TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 1 januari 2022

KULTUR

Samlare med 50+ moppar i ladan

LAS-protester utanför LO-kongressen

Minimilöner

Sverige säger ja till kompromissförslag i EU

Ändrade krav för tung behörighet och diabetes

Uppdrag AVTAL

Flyg Uppsagda om skadeståndet
Bevakning Ordningsvakter dras in
Åkeri Avtal klart med Samskip

DETTA ÄR EN ANNONS.

SCANNA MIG

Vem betalar för den fria frakten?

Det finns inte någon fri frakt – utan bara någon som får uselt betalt. Nästa gång du beställer en vara på nätet, tänk då på att alternativet fri frakt i många fall betyder usla löner för hen som packar och kör hem ditt paket. Det innebär också att miljön och klimatet lider ännu mera. Transport hjälper dig att välja schysstare leveranser. Scanna QR-koden så berättar vi mer.

STARKA TILLSAMMANS

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Jon Wall
Foto: Justina Öster

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 27–28 januari.

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



LILLY HALLBERG
Tf chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 03



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



KAMILLA KVARNTORP
Reporter
010-480 33 02



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 1











4 VÄLKOMMEN
Lilly Hallberg skriver om löften och innehåll i årets första nummer.

6 MINIMILÖNER
Sverige har röstat för kompromiss om lagstadgade lägstalöner inom EU.

10 PENSIONER
LO och Svenskt Näringsliv om ansvar för miljardmissen – många som arbetat tillfälligt i Sverige går miste om både allmän och tjänstepension.

12 LAS-PROTESTER
Transportare i aktion utanför Folkets hus i Stockholm inför LO-kongressens öppnande.

14 GIG-ARBETE
Förslag till nytt EU-direktiv om schysta villkor för plattformsarbetare.

16 NYA MINI(S)TRAR
Statsminister Magdalena Andersson väljer fackligt.

19 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

20 EFTER SKADESTÅNDET
Så ser uppsagda anställda på uppgörelsen mellan fack och Gate gourmet.

22 TAXIPROJEKTET
Fackligt arbete en regnig dag i Vellinge.

28 KULTUR SAMLAREN
För Per-Ola Åberg är samlandet i sig målet, fokus framför allt mopeder.

30 JANUARIKRYSSET

31 FRÅGA FACKET

32 KRÖNIKA TOMMY WREETH

35 MÅNADENS STUDIEKOMMITTÉ
”Kunskap ger makt!”

36 ÅRETS MEDLEMMAR
Möt några transportare!

38 SNABBKOLL FÖRMÅNER
Plus och minus med tjänsteförmåner.

40 HEJ 2022!
Fem medarbetare – fem bilder från året som gick.

FOTO: CHRISTINA AHLUND



Försöker att inte lova för mycket

Nyårsafton har varit en favorithögtid sedan jag var så liten att jag fick bråka mig till att vara uppe och se fyrverkerierna över staden. Tycker fortfarande att ett nytt år känns så spännande, löftesrikt och förhoppningsfullt. Och jag hoppas att 2022 blir ett bra år för alla – och att helgerna varit en tid att möta släkt och vänner, för ro och avkoppling. Vi behöver det alla efter nära två år av pandemi.

Jag blev genuint glad när jag läste rubriken med citat från LO:s avtalssekreterare Torbjörn Johansson: ”Vi vill inte ha den här skiten i Sverige”. Om minimilöner, på gång inom EU, som Kamilla Kvarntorp skriver om som nyhetsingång i det här numret.

Glad också att se transportarbetare i fredlig protest utanför LO-kongressen, tvärs över Norra Bantorget. En aktion mot LAS-uppgörelsen vars huvudavtal majoriteten av förbunden inom LO i dag gått med på. Men inte Transport. Om protestaktionen går att läsa på sidan 12.

GIVANDE ÄR ÄVEN att ta del av Transports taxiprojekt i praktiken, så att säga – läs Justina Östers reportage från ett regnigt Vellinge där folk från Malmöavdelningen mötte taxifolk och belönade bilar med fint emblem. Utan kollektivavtal ingen klisterlapp.

INOM EU ÄR det inte bara på gång med lagstiftning om minimilöner utan också reglering av plattformsekonomi. Carl von Scheele reder ut vad som gäller efter EU-kommissionens utspel om sina ställningstaganden inför förslag om direktiv, med fokus på transportnäringen.

INFÖR ETT NYTT år är det lätt att lova för mycket. Personligen håller jag mig numera till nyårslöftet att lämna tillbaka biblioteksböcker i tid. Men här på redaktionen lovar vi att fortsätta på vår väg, att göra en angelägen tidning för er alla, Transportmedlemmar. Gott nytt år! ■

> ”Jag hoppas att 2022 blir ett bra år för alla.

lilly tipsar

Samma som förra året, tidningen Hem & Hyras test av värmeljus. Stort och seriöst för oss ljusälskare!

Lilly Hallberg är journalist på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Vi skrev om en farlig omkörning. Många yrkesförare är vana vid fenomenet.

”Att någon kör in alldeles för tidigt vid omkörning händer mer eller mindre varje dag. Hade två senast i dag, men tände helt lyset. Då fatta dom att de va dags att gasa, när jag redan börjat bromsa.”
Johan S

”Vardagsmat ju. Alla ska hinna först, men ibland så undrar man till vad, två meter under jord eller så är det något annat oförklarligt.”
Conny H

”Flera gånger varje dag vill jag påstå, farligast blir det när man blir omkörd strax före en fartkamera för oavsett om man kör 80 km/h och det är 90-väg så kommer det per automatik en hastighetssänkning på 20 km/h men det är inte helt ovanligt att man är nere i farter på 50–60 km/h på 80/90-vägar.”
Göran C

Pressgrannar

Nötlek till jul – kul?

Vår pressgranne Hotellrevyn uppmärksammar helgernas favoritnöt i uppslag under rubriken ”Mums med mandel”. Här berättas om såväl söta som bittra och exotiska mandlar. Men klassiska ”filipin” verkar dissas av tidningen. Leken går alltså ut på att den som knäcker en mandel med två nötter i samma skal ska ge bort den ena till någon som vill spela. Nästa gång man ses, eller på ett bestämt datum, gäller det att vara den som först säger – filipin. ”Jättekul” skriver Hotellrevyn.

”En grej med fransmän är att när de stöter på ett problem så är deras lösning ofta att stifta en lag.”

ERIK LARSSON
i Arbetet analyserar arbetet inom EU.

Bilden



FOTO: JUSTINA ÖSTER

”HOVSTALLETS JULMARKNAD i Stockholm bjöd på traditionsenliga, handgjorda lyktor – som hämtade från sagan. Hästarna var mer svårflörtade i år”, hälsar Transportarbetarens reporter Justina Öster.

Insänt

”Jag blev stolt och glad”

Jag är 67 år och pensionär och började jobba direkt efter åtta års grundskola och gick med i facket dag två!

När jag hör att facket viker ner sig för att underlätta för ett borgerligt samarbete blev jag så förbannad så jag ifrågasatte mitt fackliga medlemskap! Men sedan hör jag att Transport avvisar LAS-uppgörelsen i LO! Fan vad stolt och glad jag blev att jag faktiskt fortfarande kan säga att det här är mitt fackförbund! Tack ska ni ha för att ni kämpar!

Conny Jacobsson

”Bra att utreda synkrav för körkort”

Att synkrav för körkort utreds är som glaukompatient ett steg framåt. Synfältsprovet i dag är mycket osäkert då man styrs av en dator med ljus och visst ljud som uppstår vid blinkning, som gör att man responderar och blir osäker.

Vissa gånger trycker man fel, och då har man lagt in ljud som om man trycker på det så upptäcks det och man får ett falskt fel på synfält, detta är inte en metod att lita på utan ett körtest i simulator eller vanlig körförmåga borde gälla. Jag har ett bra synfält i dag men man vet aldrig. Bra att detta synas. Det har kommit en helt ny teknik, där man mäter aktiviteten i synnerven, som en doktorand har presenterat precis i dagarna. Det kan bli en stor framgång.

Anders

läsarbilden



FOTO: AGNETA BERLIN

”DET SNÖADE HELA DAGEN, vräkte ner snö. Jobbigt för oss som körde för de kunde inte vara ute och ploga, men ungarna hade kul! De hoppade ut ur bussen när jag kom fram till skolgården och kom in snöiga igen på eftermiddagen när jag hämtade dem.” Så berättar skolbussföraren Agneta, ”Netha”, Berlin som tog bilden i väntan på en elev i Motala strax efter klockan sju på morgonen.

Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress.
Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Debatt

Låt civilanställda hjälpa trafikpolisen

Ett fungerande transportsystem är avgörande för att människor och varor ska kunna transporteras över hela landet men även över landsgränser. Många fordon rör sig på våra vägar i dag eftersom mängden transporter ständigt ökar i samhället. Vi ser att det både handlar om långa och korta transporter, och också att det handlar om transporter som går mellan företag och mellan företag och individer.

GEMENSAMT FÖR VÅRA transporter är att de måste ske med hänsyn både till miljön, arbetsmiljön för föraren och till att man följer de trafikregler som finns.

Det svenska polisväsendet har till uppdrag att arbeta med många olika frågor. Däribland även att övervaka trafiken och godstransporter som sker på våra vägar.

Att kunna bedöma om en lastbilstransport sker enligt givna regler kräver ofta specialkunskaper. Det krävs att man både kan bedöma fordonets korrekta lastning, läsa av färdskrivare, kunna genomföra flygande besiktningar, kontrollera att man inte överskridit cabotagereglerna, med mera.

DE SENASTE ÅREN har antalet trafikpoliser minskat då de behövs inom andra delar av polisväsendet och färre kontroller sker då på våra vägar. För att kunna öka antalet kontroller på våra vägar så menar vi att det behövs fler kontrollanter. Kontrollanterna behöver inte nödvändigtvis vara utbildade poliser utan kan vara specialutbildade besiktningspersoner. På det sättet behöver polisen bistå med en person som kan stå för själva trafikövervakandet och invinkningen av fordonet, medan kontrollanterna kan göra kontrollerna. Detta frigör det antal trafikpoliser som krävs. Kontrollerna blir mer effektiva och det kan göras flera kontroller runt om i landet under hela året.

LASTBILEN OCH FUNGERANDE transporter kommer alltid att behövas och då måste trafiksäkerheten vara god. Till detta krävs bra infrastruktur i form av vägar, men också just att kontroller kan utföras längs våra vägar för att skydda alla som är ute och rör sig i trafiken. ■

MARTINA JOHANSSON (C)
riksdagsledamot

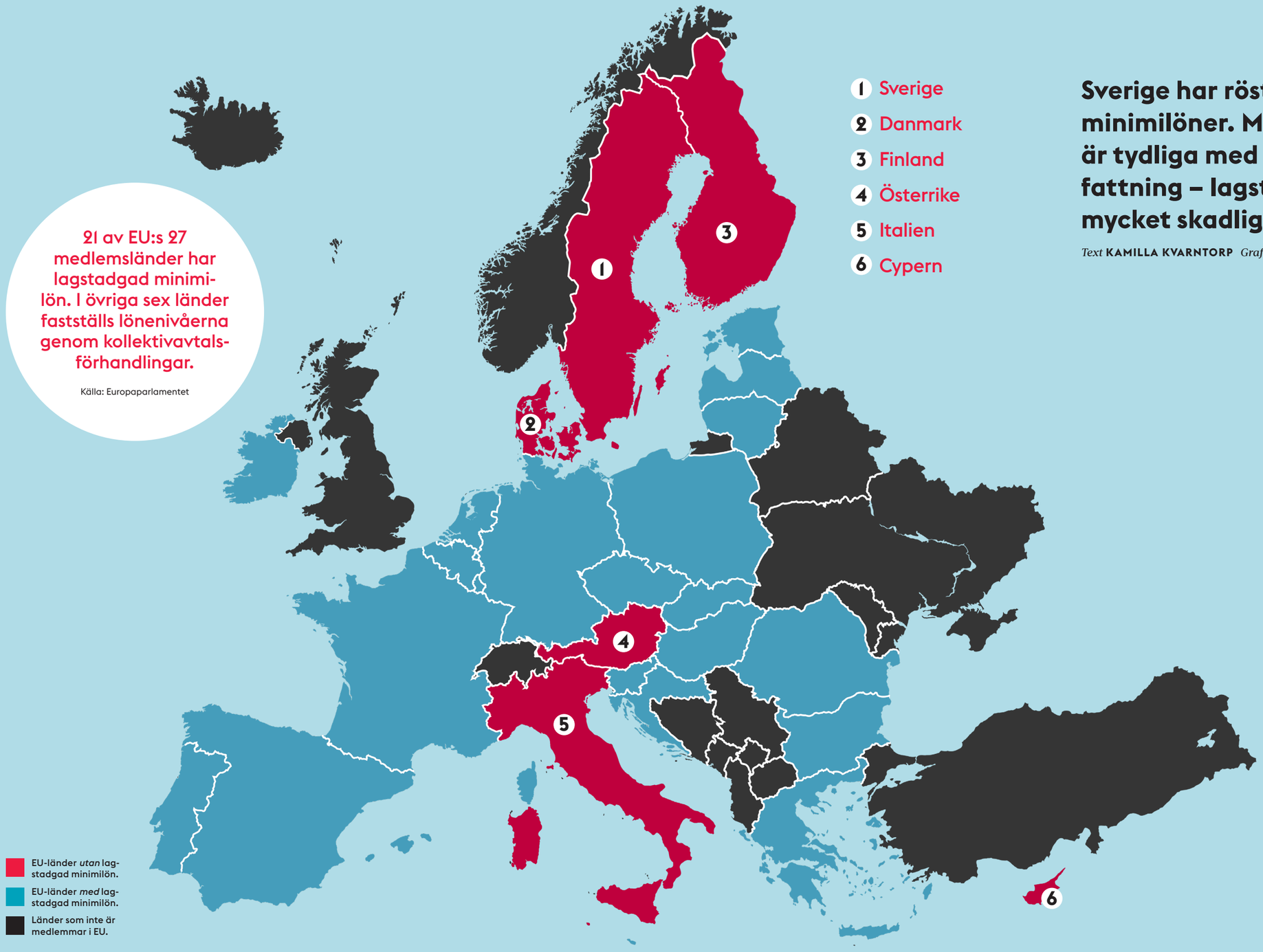
MIKAEL LARSSON (C)
riksdagsledamot

”För att kunna öka antalet kontroller på våra vägar så menar vi att det behövs fler kontrollanter.”

Delta i debatten!

genom att mejla ditt debattinlägg till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Skicka med ditt namn, befattning och en bild på dig själv.

”Vi vill inte ha den h är skiten i Sverige”



1. Sverige
2. Danmark
3. Finland
4. Österrike
5. Italien
6. Cypern

Sverige har röstat ja till en kompromiss om minimilöner. Men både LO och Transport är tydliga med att de inte har ändrat uppfattning – lagstadgade minimilöner i EU är mycket skadligt för den svenska modellen.

Text KAMILLA KVARNTORP *Grafik* CHRISTINA AHLUND

Fakta: Minimilön

➜ Minimilön är den lägsta lön som tillåts i ett land enligt lag.

➜ Syftet med en lag om minimilön är att garantera en anständig levnadsstandard för arbetstagare och deras familjer.

➜ Minimilönerna varierar i dag kraftigt inom EU, från motsvarande 3 400 kronor i Bulgarien till motsvarande 22 554 kronor i Luxemburg.

➜ Kommissionen anger inte hur hög minimilönen ska vara. Men nämner att 60 procent av medianlönen i ett land kan fungera som utgångspunkt. Medianlönen i Sverige var 31 700 kronor 2019, enligt SCB. Minimilönen skulle därmed bli 19 020 kronor i månaden för heltidsarbete.

➜ EU:s lagar antas oftast genom att EU-kommissionen lägger fram ett lagförslag till det folkvalda Europaparlamentet och ministerrådet, som måste godkänna förslaget för att det ska antas som EU-lag.

Källa: Eurostat, Europaparlamentet, EU-kommissionen

Den 6 december röstade Sverige ja till den kompromiss om minimilöner som arbetsmarknadsministrarna i EU:s ministerråd har förhandlat fram. Kompromissen är mindre skadlig för den svenska modellen än EU-kommissionens ursprungliga förslag till direktiv. Det anser LO:s avtalssekreterare Torbjörn Johansson.

– Det stora problemet med kommissionens förslag var att det skulle ge individuella rättigheter till alla arbetstagare, säger han.

Genom kompromissen blir det tydligt att en enskild individ i Sverige inte kan väcka talan i domstol för att få ut sin minimilön.

– Om staten serverar dig rättigheter som lagstadgade minimilöner behöver du inte facket, säger Torbjörn Johansson.



Torbjörn Johansson.
Foto: Fredrik Sandin Carlson



Magnus Falk.
Foto: Martin Hörner Kloo

HAN LITAR PÅ att den svenska regeringen gjorde rätt som röstade ja till kompromissen, men är samtidigt tydlig med att LO inte har svängt när det gäller synen på minimilöner.

– Vi vill inte ha lagstadgade minimilöner i Sverige. Det är jätteskadligt för den svenska modellen. Vi har gjort ett kongressuttalande. Om det blir ett direktiv, som inte undantar Sverige, ska vi vägra att införa lagen. Då kan vi åberopa fördraget som säger att EU inte ska lägga sig i medlemsländernas lönebildning. Och löftet vi fick när vi gick med i EU att vi skulle få behålla vår lönesättningsmodell. Vi vill inte ha den här skiten i Sverige, säger han.

Länder med hög organisationsgrad och självständiga parter på arbetsmarknaden ska, enligt EU, inte behöva införa en lag om minimilöner. Men det är inte självklart att ett sådant löfte går att lita på, anser Torbjörn Johansson.

– Även om vi tycker att lagtexten är bra kan någon firma säga att Sverige bryter mot minimilöndirektivet och ärendet hamnar i EU-domstolen. Då blir det en prövning av den svenska modellen och den kan falla. Det var vad som hände med Laval.

Han anser alltså att den svenska modellen är hotad om det lagstiftas om minimilöner i EU.

– Meningen med att vara med i facket minskar. Och det blir mindre meningsfullt för arbetsgivarna att förhandla med facket. Facket förlorar inflytande och det blir sämre kollektivavtal, säger han.

TRANSPORTS SAMHÄLLSPOLITISKA CHEF, Magnus Falk, anser också att den största risken med lagstadgade minimilöner i Sverige är att den svenska avtalsmodellen, där fack och arbetsgivare sätter lönerna i kollektivavtal, undermineras. Och han är rädd att de svenska lönenivåerna skulle sjunka.



FOTO: EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

EU får inte lägga sig i hur löner sätts i medlemsländerna. Svenska fack, arbetsgivarorganisationer, politiker och forskare är ändå oroliga för att frågor som rör den svenska modellen ska avgöras i EU-domstolen om lagstadgade minimilöner införs i unionen.

– Lusten för arbetsgivare att teckna kollektivavtal minskar när de måste betala mer än den lagstadgade minimilönen. Det finns också en risk för att lönen ändras mycket vid ett regeringsskifte. Lagstiftaren kan bara gå in och bestämma det. Det är helt barockt, verkligen läskigt.

ENLIGT TRANSPORT HAR knappt någon i Sverige en lön som understiger den föreslagna lagstadgade minimilönen.

Men syftet med minimilön, som välkomnas av bland annat Europafacket, är att alla ska kunna leva på sin lön. Har Sverige inte ett ansvar att stödja arbetstagare i andra länder som har väldigt låga löner?

– Det är klart att vi har. Men det finns ingen anledning att slå sönder en fungerande lönesättningsmodell för att ge dem som har det sämre väldigt lite. De kommer fortfarande ha en riktigt usel lön som det inte går att leva på, säger Magnus Falk.

Europaparlamentet och ministerrådet ska nu förhandla fram ett slutgiltigt lagförslag.

– Alla som har förhandlat vet att man oftast hamnar någonstans mittemellan utgångspositionerna. Sannolikheten för att kompromissen håller i förhandlingen mellan rådet och parlamentet är extremt liten. Det är därför troligt att Sverige röstar nej till förslaget i slutänden, säger Magnus Falk. ■

Fakta: Lavaldomen

År 2004 hamnade fackförbundet Byggnads i konflikt med det lettiska byggföretaget L&P Baltic Bygg AB om ett skolbygge i Vaxholm utanför Stockholm. Konflikten handlade om att det lettiska företaget inte hade tecknat något kollektivavtal.

Två år senare dömde EG-domstolen till Lavals fördel och konstaterade att Byggnads krävt mer än vad de hade rätt till enligt EU:s utstationeringsdirektiv. Domen betyder att utstationerad personal från EU-länder inte har rätt till svenska löner.

År 2017 beslutade riksdagen att riva upp lex Laval som hade begränsat fackförbunds rätt till stridsåtgärder mot arbetsgivare från andra länder. Svenska fackförbund har nu rätt att ta till stridsåtgärder mot arbetsplatser med utländsk arbetskraft om det saknas svenska kollektivavtal.

Källa: DN

Svenskt Näringsliv fortsatt kritiskt

Svenskt Näringsliv tycker att kompromissen om minimilöner, som ministerrådet har förhandlat fram, är bättre än EU-kommissionens tidigare förslag. Men arbetsgivarorganisationen tycker fortfarande att det är dåligt med ett EU-direktiv om minimilöner.

Text **Kamilla Kvarntorp**

Karolina Löf, arbetsrättsjurist på Svenskt Näringsliv, betonar vikten av att Sverige tydligt markerar vad som är acceptabelt i förhandlingarna mellan ministerrådet och parlamentet som nu tar vid.



Karolina Löf.
Foto: Ernst Henry Photography AB

– Det parterna nu kräver är att den svenska regeringen fortsatt agerar i förhandlingarna, så att det i slutändan inte blir ett direktiv som påverkar den svenska arbetsmarknadsmodellen, säger hon i en artikel på organisationens hemsida.

SVENSKT NÄRINGSLIV HAR tillsammans med LO och PTK tryckt på för att regeringen ska förhandla så att enskilda arbetstagare inte ska kunna gå till domstol och kräva ett minimilöneskydd längre än vad som gäller i de svenska kollektivavtalen. Dessutom har de svenska parterna gemensamt arbetat för att regeringen ska se till att svenska kollektivavtal och löner inte ska bedömas eller prövas av EU-domstolen, skriver Svenskt Näringsliv. ■

Olika syn på minimilöner

Ett hot mot den svenska modellen. Begränsad låglönekonkurrens. Professorerna Anders Kjellberg och Jörgen Hettne har olika uppfattning om vad lagstadgade minimilöner främst skulle betyda för Sverige.

Text **Kamilla Kvarntorp**



Anders Kjellberg.
Foto: Kennet Ruona



Jörgen Hettne.
Foto: Johan Bävman

I samband med finanskrisen 2008–2010 anklagades EU för att vara ett kapitalistiskt projekt som inte tog några sociala hänsyn, när ekonomiska åtstramningar gjordes i många medlemsländer.

– Det blev smärtsamt för många, som fortfarande inte kan leva på den lön de har. EU försöker nu göra något åt det genom att ställa krav på skäliga minimilöner, säger Jörgen Hettne, professor i handelsrätt vid Lunds universitet.

Han lyfter fram dem som i dag inte kan försörja sig på sin lagstadgade minimilön som de stora vinnarna på en EU-lagstiftning om minimilöner. Men Sverige, som inte har någon lag om minimilön, skulle också gynnas.

– Den extrema låglönekonkurrensen begränsas när minimilönerna i alla EU-länder höjs något. Då kommer inte arbetstagare med lika extremt låga löner konkurrera med svenskar vid till exempel gränsöverskridande offentlig upphandling, säger han.

Det var i oktober förra året som EU-kommissionen presenterade sitt förslag till ett direktiv om minimilöner. Det sa regeringen blankt nej till. Men den 6 december röstade regeringen ja till ett kompromissförslag om minimilöner som EU:s ministerråd har förhandlat fram.

– De nya skrivningarna är tilltalande för Sverige och svåra att misstolka. Tidigare var en vanlig uppfattning att enskilda i Sverige som inte har kollektivavtal skulle kunna göra gällande sin rätt till minimilön vid domstol, säger Jörgen Hettne.

Om lagstiftningen blir verklighet kan endast arbetstagare i Sverige som är medlemmar i facket ifrågasätta sin lön, och bara inom ramen för kollektivavtalssystemet.

– Från svensk sida måste vi förstå att det sticker ut när vi säger att vi inte tänker ge skydd till dem som inte har kollektivavtal, säger Jörgen Hettne.

ENLIGT EU:S FÖREDRAG får inte EU reglera löneförhållanden. Varför är då motståndet mot lagstadgade minimilöner i EU så stort i Sverige? Svenska fack, arbetsgivarorganisationer, politiker och forskare har uttryckt en oro över att frågor som rör den svenska lönesättningsmodellen ändå kan komma att avgöras i EU-domstolen. Anders Kjellberg är professor i sociologi vid Lunds universitet och har forskat om den svenska partsmodellen. Han anser att oron är befogad, och nämner flera tillfällen när EU redan har lagt sig i lönebildningen i medlemsländerna. Lavaldomen nämns ofta som ett exempel på att EU har blandat sig i den svenska modellen.

– Sverige tvingades införa en lag som inskränker konflikträtten. Det var inte tillåtet att strida för svenska kollektivavtal, säger Anders Kjellberg.

Jörgen Hettne tycker däremot att oron är obefogad.

– Lavalmålet handlade om en helt annan del av fördraget, fri rörlighet för tjänster över gränserna. Direktivet om minimilöner är ett socialpolitiskt initiativ. Där har EU mycket mer begränsade befogenheter, säger han.

Kan EU-domstolen besluta att minimilön ska införas i ett land som tillämpar kollektivavtal, som Sverige?

– Nej, jag anser att det är helt uteslutet. Det skulle innebära att domstolen trädde in som lagstiftare och fullständigt ignorerade vad som har framförhandlats, säger Jörgen Hettne.

Om det införs en EU-lag om minimilöner, vilka blir då effekterna för den svenska modellen?

Anders Kjellberg ser en risk för att vi får dubbla uppsättningar minimilöner i Sverige. Dels en statlig lagstadgad minimilön, som kan bli låg om riksdagsmajoriteten vill det. Dels en kollektivavtalad lägstalön, som kan ligga på en högre nivå än den lagstadgade minimilönen.

– Det kan bli lockande för företagare att lämna arbetsgivarorganisationerna för att slippa den kollektivavtalade lägstalönen, säger Anders Kjellberg.

Han tror också att fler väljer bort facket om de inte får ut mer i kollektivavtalad lägstalön än i statlig minimilön. Ett försvagat fack får igenom sämre kollektivavtal, och lönerna blir på sikt lägre. Får parterna färre medlemmar minskar deras inflytande på arbetsmarknaden. Då är den svenska lönesättningsmodellen i fara, enligt Kjellberg.

– Det blir inte fackmedlemmarna och facken som tillsammans med arbetsgivarna bestämmer lönerna, utan politiker. Missnöje riktas mot staten. Det blir vanligare med demonstrationer och strejker.

Nu ska ministerrådet och Europaparlamentet förhandla fram ett slutgiltigt direktiv om minimilöner. Om resultatet skiljer mycket från kompromissen kan det hända att Sverige inte accepterar det.

Kan Sverige vägra att införa lagstadgade minimilöner?

– Då begår vi ett klockrent fördragsbrott. EU-kommissionen blir med automatik skyldig att ta Sverige till EU-domstolen för att direktivet inte har införlivats i tid. Fortsätter Sverige att vägra blir det förmodligen en dom om vite. Att vägra att införliva direktivet och ta på sig vite, som kan uppgå till hundratusentals euro dagligen, tycker jag vore mycket olyckligt, säger Jörgen Hettne.

Han bedömer att ett beslut om ett direktiv om minimilöner kan fattas i vår. Direktivet ska sedan införlivas i medlemsländerna inom två år. ■

Ökad trafik till okänd hamn

Hamn. En storsatsning på pappersmassafabrik i finska Kemi väntas öka konkurrensen om massaved. I Kalix gör man sig beredd på ökad trafik – i industrihamnen, Norrbottens kanske minst kände hamn.

– Inte ens alla Kalixbor känner till den, säger Anders Viljeros, affärsområdeschef för Luleå-Kalix hos hamnlogistikföretaget ShoreLink som verkar i hamnen, till Norrbottens-Kuriren.

I dagsläget anlöper upp till ett 70-tal båtar per år hamnen, men man räknar med en kraftigt ökad trafik när den stora pappersmassafabriken Metsä står klar i Kemi 2023, en investering på 1,6 miljarder euro. *LH*

LO-prognos: Fortsatt tillväxt

Ekonomi. Arbetslösheten minskar under 2022 och tillväxten fortsätter. Men det finns stora risker för sämre utveckling, enligt LO-ekonomernas konjunkturprognos. Tillväxten riskeras bland annat om det visar sig att vaccin skyddar sämre mot nya mutationer av coronaviruset som kan uppkomma.

Prognosen för kommande år presenterades vid en digital presskonferens den 14 december.

Huvudscenario, enligt LO-ekonomerna, är ändå att tillväxten fortsätter att utvecklas relativt starkt de närmaste åren.

– Sverige behöver en långsiktigt expansiv ekonomisk politik för att pressa tillbaka arbetslösheten och bidra till en varaktig återhämtning. En aktiv finanspolitik med fokus på ökade offentliga investeringar bidrar till ökad sysselsättning, sa Torbjörn Hållö, tillförordnad chefsekonom på LO, på presskonferensen. *LH*



19 020

kronor. Det skulle minimilönen bli om sådan infördes i Sverige, baserat på medianlönen för heltidsarbete 2020.

”Ett problem att alla inte får ut sin pension”



FOTO: LO

Renée Andersson, utredare på LO med ansvar för tjänstepension, anser att både facket och arbetsgivaren har ett stort ansvar att informera dem som är tillfälligt anställda i Sverige om rätten till pension.



FOTO: ERNST HENRY PHOTOGRAPHY AB

Svenskt Näringsliv anser att det är den enskildes ansvar att se till att hen får ut sin pension. ”Att lägga ansvaret på någon annan fungerar inte eftersom folkbokföring håller en högst blandad kvalitet i världens olika länder”, säger organisationens försäkringsexpert Ingvar Backle.

Pension. Som Transportarbetaren tidigare har berättat missar många som arbetar tillfälligt i Sverige både sin allmänna pension och tjänstepension. Vem ansvarar för att pensionspengarna inte betalas ut? Vi ställde frågan till LO och Svenskt Näringsliv.

Text **Kamilla Kvarntorp**

Statistik från Pensionsmyndigheten visar att över 75 000 personer som är 68 år och äldre inte har tagit ut sin allmänna pension. Det är människor som inte längre är folkbokförda i Sverige. Totalt ligger nästan 6,5 miljoner kronor allmän pension och väntar på dem i pensionssystemet. Och hos pensionsbolagen finns en okänd summa tjänstepension att hämta, därför att bolagen inte kan hitta kunder som har lämnat landet när det är dags för pension.

Renée Andersson är utredare på LO med ansvar för tjänstepension. Hon konstaterar att de som arbetar tillfälligt i landet måste få information om sin pension medan de fortfarande är kvar i Sverige.

– Det är ett problem att alla inte får ut sin tjänstepension. Det är jätteviktigt att vi ser till att så många som möjligt får information om sina rättigheter. Men det är en utmaning att nå ut till alla som jobbar här tillfälligt, säger hon.

Vems ansvar är det att informera tillfälligt anställda om deras rätt till pension?

– När det gäller den kollektivavtalade tjänstepensionen vilar ett stort ansvar både på den fackliga organisationen och på arbetsgivaren att se till att alla anställda får den informationen, säger Renée Andersson.

FÖR UNGEFÄR TVÅ år sedan bildade därför LO, PTK och arbetsgivarna på den privata sidan det gemensamma informationsbolaget Avtalat. Här finns information på svenska, engelska, spanska, polska och arabiska om pension både till arbetstagare och arbetsgivare som vill informera anställa om deras rättigheter.

Kan facket göra mer för att de som arbetar tillfälligt i Sverige och bara talar sitt modersmål flytande inte ska missa sin pension?

– Alla LO:s förbund har försäkringsinformatörer. De finns ute på arbetsplatserna och informerar anställda om de försäkringar och pensioner som ingår på arbetsplatser där det finns kollektivavtal, säger Renée Andersson.

Hon förklarar att LO inte vill att arbetsgivarna lägger på ett belopp på lönen i stället för att betala ut tjänstepension.

– Att betala ut pengarna som lön känns väldigt osäkert, eftersom vi inte har någon möjlighet att kontrollera att den kommer den anställda till del.

Kan arbetsgivarna göra mer för att de som arbetar tillfälligt i Sverige ska få ut sin pension?

– De har ett jättestort ansvar, det är ju de som dagligdags träffar de anställda. Man kan fundera över om de som har anställda med andra modersmål än svenska ska tillhandahålla information om pensioner på fler olika språk, säger Renée Andersson på LO.

SVENSKT NÄRINGSLIVS försäkringsexpert, Ingvar Backle, svarade skriftligt på Transportarbetarens frågor om missade pensionspengar.

Hur ser Svenskt Näringsliv på att de som har jobbat tillfälligt i Sverige men inte bor kvar i landet när du uppnår pensionsåldern inte alltid får ut sin pension?

– Om de har varit anställda av en svensk arbetsgivare har ju denne betalat in avgifter kopplade till den anställdes utbetalda lön, så naturligtvis tycker vi att den enskilde ska få ut pension grundat på de inbetalningarna.

Vems ansvar är det att se till att de som jobbar här tillfälligt får ut den pension som de har rätt till?

– Det måste självklart ligga på den enskilde. Har man arbetat i andra länder än det där man är bosatt när man kan/vill ta ut sin pension är det ju bara den enskilde som vet. Att lägga ansvaret på någon annan fungerar inte eftersom folkbokföring håller en högst blandad kvalitet i världens olika länder. Om någon annan tredje part skulle åläggas att söka ”world wide” är risken ändå överhängande att många individer inte skulle hittas.

Transportarbetaren har sökt socialförsäkringsminister Ardalan Shekarabi. ■



BBudet Bidhu Bhushan Das skulle ha stor nytta av svenska pensionspengar när han blir gammal. ”Men jag vet inte hur jag ska göra för att få ut pengarna. Det finns ett informationsglapp”, säger han.

”Många kollegor vet inget om svensk pension”

Pensioner. Flera utländska bud som Transportarbetaren har träffat har inga eller dåliga kunskaper om sin svenska pension. De som vet att de tjänar in till pensionen vet inte hur de ska göra för att få ut pengarna.

Text och foto **Kamilla Kvarntorp**

Bidhu Bhushan Das kom till Sverige från Bangladesh för tre år sedan.

– Jag planerar att stanna kvar, men ingen vet hur det blir i framtiden, säger han när vi ses på Odenplan i centrala Stockholm strax före lunch i slutet av november.

PENSIONSPENGAR FRÅN SVERIGE vore till stor nytta när man blir gammal, tycker Bidhu Bhushan Das. Av en tidigare arbetsgivare har han fått information om att han tjänar in pengar till allmän pension i Sverige.

– Men jag vet inte hur jag ska göra för att få ut pengarna. Det finns ett informationsglapp, säger han.

Bidhu Bhushan Das talar bra engelska, men många av hans kollegor har svårt att kommunicera på svenska eller engelska.

Tror du att de känner till att de har rätt till pension om de skulle lämna landet?

– Många av mina kollegor vet inget om svensk pension. Vi är nya i Sverige och kan inte mycket om svenska lagar, säger han.

En person som har arbetat tre år i Sverige och haft en månadslön på 25 000 kronor har, enligt Pensionsmyndighetens förenklade beräkningar, tjänat ihop ungefär 700 kronor i månaden till sin allmänna pension – från pensionsåldern livet ut. Det är mycket pengar i Bangladesh, motsvarande nästan 7 000 kronor, säger Bidhu Bhushan Das.

– Det är till stor nytta när man blir gammal.

SVERIGE HAR INGET så kallat konventionsavtal med Bangladesh. Om Bidhu Bhushan Das inte bor kvar i Sverige när det är dags för pension måste han därför själv ta kontakt med den svenska pensionsmyndigheten – alternativt se till att Skatteverket vet vilken adress det går att nå honom på.

För Gaganderp Singh Dmillon var det en nyhet att han har rätt till svenska pensionspengar om han flyttar ifrån Sverige. ”Det är användbara pengar”, säger han.

Gaganderp Singh Dmillon, som också jobbar som bud, kom från Indien för ett år sedan.

För honom var det en nyhet att han har rätt till svensk pension om han lämnar landet.

– Det är bra att jag får veta det nu. Och det är ju rimligt, varför skulle jag inte vara berättigad till svensk pension när jag jobbar här, säger han.



För Gaganderp Singh Dmillon var det en nyhet att han har rätt till svenska pensionspengar om han flyttar ifrån Sverige. ”Det är användbara pengar”, säger han.

Sverige har konventionsavtal med Indien. Det betyder att han måste kontakta Indiens motsvarighet till Pensionsmyndigheten när han uppnår pensionsåldern. Den indiska myndigheten tar då kontakt med den svenska pensionsmyndigheten, som sedan betalar ut pensionen månadsvis livet ut.

– Det är användbara pengar, säger Gaganderp Singh Dmillon.

VI TRÄFFAR ÄVEN tre bud från Pakistan som inte känner till att de har rätt till svenska pensionspengar om de har flyttat ifrån Sverige när de uppnår pensionsåldern. ■

Enklare att byta fack

Medlemskap. Har du slitit ditt hår när du försökt byta fackförbund? Lugn, nu ska det bli lättare, i alla fall inom LO. Gå till webbsidan BytLOfack.se. Där finns en kort instruktionsfilm.

Du behöver inte längre fylla i en utträdes- och inträdesblankett separat utan gör nu allt på samma gång på webbplatsen.

– Det är lätt, fyll i från vilket fack du kommer, till vilket du vill byta, namnet på din arbetsgivare och så vidare. Blir det några problem är det bara att kontakta Transport, säger Charn Ispa på förbundets medlemscentrum.

Den som vill gå över till eller från Pappers och IF Metall måste dock ansöka enligt tidigare rutiner eftersom de förbunden inte ingår i det nya webbsamarbetet. *JÖ*



FOTO: JOHN ANTONSSON

Volvo och Scania har eldrivna prototyper ute i reguljär trafik.

Volvo laddar Europa

Åkeri. Tre lastbilstillverkare har gått samman för att bygga ett nätverk med laddstationer i Europa. Tillsammans med Daimler Truck och Tratongruppen, där bland annat Scania ingår, ska Volvokoncernen investera över fem miljarder kronor enligt kontraktet.

Avsikten är att inom fem år ha installerat 1700 laddstationer på kontinenten.

– Vi skapar ett ledande europeiskt nätverk för att lägga den nödvändiga grund som gör det möjligt för våra kunder att genomföra omvandlingen till elektrifiering, säger Martin Lundstedt, vd och koncernchef Volvo, i ett pressmeddelande.

Han fortsätter:

– Vi har kraftfull teknik för elektromobilitet och nu dessutom en branschomfattande förståelse samt en politisk miljö för att ta grundläggande steg mot hållbara transport- och infrastrukturlösningar. *LH*

Stora olycksrisker inom e-handel

Arbetsmiljö. Risken för skadlig stress, förslitningskador och olyckor bland arbetare inom den växande e-handeln är alarmerande. Och arbetsmiljön har stora brister – åtta av tio arbetsgivare brister i arbetsmiljöarbete. Det visar inspektioner av terminaler och utlämningsställen som Arbetsmiljöverket (AV) genomför.

Arbetsbelastningen för medarbetare är mycket hög och arbetsgivarna måste ta den på stort allvar, konstaterar AV. Verket konstaterar också att många som arbetar inom e-handeln saknar rätt förutsättningen att jobba på ett sätt som är skonsamt för kroppen. Bland annat sker en hög andel av pakethanteringen manuellt, med få lyfthjälpmedel. Nära en tredjedel av bristerna, 29 procent, handlar om medarbetarnas belastningsergonomi.

Ett område som särskilt pekas ut som riskfyllt är truckanvändning i paketeringsledet. Där är risken för olyckor särskilt stor. Antalet truckolyckor på lager ökar, och har i flera fall bara det senaste året lett till dödsfall.

Bland de hundratals bolag som granskats finns både stora aktörer, som DHL, UPS och Schenker, liksom ”nykomlingar” som Budbee och Airmee. Det finns brister hos alla, konstaterar Arbetsmiljöverket, som i de flesta fall ställt krav på åtgärder.

– Vi har valt att titta på hela kedjan eftersom de olika aktörerna påverkar varandras arbetsmiljö, säger Eric Storbjörk, projektledare för inspektionen, i ett pressmeddelande från AV.

Hittills har myndigheten besökt närmare 700 arbetsplatser runt om i Sverige.

– Vi ser att arbetsgivare många gånger inte tar hänsyn till hur ofta, hur länge och hur tung hanteringen av varorna är. Hur många paket det rör sig om under ett arbetspass har stor betydelse. Till exempel kan det vara mer belastande att hantera många lätta paket under lång tid än några få tunga paket, säger Eric Storbjörk. *LH*



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Keddy Blidberg, slamsugare i Göteborg och Freddy Welle, ordförande för åkerisektionen i Göteborg..

LAS-protest vid LO-kongressen

Arbetsrätt. ”Vi behöver trygghet i våra jobb – inte skickas på kurs när vi fått sparken-” Så stod det på flygblad som folk från flera Transportavdelningar delade ut utanför Folkets hus i Stockholm när incheckning för ombud till LO:s kongress pågick.

Text **John Antonsson**

Från Malmö i söder och Göteborg i väst kom Transportmedlemmar i slutet av november för att protestera mot LO:s omsvängning i LAS-frågan. Kritiken mot försämringar i arbetsrätten, LAS, har varit hård från Transportarbetareförbundets sida.

TILL SKILLNAD FRÅN majoriteten av LO:s förbund har Transport också valt att ställa sig utanför huvudavtalet i den så kallade LAS-uppgörelsen.

Keddy Blidberg, slamsugare i Göteborg, och Freddy Welle, ordförande för Göteborgs åkerisektion, stod vid Folkets hus vid Norra Bantorget och delade ut flygblad, tillsammans med ett 20-tal andra protesterande.

– Vi behöver trygghet på jobbet nu och inte om 40 år. Kompisarna på jobbet är inte så glada över detta, sa Kenny Blidberg.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

De protesterande hade tryckt upp varselvästar och t-shirts.

Freddy Welle:

– Tanken att protestera kom från Göteborgsavdelningen, sedan hakade flera andra på och då kom vi överens om att protestera här utanför. Vi måste agera mot det här. LAS är den sista tryggheten vi har kvar och nu ska de pilla på den med.

Inför öppnandet av den andra delen av LO:s 29:e kongress i Stockholms Folkets hus var det alltså många från Transports avdelningar i Stockholm, Göteborg och Malmö på plats utanför, förutom de röstberättigade ombuden inne på själva kongressen. De visade tydligt sin inställning, både på t-shirts och flygblad med inledningsorden: ”LO ska arbeta för mer anställningstrygghet – LO ska driva arbetarpolitik i Socialdemokraterna – inte legitimera deras vilsna borgerliga kompromisspolitik som förstör den svenska politiken.”

Miljöarbetaren Peter Strålind, från Stockholmsavdelningen, vinkade varje gång en sopbil körde förbi. Han oroas över förändringarna:

– Det är skönt att vara här. Jag är förhandlingsombud på jobbet och det dyker upp frågor om LAS nästan varje dag.

Två kongressombud från Kommunal visade sin uppskattning:

– Vilken tur att ni kom. Jag har redan fått era flygblad.

Protesten var inte planerad av Transport, men flera förbundsanställda fanns på plats.

– Protesten ligger i linje med förbundsstyrelsens beslut. Det är bra att de visar sitt missnöje, sa Magnus Falk, samhällspolitisk chef på Transport. ■

Fler yrkesförare kan återfå tung behörighet

Åkeri. Transportstyrelsen ändrar kraven för körkort och diabetes. Behandlad sjukdom behöver inte längre stoppa körkort för lastbil eller taxilegg. Samtidigt pågår en utredning som kan öppna för fler undantag när det gäller synfältsbortfall. Men för dem som medicinerar mot epilepsi har ännu ingen öppning aviserats.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Många chaufförer som tvingats bort från yrket kan få börja köra taxi och lastbil igen.

Många yrkesförare har drabbats av hårdare krav och fått sina körkort återkallade, trots felfri körning under ett långt yrkesliv. Det gäller bland annat personer som en gång fått diagnosen epilepsi, liksom chaufförer med nedsatt syn.

Från och med årsskiftet behöver inte behandlad typ 1-diabetes vara ett hinder. Transportstyrelsen har ändrat de medicinska kraven så att det ska bli möjligt att inneha körkort med högre behörighet, något som gjort så att flera yrkesförare redan fått klartecken att återgå till jobbet.

DE NYA REGLERNA kring diabetes och körkort utgår från behandling och risken att drabbas av lågt blodsocker; hypoglykemi. Liksom tidigare ställer de nya reglerna högre krav på personer med diabetes som behandlas med till exempel insulin.

Bakom de nya reglerna ligger ökad kunskap om diabetes. Behandlingen har blivit bättre, bland annat när det gäller hjälpmedel för att kontroll av blodsockernivån.

– Det gör att risken för att drabbas av för lågt blodsocker i dag är mindre jämfört med hur det såg ut för tio år sedan, säger Sara Magnusson, utredare på Transportstyrelsen.

Reglerna ändras också delvis när det gäller krav på hur ofta personer med diabetes behöver lämna läkarintyg om sin sjukdom. Det prövas i det enskilda fallet. För en del kan det betyda att läkarintyg inte behöver lämnas så ofta, för andra kan intervallerna bli tätare.

Också kravet på synintyg för diabetiker ändras. I dag kräver Transportstyrelsen att personer med diabetes ska skicka in synintyg tillsammans med varje läkarintyg om diabetes. Det kravet tas bort från den 1 januari 2022.

Även när det gäller synkrav kan kraven för körkort komma att lindras tack vare utvecklingen under senare år.

Syntester för körkort som används i dag kan upplevas som trubbiga, enligt regeringen. Därför har man tillsatt en utredning för att bedöma om en person med synfältsbortfall kan köra trafiksäkert – och behålla sitt körkort. Statens väg- och transportforskningsinstitut ska se över hur test i körsimulator, eller ett praktiskt körprov, kan visa om en person kan göra säkert.

I dag har personer som fått sitt körkort indraget, eller riskerar det, på grund av horisontellt synfältsbortfall inga sådana möjligheter att visa att de kan köra säkert trots sin synnedsättning.

Utredningen ska vara klar senast den sista september 2022.

När det gäller kraven fortsätter en annan grupp yrkesförare, de med diagnosen epilepsi, att hoppas på dispenser. Hittills utan framgång.

Som Transportarbetaren tidigare skrivit har hundratals chaufförer i landet fått sina yrkesliv krossade genom en ny, skärpt tolkning av EU:s direktiv. Trots årtioenden av prickfri körning förlorar den som en gång fått diagnosen epilepsi lastbilskörkortet – om de medicinerat under de senaste tio åren.

DET TROTS ATT läkare protesterat mot att dra in körkort med högre behörighet också för dem som fått diagnosen som barn, som aldrig haft anfall och som tagit medicin ”för säkerhets skull”.

Flera riksdagspolitiker har också ifrågasatt den ”retroaktiva” tillämpningen av EU:s direktiv. Något som Transportstyrelsen motiverar med att det aldrig går att veta hur en person som medicinerat länge för epilepsi svarar när medicinen sätts ut. Det går dock att ansöka om undantag från kraven i de medicinska föreskrifterna. Då görs en individuell bedömning. ■

Efter protest – kisspaus för chaufförer i Örebro

Färdtjänst. – Det här är en stor framgång för våra färdtjänstförare i Örebro. Så säger Transports ombudsman Clas Hellsing efter en överenskommelse med Länstrafiken som innebär att chaufförerna får tillgång till pausrum och toaletter.

Text **Justina Öster**

Tre fredagar i rad har färdtjänstförare och fackliga representanter slutit upp vid Järntorget i Örebro i en protestaktion, som gett eko i medierna. Aktionen har handlat om rätten till kisspaus, att kunna värma mat, dricka kaffe och ta igen sig i en rastlokal.

I stället för att sitta ensam i sin bil vid Järntorget och vänta på nästa körning.

PROTESTERNA GAV RESULTAT. Den 6 december 2021 undertecknade Transport och Serviceresor på Länstrafiken i Örebro en överenskommelse. Rent tekniskt innehöll den en skrivning om att ändra så kallat hemområde till depåområde. Det innebär i praktiken att chaufförerna nu, i samråd med sina åkare, får möjlighet att rasta i lämplig pauslokal med tillgång till toaletter, utrymme för mat, dryck och umgänge.

– Eftersom vi nu hittat en lösning och förarna får en mycket bättre arbetsmiljö drar skyddsombuden tillbaka sin anmälan till Arbetsmiljöverket, säger ombudsman Clas Hellsing på Transports lokalavdelning.

Fler frågor återstår dock att lösa och representanter från Länstrafiken, taxibolagen och chaufförerna kommer att träffas igen i en nybildad referensgrupp, berättar han.

– En viktig fråga är att börja se färdtjänstförarna som människor, i stället för att tala om antal fordon. De behöver tas på allvar för det viktiga arbete de gör för människor med särskilda resebehov, betonar Clas Hellsing. ■



FOTO: NERMIN PUDIC

Transportavdelningen i Örebro krävde kisspauser för färdtjänstförarna.

EU vill skärpa regler för gig-jobb

Politik. Cykelbud, förare och andra vars jobb styrs av appar i mobilen ska garanteras anständiga löner och villkor. EU vill reglera detta på Europanivå. – En lagstiftning behövs, men frågan är om detta är rätt verktyg, säger Magnus Falk på Transport.

Text **Carl von Scheele**



FOTO: JOHN ANTONSSON

I storstäderna är det vanligt att matbudsföretag har gig-lösningar. Men det sprider sig till andra branscher, som budtransporter och taxiverksamhet. I USA har det letat sig in i åkerinäringen och bevakningsbranschen.

I mitten av december presenterade EU-kommissionen sitt förslag till direktiv om arbetsvillkor för plattformsarbetare. Om direktivet så småningom blir antaget och omvandlas till lagstiftning i medlemsländerna kommer arbetstagare i plattformsföretag att få en betydligt bättre vardag på jobbet.

De kommer liksom alla andra arbetstagare att garanteras minst den lägsta lönen i lag eller som i Sverige avtal. De får också reglerad arbetstid, sjukförsäkring, a-kassa och avsättningar till pensionen, framhåller EU-kommissionen.

Enligt kommissionär Nicolas-Schmit, socialdemokrat från Luxemburg, var EU tvunget att agera när en ny sektor i form av plattformar växte fram och ställde sig vid sidan av trygghetssystemen i Europa.

– Den nya plattformsekonomin ska inte enbart erbjuda lågkvalificerade jobb eller skapa ett prekariat. För oss handlar det om att dessa arbeten ska vara kvalitetsarbeten, sa han vid presentationen av förslaget.

EU-kommissionen understryker att över fem miljoner av de cykelbud, chaufförer och andra som dagligen väntar på uppdrag via sin mobil klassificeras felaktigt som egenanställda när de borde vara anställda i plattformsföretaget.

Det är ett av motiven bakom EU-kommissionens initiativ till direktiv.

PÅ TRANSPORT ÄR man inte klar med analysen av det detaljerade förslaget till reglering av plattformarna. Magnus Falk, samhällspolitisk chef på förbundet, berättar om svårigheterna med att sluta avtal och höja villkoren för arbetstagarna i gruppen.

Hittills är avtalet med Foodora det enda exemplet.

– Ett juridiskt verktyg är nödvändigt. Vi når inte de plattformsföretag som inte vill anställa och enbart jobbar med egenanställda. Vi vet inte vem vi ska förhandla med. Dessa företag vill inte heller ansluta sig till arbetsgivarorganisationer, säger Magnus Falk.

Frågan är om den juridiska regleringen ska vara på europeisk eller nationell nivå. Många av dessa företag opererar i flera länder. Detta skulle kunna motivera regler som är likalydande i hela Europa, inte minst om man vill undvika plattformar som hoppar runt och opererar från de länder där regleringen för tillfället är svagast.

– Något behövs i lagstiftningen, men om detta direktiv är rätt verktyg eller om det blir ett för stort ingrepp i den svenska modellen vet jag inte, säger Magnus Falk och tillägger att mer analys av förslaget behövs innan förbundet kan ta ställning.

Kärnan i EU-kommissionens förslag till direktiv är fem kriterier som ska avgöra om gig-jobbaren är anställd av plattformen eller kan fortsätta vara egenanställd. Två av kriterierna är om appen fastställer ersättningen för ett uppdrag eller om den övervakar resultatet av arbetet på elektronisk väg.

OM SVARET ÄR ja på två av de fem kriterierna i direktivet ska den som jobbar vara anställd.

Vid en första anblick kan detta verka vara ett bra sätt om man vill fånga in plattformsföretag som smiter från sitt arbetsgivaransvar. Dessvärre är frågan inte så enkel.

Fack och arbetsgivare på den svenska arbetsmarknaden vill inte se en definition av arbetstagare i lagboken. De vill själva avgöra vilka som är arbetstagare och därmed även omfattas av avtalen.

– Ja, man kan fundera på om lagstiftare ska blanda sig i arbetstagarbegreppet eller om vi ska fortsätta hålla fast vid den svenska traditionen på arbetsmarknaden, som är att parterna kommer fram till sådant själva, säger Magnus Falk.

EN VIKTIG DEL i initiativet är förslaget om egenanställdas rätt att sluta sig samman kollektivt och förhandla kollektivt om sina löner och villkor inklusive priset för ett utfört uppdrag. I dag skulle detta bryta mot konkurrensreglerna i EU och ses som en begränsning av konkurrensen på plattformsmarknaden. Detta vill EU-kommissionen ändra på.

Syftet är att bryta plattformsföretagens överläge när de förhandlar mot egenanställda en och en, enligt EU-kommissionen.

Bakgrunden till direktivet är den snabba tillväxten inom plattformsekonomin. I dag sysselsätter den 28 miljoner arbetstagare i EU och väntas inom några år sysselsätta 43 miljoner. I ekonomiska termer har omsättningen i Europa ökat från 30 miljarder kronor år 2016 till 140 miljarder kronor förra året.

På facklig Europanivå stöder den Europeiska transportarbetarfederationen, ETF, förslaget till direktiv. Det är på tiden att EU-kommissionen gör något åt dessa arbetsvillkor, säger ETF. Däremot befarar man att företagen kan hitta på sätt att runda de fem kriterierna som definierar om en anställning råder i plattformsföretaget. ■

”Något behövs i lagstiftningen, men om detta direktiv är rätt verktyg eller om det blir ett för stort ingrepp i den svenska modellen vet jag inte.”

Magnus Falk, samhällspolitisk chef på Transport.

Facket tecknar avtal med lettiska Samskip

Åkeri. Transport har tecknat ett så kallat utstationeringsavtal med lettiska Samskip. Avtalet kommer efter år av förhandlingar.

Text **John Antonsson**



FOTO: SAMSKIP

Utstationeringsavtalet tecknades den 6 december och gäller från och med årsskiftet.

Samskip har sitt säte i Lettland men planerar att flagga flera bilar till Sverige. Förarna kommer i huvudsak även i fortsättningen komma från utlandet. Därför kan bolaget teckna ett så kallat utstationeringsavtal. Där finns en ”hård kärna” av ett vanligt kollektivavtal. Exempelvis löner och andra ersättningar. Men det är betydligt mindre omfattande än ett regelrätt kollektivavtal.

– Vi har fört samtal länge, men det är sedan förra sommaren det har pågått på allvar, säger Transports ombudsman Jimmy Ovesson.

Förhandlingarna har dragit ut på tiden, på grund av pandemin. Men nu är avtalet tecknat och enligt Ovesson räknar företaget med att ha 130 chaufförer som jobbar enligt Transports utstationeringsavtal från och med juni 2022. Avtalet gäller från och med den 1 januari 2022.

– Nu ska de testa hur det går. De säger att deras ambition är att starta ett svenskt bolag, ha anställda i Sverige och att ha ett svenskt transportavtal i grunden.

Finns det fler företag ni ligger på om att teckna utstationeringsavtal?

– Vi har redan andra som redan har tecknat avtal. Dessutom har vi flera som vi kommer kontakta. Men vi inväntar hur det nya mobilitetspaketet som införs i februari 2022 ser ut innan vi går vidare.

Samskip förlorade nyligen i kammarrätten i en lång process som gäller så kallad kombitrafik. Företaget har vid ett flertal tillfällen stoppats av polisen och påförts sanktionsavgift för att bryta mot kombidirektivet.

Med avtalet. Betyder det här att de är ett schyst bolag nu?

– Vi kan inte gå i god för att något företag gör rätt för sig. Men Samskip visar att de vill vara seriösa när de tecknar ett utstationeringsavtal. Enligt utstationeringslagen har vi rätt att gå in och kontrollera att företaget följer det. Detta visar också att svenska modellen står sig stark även mot utländska bolag, säger Jimmy Ovesson. ■

Fler åker dit för lång vila i hytt

Åkeri. Sedan i våras kan polisen klampa lastbilar för att ta förskott på sanktionsavgift av utländska företag för att föraren tagit den långa veckovilan i hytten. Mellan den 24 maj och den 26 november har 53 sanktionsavgifter delats ut. Den högsta på 80 000 kronor.

Text **John Antonsson**

Egentligen har det varit förbjudet att ta den långa veckovilan i hytten sedan EU-domstolen satte ner foten för fyra år sedan. Men sedan dess har reglerna skärpts och förtydligats. Inte genom implementering av EU:s mobilitetspaket.

Sedan den 24 maj i år har Polisen möjlighet att ta ut förskott på sanktionsavgiften för överträdelsen.

I PRAKTIKEN ÄR det fortfarande polisen som upptäcker brott mot kör- och vilotidsreglerna. Och det är polisen som kontaktar Transportstyrelsen som sedan tar beslut om förskott på sanktionsavgift, polisen stoppar då bilen från avfärd fram till dess att pengarna betalats. Därefter gör Transportstyrelsen en slutlig prövning av ärendet.

I normalfallet kostar det åkeriet 20 000 kronor om en förare tvingats ta veckovilan i hytten.

Mellan den 24 maj och den 26 november har polisen rapporterat in 86 sanktionsavgifter för utländska företag för brott mot kör- och vilotidsreglerna. 53 av dem har gällt förare som fått ta den långa veckovilan i hytt.

I DE FLESTA fallen rör det sig om ett tillfälle och då är sanktionsavgiften i regel 20 000 kronor. Men vid ett fall blev det hela 80 000 kronor då polisman gjorde bedömningen att föraren tagit fyra förlängda veckovilor i hytten.

– Det är viktigt att påpeka att det här förskottsförfarandet bara gäller utländska företag. Är det ett svenskt företag tas inte förskott ut, men det är en sällsynt förseelse bland svenska företag och har inte förekommit ännu, säger Kim Königsson, utredare på Transportstyrelsen.

Innan gick det också att ta ut sanktionsavgift. Men det var en krånglig historia eftersom Transportstyrelsen var tvungen att delge i ett annat land och därefter fakturera.

– Efter ändringen har det reglerna om förskott på sanktionsavgift använts ganska ordentligt, säger Königsson.

I mobilitetspaketets regler om kör- och vilotider finns också en bestämmelse om att förarna ska få möjlighet att resa hem eller till åkeriets etableringsställe inom en fyraveckorsperiod. Det har polisen tagit sanktionsavgift för tre gånger för 20 000 kronor per gång.

Var får man ta vilan?

– Exakt vart återstår att se. Det måste tas fram någon typ av praxis vad minimum är. Det står i reglerna att inkvartering ska ske på lämplig plats med sovmöjlighet och sanitära inrättningar. Det behöver inte vara ett hotell och kan vara en lägenhet som företaget äger eller hyr. Eventuella kostnader ska tas av företaget, säger Kim Königsson. ■

YKB i kurslokal igen

Åkeri. Under pandemin infördes särskilda regler och hela fortbildningen för yrkeskompetensbevis (YKB) kunde ske på distans. Efter årsskiftet återinförs de gamla bestämmelserna igen.

Det betyder att chaufförer från och med den 1 januari 2022 kommer att få större delen av sin undervisningen på plats i kursarrangörens lokaler. Max tolv timmars digital undervisning tillåts. Som tidigare.

Vilka dispensregler som gäller för ditt YKB på grund av covid finns att läsa på Transportstyrelsens webb, transportstyrelsen.se (gå till ”yrkestrafik”).

För YKB som löpte ut (enligt datumet på beviset) under perioden 1 september 2020 – 30 juni 2021 gäller en förlängd giltighet på 16 månader.

Bevis som förfaller under perioden 1 juli 2021 – 31 december 2021 förlängs däremot med 10 månader. Allt enligt EU-beslut.

JÖ

Tips om bättre arbetsmiljö

Arbetsmiljö. Behöver du som åkerichaufför vässa kunskaperna i lastsäkring? Eller som däckmontör veta att du jobbar säkert med rätt skyddsutrustning?

På webben hos Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA) finns mängder av tips, råd och filmer om hur du minskar slitaget på din kropp på jobbet. Och vilka utbildningar du kan gå inom transportsektorn.

Flyg, hamn, miljö, petroleum, taxi, terminal, lager och åkeri. Kika på tya.se och klicka dig fram till din bransch. *JÖ*

Hållbart växande i hamn

Hamn. Övergången till eldrivna terminal- och personfordon pågår för fullt i Helsingborgs hamn. Där utökas nu infrastrukturen som ska ge mer energi till hållbarhetsarbetet med siktet på en fossilfri produktion.

För det krävs en ny mottagar- och fördelningsstation för el. Bygget av elstationen börjar snart och ska vara i drift sommaren 2022. Målet är att hamnen ska kunna drivas helt fossilfritt redan 2024. *LH*

Returpapper blir kommuners ansvar

Miljöarbete. Varje år återvinns cirka 135 000 ton tidningar och reklamblad i landet. Nu är det kommunen som får ta notan i stället för pappersföretagen. Ändringen i förordningen om avfallshanteringen beslutades av regeringen i december 2020. Efterfrågan på returpapper har minskat år efter år och att fortsätta låta producenterna betala för återvinningen ansågs kunna belasta bland annat tidningsbranschen, skrev regeringen i ett pressmeddelande. En bedömning som pappersbrukens återvinningsföretag Pressretur AB ställde sig bakom.

LH

Skärpta regler för arbetsinvandring

Politik. Vid ett tal till LO-kongressen lovade statsminister Magdalena Andersson (S) att regeringen innan årets slut ska föreslå att anställningsavtalen som skickas in till Migrationsverket om arbetskraftsinvandring blir bindande.

Bara under förra året fick Transport in mer än 1 600 migrationsärenden, en stor del av dem gäller arbetskraftsinvandring. Nära 500 av dem på företag utan kollektivavtal. Det är inte ovanligt att den invandrade får betydligt lägre lön än vad som står i migrationsansökan.

Regeringens förslag ska läggas före årsskiftet.

– Nu får det vara slut med att locka hit människor som får leva och arbeta under slavliknande villkor. Det är skamligt och ska självklart inte vara lagligt, sa Magdalena Andersson på LO-kongressen.

JA



33,7

procent. Så mycket ökar förmånsvärdet för tjänstebil, genomsnittlig bilmodell (typ Golf). Det betyder 757 kronor mer i månaden.

Fackliga namn i ny S-regering

Politik. Johan Danielsson blir bostadsminister och biträdande arbetsmarknadsminister med ansvar för arbetsmiljöfrågor. Han var Transports och LO:s kandidat till Europaparlamentet vid det förra valet.

Text **John Antonsson**



FOTO: NINNI ANDERSSON/REGERINGSKANSLIET

Statsministern presenterade ministrarna efter att hon valts av riksdagen.

Johan Danielsson har som Europaparlamentariker varit med i sluttampen av att driva igenom EU:s mobilitetspaket, som ska reglera villkoren för den internationella åkeritrafiken. Vid regeringens gemensamma presskonferens den sista novemver pekade han, likt alla andra, på regeringens ambition att knäcka de kriminella gängen. Han sa också:

– Den som arbetar på svensk arbetsmarknad ska ha svenska löner enligt kollektivavtal. Arbetsmiljön ska vara trygg och ingen ska behöva dö på sitt jobb

I en första kommentar till Johan Danielssons utnämning säger Transports ordförande Tommy Wreeth:

– Oväntat och väldigt bra med Danielsson. Fast å andra sidan tappar Sverige och Transport en väldigt duktig kraft i Bryssel.

Wreeth var också nöjd med att Tomas Eneroth blir kvar som infrastrukturminister eftersom det behövs kontinuitet på området, där EU:s nya mobilitetspaket med nya regler för internationella åkerier ska implementeras senast i februari.

Karl-Petter Thorwaldsson, tidigare LO-ordförande, blir ny näringsminister. Han kommer senast från ett uppdrag hos SSAB där han jobbat med omställning i stålindustrin.

– Min bedömning är att vi har den störst innovationskraften någonsin i Sverige. Aldrig förr har fler idéer kommit fram, men företagen ropar efter politik. Tillsammans med näringslivet ska vi klara världens viktigaste omställning till ett fossilfritt samhälle senast 2045, sa Thorwaldsson.

MIKAEL DAMBERG LÄMNAR posten som inrikesminister och hans arbetsuppgift tas över av justitieminister Morgan Johansson. Därmed blir det Johansson som kommer att lägga fram den proposition som sätter nya spelregler för bevakningsanställdas villkor. ■

Skadestånd efter farlig omkörning

Åkeri. En lastbilschaufför från Hälsingland har fått skadestånd på grund av en nackskada – konsekvensen av att ha tvingats bromsa häftigt då en bilförare svängde in alltför snabbt efter en omkörning.

Text **Lilly Hallberg**

Händelsen inträffade för drygt två år sedan, hösten 2019, vilket tidningen Hela Hälsingland var först med att rapportera. En kvinna i personbil gjorde då en riskabel omkörning på E4:an norr om Timrå. Hon gick in för tidigt efter omkörningen, vilket orsakade en krock.

Hon har nu dömts att betala ett skadestånd till chauffören.

Lastbilschaufförens gjorde vid olyckstillfället en häftig inbromsning, och det ledde till en nackskada, en så kallad whiplash-skada. Han har fortfarande besvär av skadan.

KVINNAN KÖRDE EFTER krocken ned i diket men klarade sig utan allvarligare skador. Av en slump passerade en bekant till kvinnan olycksplatsen och gav henne sedan skjuts därifrån. Det visade sig senare att kvinnan lämnat oriktiga uppgifter både till lastbilschaufförens och polis som kom till platsen. Hennes körkort var dessutom förfalskat. Förutom för vållande till kroppsskada döms kvinnan därför för urkundsförfalskning och smitning från olycksplats. Hon ska betala 3 000 kronor i skadestånd till chauffören.

Farliga omkörningar är det som väcker mest irritation i trafiken överlag. Det visar en undersökning som opinionsmätningsföretaget Sifo gjort, på uppdrag av bilhandlaren Kvdbil. Totalt intervjuades drygt 1 000 personer i åldern 18–79 år i mars i år.

Hela 68 procent har svarat att farliga omkörningar är värst i trafiken. På andra plats kommer rattsurfning (62 procent) och cyklister som inte följer trafikreglerna (49 procent). ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Behöver du ett arbetsgivarintyg?

Då är din arbetsgivare skyldig att fylla i ett arbetsgivarintyg åt dig, så att du ska kunna ansöka om ersättning från a-kassan.

För att begära ett arbetsgivarintyg går du in på www.transportsakassa.se och loggar in på Mina sidor. Under rubriken e-tjänster klickar du på Begär arbetsgivarintyg. Fyll i arbetsgivarens mailadress så får han eller hon ett mail med en begäran från oss.

När din arbetsgivare har fyllt i alla uppgifter om din anställning får du ett mail och/eller sms om att godkänna intyget i Mina sidor hos din a-kassa.

Är du arbetsgivare?

Om du är arbetsgivare är du skyldig att fylla i arbetsgivarintyg åt dina anställda och tidigare anställda när de begär sådana.

För att det ska vara enkelt och säkert att skicka in uppgifter om anställning, lön och arbetad tid, har a-kassorna tagit fram tjänsten arbetsgivarintyg.nu.

Gå in på www.arbetsgivarintyg.nu och registrera ett konto så kan du lätt hjälpa dina anställda. När du fyllt i alla uppgifter ska du signera intyget som sedan automatiskt skickas till den som begärt det.



Transports a-kassa www.transportsakassa.se

Ordningsvakter byts ut mot väktare

Bevakning. Psykisk press på ensamma väktare och oro för vårdpersonalens säkerhet. Ordningsvakter, väktare och Transports regionala skyddsombud reagerar kraftigt på kommande indragningar av ordningsvakter vid Skånes universitetssjukhus.

Text och foto **Justina Öster**



Ordningsvakterna vid Skåne universitetssjukhus akutmottagning byts efter årsskiftet ut mot väktare, med mindre befogenhet att ingripa och avvisa stökiga personer.

Regionala skyddsombudet Bert Johansson vid Malmöavdelningen är upprörd.

– Sjukhusets säkerhetsansvariga utsätter både sjukvårdpersonalen och Avarns anställda för onödig press och fara. Bara för att spara pengar, säger han.

Om någon kommer till skada, vård- eller bevakningsanställda, är det regionens säkerhetsupphandlare som ska ställas till svars, anser han.

För några år sedan ändrades säkerhetsbemanningen vid sjukhusets akutmottagning också från ordningsvakter till väktare. Transport stoppade då arbetet med hänvisning till hälsa och säkerhet och Arbetsmiljöverket grep in. Först med en mildare bedömning. Men efter några incidenter återinfördes dubbelbemanningen med två ordningsvakter, enligt uppgifter från Transport.

EFTER BESKED FRÅN sjukhusets säkerhetsavdelning, som anlitar Avarn Security, ska ordningshållningen nu ändras igen. Från och med den 3 januari ersätts ordningsvakterna med två väktare. Den ena kommer att vara på plats dygnet om och den andra arbeta en del av dygnet, enligt säkerhetsavdelningen.

Facket tolkar det som att bara en väktare kommer att arbeta dagtid och att de kommer att vara två mellan klockan 17 och 01.

En kvälls- och helgöppen vårdcentral strax intill akuten ska även i fortsättningen bemannas med en ensam ordningsvakt, uppger Transport.

– Fast han eller hon står själv och kan inte kalla på hjälp från andra ordningsvakter som nu. Om det behövs, säger en ordningsvakt som vill vara anonym.

HEN BERÄTTAR ATT oron spritt sig bland både säkerhetskollegor och vårdpersonal efter beskedet.

– Som ordningsvakt kan du ingripa och avvisa högljudda och bråkiga personer. Det lagstödet har du inte som väktare. Den psykiska pressen är inte rolig!

Ordningsvakten hänvisar till en tidigare händelse då en missbrukare misshandlade en sjuksköterska så svårt att hon inte kunnat återgå i arbete på grund av hjärnskada.

Nyligen tillkallades sjukhusets ordningsvakter då en frisk person smet in på en infektionssal som skulle städas, bytte om till sjukhuskläder, barrikaderade en dörr och hotade en sköterska med metallföremål, berättar ordningsvakten.

– Hur hade det gått efter årsskiftet? Polisen finns ju inte alltid runt hörnet. De kommer att få mer jobb, utan tvekan. Det här skapar en frustration!



Bert Johansson

Att pandemin lugnat ner situation vid akuten antas ligga bakom nedskärningen. Få anhöriga släpps in. Transports Bert Johansson uppfattar att regionen sänker säkerheten till samma nivå som vid sjukhuset i Lund.

– Men Lund är Lund och Malmö är Malmö med betydligt högre kriminalitet. De kriminella gängen finns kvar oavsett pandemin, säger han.

Att polischefer och ministrar vittnar om minskad gängkriminalitet i Malmö lugnar inte Bert Johansson.

– Vi måste sätta personalens säkerhet i främsta rummet. Vid akuten finns både psykiskt och fysiskt sjuka, oroliga och nervösa anhöriga.

ORDNINGSVAKTEN SOM Transportarbetaren talat med instämmer i att det blivit lite lugnare vid akuten.

– Vi har inte två skjutningar i veckan längre, men fortfarande knivskärningar mellan gängmedlemmar. Det blir lätt stökigt utanför entrén där skadade släpps av. Människor samlas och kan försöka tränga sig in på sjukhuset.

– Så gör om och gör rätt. Tänk på vårdpersonalens säkerhet. De har det redan knepigt.

REGIONALA SKYDDSOMBUDET Bert Johansson efterlyser en riskbedömning och tydliga arbetsbeskrivningar till väktarna. Där ska stå att de med hänvisning till sin egen säkerhet ska gå undan och inte ingripa, anför han.

– Trots att de i hjärtat säkert vill något annat.

I september i år presenterade Afa Försäkring en rapport som visar att väktare och ordningsvakter hör till de yrkesgrupper som löper störst risk att utsättas för hot och våld i arbetet.

PATRIK TOLVSGÅRD ÄR säkerhetschef på Skånes universitetssjukhus. Han har inte fått några signaler om oro bland vård- och säkerhetspersonalen. Säkerhetschefen betonar i stället att de båda väktarna kommer att kompletteras med områdesväktare dygnet runt.

– Dessutom finns en väktare i receptionen som också arbetar dygnet om. Vi ska alltså inte skära ner på bevakningen utan ersätta ordningsvakter med väktare. Det har vi berättat vid olika personaltträffar, säger han.

Förändringen beror på ett nytt förordnande från Polisen för sjukhusområdet efter att det tidigare löpt ut, uppger Patrik Tolvsgård. Det nya innebär att ordningsvakter bara får verka på ”allmän plats” och därmed inte kan anlitas för inomhusmiljöer. Där kommer i stället att finnas väktare.

Förslaget att byta ut ordningsvakter mot väktare kom från Avarn Security, som sjukhuset kontaktade när förordningen skulle förnyas, förklarar han.

– Vi har fullt förtroende för Avarn. Med väktare får vi större rörlighet och de arbetar dygnet runt, till skillnad från ordningsvakterna. På så sätt ökar vi säkerheten.

Fast fack och ordningsvakter invänder att väktare inte har samma befogenheter att ingripa och avvisa personer?

– Jo, men enligt polisens förordnande så får ordningsvakter inte längre verka inne i lokalerna. Det är bara på sjukhuset i Malmö vi har ordningsvakter, men vi ser att väktare mycket väl kan sköta den här arbetsuppgiften.

Patrik Tolvsgård tillägger:

– När det gäller Arbetsmiljöverkets beslut om stopp för ensamarbetande ordningsvakter har Avarn nu också vidtagit så mycket åtgärder att beslutet upphävts och ordningsvakter kan arbeta ensamma.

Vid vissa incidenter får väktare kalla på polis och väntan kan bli lång?

– Vi har mycket väl utvecklade direktlarm till polisen. Vid exempelvis knivskärningar skickar de patruller direkt och spärrar av området. Det händer att polisen är snabbare på plats än Avarn, säger Patrik Tolvsgård.

Bevakningsanställda vidhåller att säkerhetsavdelningen har mer inflytande över bemanningen än säkerhetschefen ger uttryck för. Och att anställda inom polisen också vill behålla ordningsvakterna.

– Var ordningsvakter får lov att verka, som i exempelvis väntallar på sjukhus där det kan vara stökigt, beror till stor del på hur du som upphandlare formulerar din ansökan, hävdar en röst. Och tillägger:

– På sjukhuset i Helsingborg arbetar ordningsvakter, så det är inte bara i Malmö. ■

Fakta

Polismyndigheten fattar efter ansökan av säkerhetsupphandlare som exempelvis sjukhus och köpmannaföreningar beslut om rätten att anlita ordningsvakter på begränsade platser. Besluten är tidsbegränsade, ges efter särskild prövning och kan förnyas.

Enligt ordningsvaktslagen (LOV) kan polisen ge klartecken för så kallade §2 och §3-områden. För allmänna platser som köpcentrum har polisen ofta utfärdat förordnanden om §3-områden medan arbete vid krogdörr generellt klassats som §2-områden, förklarar Transports bevakningsombudsman Jerker Nilsson.

Enligt Polismyndighetens egna uppgifter om förordnade ordningsvakter och ”Prövade bevakningsobjekt i polisregion Syd” är norra området vid Skåne universitetssjukhus ett §3-område.

En statlig utredning har nyligen presenterat olika förändringar av LOV, som mötts av både ris och ros av fack och arbetsgivare.

David Ericsson

Bromsa ner – och tänk efter

Det regnade på Grönland i höstas. 7 miljarder ton föll enligt tidningarna och det är första gången det över huvud taget sker. FN:s klimatpanel har gått igenom 14 000 miljörapporter och konstaterar att havsnivån kommer att stiga med mellan 0,5 och 1 meter i hela världen till nästa millennieskifte om inget görs.

”Skiter la ja i, låt miljömupparna hålla på å larma!” säger säkert en del.

”Bara å bygga vallar mot havet”, säger kanske andra.

Men om det går så illa som det faktiskt kan gå, så kommer miljontals hektar odlingsmark att hamna under vatten. En del åar och floder börjar förmodligen gå baklänges, därmed förstörs dricksvatten och städer som Göteborg kan bli obeboeliga.

Med största säkerhet kommer de flesta barn, även de som i dag sitter tryggt fastspända i SUV:arnas baksäten, att drabbas på ett eller annat sätt. Och förmodligen blir de rätt gramse på oss om vi inte försöker förhindra katastrofen.

> ”Det finns mycket att göra för att freda sitt samvete så att barnbarnsbarnen blir lite mindre sura på oss en vacker dag.

SÅ VAD KAN vi göra för att något mildra framtida generationers dom över oss? En hel del tror jag. Sverige är i och för sig inte den värsta nedskitaren i världen – fast om man räknar per person så är det just det vi är, med alla våra resor och vår ohämmade konsumtion av utländska varor.

Men det är ändå inte rimligt att helt sluta åka bil. Vi måste ta oss till jobbet och till olika aktiviteter. Mat måste vi äta och konsumera en del varor såväl som media och kultur.

Fast även ”klimattvivlaren” skulle kunna samåka till jobbet (man kan göra som en kollega – skriva ett kontrakt om att inte prata på vägen). Det kan gå att planera matinköpen så att bara en bil behövs i hushållet. Att köpa en ny elbil, som Miljöpartisterna förespråkar, är däremot direkt kontraproduktivt. Det tar minst tjugo år innan den ”betalat av” de utsläpp som själva tillverkningen ger.

DÄREMOT KAN MAN ”miljötrimma” sin gamla bil och köra med mer miljövänliga bränslen. Planering är också bra, att inte slänga mat, hemestra (klimatet har ju blivit så varmt nu) plus en massa andra saker.

Jag är övertygad om att en vanlig familj kan spara många tiotusenlappar per år, särskilt i dessa dyrtider. Ja att det kan bli en sport att spara pengar och därmed miljö för att kanske ta ledigt och göra något verkligt roligt.

Det är klart att man ska fortsätta cruisa med amerikanaren ibland. Men det finns mycket att göra för att freda sitt samvete så att barnbarnsbarnen blir lite mindre sura på oss en vacker dag. För det är få av oss som kan säga att vi inget visste... ■



Toppen & botten

↑ Ingen kan göra allt men alla kan göra något.

↓ Alla olyckor där lastbilar kör in i stillastående fordon – de måste få ett slut!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Redan före flygkrisen ville Gate gourmet gå över från Transports till Hotell- och restaurangfackets cateringavtal med sämre villkor för medlemmarna. Tvisten mellan företag och fack började hösten 2020 och slutade med förlikning den 3 september 2021. Enligt uppgörelsen betalar företaget allmänt skadestånd till 62 uppsagda medlemmar.

”Kanske kom företaget för billigt undan”

Uppsagda på Gate gourmet om skadeståndet

Flyg. Pengarna ger plåster på såren. Men det hade varit spännande att se hur det gått om Transport och Gate gourmet mötts i Arbetsdomstolen. Så reagerar några cateringarbetare som sagts upp och får skadestånd i en uppgörelse mellan parterna.

Text och foto **Justina Öster**

I november, några dagar före huvudförhandlingen i Arbetsdomstolen (AD), kom Transport och cateringbolaget Gate gourmet överens. Företaget ska betala ett för fackförbundet historiskt högt belopp i allmänt skadestånd, totalt 10 miljoner till 62 uppsagda medlemmar.

MEDINA BAJRIC FICK gå efter 43 år på bolaget och söker nytt arbete.

– Jag är jätteglad över pengarna! Transport har kämpat hårt och gjort ett jättebra jobb. Utan facket kanske vi inte hade fått någonting, så de ska ha ett jättestort tack.



Skadeståndet fördelas olika utifrån hur hårt medlemmarna drabbats. Medina Bajric vill inte säga hur mycket hon får. Hon är 60 år och oroar sig ändå:

– Om jag inte får ett nytt jobb räcker ju pengarna inte så långt. Vad gör jag då? Det är svårt att få arbete i min ålder, redan vid 55 plus säger Arbetsförmedlingen. Men man borde få en chans, att arbetsgivarna inte bara tittar på åldern utan på personen.

I SIN STÄMNING till AD anförde Transport att uppsägningarna av cateringarbetarna skett utan saklig grund och att bolaget dessutom brutit mot turordningsreglerna.

Gate gourmet hänvisade å sin sida till flygkrisens dalande resande. Bolaget ansåg sig i och med en omorganisation till så kallade kombinationstjänster ha rätt att byta ut Transports avtal och avlöna alla enligt Hotell- och restaurangfackets cateringavtal.

Avtalsshopping, menade Transport eftersom medlemmarna fick rejält sänkt lön, mer arbetstid, sämre villkor och i stort sett utförde samma arbetsuppgifter.


AKTUELLT

Flygjätte betalar stort skadestånd till uppsagda

Detta har hänt

Flyg. **Pengarna ger plåster på såren. Men det hade varit spännande att se hur det gått om Transport och Gate gourmet mötts i Arbetsdomstolen. Så reagerar några cateringarbetare som sagts upp och får skadestånd i en uppgörelse mellan parterna.**

Text och foto **Justina Öster**

Transportarbetarens decembernummer.

MEDINA BAJRIC FUNDERAR över ifall hon fått jobbet åter som Transport krävde i stämningen, om förhandlingarna ändå skett. Hoppet fanns, hon skulle ha gått tillbaka.

Tidigare kollegor, som arbetar kvar efter omorganisationen, har berättat att Gate gourmet nu ökar tjänstetiden på tidigare ”nedhyvlade” tjänster och återanställer uppsagda.

Medina Bajric håller huvudet högt och fortsätter kämpa, säger hon.

– Jag är ju beroende av en inkomst för att kunna betala alla räkningar och jag brukar trösta mig med att det kommer att lösa sig.

JAN SELIN BLEV också uppsagd, har återgått till arbetet som sopgubbe och fortsätter jobba som skyddsombud.

– Jag hade arbetat i drygt två år och fick 70 000 kronor så jag är nöjd, absolut. Jag har ju gått vidare. Det är värre för andra som jobbat 30–40 år på Gate gourmet och inte har hittat nya jobb. De ska självklart ha högre skadestånd, annars hade jag blivit besviken.



Jan Selin har fem barn mellan ett och nitton år och har efter händelserna på cateringbolaget fått blodad tand att arbeta fackligt.

– För att mina barn ska få det bättre. Gate gourmet drog undan mattan för sina anställda och därmed deras familjer. Så många hade nog sett att huvuden i ledningen också rullat.

– Att inga ansvariga fått gå har gjort en del besvikna. Företaget behandlade oss som siffror på ett papper bara, utbytbara.

Jan Selin saknar Arlanda, men säger att han tjänar bättre som sopgubbe.

FÖRRA KOLLEGAN THOMAS BELVÉN har också sadlat om till miljöarbete, säger att han har bra arbetstider, goda arbetskamrater och inte jobbar helg.



– Det är skönt att landa efter all turbulens på Arlanda. Jag fick 70 000 kronor och vi som inte fick mer hade egentligen velat gå vidare till AD. Jag hade gärna sett ett domstolsutslag om att företag inte får göra så här. Jag är helt övertygad om att vi vunnit, säger Thomas Belvén.

– Kanske kom företaget för billigt undan.



Väntande matvagnar. Transport har även stämt Gate gourmet i Arbetsdomstolen för brott mot förbundets kollektivavtal.

Men än är tvisten med Transport inte över...

Transport. Flygombudsman Johan Einarsson har förhandlat med Gate gourmet sedan augusti 2020 och berättar att alla 62 medlemmar har accepterat uppgörelsen.

Text och foto **Justina Öster**

– Majoriteten är nöjda med skadeståndet de fått. Fast några har förstås haft väldigt höga förväntningar, ibland på flera årslöner, och tyckt att de fått för lite, säger han.



– Det här är ändå ett rekordhögt skadestånd för Transport, som visar värdet av att vara medlem och att företag inte kan bete sig hur som helst.

MEN DÄRMED ÄR den utdragna tvisten mellan Transport och Gate gourmet inte över. Facket har också stämt företaget i AD för brott mot kollektivavtalet.

Det handlar om vad centrala ombudsmannen Per-Olof Norgren kallar ”felaktiga löner” till Transportmedlemmar som återanställdes på Gate gourmet efter omorganisationen.

Från mitten av september 2020 började bolaget tillämpa Hotell- och restaurangfackets cateringavtal för alla anställda. Detta trots protester från bägge facken med hänvisning till att LO beslutar om vilka förbund som ska organisera vilka medlemmar. Inte arbetsgivare.

FÖRBEREDANDE MUNTLIGA förhandlingar är planerade att hållas i AD i mars 2022. Men strax före jul kommer arbetsgivare och fack att träffas för en första ”trevare” för att se om de kan förlikas.

– Jag vill inte gå händelserna i förväg men jag hoppas att vi ska kunna komma överens innan vi når AD, säger Per-Olof Norgren.



Förutom lön och ersättningar till medlemmarna (enligt Transports avtal) yrkar förbundet också på ett allmänt skadestånd på en miljon kronor till facket. ■

UPPSAGDA ERIK JOHANSSON har övergått till två olika timjobb, i barn- och äldreomsorgen. Efter nio år på Gate gourmet fick han cirka 235 000 kronor i skadestånd.



Han har räknat på det och är nöjd, med ett minus för att pengarna är skattepliktiga.

– Men man kan inte få allt. På ett sätt hade jag velat driva frågan hela vägen till AD för att få reda på om arbetsgivare verkligen kan göra så här. Vad händer med Transports avtal på flygplatserna nu och de som jobbar på SAS?

– Fast det är skönt att det är klart så att jag kan gå vidare i livet. Vi har bra chefer i äldreomsorgen och jag funderar på att studera till ambulanssjukvårdare, säger Erik Johansson. ■

Regn, rusk och grillad korv. Skolbussföraren Shabaz Jamal skakar hand med ombudsman Lone Olsson. Men alla blir inte lika glada när Transports Malmögäng dyker upp för att märka bilar. Med kollektivavtal.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

”Utan avtal ingen klisterlapp”

Det är dags att höja lönen. Och då snackar vi inte om 100-lappar! Taxiföraren Peter Dahlberg har sin åsikt klar när Transports Malmöavdelning bjuder på korv och märker upp taxibilar med kollektivavtal i Trelleborg.

PLATSEN ÄR PARKERINGEN utanför beställningscentralen Vellinge taxi. Det är snart lunchtid. Malmögänget med uppsökaren Jon Wall i Transports taxiprojekt hinner precis montera upp grillar och nyinköpt vindskydd innan gråhimlen börjar droppa.

– Vellinge taxi är det enda bolaget inom Malmöavdelningens område som kräver att alla anslutna åkare ska ha kollektivavtal. Varje gång de får in en ny åkare kontaktar de oss, säger taxiombudsman Lone Olsson.

Hon ler:

– Utan avtal ingen klisterlapp.

Men bryr sig vanliga resenärer om ifall chauffören som kör dem har avtalsenlig lön, hyfsad arbetsmiljö, försäkringar och pension?

– Jag vet inte men om någon ringer till oss på avdelningen, och det är faktiskt ganska vanligt, så rekommenderar vi Vellinge taxi. Plus Svea taxi. De ingår under samma paraply.

Lone Olsson drar upp kapuschongen och småpratar med taxiförarna som droppar in. Tillsammans med åkeriombudsman Lars Klang klistrar hon avtalslappar på bilarna.

Några kräver mer kraft för att fästa i regnet.



Taxiföraren Peter Dahlberg tycker det är bra att få valuta för alla medlemsavgifter han betalat in. En korv för varje år vore ett okej avtal, skojar han.

PETER DAHLBERG TAR ett bett av grillkorven. Han kör taxi, sjukresor och färdtjänst och skämtar bekant:

– Kul att ni bjuder på någonting för all medlemsavgift jag betalat in. En korv för varje år jag varit med i facket, eller hur Lone? Vi gör ett avtal?

Lönen är den viktigaste frågan för facket att ta tag i, tycker han.

– Taxiyrket är ett av Sveriges sämst betalda. Lönerna behöver höjas kraftigt!

Fast frågan är förstås komplicerad. Åkeriägarna måste konkurrera och lämna anbud till upphandlare som vill hålla kostnaderna nere, vilket drabbar chaufförerna, resonerar Peter Dahlberg.

– Grundlön måste vi ha i alla fall.

Han är nöjd med sin åkare men någon facklig utbildning hinner han inte med.



Peter Lundström (till vänster) från Malmöavdelningen hanterar grillen medan varselklädda taxiuppsökaren Jon Wall diskuterar överetablering och fusk i branschen med åkare och chaufförer.



Avtalsmärken som ska stå pall för regn och rusk. Ombudsman Lone Olsson tar tummen till hjälp.

> **”Taxiyrket är ett av Sveriges sämst betalda. Lönerna behöver höjas kraftigt!”**
>
> Peter Dahlberg, som kör taxi, sjukresor och färdtjänst.

Måste ju jobba. Fast Peter Dahlberg satt med i fackklubben på företaget för några år sedan och tror att den finns kvar. Vad mer?

– Jag hade gamle finansministern Gunnar Sträng som lärarvikarie på gymnasiet.

I SEPTEMBER DROG Transport i gång ett taxiprojekt med fem uppsökare runt om i landet. Fram till nästa sommar ska de träffa taxichaufförer, försöka få i gång mer facklig aktivitet och förmå fler åkare att teckna kollektivavtal. I Malmöområdet jobbar uppsökaren Jon Wall med ett mångskiftande förflutet inom transportsektorn. Han har kört allt från mjölk till sopor och maskiner, rattat kranbil och även arbetat som trafikledare.

– Anslutningen till facket är så dålig så vi borde kunna värva fler medlemmar. Det är helt avgörande om vi ska kunna förändra branschen, säger han. Och fångar upp en chaufför vid grillen med samma budskap:

– Vi måste bli fler för att kunna ändra på det här. Det finns så mycket att göra!

Föraren riktar genast in sig på överetablering och fusk, säger att säkert alla vill växla över till mer seriositet och ”att folket på golvet ska betraktas som seriösa”. Han är med i a-kassan, men inte i Transport.

– Skulle du vilja gå med? Du får hemförsäkring och inkomstgaranti som ger högre ersättning om du blir arbetslös. Jag kan anmäla dig till vår fackliga grundkurs, Startpunkten?

Chauffören slinker i väg med orden:

– Måste tänka lite.

EN VANLIG REAKTION, nickar Jon Wall. Över lag är förarna trevliga när han dyker upp på taxistopp och beställningscentraler.

– De är ju servicemänniskor.

Taxi beskrivs ofta som en näring i kris. Tror du den går att förbättra?

– Ja, fast vi behöver hjälp uppifrån också, åtgärder krävs från regering och riksdag, framhåller Jon Wall.



Nya regnskyddet behövs. Jon Wall har kört kranbil, mjölk, sopor och maskiner, och försöker nu få fler taxiförare att engagera sig fackligt.



Chauffören Hazem Azo Khelo har inte träffat någon från facket förrän nu och inte funderat på att gå med. ”Men det är bra att de kommer hit. Min åkare är en snäll man som bryr sig om personalen”, säger han.



Ombudsman Lone Olsson.

Transport driver bland annat krav på att kör- och vilotidsregler som motsvarar bestämmelserna inom den tunga trafiken ska införas, att taxisektorn ska regleras och etableringskontroll införas.

TAXIFÖRAREN HAZEM AZO KHELO kliver ur bilen. Han kallar sin åkare en snäll man som bryr sig om personalen. Gå med i Transport? Det är första gången han träffar på någon därifrån. Han slår ut med armarna, måste också fundera.

– Men det är bra att facket kommer hit.

Mangal Wrishmin är ensamåkare och dyker rätt in i diskussionen med fackfolket. Sex dagar i veckan jobbar han, tretton timmar om dagen men det betyder inte att han blir miljonär. Han för en ständig kamp för att få ekonomin att gå ihop.

– Det är den största tragedin. Och att 90 procent i taxibranschen är invandrare.

– Varför ska vi ha olika priser i Sverige? Det svenska samhället är förloraren. Vi som kör mår jättedåligt och har dålig arbetsmiljö.

”Hur ska en pappa kunna ha koll på sina barn när han hela tiden sitter i taxin? Jag åker i väg när barnen sover och kommer hem när barnen sover. Det är fel att livet bara ska vara att jobba.”

Mangal Wrishmin, ensamåkare.

– Och hur ska en pappa kunna ha koll på sina barn när han hela tiden sitter i taxin? Jag åker i väg när barnen sover och kommer hem när barnen sover. Det är fel att livet bara ska vara att jobba.

PETER PERSSON ANSLUTER vid grillen. Före pandemin hade han två bilar och tre anställda. Nu kör han själv och tycker att staten strösslar pengar över fifflande taxiföretag.

– Vi konkurrerar ut oss själva med skattepengar vi betalar in. De här bolagen ska inte ha bidrag! De vinner anbud med en massa bidragsanställda, konkursar efter några år och startar nya bolag. Det kan inte få fortsätta, att lägsta pris alltid vinner, säger han.

Det finns diskussioner om att låta enbilsåkare gå med i facket. Deras villkor är knappast bättre än de anställda förarnas, konstaterar ombudsman Lone Olsson.

– Men hur ska vi ställa oss om åkaren köper en bil till och anställer förare? Frågan är inte alldeles enkel och alla är inte intresserade av att de ska kunna bli medlemmar.

CHAUFFÖREN SHAHBAZ JAMAL övervakar märkningen av sin skolbuss. Han är medlem och har fått hjälp av Transport tidigare för att få ut sin lön.

– Facket är jättebra för oss!

Nu jobbar han fem dagar i veckan, mellan 7 och 17 med en timmes paus, och vill inte byta åkare. En del ger så dålig lön, är Shahbaz Jamals erfarenhet.

– Min svenska är inte jättebra, men många gånger hjälper passagerarna mig. Jag har många människor som mina lärare.

Han ler brett till skillnad mot föraren Per som är arg (och inte vill säga sitt efternamn).

– Facket säger att jag måste ta lunch. En hel timmes lunch när jag inte tjänar något.

Ombudsman Lone Olsson skakar på huvudet och kontrar med att taxiföraravtalet ger honom rätt att ta 1,5 timmes lunch.

– Det är inte facket utan arbetstidslagen som säger att du ska ta rast efter max sex timmars arbete. Men du behöver faktiskt rast, vila och återhämtning när du kör.



Goran Milic har varit med i facket sedan han slutade skolan. Han kör måndag till fredag 7–17, med två timmars paus. Bra för träning, tycker han.

LARS ANDERSSON ÄR ursprungligen plåtslagare, har varit med i facket hela livet men hoppade av för fyra, fem år sedan.

– Jag tyckte rent ut sagt att det blev för dyrt, men har funderat på att gå med igen. Transport borde jobba för bättre arbetsförhållanden och ob-tillägg, helgersättning efter klockan 19. Det är sjukt att alla vi som kör på procentlön inte har ob-tillägg.

VARFÖR GORAN MILIC är med i facket? Den frågan har han inte fått förut. Han har aldrig begärt hjälp men det kan vara bra att vara medlem, tycker han. Efter en sväng till lager och logistik är han tillbaka i taxibilen, tycker om att köra bil och träffa nya människor.

Men jobba helg orkar Goran Milic inte med längre. Han kör måndag till fredag, 7–17 med två timmars paus.

– Det är bra. Jag hinner träna två gånger om dagen, försöker få bort min mage, säger han och klappar på den.

MATS ÖHMAN TAR skydd under vindskydet och stryker undan några regndroppar. Han är ordförande i avdelningens buss- och taxisektion och hakar på lönesnacket.

– Våra dagskassor ligger på ungefär samma nivå i dag som 1997 fast alla priser har gått upp. Mest angeläget är att vi får bort procentlönen. Vi måste trycka på regeringen för att få en reglering av taximarknaden igen. ■



Diskussioner, varmkorv, vattenpölar och festis. ”Hur ska en pappa kunna ha koll på sina barn om han hela tiden sitter i taxin”, undrar en enbilsåkare.

Självklart med kollektivavtal

Varför kräver ni att åkare som ansluter sig till Vellinge taxi ska teckna kollektivavtal med Transport?

Platschef Andreas Olajos ser avtal som ”ganska självklart”.

Text **Justina Öster**

Så här säger han:

– Jag tycker det är ganska självklart att arbetsgivarna ska erbjuda sina anställda schysta villkor. Det är ju ganska utbrett, eller inte utbrett kanske men det förekommer, att arbetsgivare inom taxi inte erbjuder schysta villkor.

– Såna åkare ska inte vara verksamma hos oss på det oschysta viset.

Varför ställer inte fler beställningscentraler krav på kollektivavtal?

– Det får de själva svara på, det kan inte jag. Klart att jag har funderingar men spekulationer kanske blir helt fel.

Vad innebär det för konkurrensen, att ni har avtal men andra inte?

– Säkerligen kan det finnas prisdumpning, men samtidigt kan vi ha en fördel när det gäller personalrekrytering. Folk vill jobba där det finns avtal och det är inte lätt att hitta chaufförer.

Så ni har svårt att få tag i förare?

– Folk som vill jobba som chaufförer finns det jättegott om. Men personer som verkligen är chaufförer och vill vara det, är jättesvåra att hitta. Personer man kan lita på som uppfyller krav på allt från att förstå och kunna svenska till att hålla hastigheter och köra trafiksäkert.

Hur fungerar Vellinge taxis samarbete med Transport?

– Jag tycker vi har ett väldigt bra samarbete. Men egentligen är det väl så att om man inte behöver ha så mycket kontakt så borde det vara ett tecken på att arbetsgivaren sköter sig, säger Andreas Olajos.

Han tillägger:

– Jag ringer taxiombudsman Lone Olsson minst en gång i månaden och frågar om råd och tips så det fungerar jättebra.

VELLINGE TAXI HAR omkring 70 anställda chaufförer och 45 egna fordon. Totalt arbetar cirka 130 förare för Vellinge taxi beställningscentral.

Svea taxi allians är ett nätverk av lokala taxiföretag som är anslutet till Vellinge taxi och ägs av Taxi Stockholm.

Inom Svea taxi arbetar ett 30-tal åkare, varav de flesta är enbilsåkare. ■



”När man öppnar dörren följer ratten med. Det är en kul grej med bilen som räddade BMW från total bankrutt”, säger P-O Åberg om sin mintgröna BMW 300 Isetta från 1959. Bredvid står en annan tysk minibil, en Goggomobil.

Samlare utan mål

En flygplanspropeller, gamla radioapparater och kameror, en Wurlitzer-jukebox och en lyxig trampbil av märket Austin J40. Men framför allt mopeder är det som gäller för samlaren P-O Åberg.

Text och foto **KAMILLA KVARNTORP**

PER-OLA ”P-O” ÅBERG har samlat på saker i hela sitt liv.

– När jag var grabb letade jag bult och mutter som ramlat loss från bilarna, jag hade fickorna fulla och sålde dem sedan för att finansiera grejor som jag ville köpa, säger han i bilen på väg mot Sörfors, en tätort 16 kilometer från centrala Umeå.

HÄR HAR HAN bott i snart 30 år. Dels ville han komma bort från stan, dels ville han få mer plats för sina prylar. Fokus för samlandet har sedan flytten varit mopeder. Väl framme visar P-O Åberg runt i det som tidigare var en ladugård med höns och andra djur, men som i dag har omvandlats till verkstad och förvaringsplats.

Intresset för mopeder och mekanik har funnit med sedan barndomen. P-O är IT-tekniker, men hans pappa cykelhandlaren, hade gärna sett att sonen hade tagit över rörelsen.

– Min mamma ville inte att jag skulle stå ute i kylan och hålla på med cyklar och olja. Och jag lyssnade på henne. I efterhand kan jag ångra att jag inte fick den erfarenheten. Men jag har ju vuxit upp med grejorna, så jag vet vad jag håller på med, säger P-O Åberg, som tror att han har samlandet i generna.

Hans mamma samlade på tavlor, prydnadssaker, möbler och andra vackra ting, hans pappa mest på teknik, vapen och allmoge.

Vad är tjusningen med att samla på saker?

– Det kanske är resan mot målet. Men jag har inget mål. Det är absolut ingen tävling om att ha mest grejor när man dör, som en del tror. Det är en möjlighet att träffa folk. De som har samma intresse som en själv kommer hit och tittar.

Vad är grejen med mopeder?

– Det som är kul med moppe är att det inte är så pretentiöst och ambitiöst. Det behövs inte skinnkläder, ryggskydd och speciella skor för att köra moped, som det gör med en motorcykel.

EN UTFÄLLBAR TRAPPA i den 400 kvadratmeter stora byggnaden tar oss upp till en del av mopedsamlingen.

Hur många moppar har du?

– Har du någon gång frågat hur många renar en renägare har? kommer en rapp motfråga från P-O Åberg.

Efter ett tag avslöjar han att han förmodligen har 55 mopeder, men att de var omkring hundra när samlingen var som störst.

– I början samlade jag på allt, tyckte att allt var jättefint.

Nu har han specialiserat sig på mopeder med lång sadel, sportmopeder, mopeder som har en ovanlig motorlösning eller är unika på något annat sätt – samlingen har därför krympt och delvis omvandlats till reservdelar som sålts.

– Så länge jag kan finansiera det jag köper med något eget blir det inte så dyrt. Men visst finns det tillfällen när jag har gått back. Ibland har jag lånat från barnbidraget, men satt tillbaka pengarna sedan, säger han.

PER-OLA ÅBERG

Ålder: 65 år.

Bor: Sörfors, utanför Umeå.

Familj: Sambo och fyra söner.

Jobbar som: IT-tekniker.

Andra intressen: Trädgården, växthuset, goda vänner och familjen.



Mopeder och trampbilar. Austin J40 (andra bilen från vänster på hyllan) har handbroms, elektrisk signal, en låtsasmotor med riktiga tändstift och skinnsäten.



P-O Åberg uppskattar att han har ungefär 55 mopeder. En stor del av samlingen förvarar han i en före detta ladugård bredvid huset där han bor. Flera mopeder är också utlånade till MC-veteranernas museum i Umeå.



Gamla tändstift och andra prylar som P-O säljer och själv använder när han reparera sina fordon.

”Åk nästan fritt, åk Messerschmitt”.

OFTA ÄR HISTORIERNA kring föremålen mer spännande än sakerna i sig, tycker P-O Åberg. Och historierna om sina föremål kan han.

– Jag är motorhistoriker och skulle kunna berätta varje historia om saker och ting i flera timmar om jag fick, säger han och inflikar att moped är ett svenskt ord.

– Det var en svensk journalist la ihop orden motor och velociped i en artikel på 1950-talet och skapade ordet, som används i 70 procent av världens länder. Det är kul att det är ett svenskt låneord. Men i Danmark heter det knallert.

Intresset för motorhistoria är tydligt. Förkärleken för design från 1900-talets mitt går heller inte att ta miste på.

– Jag gillar art deco och funkis. Man blir glad av industridesign, där de har ansträngt sig för att göra snygga grejor av sådant som absolut inte behöver vara snyggt för att fungera. ■

”Det som är kul med moppe är att det inte är så pretentiöst och ambitiöst. Det behövs inte skinnkläder, ryggskydd och speciella skor för att köra moped, som det gör med en motorcykel.”

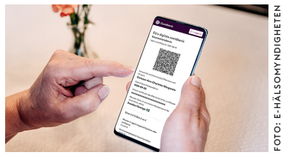


FOTO: E-HÄLSOMYNDIGHETEN

Vaccinationskrav på kulturevenemang

Den första december infördes krav på så kallade vaccinationsintyg för att få gå på allmänna sammankomster, såsom konserter, bio och idrottsevenemang.

Sju dagar efter att du tagit ditt vaccin rapporteras det till Nationella vaccinationsregistret.

Därefter kan du logga in på covidbevis.se och beställa ditt intyg. Sedan skickas det till din digitala brevlåda. Till exempel Kivra, som är ett kommersiellt företag. Vaccinationsbeviset är giltigt i 180 dagar från det datum det hämtas ut. Sedan behöver du hämta ut ett nytt vaccinationsbevis – och det kan du göra när du vill. *JA*



Bibliotekens svensktopp 2020

Här är de tre mest utlånade romanerna av svenska författare:

1. *Jag for ner till bror*
Karin Smirnoff
(Bokförlaget Polaris)
2. *Sen for jag hem*
Karin Smirnoff
(Bokförlaget Polaris)
3. *De drabbade*
Karin Wahlberg
(Wahlström & Widstrand)

Källa: Boktugg.se

Zlatanfilm på bio

14 Januari 20w22

Filmen *Jag är Zlatan* går upp på svenska biografer. Där får vi följa Zlatan Ibrahimovic från den tuffa uppväxten till det stora genombrottet.

Filmen – som är baserad på boken med samma namn – skulle ursprungligen ha haft premiär den 10 september, men den sköts upp på grund av coronarestriktionerna.

Dominic Andersson Bajraktar spelar den unge Zlatan och den äldre spelas av Granit Rushiti. *JA*


FOTO: BIGSTOCK

			PÅ ASK-SIDA	ETT SYD-LÄNDSKT DRAG	DRAS AV		FASTE-TID		INTE AVSE-VÄRT	KLAGO-LÅT	BLIR LITE BRÄND
FILM OM CARL FRED-RIKSSON					UT-REDNING / KRIGISKT SVÄR						
LAG-NING							BLITT				
STAR-TAD				INTE VÄNTAT / GÄRD-NER						KARES-SERAT	
FICK KANSKE GALEN							REDAK-TION / OFTA I ENGLAND				
EN SOM DELAR DIN SMAK			VARA VÅND / DEL AV BIT						NR 12 I ÄTEN / ÄK		
→						MODUL / FAT FÖRR					
HA FÖR ÖGONEN				GÄRNING / INDISK FILOSOFI				TYP AV BÅT / ABSOLUT			
ÄR INTE DÅLIG					FYLLT PÅ / KNUBBIG						DÅRAT
→						GAM-MAL GER-MAN				KAN MÄTAS I KVM	
GRATIS	→	FRÅN FOT-BOLLS-PUBLIK	UT-RYMME MED LÅS	FÖR-STÄRK-TE	→	RINGLEK MED SPETS	DEL AV BAKBEN	NÅD / PRIVAT FRÅGA				UTROP / MALM OCH OLJA		
FRID-FULL							AVTAL / NR 6 I SKALAN			KLAS-SEN SOM ÄGDE	BE-ARBETA MUSIK / LOVORD			
PARDON				YLLE-ÄTAREN / SKA VIDGA					HAR ETTAN OCH TVÅAN					
BJUDER MÅNGA PÅ									SOVBO / GLO			KOMAGE / VALDES BORT		
VAR-DAGS-NEKANDE			ÄR BARA / FOSTRAD				ANNAT FÖR GUMSE / ERFARIT				TÄCKA / BE LITE FINARE			
→						TA BORT STUBBEN / PRISAD RAPACE				GER SKYDD / RYKANDE				STÄLLD ÅT SIDAN	
KNALLA UTAN ATT LÅTA		FÅGEL-ELÄNDE / VAKEN						OAV-BRUTET / SVINTID							LÅR
BLIR ALDRIG MOR				OÄND-LIGHET / TJÄDER-LÄTE				RAST-PLATS / STIL			ÖST-FINNE / ROND-PLATS				
MJÄLL					PLÅGAR ÖRON / BORT				KYLD / KAN SLÅ GÅENDE				HAR FALANG / OM OSS		
NR 88							PÖRTE				VAD-HELST FÖRR				
KORT ENGELSK TUM			LÅTER I GRUPP							ÄR DET STILLA PÅ					©Bulls

Lösningen (hela korsordet) ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 10 januari. Märk kuvertet **”Januarikrysset”**.

Vi delar ut sex vinster. 1:a–3:e pris är två trisslotter, 4:e–6:e pris är en trisslott.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på Decemberkrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Ingmarie Öberg, Uppsala
Lennart Holmqvist, Romelanda
Bengt-Erik Holm, Umeå.

Vinnarna av en trisslott:
Jan Asplund, Brösarp
Hans Ström, Gävle
Anna Hellgren Berg, Angered.

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

Lön under läkarbesök?

Jag undrar vad som gäller när man har läkartid. Ger kollektivavtalet mig rätt till läkarbesök på betald arbetstid?

Har tid för en röntgenundersökning den här månaden och jag kommer troligen att missa hela arbetsdagen då jag kör budbil. Betyder det att jag går miste om en hel dags lön?

Budet

Svar: Du har rätt till permission (betald ledighet) vid förstagångsbesök hos läkare och tandläkare vid akut sjukdom eller olycksfall.

Du har även rätt till permission om du har en remiss av företagsläkare eller, om sådan inte finns, annan av arbetsgivaren godkänd läkare. Den anställde får besöka sjukvårdsinrättning vid högst tre tillfällen per kalenderår.

Rör det sig om arbetsrelaterad skada gäller inte begränsningen om högst tre tillfällen efter remiss enligt ovan.

Jan Lendin, ombudsman avdelning 55 Bohuslän / Dalsland

Hur många timmar har en arbetsmånad?

Jag undrar vad månadslönen, dagtidsjobb, ligger på för en nyutbildad grusbilschaufför. Jag undrar också hur många timmar per månad den är beräknad på då?

En fråga till: Har man rätt till övertid om man jobbar längre än vad ens avtal säger, även om det inte är så mycket varje dag? (Säg att man ska sluta vid 15.30 men att jobbet drar över så man flera gånger i veckan är klar först senare. Även om det inte är så mycket, kanske bara en kvart eller halvtimme.)

Nyutbildad chaufför

Svar: Månadslönen i Transportavtalet är 27 545 kronor. Månadslönen beräknas på 174 timmar.

För en heltidsanställd utgår alltid övertid vid arbete utöver ens ordinarie schema.

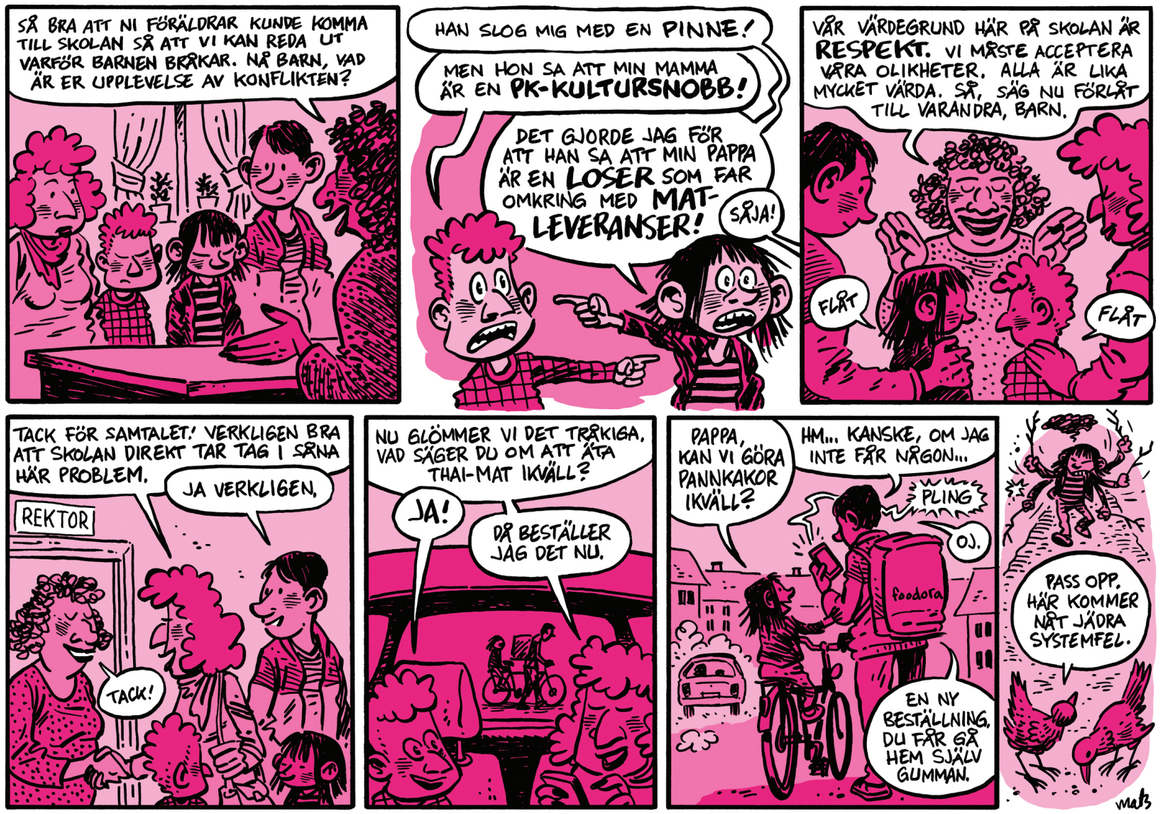
Olov Wiklund och Veronika Ökvist, ombudsmän avdelning 26 Norrbotten

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Behöver du ett snabbt svar? Ring Transport på direkten, **010-480 30 00**, eller förbundets a-kassa, **0771-403 001**. Öppettider och mer information hittar du på **transport.se** och **transportsakassa.se**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.



Avslaget och uppgjort på förhand på LO:s kongress

Tack för det här året. Det har som alla vet varit ett märkligt år med pandemi, restriktioner både hit och dit. Precis när man trodde att det började lätta kom nästa omgång. Nu hoppas jag bara att 2022 ska bli ett år där vi kan ha verksamhet, på ett så vanligt sätt som möjligt.

> ”Ska det vara så här framöver så kan vi övriga tolv förbund delta halva kongressen och påverka de frågor där de stora drakarna inte är överens.

NÄR JAG SKRIVER det här är det nära på upplopp i julhandeln. Många av oss handlar julklappar till familj och vänner. Jag skulle vilja ta ett ögonblick och reflektera över detta. Med Black Friday, i slutet av november, som startskott drog vi i gång en kampanj som heter *Fri frakt till ett högt pris*. Tillsammans med Handels och Seko har vi tagit fram en rapport om e-handeln och de villkor som gäller där. För vår del är budbilstrafiken i fokus i rapporten, men vi organiserar även en hel del terminal- och lagerarbetare som även de berörs av detta fenomen. Vi har haft seminarium och debattartiklar ute. Vi har annonserat både i press och på andra ställen. Rapporten har uppmärksammats en hel del och kampanjen kommer rulla åtminstone julhandeln ut. Jag vill uppmana er att ta en minut och reflektera när ni klickar i fraktalternativ till julklappen ni beställer. Behöver du verkligen ha den hem till dörren? Räcker det inte till ditt utlämningsställe? När frakten är gratis är det ofta ett företag utan kollektivavtal och med usla villkor för chaufförerna som transporterar varan åt dig. Jag kan inte nog understryka, välj ett företag med kollektivavtal. Då är sannolikheten störst att du får en schyst transport. **Skanna QR-koden här nedanför så kommer du till vår kampanjsida där du kan läsa mer.**

Det känns bra att kunna redovisa ett gott samarbete mellan oss och ett par andra LO-förbund på ett så viktigt område som e-handeln. Plattformsföretagen är vanliga företag och ska bete sig som sådana och sluta försöka framhålla sig som något annat. De ska vara en del av den svenska modellen, och ta samma ansvar som alla andra företag. Det finns ingen gräddfil för företag i Sverige. Med det går jag över till att berätta lite om mina intryck från LO-kongressen som hölls i månadsskiftet.

DENNA LO-KONGRESS MÅSTE anses märklig och annorlunda, ur flera olika aspekter, inte minst för att det var del två på en redan påbörjad kongress där både valen och LAS-frågan redan var hanterade. Utöver detta måste jag säga att det kändes som en märklig mix, av avslaget och uppgjort på förhand i många frågor. Avslaget utifrån att de viktiga valen och LAS-frågan redan hanterats på en digital kongress samt att många av motionerna skrevs för cirka ett och ett halvt år sedan.

Uppgjort på förhand utifrån att de två största förbunden, Kommunal och IF Metall, verkade oerhört sampratade i många frågor. Ska det vara så här framöver så kan vi övriga tolv förbund delta halva kongressen och påverka de frågor där de stora drakarna inte är överens. Sedan kan vi lika gärna göra annat viktigare arbete för våra förbundsmedlemmar, och drakarna kan skicka ut ett informationsblad om att ”så här blev det, bara att gilla läget”.

Möjligen är jag som örebroare och Tony Rickardson-fan lite gnällig och bitter, men eftersmaken är ju vad den är tyvärr. Jag är dock mycket nöjd med mitt eget förbunds protestaktion mot huvudavtalet vid incheckningen för kongressombuden samt vår delegations tappra arbete på plats.

MED DESSA ORD vill jag önska er alla ett gott nytt år. ■



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

Scanna koden!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 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 10 januari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 11 januari kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi samlas i studielokalen, och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Studier för medlemmar Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället. Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll, skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Kommande Startpunkter
➤ Torsdagen den 13 januari kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Tisdagen den 25 januari kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

Fler datum kommer. Se nästa nummer av tidningen, eller transport.se.

Du tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier och får ett stipendium från avdelningen för dagen. Vid frågor om utbildningar och anmälningar, ring Joakim Carlsson på 010-480 31 38 eller mejla joakim.carlsson@transport.se.

Avdelningen önskar alla medlemmar en god jul och gott nytt år.

AVDELNING 6 VÄRMLAND



Sälen.



Branäs.

HYR VÅRA STUGOR
Det finns fortfarande några obokade veckor. Först till kvarn. Mer info på hemsidan.

Avdelningen sparkar i gång det nya året med planerade kurser. Om ditt avtal, Startpunkten facklig introduktion, med mera. Ring avdelningen för tider och datum.

Glöm inte att delta på klubbarnas och sektionernas årsmöten. Det är där medlemmen kan påverka vad avdelning 6 ska jobba med under 2022.

Avdelning 6 önskar alla en skön jul och nyår! *Ordföranden*

AVDELNING 9 ÖREBRO

Avdelningsstyrelsens sammanträden
➤ Torsdagen den 20 januari.

➤ Torsdagen den 10 mars.

➤ Fredagen den 6 maj, middag efteråt.

➤ Onsdagen den 22 juni, digitalt.

➤ Måndagen den 22 augusti.

➤ Onsdagen den 12 oktober.

➤ Torsdagen den 3 – fredagen den 4 november, verksamhet och budget.

Representantskapets sammanträden
➤ Lördagen den 26 mars (repets årsmöte).

➤ Lördagen den 21 maj (valrep).

➤ Lördagen den 10 september (höstrep).

➤ Lördagen den 3 december (julrep).

Avdelningen önskar alla medlemmar en god jul och ett riktigt gott nytt år! Vi hoppas nästa år blir ett bra år och att vi alla får vara friska.

Ett stort tack till alla förtroendevalda som kämpar hårt och gör ett fantastiskt jobb. Tillsammans med er kommer vi långt!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND



Martin Alstergren tillträder som lokal ombudsman den 1 januari då Anna Erixon går vidare till förbundskontoret som central ombudsman.

Vill du skriva motioner till Transports kongress 2022 ska dessa vara avdelningen till handa senast den 25 februari.

Avdelningen önskar alla ett gott nytt 2022!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND / NORDUPPLAND

Vi på avdelningen önskar alla medlemmar gott nytt år!

Sektionernas årsmöte hålls onsdagen den 19 januari kl 18.00–20.00. Fika från 17.30. Plats: Avdelning 11, Sätrahöjden 16 i Gävle.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten
➤ Securitasklubben: Den 1 februari kl 18.30 på Securitashuset. Skriv till klubbordföranden om du vill bli inbjuden på Teams. Detta möte är ett årsmöte, så det kommer att nomineras och väljas till klubbstyrelseuppdrag. Välkomna, hälsar klubbordförande Philip Kretz Lindén (philip.kretz.linden@securitas.se).

➤ Sektion 90 bevakning: Den 8 februari kl 18.00 har sektionen årsmöte på avdelningsexpeditionen. Det kommer även finnas möjlighet att vara med på Teams. Det kommer skickas ut en inbjudan, där du måste anmäla dig för att kunna vara med över Teams. På detta årsmöte så kommer det att nomineras till olika avdelningsuppdrag, men även till olika sektionsuppdrag. Välkomna, hälsar sektionsordförande Mirja Nilsson (mirja.nilsson@securitas.se).

➤ Tisdagen den 11 januari kl 18.00 kallas medlemmar i sektion 55 (taxi/buss) till medlemsmöte på avdelningens kontor, Kosterögatan 5 i Malmö. Denna kväll är det bland annat nomineringar till uppdrag i sektionen. Vi bjuder på något lätt att äta, samt kaffe och kaka. Välkomna önskar ordförande Mats Öhman (tel 0761-89 27 90).

➤ Måndagen den 17 januari kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till medlemsmöte på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32). Styrelsen träffas kl 17.00. På dagordningen bland annat nominering till uppdrag i sektionen. Mötet sker fysiskt, men det går att delta digitalt. Länk finns på avdelningen hemsida (www.transport.se/avdelning12). Välkomna, önskar ordförande Maths Nilsson (tel 0722-60 36 50).

➤ Lördagen den 22 januari kl 9.30 kallar åkerisektionen till nomineringsmöte och årsmöte på Transport avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö. På dagordningen bland annat nominering och val till sektionsuppdrag, till exempel representantskapsledamöter och styrelsen. Det ska även nomineras till avdelningsuppdrag, bland annat ordförande i avdelningen. Vi börjar kl 9.00 med fika och efter mötet serveras något att äta. Varmt välkomna önskar ordförande Henrik Holmgren (tel 0709-52 64 69).

Transportsossen Onsdagen den 26 januari kl 18.00 bjuder Transports S-förening in till öppet möte hos ABF, Spånehusvägen 47 i Malmö. Där bland andra Elin Gustafsson, S-riksdagsledamot som sitter i Trafikutskottet, deltar. För mer info kontakta ordförande Mats Öhman (tel 0761-89 27 90).

Avdelning 12 önskar alla medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Glöm inte att sektion 1 har årsmöte lördagen den 15 januari kl 10.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

Följ oss gärna på Facebook: www.facebook.com/Svenska-TransportarbetareforbundetAvdl14/ och på Instagram heter vi transport.14.

Nyårshälsning Vi önskar våra medlemmar ett gott nytt år!

AVDELNING 16 GOTLAND

Gott nytt år, från oss på avdelningen till alla medlemmar!

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

➤ Årsmöte för Sektion Skaraborg: Den 7 januari i Transports lokaler på Skåningstorpsvägen 5 i Skövde. Start kl 15. Ingång på baksidan. Vi kommer bland annat att behandla val till sektionsstyrelsen och nominering till avdelningsuppdrag. Vi bjuder på smörgåstårta!

➤ Årsmöte för Sektion Södra Älvsborg, den 8 januari kl 11-14 i Arbetarrörelsens hus, Norrby tvärgata 3. Fika finns från



klockan 10.30. Det ska väljas ordförande till sektionen och nomineras till avdelningsuppdrag samt kongressledamöter! Välkomna!

För medlemsutbildningar, kontakta vår studieorganisatör på e-post studier.17@transport.se. Datum för lokala utbildningar under 2022 finns på avdelningens hemsida, www.transport.se/avdelningar/halsingland/

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Har du för avsikt att göra ett besök på avdelningen? Ring först och kolla att det finns någon på plats.

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/studieorganisatör Mikael Humlin på tel 010-480 33 42 eller e-post mikael.humlin@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta regionala skyddsombudet Johnny Wiklund på 010-480 33 41 eller e-post johnny.wiklund@transport.se.

Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör av dig till oss på avdelningen på tel 010-480 30 18 eller e-post transport.18@transport.se så bokar vi in en tid som passar!

Följ oss! Vi lägger löpande ut information på våra sociala medier, så håll koll på dessa via länkarna nedan:

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

Nyårshälsning Vi passar på att önska alla medlemmar och alla andra ett gott nytt år!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

God jul och gott nytt år, kamrater!

Hoppas att du har haft en riktigt god jul och att du har fått njuta av lite ledighet. Det här året är snart slut och ett nytt står för dörren.

Pensionärsklubbens styrelse önskar god fortsättning på det gamla året och gott nytt år.

Branschmöte bevakning: Den 19 januari kl 19.00 på Best Western Ta Inn Hotel, Ängsgärdsgatan 19 i Västerås. Alla medlemmar är välkomna att delta på mötet. Vi ska prata om bevakningsbranschen i framtiden med kunniga föreläsare, och även med representanter från lokalpolitiken.

Sektionernas årsmöte: Den 2 februari kl 18.00 på Best Western Ta Inn Hotel, Ängsgärdsgatan 19 i Västerås. Vi väljer styrelse till sektionerna och ledamöter till representantskapet.

Motionsskrivning till Transports kongress: Den 5 februari kl 10.00 på avdelning 19, Ängsgärdsgatan 13 i Västerås. Vi hjälps åt med att förvandla din idé till en färdig motion.

För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår nya utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal.

Ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är och hur ett kollektivavtal fungerar. Så om du är intresserad, hör av dig till andreas.kedborn@transport.se för mer information.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej! Vad roligt att så många kom på vårt senaste representantskapsmöte! Grattis till alla nyvalda kongressombud och till er som valdes till suppleanter. Hoppas ni är taggade för detta ärofyllda uppdrag. Glöm nu inte att ansöka om ledighet i tid!

Sektioner Tänk på att ni ska lämna in er årsberättelser innan den 1 mars så att vi på avdelningen hinner få färdigt avdelningens verksamhetsberättelse. Tänk även på att sätta er verksamhetsplanering så fort som möjligt, så att vi kan få ut era mötesdatum på vår hemsida. Börja gärna fundera på nomineringar till era årsmöten och glöm inte att tillfråga dem ni tänker nominera.

Bra jobbat av er i sektionerna! Ni har lyckats genomföra era möten under året, fast vi har haft en pandemi och trots att restriktionerna inte släppte förrän i september.

Klubbar Även ni måste lämna in era årsberättelser innan den 1 mars så att vi kan färdigställa avdelningens verksamhetsberättelser före årsberättelsen. De klubbar som ännu inte har skickat in sina protokoll till avdelningen måste få i väg dessa.

Bra jobbat, att ni har lyckats genomföra era möten nu under coronapandemin!

Studier Än finns det platser kvar att fylla till vår Startpunktsutbildning:

➤ 11 januari kl 17.00–21.00.

➤ 22 januari kl 9.00-13.00.

Utbildningen är på avdelningen på Kalkstensgatan 10 i Jönköping.

Motioner Jag vill påminna än en gång att den sista dagen för att lämna in motioner till avdelningen är den 25 februari.

Vi på avdelningen vill önska alla våra medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år. Var rädda om varandra och kör försiktigt när ni ska ut och åka i jultrafiken.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Snö och minusgrader, snöröjning och halkbekämpning som redan sprängt sin budget.

Arbetsmiljön för de flesta av Transports avtalsområden förändras så radikalt under vinterhalvåret att det går att se det som en väsentlig förändring.

Vi från avdelningskontoret vill önska er en lugn och skön jul. Ta hand om varandra och tänk på säkerheten framför allt! Ingen tackar er för att ni chansar. Tillsammans är vi starka!

God jul & gott nytt år önskar avdelning 26!

AVDELNING 28 I NORR

Nyårshälsning Gott nytt år önskar vi från avdelning 28!

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Repskapet Den 27 januari kl 18.00 är det digitalt representantskapsmöte via Easy meet. Vi kommer då att välja ledamöter till kongressen 2022. Kallelse kommer att skickas ut till representantskapsledamöterna via mejl.

Vår projektanställda försäkringsinformatör Jan Stålemar har avslutat sitt projekt i avdelningen. Vi tackar honom för ett JÄTTEBRA och väl utfört arbete under de månader som han har jobbat i avdelningen.

Tack vare honom så är det fler som har fått kännedom om och hittat bortglömda ersättningar från avtalsförsäkringarna.

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**).

Vi satsar på våra sociala medier. Där kommer du att hitta mycket spännande saker under 2022, så passa på att följa oss på Facebook, Tik Tok, Instagram och YouTube. Sök på Transportarbetareförbundet avd 32 så hittar du oss.

Till sist vill vi önska alla ett gott nytt år!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Samtliga sektioner i avdelning 51 kommer att hålla sina årsmöten i början av februari.

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne har årsmöte den 12/2.

➤ Sektion 2 Blekinge har årsmöte den 13/2.

➤ Sektion 3 Kronoberg har årsmöte den 6/2.

➤ Sektion 4 Kalmar har årsmöte den 6/2.

Med tanke på covid-19 så kommer information om hur årsmötena genomförs att läggas ut i god tid på vår hemsida, Facebooksida och även via sms till alla medlemmar.

Skriv en motion Avdelningens representantskap har valt ledamöter och suppleanter som ska företräda avdelningen på förbundets kongress 2022. Har du som medlem någon idé om vad förbundet ska fokusera på de närmsta åren? Anmäl dig till avdelningens motionsskrivarträffar, där du kan träffa de valda ledamöterna. Planerade träffar: Den 19 januari i Kalmar och 1 februari i Kristianstad.

Vi planerar följande utbildningar kommande år:

➤ Startpunkten: Facklig introduktionsutbildning, där vi lär oss vad facklig kamp givit oss under åren, samt vad vi gör nu och vill göra i framtiden.

➤ Avtalspunkt: Lokal ombudsman informerar dig som medlem om det avtal som gäller på din arbetsplats.

➤ Ungdomsforum: Ett utmärkt tillfälle att träffa andra transportare som är under 30 år.

➤ Förtroendevalda har ännu fler utbildningar att välja på. Ta kontakt med avdelningen för mer information.

Intresseanmälan sker till transport.51@transport.se, oavsett vilken utbildning man är intresserad av.

2021 blev året som upplevdes som en berg- och dalbana. Från att många av oss jobbat hemifrån till att få komma ut och träffa medlemmar. Inställda utbildningar, som nu under senare delen av året kunnat genomföras.

Tyvärr så ser vi också en negativ utveckling inom en del branscher där till exempel chaufförer inte ens får tillgång till toaletter. Taxibranschen påverkas av att kraven i offentlig upphandling är för låga och det drabbar förarna som blir pressade av situationen.

Det finns många frågor som vi vi måste driva. När jag pratar med medlemmar så känner jag mig optimistisk. Känslan är att det går att åstadkomma förändringar, men detta kan vi bara göra tillsammans. Vi behöver träffas och framföra våra åsikter, och det gör vi på våra medlemsmöten. Vi höjer kunskapen genom att gå utbildningar. Vi påverkar kommuner och landsting genom att engagera oss politiskt. Medlemmarna i vårt förbund är de som har den absolut viktigaste rollen. Ingen kan göra allt, men alla kan göra något.

Med detta så vill vi på avdelning 51 önska er alla en riktigt god jul och ett gott nytt år! Ta hand om er, och era familjer.

Avdelningsordförande
Tommy Sahlberg

AVDELNING 55 BOHUSLÄN / DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt för besök tills vidare. Men du kan kontakta oss på tel 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se.

Vi finns tillgängliga kl 8.00–16.40 måndag–fredag. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

Sektions/medlemsmöten

➤ Transport-, miljö-, depå-, bensin-, gummi- och buss & taxisektionerna har årsmöte lördagen den 22 januari kl 10.00.

➤ Tidningsbudssektionen har årsmöte tisdagen den 25 januari kl 17.00.

➤ Bevakningssektionen har årsmöte onsdagen den 26 januari kl 18.00.

Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen Kurödsvägen 9 Uddevalla eller via Teams.

Anmälan görs till avdelningen, 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se. Eller till ordförande Dan Johansson, 010-480 36 25 alternativt dan.johansson@transport.se.

På samtliga årsmöten hålls det val till sektionsuppdrag, bland annat sektionsordförande, och nomineringar till avdelningsuppdrag, bland annat avdelningsordförande, revisorer, revisorsersättare och nomineringar av ledamöter till Transports kongress. Vi bjuder på fika under sektionsmötena.

Representantskapet har sammanträde lördagen den 5 februari kl 10.00–11.00. På dagordningen: Val av kongressledamöter och beslut om medlemsavgift.

Kallelse skickas till alla ledamöter.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Dan Johansson. Han nås på 010-480 36 25 eller dan.johansson@transport.se.

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

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning i ditt avtal. Hör av dig till avdelningen (010-480 30 55 eller transport.55@transport.se) så bokar vi en dag.

Rätt medlemsavgift Meddela avdelningen om du har bytt arbete, blivit arbetslös, sjuk eller börjat studera. Detta kan påverka din medlemsavgift, eller innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften.

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.

Vi önskar alla medlemmar ett gott nytt år!

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Vill du gå en facklig utbildning, eller har du kanske frågor angående försäkringar?

Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.



Till alla medlemmar En god jul och ett gott nytt år! Med kamratliga hälsningar från avdelning 88 Dalarna.



VÅR LÄGENHET I SÄLEN...

...finns ute på hemsidan för uthyrning. Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten, så planera in vinterns fritidsaktiviteter.

Sälenfjällen har öppnat. Det är bara att boka genom att ringa till avdelningen, 010-480 30 88, och prata med Anna. Man kan gå in på salen.se, skistar.se för utbud. Det finns även bra fiskevatten i norra Dalarna, skoterleder, möjlighet till längdskidåkning och att åka hundspann. Och en fantastisk natur för vila och rekreation.



Från vänster: ordningsvakt Philip Kretz Lindén, värdetransportör Sofie Nordén, studieorganisatör Patrik Persson, åkeri-chaufför Peter Roos, tidningsbud Patrik Petersson och tidningsbud Maths Nilsson.

Månadens studiekommitté

Mer kunskap ger mer makt

– Utan kunskap får vi tysta arbetsplatser. Vet du som anställd inte vad du har för rättigheter och skyldigheter blir du lätt passiv och rädd att åtgärda något.

Patrik Persson på Malmöavdelningen slår ett slag för facklig utbildning.

Text och foto **Justina Öster**

Han är studieorganisatör på avdelning 12 och har denna gråkulna höstdag kallat till möte i studiekommittén. Tidningsbuden Maths Nilsson och Patrik Petersson droppar in i fikarummet på Kosterögatan, häller upp kaffe och brer varsin macka. Värdetransportören Sofie Nordén, lastbilschauffören Peter Roos, liksom ordningsvakten och väktaren Philip Kretz Lindén ansluter.

FÖR STUDIEORGANISATÖREN är kommittén ett stöd och bollplank. Saknar medlemmarna någon utbildning? De hjälper också till att sprida information om fackliga studier och anmälningstider bland kollegorna.

Efter den utdragna pandemin är det läge att satsa på utbildning till avdelningens olika fackklubbar. Transport lider på sina håll av en studieskuld, förtydligar Patrik Persson. Han ger fler skäl till varför det kan löna sig att gå fackliga kurser:

– Du lär dig mer om vad du har rätt till, som exempelvis ob-ersättning och permission på 50-årsdagen. Det kan också gälla schemaläggning och ifall chefen kan komma dagen innan med nytt schema. Hur får du då till privatlivet och barnomsorgen?

Missar medlemmar att ta reda på vad som gäller blir det lätt mer av ”vad gör facket egentligen?”, resonerar Patrik.

– Men facket är du och jag. Vi är alla facket, tillsammans!

TIDNINGSBUDET MATHS räknar till 15 år totalt i studiekommittén, i två omgångar. Han förklarar sin vurm för studier:

– Ju mer kunskap vi har desto mer makt får vi.

Tar man ett uppdrag och blir facklig förtroendeman behöver man få en grund att stå på, anser Maths som också är ordförande i tidningsbudssektionen och sitter i styrelsen för avdelningen.

Han pushar för grundkursen Startpunkten, dit även ickemedlemmar är välkomna. Ett sätt att sätta sig in i vad en fackförening kan göra och inte göra, förklarar han. Nästa steg är Avtalspunkten, där medlemmarna lär sig vad deras kollektivavtal säger.

– Vad är rätt och fel lön? Vilka är arbetstiderna? Det gäller att förstå avtalet. Ju mer du kan desto mer kan du påverka. Du kan också ta kontakt med din avdelning för att få stöd och hjälp. Medlemmar med kunskaper är bra att ha, både för kollegorna och facket, säger veteranen Maths Nilsson. ■



Studieorganisatören Patrik Persson och tidningsbudet Patrik Petersson förbereder sig inför dagens möte om kommande studier.

AVDELNING 12 MALMÖ

Adress: Kosterögatan 12, Malmö.

Tel: 010-480 30 12.

Vill du gå en facklig kurs? Kika på de rosa medlemssidorna i slutet av Transportarbetaren eller kontakta din avdelning. Gå till transport.se. och vidare till ”Avdelningar”. Eller ring Transports växel, tel 010-480 30 00.

Mer info: transport.se/medlemskapet/utbildning/.

Årets medlemmar

Svenska Transportarbetareförbundet har omkring 55 600 medlemmar. På tidningens medlemssidor brukar du möta några av alla dem som är organiserade i förbundet. Här är medlemmar som under det gångna året berättat om sina liv – om arbete, vägen mot pensionen, fiskeintresse och kärlek.

FOTO: LILLY HALLBERG



Elin Larsson (juni)

”Tillbaka som tidningsbud.” Elin gör sin andra vända som tidningsbud, efter en kortare period inom annat yrke. På fritiden ägnar hon sig gärna åt att odla sin egen jord, på tomten på Småländska höglandet med ganska bistert klimat. Bäst på jobbet är friheten: ”Det är skönt att kunna bestämma tempot själv.”

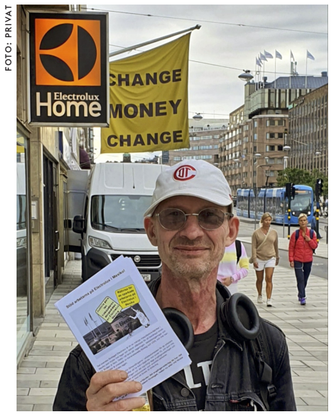
FOTO: JUSTINA ÖSTER



Mattias Hansson (juli)

”Bästa kollegan har fyra tassar.” Fackligt engagerade väktaren Mattias om jobbet som livsstil. Han har svårt att föreställa sig ett arbete utan hund, och går regelbundet på fortbildning.

FOTO: PRIVAT



Tony Karlsson (februari)

”Lever drömmen i Mexiko.” Tidigare tidningsbudet Tony sa upp sig från jobbet och flyttade från Södertälje till Centralamerika. När han inte löptränar eller äter tacos engagerar han sig för Electrolux-arbetarnas rättigheter i Juarez, Mexiko.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Tommy ”Zäta” Zetterqvist (mars)

”Underbar gemenskap och förslitningsskador”. Zäta, stolt sopgubbe i Göteborg, som varit med sedan tiden då yrket var eftertraktat – och det gick att leva på pensionen när den det var dags. Tidigare facklig kämpe som i dag konstaterar att han själv inte har råd, det går inte att leva på.

FOTO: KAMILLA KVARNTORP



Pelle Bergkvist (september)

”Dags för nya rutiner”. Pelle i Falun är på väg mot pensionärstillvaron efter 42 som renhållningsarbetare. Före det var han ett par år till sjöss, men insåg att det inte skulle fungera att vara borta från familjen så långa perioder.

FOTO: AFTONBLADET



Mariann Tönnesen (oktober)

”Jag lever för parkering”. Mariann utsågs till Årets parkeringsvakt och uppmärksammades i podd i Aftonbladet. I Transportarbetaren berättade hon om jobbet i Malmö, som hon älskar, men också om våld och hot. Och om sin livlina: sången.

FOTO: LILLY HALLBERG



Lennart Johansson (november)

”Jag har blicken riktad framåt.” Lennart kunde 2021 fira 60 år som medlem. Lastbilschauffören från Örnsköldsvik var tidigt fackligt engagerad, arbetade inom förbundet och var ombudsman i avdelning 38 Kalmar under 20 år. Och har fortfarande kvar samma starka tro på fackligt arbete och Avtalet.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Martina Sjöstedt (april)

”Fisket betyder allt för mig”. Tankbilschauffören Martina från Forsbacka berättar om jobb och fisketips, och vad som verkligen får adrenalinet att rinna till: Att landa en fet gädda i håven.

FOTO: LILLY HALLBERG



Abdoulaye Sylla (maj)

”Bra stämning på jobbet gör att man orkar”. Abdoulaye, som de flesta kallar Abbe, jobbar sedan fem år på dygnet-runt-öppen bensinstation i Solna, en av de större i landet när det gäller biluthyrning. Ofta blir det han som fixar med uthyrningen. Enligt de andra på macken vet han vad som ska göras, och är ”lugn och skön att jobba med” även när det som ofta blir stressigt.

MEDLEMMAR I TRANSPORT

➔ Svenska Transportarbetareförbundet organiserar sedan 1897 en rad olika grupper inom transportnäringen; yrkesförare, hamnarbetare, tidningsbud, terminalarbetare, renhållningsarbetare och anställda inom flyg och bevakning.

➔ Förbundet tecknar kollektivavtal på 27 områden. ”Stora” avtal är bland annat Bevakningsavtalet och Transportavtalet, ”mindre” Gummiverkstadsavtalet och Flygtankningsavtalet.

➔ Transport har i dag omkring 57 000 medlemmar. Ordförande är Tommy Wreeth, med bakgrund inom terminal, förbundssekreterare Lars Mikaelsson, som arbetat inom åkerinäringen och förbundskassör Anna Ryding, som arbetat inom bevakningsbranschen.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 600 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**



FÖRMÅN ELLER FÄLLA – SÅ FUNKAR TJÄNSTEFRINGISARNA

Hur stor vinst är det egentligen med bilen som arbetsgivaren ”bjuder” på? Och ger fri surf på jobbmobilen rätt att surfa hur mycket som helst, på vad som helst? Tjänsteförmåner ger inte vinst varje gång till den anställda.

Text **Lilly Hallberg** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Dyrare med firmabil för Svensson

Tjänstebil. Förmånernas förmån som anställd. Och visst, det vore ju toppen med en fin Ferrari som det inte ens är nödvändigt att serva själv. Men det är inte säkert att det blir lönsamt i det långa loppet jämfört med att köpa en bil privat. Sedan halvårsskiftet gäller en ny lag som riskerar att göra tjänstebilen rejält dyrare i drift. Med de nya reglerna för beräkningen av förmånsvärde kommer de allra flesta i Sverige med tjänstebil att få en höjning av förmånsvärdet. För genomsnittsbilen är höjningen nära 34 procent.

Regeringen har drivit igenom de nya reglerna för att de tidigare förmånsvärdena sågs som för låga. Tanken är att det ska bli mer rättvist jämfört med att köpa en bil privat. Lagändringen gäller för alla som registrerar ny tjänstebil efter den 1 juli 2021.

2 Dyrare gåvor under pandemin

Huvudregeln är att den anställda ska skatta för gåvor från arbetsgivaren. Men det finns undantag, och ett är särskilt aktuellt i dessa dagar: **Julgåvan.** Det finns dock gränser för hur fin den får vara. Under vanliga år är julgåvan skattefri om värdet inte överstiger 500 kronor, inklusive moms.

Men covidpandemin har ändrat det: Både under 2021 och året innan har arbetsgivaren kunnat ge personalen en skattefri gåva på upp till 2 000 kronor per anställd.

Regeringen har höjt det skattefria beloppet vilket öppnat för så kallade coronagåvor, som kan slås ihop i samband med påskägg och julklapp till exempel. Så den skattefria julgåvan kan i år alltså vara värd 2 500 kronor.

Det finns andra undantag från skatteplikten:

➔ **Jubileumsgåva**, värd max 1 500 kronor, när företaget firar 25-, 75- eller 100-årsjubileum.

➔ **Minnesgåva**, max värd 15 000 kronor och vid högst ett tillfälle, när anställningen upphör. Det gäller varaktigt anställda, med en sammanlagd anställningstid på minst sex år hos företaget.

Observera att gåvan blir skattepliktig från första kronan om den överstiger det högsta beloppet.

3 Mobilen är fri!

Mobiltelefonen är faktiskt inte skattepliktig, även om den används utanför jobbet. Anledningen är helt enkelt att det i praktiken är omöjligt att skilja ut privat bruk från jobbanvändning.

För de flesta som har tillgång till mobiltelefon kan den användas också på fritiden, med fri surf. Det är dock ovanligt att ”fri surf” betyder att det är okej att surfa in på vad som helst så länge det är lagligt – arbetsgivaren reglerar nästan alltid i avtal vad som gäller för arbetsplatsen.

Det här gäller även annan elektronisk utrustning, som datorer, router och läsplattor. Många arbetsplatser har i dag sådan utrustning med tillhörande abonnemang, mot fast avgift som de anställda även kan använda för privat bruk.

Skatteverkets bedömning gäller även om arbetsgivarens anskaffningskostnad för den elektroniska utrustningen uppgår till stora belopp.

Experten



FOTO: JEANETTE ANDERSSON

Pia Blank Thörnroos, rättslig expert på Skatteverket.

Har du tips på någon riktigt bra förmån som anställd?

– Kolla med arbetsgivaren vilka förmåner man har som anställd, det är ju arbetsgivaren som bestämmer vilka förmåner som man vill ge sina anställda.

Och någon vanlig ”fälla”?

– När det gäller löneväxling för att få en förmån, som bilförmån, så måste man alltid kolla om det påverkar den sjukpenninggrundande inkomsten. Löneväxlar man genom att avtala om sänkt lön för att få en högre pensionsavsättning så måste man alltid kolla hur det påverkar den pensionsgrundande inkomsten.

Hur mycket dyrare blir det med tjänstebil med nya regler?

– En bil med förmånsgrundande pris på 350 000 kronor blir exempelvis 33,7 procent dyrare, vilket innebär runt 757 kronor mer i skatt per månad om du har en marginalskatt på 52,2 procent. Det är här som ökningen blir som störst. Vid ett förmånsgrundande pris på över 650 000 kronor blir det till och med billigare.

Finns det chans att man också nästa år kan få gåvor från arbetsgivaren på 2 000 kronor mer än vanliga år?

– Politikerna har inte aviserat någon förlängning när det gäller coronagåvan för 2022. Däremot har de aviserat förlängd fri parkering till och med mars 2022.

Är jobbmobilen verkligen *inte* skattepliktig när jag använder den privat?

– Så länge du måste ha en mobiltelefon i ditt arbete och har ett abonnemang där det inte går att skilja på samtal som du ringt i tjänsten och samtal som du ringt privat är mobilen ett skattefritt arbetsredskap. Samma regler gäller för övrig elektronisk utrustning. Det avgörande är således att man måste använda utrustningen i tjänsten, utanför arbetsplatsen.

TEXSTAR

Byxor för tuffa dagar.

Hi-Vis Functional Trouser är en byxa med hög synbarhet under alla ljusförhållanden. Den är designad för att sitta snyggt på både henne och honom. Stretch där bak ger god rörlighet, förstärkta benslut och sju centimeter breda reflexer på benen. Byxan är full med smarta fickor för allt du kan tänkas behöva. Den har också en smuts- och vattenavvisande behandling för att klara tuffa tag, utan att tappa varselegenskaperna. Byxan uppfyller kraven för klass 1.

KLASS 1

HI-VIS FUNCTIONAL TROUSER

FP47 Men | **WP47** Women

Läs mer på texstar.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Till sist

Hej 2022!

Nu välkomnar vi det nya året och tar avsked av det gamla. 2021, ytterligare ett år som kom att präglas av pandemin, av restriktioner men även återgång. Av neddragningar men också nya chanser i branscher som drabbats särskilt hårt av konsekvenser av covidviruset.

Ett år då landet fick sin första kvinnliga statsminister, hundra år efter att kvinnor fick rösträtt.

Vi på Transportarbetarens redaktion har i december sett tillbaka och valt ut sådant vi själva kommer ihåg från det gångna årets arbetsliv. Fem medarbetare, fem bilder:

FOTO: LILLY HALLBERG



SÄFFLE, SEPTEMBER: Jonas Johansson och Per-Olof ”P-O” Sakariasson, två rutinerade miljöarbetare som förlorat jobbet då kommunen tog över sophämtningen. Tungt, om hur kompetenta medarbetare hamnar i kylan. Men också ett fint möte med två genuint vettiga människor, på kaféet vid ån en solig sensommardag. *Lilly*



FOTO: CHRISTINA AHLUND

H(ä)R-ANSVARIG. Redaktionskatten Vivan basar över hemmakontoret. Hon kurar i datorns värme och läser korr direkt på skärmen medan matte producerar tidningssidor. *Christina*



FOTO: JOHN ANTONSSON

ETT AVTAL tecknades i våras mellan Transport och Foodora. Det var första gången ett LO-förbund tecknade avtal med ett matbudsföretag. Harry Heath, på bilden, såg en del förbättringar men var besviken på vissa delar. *John*

FOTO: JUSTINA ÖSTER



ÄR DETTA FRAMTIDEN inom bevakning? Väktaren Jacqueline Kapronczai testar att manövrera en drönare för första gången. ”Tänk dig att du spelar tv-spel”, uppmanar kursledaren. *Justina*



FOTO: KAMILLA KVARNTORP

I SEPTEMBER TRÄFFADE VI väktaren Alexandra Einerstam i Farsta centrum. Hon gick LO:s och ABF:s skrivarkurs i våras och vill skildra sin egen generation arbetare, 40–50-åringarna. *Kamilla*