



## När arbetskraftskostnaderna pressar priset

– en genomlysning av offentliga investeringar i  
infrastruktur

Författare: Claes-Mikael Jonsson, Thord Pettersson,  
Håkan Löfgren och Kristoffer Arvidsson  
Arbetslivsenheten



## Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Syfte och metod</b> .....	<b>9</b>
<b>3. Upphandlingsprocessen</b> .....	<b>12</b>
Nivå beställare .....	13
Nivå huvudentreprenör.....	15
Nivå underentreprenörer .....	16
Sammanfattande slutsats.....	17
<b>4. Arbetskraftens sammansättning och villkor</b> .....	<b>19</b>
Arbetsvillkor .....	24
<i>Lön</i> .....	24
<i>Arbetstider</i> .....	27
<i>Arbetsmiljö</i> .....	27
<i>Försäkringar och social trygghet</i> .....	28
<i>Boende</i> .....	28
Sammanfattande slutsats.....	30
<b>5. LOs förslag</b> .....	<b>34</b>
<b>Referenser</b> .....	<b>38</b>
Intervjuer.....	39
Databaser.....	40
<b>Bilaga 1. Planöversikt infrastrukturprojekten</b> .....	<b>41</b>
Citytunneln – Malmö.....	41
Norra länken – Stockholm .....	42
Citybanan – Stockholm.....	43
<b>Bilaga 2. Dataunderlag</b> .....	<b>44</b>
Citytunneln Malmö – Exempel på ett grundfaktblad som använts som underlag.....	44

Citybanan Stockholm - Exempel på ett grundfaktablad som använts som underlag .....	47
Norra länken Stockholm – Exempel på ett grundfaktablad som använts som underlag .....	50

**Bilaga 3. Sammanfattning Arbetskraftens sammansättning .. 53**

**Bilaga 4. Intervjuer på plats i Polen ..... 54**

## Sammanfattning

I denna rapport görs en genomlysning av tre stora infrastrukturprojekt i Sverige där Banverket och Vägverket står som beställare.<sup>1</sup> De studerade infrastrukturprojekten är Citytunneln i Malmö samt Norra Länken och Citybanan i Stockholm.

Banverket och Vägverket har medvetet och aktivt arbetat för att pressa kostnaderna för infrastrukturprojekten. Detta medför att huvudentreprenörer som anlitar underentreprenörer med stor andel utländsk arbetskraft får en stor del av de offentliga upphandlingarna. Den utländska arbetskraften kommer till stora delar ifrån Polen via polska eller irländska bemanningsföretag. Arbetskraften levereras till lågt pris och därav kan underentreprenörerna erbjuda ett billigt pris.

Upphandlingsformerna är oftast totalentreprenader och beställaren tar generellt sett ett begränsat ansvar för huvudentreprenörens upphandlingar bland underentreprenörer. Efter varje upphandling som sker flyttas ansvaret för att lagar och avtal efterlevs nedåt i entreprenörskedjan. Ansvaret lämnas därmed till fackliga organisationer och statliga tillsynsmyndigheter.

I rapporten framkommer att den svenska lagstiftaren tillämpar en försiktighetsprincip vid offentlig upphandling där ekonomisk rörlighet sätts framför beaktande av social hänsyn. Denna försiktighetsprincip har bidragit till att förstärka Banverkets och Vägverkets strävan att pressa priserna genom att anta bud med lägsta pris.

Resultatet av upphandlingsprocessen är att cirka 45 procent av arbetskraften är skatte- och/eller avgiftsskyldiga i annat land än Sverige. En stor del av den utländska arbetskraften kommer ifrån utländska bemanningsföretag som i vissa fall av kostnadsskäl väljer att uppträda som "normala" underentreprenörer till huvudentreprenören. Vid sådana situationer tar huvudentreprenören oftast ansvar för arbetsmiljöarbetet enligt Arbetsmiljölagen. Dock tar huvudentreprenören inget ansvar för anställnings- och levnadsvillkor.

---

<sup>1</sup> Vägverket och Banverket har slagits samman och heter sedan 1 april 2010 Trafikverket.

Gästande arbetstagare tycks delvis uppleva att det är oklart vad de kan kräva av sin arbetsgivare. Det finns anledning att ta dessa uppgifter på allvar. Facklig självrannsakan kan behövas. Inom LO utförs ett arbete för att ta fram riktlinjer för utformandet av s.k. utstationeringsavtal. Sannolikt kommer dessa utstationeringsavtal att bidra till att tydliggöra vilka löne- och anställningsvillkor som gäller för gästande arbetstagare

Bemanningsföretagen säljer arbetskraft per timme, vilket innebär att de är känsliga för sådant som påverkar deras egen kostnad för arbetskraften. Företagen agerar inom ramen för vad som är lagligt och söker ständigt att sänka arbetskraftskostnaderna. Ofta innebär detta att de anställer utländsk arbetskraft.

Det finns stora svårigheter med att ta del av den verkliga lönen hos de utländska arbetskraftsleverantörerna. Generellt har den utländska arbetskraften ett kontrakt som ger en bruttolön på mellan 100 – 150 SEK per timme. Övertidsersättningar utgår sällan trots att övertidsarbete är vanligt förekommande.

Löneskillnaderna mellan svenska och utländska arbetstagare är stor. Det finns uppgifter som visar på att de utländska arbetstagarna i vissa fall endast har 55 procent av den bruttolön en motsvarande svensk arbetstagare har. Det som gör löneskillnaden påtaglig är att arbetsgivaren gör avdrag för resor, boende och skatt på brutto- såväl som nettolön. Dessa avdrag gör att arbetstagarna får svårt att veta den verkliga lönen. Företaget kan därmed pressa sina arbetskraftskostnader. Att göra avdrag från lön för boende och resor strider dock mot artikel 3 i EU-direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare. Det förekommer att arbetsgivare säger till sina anställda att de måste betala skatt både i Sverige och i Polen. Den löneskillnad vi kan beräkna är att de utländska arbetstagarna får mellan 55 och 80 procent av den lön per arbetad timme som en svensk arbetstagare får.

Företag med arbetskraft som är skatte- och/eller avgiftsskyldiga i annat land än Sverige kan pressa arbetskraftskostnaderna på flera sätt. Detta ger företagen en konkurrensfördel gentemot företag med svenskregistrerad arbetskraft. Arbetskraftskostnaderna för utlandsregistrerade företag pressas genom att etableringen sker i länder med låga skatter och avgifter, ofta Irland eller Polen. Därifrån utstationeras arbetstagare till Sverige och får bruttolön som i vissa fall kan jämföras med normala svenska bruttolöner. Även om bruttolönen ligger på en jämförbar nivå får det utlandsregistre-

rade företagen en konkurrensfördel gentemot svenskregistrerade företag just genom lägre skatter och avgifter.

Arbetskraftsleverantörerna visar ytterligare uppfinningsförmåga när det gäller att minska kostnaderna för arbetskraften. I vissa fall skrivs 6-månaderskontrakt med de anställda för att undvika svensk inkomstskatt. Dessutom framkommer det att vissa företag byter namn och organisationsnummer en gång per år. Anledningen till detta är att de vill undvika att bli betraktade som att de har fast driftställe i Sverige.

## 1. Inledning

Företag och arbetskraft rör sig numera fritt över gränserna inom EU. Trots att det är allmänt känt och flitigt diskuterat finns det stora kunskapsluckor att täcka när det gäller anställningsvillkor och andra förhållanden hos företag som utstationerar arbetstagare till Sverige.

En stor andel av den utländska arbetskraften inom anläggningsbranschen i Sverige kommer från länder i Central- och Östeuropa. Efter utvidgningen 2004 är skillnaderna i arbetskraftkostnader stora inom EU. Arbetstagarna ser en möjlighet i att tjäna mer pengar än hemma. Detta vet företagen som gärna nyttjar möjligheten att konkurrera med låga löner, dåliga anställningsvillkor samt att undkomma, helt eller delvis, att betala skatt och andra avgifter i Sverige.

Många av de utländska företagen som konkurrerar med lägre arbetskraftkostnader får uppdrag i Sverige genom offentliga upphandlingar. Investeringar som finansieras av svenska skattemedel. De flesta av dessa utländska företag agerar som underentreprenörer till huvudentreprenören vid stora infrastruktursatsningar. Dessa underentreprenörer är ofta arbetskraftleverantörer, det vill säga bemanningsföretag, som huvudentreprenören anlitar. Huvudentreprenören säkerställer därmed anlitaandet av billig arbetskraft från Central- och Östeuropa samtidigt som han slipper vara ansvarig för anställnings- och levnadsvillkor.

Stora infrastruktursatsningar som de studerade projekten i denna rapport används många gånger för att mildra konsekvenserna av en lågkonjunktur. Miljarder investeras för att skapa arbeten, öka produktionen och konsumtionen på den inhemska marknaden. Tanken är att de investerade miljarderna i projekten ska komma tillbaka till svenska staten i en eller annan form. När en allt större del av arbetskraften i infrastrukturprojekten är utländsk blir återbäring till svenska staten mindre än om arbetskraften enbart hade varit svensk. Dock är EU en gemensam marknad och då är det i sig inget fel i att pengarna hamnar i exempelvis Polen, där pengarna kanske behövs som allra mest.

I Sverige har arbetsmarknadens parter huvudansvaret för att reglera löne- och anställningsvillkoren. I kollektivavtalen fastställs de villkor som skall skapa konkurrensneutralitet mellan såväl arbetstagare som företag. Modellen med omfattande autonomi för arbetsmarknadens parter brukar kallas den svenska modellen.

Ett viktigt led i denna modell är att fackliga organisationer kan använda fackliga stridsåtgärder för att förmå företag att teckna kollektivavtal. Detta förhindrar att oorganiserade arbetsgivare skaffar sig konkurrensfördelar genom att tillämpa sämre löne- och anställningsvillkor. Nivåerna på löner hanteras i förhandlingar och avtal mellan facket och arbetsgivarna. Det finns ingen lag som garanterar lönerna, däremot kollektivavtal som bestämmer en minsta gemensam lönenivå, samtidigt som det ger en gemensam trygghet genom försäkringar.

Priset på arbete ska regleras mellan arbetstagare och arbetsgivare och deras respektive organisationer. Anställningsavtal och kollektivavtal är civilrättsliga avtal. Legitimiteten för dessa avtal undermineras om staten blandar sig i prisbildningen. Att parterna själva, på civilrättslig grund, reglerar lönerna bidrar till ett ansvarstagande. Avtal är långsiktigt stabilare än lagar när det gäller löner. Parternas gemensamma ansvarstagande bidrar också till att konfliktdagarna på svensk arbetsmarknad är få.

Lavaldomen medför utmaningar för den svenska kollektivavtalsmodellen. EU-domstolen begränsar autonomi för arbetsmarknadens parter. De löne- och anställningsvillkor som riktas mot gästande företag kan inte i alla delar vara identiska med de villkor som fastställs i kollektivavtalen.

I den debatt som följt på Lavaldomen har diskussionerna om löne- och anställningsvillkoren för utstationerade arbetstagare diskuterats livligt. EU-domstolens dom bidrar till att pressa priset på arbete. Den här rapporten kan förhoppningsvis kasta ljus på de mekanismer som bidrar till att skapa konkurrensfördelar för gästande företag.



## 2. Syfte och metod

Den här rapporten syftar till att genomlysna några större infrastruktursatsningar för att ge en bild av hur upphandlingsförfarandet, betalningsströmmar, entreprenör- och bemanningsföretagskedjor samt arbetskraftens sammansättning och villkor ser ut. I rapporten beskrivs tre stora infrastruktursatsningar; Norra länken och Citybanan i Stockholm, två pågående projekt, samt Citytunneln i Malmö, som i det närmaste är färdigt. Alla tre är investeringar som tar stora skattemedel i anspråk. I den här rapporten vill vi göra en verklighetsbeskrivning av dessa tre stora infrastruktursatsningar. Det kan vi göra genom att kartlägga två områden:

- **Upphandlingsprocessen:** hur fungerar den? Hur jobbar Banverket och Vägverket med frågan? Kontrollerar myndigheterna att lagar och avtal efterlevs bland entreprenörerna? Finns facket med i processen? Hur värderar beställaren de sociala aspekterna?
- **Arbetskraftens sammansättning:** Hur stor andel av arbetskraften är utstationerad i Sverige? Kommer den utländska arbetskraften från bemanningsföretag eller underentreprenader? Vilka löner har arbetskraften? Finns det skillnad i lön mellan svensk och utländsk arbetskraft? Hur är arbetsmiljön för arbetstagarna i infrastrukturprojekten? I vilken utsträckning nyttjas de svenska socialförsäkringssystemen av utländsk arbetskraft? Hur är boendet för arbetskraften? Betalar den utländska arbetskraften skatt och/eller avgifter i Sverige? Påverkar den utländska arbetskraften löneutvecklingen i infrastrukturprojekten?

Vår förhoppning med rapporten är att skapa en bättre och tydligare förståelse för hur löne- och anställningsvillkoren för arbetskraften egentligen ser ut. Vi söker även på ett lättbegripligt sätt att förklara utfallet och tillvägagångssättet vid stora offentliga upphandlingar

För att göra en genomlysning av offentliga investeringar i infrastruktur har tre projekt analyserats. Dessa är Citytunneln i Malmö, Citybanan i Stockholm och Norra Länken i Stockholm. Inom dessa tre projekt har de största entreprenaderna studerats, vilket innebär att cirka 65 procent av entreprenadkostnaderna är genomlysta. Detta utgör cirka 40 procent av totalkostnaderna i de tre infrastrukturinvesteringarna.

Vid Citytunneln i Malmö är det entreprenaderna vid Malmö central (NCC, E101), tunnlar och station Triangeln (MCG, E201), stationer (NCC, E400) samt järnvägsbyggnation (Banverket Produktion, E308) som studerats. Faktaunderlaget vid dessa entreprenader har samlats in genom arbetsplatsbesök, besök på Citytunnelns projektkontor, besök på samt dokumentationsgenomgång på Byggnads och SEKOs avdelningar i Malmö. Även polska tunnelarbetare som arbetat med Citytunneln har intervjuats i Polen. I övrigt har faktamaterial insamlats genom telefonintervjuer med Försäkringskassan i Malmö, Skatteverket och Arbetsmiljöverket. Det har även förekommit samtal med anställda i projekten. Därutöver är faktamaterial insamlat utifrån de månadsrapporter som entreprenörerna lämnar till beställaren.

På Norra länken i Stockholm har tunnelentreprenaderna vid namn NL 11 och 52 (Skanska), NL 12 (Bilfinger Berger/PEAB), NL 21 och NL 22 (Bilfinger Berger), NL 31 (NL 21 Hb), NL 34 och NL 35 (Veidekke), NL 35 och NL 51 (JV Hochtief-Oden Tunneling) samt NL 41 (PEAB) studerats. Vid Citybanan är det Tomtebodan (PEAB), Vasatunneln/Odenplan och Anslutning Södra Station (Bilfinger Berger), Norrmalmstunneln (Oden), Centralen/Norrström (NCC) samt Söderströmstunneln (JV Söderströmstunneln) som studerats.

Faktamaterialet från Norra Länken och Citybanan har samlats in genom arbetsplatsbesök, telefonintervjuer med projektchefer/projektledare samt i några fall med respektive entreprenörs stabsfunktioner. Fakta har även hämtats utifrån Byggnads databaser och fackligt förtroendevalda på Byggnads, Transport och SEKO. Vidare har fakta även hämtats utifrån Vägverkets och Banverkets informations- och presstjänster, Skatteverket, Arbetsmiljöverket samt genom samtal med polska byggnadsarbetare på projekten och på andra byggprojekt i Stockholm.

Insamlingen av material har varit brett. Underlaget varierar från intervjuer, egna iakttagelser till dokumentation av projekten. Statliga myndigheter som arbetar med frågor som berörs i rapporten har även kontaktats utifrån deras erfarenhet av utländska företag och utländsk arbetskraft. Rapporten bygger på ett källmaterial som endast delvis låter sig dokumenteras. Underlaget till rapporten utgår från intervjuer, offentlig dokumentation, egen dokumentation, avtal med mera. Uppgifter från varandra oberoende källor styrker dock i regel varandra. Rapportens syfte är att ge en beskrivning av verkligheten i tre infrastruktursatsningar. Totalt sett ger

det breda och varierande faktamaterial som samlats en god bild av verkligheten som vi tolkar den.

Några av intervjuerna med polska arbetstagare är gjorda på plats i deras hemstäder i Polen. Tillförlitligheten i uppgifterna ökar på detta sätt. Erfarenheten visar att utstationerad arbetstagare ogärna talar med fack och myndigheter i Sverige på grund av rädsla för repressalier. Det finns flera exempel på arbetstagare som blivit hemskickade efter att ha pratat med fack och myndigheter.<sup>2</sup>

Många intervjuer med polska arbetstagare är anonyma. Detta gör att läsaren inte själv kan kontrollera vem som sagt vad och varifrån denna person kommer. Anledningen till att vissa personer har valt att vara anonyma är, den tidigare nämnda, rädslan för repressalier. I vissa fall vilar beskrivningar i rapporten på tolkning av information (exempelvis iakttagelser vid arbetsplastbesök och intervjuer). Användandet av anonyma intervjuer kan kritiseras, det finns en risk att rapporten kan upplevas som tendentiös. För att motverka har vi möjligast mån publicerat intervjuer där arbetstagare, trots risk för repressalier, valt att stiga fram. Vi riktar ett särskilt tack till dessa modiga arbetstagare.

Det dataunderlag som samlats är mycket omfattande. Vi har valt att inte i onödan tynga rapporten med allt för omfattande bilagor. För att exemplifiera hur dataunderlaget ser ut bifogar vi dock tre exempel (se bilaga 2 – dataunderlag). Den som vill ta del av allt bakgrundsmaterial kan kontakta rapportförfattarna.

---

<sup>2</sup> Se exempelvis intervjun med Adam Polniak, bilaga 4.

### 3. Upphandlingsprocessen

Beställare för de tre infrastrukturprojekten är Banverket (Citytunneln i Malmö och Citybanan i Stockholm) och Vägverket (Norra länken i Stockholm). Den sammanlagda kostnaden för projekten är 36 miljarder SEK. 35 - 40 procent av dessa är byggherrekostnader, det vill säga kostnader för det som Banverket och Vägverket utför som beställare. 60 -65 procent är entreprenadkostnader.

Upphandlingen i de underliggande leden under Banverket och Vägverket är inte offentliga. Huvudentreprenörens avtal med underentreprenörer är privaträttsliga. Insamlat material tyder på en vildvuxen flora av kontraktsformer. Det finns upphandlingar enligt standardiserade avtalsformer samt upphandlingar genom muntliga överenskommelser mellan lastbilsägare och egenföretagare på telefon. Huvudentreprenörens kontroll av att lagar och avtal efterlevs av underentreprenören består normalt sett av en skattekontroll med hjälp av skatteverkets blankett "begäran/svar om offentliga uppgifter" samt att se till att underentreprenören är godkänd av facket. Ansvaret för löne- och anställningsvillkor flyttas därefter nedåt i led genom kontrakten.<sup>3</sup> Ansvaret lämnas även till fackliga organisationer och statliga myndigheter.

*"Det har något med polska skatteregler att göra, tror jag. Jag vet inte, men vi kan bara kontrollera att de sköter sig genom att anmäla att vi anlitar dem, sedan är det inte vår sak att agera polis".* Bilfinger Bergers projektchef, Svend Amland, om varför Eurotech och CRZ (utländska bemanningsföretag) byter skepnad en gång per år.

Det går att beskriva upphandlingsprocessen av infrastrukturprojekten i tre nivåer:

- Den första nivån består av beställarna, alltså Vägverket och Banverket.
- Den andra nivån är huvudentreprenörerna, alltså de som "vunnit" den offentliga upphandlingen
- Den tredje nivån består av underentreprenörer, alltså entreprenörer som huvudentreprenören eller underentreprenörer anlitar.

---

<sup>3</sup> Från intervjuer med projektchefer/projektledare på Citybanan och Norra Länken, till exempel Svend Amland, Bilfinger Berger, vid arbetsplatsbesök 2009-12-04

## Nivå beställare

Banverket är beställare vid Citytunneln i Malmö och Citybanan i Stockholm. Vägverket är beställare vid Norra Länken i Stockholm. I upphandlingskontrakten följs de upphandlingsstandarder som normalt finns i branschen med några egna tillägg. I standardkontrakten finns bland annat paragraf 2 som styr genomförandet.<sup>4</sup> Där stadgas att ansvar för att lagar och regler efterlevs ligger på parterna. Det återfinns även ett standardiserat sanktionssystem kopplat till detta.

### *EU-rätten och offentlig upphandling*

Offentlig upphandling regleras på EU-nivå. Det är framförallt två direktiv som reglerar detta. Det ena är direktiv 2004/17 om upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet) och det andra är direktiv 2004/18 om upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster (klassiska direktivet). Dessa direktiv är de centrala direktiven men därtill tillkommer ett antal andra regleringar som styr upphandling inom säkerhets- och försvarsområdet, upphandlingsförfarandet m.m.

Syftet med regleringen på EU-nivå är att säkerställa den fria ekonomiska rörligheten för varor och tjänster samt säkerställa att den upphandlande myndigheten inte gynnar nationella aktörer framför utländska. Direktiven stadgar att kontraktet ska tilldelas den som lägger det lägsta priset eller den som, utifrån vissa kriterier, kommer med det bud som myndigheten anser vara mest ekonomiskt fördelaktigt. Även om dessa ekonomiska mål skall uppnås går det ändå att beakta social hänsyn (andra samhälliga mål än rent ekonomiska såsom arbetarskydd, miljöskydd m.m.) vid offentlig upphandling. Det som gäller är att upphandlingsförfarandet ska bygga på fri konkurrens samt vara öppet, tydligt och icke-diskriminerande.

Att EU-rätten som helhet (direktiven om upphandling inkluderat) enbart skulle ta hänsyn till ekonomiska faktorer såsom att man alltid ska anta det billigaste budet går inte att finna i regleringen. Det ges en möjlighet till beaktandet av social hänsyn vid upphandling. Dock är EU regleringen på den punkten allmänt hållen. Detta ger medlemsstaterna ett visst handlingsutrymme vid nationellt genomförande av EU-rätten

Oklarheten skapar problem, men även möjligheter. Vissa medlemsländer, exempelvis Danmark och Finland, ställer krav på kollektivavtalsenliga villkor vid offentlig upphandling. Att sådana sociala krav, såtillvida de inte strider mot utstationeringsdirektivet, inte skulle vara förenliga med EU-rätten går inte att finna.

**Källa:** Ahlberg, Kerstin & Bruun, Niklas, 2010, *Upphandling och arbete i EU*, SIEPS

<sup>4</sup> Kontrakten heter: AB (Allmänna Bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader, ABT i de fall det är totalentreprenader)

Banverket och Vägverket kompletterar standardkontrakten med vissa krav (ledord) som skall genomsyra projektet. I kontraktet för Citybanans entreprenad vid Odenplan/Vasatunneln är exempelvis "säker arbetsplats med inga eller så få personskador som möjligt" en del av ett ledord av totalt sju. De sju ledorden är kopplade till ett poängsystem där varje poäng i uppfyllandet av ledordets innebörd ger 1 miljon SEK i bonus till entreprenören. Beställarnas krav på entreprenörerna för att säkerställa sociala villkor, miljöhänsyn och efterlevnad av lagstiftningen regleras alltså i entreprenadavtalen.<sup>5</sup> I Malmö hade projektet en egen policy som sade att projektet skulle marknadsföras internationellt.<sup>6</sup>

Upphandlingsformerna är oftast totalentreprenader, det vill säga att entreprenören har totalansvar. Det finns även fall av utförandentreprenader, både med fast pris och entreprenader på löpande räkning. Beställarna har generellt sett tagit begränsat ansvar för entreprenörernas upphandling bland underentreprenörer. Lars Malthe, funktionschef för upphandling på Citytunneln, säger att man anlitat en arbetsrättsjurist när kontrakten formulerats i syfte att fördela ansvar mellan beställare och entreprenör.<sup>7</sup> De statliga verken har inte haft någon kontakt med fackliga organisationer vid upphandlingsskedet.

---

<sup>5</sup> Entreprenadkontrakt Projekt Citybanan i Stockholm, Entreprenad B3-9509 Odenplan och Vasatunneln, Banverket F 08-707/IN70

<sup>6</sup> Citytunnelns Upphandlingsplan, enligt Lars Malthe i intervju 2009-11-17

<sup>7</sup> Intervjun ägde rum 2009-11-17

### ***Sverige och offentlig upphandling***

I Sverige har EU-rätten implementerats genom lagen om offentlig upphandling (klassiska direktivet) samt genom lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet). Ordalydelsen och strukturen i dessa lagar ligger nära EUs upphandlingsdirektiv, vilket gör att oklarheten gällande beaktande av social hänsyn på EU-nivå följer ned på nationell nivå. Detta gör att de som har att tillämpa regleringen, d.v.s. kommuner, landsting och myndigheter, har svårt att veta vilket utrymme som finns för att ta social hänsyn vid upphandlingsförfarandet.

Sverige har vid implementeringen av EUs reglering för offentlig upphandling använt sig av en s.k. försiktighetsprincip. Lagstiftaren har inte utnyttjat det nationella handlingsutrymme som finns i EU-rätten för beaktande av sociala hänsyn vid offentlig upphandling. Att EU-rätten ger utrymme för att exempelvis ställa krav på kollektivavtalsenliga villkor vid upphandling blir, för myndigheter, svårt att tillämpa i praktiken eftersom det är svårt att härleda till nationell lagstiftning.

Svenska landsting, kommuner och myndigheter lämnas alltså i sticket med en otydlig lagstiftning. Skulle myndigheterna vilja försöka beakta social hänsyn vid upphandling ges inte heller någon direkt vägledning i hur detta skall göras från den svenska regeringen. Regeringen är således konsekvent i användandet av försiktighetsprincipen.

Källa: Ahlberg, Kerstin & Bruun, Niklas, 2010, *Upphandling och arbete i EU*, SIEPS

### **Nivå huvudentreprenör**

Samtliga entreprenörer i de studerade projekten är stora, internationellt verksamma byggjättar. Den största andelen har gått till Bilfinger Berger AG. Företaget utför i konsortier, i särskilt bildade handelsbolag eller genom Bilfinger Berger Scandinavian Branch, entreprenader i de tre infrastrukturprojekten för 5,6 miljarder SEK, det vill säga cirka 25 procent av entreprenadkostnaderna.<sup>8</sup> Bilfinger Berger tycks konsekvent använda sig av en stor andel inhyrd arbetskraft och kan på så vis pressa priserna.

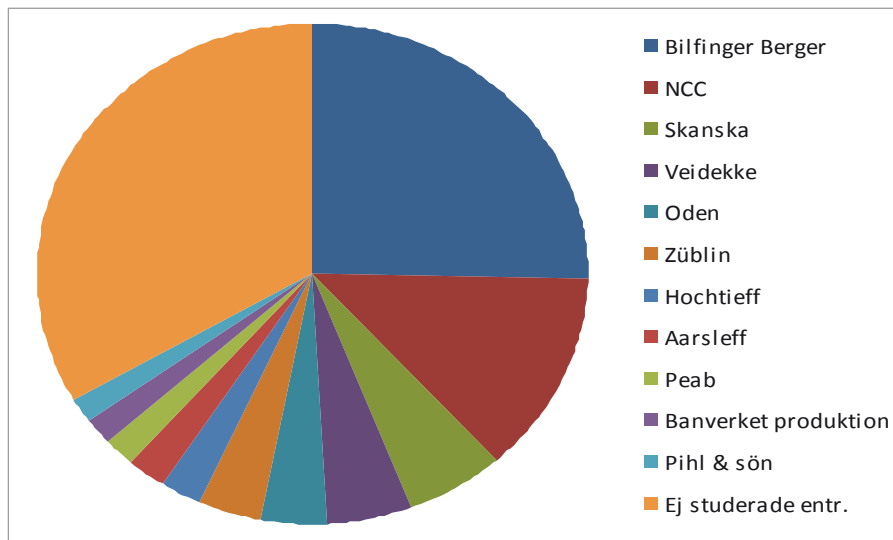
Svenska NCC är det företag som fått näst störst andel av entreprenadsumman, 2,9 miljoner SEK. I övrigt finns svenska företag som Skanska, PEAB och Oden, norska Veidekke, danska Pihl & Sön och Per Aarsleff samt tyska Züblin och Hochtief med bland byggentreprenörerna.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Se bilaga 2 – dataunderlag för exempel på underlag för dessa beräkningar

<sup>9</sup> Se bilaga 2 – dataunderlag för exempel på underlag för dessa beräkningar

Figuren nedan visar entreprenadfördelningen av infrastrukturprojekten.



### Nivå underentreprenörer

De stora entreprenader som studeras i denna rapport använder sig av en lång rad underentreprenörer. I normalfallet, enligt de underentreprenadlistor som upprättas, är mellan 10 och 40 underentreprenader verksamma på respektive entreprenad.<sup>10</sup> Listorna är oftast skatteverkets blankett ”begäran/svar om offentliga uppgifter”.<sup>11</sup> Dessa listor används för att skaffa information om underentreprenörers registrering samt för fullgörande av skyldigheter att betala skatt och avgifter. Av listorna framgår inte vem som är företagets kontraktspart, vilket gör att det blir svårt att följa entreprenörerna nedåt i kedjan.

Underentreprenörerna kan delas in i tre kategorier, traditionella byggunderentreprenörer, specialister och arbetskraftleverantörer. Traditionella byggunderentreprenörer är svenska företag med kompetenser och specialister som huvudentreprenören inte har själv. Detta är då transportörer, schaktare, el- och rörfirmor, städning, kranar, ställningsbyggnad, smeder med mera. Specialisterna är både svenska och utländska företag som utvecklat specifika kompetenser som efterfrågas i projekten. Exempel på sådana företag är Rohmberg Bahntechnik som gjuter banvall samt DWT-

<sup>10</sup> Se bilaga 2 – dataunderlag för exempel på underlag för dessa beräkningar

<sup>11</sup> Blankett SKV 4820, Skatteverket



teknikk som sågar berg. Arbetskraftleverantörer är bemanningsföretag, både svenska och utländska. Hit hör också företag som uppträder som entreprenadfirmor men enbart säljer arbetskraft.

### ***Konkurrensverket och offentlig upphandling***

I Sverige åligger det Konkurrensverket att vara tillsynsmyndighet för offentlig upphandling. Då detta är en myndighet som har till primär uppgift att främja fri konkurrens saknar myndigheten i regel kunskap och förståelse för sociala villkor i upphandlingsprocessen. Att Konkurrensverket fungerar som tillsynsmyndighet för den offentliga upphandlingen förstärker försiktighetsprincipen.

Den 15 april 2010 fattade Konkurrensverket ett beslut (Dnr 259/2009) gällande en offentlig upphandling där Botkyrka kommun var beställare. Kommunen hade en skrivning i kontraktet där man ålade leverantörer som inte hade tecknat svenskt kollektivavtal att tillämpa villkor motsvarande kollektivavtalsvillkor för dess anställda. Konkurrensverket gjorde en försiktig bedömning och menade att denna skrivning strider mot lagstiftningen. Detta på så vis att den inte var tillräckligt transparent gentemot utländska anbudsgivare. Dock skrev myndigheten i samma beslut att rättsläget är oklart och menade att frågan inte direkt varit föremål för prövning i EU-domstolen tidigare.

### **Sammanfattande slutsats**

Banverket och Vägverket har aktivt arbetat för att pressa ner kostnaderna för infrastrukturprojekten. Detta har gjorts genom att medvetet anlita entreprenörer som pressar priset med hjälp av utländsk arbetskraft. Flera av de stora byggföretagen i Sverige anger Banverket och Vägverkets bredvillighet att pressa ner kostnaderna för projekten med hjälp av utländsk arbetskraft som argument för att själva använda metoden.<sup>12</sup> Detta har medfört att huvudentreprenörer som anlitar underentreprenörer med stor andel utländsk arbetskraft fått en stor del av de offentliga upphandlingarna.

Upphandlingsformerna är oftast totalentreprenader och beställaren tar generellt sett ett begränsat ansvar för huvudentreprenörens upphandling-

---

<sup>12</sup> Enligt Lars Malthe, funktionsansvarig för upphandling på Citytunneln, deltog man i mässor och annonserade internationellt i högre utsträckning än vanligt när Citytunneln upphandlades. Intervjun ägde rum 2009-11-17. Peter Gimbe, presschef på Skanska, säger att de pressar arbetskraftskostnaderna genom användandet av slovakisk arbetskraft. Detta för att kunna vara med och konkurrera med utländska företag om att vinna offentliga upphandlingar i Sverige. Upphandlingschef Lars Jacobsson vid Trafikverket (tidigare anställd på Vägverket) säger att kostnad för arbetskraft är en konkurrensfaktor bland andra och att man belönar prispressning oavsett metod. Intervjun ägde rum den 12 maj 2010.

ar bland underentreprenörer. Efter varje upphandling som sker flyttas ansvaret för att lagar och avtal efterlevs nedåt i entreprenörskedjan. Ansvaret lämnas därmed till fackliga organisationer och statliga myndigheter. Enligt uppgift anlätades en arbetsrättsjurist vid Citytunneln när kontrakt mellan beställare och huvudentreprenör skulle skrivas. Syftet var att fördela ansvaret mellan beställare och entreprenör. Resultatet av detta blev att Banverket undgick ansvar för dåliga arbetsvillkor istället för att förhindra dåliga arbetsvillkor.

Samtliga huvudentreprenörer är stora internationellt verksamma byggjättar. Den största andelen har gått till Bilfinger Berger, ett företag som konsekvent tycks använda sig av en stor del inhyrd arbetskraft. Alla huvudentreprenörer som är studerade i denna rapport använder sig av en lång kedja underentreprenörer, mellan 10 och 40 stycken. Underentreprenörerna kan delas in i tre kategorier – traditionella, specialister eller arbetskraftsleverantörer.

Den svenska lagstiftaren och Konkurrensverket tillämpar en försiktighetsprincip vid offentlig upphandling där fri ekonomisk rörlighet sätts framför beaktandet av social hänsyn. Detta skapar problem för myndigheter i Sverige och gör att de får en oklar uppfattning om hur och vilka sociala krav som kan ställas vid upphandlingar av de slag som de studerade projekten i denna rapport. Försiktighetsprincipen har bidragit till att förstärka Banverket och Vägverkets arbete med att pressa priserna genom att anta bud med lägsta pris.

#### 4. Arbetskraftens sammansättning och villkor

I de entreprenader som studerats (cirka 65 procent av entreprenadkostnaderna, vilket innebär 40 procent av totalkostnaden) är cirka 30 procent av arbetskraften tjänstemän och 70 procent kollektivanställda, det vill säga arbetare med kollektivavtalet som huvudsakligt reglering av löne- och anställningsvillkor. I dessa två grupper är sammanlagt cirka 45 procent av arbetskraften skatte- och/eller avgiftsskyldiga i annat land än Sverige. Den utländska arbetskraften återfinns till största del inom gruppen kollektivanställda, d.v.s. gruppen yrkesarbetare. Då detta är den största och för LO mest relevanta grupp av arbetstagare utgör den underlag för beskrivning av arbetskraftens sammansättning i denna rapport.

Huvudentreprenörerna skiljer sig, i de studerade projekten, åt i tre sätt att anställa yrkesarbetare. Några har en stor andel egenanställd personal, vissa har blandat egen anställd personal med personal från underentreprenör/underleverantör och några handlar i princip upp nästan all arbetskraft. Peab (Norra länken och Citybanan), Veidekke (Norra länken), Oden (Citybanan) och NCC (Citybanan) har en hög andel egenanställda yrkesarbetare. Andelen egenanställda yrkesarbetare varierar mellan 50 och 80 procent. I mellangruppen återfinns företag såsom Skanska (Norra länken) och Oden/Hochtief (Norra länken). Vid dessa huvudentreprenörer är cirka 30 – 50 procent egenanställda yrkesarbetare. I den tredje gruppen återfinns Bilfinger Berger (Norra länken och Citybanan), MCG och NCC (Citytunneln) och JV Söderströmstunneln (Citybanan). Dessa har från 0 - 30 procent egenanställda yrkesarbetare.<sup>13</sup>

##### ***Vad är det för skillnad på entreprenad och bemanning?***

Med bemanningsföretag menas verksamhet där ett företag hyr ut arbetstagare för att utföra arbetsuppgifter hos ett annat inhyrande företag. Arbetstagaren är fortfarande anställd hos bemanningsföretaget då det är detta företag som är arbetsgivare. Den arbetsrättsliga regleringen i Lagen om anställningsskydd (LAS) gäller således för bemanningsföretaget. Vid användande av bemanningsföretag har det inhyrande företaget dock arbetsledningsrätten, d.v.s. inhyringsföretaget leder och fördelar arbetsuppgifterna på arbetsplatsen.

Entreprenad innebär att det genom upphandling, mellan beställare och entreprenör (utförare), i förväg gjorts upp om pris och vad som skall utföras. Entreprenören får totalansvar för egen personal och att uppgiften blir utförd. Därmed får entreprenören på eget sätt leda och fördela arbetet.

<sup>13</sup> Se bilaga 2 – Dataunderlag för exempel på underlag för dessa beräkningar

Huvudentreprenörerna tar generellt ansvar för arbetsmiljöarbete enligt Arbetsmiljölagen på alla arbetsplatser. Dock tar huvudentreprenörerna inget ansvar för anställnings- och levnadsvillkor för arbetstagare hos underentreprenören. I de kontrakt som följer standardavtal mellan huvud- och underentreprenör anges att underentreprenören åtar sig att följa gällande lagstiftning.<sup>14</sup> Prispressningen vid upphandling leder ändå till en negativ effekt för skyddet av anställnings- och levnadsvillkor.

Hos huvudentreprenörer med låg andel egenanställda yrkesarbetare handlas i princip allt arbete upp av underentreprenörer eller bemanningsföretag. Vissa underentreprenörer är bemanningsföretag som, av kostnadsskäl, väljer att uppträda som "normala" underentreprenörer. Orsaken till detta är att bemanningsavtalet gäller för bemanningsföretag. Enligt lönerregeln i bemanningsavtalet ska de uthyrda ha samma lön som entreprenörens egna anställda. Genom att betraktas som underentreprenör kringgår företaget denna lönerregel som ofta ger högre lönekostnader för företaget. Att uppträda som entreprenör, trots att verksamheten är personaluthyrning, strider mot kollektivavtalet.

Bemanningsföretagen tillhör, som tidigare nämnts, kategorin arbetskraftsleverantörer. Dessa företag säljer arbetskraft per timme, vilket innebär att de är känsliga för sådant som påverkar deras egen kostnad för arbetskraften. Det irlandsregistrerade företaget Rimec (som sålt arbetskraft till bland annat NCC i Malmö) skickade en tysk advokat till Försäkringskassan när de hävdade att utsändningsintygen från Irland var ogiltiga. Advokaten menade att Försäkringskassan äventyrade Rimecs affärsidé.<sup>15</sup> Ett annat exempel på försök att hålla nere arbetskraftkostnaden är att R&M Industrial Services ändrade de anställdas kontrakt vid flera tillfällen då Byggnads hade förhandlat fram kollektivavtalsenliga ersättningar. Vidare berättar även polska byggnadsarbetare, anställda av Rimec, att de endast givits anställningskontrakt på 6 månader.<sup>16</sup> Anledningen till detta är att företaget och de anställda vill undvika att betala svensk inkomstskatt.

De utländska arbetskraftsleverantörerna har inga svenska anställda. Därför sker kontakten med arbetsledningen på entreprenaderna genom polskta-

---

<sup>14</sup> Kontrakt - standardavtal (AB-U, ABT-U) anges att underentreprenör åtar sig att följa gällande lagstiftning.

<sup>15</sup> Samtal med Bengt- Olle Andersson på Försäkringskassan 2010-02-16

<sup>16</sup> Adam Polniak 2009-12-29 samt Kazimierz O 2009-12-30

lande anställda eller engelsktalande arbetsledare hos huvudentreprenören. Polska arbetskraftleverantörerna rekryterar oftast personal i närheten av företagets hemort. Eurotech rekryterar huvudsakligen från sydöstra Polen och BIS Multiserwis runt Krapkowice. Rekryteringen sker genom annonsering men även genom att företagen har arbetstagare som rekryterar bland personliga kontakter.<sup>17</sup>

***Kort om regler om skatter och avgifter för utstationerade arbetstagare i Sverige***

Personer som är bosatta utomlands och arbetar för ett företag utan fast driftställe i Sverige är fria från skyldighet att betala inkomstskatt för arbete som avser kortare period än 183 dagar (ca. 6 månader) under en 12-månaders period. Utländska företag som är verksamma i Sverige är skyldiga att lämna kontrolluppgifter för anställda som är i Sverige i mer än 183 dagar.

Som utstationerad arbetstagare kan man kvarstå i utsändningslandets socialförsäkringssystem och därför betala socialavgifter där. Dock måste det styrkas genom E101-intyg (intyg om tillämplig lagstiftning inom EU) eller utsändningsintyg. Detta gäller för arbetstagare som utsänds för kortare tid än ett år.

Personer som är bosatta utomlands och arbetar för företag med fast driftställe i Sverige under en period om mindre än sex månader ska betala s.k. särskild inkomstskatt för utomlands bosatta (25 procent). Bor arbetstagaren utomlands men vistas i Sverige mer än sex månader i följd kan arbetstagaren skattemässigt bli skyldig att betala vanlig inkomstskatt.

De traditionella underentreprenörerna, det vill säga transportörer, schaktare, el- och rörfirmor, städning, kranar, ställningsbyggnad, smeder med mera, består av en blandad uppsättning arbetskraft. Sämst villkor har transportsidan. Där får en stor central (speditör) uppdrag av huvudentreprenören. Därefter anlitar centralen mindre firmor, som i sin tur anlitar enskilda bilägare som därefter anlitar chaufförer. Genom denna långa kedja av underentreprenörer blir villkoren för den enskilde chauffören sämre.<sup>18</sup> Uppgifter tyder även på att det förekommer ett utbrett och medvetet fusk med felaktiga löner och överlass av fordon. Anslutningsgraden till facket är minimal i denna del av branschen, svartjobben är vanliga och det är svårt att genomföra kontroller.

---

<sup>17</sup> Polska byggnadsarbetare

<sup>18</sup> Uppgifterna kommer från ombudsman Benny Lundgren på Transports avdelning 5 i Stockholm samt från avdelningens tidigare ordförande Bengt-Olof Lindgren

### *Lavalmålet och Lex Laval*

Blockaden av ett skolbygge i Vaxholm i november 2004 skapade stor uppmärksamhet. Frågan om stridsåtgärdernas lovlighet skickades till EU-domstolen. I en kontroversiell dom valde EU-domstolen att begränsa den fackliga stridsrätten. För att hantera konsekvenserna av EU-domstolens dom i svensk rätt tillsattes en statlig utredning. På grundval av utredningens förslag lade den svenska regeringen fram Proposition 2009/10:48 – Åtgärder med anledningen av Lavaldomen. Propositionen är antagen av Riksdagen och gäller från och med den 15 april 2010.

Det finns ett antal förändringar i den nya lagstiftning, den så kallade Lex Laval, som medför problem för svenska fack och löntagare.

Lex Laval innebär en begränsning av konflikträtten och därmed ett ingrepp i självregleringen på arbetsmarknaden. Förhandlingsrätten begränsas eftersom det på förhand definieras vilka villkor som får krävas av utländska arbetsgivare. Det finns således inget att förhandla om eftersom slutresultatet är givet på förhand.

Lex Laval innebär dessutom att facket enbart kan kräva kollektivavtalsvillkor som ligger inom den så kallade hårda kärnan av gästande företag. EU-domstolen har tolkat den "hårda kärnan" som landets minimivillkor gällande lön och andra anställningsvillkor. Ett problem ligger i att fastställa vad som är minimilön. Kollektivavtalen innehåller i regel tydliga och klara lägstlöner. Dock kan glappet mellan lägstlön och utgående lön. Detta leder till att det kan finnas arbetsgivare som verkar i Sverige med lägre löner. Det ger upphov till låglönekonkurrens. Facket förhindras därmed möjligheten att genom kollektivavtalet verka för likabehandling mellan utländska och inhemska arbetstagare.

Ett annat alvarligt problem med Lex Laval är den så kallade bevisregeln. Denna regel innebär att facket inte får vidta stridsåtgärder om den utländske arbetsgivaren kan visa på att denne tillämpar villkor som är jämförbara med villkoren i ett svenskt kollektivavtal. Av erfarenhet, och som visas i den här rapporten, är det dock svårt att veta om de villkor som visas för facket verkligen är de villkor som tillämpas i praktiken. Bevisläget är i det närmaste omöjligt.

Bland gruppen av underentreprenörer som tidigare kallats specialister återfinns de mest förmånliga löne- och anställningsvillkoren. Bruttolönerna är upp emot 270 SEK i timmen, arbetarna kan ha fria hemresor samt hotellboende. De flesta underentreprenörerna i infrastrukturprojekten, även de utlandsregistrerade arbetskraftsleverantörerna, har kollektivavtal genom medlemskap i arbetsgivarorganisation. Däremot är det vanligt att arbetskraftsleverantörerna stoppar fackligt arbete med olika metoder. Exempelvis blev Adam Polniak (Polsk gästarbetare) hemskickad efter medlemskap i facket.<sup>19</sup> Företagen gör även aktivt motstånd när fackföreningar

---

<sup>19</sup> Intervju med Adam Polniak 2009-12-29

vill få kontakt med anställda. En stor majoritet av de anställda ser dessutom facket som ett hot mot jobb och villkor som de vill behålla (exempelvis vill de anställda ha rätt att arbeta så mycket som möjligt). Detta gör att anslutningsgraden till facket bland de utländska arbetstagarna är förhållandevis låg. I Stockholmsområdet, exempelvis, är andelen utländska arbetstagare som är medlemmar i Byggnads dock växande.

### ***Facklig organisering av utländska arbetstagare – strategier och resultat i Norge och Danmark***

Norska forskningsstiftelsen för arbetslivs- och välfärdsforskning Fafo och danska forskningscentret för arbetsmarknad- och organisationsstudier FAOS har gjort en komparativ studie mellan länderna i organiseringen av utstationerade arbetstagare. I rapporten kommer de fram till att upp emot 40 procent av medlemmarna i byggnadsfacket i Oslo utgörs av polacker eller balter. Motsvarande siffra i Köpenhamn är 3 procent. Både relativa och faktiska tal visar på att de norska fackföreningarna har lyckats bättre i att rekrytera byggnadsarbetare från polen och baltstaterna. För att hitta förklaringen till detta har rapportförfattarna sett till fackförbundens strategier.

I rapporten framkommer att fackföreningarna har liknande ståndpunkter gentemot utländska arbetstagare. I båda länderna har förbunden en inkluderande hållning och man motsätter sig social dumpning. Organiseringen av arbetstagare sker på lokal facklig nivå och ombudsmän i båda länderna har arbetat hårt och aktivt för att nå ut till de utländska arbetstagarna. Dock berättar man i Oslo att organisationsarbetet lett till stor succé medan man i Köpenhamn vittnar om motsatsen.

Rapportförfattarna menar att en förklaring till att fackföreningarna i de olika länderna, trots liknande förutsättningar och strategier, visar upp så skilda resultat kan ligga i landets institutionella olikheter vad gäller konflikthantering. De menar att Danmark historiskt sett har haft, på grund av att det juridiskt sett är enklare, fler konflikter på arbetsmarknaden än vad Norge har haft. Denna historiska och institutionella skillnad kan ha betydelse för hur de lokala facken uppfattar sin fackliga uppgift i förhållande till östeuropeiska arbetstagare. Danska facket kan ha haft en mer aggressiv hållning då de har sett det som främsta uppgift att teckna kollektivavtal. Det norska facket däremot erbjuder mer hjälp till enskilda individer och integrerar dem i organisationen eftersom kollektivavtal kan allmängiltigförklaras i Norge.

**Källa:** Eldring, Line och Hansen, Arnholtz, Jens, 2009, *Fagbevegelsen og arbeidsinnvandring: Strategier og resultater i Norge og Danmark*, Institutt for samfunnsforskning, Oslo

Flera av de intervjuade vittnar om svårigheter att få veta vilka löne- och anställningsvillkor som egentligen gäller i Sverige. Gästande arbetstagare tycks delvis uppleva att det är oklart vad de kan kräva av sin arbetsgivare. Även om en del av den bristande transparensen beror på den egna arbets-

givarens trixande med löne- och anställningsvillkor finns det anledning att ta dessa uppgifter på allvar. Facklig självrannsakan kan behövas. Inom LO pågår ett arbete för att ta fram riktlinjer för utformandet av så kallade utstationeringsavtal. Sannolikt kommer dessa utstationeringsavtal att bidra till att tydliggöra vilka löne- och anställningsvillkor som gäller för gästande arbetstagare

## Arbetsvillkor

### *Lön*<sup>20</sup>

Lägst lön i projekten har städare, utländska byggarbetare och chaufförer. Bruttolönerna ligger oftast på mellan 100- 150 SEK per timme. De som har högst lön är svenska byggnadsarbetare som arbetar på ackord samt bergarbetare. I dessa grupper är bruttolönen mellan 180 och 270 SEK per timme. Löneskillnaderna är stora, en bodstädare har cirka 40 procent av en bergsprängarlön. En chaufför med avtalsenlig lön tjänar knappt hälften av vad en operatör för tunnelbormaskiner tjänar.

Enligt Byggnads statistik har en genomsnittlig svensk byggnadsarbetare efter genomförd ackordsmätning en bruttolön på 190,89 SEK per timme i Stockholm och 180,36 SEK per timme i Malmö.<sup>21</sup> För att göra jämförelsen hanterlig i denna rapport räknar vi utifrån en genomsnittsförtjänst för de två städerna på 185,6 SEK per timme i bruttolön. Detta ger en nettolön på cirka 130 SEK per timme.<sup>22</sup>

Generellt sett har de anställda hos utländska arbetskraftsleverantörer ett kontrakt som ger en bruttolön på mellan 100-150 SEK per arbetad timme. Dock finns det stora svårigheter med att få ta del av den verkliga lönen hos de utländska arbetskraftsleverantörerna. Detta eftersom det ofta görs avdrag på de utländska arbetstagarnas löner för exempelvis skatt, resor och boende samt att skriftliga lönebesked är mycket ovanliga. Avdragen kan göras på såväl brutto- som nettolön. Vidare har det förekommit att arbetsgivare sagt till de anställda att de måste betala skatt i både Sverige och Polen på arbetstagarnas löner.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Alla uppgifter om lön i denna rapport är hämtade utifrån Byggnads gransknings- och mätningstatistik samt Transport och SEKO om inte annat anges

<sup>21</sup> Detta gäller för yrkesgrupperna murare, plattsättare, anläggare samt trä och betong

<sup>22</sup> 185,6 x 30 procent i inkomstskatt = 129,92 kr per timme

<sup>23</sup> Dzierzbudanställda berättade detta mot löfte om anonymitetsskydd vid arbetsplatsbesök 2010-03-04



”Nej, vi fick inga papper. Det var några som fick se sina lönebesked men om de inte förstörde dem direkt fick de telefonsamtal från Polen” Adam Polniak, polsk gästarbetare på citytunneln i Malmö, som svar på frågan om han har några lönebesked från Rimec sparade.

En armerare anställd av det polska företaget Dzierzbud (arbetskraftsleverantör) får i nettolön 85 SEK per arbetad timme. Detta innebär cirka 65 procent av vad en genomsnittlig svensk byggnadsarbetare får i nettolön. Detta trots att de arbetar på samma plats och utför liknande arbete. De anställda på Dzierzbud säger även att de arbetar upp emot 230 timmar i månaden utan övertidsersättning.<sup>24</sup>

Intervjuer med Polska arbetstagare anställda på Rimec (arbetskraftsleverantör i Malmö) och BIS Multiserwis (arbetskraftsleverantör i Malmö) visar att de får bruttolön enligt kontrakt på mellan 100-150 SEK per timme.<sup>25</sup> Jämfört med genomsnittslönen för svenska byggnadsarbetare innebär det att de polska arbetstagarna får mellan 55 och 80 procent av en svensk bruttolön.

#### **Arbetskraftskostnader**

Arbetskraftskostnader är sådana kostnader som arbetsgivaren betalar för arbetstagarerna. I detta ingår lön, inkomstskatt på lön, arbetsgivaravgifter (sociala avgifter till ålderspension sjukförsäkring m.m.). Som arbetskraftskostnader räknas även semesterersättning, sjuklön, kontanta ersättningar och andra avtalade förmåner.

Exempelvis om arbetstagarerna har en nettolön på 100 kr per timme betalar arbetsgivaren i Sverige för detta minst: lön 100 kr + cirka 31 procent i inkomstskatt ( $100/0,69=145$ ) + cirka 32 procent i arbetsgivaravgift (32 % av bruttolön) + minst 12 procent semesterersättning (12 % av bruttolön) = cirka 209 kr per timme. Upp till dessa kostnader kan tillkomma avtalade ersättningar såsom avtalspension och andra avtalade förmåner.

Vid Norra länken i Stockholm använder sig Skanska av både svensk och slovakisk arbetskraft. Enligt Byggnads avdelning har de svenska Skanska anställda enligt genomförd ackordsmätning en bruttolön på 193 SEK per timme. De slovakiska Skanska anställda utför likartat arbete men har efter strandade ackordsförhandlingar fått bruttolön på 150 SEK per timme (i enlighet med kollektivavtalets regler). Dock enligt uppgifter från anställda

<sup>24</sup> Dzierzbudanställda berättade detta mot löfte om anonymitetsskydd vid arbetsplatsbesök 2010-03-04

<sup>25</sup> Intervjuer Polska byggnadsarbetare, se Bilaga 4

på Skanska Slovakia är bruttolönen mellan 125 och 130 SEK per timme. Anledningen till detta är att de flesta slovakiska byggnadsarbetarna saknar svenskt yrkesbevis och därför får 88 procent av bruttolönen jämfört med om de haft svenskt yrkesbevis. En jämförelse mellan grupperna inom Skanska visar att de slovakiska arbetstagarna får 65 procent av de svenska arbetstagarnas bruttolön.

Vår samlade bedömning är att det återfinns stora löneskillnader mellan svenska och utländska arbetstagare. I vissa fall är det svårt att göra korrekta jämförelser då de utländska arbetstagarna inte alltid vet exakt vilken lön de får. Detta eftersom det, som ovan nämnt, görs olika avdrag för resor, boende med mera.

Flera gånger vet de anställda inte heller vilken bruttolön de får eftersom det enbart är nettolönen som är intressant för dem. Dessutom får de inte några skriftliga lönebesked. Löneskillnaderna vi kan påvisa varierar. Den löneskillnad vi kan beräkna är att de utländska arbetstagarna får mellan 55 och 80 procent av den lön per arbetad timme som en svensk arbetstagare får.

#### ***Kort om hur arbetskraftsleverantörerna minskar arbetskraftskostnaderna***

Det är framförallt arbetskraftsleverantörerna som söker sätt att inom ramen för vad som är lagligt att vara registrerade utomlands och på så vis minska kostnaderna för arbetskraften. Detta eftersom de säljer arbetskraft per timme och därav är mycket känsliga för sådant som påverkar deras egen kostnad för arbetskraften. Arbetskraftsleverantörerna visar upp en betydande uppfinningsförmåga när det gäller att minska kostnaderna för arbetskraften.

För det första använder arbetskraftsleverantörerna sig av arbetskraft från låglöneländer i Central- och Östeuropa (framförallt Polen). Dessutom har de normalt tecknat kontrakt på sex månader med de anställda för att undvika svensk inkomstskatt. För det andra utstationerar företagen ofta från Irland eller Polen. Detta för att minimera kostnaderna för skatter och sociala avgifter. Exempelvis uppgår de sociala avgifterna på Irland till ungefär 11 procent och i Sverige ungefär 32 procent. För det tredje byter vissa av företagen namn och organisationsnummer en gång per år. Anledningen till detta är att man vill undvika att bli betraktad som att man har fast driftställe i Sverige, vilket skulle betyda att man måste vara arbetsgivarregistrerad i Sverige och betala svenska sociala avgifter. Ett exempel är SPB som anlitas av Bilfinger Berger i Stockholm. SPB är det femte i raden av polska företag med tydlig koppling till varandra som byter namn och organisationsnummer en gång per år av skatte- och avgiftsskäl. Eurotech, CRZ, S-Bud och Budomex är SPBs föregångare.

## *Arbetstider*

Tunnelbyggnad i tätbebyggda områden medför oundvikligen att arbetstagarnas arbetstider påverkas. Exempelvis får inte bullrande arbete utföras vissa tider på dygnet, transporter får inte ske i rusningstrafik och störningar på befintlig spårtrafik måste minimeras. Olika skiftgångar, övertidsarbete och arbete på obekväma arbetstider är därför mycket vanligt för alla inblandade yrkesgrupper i infrastrukturprojekten.

Stora mängder övertidsarbete är mycket vanligt bland de utländska företag som levererar arbetskraft. Polska byggnadsarbetare har berättat att de arbetar mellan 200- 210 timmar per månad i genomsnitt. Övertidstimmar samlades i en "timbank" och förbrukades som kompensationsledighet för hemresa till Polen.<sup>26</sup> Det har framkommit att minst ett bolag, BIS Multiserwis, använder sig av en sådan "timbank" och kritiken mot detta system är stort bland arbetarna. Även Dzierzbuds anställda berättar att de arbetar upp emot 230 timmar per månad utan övertidsersättning. Det finns även uppgifter som indikerar att det förekommit kontraktbundna månadsersättningar som utgår oavsett hur många övertidstimmar som arbetas.<sup>27</sup> Övertidsarbetet i de utländska företagen tycks många gånger vara i strid med både kollektivavtal och arbetstidslagen.

## *Arbetsmiljö*

Vid Citytunneln i Malmö inträffade 20,5 arbetsolyckor per 1000 anställd och år. På Norra länken redovisas en olycksfrekvens på 17,9 arbetsolyckor per 1000 anställd och år. Vid Citybanan i Stockholm har det visat sig vara en olycksfrekvens på 31,4 per 1000 anställd och år. Generellt är detta en hög olycksfrekvens. Normalt ligger olycksfrekvensen enligt Arbetsmiljöverket på 11-18 olyckor per 1000 anställd och år inom gruppen anläggningsprojekt.<sup>28</sup>

"Jag arbetade på höjden och klättrade upp för en stega. Stegen var inte stabil och jag ramlade ner och bröt armen" Stanislaw M, polsk gästarbetare på Citytunneln i Malmö, som svar på frågan om vad som hände när han skadade sig på jobbet

<sup>26</sup> Intervju med Marek Leroch 2009-12-29

<sup>27</sup> Intervju med Marek Leroch 2009-12-29

<sup>28</sup> Arbetsmiljöstatistik, Rapport 2009:1, Tabell 7

### ***Försäkringar och social trygghet***

En hög andel av de anställda i infrastrukturprojekten omfattas av kollektivavtal och därmed av de avtalsförsäkringar som gäller i Sverige. Det är enbart i transportsektorn som avtalsförsäkringarna är låga. Uppgifter från flertalet polska byggnadsarbetare visar att de, trots att de innehar svenska försäkringar, inte utnyttjar det svenska social- och avtalsförsäkringssystemet.

Exempelvis var en polsk arbetare tvungen att operera sitt knä under perioden han arbetade i Sverige. Under sjukskrivningstiden vände han sig till det polska socialförsäkringssystemet trots att han hade rätt till sjukpenning i Sverige.<sup>29</sup> En Rimecanställd tunnelbyggare i Malmö bröt en arm och fick själv betala vårdkostnaden i Sverige. Denna kostnad betalade Rimec dock senare. Den anställde fick även polsk sjukersättning trots att Rimec enligt egen uppgift hade betalat skatt och socialförsäkringsavgift på Irland.<sup>30</sup>

Sammantaget tyder uppgifter vid infrastrukturprojekten på att det inte förekommer någon social turism, alltså att utländska arbetare kommer till Sverige och utnyttjar socialförsäkringssystemen. Det handlar snarare om motsatsen till social turism, de anställda är ofta berättigade till socialförsäkringar i Sverige men vänder sig ändå till hemlandet om det blir aktuellt. Vid några fall är det till och med fel att vända sig till hemlandets sjukförsäkringssystem. Detta eftersom vissa arbetar i Sverige men är utsända från ett annat land (ett land där de betalar skatt och avgifter) än deras hemland.

### ***Boende***

Vid stora infrastrukturprojekt finns det både utländska och svenska arbetare som befinner sig långt hemifrån. Många svenska arbetare veckopendlar från olika håll i landet. Företagen medverkar till att ordna boende och tar alltså ett visst ansvar för levnadsvillkor, såväl för svenska som utländska arbetare. Hemresor organiseras ofta i minibussar.

De svenska arbetarna bor, av tradition och på grund av skatteregler, ofta i husvagn. Uppställningsplatser för husvagnar ordnas därför i Stockholm

---

<sup>29</sup> Intervju med Marek Leroch 2009-12-29

<sup>30</sup> Intervju med Stanislaw M. 2009-12-30

och Malmö. De utländska arbetarna i Malmö bodde i större anläggningar, i lägenheter, stugor eller husvagnar som företagen hyrde under byggtiden. I Stockholm är bostadscontainrar det vanligaste boendet för utländska arbetare. Bostadsbarackerna består av en- eller tvåbäddsrum med en dusch och kokvrå för åtta till tolv boende.<sup>31</sup>

***Kontroll av socialförsäkringstillhörighet vid utsändning till Sverige. Exempel från Försäkringskassans och Skatteverkets rapport "Kontroll av socialförsäkringstillhörighet vid utsändning till Sverige"***

Entreprenören Byggaren AB har via ett irländskt bemanningsföretag hyrt in polsk personal till Sverige. Försäkringskassan har fått E 101 intyg på att arbetstagarna inte ska tillhöra svensk socialförsäkring, utan de ska fortsätta tillhöra irländsk socialförsäkring. Byggaren AB har tidigare hyrt personal från ett polskt bemanningsföretag och vid kontroll upptäcks att det är samma arbetskraft som nu hyrs in via Irland. För att personen ska vara utsänd från Irland och inte Polen krävs det att personen varit bosatt där i cirka 2 månader innan denne kom till Sverige för att arbeta.

Av de inkomna E 101 intygen framkom även att 46 personer ska ha varit bosatta på samma adress i Irland. Då adressen inte var kopplad till en hel hyresfastighet ansåg försäkringskassan att det var mindre troligt att 46 personer bor på samma adress.

Med anledning av ovanstående ifrågasatte Försäkringskassan utfärdandet av intygen. Då intygen är skickade från Irland är det endast den irländska myndigheten som kan återkalla intygen. Försäkringskassan har skickat en förfrågan till myndigheterna på Irland.

Enligt Försäkringskassans beräkningar är det ca 520 000 kr per månad som företaget skulle ha betalt i arbetsgivaravgifter i Sverige om inte E 101 intyget skulle ha varit utfärdat.

**Källa:** Gemensam Rapport av arbetsgrupp inom Skatteverket, Skattekontor 1 Södra regionen och Försäkringskassan, Projekt EU-kontroll, *Kontroll av socialförsäkringstillhörighet vid utsändning till Sverige*

---

<sup>31</sup> Sammanställning av egna iakttagelser vid ett flertal arbetsplatsbesök samt rapporter från ombudsmän på Byggnads i Stockholm som deltagit i de "vita dagar" som genomförts 2 och 4 november samt 14 december 2009.

## Sammanfattande slutsats

Våra beräkningar visar att ca 45 procent av arbetskraften är skatte- och/eller avgiftsskyldiga i annat land än Sverige. En stor del av den utländska arbetskraften kommer ifrån utländska bemanningsföretag som i vissa fall av kostnadsskäl väljer att uppträda som "normala" underentreprenörer till huvudentreprenören. Vid sådana situationer tar huvudentreprenören oftast ansvar för arbetsmiljöarbetet enligt Arbetsmiljölagen. Dock tar huvudentreprenören inget ansvar för anställnings- och levnadsvillkor.

Majoriteten av de utländska underentreprenörerna i infrastrukturprojekten är bundna av svenska kollektivavtal, antingen genom medlemskap i någon arbetsgivarorganisation eller genom hängavtal. Orsaken till detta torde vara att kollektivavtalet garanterar fredsplikt. Även huvudentreprenörerna har ett intresse av att underentreprenörerna har ett intresse av att undvika konflikter. Medlemskap i arbetsgivarorganisation möjliggör rådgivningen och kan också fungera som en brygga in på svensk arbetsmarknad.

Gästande arbetstagare tycks delvis uppleva att det är oklart vad de kan kräva av sin arbetsgivare. Det finns anledning att ta dessa uppgifter på allvar. Facklig självrannsakan kan behövas. Inom LO utförs ett arbete för att ta fram riktlinjer för utformandet av s.k. utstationeringsavtal. Sannolikt kommer dessa utstationeringsavtal att bidra till att tydliggöra vilka löne- och anställningsvillkor som gäller för gästande arbetstagare. Dessutom har LO och LOs medlemsförbund sedan tidigare, i en förbundsgemensam rapport, satt upp mål och förslag för vad facket kan göra för att bistå gästande arbetstagare med hjälp och information (se faktaruta för kort redogörelse av förslagen).

Arbetskraftsleverantörerna säljer arbetskraft per timme, vilket innebär att de är känsliga för sådant som påverkar deras egen kostnad för arbetskraften. Företagen agerar inom ramen för vad som är lagligt och söker ständigt sänka arbetskraftskostnaderna. Ofta innebär detta att de använder utländsk arbetskraft.

Det finns stora svårigheter med att ta del av den verkliga lönen hos de utländska arbetskraftsleverantörerna. Generellt har den utländska arbetskraften ett kontrakt som ger bruttolön på mellan 100 – 150 SEK per tim-

me. Övertidsersättningar utgår sällan trots att övertidsarbete är vanligt förekommande.

Löneskillnaderna mellan svenska och utländska arbetstagare är i vissa fall stor. Det finns uppgifter som visar på att de utländska arbetstagarna i vissa fall endast har 55 procent av den bruttolön en motsvarande svensk arbetstagare har. Det som gör löneskillnaden påtaglig är att arbetsgivaren gör avdrag för resor, boende och skatt på brutto- såväl som nettolön. Dessa avdrag gör att arbetstagarna får svårt att veta den verkliga lönen. Företaget kan därmed pressa sina arbetskraftskostnader. Att göra avdrag från lön för boende och resor strider dock mot artikel 3 i EU-direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare. Det förekommer att arbetsgivare säger till sina anställda att de måste betala skatt både i Sverige och i Polen. Den löneskillnad vi kan beräkna är att de utländska arbetstagarna får mellan 55 och 80 procent av den lön per arbetad timme som en svensk arbetstagare får.

Företag med arbetskraft som är skatte- och/eller avgiftsskyldiga i annat land än Sverige kan pressa arbetskraftskostnaderna på flera sätt. Detta ger företagen en konkurrensfördel gentemot företag med svenskregistrerad arbetskraft. Arbetskraftskostnaderna för utlandsregistrerade företag pressas genom att utstationeringen sker från länder med lägre skatter och avgifter, ofta Irland eller Polen. Därifrån kommer arbetstagare till Sverige och får bruttolön som i vissa fall kan jämföras med normala svenska bruttolöner. Även om bruttolönen ligger på en jämförbar nivå får det utlandsregistrerade företagen en konkurrensfördel gentemot svenskregistrerade företag just genom lägre skatter och avgifter.

Arbetskraftsleverantörerna visar ytterligare uppfinningsförmåga när det gäller att minska kostnaderna för arbetskraften. I vissa fall skrivs 6-månaderskontrakt med de anställda för att undvika svensk inkomstskatt. Dessutom framkommer det att vissa företag byter namn och organisationsnummer en gång per år. Anledningen till detta är att de vill undvika att bli betraktade som att de har fast driftställe i Sverige.

***LO och medlemsförbundens förslag på interna åtgärder för att minska problemen med exploatering och illegal anställning i samband med arbetskraftens rörlighet***

Det viktigaste uppdraget facket har gentemot utländska arbetstagare är att sprida information om facklig verksamhet och om de villkor som gäller på svensk arbetsmarknad. Det finns vissa migrerande grupper i Sverige som är extra utsatta (exempelvis papperslösa och personer med undantag från krav på arbetstillstånd under asylhandläggningstiden). Dessa kan enkelt utnyttjas av oseriösa arbetsgivare och därför har facket som mål att söka kontakt med dessa grupper innan de etablerar sig på arbetsmarknaden. Detta för att kunna bistå migrerande arbetskraft med information och rådgivning. Ett led i arbetet är att söka ett samarbete med Migrationsverket samt att facket försöker vara mer "ute på fältet".

Ett viktigt arbete för att nå ut med information är att LO och förbundens hemsidor hålls användarvänliga för utländska arbetstagare. Människor har olika förutsättningar i att ta del av information på Internet men det är ändå en källa som kan utnyttjas. Det är också viktigt att sprida information via broschyrer. Broschyerna ska finnas tillgängliga på flera språk. Många utländska arbetstagare är på grund av repressalier rädda att föra en dialog med facket. För att de inte ska behöva känna sig övervakade av arbetsgivaren är det viktigt att förbunden arbetar på okonventionella tider och platser.

För de migrerande arbetstagare som innan ankomsten till Sverige tar kontakt med svensk ambassad eller konsulat bör det på dessa platser finnas informationsmaterial tillgängligt om rättigheter, facklig verksamhet och kontaktuppgifter.

Som mål inom LO och förbunden finns även att utöka arbetet med ett system för tidig information om utländska entreprenader inom ramen för tvärfackligt samarbete. Detta för att kunna agera i tid vid pågående eller tilltänkta entreprenader eller annan verksamhet som utförs av utländska företag i Sverige. Det är viktigt att förbunden utbyter information och erfarenheter, framförallt på lokal nivå.

**Källa:** Förbundsgemensam rapport från LO, *Fackliga vertyg för migranter*, 2008

En majoritet av de utländska företag som studerats i denna rapport har svenskt kollektivavtal (ofta genom medlemskap i arbetsgivarorganisation). Detta gör att de, vilket tidigare nämnts, i vissa fall tillämpar löne- och anställningsvillkor som är jämförbara med svenska villkor. Men genom att etablera sig i länder med lägre skatter och avgifter kan de ändå pressa priset på arbetskraft och ges en stor konkurrensfördel. Då exempelvis Trafikverket i Sverige uppger priset som en viktig konkurrensfaktor<sup>32</sup> vid of-

<sup>32</sup> Upphandlingschef Lars Jacobsson vid Trafikverket (tidigare anställd på Vägverket) säger att kostnad för arbetskraft är en konkurrensfaktor bland andra och att man belönar prispressning oavsett metod. Intervjun ägde rum den 12 maj 2010.



fentlig upphandling får svenskregistrerade företag allt svårare att ta del av offentliga investeringar i infrastruktur.

Normalt ligger olycksfrekvensen enligt Arbetsmiljöverket på 11- 18 olyckor per 1000 anställd och år. Vid de studerade projekten i denna rapport framkommer att det vid Norra länken är en olycksfrekvens på 17,9 per 1000 anställd och år, vid Citybanan 31,4 per 1000 anställd och år och vid Citytunneln 20,5 per 1000 anställd och år. Det förekommer alltså en något högre i olycksfrekvens vid Citybanan och Citytunneln än vad som är normalt. Vad som orsakar detta har vi inte studerat men siffrorna indikerar att arbetsmiljöarbetet är eftersatt. Det innebär då att det kan finnas brister i exempelvis utbildning om hur olyckor undviks samt brister i rutiner för säkerhet med mera.

Organisationsgraden bland utstationerade arbetstagare är låg. Situationen har dock förbättrats. Byggnads har anställt tolkar. Organisationsgraden växer. Information om anställnings- och arbetsvillkor görs allt oftare tillgänglig på främmande språk. Transparensen avseende löne- och anställningsvillkor kommer att förbättras när förbundens utstationeringsavtal görs tillgängliga hos arbetsmiljöverket. Det finns också tecken på att fackliga ombudsmän i växande grad bistår utstationerade arbetstagare genom okonventionella arbetstider och mötesplatser.

## 5. LOs förslag

Integrationen mellan EUs medlemsstater är viktig. LO och europeisk fackföreningsrörelse har sett positivt på upprättandet av den inre marknaden. Villkoret för stödet av den inre marknaden har dock varit en stark social dimension. Svensk fackföreningsrörelse är frihandelsvänliga. Sedan 1930-40-talet har facket aktivt bidragit i strukturomvandlingen på svensk arbetsmarknad. LO välkomnade medlemskapet i EU och verkade aktivt för att Sverige blev det enda land som tog emot de nya medlemsstaternas arbetstagare helt utan övergångsregler.

Internationell handel med varor och tjänster kan ske i flera olika former. Fri rörlighet för varor är i grund och botten oproblematiske för lönestrukturerna på svensk arbetsmarknad eftersom att arbetet då utförs på annan plats och utan direkt påverkan på den svenska lönestrukturen. Samma sak gäller för internationell tjänstehandel där tillhandahållandet av tjänsten, det vill säga det arbete som utgör tjänsten, sker i annat land. Men när det gäller internationell tjänstehandel på svensk arbetsmarknad är situationen mer problematisk. Genom EU-domstolens domar i Laval, Rüffert och Luxemburgmålen har möjligheterna att upprätthålla lönenivåerna minskat avsevärt.

Domarna i Laval- och Rüffertmålen utgår från att tjänstetillhandahållaren tillfälligt bedriver verksamhet i en annan medlemsstat och tar med sig sina lägre löner till arbetslandet. På så sätt kan det utländska företaget konkurrera ut inhemska företag som betalar normala löner i arbetslandet. Innan Laval och Rüffert fanns en relativt sett bred enighet om att EG-rätten i dessa situationer vilade på en princip om likabehandling. Det var värdlandets villkor som skulle tillämpas så länge dessa inte innebar dubbla bördor för företagen. Det utstationeringsdirektivet reglerade var de minimivillkor som värdlandet var förpliktigt att tillämpa för utstationerade arbetstagare. De medlemsstater som önskade tillämpa bättre villkor – det vill säga lika villkor - kunde göra det.

LO anser att EU-rätten bör utgå från en tydlig värdlandsprincip. På engelska – when in Rome do as the Romans. Till detta bör en tydlig likabehandlingsprincip råda. LO kommer att ta sitt ansvar för att den svenska kollektivavtalsmodellen skall bli förenlig med den nya verklighet som EU medlemskapet innebär. Men för att möjliggöra detta krävs också en rad aktiviteter av den svenska lagstiftaren.

Den svenska arbetsmarknadsmodellen vilar på självreglering mellan parterna. Med ökad internationalisering och fler utländska aktörer i Sverige krävs att regelverken som omger kollektivavtalen stärks. Förändrade förutsättningar kräver nya typer av regelverk i syfte att skapa ordning och reda på arbetsmarknaden. Trots fri rörlighet för varor, tjänster, kapital och personer på den inre marknaden kan lagstiftaren göra mycket i syfte att upprätthålla ordning och reda på arbetsmarknaden. Den svenska lagstiftaren är inte maktlös trots EU-medlemskapet.

LO vill därför se en rad lagförändringar under kommande mandatperiod i syfte att skapa ordning och reda på svensk arbetsmarknad.

- Ändra Lex Laval. Det nationella handlingsutrymmet efter EU-domstolens domar måste nyttjas fullt ut. Bevisregeln måste tas bort och den snäva tolkningen av utstationeringsdirektivets hårda kärna måste förändras.
- Inför en lag med krav om registrering av arbets- och anställningsvillkor. De villkor som utländska företag uppger sig tillämpa måste vara transparenta. Ett skadeståndsansvar eller straffansvar kan kopplas till inrapporteringen av falska uppgifter. För närvarande pågår en statlig utredning som skall införliva ett EU-direktiv om sanktioner mot arbetsgivare för tredjelandsmedborgare som vistas olagligt i EU.<sup>33</sup>
- Inför i lag ett krav på en rättslig företrädare för utländska tjänsteföretag. Det skall alltid finnas en behörig företrädare med vilket ett hängavtal kan ingås. Utan behörig företrädare finns ingen som tecknar firman. Intresset av dessa regler finns också hos skatteverket, men även hos aktörer som skall träffa avtal med sådana företag.
- Inför i lag ett krav på tillhandahållandet av vissa typer av handlingar. Företagen skall vara skyldiga att tillhandahålla lönelistor, arbetstidslistor och annan information som är av betydelse för att bedöma vilka arbets- och anställningsvillkor som tillämpas av företaget. Skyldigheten för arbetsgivaren skall omfatta både organiserade och

---

<sup>33</sup> Dir. 2009:49, Genomförande av EG-direktiv om sanktioner mot arbetsgivare.

oorganiserade arbetstagare. Handlingarna skall vara tillgängliga för facket.

- I lagen om offentlig upphandling måste tydliggöras att villkor motsvarande kollektivavtalsvillkor kan ställas i offentlig upphandling. Offentliga medel ska inte användas på sådant sätt att de bidrar till lönedumpning och smutskonkurrens. Sverige skall dessutom ratificera ILO 94 om villkoren vid offentlig upphandling.
- Inrätta en ny tillsynsmyndighet för den offentliga upphandlingen. Konkurrensverket är inte rätt myndighet att övervaka offentlig upphandling.
- Inför en regel om huvudentreprenörens ansvar för arbets- och anställningsvillkor. Långa kedjor av underentreprenörer gör att de verkligen tillämpade villkoren blir allt sämre. Om huvudentreprenören blir ansvarig för alla underliggande entreprenörer minskar kedjorna i längd.
- Skattefriheten för utländsk inhyrd personal måste tas bort. Idag kan en person som är bosatt utomlands och arbetar för en utländsk arbetsgivare arbeta skattefritt i Sverige upp till 6 månader enligt svenska regler. En sådan skattefrihet finns inte i andra jämförbara länder. Skattefriheten är inte konkurrensneutral och bidrar till lägre arbetskraftkostnader för gästande företag.
- Strama upp villkoren för F-skatt. Många gästande arbetstagare som är i Sverige idag arbetar som egenföretagare men är egentligen att betrakta som arbetstagare. Villkoren för F-skatt måste få en sådan utformning att arbetsrätten inte kan kringgås.
- Till dessa åtgärder kan finnas åtgärder av skatte- eller straffrättslig karaktär som kan förhindra olika typer av missbruk. Det övergripande syftet bör vara att förhindra lönekonkurrens och social dumpning, men ordning och reda på arbetsmarknaden är också av intresse för samhället som helhet.

LO kräver dessutom förändringar av EU-rätten i syfte att förhindra lönekonkurrens och värna grundläggande fackliga rättigheter.

- Inför ett socialt protokoll i fördraget. Idag underordnas fackliga friheter de ekonomiska rättigheterna. Detta förhållande måste förändras så att grundläggande fackliga friheter kommer först.
- Revidera utstationeringsdirektivet. EU-domstolen har tolkat direktivet som ett tak för vilka anställnings- och arbetsvillkor som kan krävas i värdlandet. Direktivet måste återigen bli ett minimidirektiv. Den rättsliga grunden måste breddas och ändras till skydd för arbetstagare. Direktivet måste även ta större hänsyn till EUs medlemsländers olika sätt att organisera relationerna på arbetsmarknaden.

## Referenser

Ahlberg, Kerstin & Bruun, Niklas, 2010, *Upphandling och arbete i EU*, Stockholm, SIEPS

Arbetsmiljöverket, 2009, *Arbetsmiljöstatistik 2009:1, Arbets-skador 2008*, rapport från arbetsmiljöverket

Banverket, 2010, *Logotyp och kartor*, <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1867/Citybanan-i-Stockholm/Informationsmaterial/Bildgalleri/Logotyp-och-kartor.aspx>, 2010-05-07

Citytunneln, 2010, *Press och media: Kartor*, <http://www.citytunneln.com/sv/2778/Kontaktpersoner/Kartor/>, 2010-05-07

Direktiv 2009:49, genomförande av EG-direktiv om arbetsgivares skadeståndsansvar.

Eldring, Line och Hansen, Arnholtz, Jens, 2009, *Fagbevegelsen og arbeid-sinnvandring: Strategier og resultater i Norge og Danmark*, Institutt for samfunnsforskning, Oslo

Förbundsgemensam rapport från LO, *Fackliga vertyg för migranter*, 2008

Entreprenadkontrakt Projekt Citybanan i Stockholm, Entreprenad B3-9509 Odenplan och Vasatunneln, Banverket F 08-707/IN70

Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster

Försäkringskassan och Skatteverket, *Kontroll av socialförsäkringstillhörighet vid utsändning till Sverige*, Gemensam rapport av arbetsgrupp inom Skatteverket, skattekontor 1 Södra regionen och Försäkringskassan, Projekt EU-kontroll

Skatteverket, *Blankett SKV 4820*

Sveriges Byggindustrier, *AB 04 - Allmänna Bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader*

Sveriges Byggindustrier, ABT 06 - *allmänna bestämmelser för totalentreprenader*

Sveriges Byggindustrier, AB-U 07 - *Allmänna Bestämmelser för underentreprenader i utförandeentreprenader*

Sveriges Byggindustrier, ABT-U 07 - *Allmänna Bestämmelser för underentreprenader på totalentreprenad*

Vägverket, 2010, *Vägprojekt Norra Länken*, <http://www.vv.se/vagarna/Vagprojekt/Stockholms-lan/Vag-E-20-Norra-lanken/Delprojekt>, 2010-05-07

### **Intervjuer**

Amland, Amland, projektchef/projektledare, Bilfinger Berger. Intervjun ägde rum vid arbetsplatsbesök 2009-12-04

Gimbe, Peter, Presschef på Skanska

Jacobsson, Lars, tillförordnad upphandlingschef Trafikverket. Intervjun ägde rum 2010-05-12

Kazimimierz O, polsk gästarbetare. Intervjun ägde rum 2009-12-30

Leroch, Marek, polsk gästarbetare. Intervjun ägde rum 2009-12-29

Lindgren, Bengt- Olof, tidigare ordförande på Transports avdelning 5 i Stockholm

Lundgren, Benny, ombudsman Transports avdelning 5 i Stockholm

Malthe, Lars, funktionsansvarig på Citytunneln. Intervjun ägde rum 2009-11-17

Polniak, Adam, polsk gästarbetare. Intervjun ägde rum 2009-12-29

Stanislaw M, polsk gästarbetare. Intervjun ägde rum 2009-12-30

Till detta finns en serie intervjuer med arbetstagare som vill vara anonyma

### **Databaser**

Byggnadsarbetare förbundets gransknings- och mättningsstatistik

Skatteverkets offentliga databas avseende skattekonto och preliminärskatt



## Bilaga 1. Planöversikt infrastrukturprojekten

### Citytunneln – Malmö

1991 träffades den första överenskommelsen om en tågförbindelse genom Malmö med anslutning till den kommande Öresundsförbindelsen. 1995 fick Svedab AB (Svensk-Danska Broförbindelsen) i uppdrag att utreda teknik och kostnader för olika alternativ<sup>[1]</sup>. 1998, när Citytunnelkonsortiet bildats, startade projekteringen av den så kallade tunnel-lösningen. Byggnationen påbörjades i mars 2005 och den nya tågförbindelsen beräknas vara klar för trafik i december 2010. Citytunneln beräknas kosta 9,45 miljarder SEK i 2001 års penningvärde, varav 1,09 betalas av Malmö stad, 0,86 av Region Skåne, 0,69 är EU-bidrag, medan resten, 6,81 miljarder betalas av Banverket med statsbidrag<sup>[3]</sup>. Nya stationer blir Triangeln och Hyllievång. Malmö C byggs till med en underjordisk stationsdel och blir en station med genomgående trafik vilket ökar stationens kapacitet avsevärt.



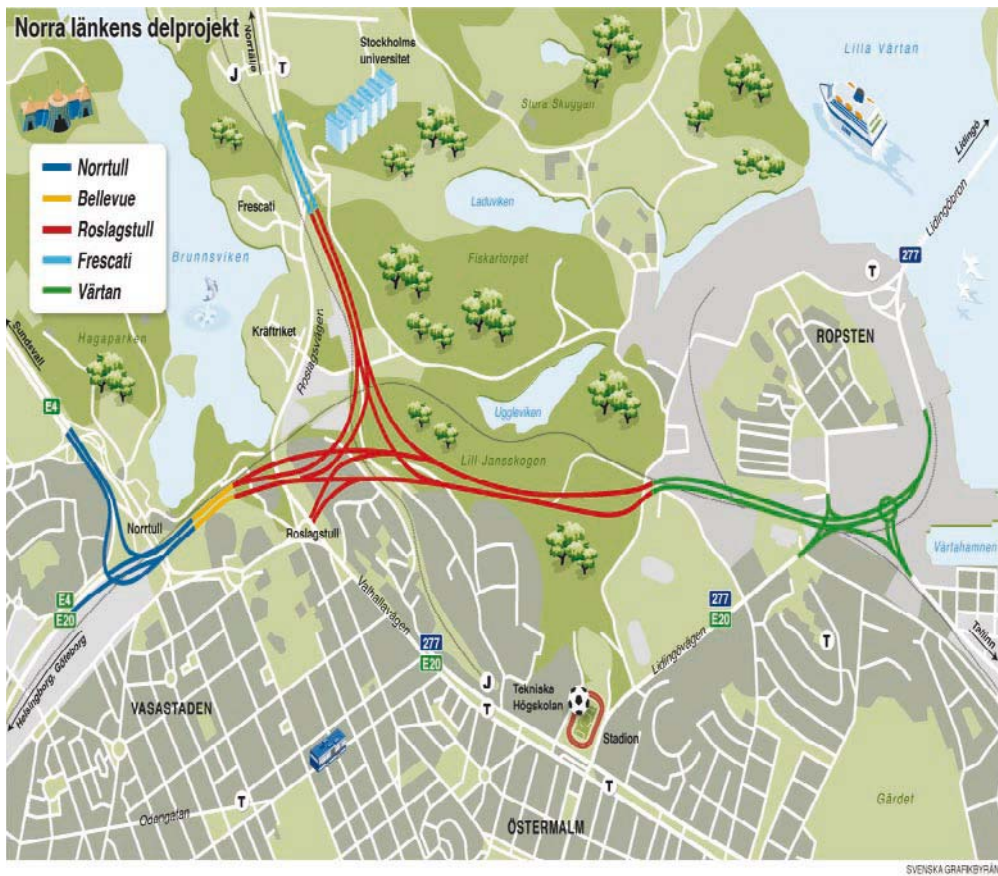
Källa: Kartan hämtad på <http://www.citytunneln.com/sv/2778/Kontaktpersoner/Kartor/>

## Norra länken – Stockholm

Norra länken beräknas kosta ca 11,2 miljarder SEK i 2007 års prisnivå. Staten (Vägverket) svarar för 75 procent av finansieringen och Stockholms stad för 25 procent.

Norra länken sträcker sig mellan Karlberg och Värtan och har en anslutning till Roslagsvägen vid Universitetet. Norra länken blir cirka 5 km, varav den cirka 1 km långa sträckan mellan Karlberg och Norrtull redan är byggd och tagen i trafik. Till största delen går Norra länken i tunnlar under mark. Den längsta tunnelsträckan blir cirka 3 km.

Alla nödvändiga beslut är tagna och detaljplaner och arbetsplaner för Norra länken har vunnit laga kraft. Byggstarten skedde 2006 då förberedande arbeten påbörjades och Norra länken kommer enligt planerna att öppnas för trafik i slutet av 2015.



Källa: Kartan hämtad på <http://www.vv.se/vagarna/Vagprojekt/Stockholms-lan/Vag-E-20-Norra-lanken/Delprojekt/>

## Citybanan – Stockholm

Pendeltågen får egna spår i en sex kilometer lång tunnel under Stockholm – från Tomtebodavägen via Odenplan, T-centralen vidare under Riddarholmen och fram till Stockholms södra. Längs de två spåren byggs de nya pendeltågsstationerna Stockholm Odenplan och Stockholm City. Mellan Årsta och Älvsjö station byggs en ny järnvägsbro och spåren läggs om. Citybanan beräknas kosta cirka 16 miljarder.



Källa: Kartan hämtad på <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1867/Citybanan-i-Stockholm/Informationsmaterial/Bildgalleri/Logotyp-och-kartor.aspx>

## Bilaga 2. Dataunderlag

Citytunneln Malmö – Exempel på ett grundfaktablad som använts som underlag

E 101, Malmö C, underjordisk station

**Huvudentreprenör:** NCC International AB, 556033-5100. Med i Sveriges Byggindustrier.

**Entreprenadsumma:** 1 200 miljoner SEK (2001 års penningvärde)

**Byggtid:** Byggstart 041111, avslut 081212

**Arbetskraftens sammansättning:**

**Antal sysselsatta:** 400 som mest (september till december 2007). Cirka 200 i genomsnitt under byggtiden.

**Egna anställda:** Cirka 60 tjänstemän, 15 kollektivanställda, ingen uppgift om lön hos Byggnads i Malmö.

**Underentreprenörer:** Cirka 25 tjänstemän, 300 kollektivanställda varav 200 utländska.

+ Huvuddelen av byggnadsarbetena utfördes av 502064-9264 (markerat som inaktivt hos skatteverket 2007-04-17), *Rimec Contracting Ltd*, ett irlandsregistrerat bemanningsföretag som enligt Byggnads i Malmö var med i Almega. Rimec hade under en period 2007 över 200 man på plats. Rimecs skattekonto har en sista notering 2007-07-04. Företaget är registrerat för FA-skatt och har samlat på sig en skuld på 5077 SEK. Företaget är inte momsregistrerat. För åren 2006 till 2009 har företaget deklarerat 0 i arbetsgivareavgifter och noll i avdragen skatt.

Enligt Byggnads skulle lönen vara 140 SEK per timme. Det var också det de anställda blev lovade när de skrev kontrakt. Rimec redovisade 146,50 SEK per timme enligt granskningsuppgift september 2007.

I verkligheten fick de anställda (se intervjuer Adam Polniak och Kazimierz Ochwat) om löner på mellan 9 och 12 euro per timme.

Kontrakten var i regel skrivna på ett halvt år.

Många av de Rimecanställda var skrivna i Irland och hade irländska E101 blanketter. Försäkringskassan genomförde en kontroll av över 100 utskändningsintyg (E101). Dessa utskändningsintyg kom både ifrån Rimecanställda och anställda på företaget CRZ (E 201- Malmö)

+ 502063-1841, *NCC Polska Spolka z o o*, var med i BI. Hade från augusti 2007 till maj 2008 ett 40-tal yrkesarbetare på arbetsplatsen. Lön på

ackord i januari 2008, 146,00 SEK per timme. Tidlön i maj 2008, 149,20 SEK per timme enligt granskningsstatistik.

Moms- och arbetsgivarregistrerat, har redovisat och betalat arbetsgivareavgifter och avdragen skatt så att man har skattekonto i balans fram till 2008. Sedan inget.

**Övriga underentreprenörer:**

+556370-6695, (*CeDe Group AB*) *Cederholms Verkstads AB*, smidesarbeten. Ej avtal med Byggnads.

+556037-1782, *Honeywell/556576-6036, ABS Pumpex*, grundvattenhantering. Ej avtal med Byggnads.

+556506-7591, *Pema Arbetskraft AB*, bemanningsföretag som utför svetsning. Med i BI. Bemanningsavtal med Handels.

+556406-0308, *F-V Svets*, svetsning fjärrvärme. Ej avtal Byggnads.

+502061-7626, *Brückner Grundbau*, spånt. Hängavtal. Ackordsöverenskommelse med Byggnads i Malmö 148,75 SEK per timme 2005. Tidlön under 2006 147,58 SEK per timme.

Enbart momsregistrerat i Sverige.

+556071-4791, *Balfour Beatty Rail Sverige AB* (har tagit över Carillion som var UE på plats), banvakt, spårläggning. Med i BI.

+556640-4835, *Dykeriteknik J. Lassen*, dykare. Ej avtal med Byggnads.

+556379-1259, *Puls*, slamsugning. Ej avtal med Byggnads.

+556613-5827, *Ralling AB*, mobilkran. Med i ME till 2008. 060930 granskningsuppgift 136,22 SEK i timmen.

+556472-0414, *Styrud TGB AB*, borring av brunnar. Hängavtal med Byggnads Göteborg. Granskningsuppgift december 2007, 121,79 SEK per timme.

+Ej identifierat organisationsnummer, *WSP*, buller- och vibrationsmätning.

+556532-6922, *Duty Security*, vakt. Outredd avtalstillhörighet.

+Ej identifierat organisationsnummer, *ETG*, mätning av luftföroreningar.

+Ej identifierat organisationsnummer, *ISS*, städning av posthuset.

+556559-4610, *Ramirent*, boduthyrning. Med i BI.

+556261-7109, *Sodexo Clean AB*, städning bodar. Hängavtal avregistrerat 071210. Ej redovisad lön.

Ej identifierat organisationsnummer, *Hisab*, diverse smidesarbeten.

+556544-9450, *Tricko*, banvakt. Med i ME. Redovisar lön till Seko.

+556572-8978, *JFC Håltagning Syd AB*, håltagning. Med i BI. Granskning 2007 139,72 SEK per timme.

+556719-8394, *Bröderna Romner AB*, hjullastare. Ej avtal med Byggnads.

+Ej identifierat organisationsnummer, *AB Caramba*, ledningsarbeten.

+Ej identifierat organisationsnummer, Noxtech AB.  
+556772-2953, Rörläggaren AB, byggvatten. Med i VVS-I. Granskningsuppgift 2007, 152,68 SEK per timme i tidlön.  
+670211-1912, JS Svets & Smide, smidesarbete. Ej avtal med Byggnads. 556378-5269, Byggs Sprutbetong AB, sprutbetong. Med i BI. Granskningsuppgift maj-juli 2007, 150,00 SEK per timme.  
+916547-2862, Handelsbolaget Kvist & Lindén, yrkesarbetare. Hängavtal med Byggnads. Granskningsuppgift till 2008, 140 SEK per timme.  
Redovisat och betalat arbetsgivareavgifter och avdragen skatt under 2008 så att skattekonto var i balans.  
+Ej identifierat organisationsnummer, Mjälby (ev. Mjällby), tvättning av ursparingar.  
+Ej identifierat organisationsnummer, Phil Coating, betonglagningar  
+556302-3307, NCC Roads, tätskikt. Med i BI. Granskningsuppgift höst 2007, 151,50 SEK per timme.  
+556624-4439, Torups Kran AB, interna transporter. Hade hängavtal till februari 2010. Vår 2007 141,70 SEK per timme.  
+556462-8641, Lambertsson Syd AB, kran och kranflytt. Med i BI.  
+556277-3878, HEAB Byggställningar AB. Med i BI. Granskning 2007 139,94 SEK per timme.  
+600503-5594, Bal & Bobcat, minigrävare. Med i ME. Granskning 2007, 135,67 SEK per timme.  
+556735-0862, Solut Rent i Malmö AB (Fribrocks Service i Skåne AB), bodstädning. Ej avtal med Byggnads.  
Redovisar skatt, arbetsgivareavgift, avdragen skatt och moms 2007 till 2010. Skattekonto i balans.  
+937600-0064, HP Brunnsborringar AB, energibrunnar. Ej avtal med Byggnads.  
+556256-8138, Svensk Bevakningstjänst, vakt. Ej avtal med Byggnads.  
+Ej identifierat organisationsnummer, Martin Städ, städning bodar och camp  
+Ej identifierat organisationsnummer, JB Anläggning HB, utlåning personal  
+Ej identifierat organisationsnummer, Farmartjänst, utlåning personal  
+760614-0775, RK-Svetsmontage, smide. Ej avtal med Byggnads.  
+Kjell Hansson, stensättare. (ev enskild firma 600616-3551, Kjell Hanssons stensätter, nu avregistrerad)  
+Ej identifierat organisationsnummer, Lasse Svenssons Stensättn  
UE för speciell grävmetod för gjutning av stödvägg, Per Aarsleff (enligt Byggnads i Malmö)

**Transporter och schakt:**

- +556114-1739, Malmö LBC, transporter. Ej avtal med Byggnads.
- +556704-3814, MJ Eriksson, schaktning. Ej avtal med Byggnads.
- +556671-1809, Staffanstorps Gräv, schaktning. Med i ME till konkurs 2006. Granskningsuppgift 137,94 våren 2006.
- +969698-9673, Alloman Företagstjänst HB, maskinfirma som gjorde ledningsarbeten. Med i ME.
- +556682-7589, Structa AB, grävmaskiner. Med i ME. Granskningsuppgift 2007 149,96 SEK per timme.
- +556346-5706, GDL Transport AB. Med i ME.
- +Ej identifierat organisationsnummer, KGM, lastmaskin

Listan visar om inte annat sägs, de underentreprenörer som fanns på arbetsplatsen från januari 2006 till entreprenadens slut. Tidigare månadsrapporter än januari 2006 har inte lämnats ut.

**Löner sammanfattning:** Yrkesarbetare bygg 90 (tre fjärdedelar) till 150 SEK per timme.

**Underentreprenörer:** 120 till 155 SEK per timme. Normallön 140 SEK per timme.

**Andel UE av entreprenadsumman:** ej möjlig att få fram.

**Andel UE av arbetskraft:** 75 procent (beräknat på uppgifter ur månadsrapporter)

**Andel arbetskraftskostnad av entreprenadsumman:** ej möjlig att få fram.

**Arbetsolyckor enligt månadsrapport:** 12. De sjukskrivningar som tas upp i rapporterna som orsakats av olyckorna, har totalt varat i 5 veckor. Stanislaw fallolycka från stege, med bruten arm som följd, är anmäld men de fyra månadernas sjukskrivning redovisas inte månadsrapporter.

**Tillbud enligt månadsrapport:** 72. Allt från stukad tå till kranar som välter och krocker.

**Citybanan Stockholm - Exempel på ett grundfaktablad som använts som underlag**

**Söderströmstunneln, sänktunnel och bergtunnel**

**Huvudentreprenör:** 969729-1996, JV Söderströmstunneln HB, konsortium Züblin och E Pihl o sön AS, med i Sveriges Byggindustrier, BI.

**Entreprenadsumma:** 1300 miljoner SEK

**Byggtid:** Kontrakt 080124, avslut 130101

**Arbetskraftens sammansättning:**

**Antal sysselsatta:** Cirka 150 totalt plus 15 konsulter i Tyskland och 20 man som byggde pråmarna i Tallin.

**Egna anställda:** 25 man i konsortiet, 20 inlånade från konsortiemedlemmarna. Kollektivanställda 10.

**Underentreprenörer:**

(enligt UE-lista i början av november 09)

+556057-4880, *WSP Sverige AB*, konsultfirma. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556122-6282, *ATA Bygg- och markprodukter*. Med i Sveriges Byggindustrier, BI.

+556428-5822, *Järfälla VA- & Byggentreprenad*. Hängavtal med Byggnads, genomsnittslön enligt granskningsuppgift vecka 44 2009, 195 SEK per timme.

+556190-1637, *Lambertsson Sverige AB*, elarbeten. Med i BI.

+556635-5961, *Formbetong i Katrineholm AB*, utför betongarbeten i sänktunnlarna dels på plats men också på två mellanstationer på vägen från Estland till Söderström. Med i BI, genomsnittlön på ackord, 190 SEK per timme enligt Bygg-Ettan.

+556438-3460, *A. Rapps Dyktjänst AB*. Med i BI.

+556753-1438, *Dimax Service AB*, kontorsstädning. Avtalstillhörighet ej utredd, ej avtal med Byggnads.

+556702-5597, *Fartygsservice Mälarvarvet*. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556253-5467, *Stockholms Vattenentreprenader AB*. Med i BI, genomsnittsförtjänst cirka 200 SEK per timme enligt Bygg-Ettan.

+556620-7519, *Viacon AB*, leverantör av byggprodukter. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556036-9133, *Stockholms Hamnentreprenad*. Ägs av Peab, oklar avtalstillhörighet, Bygg-Ettan är osäkra på vart företaget hör.

+556104-3539, *Cramo Sverige AB*. Med i BI.

+556758-9279, *Sjötransport Syd AB*. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556634-4353, *Sydtrade AB*, levererar truckar. Avtalstillhörighet ej utredd

+791107-3539, *Persson, Christian Johan Gustav*, enskild firma Simrishamns sjötjänst

+620317-3510, *Lundgren, Christer*, egenföretagare, kopplad till ovan.

+870408-3511, *Leonardsson Tim*, egenföretagare, kopplad till ovan.



+556512-3261, *Projektkontoret på Lidingö AB*, projektering. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556640-2151, *Steelcraft AB*. Med i BI, genomsnittsförtjänst 2007 (obs gammal uppgift!), 175 SEK per timme.

+556588-1843, *Lodab Demolering AB*. Med i BI, genomsnittsförtjänst 2009 179,45 SEK per timme.

+556547-9630, *Expandera Mera AB*, bemanning. Med i BI. Sökt information om arbetsuppgifter.

+556637-0341, *Uniflex Sverige AB*, bemanning. Med i Almega. Sökt information om arbetsuppgifter.

+502066-4982, *ICDS Constructors (Ireland) Ltd*, bemanning. Med i BI. Sökt information om arbetsuppgifter.

FA-skatt. Moms- och arbetsgivarregistrerad. Redovisade och betalade cirka 140 000 SEK i arbetsgivareavgifter och 180 000 i avdragen skatt i mars 2009. Plus på skattekonto.

+502067-0450, *GS Ingenieurvermessung GmbH*, teknikkonsult. Avtalstillhörighet ej utredd.

+516405-0568, *S-Bau SK s.r.o. Slovakia filial*, gör bergjobb på Söder Mälarstrand. Med i BI.

Moms- och arbetsgivarregistrerad. Redovisar avdragen skatt, senast 270 000 SEK i februari 2010 och i snitt 275 000 SEK per månad under 2009. Noll i arbetsgivareavgift. Betalar 17 000 SEK per månad i preliminärskatt. Plus på skattekontot.

Lön enligt Seko 150 SEK per timme. (Se NL 35.)

+556221-4253, *Sofia Mobilkranar AB*. Med i ME.

+556020-3217, *Celsa Steel Service AB*. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556381-0158, *Clinton Mätkonsult AB*. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556278-2036, *Geometrik I Stockholm AB*. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556326-2418, *Golder Associates AB*, gundprojektering. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556221-3875, *Moderna Filmer i Stockholm AB*. Avtalstillhörighet ej utredd.

+556235-5585, *Prestructur AB*, enmansföretag i affärsutv.branschen.

+591123-8235, *Renman, Per*, konsult.

+502048-9836, *Per Aarsleff AS*. Avregistrerat avtal med Byggnads.

+Utländskt org.nr, *Marketex BLRT Grupp*

+Utländskt org.nr, *Duik Combinatie Nederland B.V. DCN*

+Utländskt org.nr, *Geodat GmbH*

+Utländskt org.nr, *Stemat Marine Services*

+Utländskt org.nr, *Ernst Meyer Bauunternehmung GmbH*  
(påskrivet för hand på listan)

+556367-4604, *Bergander Tainio Rör AB*, bemanning. 7 anställda, 173 SEK i timmen enligt Bygg-Ettan, hängavtal med Byggnads.  
FA-skattesedel. Moms- och arbetsgivarregistrerad. Redovisar och betalar arbetsgivareavgift och avdragen skatt på drygt 80 000 SEK per månad vardera. Plus på skattekonto.  
(Företag på plats vid besök 091204)  
+*ABAB Ställningar*. Ej utredd.  
+*Dendiving*. Ej utredd.

***Transporter och schakt:***

+556073-3742, *Wiklunds Åkeri AB*. Med i Maskinentreprenörerna, ME.  
+556279-9287, *Roger Billefält Transport AB*. Med i ME.  
+556069-1684, *Foria AB*. Med i ME.

Listan visar de underentreprenörer som är verksamma på arbetsplatsen vid det datum då listan sammanställs.

***Andel UE av entreprenadsumman:*** 26 procent

***Andel arbetskraftskostnad av entreprenadsumman:*** 23 procent

Norra länken Stockolm – Exempel på ett grundfaktablad som använts som underlag

NL 11, Berg- och betongtunnlar Karolinska

***Huvudentreprenör:*** Skanska Sverige

***Entreprenadsumma:*** 412 miljoner SEK (2007 års penningvärde)

***Byggtid:***

***Arbetskraftens sammansättning:***

***Antal sysselsatta:*** 70-80

***Skanskas egna anställda:*** 17 kollektivanställda (höst 09) har gjort inredning i tunneln, permitterade från februari 2010.

Löneform: Ackord, förtjänst enligt avstämning 091207; 193,54 SEK per timme.

Egna tjänstemän 16,5.

+Byggnadsarbete i övrigt har utförts av 516404-3167, *Skanska BS a/s Slovakia Filial*.

Moms- och arbetsgivarregistrerat. Redovisade cirka 250 000 SEK per månad i avdragen skatt under 2009, 0 i arbetsgivareavgifter. Betalar preliminär företagsskatt. Plus på skattekontot.

30 anställda, från februari 2009 till sommaren 2010, har stått för tunneldrivningen. Ackordsförhandlingar strandade varvid Skanska Slovakia (enligt anläggningsavtalets regler) fastställde lönen till 15 euro per timme (cirka 165 SEK).

Lagbasen Roger Ljung har pratat med de slovakiska kollegorna. De uppgifter han fått är att lönen är 2000 euro i månaden (cirka 11.50 euro per timme vid normal arbetstid). De arbetar i tolvtimmarsskift, 0630 till 1730 och arbetar i sex veckor innan de är hemma i fyra veckor, vilket ger en genomsnittlig arbetstid per månad på cirka 160 timmar och en lön på 12,5 euro per timme. Enligt uppgift till RL tjänar de tre gånger mer än hemma.

Enligt en andrahandsuppgift (en Skanska-anställd på plats som talat med slovakerna och återberättat för Skanskas facklige förtroendeman Bengt Ekström) får man ut 22 000 SEK per månad efter skatt med de lönetilllägg som utgår.

Skillnaden mellan uppgiftslämnarnas siffror och Bygg-Ettans kan bero på att de anställda inte anses vara yrkesarbetare och att de därför får 0,88 ggr 15 euro.

De slovakiska tunnelarbetarna bor i närheten av arbetsplatsen i en byggnad som ska rivas. Enligt Bygg-Ettan är boendeförhållandena relativt dåliga.

### ***Övriga underentreprenörer***

(enligt UE-lista 091102)

+556406-8954, *Tuvan Stängsel AB*, lev o montage av stängsel. Hängavtal med Byggnads i Malmö, lön enligt granskningsuppgift vecka 40 2009; 165 SEK/tim

+556026-2981, *Hallbyggarna Jonsereids*, montage av hall. Ej utredd avtals-tillhörighet.

+556538-3576, *Huddinge Relämontage AB*, elektriker+jouelektriker. Ej utredd avtalstillhörighet.

+556106-0822, *Rivners AB*, rivning betongstödmur. Med i Sveriges Byggindustrier, BI. Fast lön, redovisar ej granskningsuppgifter.

+556757-2069, *Contub AB*, tillverkning av rördelar. VVS-avtalet. Redovisar ej granskningsuppgifter.

+56428-9063, *Norrbottens Bergteknik*, wiresågning berg o betong. Medlem i BI.

+556472-0414, *TGB Borrteknik*, vadersågade hål. Hängavtal Byggnads. Lön 150-177 SEK/tim enligt granskningsuppgift vecka 31 2009.  
+556732-2119, *Sjöbergs Ställningar AB*, leverans och byggnation av ställningar. Med i BI.  
+56625-0642, *ORAB i Stockholm AB*, rostfri svetsning. Med i VVS-I. Lön 176,70 SEK/tim enligt granskningsuppgifter vecka 40 2009.  
+556485-2159, *DAB*, tätskikt. Med i BI. Lön 165,22 SEK/tim enligt granskningsuppgifter.  
+360118-5717, *RCN Consulting*, Ragnar Carlson, sprängteknisk konsult. Outredd avtalstillhörighet  
+*SVEAB*, (eventuellt stumsvetsning). Organisationsnummer och avtalstillhörighet outredda.  
+556400-8364, *Nordbro i Stockholm AB*, leverans och montage av bro. Ej utredd avtalstillhörighet.  
+555670-4698, *FMK Trafikprodukter*, broräcke. Ej utredd avtalstillhörighet.  
+556537-6059, *Vägbelysning i Sverige AB*, ytvägbelysning samt skyltning. Ej utredd avtalstillhörighet.  
+556339-4666, *Årsta Berg & Bygg AB*. Hängavtal med Byggnads, 140-170 SEK/tim enligt granskningsuppgift vecka 39 2009.

***Transporter och schakt:***

+556069-1684, *Såab AB*, lastning och transport av tunnelberg. Förmedlas via Foria AB, Med i Maskinentreprenörerna, ME.  
+556598-9083, *Wärmdö Schaktmaskiner AB*. Med i ME.  
+556279-9287, *Roger Billefält Transport AB*, jordschakt. Med i ME.  
+556402-9006, *Bellmans Åkeri & Entreprenad AB*, lastning och transport ovan jord. Med i ME.  
+702002-9885, *Bergsprängningscentralen*, bergschakt ovan jord. Ej utredd avtalstillhörighet.

Listan visar de underentreprenörer som är verksamma på arbetsplatsen vid det datum då listan sammanställs.

***Andel UE av entreprenadsumman:*** 22 procent (Skanska Slovakia ej inräknad).

***Andel arbetskraftskostnad av entreprenadsumman:*** 21 procent (yrkesarbetare 11 procent + tjänstemän 10 procent).

### Bilaga 3. Sammanfattning Arbetskraftens sammansättning

	Entreprenör	Antal an- ställda	Varav tjm	Kollektiv	Utländsk arbets- kraft	
					experter	arbetare
Citytunneln						
E101	NCC	400	85	315	10	230
E201	MCG	435	125	310	120	225
E400	NCC	240	95	145	20	
E308	Banverket Produktion	121	26	95	25	
		1196	331	865	175	455
Norra Länken						
NL 11	Skanska	83,5	26,5	57		30
NL 12	Bilfinger Berger/Peab	204	38	166	50	130
NL 21 o 22	Bilfinger-Berger	65	25	40	25	25
NL 31	NL 31 HB	43	13	30	10	
NL 33 o 34	Veidekke	190	50	140	10	
NL 35	JV Hochtieff-Oden	95	35	60	5	25
NL 41	Peab	70	15	55		
NL 51	JV Hochtieff-Oden	80	30	50	10	20
NL 52	Skanska	250	120	130		100
		1080,5	352,5	728	110	330
Citybanan						
Tomtebodan	Peab	46	13	33		
OdenplanVasatunneln	Bilfinger-Berger	130	40	90	40	60
Norrmalm	Oden	60	15	45		
Centralen Norrström	NCC	200	80	120	10	
	JV Söderströmstunneln					
Söderström	HB	185	75	110	50	50
Södermalm	Ej utsedd					
Ansl. Södra Station	Bilfinger-Berger	ingen uppgift				
Årstabron	Ej utsedd					
		621	223	398	100	110
Totalt unders arbpl		2 897,5	906,5	1991	385	895

## Bilaga 4. Intervjuer på plats i Polen

Intervju 2009-12-29, med Adam Polniak, 38 år, bosatt i Odrowaz, ul Wiejska 10/2, 47-316 Gorazdze, vid A4, någon mil utanför Krapkowice. Adam är gift med Ivona som är arbetsledare i en affär nära skofabriken i Krapkowice (Polens skostad). De har sonen Grzegorz, 14 år och dottern Victoria, 9 år tillsammans.

*När arbetade du i Malmö?*

Jag kom dit i januari 2007, men stannade inte länge. Redan efter några månader började problemen.

*Var i Malmö var det du arbetade?*

På stationen.

*Vem var din arbetsgivare?*

Det var ett företag som hette Atlanco, ett irländskt bolag med kontor i Dublin och företrädare i Krakow som anställde mig. Atlanco bytte sedan namn till Rimec.

*Hur fick du jobbet?*

En gubbe, Adrian, ringde och frågade om jag ville åka till Malmö. Det är många som känner mig i området här och vet vad jag kan. Adrian undrade om jag ville leda en arbetsgrupp i Malmö. Jag svarade att vi kan träffas och prata.

Han berättade om stora pengar i Sverige.

Jag är väl naiv, jag trodde det var sant. Han sade att jag skulle få 13 euro per timme plus en del ersättningar under två till tre veckor i början innan de visste vad jag kan och hur jag jobbar. Sedan skulle jag få samma som irländarna, minst 18 euro per timme plus gratis bostad och gratis arbetsresor.

*Vem var din chef?*

Den högste chefen i företaget heter James Brown (Adam skrattar och konstaterar att JB har väldigt lite soul gemensamt med legendaren).

*Skrev du kontrakt?*

Ja, jag skrev kontrakt i Krakow. En kvinna förklarade att det var ett provkontrakt som skulle ändras i Malmö.

*Vad är det som skiljer om man jämför kontraktet med vad du hade blivit lovad?*

Framför allt lönen. I kontraktet står det 140 SEK per timme som utbetalas den 10 varje månad. Skatt räknas av av Rimec och betalas i Irland. Vidare i kontraktet står det att arbetstiden är 40 timmar per vecka och att det kan bli övertid men det står inget om övertidsersättning. Kontraktstiden är på sex månader.

*Är det en normal kontraktstid?*

Ja, det är vanligt.

*Vet du varför kontraktstiden är just sex månader?*

Nej, men det är vanligt.

*Tror du det har med skatteregler att göra?*

Jag vet inte, men det var de som fick förlängt kontrakt, tror jag. Men vi går på alla sådana där villkor utan att kolla eftersom vi behöver jobb.

*Vad fick du ut i nettolön?*

120 SEK per timme. Skatt drogs i Irland. Jag var skriven i Irland eftersom jag inte ville ha pengar skickade till Polen. Det var mitt eget initiativ, inget som företaget uppmanade mig till.

Jag hade varit i Irland i sex år redan och ville behålla alla rättigheter i Irland. Där är skatten låg, de första tre fyra månaderna betalar man mycket, 40 till 45 procent i skatt, sedan sjunker skatten till mindre än tio procent.

*Har du några lönebesked från Rimec sparade?*

Nej, vi fick inga papper. När vi inte fick lönebesked gick vi till facket. Det var några som fick se sina lönebesked men om de inte förstörde dem di-

rekt (Adam visar hur de skulle riva lönebeskeden) fick de telefonsamtal från Polen.

*Men hur visste ni vad ni tjänat och om ni fått rätt lön?*

Varje månad kom en gubbe och visade vad vi tjänat. Och skatteredovisningen sköts av myndigheterna, man behöver bara kolla så att det är rätt. Och vi fick hjälp av Byggnads advokater (Adam visar företrädarfullmakt som han givit till Sven Erfors) att kolla att de betalat rätt skatt.

*OK, tillbaka till hur du kom till Malmö?*

Jag flög till Irland och sedan från Cork till Köpenhamn, biljetten var betald av Rimec. På Kastrup möttes jag av en polack. Två eller tre som kommit direkt från Polen anslöt också och så åkte vi bil till Malmö. På vägen till bostaden åkte vi förbi där vi skulle jobba. Sedan kom en chock - bostaden!

Jag hade sagt tydligt att jag ville ha bra bostad, ingen barack med vånings-sängar för mig. Det hade de sagt okej till. Nu visade det sig att vi skulle bo tre i ett rum i en lägenhet i ett höghus. Det var gamla slitna möbler, en gammal tv, ingen utrustning i köket.

*Var var det i Malmö?*

Vid en Lidl-butik, man åkte buss nummer 8, nära vägen till Trelleborg. Jag minns inte vad området hette eller adressen.

Jag sa direkt att här bor jag inte! De fick en vecka på sig att ordna en bättre bostad där jag i alla fall skulle få ett eget rum.

Efter en halv vecka hittade de ett hus i en liten by mellan Trelleborg och Malmö. Där fanns kök, vardagsrum, ett sovrum och badrum. Vi bestämde att jag skulle få sovrummet och att de andra två skulle sova i vardagsrummet. Rimec betalade för boendet.

Jag vet att det var några som hade problem med ersättningen för resor till jobbet. De hade dragit av från lönen för resorna. Vi hade tillgång till en hyrbil som Rimec betalade. För mig var det inga problem. De drog inget från min lön men det berodde nog på att jag hade erfarenhet som gjorde att jag fick saker som andra inte fick.

*Vad har du för yrke?*

Jag är armerare och snickare.



*Berätta om hur det var när du kom till jobbet!*

Först var det undervisning om jobbet i 5-6 timmar första dagen. Efter kursen fick jag träffa NCC:s platschef och James Brown. De förhörde sig på engelska om mina erfarenheter och språkkunskaper.

Sedan gick jag till arbetsgruppen jag skulle leda, de var 17 personer. Jag frågade vad de tyckte om jobbet. Ingen var nöjd, men ingen vågade direkt säga något då. Jag frågade dem vad de var rädda för, om de trodde att jag var utsänd spion från Rimec eller NCC. Så småningom började de öppna sig. De berättade att de fick 90 SEK brutto i lön, 70 SEK ungefär netto. Jag blev skrämmd! Så kan det ju inte vara, de borde ju i alla fall tjäna bättre än i Polen. De var duktiga fackmän även om en del hade problem med språk och några med ritningsläsning.

Vi bestämde i gruppen att det skulle vara partnerskap mellan oss. Om de jobbade bra skulle jag försöka få upp deras löner. Efter en vecka gick jag till Rolf, NCC-chefen. Han sa att han inte kunde hjälpa oss att få upp lönerna men han sa också att han märkt att det var högre tempo när min arbetsgrupp gjorde jobbet. Vi gjorde en perrong på mycket kortare tid än andra grupper.

Sedan, efter några månader, kom det första problemet. Det var en fredag, vi skulle montera ett tolv meters prefabelement. Det passade inte så vi höll på i fyra timmar utan rast, med att passa in elementet. Sedan gick vi glada och nöjda till lunch, klockan var ett.

Då kom en NCC-chef tillsammans med civilingenjör Pawel Rys, han var också anställd av NCC. De började skrika om att vi tog rast.

Jag frågade varför de bråkade och försökte förklara varför vi tog rast nu. Men de bara skrek.

Jag blev nervös och tänkte att jag går till facket. Jag visste om att Cesary jobbade på facket i Malmö och ringde honom. Vi var fyra stycken som åkte till avdelningen där vi träffade Cesary och Roland, avdelningens chef. Först åt vi middag. Sedan pratade vi. Vi ville få veta om vi hade rätt och om vi kunde protestera.

Då fick vi veta vilka villkor vi skulle ha egentligen. Min timlön skulle vara samma som svenskarnas lön i stället för avtalets minsta lön som vi fick. Vi borde tjäna mellan 130 och 160 SEK per timme, enligt facket.

De frågade om vi ville gå med i facket och jag och två till gjorde det. Jag var med i irländska facket så jag betalade avgift där men de andra två fick betala i Sverige.

*Vad hände sedan?*

Nu fick jag problem. Firman baktalade mina kunskaper och mitt jobb. Påstod att jag inte klarade det jag borde. Jag undrade förstås hur det kunde komma sig att jag varit bra i några månader och sedan helt plötsligt blivit så dålig när halva stationen var klar.

Sedan kom James Brown och började hota mig. Det här är inte Irland, det är Sverige, sa han. Du kan bli avskedad.

Jag blev upprörd och talade högt, kände mig mobbad. En kollega som hörde mig frågade varför jag skrek.

Jag översatte till honom vad James Brown sagt och sedan sa jag till chefen att jag inte ger mig, jag är medveten om mina rättigheter och har facket bakom mig.

Han skrattade och gick. Det var en lördag, vi jobbade över. Vid ett-tiden kom James Brown tillbaka och sa att jag var flyttad till ett jobb i Dublin. Han hade redan bokat biljett till Dublin, nästa dag.

Jag svarade att jag hade kontrakt i Malmö och ska jag åka någonstans så är det till Polen.

James Brown sade, på engelska, att jag var avskedad eftersom jag gått med i facket. Några NCC-chefer hörde det men de har sedan hela tiden påstått att de inte hört honom säga det. Och allt började med felaktiga pre-fab-elementet.

Vi upplevde det alla som en chock. Vi var ett bra team, kompisar som arbetade bra ihop. Ingen trodde att det var möjligt att något sådant här kunde hända. Jag kontaktade Cesary och han sa att jag skulle ta en biljett till Polen. Så blev det. Jag fick en biljett från Köpenhamn till Krakow via London. Sedan var jag hemma i tre veckor, över påsken innan jag beställde en biljett till Irland och började jobba där igen på ett företag som heter MCR Building Services som hyr ut arbetskraft. Jag arbetade åt ett företag som heter SISK Contractors.

(Adam visar lönebesked från MCR som varierar mellan 15,72 euro per timme och 16,85 euro per timme.)

*Kände du dig lurad till att ta jobbet i Sverige?*

Tak (ja). Jag tänkte att det är närmare hem. En resa från Köpenhamn till Wroclaw kostar 60 euro, det visste jag. Och det var ett viktigt argument att ta jobbet men jag blev lurad, absolut.

*Har du haft några problem i Irland med att vara med i facket?*

Nej, det är obligatoriskt där. Företag som har anställda som inte är med i facket får inga storjobb med infrastruktur.

*Vad gör du nu?*

Nu arbetar jag i en privat firma, hos en kompis och tar egna småjobb hos bekanta. Jag ska starta eget när jag fått huset färdigt (Adam visar sitt hus, byggt på 1880-talet, som han håller på att renovera).

Det går att tjäna en tredjedel av irländsk lön på byggjobb i Polen. Nu har jag varit hemma sedan i december 2008. Då började det bli ont om jobb i Irland samtidigt som det fanns jobb här, då gick det att tjäna lite mer.

Men nu är det sämre tider igen i Polen. Jag har fått flera erbjudanden om jobb i stora firmor, men jag vill vara med familjen nu. Det var mest längtan efter dem som gjorde att jag slutade i Irland, eftersom de inte ville flytta dit, min frus mamma är rätt mycket sjuk, så valde jag att göra så här.

(Adam berättar om sin uppväxt i en liten by vid tjeckiska gränsen och om hur svårt han tyckte det var att flytta till Krapkowice, där det tyska inflytandet är stort till exempel i språket, när hans föräldrar fick jobb på cementfabriken i närheten. Hustruns föräldrar kommer också från gränstrakterna mot Tjeckien. Familjerna bodde i samma höghus när Adam och Ivona växte upp så de har känt varandra länge men blev ett par först efter det att Adam tjänstgjort i FN-trupp i Serbien 1992-1994.

Har du fått ut de pengar du hade rätt till efter Sverige-jobbet?

Jag fick betalt för tre månader och bråkade inte om resten av kontraktstiden. Det är avslutat nu och jag är glad att jag avslutat kontakten med Rimec. Om någon frågar mig om Rimec eller jobb i Sverige så säger jag – kolla noga på kontraktet och gå med i facket direkt.

*Varför är polska byggnadsarbetare tveksamma till att gå med i facket i Sverige, tror du?*

De får för lite info. De vet inte att det finns folk som pratar polska på facket.

I Irland kommer facket till arbetsplatsen och det är arbetsgivaren nöjd med. Men i Sverige kommer inte facket ut eftersom de är rädda att skada de arbetare de kontaktar.

Jag vet av erfarenhet att det är jätteviktigt att vara organiserad men polacker har dålig erfarenhet av fackföreningar. Polska fack är väldigt svaga jämfört med svenska.

Innan jag åkte till Sverige kontaktade jag ambassaden och frågade om svenska facket. Men det är inte många som gör så. I stället råkar de ut för polacker i Sverige som ofta är anlitade av företagen som ger dem falsk info till dem.

I Irland, i lokaltidningen i Cork, fanns det 2 till 3 sidor på polska med info om vilka arbetsvillkor som ska gälla. Något sådant finns inte i Sverige.

*Hur är arbetsmiljön om du jämför Sverige och Irland?*

I Sverige berodde det på mig om mina arbetskamrater fick info som de kunde förstå. Skyltar och information var på engelska och svenska. Det enda som fanns på polska var att man ska använda hjälm.

*Vad hade ni för arbetstider i Malmö?*

Vi arbetade från 06.00 till 15.00 eller 16.00. Det var en hel del övertid som vi fick samma timlön för som för ordinarie arbetstid.

**Kazimierz O (57) intervju 30.12.2009 (han vill att vi skriver om honom Kazimierz O.)**

*När var du i Malmö och arbetade på Citytunneln?*

Jag började i juli 2007 och jobbade 16 månader. Jag arbetade som snickare.

*Vilken del av tunnelbygget var du på?*

Det var centralen.

*Vilket företag var du anställd i?*

Jag var anställd av RIMEC CONTRACTING

*Hade du kontrakt?*

Ja, det skrev jag på i Kraków. Det var kontrakt för sex månader. Bruttolön skulle vara 9,5 euro i timmen. Jag fick veta om arbetet i Sverige och om firman som rekryterade folk från min svåger, som jobbade i Sverige. Efter

sex månader förlängde de kontraktet för nästa sex månader, och sedan igen för sex.

*Hur bodde du?*

Jag bodde först i en lägenhet i Malmö – tillsammans med fyra killar. Sedan flyttade vi till Trelleborg, där bodde vi ett hus, vi var åtta personer. Var och en hade sitt eget rum, vi hade två kök och två badrum. Jag tycker att bostadvillkoren var helt OK. Jag betalade inte för bostaden. Rimec hyrde en bil för oss, och betalade för den. På så sätt reste vi från bostaden till jobbet.

*Hade du andra ersättningar?*

Hela tiden i Sverige tjänade jag 9,5 euro i timmen och för övertid 11 euro. Det var inte mycket, och det var bland annat därför jag lämnade Sverige. Jag fick inga andra ersättningar.

*Var betalade du skatt?*

Första sex månaderna gick skatten till Irland, sedan betalade jag i Sverige. Jag vet, att reglerna är sådana i Sverige. Men lönebesken kom alltid försent, jag kunde inte kontrollera det så noggrant.

Vad tycker du om Malmöjobbet jämfört med andra utlandsjobb?

Jag har jobbat i flera länder, bland annat i Libyen, Tyskland, Sovjet och i Ungern. I Malmö var allt mycket bra organiserat av NCC på arbetsplatsen. Alla maskiner, arbetskläder, alla sociala villkor var jag mycket nöjd med. Det största problemet var pengarna, jag tjänade för lite. Till slut fick jag veta av Adam (Polniak), att det finns bättre erbjudanden i Irland och åkte dit.

**Intervju 2009-12-29, med Marek Leroch, 42 år, bosatt i ett lägenhetsområde, vackert beläget vid en liten sjö någon kilometer från centrum i Brzeg, Kochanowskiego 4.**

Marek är gift med Anna som är arbetsledare på Autoliv i Brzeg. De har dottern Leticia, 5 år tillsammans. Marek har också en vuxen son från ett tidigare äktenskap.

*När arbetade du i Malmö?*

Jag var anställd från maj 2005 till december 2006. Men från maj 2006 var jag sjukskriven.

*Vem var din arbetsgivare?*

Reinhold&Mahla Industries, ett företag från Krapkowice.

*Var arbetade du?*

På elementfabriken i Hyllie. Det var MCG som ägde fabriken.

*Hade du kontrakt?*

Ja, med Reinhold&Mahla. Men det var inte bara ett kontrakt, det var flera stycken som ändrades hela tiden. Totalt var det fem eller sex olika kontrakt.

*Hur fick du jobbet?*

Det var en bekant som var anställd där. Jag fick deras adress och åkte dit och träffade dem. Det var ett halvår innan jag skrev på. Jag hade nästan glömt bort dem när de ringde och sa att de letade efter armerare till Malmö.

Han i Krapkowice visste inte mycket om jobbet. Men jag skrev på ett kontrakt där som var på en provtid på tre månader och som skulle ge 112 SEK per timme och beskattas i Polen.

*Du sa att kontrakten ändrades, berätta!*

I november visade det sig att vi skulle betala skatt i Sverige. Det innebar att 32 procent skulle dras i stället för 19 procent som är den polska skatten. Det var ett exempel.

*Hur mycket fick ni netto?*

I början var det 85 SEK i timmen (skatt och sociala avgifter, cirka 30 procent). Sedan gick nästan hela novemberlönen åt till att betala den svenska skatten. Det blev cirka 1000 zloty (cirka 2400 SEK) i lönekuvertet.

*Vem var din chef i Malmö?*

Den viktigaste chefen var från Schweiz. Jag vet inte vilken firma han var anställd av. Det var dålig information hela tiden, jag vet inte hur firman fungerade egentligen. Nu, på jobben i England vet jag detaljer om lön, skatt och alla avdrag men i Sverige fick vi inte veta något. Sedan ändrades kontraktet igen. Lönen höjdes till 118 SEK per timme. Sedan visade det sig att vi skulle ha ob-ersättning. Då fick vi 49 SEK i timmen till. Och då ändrades kontrakten igen så att vi fick 112 SEK i timmen plus 49.

*Vad var det för arbetstid angiven i kontrakten?*

Det fanns ingen uppgift om det. På plats visade det sig att vi skulle arbeta 168 timmar per månad. Men i verkligheten arbetade vi mer som vi inte fick betalt för. De extra timmarna lades i en timbank som skulle användas till hemresor i samband med semestrar och ledigheter. Vi arbetade två veckor i Sverige och var hemma i en vecka. Det var till det timmarna skulle användas men jag vet inte hur de räknade på det där. I verkligheten arbetade vi 200 till 210 timmar i snitt per månad. Och ställde vi frågor blev vi fiender till friman. Sedan fick vi skriva på ett papper om att det skulle dras av 420 zloty (cirka 1050 SEK) för resorna mellan Krapkowice och Malmö.

*Hur reste ni?*

Vi åkte i en liten buss för åtta personer. Över Trelleborg och Sassnitz. Vi åkte vid fyra från Krapkowice och var i Malmö nästa morgon. Sedan började vi jobba klockan två den dagen. Första veckan arbetade vi från två till tolv på natten. Andra veckan från fem på morgonen till halv tre på eftermiddagen. På lördagen den andra veckan åkte vi hem.

*Var bodde ni?*

Vi bodde i rum för två till fyra personer i ett hus som hade varit mental-sjukhus och flyktingförläggning tidigare. Rummen var utrustade med IKEA-möbler, fina men lite otillräckliga för oss som är stora. Det var inte jättedåligt men det var för få badrum, bara två på 20 personer. Det kändes lite som en amerikansk militärförläggning.

*Fick ni mat?*

Nej, Vi tog mat med från Polen. Halva bussen var full med mat när vi åkte till Malmö.

*Vet du om ni hade med er socialförsäkringsintyget E101?*

Nej, något sådant såg jag inte. Nu vet jag att man ska ha ett sådant med sig men det var inget vi fick reda på då.

*Vad gör du nu?*

Den 15 november slutade jag på ett jobb i Newport i England. Så nu arbetar jag inte alls. I England var jag anställd först av ett polskt bolag, sedan ett slovakiskt. Pengarna kom från Cypern.

*Hur fick du betalt i Sverige?*

I zloty på ett polskt konto. Det var klart redan från början.

*Vad tycker du om Sverigejobbet?*

Det var en arbetsplats för 24 personer men vi var bara 19 som arbetade där. Och i maj 2006 bestämde de att minska styrkan till 18 man. Jag var hemma i Polen när det beskedet kom och blev kallad till kontoret i Krapkowice. De föreslog att jag skulle byta till ett jobb i Norge eftersom jag hade lastbilskörkort. Jag skulle stanna i Polen i två till tre veckor, sedan skulle jag till Norge. Efter en vecka visade det sig att jag behövdes i Malmö i en till två veckor till. Jag frågade om det skulle bli en eller två. Två, svarade de. Så jag åkte tillbaka och jobbade som vanligt i en vecka. Sedan blev jag satt att kontrollera element och där träffade jag en annan kille som också skulle till Norge. På lördagen vid halv tre blev jag kallad till kontoret och där fick jag beskedet – avsked. Om jag inte skrev på direkt så skulle jag inte få pengar för de sista veckorna. Jag gick till högste chefen och fick ett intyg att jag hade jobbat de två sista veckorna och jag skrev inte heller på papperet. Det visade sig sedan att det inte behövdes, enligt polska regler räcker det med chefens muntliga besked när man får sparken. Jag åkte hem och eftersom jag hade haft problem med ett knä ett tag så gick jag till doktorn. Han sjukskrev mig i en månad, från söndagen. På



måndagen åkte jag till kontoret i Krapkowice för att få besked om vad som gällde.

Gorania (chef) sa, ja, vi bestämde oss för att avskeda dig. Du är inte effektiv. Det blev en del hårda ord och jag fick förklaringen att om jag skulle göra en sak som tar tolv minuter så gjorde jag den på tre minuter och sedan rökte jag och drack kaffe i nio minuter, enligt chefen. Han tyckte att jag skulle hjälpa mina arbetskamrater i stället.

De ville inte diskutera mer och de tog inte heller emot intyget om sjukskrivning.

Enligt polsk lag betalar firman sjukersättning men de accepterade inte mitt intyg.

Nästa dag åkte jag dit igen och då sa de att det var fel i mitt kontrakt, det saknades skrivning om uppsägningstid, det hade de märkt först då. Så då tog de emot intyget om sjukskrivning.

Sedan opererade jag knäet och fick sjukersättning i några månader, fram till att kontraktet avslutades.

Någon gång under den där tiden var jag i Stockholm och där gjorde tidningen Byggnadsarbetaren ett reportage. Det blev de mycket arga för på företaget.

*Bortsett från din konflikt med firman, vad tyckte du om jobbet?*

Arbetsvillkoren var okej. Men organisationen var inte bra. Arbetsledningen visste inte hur vi skulle jobba. Lönen ändrades flera gånger.

*Tog ni kontakt med facket?*

Nej, men facket blev intresserat av oss. Det var mest firman som pratade med facket och de kom överens utan att prata med oss.

Det var problem med skatten. Återbetalning av skatt som vi hade betalat för mycket.

De sade till oss att vi skulle skicka papper till firman om vi fick något från skatteverket.

Jag deklarerade i Sverige för 2005 och 2006. Vi fick blanketten sent, hade bara en vecka på oss. Den tiden fick vi förlängd till en månad. Jag skickade in blanketten direkt till skatteverket. Sedan kom en gubbe som ville att vi skulle fylla i en ny blankett som firman skulle lämna in. Men det gjorde inte jag.

Jag fick tillbaka en del från Sverige både 2005 och 2006.

Och från Polen fick jag tillbaka 1800 zloty. Men de pengarna betraktade firman som tillägg på lönen och så drog de svensk skatt på hela summan.

Fick du sjukersättning för knäskadan från Polen eller från Sverige?  
Från Polen, jag vet inte om det var rätt. Jag hade ju arbetat i Sverige i ett år då.

*Var det mera krångel?*

Varje månad skulle 420 zloty dras från lönen för resorna. Sedan visade det sig att det var fel, så fick de inte göra. Ok, sade de, då får ni ett tillägg på lönen som vi sedan håller inne och som är för resorna. Sedan drogs det 8000 zloty från var och en av oss när kontraktet var slut. Och så var det konflikt om resvägen. Det var elva kilometer mellan bostaden och arbetet och firman betalade resorna. Då bråkade de om att vi tog fel väg så att resvägen överskred, eller om det var tvärt om, den tillåtna reslängden för att få skatteavdrag.

*Enligt facket fick ni skadestånd efter det att jobbet var klart. Vad fick du?*

Jag fick 1400 zloty utan något besked om vad det var. Och vad jag har hört fick alla samma summa, vi var 58 stycken från R&M.  
Helhetsintryck?  
De var medvetna och kunniga om arbetet men inte om svenska regler.

*Har du arbetat utomlands tidigare?*

Jag har varit i Tyskland i tio år, svartarbeten. Nu hoppas jag att jag har det bästa utlandsjobbet framför mig. Jag och en kille till ska åka till Singapore och vara arbetsledare åt filippinska byggnadsarbetare på tunnelbanebygget där. Det är Alpine Bau som har entreprenaden men jag är anställd av en cypriotisk firma som heter Gudex Ltd.  
Vi ska få 8000 euro i månaden och kontraktet är på sju till tio år.  
Hur känns det, att lämna Anna och Leticia hemma så länge?  
Den första hemresan är efter ett halvår. Det är lång tid men firman vill helst att familjen kommer med. Så vi får se.

**Stanisław M (48 år) – intervju 2009-12-30. (han vill att vi skriver om honom Stanisław M.)**

*När var du i Malmö och arbetade på Citytunneln?*

Det var mellan februari 2007 och augusti 2008.

*Vilken del av tunnelbygget var du på?*

Det var tunneln, jag var i en av de första arbetsgrupperna.

*Vilket företag var du anställd i?*

Jag var anställd av RIMEC CONTRACTING.

*Hade du kontrakt?*

Ja, det skrev jag på i Kraków. Det var ett kontrakt för sex månader. Bruttolönen skulle vara 11 euro i timmen. Jag hittade anonsen i någon tidning i Polen.

*Hur bodde du?*

Jag bodde tillsammans med några arbetskompisar i Helviken utanför Malmö. Vi bodde i ett litet hus. Var och en av oss hade sitt eget rum, vi hade gemensamt kök och badrum. Firman hyrde en bil åt oss, vi behövde antingen betala för bostad eller för transport.

*Hade du andra ersättningar?*

Vi hade rätt till 200 timmar övertid under ett halvår. De timmarna tjänade vi 13 euro i timmen.

*Var betalade du skatt?*

I kontrakten stod det ingenting om skatt, egentligen vet jag inte vad som hände med pengarna som skulle gå till skatten och hur mycket det var.

*Skadad på jobbet – vad hände?*

Jag arbetade på höjden och klättrade upp på en stege. Stegen var inte stabil och jag ramlade ner och bröt armen. Det kom en ambulans ganska fort och körde mig till sjukhus. Där visade det sig att skadan var mycket allvarlig, armen var bruten på två ställen. Jag opererades i fem timmar. Sedan stannade jag två dagar till på sjukhuset innan jag flög hem. Olyckan hände 2007-04-02.

*Hur lång tid var det du inte kunde arbeta på grund av skadan?*

Jag var sjukskriven till 2007-08-02.

*Vad gjorde du under tiden?*

Jag var hemma i Polen. Efter två veckor flög jag tillbaka till Sverige till sjukhuset, där de skulle kolla hur armen läktes. Jag fick ny gips och åkte sedan hem igen. Efter två månader började jag med sjukgymnastik och i augusti åkte jag tillbaka till jobbet.

*Vad fick du för ersättning?*

Under hela perioden då jag var sjukskriven fick jag från Rimec 1600 zloty per månad. De betalade för resor och för sjukhuset. Räkningen från sjukhuset kom till min adress, då ville Rimec ha den och de betalade för sjukhuset och operationen. Jag fick ingen skadestånd, jag vågade inte heller söka det. Först nu, när jag inte arbetar för Rimec, har jag hittat en engelsk firma som tar hand om sådana fall som mitt. Och de har fått min fullmakt att söka skadeersättning.

*Vad tycker du om Malmöjobbet?*

Nu jobbar jag i Irland med folk från Danmark och Skottland. Jag måste säga att vi har mycket klarare villkor, framför allt när det gäller sättet att betala oss för det vi gör, skatter och pengar överhuvudtaget. Jag tycker också att jag betraktas bättre som arbetare.



Rapporten kan hämtas som pdf-dokument på LOs hemsida eller  
beställas från LO-distribution:  
lo@strombergdistribution.se  
Telefax: 026-24 90 26

Juni 2010  
ISBN 978-91-566-2631-9  
[www.lo.se](http://www.lo.se)

PÅ OMSLAGET:  
Björn Nyblom, 47 år, GS-facket,  
maskinoperatör vid Smurfit Kappa Sverige AB i Nybro  
FOTO: Lars Forsstedt