

KONGRES / 2019

5. ORDINÆRE KONGRES OG DELEGERETMØDE  
21. - 26. SEPTEMBER 2019

# Skriftlig beretning 2016 - 2019

**For Fair Transport. Lokalt og globalt.**

**3F TRANSPORT**



Gør dig stærkere

## 3F TRANSPORT

3F Transport er med toneangivende overenskomster og 49.989 ud af 3F's i alt 271.777 medlemmer en vigtig del af den danske model, og et vigtigt værktøj for landets transportarbejdere.

**3F Transport har fortrins medlemmer, overenskomster og faglig repræsentation på følgende områder:**

- Lager- og terminalarbejdere
- Buschauffører
- Godschauffører
- Taxichauffører
- Sømænd
- Fiskere
- Reddere
- Bude og kurerer
- Havnearbejdere
- Vaskeriansatte
- Lufthavnsansatte
- Turistbuschauffører

3F Transport har hjemme i 3F's Forbundshus, Kampmannsgade 4, 1790 København V.

**Telefon:** 70 300 300

**Mail:** Transportgruppen@3f.dk

**Facebook:** @3Ftransport

**Formand:** Jan Villadsen

**Kongresvalgte forhandlingssekretærer:**

Flemming Overgaard (næstformand)

Karsten Kristensen

Tina Petersen

Kim René Busch

John Bondebjerg

Karsten John Kristensen

Frank Boye

Palle Thirstrup

Jørn Hedengran

Kim Poder

**Internationale transport føderationer:**

NTF, Nordic Transport Workers Federation.

ETF, European Transport Workers Federation.

ITF, International Transport Workers Federation.

# For Fair Transport. Lokalt og globalt.

## 2017

### Uber to end services in Denmark after less than three years

“When they (Uber) started two and a half years ago it was illegal and was ruled illegal several times. The new law has not changed that. Uber’s departure would help 6.000 taxi drivers in Denmark continue making a living”, Jan Villadsen, the president of the transport section in Denmark’s biggest union 3F, told Reuters.

## 2018

### Nyt forslag rydder op i betændt transportbranche

”Jeg havde fornøjelsen af at fremlægge en række nytænkende forslag til fair vejtransport udarbejdet af 3F Transport i Danmark. Forslaget er en kærkommen forenkling af alt det, der ligger nu. Det blev meget positivt modtaget af transportkommissæren og hele vejen rundt - også blandt danske arbejdsgivere”, siger medlem af Europa Parlamentet Jens Rohde (RV) til Fagbladet 3F.

## 2019

### NT fortsætter dialog med chauffører

”Vi er her for at gøre NT opmærksomme på vores problemer med køreplanerne. De er for stramme. Vi får ikke tid til vores pauser, så der er ikke tid til at spise, gå på toilettet eller hvile hovederne, inden vi skal ud og køre siger buschauffør Heidi Bejlegaard til TV2 Nord.

## KÆRE DELEGEREDE

Tre overskrifter fra 3F’s verden på transportområdet kan ikke dække tre års fagligt og politisk arbejde. Og de valgte overskrifter fra 2017, 2018 og 2019 beskriver blot en lille del af udfordringer og løsninger, 3F Transport har stået midt i. Lokalt, globalt og for nutiden og fremtiden.

Vores faglige arbejde sammen kan heller ikke beskrives fyldestgørende i en tale på et kvarter. Men denne skriftlige redegørelse giver grundige fremadrettede nedslag med overblik om retningen i vores arbejde i denne kongresperiode.

Hovedvægten er lagt på de løsninger, vi arbejder med. Især når det gælder samarbejde om organisering og samarbejde om at løse grænseløse udfordringer.

Velkommen til 3F’s kongres. Og velkommen til den del af kongressen, der drejer sig om arbejde og samarbejde i og omkring 3F Transport.

Jeg håber, du vil give dig tid til at læse de næste sider. Jeg ser frem til, at vi får et fortsat godt samarbejde de kommende 3 år.



**Jan Villadsen,  
Formand for 3F  
Transport**

## INDHOLD

- KAPITEL 1:** Stærkt tryk for flere medlemmer
- 2:** Da Danmark fik filippinerflip
- 3:** Stærk vejpakke. For fair transport i Europa
- 4:** Forstærket kamp for nordisk model
- 5:** Internationale stik taget hjem
- 6:** Overenskomster i med og modvind
- 7:** Rekruttering og uddannelse for hele livet
- 8:** Transport sætter dagsorden igen og igen
- 9:** Mål for bæredygtig og fair transport for fremtiden

## 1:

## Stærkt tryk for flere medlemmer

### Tryk stop. For pressede køreplaner

- Jeg skal arbejde mange år endnu, og derfor skal jeg være om mit helbred. Jeg ved, at flere af os får vanddrivende medicin, fordi vi sidder så meget ned. Det er ikke særlig smart, fordi vi ofte ikke kan komme på toilettet. I mit område har vi fire endestationer uden toiletter og andre, hvor vi må bruge offentlige toiletter.

Sådan fortalte buschauffør Heidi Bejlegaard, der kører bybus i Aalborg, om sin hverdag, da 900 buschauffører var samlet i Odense i november 2018.

Stormødet for buschauffører i 3F fandt sted under overskriften, "Tryk Stop" og tilhørende intens mediedækning. For chaufførerne handlede det om at få sat størst muligt spotlys på de urimelige arbejdsvilkår, landets 7.950 buschauffører oplever i skyggen af stadigt mere pressede udbud og stadigt mere pressede køreplaner hos pressede busoperatører.

Over hele landet er problemerne nemlig de samme: Køreplanerne er for stramme, planlægningen for dårlig, pauserne forsvinder og arbejdsmiljøet er hårdt, når landets busser bliver sendt på arbejde for passagererne i landets regioner.

På den baggrund forsøger buschaufførerne sammen med 3F Transport, 3F's afdelinger og 3F's særlige indsats for organisering at ændre situationen til det modsatte. Det sker med en solid blanding af faglige aktiviteter under "Tryk stop"-kampagnen, møder med politikere og masser af historier i pressen om pressede chauffører og pres fra køreplaner.

Samtidig skaber chaufførernes og 3F's aktiviteter sammenhold, samarbejde og fælles mål grobund for organisering på chaufførernes arbejdspladser via målrettet indsats. I så høj grad, at det er lykkedes at øge antallet af organiserede buschauffører i 3F med 750. Eller i andre tal: Der er skabt et løft i organisationsprocenten fra 55,2 til 61,1 procent. En stigning på 5,9 procentpoint på et år.

Også det øger i sig selv styrken blandt chaufførerne, så de står endnu stærkere. Både overfor politikerne i landets

regioner, overfor trafikelskaberne og overfor arbejdsgiverne i busbranchen.

For 3F, 3F Transport og 3F's afdelinger er organiseringsprojektet og den tilhørende "Tryk stop-kampagne" en succes, der kan læres af til brug for indsatsen for bedre organisering og opslutning om fælles mål i fremtiden. På lagerområdet starter nu et tilsvarende organiseringsarbejde, hvor 3F Transport, 3F's afdelinger og 3F's særlige indsats for organisering arbejder sammen.

### Succesfuld organisering. Af arbejdsgivere

Allerede i forrige kongresperiode startede 3F Transport sammen med 3F's afdelinger en ny målrettet form for organisering. Organisering af arbejdsgivere i vognmandsbranchen. Baggrunden var en dom i Højesteret, der tilsidesatte den hidtidige fortolkning af godsloven og dens krav om, at danske vognmænd skal aflønne chauffører efter de store landsdækkende kollektive overenskomster. Derfor var målet med indsatsen klart: Alle danske vognmænd skal dækkes af 3F's overenskomst, så der på den måde bliver skabt fair og lige vilkår i branchen.

I sommeren 2019 kunne status efter godt 3 års arbejde gøres op: Godt 400 flere transportvirksomheder er nu dækket af overenskomst med 3F. Det betyder sikring af fair løn, pension og øvrige rettigheder for op mod 5.000 flere chauffører på det danske arbejdsmarked.

OK Gods projektet fortsætter. Og det får nu følgeskab af et tilsvarende projekt på lagerområdet. Samtidig skal der følges op med organisering af ansatte på de virksomheder, der nu er dækket af 3F's overenskomst.

### Uber & out med ulovlige pirattaxier

I april 2017 valgte Uber at forlade Danmark igen efter godt tre år med tilbud på ulovlig befordring i pirattaxier bestilt og

## Tid til at trykke

Buschaufførernes kampagne har dette logo, der tager udgangspunkt i hverdagens symboler og hverdagens krav.



betalt via app. Forud var gået en hidsig samfundsdebat om konsekvensen af Ubers forretningsmodel. Både i taxibranchen og andre brancher, hvor det er muligt at lave lignende tilbud om sort eller underbetalt arbejde formidlet via app. I 2019 kunne SKAT gøre en stor del af regningen efter Ubers ulovlige ophold i Danmark op. 4.500 tidligere Uber chauffører bliver tjekket for skattesnyd, og de risikerer store bøder og krav om efterbetaling af skat af indtægter på over 300 millioner kroner. Oven i kommer bøder for ulovlig taxikørsel. 3F og 3F Transport fik sat store fingeraftryk i diskussionen om Uber i Danmark. Dels med kampagnen om Uberman. Dels med gentagne historier i pressen, påvirkning af ny taxilovgivning og i diskussioner med taxichauffører. Ikke mindst som del af indsatsen for bedre organisering i kølvandet på en synlig sag, hvor 3F og chaufførerne kunne stå sammen.

### Stabilt antal medlemmer i 3F Transport med stort ekstra potentiale

Frem mod kongressen i 2016 steg antallet af medlemmer i 3F på transportområdet jævnt for første gang i årtier. Tendensen er ikke helt så positiv i 2019. For i juli 2016 kunne 3F Transport tælle til 51.299 medlemmer. I juni 2019 var tallet 49.989. Et fald på 1.310 medlemmer.

En af forklaringerne er, at redder-området har været udsat for kraftig turbulens i form af udbudsrunder. I Region Syddanmark er over 400 arbejdspladser for reddere nu endt i offentligt regi og dermed under FOA's overenskomst i stedet for 3F's. En anden af forklaringerne er demografi: Ældre generationer, hvor fagforeningsmedlemsskab var en selvfølge er gået på pension og afløst af yngre generationer, hvor medlemskab af 3F ikke er et naturgivent valg.

I de senere år er medlemstallet stabiliseret. I 2019 med en fremgang på 102 kvinder og en tilbagegang på 177 mænd. Dermed er der mange gode grunde til, at 3F Transport og 3F's afdelinger satser endnu mere på medlemsorganisering og fastholdelse af medlemmer. For potentialet er stort. Tal fra indbetalinger af pension fra transportarbejdere til PensionDanmark viser, at transportområdet har over 25.000 ansatte, der burde være medlem af 3F.



I november 2018 var godt 900 aktivistiske buschauffører samlet til stor-møde for at sætte dagsorden. For rimelige arbejdsvilkår uden stramme stressende køreplaner.

## 2:

## Da Danmark fik filippinerflip

### Padborgsagen. Skandale i dansk transport med store konsekvenser

- Jeg er nødt til at arbejde 10 år mere, men ville ønske, at jeg var hjemme hos min gravide kone. Jeg regnede fuldt og fast med, at forholdene var gode og i orden i Europa. Men jeg blev dybt skuffet i Padborg...

Sådan forklarede den 41-årige filippinske lastbilchauffør, Cosme Tadena, sin situation som chauffør for Kurt Beier Transport A/S i Padborg i efteråret 2018.

Her blev det afsløret, hvordan han og 200 andre chauffører fra Filippinerne og Sri Lanka blev groft underbetalt via ansættelser og kontrakter i Polen hos Kurt Beier Transport A/S's polske datterselskab. Det udløste den største transportskandale, dansk asfalt har lagt dæk til. Både politisk, menneskeligt og i medierne, da Fagbladet 3F rullede sagen op fra oktober og hen mod julen 2018.



Danmark 2018. Filippinske chauffører lever i slumlejr og er ansat på polske kontrakter til under 20 kroner i timen.

Det kom blandt andet frem, at Kurt Beier Transport A/S brugte polsk lovgivning og åbne grænser til at hyre og misbruge filippinske og srilankanske chauffører, der blev aflønnet med ned til 15 kroner i timen. Og selv om de var ansat i Polen, var det Padborg i Danmark, der var base og udgangspunkt for transporter til destinationer i Vesteuropa.

Når chaufførerne ikke kørte, blev de indlogeret i en ulækker og overfyldt slumlejr i Padborg. Og det var især billeder og vidneudsagn herfra, der fik skandalen til at rulle. Både i Fagbladet 3F og i stort set alle andre danske medier – samt i både tyske, engelske, polske, hollandske og filippinske aviser og TV-indslag.

Sagen blev gravet frem ved fælles hjælp. Både fra 3F Aabenraa, der fik de første tillidsfulde kontakter til chaufførerne, journalisterne fra Fagbladet 3F og Europaparlamentarikerne Ole Christensen (S), Rina Ronja Kari (Folkebevægelsen) og Jens Rohde (RV), der brugte sagen på forskellig vis og blandt andet fik fremskaffet officielle EU-tal, der viser, at over 130.000 chauffører fra fjerne lande uden for EU som Filippinerne, Sri Lanka, Ukraine og Kasakhstan arbejder til lavpris inden for EU's grænser.

Sagen blev skærpet yderligere, da dansk, polsk, hollandsk og tysk politi påbegyndte efterforskning for såvel lovbrud som decideret menneskehandel. Efterforskningen om menneskehandel er endnu ikke slut, men sagen har fået en række konsekvenser:

- Køberne af transport tog kraftigt afstand fra Kurt Beier, der mistede kunder i stribesvis.
- Danske politikere fra stort set alle partier er enige om, at der skal gribes ind med lovstramninger.
- ETF, Europæisk Transport Forbund, brugte sammen med danske, franske, tyske og hollandske EU-politikere sagen til at vise, hvorfor det er dybt nødvendigt med en stærkere og strammere EU-lovgivning på transportområdet.
- Politiske høringer og debatter blev udløst så langt borte som i Filippinerne.





3F afslørede sagen om misbrug af de filippinske chauffører. Men 3F trådte også til, da filippinerne blev ladet i stikken af deres danske arbejdsgiver. Her er 3F Aabenraa, 3F's forbundsformand Per Christensen og 3F Transports formand Jan Villadsen på besøg hos de filippinske chauffører.

I det hele taget viser sagen, hvordan solid dokumentation, gennemslag i medierne og bud på politiske løsninger sammen kan medvirke til at påvirke folkestemningen og ændre regler og love til det bedre. Samtidig med at 3F vandt respekt og forståelse for solidt fagligt benarbejde, hjælp til de filippinske chauffører og sine forslag til politikerne om, hvordan lignende sager kan undgås fremover.

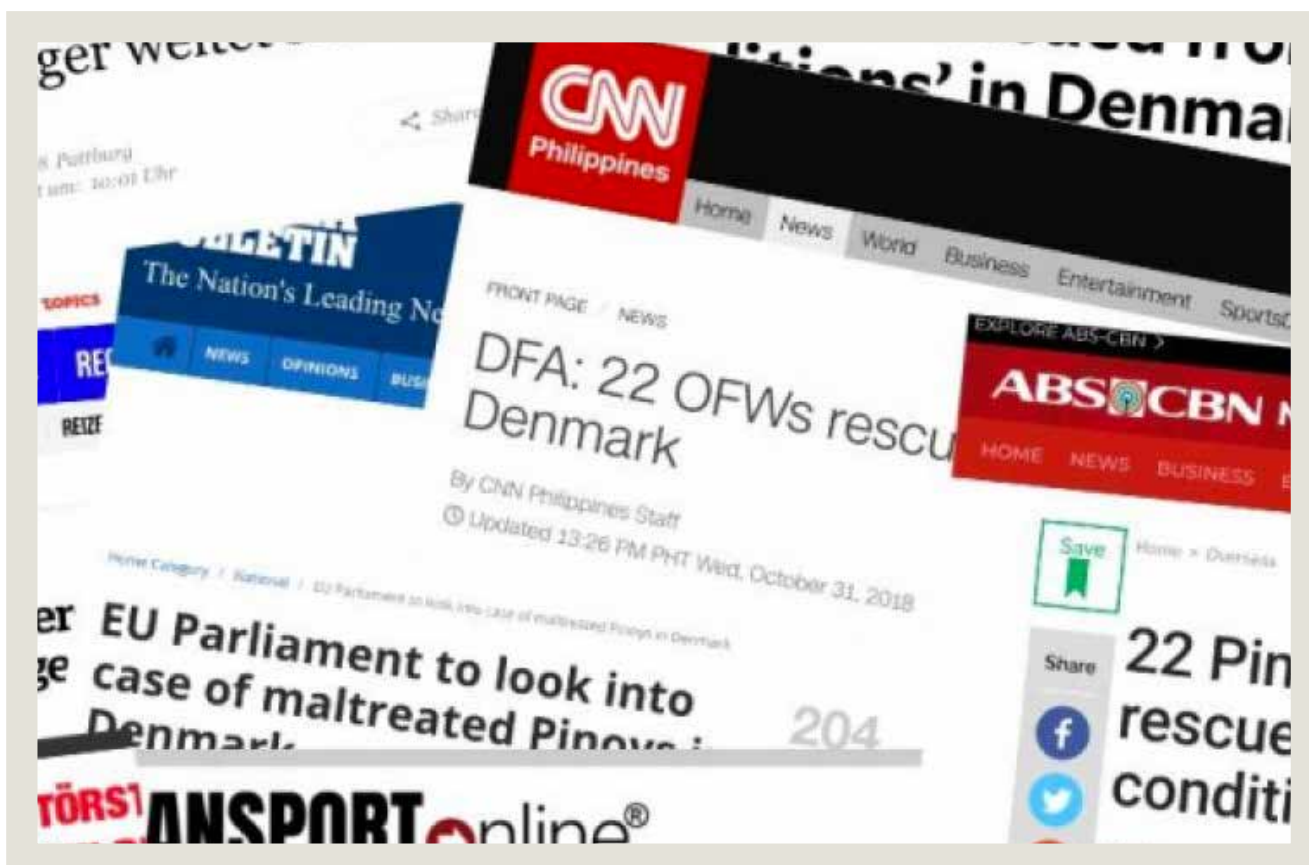
## Solid lovgivning på vej

Afsløringen af sagen fra Padborg fik i november 2018 den daværende regering til at nedsætte det såkaldte Pad-

borg-udvalg. Udvalget, der havde 3F Transport, DI, DA og FH som medlemmer fik til opgave at komme med løsninger, der kan forhindre lignende sager om misbrug fremover.

4. april præsenterede udvalget sit udspil. DA, DH, DI og 3F Transport foreslår, at også udenlandske transportvirksomheder, der opererer i Danmark, skal overholde den 46 år gamle godslov, der kræver at danske transportvirksomheder skal overholde gældende kollektive, repræsentative overenskomster.

Hidtil har godsloven betydet, at danske virksomheder har skullet kunne dokumentere, at de overholder de gældende overenskomster. Gør de ikke det, kan de miste deres tilladelser til at køre med gods og dermed deres forretnings-



Sagen om misbrug af filippinske chauffører i Danmark fik massiv omtale i medierne. Også i en række andre lande. Fra Tyskland til Filippinerne.

grundlag. Det er det princip, der foreslås overført til også at gælde udenlandske virksomheder, der operer i Danmark. Men da danske myndigheder ikke kan fratage udenlandske virksomheder tilladelser til at køre gods og retten til at drive forretning, foreslås i stedet et bøde- og sanktionssystem, der er rettet mod udenlandske virksomheder, der ikke overholder reglerne.

Dermed sikres fair konkurrence og håndhævelse af reglerne om udstationering og løn til chauffører via udvidelse af de hidtil gældende regler gennem 46 år. Og dermed inden for rammerne af den danske model frem for at indføre en lovbestemt mindsteløn eller ved at almenføre overenskomsterne. Men forslaget indebærer, at der skal afsættes midler til kontrol af, hvorvidt også udenlandske vognmænd overholder reglerne i godsloven. Hvor mange penge og hvordan bliver op til forhandlinger og nyt politiske arbejde. Ikke mindst i forhold til de kommende års politiforlig og finanslove. Samt i forhold til, om Danmark kan få et egentligt vejpoliti til at varetage opgaven målrettet og med øremærkede midler hertil. For eksempel med det tyske BAG som forbillede.

## Store sideeffekter og sag om menneskehandel

En video om skandalen i Padborg og livet for de filippinske chauffører i slumlejren og på landevejene blev hurtigt et hit på Facebook, hvor den blev set af over 400.000 danskere. Samtidig blev en engelsk version set og delt af op mod 200.000 i andre lande i Europa.

Det var en blandt flere sideeffekter af sagen. En anden stor effekt var koordinerede anmeldelser til myndighederne i andre lande om menneskehandel i samarbejde med fagforbund i Tyskland og Holland. Sagen er fortsat under efterforskning, men den gav genlyd i pressen. Lige fra danske medier til hollandsk, tysk, polsk og filippinsk TV samt det tyske magasin die Stern, der brugte overskriften, ”motorvejens slaver”.

Daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen (V) omtalte sagen i kraftige vendinger i Europa Parlamentet, og både 3F Transport og andre forbund brugte sagen aktivt politisk. Både i forhold til europæisk og national lovgivning. Lokalt engagement og solid indsats i 3F Aabenraa var med til at bære sagen frem. Afdelingen har brugt mange ressourcer på at hjælpe de filippinske chauffører sammen med 3F. Samt en indsamling, hvor 3F fik samlet over 50.000 kroner ind til forskellige fornødenheder til de af de filippinske chauffører, der blev arbejdsløse i forbindelse med, at de turde stå frem i medierne og overfor myndighederne.

## 3:

## Stærk vejpakke. For Fair Transport i Europa

### Nye regler mod piratkørsel i EU. Med stor dansk påvirkning

”Vi har taget et kæmpe skridt mod at forhindre social dumping på landevejene. Det var godt, at Europa-Parlamentet tog sig sammen klokken fem minutter i tolv. Jeg har sjældent oplevet så mange krumspring for at forhindre ny lovgivning, særligt fra de østeuropæiske lande. Det undrer mig, at de ikke har haft mere fokus på chaufførernes forhold...”

Sådan lød den første positive status fra Ole Christensen (S), der er medlem af Europa-Parlamentet, da selvsamme parlament i april 2019 vedtog EU's såkaldte vejpakke. En pakke af regler, der skal sikre mere fair transport og mindre social dumping og piratkørsel på Europas veje.

Forud for afstemningen var gået to års hårde diskussioner og forhandlinger blandt EU's transportministre, i Europa

Parlamentet og i EU-Kommissionen. Samt ikke mindst i form af intenst lobbyarbejde fra mange sider. I løbet af efteråret skal vejpakken og lovgivningen omkring den forhandles endeligt på plads. Men bundlinjen er stort set sikker. Europas bus- og lastbilchauffører kan se frem til:

- Skrappere cabotageregler, der blandt andet betyder, at udenlandske lastbiler skal være væk fra Danmark et antal dage, hver gang de har kørt gods internt i Danmark.
- Opgør med postkasseselskaber, så der fremover stilles klare krav om kapitalgrundlag, bankgarantier og reel virksomhedsdrift i virksomhedens hjemland.
- Klare regler om løn til chauffører, der kører cabotage, kombinerede transporter og såkaldt tredjelandskørsel. Det betyder, at for eksempel bulgarske chauffører, der kører i Danmark eller mellem Danmark og Sverige, skal have dansk løn, når de kører på dansk asfalt.



En stribe forskellige politikere og politiske partier skulle overbevises om, at 3F havde et godt forslag til fair transport og regler for aflønning af østeuropæiske chauffører på job i Vesteuropa. Her lobbymøde i Bruxelles i september 2018.

- Ens regler i international transport. For både lastbilchauffører, buschauffører og for chauffører i små lastbiler, der vejer ned til 2,4 ton. Samtlige chauffører omfattes derved af samme regler for aflønning som udstationerede, samme regler for cabotage og samme regler for køre- og hviletid.
- Nye kørehviletidsregler, der minder om de nuværende, men vil give chaufførerne ret til hjemrejse cirka en gang om måneden.
- Effektiv kontrol og digital kontrol. Krav om nye kontrolapparater i form af de digitale smart tachografer i alle lastbiler senest 1. januar 2024 og med indfasning fra 2022. Samt mindstekrav til kontrol og krav til, hvad der skal kontrolleres. Både i forhold til cabotage og tredjelandskørsel, i forhold til køre- og hviletid og i forhold til udstationering. Det betyder brug af en central EU-database (IMI-systemet) til uploading af blandt andet lønoplysninger, så myndighederne kan tilgå systemet.
- Koordinering mellem myndigheder via det nye ELA, European Labour Authority. I forbindelse med forhandlingerne om vejpakken formåede 3F Transport at spille en stor rolle, fordi 3F Transport prioriterede at være massivt tilstede i Bruxelles sammen med ETF, Europæisk Transportarbejder Forbund, og fik succes med at lave brede alliancer og netværk blandt Europas transportministre og deres embedsmænd samt i Europa-Parlamentet. Det betyder, at EU's nye regler for udstationering af internationale chauffører og dermed løn til for eksempel østeuropæiske chauffører tager udgangspunkt i principperne fra 3F Transports forslag, Fair Mobility – i stedet for et indviklet og svært kontrollerbart forslag fra EU-Kommissionen.



Underbetalte lastbilchauffører fra Østeuropa bliver udnyttet, imens EU diskuterer nye regler for fair transport.

del af gode tiltag og mindre gode ideer, og især i forhold til regler for udstationering og aflønning af internationale chauffører, var EU Kommissionens udspil utilstrækkeligt, kompliceret og fyldt med huller.

På den baggrund gik 3F Transport i tænkeboks og udviklede sit eget forslag til, hvornår for eksempel østeuropæiske chauffører skal have ret til løn efter niveauet i de lande, de kører internationale transporter i. Forslaget er enkelt. Eksportchauffører skal have løn efter vilkårene i de lande, de kører til, når transporterne, hverken ender eller begynder i det land, hvor chaufførens

transportvirksomhed har hjemme. Den slags kørsel hedder tredjelandskørsel, og store dele af 3F's forslag er nu en del af de lovttekster, der skal forhandles endeligt på plads i EU.

Det er ikke kommet af sig selv. Og 3F Transport har blandt andet fremmet og promoveret sit forslag aktivt på følgende vis:

- 12 møder med EU-Kommissionen på forskellige niveauer.
- 6 møder med politikere og embedsmænd i EU's Ministerråd og EU's formandskab i København, Stockholm, Wien, Bruxelles og Madrid.
- 6 præsentationer for nøglepolitikere i Europa-Parlamentets beskæftigelsesudvalg og transportudvalg.
- Over 20 møder med politikere i Europa-Parlamentet. Fortrinsvis fra Socialdemokraterne, De liberale, Venstrefløjgruppen samt de konservative.
- Stærkt samarbejde med Europæisk Transportarbejder Forbund og en række søsterforbund.

I Europa-Parlamentet spillede 3F Transports samarbejde med Jens Rohde (de radikale), Ole Christensen (Socialdemokraterne) og Rina Ronja Kari (venstrefløjgruppen) en stor rolle i forhold til at samle opbakning om 3F Transports forslag i de store europæiske partier.

## 3F Transport dirigerer EU's lobbycirkus

I maj 2017 præsenterede EU-Kommissionen sit udspil til nye regler for fair konkurrence, og mindre social dumping på Europas landeveje. Udspillet var en blandet landhan-

## Opgraderet indsats for indflydelse i EU

Arbejdet med vejpakken er ikke det eneste eksempel på, at 3F Transport er blevet bedre til at varetage sine medlemmers interesse i forhold til EU. 3F Transport har – sammen



3F Transport har stået for et intensivt lobbyarbejde for en stærk vejpakke. Her invitation til politisk debat med 3F og DTL i Europa Parlamentet i 2017.



med ETF – bidraget aktivt i forhold til EU's fiskeripolitik. Og tidligere har 3F Transport for eksempel medvirket til at blokere for yderligere EU-liberalisering på både havnene og landevejene. Men arbejdet med vejpakken har været fremadrettet og med en offensiv dagsorden for at opnå forbedringer. Det samme gælder 3F's arbejde i forhold til ETF, Europæisk Transport Arbejderforbund. Her var 3F Transport sammen med Svensk Transportarbejderforbund initiativta-

gere til Fair Transportkampagnen i 2015 med en tilhørende indsamling af underskrifter og forandringer i forhold til ETF's arbejde med politisk påvirkning i Bruxelles. I de kommende år vil 3F Transport arbejde endnu mere med europæisk interessevaretagelse. Og mulighederne er blevet endnu bedre, fordi 3F i 2019 åbnede sit eget EU-kontor med 3 ansatte i Bruxelles.

## 4:

## Forstærket kamp for nordisk model

### Styrket nordisk samarbejde

”De nordiske lande og økonomier har mange ligheder. Den nordiske model er unik, og vi skal være stolte af den. Samtidig er det vigtigt at forstå den nordiske model, og hvordan den kan tilpasses til de forandringer, der sker globalt... Som generalsekretær for Nordisk Transportarbejder Forbund håber jeg, at jeg kan være med til at styrke det gode samarbejde, der allerede eksisterer mellem de nordiske lande. Ligeledes vil jeg tilskynde de nordiske lande til at dele deres succeshistorier med hinanden...”

Sådan sætter Anu Hietala, der er ny generalsekretær for Nordisk Transportarbejder Forbund ord på, hvordan visioner for fagligt internationalt samarbejde i Norden ser ud. Nordisk Transportarbejder Forbund (NTF) holdt kongres i maj 2018, og her blev det vedtaget at skrue op for fælles samarbejde i Norden. Og for at tale endnu mere tydeligt med fælles nordisk stemme: i EU. Og i andre sammenhæn-

ge, hvor nordiske fagforeninger og deres medlemmer har gavn af at Norden står sammen.

NTF vedtog et nyt offensivt arbejdsprogram, og det kan ses på aktiviteterne det seneste års tid og fremtidens kalender.

NTF har blandt andet koordineret og taget aktiv del i den fælles europæiske fair transportkampagne. Både ved egen tilstedeværelse og ved at dele videoer, statements og historier mellem de nordiske medlemsforbund. Med fokus på søfart og havne – og det nordiske slogan om at holde Nordens vande rene, når det gælder skibsredere, der bygger deres forretning på fusk og social dumping

Samtidig har NTF koordineret nordiske bidrag og lobbyindsats i forbindelse med EU's vejpakke og har intensiveret sit samarbejde med andre nordiske føderationer for fagforbund. NTF har desuden bygget et samarbejde med arbejdsgiverne i Nordic Logistics Association i forhold til fælles påvirkning af politikere, hvor det giver mening.



Nordisk koordinering via NTF sikrede Norden en stærk stemme på ITF's kongres i 2018



NTF, Nordisk Transportarbejder Forbund, har sit sekretariat i Stockholm. Det består af researcher Christer Norfall, generalsekretær Anu Hietala og sekretær Ritva Sandsten.

Fremadrettet har NTF blandt andet planlagt fælles seminarer for organisering med fokus på strategier og organiseringstiltag, der virker godt i Norden og som alle fagforbund kan lære af. Samt om best practice, når det kommer til lobbyarbejde i såvel Norden som i EU.

## Strategisk alliancetur til Washington

Kan transportforbund i Norden lære noget af kollegerne i USA? Og kan amerikanske fagforeninger få noget som helst ud af at samarbejde med kolleger i Norden?

Svaret er "yes", hvis man spørger i Washington, hvor Amerikas største transportforbund, The International Brotherhood of Teamsters, har hovedkvarter lige overfor USA's kongresbygning, og hvor også amerikansk LO, AFL-CIO tog imod de nordiske gæster.

Her var 3F Transport, Norsk Transportarbejderforbund, SEKO fra Sverige og AKT fra Finland på besøg i efteråret 2017 sammen med NTF's generalsekretær.

Målet med besøget var især at skabe øget strategisk samarbejde i forhold til internationale giganter som XPO, Maersk, UPS, Uber og IKEA, der har hovedkvarter i enten USA eller Norden. Dels fordi udfordringerne er de sam-

me. Dels fordi deling af strategier og succeser i forhold til arbejdskampe, organisering og kampagner kan give gevinst og øget styrke på begge sider af Atlanten.

Samtidig har ikke mindst Teamsters valg at øge sit engagement i ITF, Internationalt Transportarbejder Forbund. Også det kan få stor betydning. Ikke mindst i forhold til samarbejde om mindre social dumping. Både i vejtransport og på havnene, hvor både Danmark og USA er hovedsæde for internationale transportgiganter.

## Dansk ledelse i Nordisk fællesskab

NTF har 47 medlemsforbund fra Finland, Danmark, Sverige, Norge, Færøerne og Island. De 47 forbund har næsten 400.000 medlemmer inden for blandt andet: Kollektiv transport, godstransport på veje, spedition, lager og post, bud branchen, søfart, havne, jernbaner og civilfly.

NTF er meget bredt nordisk sammensat. Fra Danmark er 3F Transports formand Jan Villadsen formand for NTF. NTF's generalsekretær, Anu Hietala, er fra Finland. Og NTF's kontor ligger i den svenske hovedstad Stockholm. NTF's ledelse består af en dansker, en finne, en svensker og en nordmand.

## 5:



3F Transport er med til at opbygge en fagforening for internationale chauffører i Rumænien. Det forpligter. Derfor bistår 3F Transport den rumænske chauffør Emilian Jetzi Tudor, der er gået til det danske retssystem med krav om dansk løn for kørsel med udgangspunkt i Danmark.

## Internationale stik taget hjem

### Havnearbejdere får trygge job tilbage

”Det er en sejr for både søfarende og havnearbejdere i en verden, hvor visse skibsredere fortsat udnytter søfolk og havnearbejdere. Sikkerhed, arbejdsvilkår og lønninger er under angreb. Aftalen viser styrken i solidariteten mellem søfartens ansatte. Den internationale aftale, 'The Dockers' Clause' viser at vigtigheden af at have veluddannede og erfarne havnearbejdere til at udføre arbejdet.”

De stolte ord kom ud af munden på Paddy Crumlin, der er formand for ITF, Det internationale transportforbund, i februar 2018. Og baggrunden var en stor sejr for både ITF og for ITFs medlemsforbund.

En international aftale mellem ITF og de maritime arbejdsgivere sikrer nemlig fremover, at losning, lastning og surring af gods ombord på skibe, der er i havn, skal udføres af havnearbejdere. Især surring - fastgøring af gods, så det ikke vælter af i hård sø - er de senere år efter pres fra arbejdsgivere blevet overtaget af for eksempel underbetalte filippinske søfolk. Aftalen om arbejdet på havnene blev indgået i Manila på Filippinerne, hvor 3F Transport var repræsenteret i ITF's forhandlingsgruppe. Ud over havnearbejderaftalen blev der desuden aftalt lønforhøjelser for søfolk ombord på skibe dækket af ITF's globale overenskomst.

### Transportarbejdere i alliance med paven

I foråret 2019 var 3F Transport med til at danne en ganske usædvanlig international alliance for samarbejde om fair løn og arbejdsvilkår for verdens arbejdstagere, afskaffelse af menneskehandel og opbakning om FN's Verdensmål for bæredygtighed - og bæredygtig udvikling af transportbranchen, så både klimaet og de ansatte får gavn af den teknologiske udvikling.

Det er Vatikanet og Internationalt Transportarbejder Forbund (ITF), der har taget initiativ til den globale alliance, hvor også store virksomheder som Volvo og General Motors

er med på forpligtende samarbejde, der er beskrevet i en skarp fælleserklæring, der blev udsendt efter et topmøde i Vatikanet i marts 2019.

Den danske sag fra Padborg om grov udnyttelse af chauffører fra Filippinerne er nævnt i den fælles erklæring fra Vatikanet, ITF og gruppen af globale arbejdsgivere som et uhyggeligt eksempel på moderne slaveri, der skal bringes til ophør. 3F Transports formand, Jan Villadsen, var i Vatikanet under topmødet for at deltage i diskussionerne om løsnin-ger og for at præsentere den danske sag.

### Søfolk sikret millioner

Verdens søfolk bliver fortsat presset og snydt for hundredvis af millioner kroner hvert år. Og snyderiet foregår også i danske havne. Her afslørede to danske skibsinspektører fra det Internationale Transportarbejderforbund (ITF) snyd for 4,8 millioner kroner i 2018 via inspektioner på 132 internationale handels- og krydstogt skibe, der havde lagt til i danske havne.

Sagerne viser en af de fordele for sammenholdet blandt verdens transportarbejdere, der findes i at arbejde sammen internationalt. Globalt set sikrede ITF's inspektører over 160 millioner kroner i tilbagebetaling til søfolk, der er blevet snydt i 2018.

Også på fiskeriområdet spiller ITF's inspektører en rolle i forhold til kontrol og afsløringer af snyd, pres på ansatte og decideret menneskehandel. Ikke mindst en stribe grove sager, hvor egyptiske og asiatiske fiskere er blevet presset ud i tvangsarbejde via Irland har vakt opsigt i Europa. Ofte er det havnearbejdere, der gør ITF's inspektører opmærksom på problemer om bord på fartøjer, og ofte kan havnearbejderne hjælpe ITF på anden vis, hvis problemerne ikke kan løses via dialog.





3F Transport var med i delegation fra internationalt transportforbund (ITF) i Vatikanet for at indgå bred alliance mod social dumping og for retfærdig udvikling i verden.

### 3F Transport på verdenskortet

Sagen fra Padborg var med til at sætte 3F og 3F Transport på verdenskortet i 2018 og 2019 via historier i international presse og samarbejde med fagforeninger i andre lande om at afdække menneskehandel.

Men 3F Transport er også kendt for mere positive historier. Herunder ikke mindst sin rolle som primus motor i at etablere en fagforening i Rumænien for rumænske chauffører, der arbejder i Vesteuropa. Den rumænske fagforening, SLT, har nu over 600 medlemmer. En af dem hedder Emilian Tudor Jetzi. Og han skal snart i retten i Danmark. Her kræver han, bistået af SLT og 3F Transport, et millionbeløb i efterbetaling, fordi han arbejdede en række år som chauffør for BRING med at køre internationale transportere for IKEA i Danmark, Tyskland, Sverige og Finland. Det foregik til østeuropæisk løn. Derfor er sagen endt i retten med krav om løn efter 3F's overenskomst, fordi den rumænske chauffør havde Danmark som udgangspunkt for sit arbejde. Sagen ventes afgjort i foråret 2020 og kan få stor betydning for

de tusindvis af chauffører fra Østeuropa, der er ansat på lignende vilkår. Arbejdet med at etablere og støtte SLT i Rumænien foregår i samarbejde med Europæisk Transportarbejderforbund, de belgiske fagforeninger BTB og ACV Transcom samt Svensk Transportarbejderforbund.

3F Transports internationale indsats giver indflydelse i både Europæisk Transportarbejder Forbund (ETF) og Internationalt Transportarbejder Forbund (ITF). Her sidder repræsentanter fra 3F Transport med i ledelsen af en række sektorgrupper, og 3F Transports formand, Jan Villadsen, er medlem af både hovedbestyrelsen og arbejdsudvalget i ETF og ITF. Og på ITF's kongres i efteråret 2018 blev 3F Transports næstformand, Flemming Overgaard, valgt som vicepræsident for landevejssektionen i ITF. Her er James Hoffa, der er leder af amerikanske Teamsters, præsident.

På ITF's kongres blev det desuden vedtaget, at lagerarbejderne fremover skal have en stærkere stemme. Det har længe været et dansk og nordisk ønske, og på ITF's kongres gik ønsket i opfyldelse. Lagerarbejderne får deres egen komite.

# 6:

## Overenskomster i med og modvind

### Nye aftaler – nye vilkår

”Jeg savner lønstigninger i kravene. Vi har holdt tilbage, så vi har et stort efterslæb, der skal udmøntes den her gang...”

Sådan skrev en af de 3F'ere på transportområdet, der fik fornyet overenskomst i foråret 2017, på Facebook. Og de første resultater blev forhandlet på plads mellem DI og 3F Transport. For første gang siden 2007 med hjælp fra forligsmanden – inden for i forligsinstitutionen. Forud var gået et forløb, hvor DI ønskede resultater, der kunne fastholde konkurrenceevnen, 3F Transport havde overskrifter som:

- ”Udbygning af reallønnen”
- ”Tryghed i hele arbejdslivet”
- ”Udbyggede og solide seniorordninger, så man kan holde til at blive i jobbet”
- ”Mere uddannelse, så de kan følge med den teknologiske udvikling.”
- ”Løsninger mod social dumping og udlicitering af job”
- “Bedre vilkår for tillidsvalgte”

De fleste overskrifter kan findes helt eller delvist i resultaterne. Og det står klart, at reallønnen er forbedret siden overenskomsterne faldt på plads. Ikke mindst på baggrund af meget lave prisstigninger. Hovedlinjerne i 3F Transports overenskomster med DI og Dansk Erhverv på det såkaldte normallønsområde ser sådan ud:

**LØN:** Frem til marts 2019 steg månedslønnen med mindst 1.330 kroner (inklusive feriepenge og pension mv. mindst 1.670 kroner). Det skete på følgende satser og tider:

#### GRUNDLØN:

1. marts 2017: 2,50 kroner pr. time

1. marts 2018: 2,50 kroner pr. time

1. marts 2019: 2,50 kroner pr. time

#### SÆRLIG KONTO:

Arbejdsgivernes indbetaling til den særlige konto, der udbetales to gange om året fordobles fra 2 til 4 procent af lønnen.

#### GENET ILLÆG STEG:

1. marts 2017: 1,6 procent

1. marts 2018: 1,6 procent

1. marts 2019: 1,6 procent

#### LÆRLINGELØN STEG:

1. marts 2017: 1,7 procent

1. marts 2018: 1,7 procent

1. marts 2019: 1,7 procent



**LØNDUMPING:** Nyt våben mod løndumping hos underleverandører betyder, at virksomheder omfattet af 3F Transports overenskomster på begæring skal udlevere oplysninger om og navne på, hvem der er underleverandører for virksomhederne, så 3F Transport kan indlede forhandlinger med de pågældende underleverandører med henblik på at opnå overenskomst

**UDDANNELSE:** Uddannelse og planlægning, der sikrer flere faglærte og mere løbende efteruddannelse styrkes. Der ansættes fælles uddannelseskonsulent. Der sættes øget samarbejde i gang, der løbende vurderer fremtidens behov og nye uddannelsesmuligheder

**SENIORFRIDAGE:** Seniorer kan fremover afholde op til 32 seniorfridage. Disse kan finansieres ved træk fra den særlig opsparing og fra den løbende indbetaling af pensionsbidrag.

**BØRNEFAMILIER:** Børnefamilier får ret til to børneomsorgsdage. De kan finansieres ved træk fra den særlige opsparing. Der indføres fuld løn under forældreorlov. Frihed ved børns hospitalsindlæggelse gælder også ved indlæggelse i hjemmet. Bliver en forælder kaldt hjem på grund af barns sygdom, har forælderen fortsat ret til barns første sygedag dagen efter.

**SIKRING AF VIKARER:** Vikarer og fastansatte sikres bedre via nye regler, der sikrer, at ancienniteten bevares, hvis man skifter fra brugervirksomhed til vikarbureau, eller omvendt, ved længere tids ansættelse i vikarbureauet eller på samme virksomhed.

## Nej fra 3F's medlemmer

Efter afstemningen om de ny forhandlede overenskomster stod det klart, at det samlede resultat ikke levede op til forventningerne hos et flertal på 55 procent af 3F'erne på transportområdet. Evalueringer efter forløbet peger på, at der er 5 hovedårsager til, at overenskomsterne blev stemt ned:

- Redderne stemte massivt nej (82 procent). Dels i utilfredshed med selve overenskomsten. Dels i utilfredshed med en række andre faktorer.
- En del har givet udtryk for, at de ikke har hørt om de nye aftaler mod social dumping eller ikke vurderer, at de nye værktøjer er gode nok.
- En del udtrykte stor bekymring for, om lønstigningerne kunne sikre reallønnen, og mange har udtrykt, at det efter års krise og løntilbageholdenhed var lønmodtagernes tur til at få en "markant" lønstigning og at dette ikke vurderes at være tilfældet.
- En omfangsrig "nej-kampagne" med omdrejningspunkt om de nye aftaler om adgang for arbejdsgiverne til, under særlige omstændigheder, at indføre perioder med 42 timers arbejdsuge og efterfølgende afspadsering har haft

stor betydning, selv om reglerne ikke gælder for det store flertal af ansatte på transportområdet.

- En del faggrupper, udover redderne, har stemt nej, fordi de ikke føler, de er blevet hørt eller imødekommet.

## Omlægning på taxiområdet

En ny overenskomst for cirka 2.000 taxichauffører bryder med taxibranchens traditionelle lønsystem: Taxichauffører med aflønning på akkord og taxameter. Overenskomsten blev indgået mellem 3F Transport og arbejdsgiverforeningen ATAX, der er landets største arbejdsgiverforening for taxivognmænd i september 2018. Begge parter slår på, at overenskomsten indfører et nyt, fair og mere fremtidsrettet lønsystem. For chaufførerne betyder det, at de fremover er sikret 23.000 kroner i basisløn hver måned. Basislønnen suppleres med en bonus, der udløses ved meget kørsel. Især kørsel i ydertimer som nat, morgen og weekendtimer. Samtidig sikrer aftalen, at taxichauffører fremover er sikre på, at de har ret til højeste dagpengesats og risikerer at gå glip af ret til efterløn. Samtidig medvirker overenskomsten til at sikre mere ens og lige konkurrence i taxibranchen.



## 7:

## Rekruttering og uddannelse for hele livet

### Job i transport

”Som lageroperatør varetager du mange forskellige opgaver. Den ene dag er du måske på et team, hvor du kører gaffeltruck og sorterer en ordre. Den næste er du måske på pakkeholdet, hvor teamet skal emballere en ordre og gøre den klar til forsendelse. Derfor er lagret også et nemt sted at møde mennesker og være social...”

Sådan lyder det fra en af de unge transportlærlinge, der på Facebook, i filmannoncer og ved forskellige event medvirker i kampagnen ”Job i transport”. Kampagnen er sat i søen af 3F Transport og arbejdsgiverne i ATL og DTL-A, og formålet er at forbedre godstransportens image og tiltrække flere til branchen. Samtidig har kampagnen, dens medvirkende og dens indhold fokus på at fastholde de nuværende transportarbejdere og på at tiltrække ledige og samfundsgrupper, der i dag er underrepræsenteret i branchen. Ikke mindst kvinder og nydanskere.

Job i transport har egen Facebook-side, hvor man ved at søge på ”Job i transport” kan se de forskellige videofilm om, hvordan transportlærlinge opfatter transportbranchen og de job, der findes på lagre, landevejen, som renovationsarbejder, flyttechauffør, entreprenørchauffør, kranfører og tankchauffør. På samme side ligger musikvideoen ”jeg leverer varen”, der blev et viralt hit og frem til nu har opnået 433.000 visninger på Facebook.

### Overenskomster sikrer uddannelse for millioner

Uddannelse gennem hele arbejdslivet fylder mere og mere. Både for virksomheder og ansatte, der tænker på fremtiden. Derfor er der løbende sikret flere og flere midler til uddannelse, omskoling, opkvalificering og brancheskift. Det er sket via overenskomsterne, og der er nu etableret tre uddannelsesfonde med administration i PensionDanmark inden for 3F Transports område:

- HTSK-fonden, der i 2018 udbetalte 17.347.000 kroner til uddannelse

- TLK-fonden, der i 2018 udbetalte 4.880.000 kroner til uddannelse
- Vaskeribranchen uddannelsesfond, der i 2018 udbetalte 1.560.000 kroner til uddannelse

De kurser, der er udbetalt størst tilskud til uddannelse til fra den største af fondene (HTSK-fonden) er:

- Køreteknik for erhvervschauffører – ajourføring
- Befordring af handicappede i ordinær rutetrafik
- Obligatorisk EU-efteruddannelse for godschauffører
- Forberedende voksenundervisning (læsning, trin 3)
- Forberedende voksenundervisning (læsning, trin 2)



Fremtiden byder på mange muligheder for job i transportbranchen. Fra lager til landevej. Det sætter ”job i transport”, der er 3F Transports fælles kampagne med arbejdsgiverne markant fokus på



- Obligatorisk EU-efteruddannelse for buschauffører
- Godstransport med lastbil
- Forberedende voksenundervisning (læsning, trin 1)
- Forberedende voksenundervisning (start)

Seneste tiltag omkring uddannelse er lanceret af PensionDanmark i juni 2019. Det er det nye efteruddannelsessite på [pension.dk](http://pension.dk) - her kan transportarbejdere hurtigt få et overblik over uddannelsesmuligheder, udarbejde en uddannelsesplan og en faglig profil og se, hvad der skal til for at blive faglært.

Overblikket skabes med data fra Styrelsen for IT og Læring og PensionDanmark. Se mere på [pension.dk/medlem/efteruddannelse](http://pension.dk/medlem/efteruddannelse)

## Uddannelse for fremtiden skal endnu et gear op

Robotter, kunstig intelligens og digitale platforme vil i de kommende år forandre vilkårene på lagrene, i lastbilerne og på resten af transportområdet. Der vil fortsat være brug for



Tiltrækning af ansatte til fremtidens job i transport har været til debat og på dagsordenen igen og igen. Her på Folkemødet på Bornholm i 2018.

mennesker til at udføre arbejdet, men mange job vil blive ændret, og rigtig mange medarbejdere skal efteruddannes. Det viser en rapport, som konsulentfirmaet Valcon har lavet for DI og 3F Transport i sommeren 2019.

Rapporten peger på, at en række opgaver i fremtiden kan løses hurtigere og billigere med brug af digitale løsninger. Og stadig flere lagre vil blive computerstyret og betjent af robotter. Ifølge rapporten vil mange job forsvinde, men samtidig vil der blive skabt nye jobfunktioner, som er mere kundeorienterede. Men nok så centralt for fremtidens arbejdskraft og medlemmer af 3F Transport: Ifølge rapporten vil fremtidens lagre og lastbiler ikke bliver rent robotdrevne. Men der vil blive investeret mere i automatiserede lagre, der vil ske en øget digitalisering af lagre og transportmidler og e-handlen vil vokse kraftigt. Udviklingen vil forandre mange virksomheder.

DI's fungerende administrerende direktør, Kim Graugaard, konkluderer, at den øgede automatisering vil sikre, at virksomhederne er konkurrencedygtige, så de kan klare sig

i fremtiden. Men også, at det på ingen måde betyder, at der for eksempel er udsigt til karavaner af førerløse lastbiler og en affolkning af medarbejdere. Men jobbene vil ændre sig, og der bliver brug for medarbejdere med nye kompetencer. Derfor bliver der også behov for en omfattende efteruddannelse af eksisterende medarbejdere, så de kan leve op til de krav, virksomhederne stiller til dem.

Rapporten med seriøse bud på fremtiden har fået 3F Transport til at komme med optimistiske meldinger. 3F er enig med DI i, at der skal sættes ind med massiv efteruddannelse. Ikke mindst digitalt. For nok bliver chauffører og lagerarbejdere ikke overflødige, som typograferne gjorde i 1990'erne. Men 3F peger på, at nye muligheder for at arbejde inden for branchen kun kommer, hvis man er parat til at omstille sig og lade sig efteruddanne. Og hvis regningen betales. For eksempel via penge og rettigheder sikret via overenskomsterne.



## 8:

## 3F Transport sætter dagsorden igen og igen

”Det er super ærgerligt, når særinteresser bestemmer lovgivningen i Danmark. Uber har i hele verden tilbudt et produkt, som folk har taget til sig. Der har været en absurd manglende interesse fra S og DF's side. De ønsker ikke at sætte sig ind i det her. De har kun lyttet til 3F, som har en klar interesse i at holde konkurrencen væk.”

Sådan lød det i april 2017 fra Liberal Alliances transportordfører Joachim B. Olsen, da Uber måtte se sig slået ud af skandaler, sager om skattesnyd og piratkørsel samt dårligt omdømme og en ny taxilov uden lovliggørelse af Uber i Danmark.

For 3F Transport og aktive taxichauffører og afdelinger kan man til gengæld sige, at kritiske udtalelser som Joachim B. Olsens er et synligt bevis på, at politisk påvirkning, kampagner og målrettet brug af solid dokumentation og analyser virker, sætter dagsorden og giver resultater.

Det samme vidner afsløringerne og dokumentationen i Filippiner-sagen, lobbyindsatsen om EU's vejpakke og buschaufførernes store kampagne for ret til pauser om. Men 3F Transport, 3F's afdelinger og aktive tillidsfolk sætter også andre og mindre dagsordner, der skaber resultater. Både lokalt og på landsplan.

Et andet godt, men mindre kendt eksempel, kan landets reddere være glade og stolte over.

Fra 1. juli 2019 kræver det nemlig autorisation at arbejde som ambulancebehandler og paramediciner i Danmark. Og det er et krav, der blandt andet er blevet sikret efter flere års målrettet indsats fra Reddernes Udviklingssekretariat under 3F Transport.

Autorisation er en anerkendelse af ambulancebehandlere og paramedicinere

sundhedsfaglige virke, som kommer oven på den udvikling som faget har gennemgået. For i dag påbegynder ambulancebehandlere avanceret behandling på skadestedet og under transporten og kan i en del situationer afslutte behandlingen på stedet.

Ambulancebehandlerne er i dag uddannet til at varetage en række sundhedsfaglige ydelser, herunder foretage akut behandling af skader, journalføring m.v. Ambulancebehandlere spiller således en afgørende rolle i det danske sundhedssystem.

Derfor fik i 2016 Reddernes Udviklingssekretariat til at starte arbejdet for autorisation til ambulancebehandlere og analyser og møder med relevante politiske aktører. I november 2017 sendte Reddernes Udviklingssekretariat et autorisationsforslag til Sundhedsministeren, i april 2018 blev et udkast til lovforslag udsendt, i november 2018 blev lovforslaget vedtaget af Folketinget og i juli 2019 trådte loven i kraft.



Liberal Alliances politiske ordfører bebrejder de andre politiske partier for lukningen af kørselstjenesten Uber, der nu har valgt at dreje nøglen om i Danmark.

- Det er ærgerligt, at der sidder nogle gammeldagsstænkende DF'ere og socialdemokrater og lukker al teknologisk fremskridt ned. De ønsker ikke at sætte sig ind i det her. De har kun lyttet til 3F, som har en klar interesse i at holde konkurrencen væk.

Det er ikke altid, 3F Transport får ros for politisk indsats. Her skælder Joachim B. Olsen ud over, at Uber måtte stoppe sin piratkørsel og forlade Danmark efter knap 3 år i stadigt stærkere modvind.

### Mange former for påvirkning

”I søfartsbranchen har social dumping fundet sted i mange år. De seneste 30 år endda med politisk opbakning, i form af en lovgivning som forhindrer danske fagforeninger i at tegne overenskomster for søfolk, som er bosat uden for Danmark”. ”Jeg var ikke engang født, dengang, man tog en politisk beslutning om at støtte social dumping til søs, og har derfor heller ikke været en del af kampen særlig længe”.

”Som arbejder vil jeg håbe at en ny regering vil sætte hårdt ind i kampen mod social dumping. Som sømand vil jeg håbe at en

rød regering endelig vil kæmpe for arbejderne til søs. Som ung vil jeg håbe at det sker inden jeg selv mister håbet”.

Teksten ovenfor er en række uddrag fra et debatindlæg, der er skrevet af den unge 3F'er og skibsassistent Mette Clemmensen.

Hun blander sig i samfundsdebatten. Både som borger og som fagligt aktiv ved at dele holdninger, fakta og løsninger med andre i en netavis. Og det er blot en blandt flere eksempler på, hvordan aktive 3F'ere kæmper for transportbranchen og gode løsninger for fair transport.

Andre lignende kampe tages dagligt af både medlemmer og tillidsvalgte. Ikke mindst på sociale medier som Facebook og Twitter, hvor også 3F Transport og de fleste 3F afdelinger er tilstede via forskellige sider, der bliver flittigt brugt til debat og til at dele relevante nyheder, viden og indspark. Den største side, 3F Transport råder over, er Facebook-siden, ”Stop Piratkørsel”, der har 11.500 følgere. Men også mindre sider kan have stor effekt. Det gælder både branchesider som ”RUS – Reddernes Udviklingssekretariat” og buschaufførernes ”Tid til at trykke Stop” – og sider for politisk valgte som 3F Transports formand, Jan Villadsen.

Fælles for dem alle er, at de kan bruges til at skabe fællesskab. Og til at støtte eller endda skabe en dagsorden.

## Styrket indsats for påvirkning og kommunikation

3F Transport bliver bedre og bedre til at sætte dagsorden. Men verden forandrer sig hastigt, og der er fortsat huller og



3F Transport skaber indflydelse for sine medlemmer gang på gang. For eksempel har redderne netop fået et stort ønske opfyldt. Autorisation.

muligheder for forbedringer. Både inden for politisk interessevaretagelse, i forhold til kommunikation, og når det gælder de kampagner, der binder politisk interessevaretagelse og kommunikation sammen. 3F Transport vil de kommende år blandt andet satse endnu mere på:

- Øget og mere systematisk tilstedeværelse i forhold til politikerne på Christiansborg, regeringen og embedsværket i transportområdets nøgleministerier.
- Fastholdelse af sin tilstedeværelse i Bruxelles.
- Mere fokuseret og strategisk dokumentation som for eksempel COWI's rapporter om Ryanair og udenlandske chauffører.
- Politiske kampagner, gerne med humoristisk bid, når grundlaget er tilstede.

- Udbygning af alliancer. I Danmark, i Norden og internationalt
- Mere og bedre segmenteret, brancherettet kommunikation og bedre medlemskontakt
- Mere systematisk brug af pressen i forhold til at ramme og påvirke de dagsordener, 3F Transport spiller ind i.
- Opgradering af egne mediekkanaler. Herunder også sociale medier.
- Bedre brug af meningsdannere. Ikke mindst blandt tillidsvalgte.
- Bedre og bredere samarbejde med andre organisationer,



## 9 :

# Mål for bæredygtig og Fair Transport i fremtiden

## Mål for verden – mål for transportarbejdere

”Vi har en verden, hvor arbejdstagerne er tvunget til usikker beskæftigelse uden jobsikkerhed eller social beskyttelse, og hvor kvinder og unge arbejdere er uforholdsmæssigt hårdt ramt. Der er en direkte forbindelse mellem ligestilling, anstændigt arbejde og løsninger på klimakrisen. Vi har brug for dialog og samarbejde for at beskytte arbejdspladser, afslutte moderne slaveri og sikre fagforeningsrettigheder. De multinationale virksomheder i toppen af forsyningskæden skal tage ansvar for de millioner af arbejdere, der flytter deres varer”.

Med de sætninger byggede Stephen Cotton, generalsekretær for det internationale transportarbejderforbund (ITF), bro i en alliance mellem verdens transportarbejdere, socialt bevidste arbejdsgivere, den katolske kirke og et sæt forslag til vejen til at opfylde FN's 17 verdensmål for bæredygtig udvikling.

Verdensmålene for bæredygtig udvikling er et sæt visioner og mål, der er diskuteret og vedtaget mellem verdens regeringer for at sætte retning i globale udvikling og for at gøre Jorden til et retfærdigt og bedre sted at leve for flere, for at afværge klimakrisen og ikke mindst for at sikre en retfærdig omstilling for alle, når nye teknologier forandrer såvel arbejdsmarkeder, forretningsverdenen og måden vi lever på.

Verdensmålene for bæredygtighed kan synes urealistiske i 2019. Men ikke mindst transportindustrien og dens ansatte kan komme til at spille en nøglerolle i de omstillinger, der skal til, hvis klimakrisen skal afværges, før det er for sent.

Det er en af grundene til, at det Internationale Transportarbejder Forbund (ITF) er gået med i en alliance med Vatikanet og en række multinationale virksomheder for at bakke op om verdensmålene og finde løsninger på transportområdet.

3F Transport har medvirket i en del af arbejdet. Og i stedet for en kort, dansk faglig vision for de næste tre års faglige arbejde, præsenteres her de forslag og ideer, ITF, Vatikanet og globale arbejdsgivere som Volvo og General Motors er blevet enige om i forhold til, hvordan FN's mål for bæredyg-

tighed bliver nået. Til gavn for verdens transportarbejdere og med hjælp fra verdens transportarbejdere og deres fagforeninger.

Det er ikke rigide håndfæstninger og opskrifter. For verdens lande er ikke ens. Hverken når det gælder udfordringer eller præcise løsninger. Derfor kan målene heller ikke betragtes som et udtømmende arbejdsprogram. Men som sigtelinjer og et redskab til at målrette diskussionerne og arbejdet for løsninger og medspil fra 3F Transport og transportarbejdere. Særligt inden for følgende 8 ud af FN's 17 bæredygtighedsmål:

- Ekstrem fattigdom skal bringes til ophør (mål 1)
- Universal sundhedsdækning for alle (mål 3)
- Kvalitetsundervisning for alle børn (mål 4)
- Ligestilling mellem kønnene (mål 5)
- Anstændigt arbejde til alle (mål 8)
- Reducering af ulighed i og mellem verdens nationer (mål 10)
- Den menneskeskabte klimakrise skal løses (mål 13)
- Der skal være lov og orden inden for rammerne af effektive offentlige institutioner (mål 16).

## Transport sigtelinje

### 1) Udryddelse af social dumping og moderne slaveri

Mangel på fair fordeling af vækst, stigende deregulering og undergravning af menneskerettigheder og fagforeningsrettigheder har bidraget til det hidtil usete niveau af ulighed, vi i dag ser verden rundt. Mange arbejdstagere er blevet tvunget til usikre ansættelser uden jobsikkerhed, social beskyttelse, pension og grundlæggende sociale ydelser som sundhedspleje. I 2018 var cirka 62 procent af den samlede globale arbejdsstyrke ansat i den uformelle økonomi. Kvinder påvirkes uforholdsmæssigt i dag, og globalt er tre ud af fire unge arbejdere ansat på det uformelle marked. Moderne slaveri foregår rundt om i Verden. Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO), estimerer at 40 millioner mennesker er ofre for moderne slaveri.



En fair transportsektor med bæredygtige job og bæredygtig løn og fælles kamp mod klimaforandringer er nødvendig for at opfylde FN's Verdensmål for en bæredygtig verden.

Derfor er det afgørende, at multinationale aktører samarbejder med fagforeninger og arbejdsmarkedets parter om kollektivt at fastlægge minimumstandarder på alle niveauer i forsyningskæden for at sikre rimelige arbejdsvilkår, der sikrer arbejdstagerne. Multinationale selskaber på toppen af den globale forsynings- og handelskæde skal gøres ansvarlige for deres ansatte og for de millioner af arbejdere, der er en del af den globale forsyningskæde. Ikke mindst når opgaver udliciteres eller privatiseres.

## Transport sigtelinje

### 2) Fair overgang til nye teknologier

Ny teknologi, herunder automatisering, digitalisering og færreløs teknologi, bruges til erstatte, intensivere og omstrukturere arbejde. De nye teknologier kan give mange vigtige fordele i forhold til effektivitet, miljø og sikkerhed. Nogle

teknologier har potentialet til at gøre arbejdet mere kreativt og meningsfuldt og reducere de negative miljøpåvirkninger fra transporten. Alligevel oplever vi i dag en økonomi, der accepterer enhver ny teknologisk udvikling og mulighed for digitalisering med henblik på fortjeneste. Uden behørig bekymring for potentielt negative indvirkninger på mennesker. Overgangen til, og indførelsen af, de nye teknologier skal tage hensyn til de menneskelige aspekter. Herunder sociale omkostninger, faldende skattegrundlag, disruption af arbejde og trusler mod den offentlige stabilitet og sikkerhed.

Regeringer, beslutningstagere og fagforeninger skal arbejde sammen for at sikre, at der er en ordentlig forberedelse af omstillingen. I forhold til uddannelse, opgradering af færdigheder og en fair overgang for alle arbejdere, der bliver negativt påvirket af ændringer i arbejdet, der kommer. Inklusive tiltag, der sikrer livslang læring, uddannelse og omskoling af arbejdstagere, beskyttelse af arbejdstagerrettigheder og stop for afskaffelse af sociale rettigheder.



Internationalt Transportarbejder Forbund (ITF), Vatikanet og en række globale arbejdsgivere har dannet en alliance for at sikre bæredygtig udvikling og fair transport på verdensplan. 3F Transport var med, da alliancen blev dannet i Vatikanet i marts 2019.

## Transport sigtelinje

### 3) Retfærdige løsninger på klimakrisen

Klimaforandringer, stigende mangel på rent drikkevand, tabet af biodiversitet og et generelt fald i sociale rettigheder er uløseligt forbundet. Aldrig før har menneskeheden mishandlet vores fælles planet, som i de seneste generationer. Handling og klare politikker er nødvendige. I hvert enkelt land og hver enkelt by. At nå udslip på nul af drivhusgasser i byer er kun mulig med en øjeblikkelig og ambitiøs udvidelse af rigelig, sikker og pålidelig offentlig transport.

At opbygge fremtidens offentlige transportsystemer kan skabe millioner af kvalitetsjob, der dækker hele værdikæden

af infrastruktur og transport. Det kan også bringe marginaliserede grupper i arbejde og fremme jobtryghed med større krav til uddannelse. Indkøb af offentlig transport har potentiale til at sikre fair og anstændige krav og standarder for arbejdet og uddannelse og lærlingepladser for kvinder, unge og marginaliserede grupper. En retfærdig overgang for alle nutidens transportarbejdere i den eksisterende transportsektor skal sikres, så fremtidens transportarbejdere kan nyde anstændige løn- og arbejdsvilkår. Transportarbejdere i den formelle og uformelle del af transportsektoren skal være fuldt engagerede i planlægningen og gennemførelsen af udvidelsen af de offentlig dreven kollektive transportsystemer.



Skriftlig beretning for 3F Transport 2016 – 2019

**Foto:**

Joachim Rode, Claus Bech, Thomas Arnbo, Maria Tuxen Hedegaard,  
Niels Åge Skovbo, Michael Bo Rasmussen, Michael Drost-Hansen,  
Hans Christian Graversen

**Udgivet af 3F Transport**

Redaktionen afsluttet i august 2019



Gør dig stærkere

KONGRES / 2019

---

[www.3fkongres.dk](http://www.3fkongres.dk)