågor. Bland annat en förlängd lönetrappa som var tänkt att ge extra påslag till förare som jobbat fyra år i yrket. Fack och arbetsgivare var också inne på att tillsätta en gemensam arbetsgrupp som skulle diskutera branschens problem och framtid.

DET BLEV VARKEN förlängd lönestege eller arbetsgrupp. Orsaken uppges vara besvikelse i arbetsgivarlägret över lönehöjningarna i det nya avtalet.

5 tycker till

Vad tycker du om nya kollektivavtalet för taxi?



Merouhane Bouchouiha, taxiförare, Stockholm:
– Jag kan inte så mycket, men det verkar ganska bra. Det är okej.



Thaer Fely, taxiförare, Stockholm:
– Jag har inte läst det nya avtalet. Men jag är medlem i facket och har kollektivavtal. Procentlön, det är mycket tufft nu. Jag har börjat fundera på pensionen.



Ali Haynouf, taxiförare, Eskilstuna:
– Jag har inte fått någon information, jag kör för en privat åkare. Det är hårt, både med inkomst och med pandemin – folk som inte vill ha munskydd, inte håller avstånd. Men kommer det fyra och vill åka med säger jag nej.



Stefan Lindbom, färdtjänstförare, Huddinge:
– Totalt sett är det bättre än väntat, och bättre än många andra avtal. Nu kör jag ju färdtjänstbuss, men för taxikillarnas del tycker jag att de kunde kommit upp högre. Garantilön på 21 000 kronor är fortfarande för dålig.



Tony Blomberg, ombudsman med ansvar för taxiföraravtalet, Göteborg:
– Ja, sett till kronor och ören är det inga problem med avtalet. Problemet är att de flesta som kör inte har några avtal. Överetableringen inom taxi är fruktansvärd. Den fria etableringsrätten fungerar helt enkelt inte.

Förändra taxibranschen med ditt lönekrav!

Taxiförare. Kör du taxi på procentlön? Och saknar din arbetsgivare kollektivavtal?
Kräv i så fall att garantilön, semesterersättning och Fora-försäkringar skrivs in i ditt eget anställningskontrakt!

Text **Jan Lindkvist**

Fler och fler taxiförare går över på månadslön och reglerade villkor, med ob- och övertidsersättning.

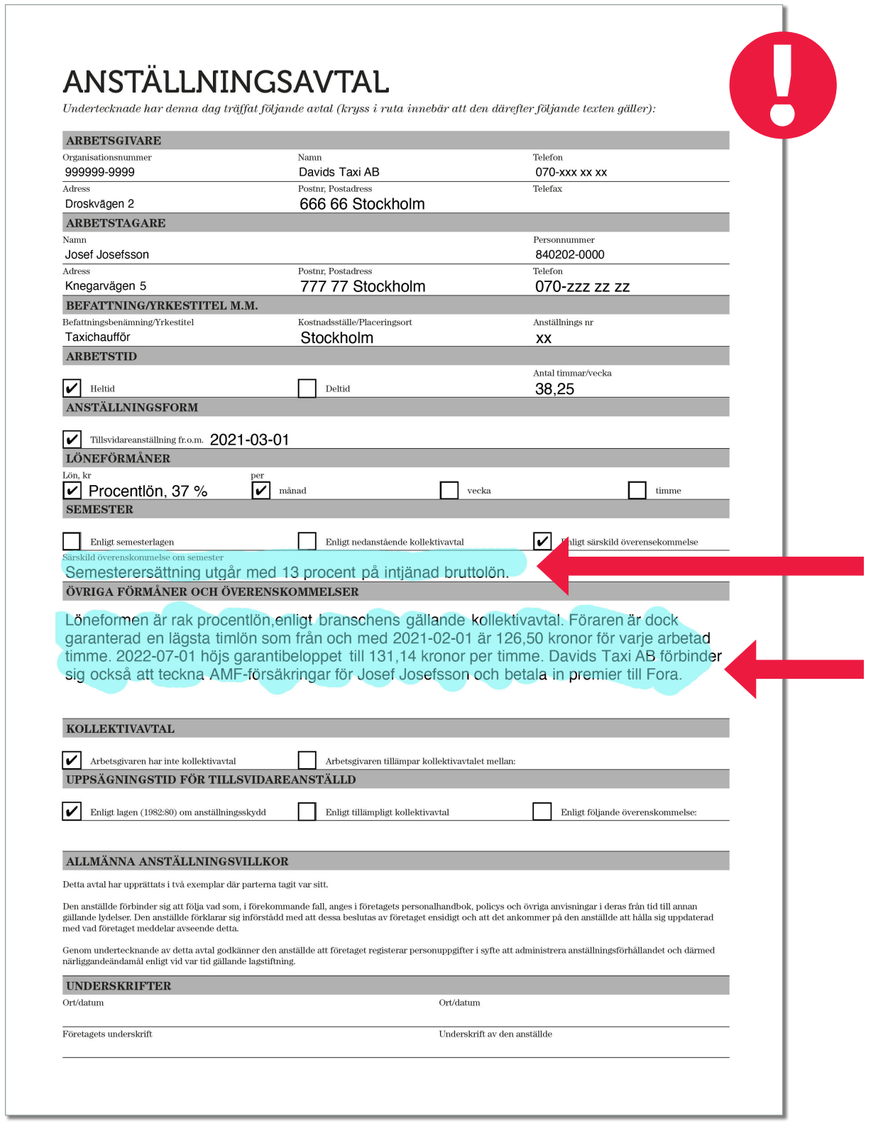
Men många kör fortfarande på den omdiskuterade procentlönen – rakt ackord. För dem är kollektivavtalets garantilön avgörande. Den betalas ut när dagskassorna är magra.

GARANTIN HÖJS NU rejält, i och med det nya avtalet. Från den 1 februari 2021 ska förare i Stockholm ha minst:

➔ **21 049 kronor i garantilön per månad.** Den summan gäller för heltidsarbete, normalt 166,4 timmar per månad. Förare som jobbar mer eller mindre än så har rätt till en garanterad **lön på 126,50 kr för varje arbetad timme.** En chaufför som jobbar låt säga 220 timmar ska alltså ha 27 830 kronor i garantilön.

➔ I övriga landet är garantilönen något längre. Där gäller i stället **20 279 kronor per månad,** för 166,4 timmars arbete. Eller **121,87 kronor per arbetad timme.**

Den 1 juli 2022 höjs garantilönen ytterligare.



ANSTÄLLNINGSAVTAL

Undertecknade har denna dag träffat följande avtal (kryss i ruta innebär att den därefter följande texten gäller):

ARBETSGIVARE

Organisationsnummer	Namn	Telefon
999999-9999	Davids Taxi AB	070-xxx xx xx
Adress	**Postnr, Postadress**	**Telefax**
Droskvägen 2	666 66 Stockholm	

ARBETSTAGARE

Namn		Personnummer
Josef Josefsson		840202-0000
Adress	**Postnr, Postadress**	**Telefon**
Knegarvägen 5	777 77 Stockholm	070-zzz zz zz

BEFATTNING/YRKESTITEL M.M.

Befattningsbenämning/Yrkestitel	Kostnadsställe/Placeringsort	Anställnings nr
Taxichaufför	Stockholm	xx

ARBETSTID

☑ Heltid ☐ Deltid — Antal timmar/vecka: 38,25

ANSTÄLLNINGSFORM

☑ Tillsvidareanställning fr.o.m. 2021-03-01

LÖNEFÖRMÅNER

Lön, kr: ☑ Procentlön, 37 % — per: ☑ månad ☐ vecka ☐ timme

SEMESTER

☐ Enligt semesterlagen ☐ Enligt nedanstående kollektivavtal ☑ Enligt särskild överenskommelse

Särskild överenskommelse om semester
Semesterersättning utgår med 13 procent på intjänad bruttolön.

ÖVRIGA FÖRMÅNER OCH ÖVERENSKOMMELSER

Löneformen är rak procentlön,enligt branschens gällande kollektivavtal. Föraren är dock garanterad en lägsta timlön som från och med 2021-02-01 är 126,50 kronor för varje arbetad timme. 2022-07-01 höjs garantibeloppet till 131,14 kronor per timme. Davids Taxi AB förbinder sig också att teckna AMF-försäkringar för Josef Josefsson och betala in premier till Fora.

KOLLEKTIVAVTAL

☑ Arbetsgivaren har inte kollektivavtal ☐ Arbetsgivaren tillämpar kollektivavtalet mellan:

UPPSÄGNINGSTID FÖR TILLSVIDAREANSTÄLLD

☑ Enligt lagen (1982:80) om anställningsskydd ☐ Enligt tillämpligt kollektivavtal ☐ Enligt följande överenskommelse:

ALLMÄNNA ANSTÄLLNINGSVILLKOR

Detta avtal har upprättats i två exemplar där parterna tagit var sitt.

Den anställde förbinder sig att följa vad som, i förekommande fall, anges i företagets personalhandbok, policys och övriga anvisningar i deras från tid till annan gällande lydelser. Den anställde förklarar sig införstådd med att dessa beslutas av företaget ensidigt och att det ankommer på den anställde att hålla sig uppdaterad med vad företaget meddelar avseende detta.

Genom undertecknande av detta avtal godkänner den anställde att företaget registrerar personuppgifter i syfte att administrera anställningsförhållandet och därmed närliggandeändamål enligt vid var tid gällande lagstiftning.

UNDERSKRIFTER

Ort/datum	Ort/datum
Företagets underskrift	Underskrift av den anställde

De nya minimilönerna blir då:

➔ I Stockholm, 21 822 kronor i månaden. Eller 131,14 kronor per arbetad timme.

➔ I övriga landet, 21 052 kronor i månaden. Eller 126,51 kronor för varje arbetad timme.

Men observera. Garantilönen gäller alltså bara i företag som omfattas av kollektivavtal. Om tusentals förare fortsätter att köra på procent, utan avtal och garantiinkomst, kommer lönedumpningen att rulla vidare i taxibranschen.

TRANSPORT JOBBAR REDAN nu på att värva taxiförare och för att fler företag ska teckna avtal. I väntan på att branschen ska reformeras kan du som kör på procent bidra genom att kräva en anständig lön i ditt eget anställningsavtal.

Tre saker är viktiga att få med:

➔ Det ena är Fora-försäkringar. Ett försäkringspaket som bland annat ger dig en bra tjänstepension och ett skydd vid arbetsskador.

➔ Det andra är semesterersättningen. Den bör vara 13 procent på intjänad bruttolön istället för 12 procent som semesterlagen garanterar.

➔ Det tredje är alltså en garantilön. Och den bör vara angiven som en lägsta timlön för varje arbetad timme (se anställningsavtalet här intill)!

Det finns åtskilliga förare som jobbar uppåt 250 timmar i månaden. Det är sannolikt olagligt, men med en timgaranti på 121,87 kronor, alternativt 126,50, har föraren ändå rätt till en lön på drygt 30 467 eller 31 625 kronor.

MATS H ANDERSSON är central ombudsman i Transport och ansvarar för taxi:

– Helst ska det förstås finnas kollektivavtal på företaget. Men i taxinäringen finns tyvärr hundratals åkerier utan avtal. Där är det bra om chaufförerna agerar själva för att förbättra villkoren.

– Om garantilönen är inskriven i anställningsbeviset kan Transports medlemmar kontakta facket, om det blir problem. Det som inte är medlem får själv gå till tingsrätten. I båda fallen krävs att man kan bevisa hur mycket man faktiskt jobbat.

Känns det svårt att kräva garantilön när du söker förarjobb?

Kom håg att den stora taxikoncernen Cabonline har skrivit in i alla sina transportörsavtal att de anlitade åkerierna ska tillämpa kollektivavtalets regler.

Inget avtal?

Försök få in detta i ditt eget anställningskontrakt!

➔ Det allra bästa är förstås om det finns kollektivavtal på arbetsplatsen. Saknas avtal kan föraren försöka få villkoren inskrivna direkt i anställningskontraktet.

➔ I första hand bör chauffören då sträva efter att få en skrivning där det framgår att företaget i sin helhet tillämpar Taxiföraravtalet mellan Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

➔ Om detta inte går att uppnå kan föraren åtminstone försöka få in dessa formuleringar i anställningsbeviset (de angivna garantilönenivåerna gäller för Stockholmsförare).



Lön klar för mackanställda

Bensinmack. Lönerna är klara även för anställda på Preem och en del OKQ8-stationer. Uppgörelsen följer LO:s märke och ger 5,4 procent i löneluft på 29 månader. Minus en avräkning för förbättrad avtalspension.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Merparten av de anställda på landets bensinstationer jobbar under Transports Bensin- och garageavtal, som blev klart redan i december.

Men ett antal mackar som tillhör Preem, OKQ8 och en handfull OK Ekonomiska föreningar är anslutna till KFO – en arbetsgivarorganisation som nyligen bytte namn till Fremia.

Det nya avtalet med KFO/Fremia löper från den 1 december 2020 till den 30 april 2023.

Lönerna höjs i två omgångar:

➔ Den första sker den 1 december 2020 och tarifferna räknas då upp med 2,79 procent.

➔ Nästa höjning sker den 1 maj 2022 och fyller på med ytterligare 1,99 procent.

TOTALT HÖJS LÖNERNA med 4,78 procent under avtalsperioden.

Resten av löneutrymmet – 0,62 procentenheter – går till en förstärkning av avtalspensionen.

I dag betalar arbetsgivarna in premier från det att arbetstagaren fyllt 25 år. Nu sänks åldern etappvis till 22 år.

För Transports branscher betyder den sänkta startåldern att den som fyllt 25 år, och hunnit jobba heltid i tre år, får in ungefär 45 000 kronor extra på sitt eget pensionskonto, jämfört med i dag.

TRANSPORTS OMBUDSMAN OCH förhandlare Magnus Thelander poängterar att tillskottet är viktigt:

– Det är pengar som sedan växer rejält under ett långt yrkesliv, genom ”ränta-på-ränta-effekten”.

Om avkastningen blir beskedliga 3 procent årligen i 40 år kommer de 45 000 kronorna att ha vuxit till omkring 150 000 kronor vid fyllda 65.

I likhet med övriga yrkesgrupper får de mackanställda inte retroaktiv betalning för de sju månader då de gamla kollektivavtalen förlängdes. Den kompensationen anses vara inbakad i märket som industrin och LO la fast i höstas.

Däremot kommer retroaktiv betalning för de snart tre månader som gått sedan det nya avtalet formellt trädde i kraft. Det vill säga från den 1 december 2020.

➔ **Läs mer om avtalet på transportarbetaren.se.**

Swedbank

Medlem i facket? – välj rätt lån

Med vårt Medlemslån kan du som medlem i facket förverkliga dina planer och känna dig trygg som låntagare. I lånet ingår försäkringen liv och betalskydd utan extra kostnad, det innebär att vi kan erbjuda dig en extra trygghet om det oförutsedda händer. Du kan låna upp till 350 000 kr utan krav på säkerhet, räntan är förmånlig* och inga avgifter tillkommer.

* Effektiv ränta 5,43 % januari 2021

Läs mer på **swedbank.se/medlemslan** eller ansök direkt och få besked i vår app eller Internetbank.

Skattesmäll efter sam gående – Foodora krävs på 21 miljoner

Matbud. Förra året gick Foodora samman med konkurrenten Restaurangonline, ett bolag som enligt Skatteverket tricksat med luftfakturor, bulvaner och svart betalning för närmare 277 000 matleveranser. Nu krävs Foodora på de 21 miljoner i obetalda skatter och avgifter som partnern skulle ha betalat.

Text och foto **Jan Lindkvist**



Hungrig.se hade uppställningsplats för sina bilar utanför Transports avdelning i Kristianstad. Fordonet på bilden är numera sålt till en privatperson.

En av huvudmännen i Restaurangonline uppger att skattebeslutet ska överklagas. Foodora frånsäger sig allt ansvar:

– Detta rör historiska händelser. Skatterevisionen hade påbörjats innan förvärvet av Restaurangonline 2019. Ärendet hanteras av Restaurangonline och skulden regleras av de gamla ägarna av bolaget, skriver Johanna Lindell på Foodoras pressenhet i ett kort mejlsvar.

Redan sommaren 2018 skrev Transportarbetaren om matbud som blivit blåsta på lön och ersättningar.

De hade jobbat för underleverantörer till Restaurangonline, där Samir Bachkami och Marcus Gullin var huvudmän. Matbeställningarna gjordes genom e-tjänsten Hungrig.se.

RESTAURANGONLINE STARTADES 2012, men verksamheten med nätbeställning och hemkörning av krogmat tog rejäl fart 2017. Året efter, 2018, var omsättningen uppe i närmare 76 miljoner kronor.

Under de två åren utförde företaget över 607 000 matleveranser. 2019 påbörjades sedan samgåendet, fusionen, med Foodora.

Enligt Skatteverkets utredning körde Restaurangonline ut mat med egen personal. Bud som var anställda i dotterbolaget Hungry Delivery.

Men i bokföringen hävdar Restaurangonline att man också anlitat ett 30-tal underleverantörer.

Skatteverket har granskat sex av underleverantörerna. Sex bolag som uppges ha utfört närmare 246 000 hemleveranser under 2017 och 2018.

Skatteutredarna har grävt djupt och myndighetens slutsats är att de sex underleverantörerna inte utfört några matleveranser alls. Det är i själva verket sex bolag på fallrepet som använts för att tvätta pengar. Pengar som sannolikt gått till svarta löner till bud som Skatteverket anser jobbat direkt hos Restaurangonline.

VERKETS UTREDNING OCH upptaxeringsbeslut är på 150 sidor. Här beskrivs ingående ett affärsupplägg som för tankarna till grov ekonomisk brottslighet.

Restaurangonline tillämpade ”självfakturering” för de anlitade underentreprenörerna. Det vill säga det är inte bolagen själva som skrivit fakturorna för utförda uppdrag, utan de har knåpats ihop av Restaurangonline. Fakturorna har sedan försetts med signatur.

Skatteverket har granskat penningflöden och transaktioner. Pengarna som betalats ut från Restaurangonline till de sex underentreprenörerna har slussats vidare till andra bolag i Sverige, till företag i länder som Turkiet och Dubai. Stora belopp har gått till privatpersoner och till bilinköp i Tyskland.

Av de tiotals miljoner kronor som gått från Restaurangonline till de sex bolagen är det bara mindre summor som har redovisats som löneutbetalningar.

Enligt Skatteverket är företrädarna i de sex granskade bolagen målvakter. Personer som kliver in i konkursmässiga bolag. Bland företrädare finns personer som utvandrat från Sverige och som saknar adress.

RESTAURANGONLINE TILLBAKAVISAR alla uppgifter om fiffel, luftfakturor och svarta löner. Företaget hävdar att de sex anlitade entreprenörerna visst utfört leveranserna, med egna bud.

Skatteverket kontrar med att det inte finns några kostnadsposter som tyder på att de utpekade bolagen rekryterat bud, ordnat fram fordon och byggt upp distributionsverksamhet. Dessutom i flera städer samtidigt. I ett fall påbörjades den påstådda matutkörningen redan dagen innan avtalet med Restaurangonline tecknats.

Vem bygger upp en stor budrörelse i förväg, redan innan kontraktet är klart, undrar Skatteverket.

UNDER PERIODEN 2017 till 2019 har Restaurangonline annonserat efter mängder av matbud, men det är aldrig någon av de sex underleverantörerna som söker folk i platsannonserna.

När Restaurangonline utför leveranser i egen regi, eller med andra underleverantör, finns det detaljerade namnuppgifter på buden i Restaurangonlines datasystem. När det handlar om bud som uppges jobba för de sex granskade bolag finns det bara förnamn eller initialer.

> **”Ett bolag blir inte av med en skatteskuld bara för att man fusionerar. Så enkelt är det inte att fuska.”**
>
> Anställd på Skatteverket.

Av de 246 000 leveranserna 2017 och 2018 så har bara fyra förare kunnat identifieras. Två av dem utförde bara en körning var. Ett av buden var Marcus Gullin, en av huvudmännen i Restaurangonline.

Skatteverket fick kontakt med en av de fyra förarna, en man som uppges ha utfört drygt 1 300 leveranser i Malmö. Han uppger att han körde för Hungrig.se, med eget fordon. Lönen var 50–60 kronor per leverans.

Mannen berättar att han fick ett till tre uppdrag per timme, men han kunde också få vänta i flera timmar utan att få något uppdrag. Budet fick inget anställningsavtal och inte klarhet i vem som var hans arbetsgivare.

RESTAURANGONLINE NEKAR HELA tiden till oegentligheter och skyller eventuella misstag på tre utpekade ”kontaktpersoner”. En av dem är – eller var – barndomsvän med Restaurangonlines dåvarande huvudman och vd, Samir Bachkami.

Av allt att döma har de tre kontaktpersonerna haft en huvudroll när Restaurangonline byggt upp sin distribution. Men Skatteverket tror inte på att de verkat i de sex granskade bolagen – utan varit en sorts transportledare i Restaurangonline. Att erättningen till dem betalats ut genom andra bolag har varit ett sätt att dölja upplägget, hävdar Skatteverket.

Fyra av de sex granskade bolagen har redovisat blygsamma intäkter, främst från taxiverksamhet. Inget av bolagen har redovisat löner som täcker de påstådda matleveranserna. Inget av bolagen hade heller redovisat moms när Skatteverket inledde sin granskning.

SKATTEVERKET KRÄVER NU 21 miljoner kronor i obetalda skatter och avgifter, inklusive ränta. Plus närmare 2,4 miljoner i skattetillägg, en sorts straffavgift.

Kravet riktas formellt mot Restaurangonline, som enligt Skatteverket var den egentliga arbetsgivaren för buden hos de sex underleverantörerna.

Fast nu finns ju inte Restaurangonline längre. Efter fusioneringen får Foodora ärva skatteskulden, enligt Skatteverket.

Foodora hävdar att skattekravet handlar om förfluten tid, innan fusioneringen.

– Ett bolag blir inte av med en skatteskuld bara för att man fusionerar. Så enkelt är det inte att fuska, säger en källa på Skatteverket.

Alla sex underleverantörsbolagen är numera försatta i konkurs. I fem av dem fanns på sluttampen företrädare, målvakter, med kopplingar till en stor taxihärva i Malmö.

I EN SLUTKLÄM skriver Skatteverket att ingen av de sex underleverantörerna haft möjlighet att utföra de tjänster som faktureras. Med tillägget:

”*Självfakturorna är enbart upprättade för att kunna ge Er (Restaurangonline) avdrag för ingående moms, samt ge underlag för kostnader, vilket möjliggör uttag av likvida medel. Skatteverkets uppfattning är att de uttagna medlen använts till att betala oredovisade löner antingen till personal som utfört leveranserna eller till övriga inblandade personer.*”

TRANSPORTARBETAREN HAR STÄLLT ett flertal frågor till Foodora, men bara fått ett kort mejlsvar.

Vi har också sökt Marcus Gullin och Samir Bachkami, utan framgång.

I en intervju för Radio Sjuhärad säger Marcus Gullin att allt ansvar ligger hos de granskade underleverantörerna. Och att Restaurangonline gjorde vad man kunde för att kontrollera anlitade bolag.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Tommy Wreeth är förbundsordförande i Transport.

Avtal i sikte för Foodoras matbud

Matbud Transport värvar matbud och har under långt tid förhandlat med Foodora om ett kollektivavtal för bolagets omkring 2 200 anställda.

Text **Jan Lindkvist**

– Vi närmar oss en uppgörelse som är tänkt att gälla för moped- och cykelbuden, men också deras egna bilbud, anställda direkt i Foodora, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Hemkörningen av restaurangmat har exploderat under pandemin och ett flertal medier har rapporterat om dåliga villkor för buden. I ett års tid har Transport legat på den största aktören, Foodora, om ett avtal som förbättrar villkoren och ökar tryggheten.

URSPRUNGLIGEN VAR JOBBET inriktat på Foodoras många moped- och cykelbud, en grupp som normalt inte ingår i Transports största kollektivavtal – Transportavtalet.

I slutet av januari var parterna i princip eniga om ett avtalsförslag. Ett förslag som skulle behandlas av både Foodoras bolagsstyrelse och Transports förbundsstyrelse – innan det kunde undertecknas.

Men under arbetets gång har Foodoras verksamhet förändrats. Transport vill ha en avtalslösning som inkluderar även andra anställda, främst Foodoras egna bilbud.

ANDRA MEDIER FÅNGADE upp nyheten om ett avtal för moped- och cykelbuden och uppgifter spreds om att avtalet redan var klart.

Tommy Wreeth säger:

– Så är det alltså inte. Men vi har haft intensiva diskussioner och en uppgörelse närmar sig, bedömer jag. Det är viktigt att få med bilbuden. Annars ser jag risken att chaufförerna får jobba på ackord, precis som många taxiförare som kör på procentlön.

– Men det kan ta en vecka eller två innan vi förhoppningsvis går i mål med ett avtal, det är en del frågetecken kvar att räta ut.

Tingsrätt prövar uteslutning a v SD-politiker



Mats Fredlund i Stockholms tingsrätt. Förlorar han här kommer Fredlund troligen ta ärendet till Europadomstolen. Han har stämt Transport, som uteslöt honom som medlem då han valdes in i Kiruna kommunfullmäktige.

Facket. Transport hävdar rätten att utesluta en sverigedemokratisk kommunpolitiker. Lastbilschauffören som stämt förbundet hävdar att fackets starka ställning gör att uteslutningen bryter mot lagen. Stockholms tingsrätts dom faller i mars.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Svenska Transportarbetareförbundets värdegrund bygger på idén om alla människors lika värde. Förbundets inriktning, fastställd i stadgarna, står i rak motsats till Sverigedemokraternas mål. Därför går det inte att både aktivt arbeta för partiet och vara med i fackförbundet, enligt Transports syn. Därför blev yrkesföraren Mats Fredlund utesluten efter att ha valts in i Kiruna kommunfullmäktige som ordinarie ledamot för SD.

Det Stockholms tingsrätt nu ska ta ställning till är Fredlunds krav, och om uteslutningen saknar laglig grund. Domen kommer den 4 mars.

Mats Fredlund har stämt Transport och kräver, förutom att uteslutningen hävs, ett skadestånd på 100 000 kronor. Fredlund hade till rättegången åberopat bland andra SD:s chefsideolog, Mattias Karlsson. Han förhördes om partiets ideologi.

Även Transport hade kallat ett vittne till rätten, Clas Linder, tidigare förbundskassör och även ordförande under en period.

Han var en av dem som främst drog upp Transports linje i förhållande till främlingsfientlighet och extremism i slutet av 1990-talet. Då inte specifikt riktat mot Sverigedemokraterna, utan präglat av flera samtida, brutala våldsbrott med nazistiska förtecken. På Transports kongress 1997 lyftes flera motioner om hur det gick att hålla rent mot aktiva i ytterlighetspartier, som agerade i strid med förbunds hjärta – stadgarna.

När det gäller *aktiva* SD:are håller Transport fast vid den linje som förbundet konsekvent följt sedan 2004.

TRANSPORTS HÅLLNING HAR, både centralt och lokalt, hela tiden varit tydligt: Det är inget hinder för medlemskap att stödja Sverigedemokraterna, att rösta på partiet eller vara medlem i SD. Men det går inte att aktivt arbeta som företrädare för ett parti, eller en organisation,

> **”Vårt fackförbund måste ha rätt att utesluta personer som inte delar vår värdegrund, om de aktivt arbetar mot oss.”**
>
> Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson.

vars målsättning går stick i stäv med Transports hela väsen.

Till skillnad från andra fackförbund stoppar Transport inte bara aktiva SD:are, som har politiska förtroendeuppdrag, från att samtidigt ha fackliga förtroendeuppdrag. Transport stoppar politiskt aktiva SD:are från att vara medlemmar i föreningen. Motiveringen är att förbundets medlemmar ska vara jämlika, alla ska som princip kunna ta på sig förtroendeuppdrag.

Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson ser det aktuella målet som principiellt viktigt.

– Vår inställning är klar. Vårt fackförbund måste ha rätt att utesluta personer som inte delar vår värdegrund, om de aktivt arbetar mot oss, säger han.

Redan under de förberedande förhandlingarna, i juni förra året, framförde Transport – genom LO-TCO Rättsskydd – vad i Sverigedemokraternas program som legitimerar uteslutningen.

Det handlar dels om stycken i SD:s partiprogram vid tiden för uteslutningen. Dels uttalanden av ledande sverigedemokrater under åren 2017–2018. Här ryms allt från principiella ståndpunkter för vad som krävs för att bli medborgare, bevarandet av ”kärnan i den svenska kulturen” och att i största möjliga mån begränsa invandring från muslimska länder med starka inslag av fundamentalism. Till tal om muslimer som ”inte fullt ut människor” eller att judar och samer inte är svenskar.

MATS FREDLUND HAR tidigare uttryckt att han kommer att driva sin sak vidare om han förlorar i de svenska rättsinstanserna, till Europadomstolen. Och det håller han fast vid:

– Ja, det är mest troligt, så han till Transportarbetaren före rättegångens start i Stockholms rådhus.

Om domstolen i Strasbourg bedömer att en nationell dom bryter mot Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna måste tillämpningen av lagen ändras. I vissa fall kan ett land också tvingas ändra i själva lagen.

Om tingsrätten nu skulle döma till Fredlunds fördel behöver Transport se över sin hållning.

– Självklart respekterar vi vad rätten sagt, om det skulle bli så olyckligt, säger Transports Lars Mikaelsson.

Men han framhåller också att man står fast vid åsikten, det som förbundets linje ytterst bygger på: De många medlemmarnas intresse. De som hemma vid köksbordet skrivit motioner på detta område, motioner som senare vunnit kongressens stöd och gillande.

– Det är dem, och de som röstat på motionerna, det blir synd om, om Fredlund skulle få rätt i tingsrätten. Han är välkommen tillbaka till vårt förbund när han slutat att aktivt jobba mot förbundet, om han är kvar i transportbranschen som arbetstagare.



Förbundsjurist Anne Alfredson, LO-TCO Rättsskydd, och Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson på väg in i rätten.

Bakgrund

→ Det är inte förenligt att vara Transportmedlem och att aktivt arbeta för SD politiskt. Däremot är det inget hinder för aktiva sverigedemokrater att vara med i Transports a-kassa. Inte heller att vara medlem i eller rösta på partiet.

→ Transports har konsekvent förhållit sig på samma vis till aktiva SD:are sedan 2004. Då drogs den ”hårda linjen” upp, men kan ha tillämpats redan tidigare i enstaka fall. Åtminstone sedan kongressen 1997 har förbundets hållning i frågan beaktats.

→ Det aktuella fallet rör Mats Fredlund, som valdes in som ordinarie ledamot för Sverigedemokraterna i kommunfullmäktige i Kiruna i valet 2018. En av Transports Norrlandsavdelningar hemställde då om uteslutning, ett beslut som formellt togs av förbundsstyrelsen i februari 2019. Fredlund överklagade till Transports förbundsråd (högsta beslutande organ mellan kongresserna), som fastställde beslutet i maj 2019.

→ Fredlunds juridiska ombud, Anders Elvingsson, har tidigare företrätt en kvinna som suspenderades från uppdraget som ordförande i en Handels-klubb i Skåne. Kvinnan var aktiv för SD inom kommunpolitiken, och överklagade Handels förbundsråds beslut. En skiljenämnd slog förra året fast att Handels haft rätt att stänga av henne från fackliga förtroendeuppdrag.



Mats Fredlund diskuterar med sitt juridiska ombud, Anders Elvingsson, och Mattias Karlsson (SD) utanför rättssalen.

David Ericsson

Sveket

Problemet med att få covid-19 är inte att sjukdomen i sig alltid är så farlig. Problemet är att det inte går att veta vart den ska ta vägen. Ska det bara bli en snabbt övergående förkylning? Eller något betydligt värre, sjukhusinläggning, syrgas och kanske mer eller mindre bestående men.

Det verkar som om de flesta blir smittade på jobbet och det måste innebära att folk också går och arbetar fast de är sjuka. Kanske tänker de att företaget ska slippa ta in en ersättare?

Tyvärr är det så att det sparade arbetspasset kan generera femtio eller hundra andra vakanta pass som måste besättas då kollegorna blir smittade. Så den ”duktige” sjukes resonemang är inte helt glasklart och man utsätter också sina arbetskamrater för stor fara och hälsorisker.

> ”Svek kan se ut på många sätt. Som att sätta barn till världen som man inte tar hand om. Eller som i dag, att smitta ner sina arbetskamrater.

ATT FÅ CORONA är som att bli intagen av en främmande makt och det enda man kan göra är att lägga sig platt. Själv hade jag nästan ingen feber när jag fick den, men blev otroligt trött och sov i en vecka. Sedan tog jag det lugnt i flera veckor.

Läkaren sa att den kritiska punkten är när man börjar känna sig frisk och kanske går tillbaka till jobbet. Då kan smittan slå till igen och gå ner i lungorna. Det stämmer faktiskt, jag känner personer (sådana som velat vara duktiga och till lags) som hamnat på sjukhus efter att ha gått ut för tidigt eller varit sjuka på jobbet.

Men inget ont som inte har något gott med sig för min del. Efter den första tiden med trötthet, ont i bröstet och en outsläcklig törst (efter vatten), var det bara att ligga för ankar och invänta bättre tider – och att läsa.

Gode vännen Erik Löfvendals senaste bok hade just kommit ut. En tegelsten på sexhundra sidor och jag undrade stilla hur jag skulle mäkta med den.

Men precis som coronan intagit mig gjorde nu boken det. Den blev som en protest mot all snuttifiering och rappa Facebookuppdateringar.

Snart vände sig bladen själva och jag befann mig plötsligt mitt i tjugotalets Stockholm och ett hembiträdes värld. Den var så mycket hårdare än vi kan föreställa oss med alltifrån prostitution, män som sviker till ”oäkta” barn. Fast också med längtan och kärlek, en nymornad feminism och klassmedvetenhet i arbetarrörelsens tidigare år.

Sveket heter romanen och svek kan se ut på många sätt. Som att sätta barn till världen som man inte tar hand om. Eller som i dag, att smitta ner sina arbetskamrater.

Men vad tjänar det till att döma? En sak är ändå säker; vad vi människor än gör här i världen så är vi små, så små, så små.



Toppen & botten

↑ Att Coronavaccinerna förhoppningsvis hjälper oss ut ur den återvändsgränd vi alla hamnat i.

↓ Det verkar som om skräcken för något ibland kan vara farligare än det man är rädd för.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Rekordökning för hemleveranser – många jobbar med usla villkor

Covidåret 2020 exploderade e-handeln. Allt fler väljer hemleverans. Transportarbetarens kartläggning visar att chaufförerna ofta saknar avtalsenlig lön.

Text **JOHN ANTONSSON**



FOTO: JHOHN ANTONSSON

Flera företag vill köra hem dina paket. Många saknar kollektivavtal.

e företag som jobbar i våra branscher ska ha kollektivavtal. Svårare än så behöver det inte vara. Bolagen spjärnar emot eftersom de inte vill ge oss insyn och möjlighet att kontrollera att det går rätt till, säger Joakim Guttman, central ombudsman för Transport.

I JULAS KUNDE vi höra statsminister Stefan Löfven berätta att han inte handlar på nätet. Han tillhör en minoritet i Sverige. E-handeln ökade med 50 procent förra året, förutom dagligvaruhandeln – den fördubblades. Och när Postnords E-barometer frågade svenska konsumenter hur de vill ha sina e-handelsvaror levererade sa mer än hälften att de ville ha varorna hem till dörren.

Det är inte så konstigt. Vi har levt i pandemi under ett år och politiker och myndigheter har uppmanat. Medborgarna har lyssnat: Handla på nätet, gärna hemkört.

DET FINNS MÅNGA aktörer och ännu fler underleverantörer. Transportarbetaren har försökt kartlägga den nya världen av hemleveranser från näthandel till privatkunder.

Vi har skickat ett antal frågor till företag som levererar varor till privatkonsumenter. Majoriteten av dem vill inte berätta hur många som jobbar med hemleveranser i Sverige för dem, eller hur mycket gods som transporteras.

Källor: Årsredovisningar. Svar från företagen. Personer med god insyn i branschen.

De nya aktörerna

Budbee

Företaget har 116 fordon med trafiktillstånd, vars förare betalas genom Pay Salary. Ett bemanningsföretag som saknar kollektivavtal. Förarna betalas efter en provisionsmodell. Enligt en lönetabell från 2020 måste en av Budbees egna chaufförer göra 80 leveranser på ett femtimmarsskift för att komma upp till bolagets angivna normallön på 200 kronor i timmen.

De flesta paketen körs ut av någon av Budbees underleverantörer. Enligt bolaget ska underentreprenörerna betala minst motsvarande kollektivavtal.

Transportarbetaren har tagit del av lönerna hos en stor underentreprenör inom hemleveranser. Som bland annat kör för Budbee. Chaufförerna tjänar drygt 140 kronor i rak timlön. Varken ob, övertid eller tjänstepension tillkommer.

Budbee finns i fyra länder och sysselsätter sammanlagt 1 000 chaufförer. De vill inte svara på hur många av dem som är verksamma i Sverige.

Transport har försökt teckna kollektivavtal med Budbee.

2019 omsatte bolaget 150 miljoner och gick med 66 miljoner i förlust.

Första halvan av 2020 hade bolaget dubblat omsättningen jämfört med samma tid året innan.

Kring årsskiftet fick Budbee in nödvändigt kapital, bland annat 247 miljoner kronor från AMF Pension, som förvaltar 100 000-tals LO-medlemmars pengar (läs mer i sidoartikeln på sidan 17.)

Airmee

Transportarbetaren har skickat ett antal frågor till flera av landets största budföretag. Airmee är det enda företag som inte svarat på våra frågor.

Aimee äger inga egna fordon och anställer inga chaufförer. Till andra medier har Airmee sagt att de kräver att underleverantörer ska betala marknadsmässiga löner.

Enligt Transports Göteborgsavdelning betalar en av Airmees största underleverantörer drygt 140 kronor i rak timlön. Varken ob, övertid eller tjänstepension tillkommer.

2019 granskades sista-milen-branschen av Sveriges Radios Kaliber. Det visade sig att Airmee använde sig av en underleverantör som saknade yrkestrafiktillstånd på ett flertal bilar. Airmee meddelade då att man skulle bryta samarbetet. Samarbetet pågår fortfarande.

I februari berättade Dagens Industri om en anställd hos en underentreprenör som jobbar svart för 85 kronor i timmen.

Transport och Airmee förde samtal om kollektivavtal för ett par år sedan. Bolaget var först positiva, men backade sedan ur.

Airmee är beroende av riskkapital för att gå runt. 2019 omsatte bolaget 33,9 miljoner kronor och gick med 37,2 miljoner i förlust.

Strax efter årsskiftet fick bolaget in 170 miljoner i riskkapital. I en intervju med Dagens industri säger Airmees grundare Julian Lee att antalet leveranser ökat med 300 procent under 2020.

Instabox

Instabox kör inte hem paket till kunder. Deras paket körs till utlämningsställen med självservice.

Företaget har ungefär 500 chaufförer anställda. Av dem är en tiondel CE-chaufförer.

Instabox har inte kollektivavtal, men anställer till skillnad från de andra nya transportföretagen sina egna chaufförer.

Enligt Instabox tjänar en nyanställd B-kortschaufför 145 kronor i timmen. En CE-chaufför 165. Dessutom tillkommer ob.

Transportarbetaren har varit i kontakt med flera avdelningar som har medlemmar anställda av Instabox. Vi har fått se löneavtal från 2020 med löner lägre än 145 kronorna per timme.

I mitten av februari gick en grupp investerare in med 750 miljoner kronor i bolaget.

Under 2019 omsatte bolaget 69,7 miljoner kronor och gick med 32,5 miljoner i vinst.

Early Bird

Landets tidningsbud delar också ut mindre paket. Sammanlagt rör det sig om 7 200 tidningsdistributörer som gör det. Alla har kollektivavtal.

Detsamma gäller på terminalerna. Där gäller transportavtalet. På terminalerna används också två bemanningsföretag som har godkänts av Transports företrädare.

Tidningsbuden jobbar i ett antal bolag



FOTO: JAN LINDKVIST

UPS och andra etablerade transportföretag har kollektivavtal. Uppstickarna är inte särskilt intresserade. På flera UPS-terminaler är arbetsmiljön ett stort problem.

som ägs av landets största tidningshus. En delikat fråga är att morgontidningar får skattepengar genom distributionsstödet. I praktiken innebär det att också paketutdelningen subventioneras.

De etablerade företagen

Postnord

Finns i hela landet och ägs av svenska och danska staten. Hemleveranserna sker främst genom varubrev som landar i brevlådorna. Posten har 12 000 brevbärare som jobbar under kollektivavtal med Seko.

Ibland levereras postpaket hem till kunder av underleverantörer. Gällande krav på underentreprenörer skriver Postnord i ett mejlsvar: *”I de fall vi anlitar underentreprenörer ska de följa gällande kollektivavtal, och det följs upp i revisioner och granskningar.”*

DHL

Finns i hela Sverige. DHL är till stora delar privatägt. Men en femtedel ägs av tyska staten. DHL levererar enbart styckegods hem till privatpersoner. Företaget vill inte säga hur många hemleveranser det rör sig om. DHL:s bolag har kollektivavtal med Transport.

Beträffande krav på underentreprenörer skriver DHL: *”Våra krav är väldigt tydliga både via transportörsavtalet, code of conduct, som varje underleverantör skriver på samt vårt lokala kravsystem för miljö och kvalitet. Våra krav innehåller väldigt mycket mer än bara lön, men det är en del av det.”*

Schenker

Schenker är verksamma i hela Sverige. De ägs av tyska statliga bolaget Deutsche Bahn. Schenker har kollektivavtal med Transport. Företaget går inte in på hur många hemleveranser de gör, men av allt att döma är det en begränsad del av företagets verksamhet.

Gällande anställningsvillkor för dem som gör hemleveranser skriver Schenker i ett mejlsvar: *”De chaufförer vi har är de ordinarie med avtalsenliga löner och villkor.”*

Best Transport

En vanlig dag kör 150 bilar ut paket hem till kund. Men det beror på dag och säsong, enligt företaget.

Nästan alla Bests transporter sköts av underleverantörer. Best Transport har kollektivavtal och har sedan tidigare utalat att de kräver att underentreprenörer ska betala enligt kollektivavtalet.

I februari berättade flera medier att chaufförer tjänar betydligt mindre. Deras lön har varit provisionsbaserad. Dessutom har chaufförer tvingats betala företagsviten själva.

Sedan avslöjandena har Best pausat alla viten tillfälligt. Dessutom har Best lovat att de ska ställa krav på kollektivavtal hos alla underleverantörer inom ett par månader.

2019 omsatte Best Transport 596 miljoner kronor och gjorde nära 47 miljoner i vinst. Här är det viktigt att komma ihåg att hemleveranser till privatpersoner inte är Bests huvudsakliga verksamhet.

Bring

Bring ägs av norska posten. Bolaget använder till största delen underleverantörer för att köra hem paket till privatkunder. Brings egna bolag har kollektivavtal och enligt bolaget har merparten av underentreprenörerna som gör hemleveranser det.

Bolaget vill inte gå ut med hur många hemleveranser det rör sig om, men säger att antalet ökade med 25 procent under 2020.

Vad gäller krav på underleverantörer skriver Brings presskontakt i ett mejl: *”Bring ställer krav och följer upp alla sina underleverantörer på koncernens etiska standard som reglerar allt från arbetsmiljö till arbetstagarrättigheter. Vi gör regelbundna kontroller av våra åkerier och deras anställdas villkor så de överensstämmer med våra etiska riktlinjer.*

Vi har också en central enhet i koncernen som gör olika typer av kontroller (anmälda och oanmälda samt revisioner).

Uppfylls inte villkoren i våra etiska riktlinjer och underleverantören inte rättar till eventuella brister efter kontroll, så avslutas samarbetet.”

”De sätter allt ur spel. Vad är ett kollektivavtal värt om man inte har några anställda? De här kontrakten är bland det värsta jag sett.”

Tony Blomberg, lokalombudsman i Transports Göteborgsavdelning, om anställningskontrakten på Coops underleverantör Gordon delivery.

UPS

UPS har 200 fastanställda chaufförer i Sverige. De hämtar och levererar paket till privatpersoner och företag. Transportavtalet gäller för dem.

UPS använder underleverantörer på vissa orter och vid volymtoppar. UPS vill inte kommentera avtalen i detalj, men säger att Transportarbetarförbundet alltid bjuds in för att säkerställa att avtalen håller rätt standard. UPS skriver i ett mejlsvar:

”Vi vill att våra samarbetspartners ska ha kollektivavtal. Men ibland är det inte möjligt. Då handlar det ofta om underleverantörer på mindre orter med få anställda. Vi har alltid regelbunden uppföljning och utvärdering av de leverantörer vi samarbetar med.”

Mathem

Där jobbar 800 chaufförer som kör ut upp till 70 000 order i veckan. Alla jobbar under kollektivavtal.

Under flera år avlönades Mathems chaufförer enligt Unionens säljaravtal. Följden blev betydligt lägre löner än om de haft ett avtal för arbetare. Numera har Mathem kollektivavtal med Handels.

2019 omsatte bolaget 1,5 miljarder kronor och gick med 340 miljoner i förlust.

Matvarorna

Coop

Företaget går inte in på hur många leveranser de gör eller hur många chaufförer som sysselsätts. Vad vi vet är att bolaget Coop online omsatte 342 miljoner kronor år 2019. Bolaget gick med 186 miljoner kronor i förlust.

Coop säger själva att de ställer krav på kollektivavtal hos underleverantörerna. I Stockholm och Göteborg använder Coop sig av kollektivavtalsbundna Widrikssons åkeri för att leverera matkassar. På mindre orter använder man sig av Gordon delivery. Gordon anställer inte sina chaufförer, arbetarna få sin lön utbetald genom Cool company. Det är som ett avtalslöst bemanningsföretag utan garanterad ersättning, ingen anställningstrygghet och chaufförerna måste dessutom betala sin egen självrisk om bilen skadas.

Lokalombudsman Tony Blomberg har sett ett anställningskontrakt för en chaufför i Göteborg.

– De sätter allt ur spel. Vad är ett kollektivavtal värt om man inte har några anställda? De här kontrakten är bland det värsta jag sett, säger han.

Ica

Flera privatägda butiker har egen utkörning av matvaror. Butikerna väljer då själva vilka krav på lön och anställningsvillkor de ska ställa på sina transportörer. Ica centralt har nyligen börjat köra ut mat. För tillfället rör det sig om 150 anställda chaufförer.

Chaufförerna är i det fallet anställda av bolaget och för dem är det transportavtalet som gäller.

Willys/Hemköp/ Mat.se/Dagab

Axfood har varumärken som Willys, Hemköp och Mat.se

Bolaget svarar inte på hur många som sysselsätts med att köra hem gods till privatpersoner, eller hur många leveranser det rör sig om.

Axfoods bolag har kollektivavtal och kräver det av sina underleverantörer.

”I de fall vi eller våra kontrakterade åkerier anlitar enmansföretagare är vårt krav att de ska ha kollektivavtalsliknande villkor vilket innebär att de ska följa gällande lagstiftning och betala avtalsenliga löner. Vi följer upp löpande och omförhandlar våra avtal med jämna cykler”, skriver Axfood i ett mejl.

I Göteborg anställde Axfoods bolag tidigare egna chaufförer. Men när Transport krävde betalt för de förare som regelbundet jobbade kvällstid sades alla chaufförer upp. De ersattes med bemanningsanställda (från ett företag med kollektivavtal).



FOTO: BUDBEE

Kritikstorm mot AMF:s miljonsatsning

Pensionsbolaget AMF ägs av LO och Svenskt Näringsliv och förvaltar pensionspengarna för 100 000-tals LO-medlemmar. AMF har investerat 240 miljoner kronor i Budbee. Budbilsföretaget vägrar teckna kollektivavtal och betalar betydligt lägre löner än avtalet.

Text **John Antonsson**

Vid Budbees senaste årsredovisning, den för 2019, gjorde företaget en förlust på 65 miljoner kronor. Inte särskilt ovanligt för ett teknikdrivet tillväxtföretag. Det som upprör Transport är att LO-medlemmarnas pengar går till ett företag som aktivt tackar nej till kollektivavtal och hittar olika sätt att försvåra avtalstecknande för facket.

– Jag tycker att det är bedrövligt att man inte gör en bättre bakgrundskoll innan man investerar. Sedan är det anmärkningsvärt att ett så stort företag som Budbee saknar kollektivavtal. Har man 116 bilar är man ett stort företag, säger Anna Ryding, Transports förbundskassör.

Budbee vill inte svara på om AMF tagit upp frågan om kollektivavtal inför investeringen. I AMF:s ägarpolicy står det: *”AMF ska – både inom ramen för sin verksamhet men också i relation till innehavsbolag – värna föreningsfrihet och rätten till kollektiva förhandlingar.”*

TRANSPORT HAR TAGIT frågan om Budbee vidare till LO.

– Vår möjlighet att påverka är genom LO. Transport ensamt har inte så mycket att säga till om. Men LO är en av ägarna till AMF och jag tror vi har möjligheter att påverka genom arbetsgivarorganisationen.

Transports ombudsman Lars Karlsson i Stockholm försökte teckna avtal för terminalarbetarna. Budbees grundare Fredrik Hamilton hävdade att det bara jobbade it-tekniker på företaget och tackade därefter nej.

Förra året kom Lars Karlsson i kontakt med en medlem som jobbade på terminalen och visade upp ett anställningsbevis som ger 22 500 kronor i månadslön. Drygt 3 000 kronor lägre än avtalslönen. Titel i kontraktet: Terminalarbetare.

– Jag har frågat varför deras personal ska vara värda mindre pengar än andra nyanställda terminalarbetare. De ville inte svara på det. De skyller ifrån sig och säger att de är i en utvecklingsfas, säger Lars Karlsson.

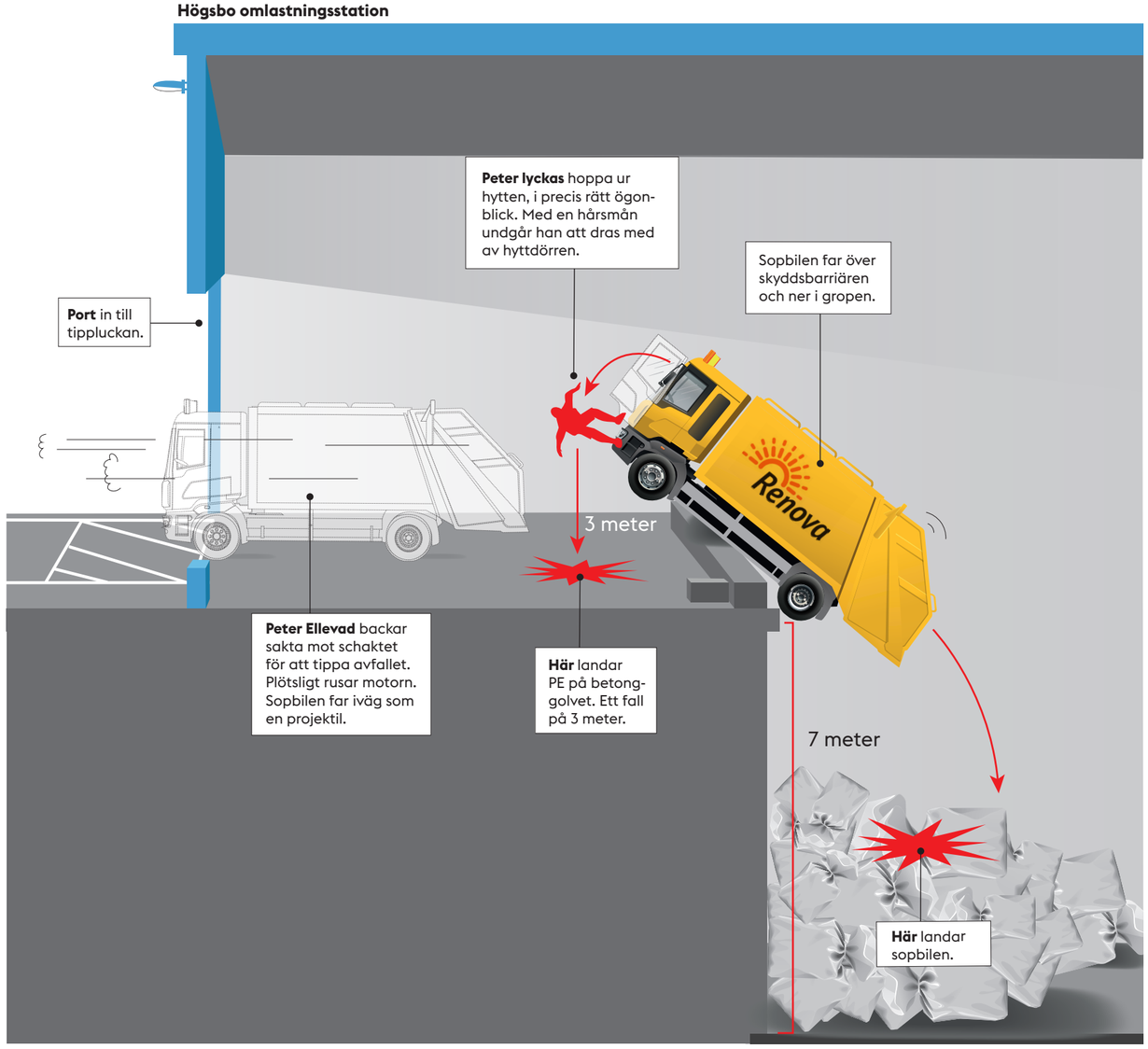
I början av året höjde Budbee lönen för terminalarbetare. Ingångslönen är cirka 1 000 kronor lägre än enligt Transportavtalet. Ob är något högre.

Olyckan som inte fick hända

Peter Ellevad backar sakta mot schaktet för att tippa avfallet. Plötsligt rusar motorn. Sopbilen far i väg som en projektil, över skyddsbarriären och ner i gropen. Peter lyckas hoppa ur hytten, men får 14 frakturer i fallet. Efteråt exporteras sopbilen till Polen. Utan att den blivit undersökt.

Text **JAN LINDKVIST** *Illustration* **ANNA-LENA LINDQVIST**

Högsbo omlastningsstation



Det låter som chaufförens värsta mardröm när Peter Ellevad berättar.

Han är tillbaka till måndagen den 28 maj 2018.

I 25 år har han jobbat som miljöarbetare på Göteborgs kommunala renhållningsbolag, Renova. Peter och kollegan är som vanligt ute för att hämta in hushållssopor i utkanten av stan.

Bilen är full och Peter sticker ensam i väg för att tippa vid Renovas mellanlagringsstation i Högsbo.

Anläggningar har fyra portar till det sju meter djupa schaktet. På vägen dit reagerar Peter över motorljudet. Varvtalet, tomgången, går upp och ner på ett konstigt vis.

Lastbilen, en Volvo FL av 2011 års modell, är byggd för att kunna köras på gas och biodiesel, men på grund av återkommande tekniska problem körs den bara på diesel. Fast under chassiet sitter gastankarna kvar.

Peter Ellevad kommer fram till Högsbo. Två portar är upptagna av andra bilar, men tvåan är ledig. Han börjar backa och stannar när det är en billängd kvar till kanten.

Det som sedan händer är fångat på film. Av stationens övervakningskameror.

Peter öppnar hyttdörren. Han gör det för att luta sig ut och lyssna till motorn, som återigen börjat bete sig märkligt.



FOTO: RENOVA

Bild från övervakningsfilmen, där Peter Ellevad precis lyckats hoppa baklänges ut ur olycksbilen.

DÅ PLÖTSLIGT SKJUTER bilen våldsam fart. Bakåt.

– Motorn lät som ett jetplan. En av de andra förarna vid anläggningen beskrev det senare som det värsta motorvrål han någonsin hört, säger Peter.

Han är halvvägs ute ur hytten när bakhjulen hoppar över den drygt 30 centimeter höga betongbarriär, som ska hindra att lastbilarna backar över kanten. Bilen fortsätter glida bakåt och börjar stegra sig.

Peter säger:

– Jag fattade ingenting, jag stod på fotsteget och hann bara tänka att det här kommer inte att gå bra.

Instinktivt hoppar han baklänges, samtidigt som sopbilen dråsar ner i gropen. Med en hårsmån undgår han att dras med av bildörren.

Peters fall blir runt tre meter. Ned på betongplattan. Med några decimeter missar han den gjutna skyddsbarriären och kanten mot schaktet.

Samtidigt som Peter slår i betonggolvet exploderar en av bilens gastankar. På övervakningsfilmen syns hur den far i väg som en torped ned bland soporna.

Peter kommer på fötter. Han linkar ut och sätter sig på en betongsugga utanför porten.

De andra chaufförerna skyndar fram. Stationspersonalen larmar polis och ambulans. Peter Ellevads skador bedöms först som lindriga, men på sjukhuset avslöjar röntgenbilderna något annat. Han har knäckt flera revben och fått frakturer på bäckenet och på kotpelaren.

NÄR VI TRÄFFAS i Göteborg i januari 2021 har det gått mer än två och ett halvt år sedan olyckan. Transports fackliga förtroendeman Kim Jörgensen är med. Han har reagerat starkt på händelsen, och på efterspelet.

Efter ett par månaders tung rehabilitering och träning var Peter Ellevad tillbaka som miljöarbetare på Renova.

Med sig bär han funderingarna. Vad hade hänt om han följt med bilen ner? Eller landat precis på den kantiga skyddsbarriären? Eller om kollegan åkt med för att tippa, och inte hunnit ur hytten…

Men det som Peter Ellevad och Kim Jörgensen främst frågar sig är hur olyckan kunde hända. Varför sköt bilen plötsligt fart bakåt?

KIM ÄR KLUBBORDFÖRANDE och skyddsombud. Han har legat på för att Renova ska följa arbetsmiljölagen och göra en grundlig utredning.

– Tyvärr har jag inte lyckats. Efter snart tre år finns fortfarande ingen riktig utredning. Renova anmälde olyckan till Arbetsmiljöverket. Och till polisen. Men sen har det inte hänt mycket.

– Efter bärgningen blev bilen stående hos Bilia. Med soporna kvar i. Det har sagts att Volvo skulle göra en teknisk undersökning, men det gjordes aldrig. I stället skrotades bilen, säger Kim Jörgensen.

TRANSPORTARBETAREN HAR BEGÄRT ut alla handlingar kring olyckan från Arbets-

Vid miljöföretaget Renova finns övervakningskameror som fångade olycksförloppet.



1 Två kameror visar vad som hände. Peter Ellevad stannar bilen, innan han börjar backa mot schaktet.



2 Plötsligt rusar motorn. Bilen far i hög fart över skyddsbarriären och välter ner i gropen. Peter Ellevad hoppar baklänges.



3 Han landar på betongplattan och får 14 frakturer.



4 Med adrenalinet pumpande i kroppen linkar han ut och sjunker ner på en betongsugga. En kollega ansluter.

”Det här hände under en väldigt jobbig period av mitt liv. Jag var överhopad av ärenden. Gick på knäna, fick diabetes. Jag satt i krissamtal med min närmaste chef, det här var inte det enda ärende där jag slarvat.”

Arbetsmiljöverkets inspektör.

miljöverket. Bunten är överraskande tunn. Såväl polisen som Arbetsmiljöverket har avslutat ärendet.

I tjänsteanteckningarna från mars 2019 skriver arbetsmiljöinspektören: *”Det gjordes ingen teknisk undersökning av fordonstillverkaren. Bilen är numera skrotad.”*

Stämmer det? Är lastbilen verkligen skrotad?

Det räcker med snabbkoll hos Transportstyrelsen. Sopbilen blev inte skrot. Tio månader efter vurpan ner i schaktet såldes den till en firma i Charlottenberg, ett bolag som har som affärsidé att skrota eller vidareförsälja begagnade tunga fordon.

Olycksbilen exporterades. Först till Estland och sedan till Polen, där den sattes i trafik i september 2019.

Exporten väcker nya frågor. Fick firman i Charlottenberg information om vad bilen varit med om? Att den kanske hade ett allvarligt tekniskt fel som gjorde att motorn kunde rusa okontrollerat.

Var det tekniskt fel?

BLAND HANDLINGARNA SOM skickats in till Arbetsmiljöverket finns ett brev från Renovas försäkringsbolag. Det är på tio rader. Där står:

”Av uppgifterna i er anmälan har vi bedömt er förare helt vållande till olyckan.”

Vilka uppgifter försäkringsbolaget lutar sig mot är högst oklart, men slutsatsen är alltså att Peter Ellevad tryckt gasen i botten. Med backväxeln i. Samtidigt som han står med det mesta av kroppen utanför hytten.

VID INTERVJUBORDET SKAKAR både Peter Ellevad och Kim Jörgensen på huvudet.

Kim säger:

– Min teori är att det läckte ut gas, till motorn. Tekniker jag pratat med säger att det alltid blir gas kvar i tanken, även om man går över till diesel. Jag upplevde att det var locket på när jag ställde frågor till Renova. Ingen vill snacka om det här.

Peter Ellevad är också konfunderad. När beskeden uteblev, och skulden indirekt lades på honom, ringde han själv till Volvo. Till företagets egen haverikommission.

– De samtalen föll inte i god jord, säger han diplomatiskt.

Olyckan väcker massor av frågor. Transportarbetaren kontaktar Renova, ”skrotfirman” i Charlottenberg, Volvo, polisen och Arbetsmiljöverket.

Frågorna som mejlas till verkets arbetsmiljöinspektör är bland annat:

➜ Varför tog det fyra månader innan inspektören besökte olycksplatsen?

➜ Varför gick det ytterligare fem månader innan minnesanteckningarna efter besöket registrerades hos Arbetsmiljöverket?

➜ Varför fanns inget skyddsombud med vid inspektionen?

➜ Och vad blev det av den utredning som inspektören skriftligen efterlyste från Renova, nästan nio månader efter olyckan?

SVARET ÖVERRASKAR. Inspektören ringer upp Transportarbetaren.

Han säger uppriktigt:

– Det här hände under en väldigt jobbig period av mitt liv. Jag var överhopad av ärenden. Gick på knäna, fick diabetes. Jag satt i krissamtal med min närmaste chef, det här var inte det enda ärende där jag slarvat.

Inspektören berättar att resurserna inte räcker på Arbetsmiljöverket. Någon kompetens att utreda tekniska problem på ett fordon finns inte. Där måste man lita till polisen. Eller fordonstillverkaren.

Den utredning du begärde in från Renova kom aldrig. Vad gjorde du för att få in den?

Det blir tyst några sekunder i luren:

– Jag förstår att du tycker att ärendet ser konstigt ut. Men med de uppgifter vi hade tog vi beslutet att avsluta ärendet. Och slutsatsen är ändå att Renova inte brustit i sitt arbetsgivaransvar. Det fanns inga arbetsmiljöbrister vid själva anläggningen i Högsbo.

Hur ser du på att sopbilen rullade vidare? I Polen. Utan att det blev klarlagt om det fanns allvarliga tekniska brister på fordonet?

– Det visste jag inte. Beskedet jag fick var att den skrotats.

Försäkringsbolaget drar slutsatsen att föraren orsakat olyckan själv. Vad tänker du om det?

– Det var nog ingen jag pratade med då som trodde att chauffören ställt sig på gaspedalen.

HAXHI MORINA ÄR ansvarig chef på Renova och var med vid Arbetsmiljöverkets inspektion vid sopstationen i Högsbo i september 2018.

– Olyckan var fel, på så sätt att den bara inte får hända, säger han.

Som arbetsgivare har Renova en skyldighet att utreda olyckor och allvarliga tillbud. Han ni gjort det?

– Jag fick inga uppgifter till mig, jag kunde inte vidta några åtgärder.

Arbetsmiljöverket har skriftligen efterlyst en utredning från Renova. Varför har den inte skickats in?

– Jag hade ingenting att skicka. Och sen hade det varit en annan sak om det funnits brister vid Renovas anläggning. Men så var det inte.

Men sopbilen då, den var väl också Renovas?

– Ja, jo. Men det var inget fel på fordonet heller.

Hur vet Renova att det inte var något tekniskt fel på bilen?

– Den informationen har jag fått från Volvo. Och de uppgifterna har jag skickat in till Arbetsmiljöverket.

Som journalist har jag begärt ut alla handlingar kring olyckan, från Arbetsmiljöverket. Någon sådan rapport, från Volvo, finns inte...

– Vad konstigt, jag ska kolla.

I handlingarna som arbetsmiljöinspektören sent om sider registrerade hos myndigheten, efter samtal med dig, står att fordonstillverkaren aldrig gjorde någon teknisk undersökning. Det framgår också att sopbilen skrotades.

Vad är egentligen sant?

– Hm, det gjordes kanske ingen teknisk undersökning då.

Och skrotningen?

– Jag vet ju inte säkert vad som hände med bilen.

Transportarbetaren har kontaktat Volvo. Företaget bekräftar att olycksbilen fraktades till en Volvoverkstad. Där bedömdes skadorna vara så stora att bilen inte var värd att reparera.

I ETT MEJL TILL tidningen skriver Anders Vilhelmsson, ”Public Affairs Director” på Volvo Trucks:

”Våra olycksutredare fick kännedom om olyckan först när föraren av fordonet kontaktade oss i början av 2019. Vi hade vid flera tillfällen en dialog med föraren. Men då det gått så lång tid sedan olyckstillfället, och det som vi uppfattade som att det inte längre fanns något fordon att undersöka, såg vi att det inte fanns förutsättningar att göra någon olycksundersökning.”

Volvo fick alltså inget uppdrag från Renova – eller Polisen – att undersöka om det var något teknisk fel på bilen. Trots den dramatiska händelsen.

Skrotfirman i Charlottenberg är tillmötesgående. Efter en del grävjobb hittar man uppgifter om olycksbilen. Den exporterades och sattes i trafik igen, bekräftar en anställd:

– Men vi fick ingen information om att bilen varit med om en speciell olycka. Att det kunde finnas ett allvarligt fel. Det som sas var bara att den vält. Och vi minns att bilen luktade. Soporna måste ha blivit kvar i den länge.

DET BLIR ETT NYTT samtal till Renova-chefen, Haxhi Morina. Med utgångspunkten att det faktiskt inte finns någon riktig utredning kring olyckan och orsaken.

Varför?

– Det är en jättebra fråga, tycker jag personligen. Det jag fått till mig är att det är polisens sak att utreda, om man misstänker fel på fordonet.

Har inte Renova ett ansvar också? Och ett intresse av att veta om en inköpt bil har ett allvarligt fel?

– Jo, det är klart. Och vi har haft en dialog med Arbetsmiljöverket. Men jag vet inte vad jag ska tro om varför det inte blev någon rapport. Jag kan inte ta ansvar för vad polisen gör.

Vad orsakade olyckan, tror du?

– Det kan jag inte uttala mig om.

Vad tänker du om att bilen fortsatte rulla i trafik, i Polen?

– Är det så? Det var överraskande. Men jag vet inte vad jag ska ha för uppfattning om det.

Renova sålde bilen. Men kunden – firman i Charlottenberg – fick aldrig kännedom om olyckan och förloppet. Varför?

– Jag vet inte. Om jag sålt min privatbil, som varit inblandad i nåt liknande, hade det varit moraliskt fel att inte upplysa kunden. Men nu var det inte så. Renova bytte ut bilen och där slutar mitt ansvar.

I ETT SNÖIGT ÖSTERSUND sitter kammaråklagare Stig Andersson. Han jobbar på riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål. Det var han som beslutade att polisens förundersökning skulle läggas ner.

– Är det verkligen jag som haft ärendet, jag minns det inte alls, säger han när Transportarbetaren ringer.

Men, jo. I datorn hittar han beslutet. Daterat den 11 mars 2019. Motiveringen ryms på en och en halv rad:

”Det saknas numera anledning att anta att brott som hör under allmänt åtal har förövats.”

Stig Andersson säger:

– Polisen utreder om arbetsgivaren brustit. Är det ett fel på ett fordon som ingen kunde förutse, kan arbetsgivaren inte hållas ansvarig.

Enligt uppgift köpte Renova ursprungligen in 20 sopbilar från Volvo av samma modell som olycksbilen.

Skyldighet att utreda

Arbetsgivare är skyldiga att utreda olyckor och allvarliga tillbud. Så här skriver Arbetsmiljöverket på sin hemsida:

Det är viktigt att utreda varför arbetsskadan hände, för att undvika att det händer igen. Utred arbetsskadan genom att svara på dessa frågor:

➜ Vad hände?

➜ När, var och hur hände det?

➜ Varför hände det?

➜ Vad hade kunnat hindra att det hände?

➜ Vad behöver ni göra direkt för att det inte ska hända igen?

➜ Kan det hända något liknande någon annanstans i företaget?

Motgång i Arbetsdomstolen för sparkad cateringpersonal



Flygombudsman Johan Einarsson är kritisk till Arbetsdomstolens beslut. ”Men det är fortfarande inte skrivet i sten hur utslaget blir”, kommenterar han. Här med en bunt ogiltigförklaringar av medlemmarnas uppsägningar.

Flygplats. Arbetsdomstolen gick på cateringbolaget Gate gourmets linje. De 60-tal anställda som sagts upp under pandemin får lön fram till den 26 januari. Inte löpande, tills AD slutgiltigt prövat om deras uppsägningar var sakligt grundade.

Text och foto **Justina Öster**

I Transports led är stämningen dämpad:

– Arbetsdomstolens (AD) beslut gick inte i den riktning vi önskat. Det är förstås tråkigt. Men det är fortfarande inte skrivet i sten hur utslaget blir. Den frågan återstår för rätten att avgöra, säger Transports flygombudsman Johan Einarsson.

Den nu aktuella domen är ett så kallat interimistiskt beslut i den utdragna tvisten mellan Transport och den globala cateringjätten Gate gourmet. Den slutliga domen får cateringarbetarna fortsätta vänta på.

MEN AD:S FÖRSTA domslut pekar ändå mot att Gate gourmet kan vinna målet. I normala fall kan facket ogiltigförklara uppsägningar. Då ska arbetsgivaren fortsätta betala ut lön tills tvisten är avgjord. Men i denna AD-dom står det att en anställning kan avslutas ”om det framstår som mer eller mindre uppenbart att uppsägningen är sakligt grundad”.

Beslutet har fattats efter en begäran från bolaget om att ”förpröva” frågan.

– Klart vi är besvikna. Vi hade gärna sett att de anställdas löner betalats ut fram till att den slutliga domen faller. Och vi trodde det fanns en chans att domstolen skulle ta upp arbetsgivarens avtalsshopping. Alltså ensidiga byte till ett billigare avtal, säger Transports centrala ombudsman Per-Olof Norgren.

Luttrad efter tidigare domslut är han ändå inte helt överraskad:

– Fast matchen är inte över. Vi fortsätter fajtas för våra medlemmar. Nu ska vi träffa fackets juridiska byrå, LO-TCO Rättskydd, granska domen och diskutera hur vi ska gå vidare.

TVISTEN MELLAN TRANSPORT och Gate gourmet har pågått sedan i höstas. Till slut stämde Transport bolaget till AD och begärde att uppsägningarna av medlemmarna skulle ogiltigförklaras. Facket yrkade på höga skadestånd.

Går domstolen inte med på det har förbundet i stället begärt skadestånd till medlemmarna för brott mot turordningsreglerna. Uppsägningarna sköttes illa, anser facket. Anställda sades upp på stående fot, fick tömma sina skåp och lämna ifrån dig sina passerkort. Fackligt engagerade stängdes ute och ingen i klubbstyrelsen erbjöds återanställning.

GATE GOURMET HAR å sin sida hela tiden hänvisat till corona och den arbetsbrist pandemin gett upphov till. Vid en omorganisation sa företaget upp alla anställda och flyttade över all personal till Hotell- och restaurangfackets (HRF) cateringavtal. Ett avtal som en del av personalen tidigare arbetat efter, men inte Transports cateringlastare och chaufförer med flera. Avtalsbytet krympte arbetsgivarens lönekostnader rejält. För Transports medlemmar innebar det sämre villkor och kraftigt sänkta löner.

Efter omorganisationen finns det inte längre kvar något arbete inom Transports avtalsområden, hävdar Gate gourmet. Facket å sin sida vidhåller att arbetsbristen inte är så stor som företaget uppger. Och att de återanställda i stort sett utför samma arbetsuppgifter som transportarna gjorde innan.

I BÖRJAN AV maj ska fack och arbetsgivare träffas för inledande muntliga förhandlingarna i AD. Transports ombudsman Per-Olof Norgren tror att chansen till förlikning är liten:

– Vi anser fortfarande att Transports kollektivavtal och turordningskrets ska gälla. Att anställda nu gör samma arbete med B-kort som Transports medlemmar utförde med C-kort är så dumt så det är inte sant.

ANNETT OLOFSSON PÅ LO-TCO Rättskydd företräder Transports medlemmar. Hon är också besviken över att domstolen inte prövat kärnfrågan. Det vill säga om att bolaget agerat i strid med LO:s organisationsplan. Alltså att företaget på eget bevåg sagt upp ett avtal, som LO-facken kommit överens om ska gälla.

– AD har tittat på om det finns saklig grund för uppsägningarna och mer eller mindre kommit fram till att det gjorde det på grund av arbetsbrist. Detta trots att bolaget gjorde en underlig manöver och flyttade över alla anställda till Hotell- och restaurangfackets avtal.

– Men brott mot turordningen har inte prövats än, så målet lever fortfarande på alla sätt.

I början av februari kallade Transports flygavdelning berörda medlemmar till digitalt möte. Många frågade om a-kassa, berättar ombudsman Johan Einarsson.

– Men inte så mycket om AD-domen. Det är ju en väldigt komplicerad process.

ETT GLÄDJANDE BESKED för medlemmarna är i alla fall att Transport och Gate gourmet enats om att de uppsagda ska få ob-tillägg. Ersättningen ska utgå under hela uppsägningstiden, mellan en och sex månader.

– Det blev en delseger i alla fall, säger ombudsman Per-Olof Norgren.

Hur mycket det blir i pengar varierar från person till person, beroende på arbetstider. Men det rör sig om cirka 2 000 och 6 000 kronor per månad.

”Klart vi är besvikna. Vi hade gärna sett att de anställdas löner betalats ut fram till att den slutliga domen faller.”

Ombudsman Per-Olof Norgren.



NY PÅ JOBBET – TÄNK PÅ DET HÄR

Ny arbetsplats i år? Det finns mycket att tänka på. Här är några tips som är bra att ha i bakhuvudet.

Text **John Antonsson** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Anställningsbevis

Anställningsbeviset är livsviktigt. Nästan alla har hört tjatet om det. Men det finns en anledning. Det reglerar vilka villkor som gäller för just dig.

Arbetsgivaren måste enligt lag lämna det till dig inom en månad. Men försök att få det så tidigt som möjligt. Helst före första arbetsdagen.

Beviset ska innehålla:

➔ Ditt och arbetsgivarens namn och organisationsnummer.
➔ En kortare beskrivning av dina arbetsuppgifter och din yrkestitel.
➔ Vilken anställningsform du ska ha. Om du har ett tillfälligt jobb ska det stå när anställningen slutar. Olika tillfälliga anställningar ger dig olika rättigheter.
➔ Hur lång uppsägningstid du har.
➔ Din lön. Plus andra villkor.
➔ Arbetstider.
➔ Hur mycket semester du har rätt till. Det får aldrig vara mindre än 25 dagar per år.
➔ Vilket kollektivavtal som gäller på din arbetsplats (förutsatt att det finns ett).

2 Gå med i facket...

Har du bytt jobb är det en god idé att kolla att du är med i rätt fackförbund. Är du ny på arbetsmarknaden är det bäst att inte skjuta på att gå med.

Det finns många anledningar att vara med i ett fackförbund. Först och främst för att många medlemmar kan se till att avtalen blir bättre.

Men det är så klart också bra att vara med om något strular på jobbet. Då kan facket hjälpa dig.

Går du med i facket efter att chefen betett sig ruttet kan det vara för sent. Transport har som grundregel att du får hjälp från den dag du är med.

3 ...och a-kassan också

Du ska ha varit medlem i en a-kassa i tolv månader för att få arbetslöshetsersättning baserad på din inkomst. Förutom det måste du uppfylla arbetsvillkoret. I normalfallet ska du ha jobbat motsvarande halvtid de senaste sex månaderna. På grund av corona är kraven på arbetad tid tillfälligt något lägre, 60 timmar i månaden.

4 Skriv upp

För helst dagbok varje dag. Tar bara några sekunder att anteckna när du börjar och när du slutar. Det är så klart extra viktigt att skriva upp eventuell övertid.

5 Allmänt jobbhyfs

Visa gärna framfötterna och ta för dig. Kom i tid. Men när arbetsdagen är över ska du sluta jobba om arbetsgivaren inte sagt att du ska jobba övertid, med lön för det. Du gör varken dig själv eller kollegorna en tjänst om du jobbar utan att få betalt.

6 Prata med ditt skyddsombud

Skyddsombudet kan förhoppningsvis berätta viktiga rutiner eller tankar kring säkerhet, som din arbetsgivare missat att berätta om.

Om det inte finns ett lokalt skyddsombud hos er kan du vända dig till Transports regionala skyddsombud om det finns något i arbetsmiljön som oroar dig.

7 Om vi målar fan på väggen

Man ska så klart alltid se till att få lönespecifikation med organisationsnummer vid varje löning. Får du inte det, ligg på! En del oseriösa arbetsgivare struntar i att betala skatt.

Har du en lönespecifikation där skatteavdraget är angivet är du skyddad om arbetsgivaren fuskar. Men har du inte det kan du i värsta fall bli återbetalningsskyldig på grund av chefens fusk.
I värsta fall med ett skattetillägg på 40 procent.

Anar du ugglor i mossen kan du själv kontakta Skattemyndigheten för att kontrollera att företaget betalat in din inkomstskatt och sociala avgifter.

Kolla gärna med Fora att arbetsgivaren verkligen betalat in din avtalspension, det blir mycket pengar på ett år.

Experten



Jim Lassinantti jobbar på Transport på direkten.

Om jag är ny på jobbet, medlem i facket och undrar något. Vart kan jag ringa?

– Telefonnumret till Transport på direkten (TPD) kan du hitta på vår hemsida, det är både rådgivning och växel. De som svarar där kan hjälpa dig med nästan allt. Annars kopplar de dig vidare.

Vad är vanliga funderingar från dem som är nya på jobbet?

– En vanlig fråga är om det finns kollektivavtal på arbetsplatsen. Företag kan säga att de har det, men sedan visar det sig att det inte stämmer.

Och om ni inte kan hjälpa till, vad händer då?

– Då försöker vi hjälpa medlemmen att komma i kontakt med rätt person. För den som har problem rekommenderar vi alltid att man först tar kontakt med sin klubb, om det finns en på arbetsplatsen. Annars hjälper vi medlemmen att komma i kontakt med en ombudsman i avdelningen. Eller med det regionala skyddsombudet, om det rör arbetsmiljöfrågor.

Något annat som är bra att veta?

– Det gäller kanske inte den som är helt ny på jobbet. Men om man har blivit varslad om uppsägning, och det inte finns en fackklubb, är det viktigt att ringa till TPD eller sin avdelning så snart som möjligt, för vidare hjälp.



Helg ens joint kan kost a dig jobbet!

Se upp! En joint i helgen kan äventyra ditt jobb. Renhållaren Johnny fick sparken efter arbetsgivarens drogtest.

Text **JUSTINA ÖSTER** *Foto* **SHUTTERSTOCK**

Vi måste lyfta frågan om droger på jobbet och hur det kan påverka ditt jobb, säger Lena Hunt Wiberg som arbetar på DHL Storage i Borås och sitter i Transports förbundsstyrelse.

Att problemen skulle vara större inom Transports branscher tror hon inte. Hon upplever en allmän samhällstrend där narkotika blivit allt lättare att få tag i, inte minst bland unga.

Cannabis, främst hasch och marijuana, är i dag det vanligaste berusningsmedlet efter alkohol i Sverige, enligt sajten droginformation.nu. Liberala krafter och vissa vårdföreträdare vill avkriminalisera eget bruk, som i Kanada och flera amerikanska stater. Även Norge är på väg i den riktningen.

Narkomaner ska inte skuld- och straffbeläggas, de ska erbjudas vård, sa psykologiprofessor Markus Heilig nyligen i SVT. Men inrikesminister Mikael Damberg (S) höll fast vid Sveriges hårda narkotikapolitik. Kom ihåg att det är de kriminella gängen du göder när du köper knark, löd budskapet från fler debattörer med samma linje.

Vad man än anser om Sveriges drogpolitik kvarstår fakta: att använda droger är ett brott i Sverige. Håll det i minnet när arbetsklimatet hårdnar, organisationer slimmas och juridiken, enligt många fackliga företrädare, tar överhanden framför social omsorg och samarbete mellan parterna.

På arbetsgivarorganisationernas hemsidor rullar jurist efter jurist fram. Samtidigt varnar Transport och andra LO-förbund för kommande försämringar i lagen om anställningsskydd. Liksom att redan beslutade förändringar i Arbetsmiljöverkets föreskrifter kan leda till ansvarsflykt bland arbetsgivarna.

Budskapet kan summeras: En joint på fredagskvällen kan kosta dig jobbet. Miljöarbetaren Johnny (i artikeln på sidan 28) fick känna det inpå huden.

DANIEL WALLFORS ÄR regionalt skyddsombud på Transports avdelning i Halmstad och hjälper då och då medlemmar som fått problem på jobbet på grund av missbruk. Vissa företag vill hjälpa sina anställda och hanterar detta föredömligt, förklarar han.

– De har rutiner och tar tag i rehabiliteringen. Andra håller sig till att narkotika är olagligt och säger upp eller avskedar personen. Ofta finns det problem bakom missbruket och innan någon kommer påverkad till jobbet har det gått väldigt långt.

Det dröjde innan alkohol- och spelberoende klassades som sjukdomar. Och

”Det är oerhört kallt av en arbetsgivare att bara sparka en anställd. Att lyckas ta sig ur ett beroende är väldigt kopplat till om man får hjälp.”

Daniel Wallfors, RSO på Transport i Halmstad.

Wallfors anser att lagstiftningen inte hänger med, när utvecklingen går mot mindre drickande och mer användning av droger. I praktiken innebär det att facket har lättare att stoppa avsked och uppsägningar och kräva rehabilitering, när en medlem missbrukar alkohol.

(Avsked innebär omedelbar hemgång utan lön medan uppsägning ger en tidsfrist, med lön).

Vid narkotikaberoende är det svårare att rädda jobben. Det framgår även i studier av domar som rör alkohol- och narkotikamissbruk, berättar Daniel Wallfors. Särskilt svårt blir det när personer kör bil och tunga fordon påverkade. I tjänsten. Det kan klassas som misskötsel, att den anställda inte levt upp till sina skyldigheter gentemot arbetsgivaren. Och utfört en brottslig handling.

– Detta kan vara skäl för avsked, säger Daniel Wallfors.

Han försvarar på intet sätt missbruk, som även medför en risk för kollegor och omgivning. Men människor som sparkas ut kan sjunka ännu djupare i sitt missbruk och till slut dö, varnar han.

– Det är oerhört kallt av en arbetsgivare att bara sparka en anställd. Att lyckas ta sig ur ett beroende är väldigt kopplat till om man får hjälp.

En del arbetsgivare tycker det är besvärligt att ta tag i problemet och koppla in företagshälsovården.

– Visst, det är jobbigt och kostar pengar. Men det finns också arbetsgivare som är väldigt generösa och beredda att bekosta olika behandlingsmetoder, säger Daniel Wallfors.

TRANSPORTS OMBUDSMAN Martin Jonsson på Halmstadsavdelningen har i olika sammanhang diskuterat droger och åtgärder med länsstyrelsen, polisen och politiker. Mer utbildning och kunskap är nyckeln, anser han.

FOTO: JAN LINDKVIST



Drogmissbruk tas upp vid riskbedömningar av arbetsmiljön, och regionala skyddsombudet Daniel Wallfors på Transport i Halmstad hjälper också företag att ta fram riktlinjer och handlingsprogram för alkohol och narkotika.

Expertens tips

Ta det svåra samtalet, manar Ingela Eriksson, informationsansvarig på droghjälpsorganisationen Alna.



1. Arbeta förebyggande. Sparar tid, pengar och lidande.
2. Ta fram en tydlig policy för alkohol och narkotika. Samarbeta med facket. Rutiner. Vem gör vad och när?
3. Kommunicera innehållet. Vad händer i olika situationer? Varför arbetar vi så här?
4. Utbilda chefer och fackliga representanter. Implementera riktlinjerna i hela organisationen.
5. Våga agera på tidiga signaler. Ta det nödvändiga samtalet, berätta om din oro.

Läs en längre intervju med Alnas Ingela Eriksson på transportarbetaren.se.

Jonsson poängterar:

– Om parterna på allvar vill att vi ska ha nyktra, drogfria arbetsplatser ska de inte skrämma utan hjälpa folk. Människor måste få mer än en chans!

Martin Jonsson märker av att fler arbetsgivare vill sparka personal, som fastnat i polisens alkokontroller.

– Blir du av med körkortet, kan du inte jobba och får gå, resonerar många.

Den typen av händelser resulterar ofta i att anställda ”köps ut”, mot några månadslöner. Uppgörelsen hemligstämplas sedan.

– Vi når aldrig fram till behovet av rehabilitering, fast det här gäller personer med flera olika problem.

Martin Jonsson vet inte om droganvändningen ökar ute på arbetsplatserna.

– Men kanske blir människor mer benägna att självmedicinera på grund av stress, press och sämre psykiskt mående, funderar han.

REGIONALA SKYDDSOMBUDET Anders Dristig på Transports avdelning i Uddevalla trycker på arbetsgivarens rehabiliteringsansvar enligt arbetsmiljölagen och socialförsäkringsbalken, som presenteras tydligt på Försäkringskassans webb.

– Företag kan begära hjälp från Försäkringskassan och få ekonomiskt stöd vid rehabilitering, när en anställd behöver sjukskrivas. Det brukar jag tipsa om!

Narkotikamissbrukare har ofta alkohol som sitt andra berusningsmedel, så arbetsgivare kan inte ducka för sitt rehabiliteringsansvar, påpekar Dristig.

– Det omfattar både alkohol och andra berusningsmedel. Arbetsgivare kan hävda att en anställd utfört en brottslig handling. Men det fråntar inte företaget ansvaret för rehabilitering.

Arbetsgivare brukar kontakta facket för att få veta vad som gäller, berättar Anders Dristig.

– Det är viktigt att den berörda går med på att delta i ett rehabiliteringsprogram, går och testar sig regelbundet och vill bli ”ren”. Extra viktigt om du kör lastbil ute på vägarna, betonar han.

Att ta sig ur missbruk kräver båda tid och tålamod. Återfall är vanligt i början.

– Grundfrågan för arbetsgivaren måste vara: Missköter en anställd sitt jobb? Är svaret nej ska bolaget försöka hjälpa personen, säger Anders Dristig.

JOHAN NYMAN ÄR regionalt skyddsombud på Transports Göteborgsavdelning. Han betonar att det ”inte finns någon automatisk sparka-knapp att trycka på” när en anställd har missbruksproblem.

– Även om en del arbetsgivare tror det. Men vi brukar komma överens när vi pratat ett tag, säger han.

GUNILLA HAMBERG, regionalt skyddsombud på Transports avdelning i Östersund, berättar om en däckmontör och en taxiförare med drog- och alkoholbesvär. Däckkillen fick hjälp, men klarade inte rehabiliteringen. Båda två sade upp sig, själva.

– Jag tror taxichauffören skämdes för att han satt sig i bilen påverkad, i tjänsten. Mitt råd till arbetsgivare är: Fråga hellre en gång för mycket än att låta det gå för långt. Missbrukare förnekar gärna i det längsta, men kan bli hjälpta för livet, säger hon.

REGIONALA SKYDDSOMBUDET Bert Johansson på Malmöavdelningen hjälpte en miljöarbetare som rökte cannabis. Han var på väg att förlora jobbet, men fick i stället behandling.

– Nu är han ren och till och med arbetsledare. En riktig solskenshistoria eftersom han också fick behålla familj och barn.

MARTIN MILJETEIG ÄR Transports centrala ombudsman för arbetsmiljöfrågor. De senaste två åren har attityden hårdnat på arbetsgivarsidan, upplever han.

– Lagar, god sed och praxis säger att företag ska ta företagshälsovården och Försäkringskassan till hjälp för att försöka få missbrukande och sjuka personer tillbaka i arbete. I stället väljer företagen allt oftare att avskeda människor.

Miljeteig kritiserar företag som tar fram nya riktlinjer för missbruk, utan att samarbeta med skyddsombud och förhandla med facket. Han oroar sig också för att Arbetsmiljöverkets nya föreskrifter, som träder i kraft den 1 juni 2021, ska tunna ut arbetsgivarnas ansvar.

– I sin iver att förenkla reglerna skapar myndigheten mer konflikter. Jag befarar att fler arbetsgivare kommer att hänvisa till brottslig handling och sparka, i stället för att rehabilitera människor som inte mår bra.

Företagen tummar också på sitt ansvar att försöka omplacera personer med nedsatt arbetsförmåga, anmärker Martin Miljeteig.

– I vissa fall krävs bara lite anpassning och hjälpmedel, men arbetsgivaren väljer i stället att göra sig av med slitna medarbetare.

Arbetsmiljöombudsmannen anser att Arbetsmiljöverkets ledning avskärmat sig från arbetarna och närmat sig Svenskt Näringsliv.

– Resultatet bli mer otrygga arbetsplatser och fler centrala förhandlingar med arbetsgivare som anser att de själva avgör vad som är grund för avsked.

Fotnot: Psykologiprofessor Markus Heilig vid Linköpings universitet medverkade i debattprogrammet *Sverige möts* den 10 februari 2021.

Mer info

Droginformation.nu drivs av Riksorganisationen för ett drogfritt Sverige.

Alna.se råd och stöd vid skadligt bruk i arbetslivet.

Prevent.se (samarbete mellan LO, PTK och Svenskt Näringsliv) ger råd.

Lo.se Skriften *Hög eller full på jobbet, vem bryr sig? Om alkohol och droger på jobbet.*

FOTO: SHUTTERSTOCK



Cannabis kan sitta kvar i kroppens fettvävnad och ge utslag på test i upp till sex veckor.



”Visst är cannabis olagligt. Men det är grymt dåligt att mitt företag bara sparkade mig och vägrade lyssna. Att jag inte fick hjälp”, tycker renhållaren Johnny. (Bilden är arrangerad.)

Johnny fick sparken efter drogtest

– Om jag druckit alkohol hade jag fått hjälp och rehabilitering. Men jag rökte cannabis, självmedicinerade mot min depression.

Efter ett slumpvis drogtest fick Johnny sparken från jobbet som renhållare.

Text **Justina Öster** *Foto* **Jan Lindkvist**

Det här är Johnnys berättelse.

Han trivdes på jobbet vid ett stort renhållningsbolag i södra Sverige, framför allt med jobbarkompisarna. De var ett tajt gäng. Under de tio år Johnny arbetat hade det aldrig hänt. Men så en måndag när han var ute och körde hushållssopor blev han och några till inkallade för ett slumpvis drogtest, salivprov.

Johnny och Transports ombudsman, som försökte rädda hans jobb efteråt, undrade om det verkligen var slumpartat.

– Vi var några stycken som framfört ganska mycket kritik mot företaget.

PÅ FREDAGEN KOM provsvaret. Positivt. Martin gick med på att lämna ett nytt urinprov, efter helgen. När det också gav utslag blev Johnny avstängd från arbetet i två veckor, utan lön.

– Dagen därpå varslade de mig om avsked. Jag fick träffa några personalansvariga och den 2 december 2019 fick jag sparken.

Julen närmade sig, Johnny stod utan jobb och försörjning, ångrade sig djupt och dök längre ner i sin depression. Samtidigt led hans flickvän av posttraumatiskt stressyndrom.

– Jag rökte bara ibland, på fredagskvällar. Så på måndagar fanns ju inget av ruset kvar. Aldrig att jag skulle sätta mig i lastbilen och köra påverkad! Men cannabis stannar kvar väldigt länge i kroppen. I tre, fyra veckor eller en månad efter att man rökt. Det vet nog inte alla.

JOHNNY ÄR 34 år, bor med sin sambo och två barn. Alkohol rör han knappt, tycker inte om det. Några månader före drogprovet prövade han cannabis för första gången, under en semesterresa till Amsterdam, där cannabis är tillåtet.

– Det hjälpte rätt bra mot depressionen. Mycket bättre än antidepressiv medicin som läkaren skrev ut efter att jag blev arbetslös. Den hjälpte inte alls, gav krypningar i benen och gjorde att jag inte kunde sova.

Johnny rökte aldrig på vid fester eller så att andra såg. Ville inte skylta med den olagliga drogen.

– Jag var inne och försökte prata med dem på HR-avdelningen efter provsvaret. De trodde att jag rökt på morgonen, samma dag. Annars skulle testet inte ha varit positivt, sa de. Jag försökte förklara att drogen sitter i länge, men de trodde att jag rökte varje dag.

”Glorifiera droger vill jag inte, men det är dags för arbetsgivare att anpassa sig efter dagens verklighet och ta tag i alla droger på jobbet. Inte bara alkohol.”

Renhållaren Johnny.



Miljöföretaget Johnny jobbade på hade riktlinjer kring alkohol och narkotika, som facket ansåg styrkte ansvaret för rehabilitering. Så Johnny tyckte nästan det var skönt att han ”åkt fast”.

– Äntligen skulle jag få hjälp!

Policyn talade om att verka för tidig upptäckt av narkotikamissbruk och därmed ”möjliggöra tidiga rehabiliteringsinsatser”. Riktlinjerna sa vidare att företaget skulle ”medverka till att den som missbrukar alkohol och/eller narkotika kan ha kvar sin anställning, och normala arbetsuppgifter, under förutsättning att medarbetare visar samarbetsvilja och resultat i ett rehabiliteringsprogram”.

– Jag ställde upp på allt, rehabilitering, drogtester, samtal. Bara jag fick ha jobbet kvar. Men det enda jag fick var ett samtal med företagshälsovården, i 20 minuter. Det gav mig inget, kändes mest som om de sökte stöd för företagets avsked.

VID FÖRHANDLINGARNA MED företaget hävdade Transport att det inte fanns någon saklig grund för avsked eftersom ”det åligger företaget att rehabilitera”. Ombudsmannen hänvisade till policyn, gällande kollektivavtal om att arbetsgivaren ”är skyldig att, där så erfordras, göra rehabiliteringsutredning, rehabilitera och/eller omplacera arbetstagare”.

Till stöd anförde Transport också arbetsmiljölagens föreskrift (AFS 1994:1), som tar upp arbetsgivarens skyldighet att ”i samråd med arbetstagarna ta fram ett handlingsprogram på hur olika slag av missbruk ska hanteras”. Hur ”personer med missbruksproblem” ska behandlas och bemötas. Liksom beredskap och rutiner för ”faktiskt omhändertagande i samband med missbruk”.

MEN BOLAGET TOG aldrig initiativ till behandling. Arbetsgivaren lyfte i stället fram paragraf 18 i las. Och vidhöll att Johnny, på ett ”grovt sätt åsidosatt sina åligganden i sin anställning”, när han kört ett tungt fordon i trafik, påverkad av ett narkotikaklassat preparat. Johnny fick gå.

– Droger är mycket vanligare än många tror. Jag ska väl inte gola, men på företagets firmafester användes ganska mycket droger. Inte bara cannabis utan också tyngre saker.

– Glorifiera droger vill jag inte, men det är dags för arbetsgivare att anpassa sig efter dagens verklighet och ta tag i alla droger på jobbet. Inte bara alkohol.

Johnnys sjukskrivning försämrade familjens ekonomi, så trots fortsatt depression sökte och fick han nytt arbete som åkerichaufför. Så slog coronan till.

– För mig blev det sist in och först ut. Jag önskar att jag fått stanna kvar på miljöbolaget, där jag trivdes.

Fotnot. Johnny är ett fingerat namn.

”Brottsligt att köra med hasch kvar i kroppen”

– Ertappas du med att köra lastbil med cannabis i kroppen är min bedömning att företaget har rätt att avskeda dig. Det säger Lars Bäckström på arbetsgivarorganisationen Almega.

Text **Justina Öster**

Lars Bäckström är arbetsrättsjurist. Han känner inte till något rättsfall, där frågan om avsked av en anställd som missbrukat narkotika prövats i Arbetsdomstolen.

– Frågan har därför aldrig ställts på sin spets. Men narkotika är olagligt, till skillnad mot alkohol. Genom att köra drogpåverkad gör du dig skyldig till brott. Därför har arbetsgivaren inte skyldighet att erbjuda dig behandling.



När det gäller alkoholproblem behöver anställda styrka sin sjukdom med medicinska intyg. Personen måste vara medveten om sitt beroende och vilja medverka vid behandlingen, betonar han.

TILL SKILLNAD MOT facket tror inte Bäckström att Arbetsmiljöverkets bantade föreskrifter kommer att försvaga företagens ansvar för rehabilitering vid sjukdom. Men dit räknar han inte narkotikaberoende.

– Även om en anställd säger att missbruket är självmedicinering så behöver det inte vara så. Man får titta noga på det enskilda fallet.

Lars Bäckström tar upp ett mål i Arbetsdomstolen om en lastbilschaufför som körde med 2,0 promille alkohol i kroppen och fastnade i en viadukt.

– Domen visade att företaget hade rätt att avskeda föraren eftersom han hade gjort sig skyldig till brott.

Både alkohol och narkotika påverkar din reaktionsförmåga. Du blir en risk både för din omgivning och dina kollegor, som arbetsgivaren också ansvarar för, poängterar Bäckström.

Kan arbetsgivare i sina policyer reglera vad anställda får göra på fritiden?

– Man kan göra skrivningar för att markera att bolaget inte tolererar användning av narkotika. Men det är tveksamt om det ger arbetsgivaren rätt att vidta åtgärder. Det du gör på fritiden får inte ha en negativ inverkan på jobbet eller innebära en säkerhetsrisk.

Företag med riktlinjer för alkohol och narkotika brukar skriva in att anställda ”är skyldiga att underkasta sig drogtester”. Parterna kan även i kollektivavtal reglera hur missbruk ska hanteras, anför Lars Bäckström.

Vid misskötsel, som sena ankomster eller samarbetsproblem, kan arbetsgivare utfärda skriftliga varningar innan någon sägs upp, tillägger han.

– Men gör du dig skyldig till en brottslig handling, inom din anställning, kan företaget avskeda dig på dagen, utan varning.

BO ERICSON ÄR JURIST på fackets juridiska byrå, LO-TCO Rättsskydd.

– Om något diagnostiseras som sjukdom ska det behandlas som sjukdom, som i fallet med alkoholberoende. Då gäller förstärkt anställningsskydd. Med narkotika blir det mer komplicerat eftersom själva innehavet och bruket är kriminaliserat, säger han.



Rättsläget är osäkert och Ericson anser att man får bedöma efter omständigheterna i varje enskilt fall. Har personen psykiska eller andra problem? Sköter hen sitt jobb? Själv har han varit ombud för en anställd som ”självmedicinerade” sig med narkotiska preparat.

– I botten fanns en psykisk sjukdom. Från fackligt håll hävdade vi att arbetsgivaren hade rehabiliteringsansvar medan arbetsgivaren hävdade motsatsen.

– Utgångspunkten måste vara ifall beroendet kan klassas som sjukdom. Är beroendet diagnosticerat gäller förstärkt anställningsskydd, som inbegriper rehabilitering.

RÖR DET SIG om en ”partygrej” eller enstaka händelse anser Bo Ericson inte att det är saklig grund för uppsägning. Däremot bör arbetsgivaren tillrättavisa personen.



Bo Ericson upplever också att arbetsgivarklimatet hårdnat och ser en fara i Arbetsmiljöverkets bantade föreskrifter.

– Mindre förseelser kan ibland leda till uppsägning och den kommande uppluckringen av lagen om anställningsskydd kommer att göra det lättare att säga upp anställda av personliga skäl, säger han.



Motordubblar

På engelska finns något som heter double feature. Två filmer som ses i följd. En riktigt bra double feature hänger ihop på något sätt. Filmerna för en slags dialog och ger varandra nya perspektiv.

Här är tre motordubblar som passar lika fint ihop som popcorn och cola.

Text **JOHN ANTONSSON**

The Stuntman Connection

Death Proof Drive

Du tänker kanske att det är Ryan Goslings Driver i *Drive* och Kurt Russells Stuntman Mike i *Death Proof* som är föreställningens stuntMÄN. Gjorde jag i alla fall. Men hade fel som vanligt. Stuntigaste stuntpersonen i den här dubbelvolten är Zoë Bell i Death Proof. Hennes motorhuvssurfning är lika omotiverad som underbar. Hon spelar stuntman och gör sina egna stunts. Bell får vi lära känna i Death Proofs andra hälft. Vi kan se hennes halva som kvällens mellanakt.

Kvällens dubbel är också en duell mellan två uttryck, skapta av samma repiga filmrullar och vhs-band. Regissören Tarantinos populärkulturella finkänslighet möter Nicolas Winding Refns konstskolepretention.

Två filmskapare som kan kasta obskyra filmtitlar på dig tills du spyr. Deras avtryck kunde inte vara mer olika varandra. Ryan Goslings karaktär Driver säger knappt ett ord. Och en Tarantino-film har mycket dialog, det vet vi sen gammalt.

Death Proof är inte Tarantinos bästa film men så värd vår tid. Vem kan klaga när det är musik från Stax-soul till T Rex, och bilar från Charger till Challenger?

Om Death Proof är buskörningen med polarna, är Drive bilresan hem från nattskiftet. Fast natten råkar utspela sig i Los Angeles och har ett übercoolt soundtrack av Cliff Martinez.

Truckers utan YKB

Fruktans lön (1977)
Nu blåser vi snuten

Burt Reynolds mustasch och leende möter Roy Scheiders vanlighet. Bärs mot dynamit.

Reynolds kör så klart inte lastbilen, han gasar Trans Am före Jerry Reeds Cleetus. Men showen är som alltid Burts. Kultfaktorn i *Nu blåser vi snuten* är förvisso skyhög. Men bland cineaster är F*ruktans lön* en favorit som ständigt hittar nya beundrare. Det är filmen William Friedkin gjorde efter *Exorcisten*. Oturligt nog hade Fruktans lön USA-premiär samma dag som en liten lågbudgetfilm med namnet *Stjärnornas krig*. Totalflopp på biografen efter en strulig, långdragen och dyr inspelning i djungeln. Roy Scheider beskriver det som att omvittnat struliga inspelningen av *Hajen* var en semester i jämförelse. Scheider fick lära sig att köra lastbil inför rollen som en av dem med det fördömda uppdraget att köra dynamit genom Sydamerikas djungler. Det finns en ruggig scen i slutet där lastbilen ska köra över en repbro. När filmen gjordes fanns inget datafusk, kameravinklarna tillät ingen trickfilmning. Den här filmen är det oäkta barnet av ren galenskap och svettig dödsfruktan.

Jerry Reed körde nästan aldrig lastbilen i Nu blåser vi snuten. Oftast satt han i en hytt som drogs på en trailer. Dessutom så var Pontiacens motorljud hämtat från en cheva, samma som hörs i *Sista natten med gänget*. Men vem bryr sig om det när sheriffen Buford T jagar filmens hjältar efter snirkliga vägar på snabbspolad film.

Hypnotisk asfalt

Jakten mot nollpunkten Duellen

Såg du *Death Proof*? Minns du att Zoë Bell och hennes kompisar pratade om en vit Dodge Challenger i en film med namnet *Vanishing Point*. På svenska heter filmen *Jakten mot nollpunkten*. Om du vill se den får du leta lite grann på loppisar eller importera från utlandet. Men det är en del av charmen när vi snackar kult. Och den här filmen är KULT.

Kowalski kör genom USA i sin vita Challenger. Jagas av poliser på motorväg och i öken. En ljudkuliss bestående av instrumental musik, motorljud och en radiopratares röst. Som rapporterar om Kowalski och polisen. Men vad handlar filmen om? Jag vet inte riktigt. Men det spelar ingen roll. Det här är en av de filmer som kanske är allra bäst när du är i det där fredagstillståndet någonstans mellan vakenhet och sömn, filmen mår bra av att ses i en halvsovande dimma.

Sedan. När du kommer in i andra andningen. Kanske värmt upp din egen motor med lite svart kaffe eller cola. Då drar vi i gång *Duellen*. En tv-film som regisserades av en ung oprövad talang med namnet Steven Spielberg.

Jag säger bara: Lastbilsskräck. En affärsman som jagas av transporten från helvetet. Duellen skulle kunna vara exakt så tråkig som den låter. En 90 minuter lång biljakt på landsväg i max 130 kilometer i timmen. Men kamerans utsökta vinklar, asfaltens svett, den amerikanska landsbygdens damm och analogin om en mansroll i kris är ett utmärkt sätt att fira in en efterlängtad helg.







IVAR LO-PRISET

- Fackföreningsrörelsens Ivar Lo-pris är ett av Sveriges största litterära priser och instiftades 1986.
- Det har till syfte att stödja och stimulera litteratur som för vidare den realistiska tradition som bar upp Ivar Lo-Johanssons författarskap.
- Prisutdelningen skedde på Ivar Lo-Johanssons födelsedag den 23 februari 2021.



FOTO: JOHAN GUNSEUS

Hallå där!

KARIN SMIRNOFF

... författare som tilldelats fackföreningsrörelsens Ivar Lo-pris 2021, för ”att i sin romantrilogi om hemtjänstens Jana Kippo förverkligat kollektivromanen som genre”.

Grattis! När och hur får du ta emot priset i dessa pandemitider?

– Tack! Det blir en fysisk utdelning, men det kommer i princip bara vara jag och någon till närvarande på plats. En del ska spelas in i förväg och visas digitalt. Jag har fått välja musik, pianisten Stefan Nilsson, och Annica Norlin läser in en text. Po Tidholm gör en intervju med mig.

Var är du själv nu?

– I Hertstånger, mellan Umeå och Skellefteå. Jag arbetar på distans, den senaste månaden mer eller mindre isolerat. Men jag har också en lägenhet i Stockholm.

Stipendiefondens styrelse talar om att du har fört arbetarlitteraturen till en ny milstolpe. Definierar du dig själv som arbetarförfattare?

– Nä, det kan jag inte säga att jag gör. Jag vill undvika etiketter, och jag har inte så mycket klasstänkande. Möjligen en klassolidaritet. Men inte vill jag kalla mig arbetarförfattare bara för att jag skriver om folk som går till jobbet. Det känns lite uppblåst. Men det är klart, handlar det om en person som jobbar inom hemtjänsten så blir det ju också arbetarskildringar.

I din kommande bok, *Sockerormen*, handlar det om barn i Mellansverige?

– Ja, det är den första delen och den är berättad ur jag-perspektiv, om tre barn och deras förhållande till musik och sin musiklärare. I den andra delen, fortsättningen, är de vuxna. Boken har ett hämndtema, men är ingen deckare.

Du har öppnat för att det kan bli en fortsättning på trilogin?

– Ja, jag tänker så. Jag har svårt att släppa Kippo-människorna.

LILLY HALLBERG

MARSKRYSSET



FOTO: BIGSTOCK

MUGG I DET FRIA	FALSK PRESS-UPPGIFT		LUGN!	ÄR HELT KNÄCKT	ÄR SLUTNA		ÄR ÖVER-JÄST											
MAG-SÄK?			BONAD / ÖPPEN GRUVA															
ILL-GÄR-NING				BLEV RAKAD / NAGELN														
ROAR I CIRKEL		BAKRE / BRÖD																
							TRYNA											
GRAN-NAR																		
KAN STICKAS					KÄRRA MED KART / TING			PRISAD VARA		STUP		MÄTTE VÅTA VAROR	GÅR VÄL ALLTID ÅT SIDAN	ATLAS-DELEN		FOG PÅ DÄCK	VÅLD-SAM OREDA	
JAGA				SHOWEN / HAR-NAMN						BYGGER VUXNA BARN / LIONEL								
FÖR-ARGEL-SE		BECK / RALL						GRUND-SMAK / SLÖSAT						TILL-GREPP / TRANS-PORTÖR				
							EST-LANDSÖ / GRUVORT					DAMM-DJUR / SEDEN						
ÄR HELIG?			LAGAT I PANNA / SLIT-STARK						LÅTA OM ELD / GAS-BOLAG							SOVS DET I		
					NAGLAS FAST / BITER						FÖRR PERSISK / FRUSTAT							
RÖK I KÖK	KO-MATEN / LIVLIG FÅGEL							ÄKTAD / RESER-VOAREN					TUNT TYG		LITIUM / TORKHUS			
REM				PLÖTS-LIGA / FAR SLAGEN						BE-STRIDA / ME-NINGEN							PUBLIK PLATS	
TILLS NU			RYSK FLICKA / SÖRJAN						GRANS-KA / OSKYL-DIG					BYGGER KAR / PENN				
					VISS DUK / BOU-QUET							VÄDER-STRECK / MARK-MÄTTET				YLLE-TRÖJA		
VIOLIN-DETALJ		HAR ONT I HUVET / FÖRBI					TÄTA RUTAN / BUTIK						AMORIN / PÅ BÖRS IBLAND					
VERKAR FÖR						FÄRG / FÖRLED FÖR FRÅN					MATTART / FÖR				BAKOM BANK / NEGA-TION			
FEJS				BUSK-BÄR					EN SOM STÅR SIG									
KAN SER-VERA								KAN MAN BAND						GAS-STRÅLE				©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 9 mars. Märk kuvertet **"Marskrysset"**.

Vi delar ut sex vinster. I:a–3:e pris är två trisslotter, 4:e–6:e pris är en trisslott.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

FRÅGA FACKET

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Hur många timmar ska jag ha betalt för?

Jag är schemalagd 4x10 timmar per vecka. Om det infaller en helgdag och arbetet uteblir en av jobbdagarna. Ska jag då ha lön för tio timmar, eller bara åtta timmar, den inställda dagen?

Jag har fått för åtta, men då blir det bara 38 timmars betalning den veckan…

Fundersam chaufför

Svar: Utifrån vad du skriver så gör din arbetsgivare fel. Avtalet är klart och tydligt i den delen.

Är det helgdag och du inte jobbar så ska du ha din vecko-/månadslön ograverad, det vill säga inga avdrag utan du ska ha lön som om du arbetat.

Informera din arbetsgivare om att det har blivit fel och fungerar inte det så kontakta din lokalavdelning.

Joakim Guttman, central åkeriombudsman

Sugen på att plugga – hur ska jag göra?

Efter snart elva år som hamnarbetare är jag sugen på att plugga.

Hur långt i förväg måste jag ansöka om ledigt? Kan arbetsgivaren neka? Hur lång studieledighet har jag rätt till?

Hamngubben

Svar: För att vara säker att få studieledighet så måste man ansöka sex månader i förväg. Då kan arbetsgivaren inte neka.

Ledighetens längd är inte begränsad. Lagen säger heller inget om att ledigheten måste tas ut i en följd.

Det är möjligt att studera på heltid, halvtid eller deltid. Det innebär att man kan vara ledig under två timmar en dag i veckan för att delta i en facklig studiecirkel.

Per-Olof Norgren, central stuveriombudsman



Joakim Guttman | **Per-Olof Norgren** | **Magnus Larsson**

Ska chefen ta hänsyn till ensamstående?

Jag undrar om min arbetsgivare har rätt att schemalägga mig hur som helst när jag har två barn varannan vecka?

Hur ser det ut när man är ensamstående och jobbar? Vad är det som gäller?

Sofia

Svar: Arbetsgivaren har skyldighet enligt lag att aktivt arbeta för att arbetstagare ska kunna förena föräldraskapet med arbetet.

Enligt exempelvis Transportavtalet ska arbetsgivaren samråda med den anställde innan arbetstidsschemat upprättas.

Magnus Larsson, central åkeriombudsman

Har visstidare rätt till intyg och betyg?

Jag har jobbat fem månader som visstidsanställd på en bensinstation. Har jag rätt att få arbetsgivarintyg och arbetsbetyg?

Jobbjägaren

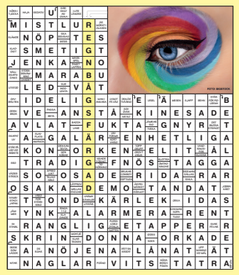
Svar: Svaret är ja på båda frågorna. Den första enligt lagen om arbetslöshetsförsäkring, paragraf 47. Den andra enligt god sed på arbetsmarknaden.

Fast någon skriftlig reglering av rätten till anställningsintyg/anställningsbetyg finns såvitt jag känner till inte i vare sig lag eller kollektivavtal.

Magnus Larsson, central åkeriombudsman

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. eller Fråga facket, Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm.



Grattis!

Februarikryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Niklas Oliwers, Perstorp
Per Henriksson, Linköping
Kalle Rällstrand, Leksand.

Vinnarna av en trisslott:
Hans Ström, Gävle
Olof Holst, Nässjö
Pernilla Pettersson, Sala.

Månadens Quiz

Testa dina kunskaper, eller utmana en kompis. Rätt svar på frågorna hittar du längst ner.

1 Sverigedemokraternas första partiledare Anders Klarström hade en bakgrund i ett annat parti. Vilket?

1. Centerpartiet
X. Socialdemokraterna
2. Nazistiska Nordiska rikspartiet

2 Vad heter havsguden som bor i Göteborg?

1. Hercules
X. Poseidon
2. Frej

3 Vilket år inträffade kärnkraftsolyckan i Harrisburg?

1. 1976
X. 1979
2. 1986

4 Vad heter den aktiva substansen i cannabis?

1. GHB
X. THC
2. TBE

5 Hur mycket gick budfirman Budbee i förlust med 2019?

1. 1 miljon kronor
X. 45 miljoner kronor
2. 66 miljoner kronor

6 Vad heter den typ av sojasås som görs utan vete?

1. Kinesisk soja
X. Kikkoman
2. Tamari

7 Vem vann Ivar Lo-priset 2021?

1. Karin Smirnoff
X. Karin Lundberg
2. Karl Sandberg

8 Vilken bil kör Kowalski i *Jakten mot nollpunkten*?

1. Ford Mustang
X. Ford Gremlin
2. Dodge Challenger

Rätt svar: 2, X, X, X, 2, 2, 1, 2.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Badglad gud i Göteborg.

Det finns ingen fri frakt...

Gemensam facklig styrka, solidaritet, självförtroende och bra förberedelser är nyckeln till framgång i alla förhandlingar. Detta är egentligen inget nytt under solen, men när Transport provocerades av en ovillig, okunnig och oseriös motpart att ta till varsel i taxiförarförhandlingarna så är detta faktum ändå väl värt att nämna.

Vi hade förhandlat under ett par månader med en motpart som inte visade någon vilja alls att lösa frågan, trots att vi hade svart på vitt om både löneläget och branschens problem.

TAXI ÄR EN NÄRING som präglas av osund konkurrens, överetablering och låga marginaler. Företagen har svårt att lägga vettiga anbud på körningar, när det allt som oftast är lägsta pris som gäller. Samtidigt som oseriösa åkare dumpar priset genom procentlöner – inte sällan kombinerat med olika former av bidrag och annat fusk gällande villkoren för de anställda och säkerheten för passagerarna.

Trots all denna fakta så tvingades vi ta hjälp av medlare innan vi löste problemet med ett nytt avtal. Det var helt enkelt medlarna som fick förklara för arbetsgivarna att de hade fel. Och i detta fall faktiskt saknade både vilja och kompetens att förhandla.

Vi fick de pengar vi begärde. Det märkliga är att medlarna ens behövdes. Samt att uppgörelsen tyvärr inte innehåller någonting gemensamt med vår motpart om arbetet framåt med branschens problem.

Detta nödvändiga arbete var vi i princip överens om när förhandlingarna strandade, men arbetsgivarsidan ramlade ner på ”sandlådenivå” i slutet av medlingen. De ville inte ha någon arbetsgrupp kring detta. Mycket beklagligt måste jag påpeka. Fast vår dörr till samarbete är dock fortsatt öppen så fort motparten ”tjurat” färdigt.

EN ANNAN FRÅGA som är högaktuell är budbranschen. Här pratar jag både om våra förhandlingar med Foodora, som fortsätter, och om budföretag som Best och Budbee.

Vad det gäller Best och Budbee så utförs större delen av deras verksamhet för tillfället av underentreprenörer som inte

> ”
> Det finns ingen fri frakt och det är alltid en chaufför som utför leveransen. Är inte denna förare värd kollektivavtalets villkor?

har kollektivavtal. Best har nu lovat att se till att detta ändras, så det är väl dags att leverera nu då, Best? Och då pratar vi om leverans av villkor för de anställda – inte en hemkörning av paket till en kund, där föraren har orimligt dåliga villkor.

Budbranschen är också berörd av så kallade gig-företag som inte ens anställer sin personal. Buden jobbar i stället genom en app på telefonen som fördelar uppdragen, utan att gig-företagen tar något ansvar för dem som utför jobbet.

Här behövs krafttag inte bara av Transport. Både politiker och du som konsument måste ta ett ansvar. Det finns ingen fri frakt och det är alltid en chaufför som utför leveransen. Är inte denna förare värd kollektivavtalets villkor?

BUDBEE ÄR ETT BOLAG som varken vill teckna kollektivavtal för egen del eller gå med på att kräva det av sina underleverantörer. Att AMF, som ägs gemensamt av LO och Svenskt Näringsliv, går in i Budbee som delägare är ju om möjligt än mer beklämmande och märkligt. Här hoppas jag verkligen att LO hjälper Transport att sätta tryck i avtalsfrågan.

Avslutningsvis uppmanar jag er alla till fortsatt försiktighet och uthållighet i pandemin. Tillsammans reder vi ut detta på ett så bra sätt som möjligt.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

1897

Det här h änder på din avdelning

Det är arbetsplatsens ort som avgör vilken avdelning du tillhör. Med undantag för dig som är hamnarbetare eller jobbar inom flygbranschen – du tillhör i stället någon av våra hamnavdelningar (1 och 2) eller flygavdelningen (46).



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

Läs mer på förbundets hemsida, www.transport.se.

1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn).
2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn).
3 Göteborg, avdelning 3.
4 Östergötland, avdelning 4.
5 Stockholm, avdelning 5.
6 Värmland, avdelning 6.
7 Södermanland, avdelning 7.
9 Örebro, avdelning 9.
11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11.
12 Malmö, avdelning 12.
14 Helsingborg, avdelning 14.
16 Gotland, avdelning 16.
17 Skövde-Borås, avdelning 17.
18 Hälsingland, avdelning 18.
19 Norra Mälardalen, avdelning 19.
20 Norra Småland, avdelning 20.
25 Halmstad, avdelning 25.
26 Norrbotten, avdelning 26.
28 Umeå, avdelning 28.
32 Mellersta Norrland, avdelning 32.
41 Uppland, avdelning 41.
46 Märsta, avdelning 46 (flyg).
51 Sydöstra Sverige, avdelning 51.
55 Bohuslän/Dalsland, avdelning 55
88 Dalarna, avdelning 88.

Material till nästa nummer lämnas senast den 9 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 HAMN NORRLAND MELLANSVERIGE

Representantskapets årssammanträde kommer att hållas elektroniskt via Easymeet den 19 mars kl 9.00. Gästtalare är Tommy Wreeth.

AVDELNING 3 GÖTEBORG MED VÄSTRA GÖTALAND

Årsmöte i avdelningens representantskap hålls lördagen den 27 mars kl 10.00.

Obs! Årssammanträdet kommer att genomföras digitalt via systemet Easymeet.

För att se hur mötet ska genomföras och vad du behöver göra för att delta, gå in på avdelningens hemsida: www.transport.se under Avdelningar.

Det kommer att hållas tre sammanträden vid samma tillfälle, varav det sista är årsmötet.

➤ På dagordningen till de första sammanträdena: Val till föreningar och företag.

➤ På dagordningen till årsmötet: Revisionsberättelse, årsbokslut, ansvarsfrihet för styrelsen. Val till avdelningsuppdrag.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Mötesdags Vi ber våra medlemmar att hålla ögonen öppna, då det kommer kallelser till klubb- och sektionsmöten efter hand.

➤ Sektion 1 har satt sitt datum och tid: Den 4 mars kl 18.00 på avdelningen, Regnvindsgatan 8 i Karlstad.

➤ Avdelning 6 håller årsmöte den 20 mars på hotell Gustaf Fröding. Mötet börjar kl 9.00. Ytterligare information kommer i kallelsen.


Sälen.


Branäs.

VÅRA STUGOR
Det finns några lediga tider kvar, se vår hemsida.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Ny ombudsman på avdelningen: David Eriksson.

Digital avtalsinformation om
➤ Transportavtalet: Den 3 mars kl. 10.00 eller kl 19.00.

➤ Bevakningsavtalet: Den 25 mars kl 10.00 och 19.00.

Anmälan till avdelningen, transport.7@transport.se eller 010-480 30 07, en dag innan för att få länken.

GLÖM INTE VÅR MEDLEMSVÄRVARTÄVLING



Tävlingen pågår till den 30 april. Du kan vinna en fin ryggsäck med innehåll! Vinnaren presenteras på vår hemsida och Facebook den 7 juni. Där finns också mer information om tävlingen.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Besök på avdelningen Tyvärr så har vi valt att stänga avdelningen för obokade besök då vi sett en större smittspridning på våra arbetsplatser. Och vi försöker jobba hemifrån så mycket vi kan.

Därför hänvisas du till att boka en tid, på 010-480 30 09 eller transport.9@transport.se, om du har ett ärende.

Vi tar ansvar för att begränsa smittspridning, och skydda anställda som kan tillhöra riskgrupper och bli allvarligt sjuka av covid-19.

Studier Vi håller Startpunkten digitalt nu, den 23 och 25 mars kl 16.00–20.30. Så det är bara att anmäla ditt intresse på studier.9@transport.se.

Mötesdags
➤ Nästa avdelningssammanträde är den 7 maj, eventuellt digitalt.

➤ Nästa representantskapsmöte är den 20 mars, eventuellt digitalt.

➤ Sektionsmötena kommer ej att vara några stora möten. Alla kommer att hållas digitalt. Det du behöver är telefon, alternativt surfplatta eller en dator.

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna släpkärra gratis av avdelningen? Hör av dig till oss på 010-480 30 09 för att boka den.



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar! Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.



SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN!

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Kontoret är bemannat kl 8.00–16.40.

Besök ska bokas i förväg:

➤ Tel: 010-480 32 42 eller 010-480 30 11

➤ E-post: transportII@transport.se

Har man minsta symptom ska man inte besöka avdelning 11.

Digital Startpunkt Våren 2021 kör vi en digital Startpunkt för både nya och gamla medlemmar som vill gå kursen.

Anmälan görs på 010-480 30 11 eller transportII@transport.se.

AVDELNING 12 MALMÖ

Studier Följande dagar kommer vi att hålla heldags Avtalspunkter, som är planerade att ske fysiskt på plats, på avdelning 12:s kontor på Kosterögatan 5 i Malmö.

Men kurserna kan flyttas eller digitaliseras om restriktionerna inte hävs.

➤ Onsdagen den 12 maj: Tidningsbudsavtalet.

➤ Onsdagen den 19 maj: Bensinavtalet.

➤ Måndagen den 7 juni: Taxiavtalet.

➤ Tisdag–onsdag den 23–24 mars kommer vi även att genomföra en utbildning för sektionsstyrelserna. Den hålls digitalt via Teams.

Är du intresserad av att delta på någon av utbildningarna ovan? Hör av dig till avdelningens studieorganisatör, Patrik Persson, på 010-480 32 65 eller patrik.persson@transport.se.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill påminna om kommande möten:

➤ Medlemsmöte i sektion 4 den 13 mars kl 10.00.

➤ Medlemsmöte i sektion 7 den 6 mars kl 10.00.

➤ Representantskapets årsmöte den 20 mars kl 10.00.

Mötena kan komma att hållas digitalt. I sådana fall kommer du att få en inbjudan via mejl.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmötet 2021 genomförs tisdagen den 16 mars, med start kl 18.00. Som vanligt kommer utskick med brev, där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Med reservation för ändringar.

Mötet genomförs med digitala plattformen Easymeet Online. Dokument som behövs vid mötet läggs in där efterhand som de blir klara.

Mötesdeltagare kommer att kunna gå in och läsa handlingarna senast kl 16.00 tisdagen den 16 mars.

Inför årsmötet 2021 Valberedningen tar tacksamt emot nomineringar av medlemmar som är intresserade av att delta i avdelningens olika styrelseuppdrag. Gäller framför allt ersättare i styrelsen.

Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Mejla transport.16@transport.se.

Nya avtalen Besök www.transport.se/avtal2020.

Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Avdelningens årsmöte hålls digitalt via Easymeet lördagen den 20 mars. Kallelse till ledamöter skickas ut separat.

Nästa möte i sektionerna:

➤ Östra Skaraborg: Söndagen den 18 april.

➤ Västra Skaraborg: Söndagen den 25 april.

➤ Södra Älvsborg: Söndagen den 21 mars.

Samtliga möten hålls digitalt. För anmälan, mejla transport.17@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring före besök Vi uppmanar er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er så att det finns någon på plats.

Håll koll på vad som händer i avdelningen på våra sociala medier:

➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/.

➤ Facebook: www.facebook.

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.

com/transportavdl8/.

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem.

Ska vi hälsa på? Hör av dig om du vill att vi kommer på besök på din arbetsplats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kommande möten
➤ Representantskapets årssammanträde hålls den 27 mars.

Studier För alla som är nyfikna på vad facket är har vi en digital Startpunkt (facklig introduktionsutbildning). Ett enkelt sätt att lära sig mer om facket. Är du intresserad? Hör av dig till andreas.kedborn@transport.se för mer information.

BOKA TID FÖR BESÖK

Vi tar bara emot bokade besök på avdelningen. Kontakt sker via mejl eller telefon, transport.19@transport.se eller 010-480 30 19.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Alla årsmöten i sektionerna kommer att hållas digitalt och via Teams, på grund av rådande omständigheter. Det innebär att du blir tvungen att anmäla dig till respektive möte, via mejl till bjorn.horback@transport.se.

Då får du en länk tillbaka som gör att du kan delta på mötet. Med länken får du också handlingar till mötet. Om du vill ha dem i pappersform så får du meddela detta i mejlet.

I det mejl som du anmäler ditt deltagande ska du också uppge vilken sektion du tillhör, så att du får en länk till rätt möte.

Årsmötena ligger på följande vis:

➤ Sektion 1, Halmstad: Tisdagen den 2 mars, klockan 18.30.

➤ Sektion 2, Varberg: Måndagen den 8 mars, klockan 18.30.

➤ Sektion 3, Falkenberg: Onsdagen den 10 mars, klockan 18.30.

➤ Sektion 5, Gislaved: Torsdagen den 4 mars, klockan 18.30.

➤ Sektion 6, Ljungby: Måndagen den 1 mars, klockan 18.30.

Övriga möten
➤ Avdelningsstyrelsemöte:
Plats: Via Teams.
Datum: Fredagen den 12 mars.
Tid: Kl 9.00.

➤ Årsmöte i representantskapet:
Plats: Digitalt.
Datum: Lördagen den 27 mars.
Tid: Kl 9.30.

Kallelser kommer brevledes.

AVDELNING 28 I NORR

Digital utbildning Startpunkten är en facklig introduktionsutbildning för dig som vill veta mer om vår förening. Passa på att gå Startpunkten digitalt!

För mer information och anmälan, kontakta sandra.jakobsson@transport.se.



FJÄLLÄGENHETEN I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren/sommaren. Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

Rätt lön – mer lön Många avtal är nu klara och vissa finns redan hos tryckeriet. Allt eftersom avtalen skickas ut till er medlemmar kommer vi att anordna digitala avtalsgenomgångar.

Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en digital avtalsgenomgång genom att mejla till studier.28@transport.se. Skriv gärna om det är något specifikt i ditt avtal du undrar över.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Årsmötet Avdelning 32 har digitalt årsmöte den 28 mars kl 10.00.

Vi kommer att använda oss av Easymeet-kallelse och länk till årsmötet kommer att skickas till valda ledamöter via mejl.

Fika med RSO Vi har en satsning med digitala "fikastunder" med våra regionala skyddsombud. Dessa digitala träffar kommer att hållas i Teams och är cirka en timme långa.

Länkar till träffarna kommer att skickas ut via sms. Passa på att vara med på det här! Ställ dina frågor och få bra och nyttig information.

EN PÅMINNELSE...

...från våra regionala skyddsombud:

Kom ihåg att skriva OJ- och AJ-rapporter (om tillbud, olyckor och risker). För att förebygga och förbättra din och dina kompisars arbetsmiljö.

Färre brev Vi kommer att dra ner på att skicka brev med posten och använda oss av mejl i stället.

Uppdaterad? För att vi ska ha rätt kontaktuppgifter till dig, gå in på Mina sidor på transport.se och uppdatera dina kontaktuppgifter. Så du inte missar någon nyttig och bra information från oss.

Man kan även kontakta avdelningen, på 010-480 34 30, för hjälp med att ändra uppgifterna.

Studier Intresserad av att gå digital utbildning? Gå vår digitala Startpunkt, som tar cirka två timmar att genomföra.

För anmälan, kontakta studieorganisatör Johan Molin på 010-480 34 69.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Repskapets årsmöte Representantskapet i avdelning 51 kommer att hålla sitt årsmöte den 27 mars. Med tanke på covid-19 så kommer detta årsmöte att hållas digitalt. Kallelse kommer att skickas ut till ledamöter och via hemsidan. Information om hur årsmötet genomförs kommer i god tid på vår hemsida och i kallelsen till ledamöterna.

TILL DIG SOM ÄR MEDLEM

I dessa tider så uppkommer många olika frågor. Det kan gälla scheman, din anställning eller personliga situationer.

Vårt råd är då att du tar kontakt med oss omgående, så att vi kan hjälpa till från början. Det underlättar för alla berörda.

➤ Tel: 010-480 30 51

➤ E-post: transport.51@transport.se

➤ Facebook: Svenska Transportarbetareförbundet Avdelning 51

Glöm ej att tillsammans är vi starka.

Arbetsplatsträffar Vi på avdelningen planerar säkra arbetsplatsbesök tillsammans med sektionerna. Digitala arbetsplatsträffar där vi kan träffa dig som har frågor.

Vill du veta hur vi kan hjälpa till att driva frågor, eller få veta mer om ditt avtal, din arbetsmiljö eller om hur facket fungerar? Ta kontakt med oss på avdelningen angående vilka möjligheter som finns.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt tills vidare. Men vi finns tillgängliga under vardagar kl 8.00–16.40 (lunchstängt kl 11.30–12.30). Ring 010-480 30 55 eller mejla transport.55@transport.se.

Representantskapsmöte Lördagen den 20 mars hålls representantskapets årsmöte, med start kl 10.00. Sammanträdet hålls via länk. Ledamöter får kallelse och uppgifter om inloggning. På dagordningen bland annat val av revisorer och revisorssuppleanter och ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2020.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter. Han nås på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning, även för icke medlemmar. Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).

➤ Avtalspunkten: Tisdagen den 9 mars och onsdagen den 17 mars håller vi kurs i bevakningsavtalet, lärarledd via Teams kl 13.30–17.30 och 18.30–22.30.

Anmäl er till avdelningen (transport.55@transport.se eller 010-480 30 55) och tala om vilket av datumen som passar.

HAR DU FRÅGOR OM...

➤ Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

➤ Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Representantskapets årsmöte kommer äga rum lördagen den 13 mars kl 10.00 via Easymeet. Kallelse har gått ut till berörda.



FJÄLLSEMESTER?

Hyr gärna vår fina lägenhet i Lindvallen. Information finns på vår hemsida. Säsong 2021/22 släpps den 3 maj. Först till kvarn...

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Ändringar gör du enklast genom att logga in på **Mina sidor** på **transport.se**. Du kan även ringa Transport på **010-480 30 00**, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken **Avdelningar**).

TRANSPORT ARBETAREN
Läs din medlemstidning på
transportarbetaren.se



Klubbordförande och skyddsombud Niclas Gustafsson i snöyran vid Icas lager. Maxim von Josefsson (sekreterare), Samuel Schött (kassör), Melad Abboud (ledamot) och Daniel K (ledamot) i klubbstyrelsen fick förhinder och saknas på bilden.

Månadens klubb

”Skippa inte raster, chaufförer!”

Fyra dagar till julafton. Brinnande pandemi. Då startar chaufförerna, som kör ut matkassar för Ica e-handel i Jordbro, en Transportklubb.
– Förarnas frågor behöver lyftas fram, säger klubbordförande Niclas Gustafsson.

Text och foto **Justina Öster**

Det är Niclas Gustafsson som, fram till nu, ensam vakat över chaufförernas arbetsmiljö genom uppdraget som skyddsombud på Ica EHL. En klubb för Handels medlemmar finns redan på plocklagret i Jordbro, utanför Stockholm.

”GAMMELGUBBEN I HUSET”, som 60-talisten Niclas kallar sig, började utbilda sig och jobba fackligt hösten 2015.

– Det var och är roligt att lära sig nya saker. Men, det har varit lite tungt att driva allt själv. Vi behövde en klubb med fler engagerade och fick hjälp av Transports Stockholmsavdelning.

Klubben delar lokal med Handels, men på grund av pandemin står vi utomhus i snöfallet. Den ena föraren efter den andra lämnar lagret med packade bilar i halkan. Ta det försiktigt, manar Niclas. Och tipsar om var sand och spadar finns.

– Hos oss är det omvänt. Vi har fått mycket mer att göra i coronan.

ICA EHL ÄR ett nytt företag inom den växande e-handeln. Förut har de olika butikerna skött sina egna leveranser. Nu kan de anlita gemensamma lagerarbetare och förare för att packa kassarna och köra ut maten till kunderna.

– Vi har så mycket jobb att Ica hyr in chaufförer via bemanningsbolag och åkerier.

En lösning för att chaufförerna ska få ut sin lediga tid och inte tvingas till så mycket övertid. Men både klubben och ledningen strävar mot direktanställda förare, förklarar Niclas.

– Vi letar alltid efter bra chaufförer och fler är på väg in i företaget.

Samtidigt är jobbet ett genomgångsyrke och extraknäck för många unga med B-kort. Niclas tippar på en genomsnittsålder kring 25–27 år, med många kvinnor.

– Än så länge är vi elva medlemmar, men vi ska fortsätta värva. Det blir lättare att nå ut när vi bildat klubb och kan fråga medlemmarna vad vi ska jobba med.

KONTAKTEN MED LEDNINGEN har förbättrats och tunga lyft, ergonomi, pauser, raster och ledighet är viktiga frågor att ta tag i, räknar Niclas Gustafsson upp. Han vill renodla chaufförsyrket.

– Nu är vi både terminalarbetare och chaufförer, lastar och tömmer bilar. Det innebär mycket mer kroppsarbete. Vissa dagar kommer vi inte ut på vägen, men en ändring är på väg.



Ica EHL är en nykomling i e-handeln.

TRANSPORTKLUBBEN ICA E-HANDEL (EHL)

Var: Jordbro, Haninge kommun, utanför Stockholm.

Startad: 21 december 2020. En interimsstyrelse är bildad, årsmöte hålls i februari 2021.

Viktiga frågor: Arbetsmiljö och ergonomi, jobbet är fysiskt tungt och stressigt. Tunga lyft, tunga kassar (max 5 kilo nu) och backar med kassar (max tre per back). Hinna ta pauser, raster, äta och gå på toa. Underlätta att kunna ta ledigt.

På väg: Ny bil som ser ut som en ”blandning mellan glassbil och husbil”.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena stuveriavdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 9.00–11.00.

Du hittar fler kontaktuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på **transport.se** och **transportsakassa.se**

”Fixa en pension som går att leva på”

Tommy ”Zäta” Zetterqvist är stolt sopgubbe – från den tid då yrket var eftertraktat. Som tidigare facklig kämpe har han ett och annat att säga till Stefan Löfven och regeringen. Om a-kassa, sjukpenning. Och en pension som går att överleva på.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

TOMMY ZÄTA SLÄPPER loss en salva om svikande karriärister, högersossar och haverierade pensioner, när jag först ringer upp.

– Arg? Nä, det är bara som jag låter, säger han när vi ses efter dagens arbetspass i Göteborg.

Eller Blöteborg, som en chaufför skämtar. Passande denna ihärdigt regnande vinterdag. Tommys långa hår är samlat i en svans, fingrarna pryds av dödskalleringar. Han är fit, har hållit sig i form, inte minst genom träningen med arbetskamraterna.

Först tyckte han de var galna. Slet som djur för att få en eftermiddag i veckan ledig för träning – som hockey-bockey, fotboll och golf. Men snart var han själv inne i det.

FRÅGOR BEHÖVS INTE. Tommy drar hela sin yrkeshistoria från det han fick höra att han saknade läshuvud, borde skaffa sig ett jobb och tjäna pengar. Där finns en stolthet. Att han tackade nej till en möjlig karriär inom Socialdemokraterna, för att hans fackliga åsikter stundtals gick på tvärs. Jobbet som gruppledare på Renova lämnade han också, efter bara tre veckor.

– Du är en av oss nu, sa ledningen. Men jag kunde ju inte sluta lyssna på jobbarkompisarna, som visste hur saker och ting fungerade.

Tommy spänner ögonen i mig. Det handlar om klass, att veta var man hör hemma: Bland arbetarna.

Efter många år lämnade han sina fackliga uppdrag och på internationella kvinnodagen, den 8 mars, fyller han 65 år. Men pension är inte att tänka på.

– JAG SKULLE inte få ut mer än ungefär 15 000 kronor, plus tjänstepension. Det räcker inte att leva på. Här krävs ändring! Regeringen måste börja värna om arbetarfolket igen så att vi som slitit ut våra kroppar i jobbet har råd att gå i pension.

Men därmed inte stopp. Samhällets skyddsnät som alla skattebetalare bidrar till har havererat, anser Tommy. Han talar om sjukförsäkring och a-kassa, som arbetarna en gång byggde upp. Försäkringar som nu ofta ger kalla handen när anställda begär ersättning vid sjukdom, arbetsskador och arbetslöshet.

– Vi arbetare behöver större trygghet. En myndighet som växt sig över huvudet ska inte säga till mig att artrosen jag fått i jobbet är medfödd. Vi måste börja få ut av alla försäkringspengar vi betalat in, säger Tommy Zäta.

FOTO: PRIVAT



Mc-kort, igen! ”Teorin var svår, klarade den på fjärde försöket. Jag har inget läshuvud.”

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Smyckade händer som slitit och får slita än. Gå i pension och sitta framför tv:n? Nej, det är inget för Tommy Zäta. Trots värken i nacken trivs han som sopgubbe. Till sommaren väntar golfen.

TOMMY ”ZÄTA” ZETTERQVIST

Bor: Hisingen i Göteborg.

Jobbet som sopgubbe: Underbar gemenskap och förslitningsskador.

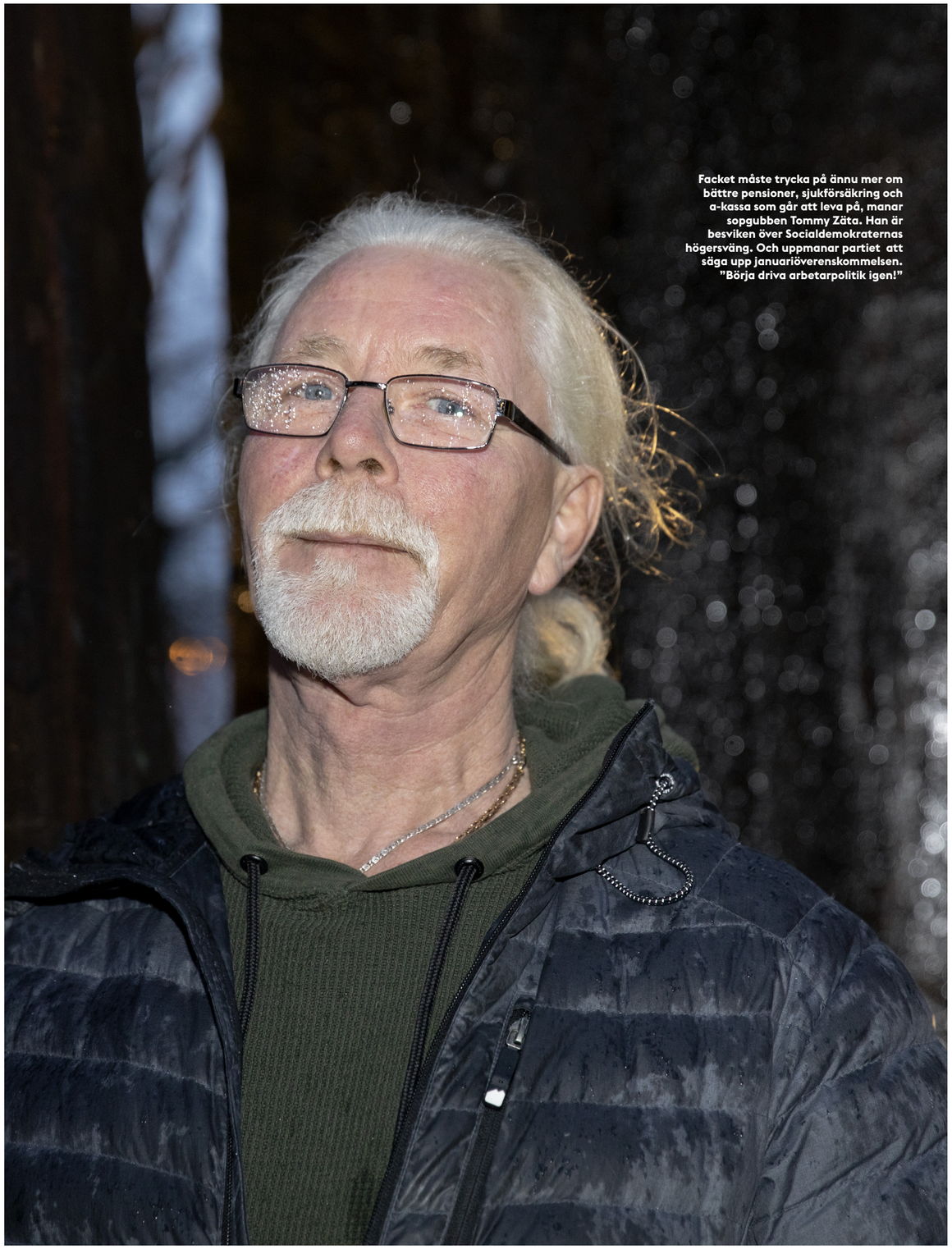
Gå i pension: ”Har inte råd. Pensionen går inte att leva på!”

Säga till statsministern: ”Värna om arbetarfolket, så att vi kan överleva om vi skadar oss, blir sjuka, förlorar jobbet eller går i pension.”

Nytt: Tagit mc-kort igen efter 38 år och skaffat mig en Softail H-D. Varför? ”Min nya kvinna ville ut och köra.”

Golf: ”Moderatbandy är väl inget för oss arbetare, tänkte jag. Men det är en trevlig sport. Du kommer ut. Det är verkligen friskvård.”

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Facket måste trycka på ännu mer om bättre pensioner, sjukförsäkring och a-kassa som går att leva på, manar sopgubben Tommy Zäta. Han är besviken över Socialdemokraternas högersväng. Och uppmanar partiet att säga upp januariöverenskommelsen. ”Börja driva arbetarpolitik igen!”

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

E-handeln väcker skamkänslor

I kvällsmörkret svärmar de som stressade getingar i bostadsområdet. Bilar strajpade med namn som Best, Budbee, Bring, Foodora. Ibland är det privatbilar som stannar och män – nästan alltid män – i gympaskor kutar ut med travar av pizzakartonger eller frigolitlådor med thaimat.

Klockan är 22.30 på fredagskvällen när en kille i 25-årsåldern knackar på vår dörr. På gatan står skåpbilen från Postnord. Han tittar urskuldande på mig och släpar upp det 25 kilo tunga paketet med röjsågen.

”Skulle ju varit här senast 22. Men det är första dagen på jobbet. Nu har jag bara åtta leveranser kvar”, säger han med ett trött leende.

Jag skäms. Tänker att jag borde ha gjort som jag brukar. Hämtat paketet själv. På Hemköp, som är det vanligaste utlämningsstället.

I den lilla butiken finns paketdisken inklämd bredvid mjölkkylen. De smala hyllorna är ofta överhopade med små och stora kartonger. Butikspersonalen ler aldrig när jag rabblar numret och plockar fram leget.

ÄVEN PÅ HEMKÖP kommer olustkänslan. Vad har e-handeln egentligen skapat för arbetsmiljö och villkor för de som jobbar i leveranskedjan? Finns det lyfthjälpmedel, skyddsskor och manöverutrymme för att kunna hantera paket på 25–30 kilo?

Har de ens riktiga anställningar?

Svaret är alltför ofta nej. Särskilt i distributionsledet har det vuxit fram en helt ny arbetsmarknad. Ett träsk där företag som Best opererar.

Här finns unga människor som drömmer om ett första jobb och en framtid. De utnyttjas som hjon. Får ofta betalt per leverans. Fast bara på tider när folk är hemma och det finns nåt att leverera. Övrig tid ska hjonen stå på tårna och tacksamt ta emot varje nytt uppdrag som kan komma på mobilen. Det kallas att visa framfötterna.

I bästa fall har de timlön och kanske en visstidsanställning. Men i träsket upptäcker allt fler uppdragsgivare att man kan lura eller tvinga förarna att köra som egenföretagare. Eller som egenanställda – en bisarr hybridform mellan att vara anställd och egenföretagare. En variant som Skatteverket sanktionerar på sin hemsida.

DET KÄNNS JÄKLIGT trist att träsket kunnat växa sig allt större, och allt sunkigare, samtidigt som Sverige har en socialdemokratiskt ledd regering. Och en fackföreningsrörelse som sägs vara världens starkaste.

Länder som Spanien, Frankrike och Norge har kommit betydligt längre i kampen för värdigare villkor för de som dragit nitlotten i den nya gig-ekonomin.

Taxi var länge en bransch med unikt dåliga villkor för förarna. Nu ser vi samma utveckling – ”taxifiering” – sprida sig.

Vad kan du och jag göra för att motverka det?

> ”Vad kan du och jag göra för att motverka det?

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Ljuset över Siljan vid resan till Rättvik.

↓ Arbetsgivarnas gnäll över las, samtidigt som de redan fått mängder av redskap för att montera ner anställningstryggheten.



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

SAIED TAGAVI

... Saied Tagavi, taxiförare som strider för bättre villkor för kåren och fria fack i Iran.

Är det nya avtalet värt att fira?

–Som jag ser det har avtalet två sidor. Å ena sidan satte förbundet, Transport, äntligen ned foten och lyfte frågan om förarnas villkor och situationen i branschen. Vi inom taxisektionen tog initiativ till ett panelsamtal. Och bjöd in politiker – det krävs facklig-politiskt samarbete för en nödvändig reglering av det som blivit vargarnas marknad. Å andra sidan är den svaga organisationen, med så få anslutna till facket, ett hinder för att med mer kraft driva kraven.

Vad är viktigast att driva?

– Organisation, rätt till månadslön och att slippa arbeta upp mot 15 timmar om dagen, sju dagar i veckan. Reglerade kör- och vilotider, som i lastbilschaufförernas avtal. Vi vill ha en marknad där vi inte känner oss som moderna slavar. Det som är aktuellt just nu är situationen med corona. Taxi Stockholm måste ändra sin attityd och agera för förarnas säkerhet!

Vad gör du helst på din fritid, för du har väl fritid?

–Hahaha. Just nu är jag tjänstledig som förare, på grund av corona eftersom jag tillhör en riskgrupp. Så jag jobbar mycket fackligt, både med taxifrågor och en internationell plattform för bildandet av obundna fackliga organisationer i Iran. Det är ett samarbetsprojekt mellan LO, Transport, Kommunal, IF Metall och Lärarförbundet. Jag är projektledare och har tagit initiativet. Vi anser att fackliga rättigheter också är mänskliga rättigheter.

–Så har jag barnbarn, som jag träffar alla fyra. Jag och min fru försöker hjälpa våra döttrar. Och så tecknar jag, jag går en kurs i det också.

LILLY HALLBERG