

APP APP APP – SE UPP FÖR DIKET!



En rapport om hur plattformarbete inom transportsektorn
kraschar den svenska arbetsmarknadsmodellen



1897



”Lönen är det som de flesta buden bryr sig minst om. Det är trygghet alla vill ha. Anställningar där vi kan känna oss trygga.”

Arbetsmarknaden är i ständig förändring – på gott och ont. För Svenska Transportarbetareförbundet är den starka digitaliseringstrenden tydlig och spelar stor roll för arbetare inom förbundets avtalsområden. Därför har Transport undersökt hur plattformsarbete påverkar arbetares rättigheter, arbetsvillkor och mående samt utvecklat förslag som kan förbättra arbetsmarknaden och minska det mänskliga lidandet.

Transport har genom intervjuer och enkäter ställt frågor till individer som arbetar på plattformar för att få en verklig bild av deras vardag¹. Med plattformar menas företag som använder sig av en teknisk lösning, exempelvis en applikation, för att förmedla och fördela arbetet för arbetstagare. Dessutom har Transport genomfört intervjuer och workshops med involverade ombudsmän för att utreda deras utmaningar när de stöttar arbetarna som arbetar genom plattformsföretag. Resultaten från undersökningarna visar nya typer av vittnesmål samt problem som förbundet historiskt inte hört och dessa ses som mycket allvarliga. Förbundet varslar om en allt otryggare arbetsmarknad där arbetaren utnyttjas och rättigheter urholkas.

Plattformsarbetare vill ha anställningstrygghet och fast lön

Resultatet visar att två tredjedelar av de som arbetar på plattformsföretag har detta som sin huvudsakliga syssla. Dessutom vill 59 procent jobba mer än det som står i deras kontrakt. Nästan hälften av de som arbetar som bud på ett plattformsföretag måste därför jobba för fler än en arbetsgivare för att kunna få fler arbetspass och därigenom kunna tjäna mer pengar.

Anställningstrygghet och vetskapen om en fast lön är vad som värderas högst bland respondenterna. De personer som arbetar för plattformarna vittnar om, till skillnad från den bild som ges offentligt, att flexibilitet inte är anledningen till att de valt att arbeta som exempelvis matbud hos en plattform. Det finns helt enkelt inte något annat val. Ett matbud berättar:

”Lönen är det som de flesta buden bryr sig minst om. Det är trygghet alla vill ha. Anställning där vi kan känna oss trygga.”

Transports ombudsmän bekräftar arbetarnas bild och vittnar om att det främsta bekymret är att få en fastanställning. En av ombudsmännen beskriver:

”Vi kan inte längre kalla det här för ‘gig-arbete’. Transport gör i alla fall inte det. Ett ‘gig’ är något som har en start- och slutpunkt. Något som sker då och då. Plattformsarbetare inom Transports branscher är inte ‘gigarbetare’ eller arbetar för ‘gigföretag’. De genomför ett arbete som sker på kontinuerlig basis. Varje dag, dag in och dag ut. Flera veckor och månader i sträck. Fick de bestämma själva hade de önskat en fastanställning direkt.”

¹ Under januari 2022 genomförde Transport bland annat en enkät som riktade sig till Foodorabud, där 135 svarade på enkäten. Siffrorna som nämns i denna rapport kommer i huvudsak från denna enkät.

Det är även tydligt att arbetskraften består av ”vanliga” människor och inte av studenter som arbetar som bud i form av ett extraknäck. Enligt Transports beräkningar och enkät är över två tredjedelar av arbetskraften äldre än 31 år gamla. Nio av tio är män och 64 procent av dem kommer från ett land utanför Europa. Dessutom är enbart 42 procent av arbetskraften studenter (inräknat SFI och Komvux).

Plattformsarbetare har dåliga arbetsvillkor

Först och främst är det korta kontrakt och kontrakt med noll timmar i arbetstidsmått som är problemen. Genom att inte få ett mått på den arbetade tiden får individer heller ingen garanti på hur mycket de kommer att få jobba. Arbetaren behöver därför jaga sina pass. En arbetare som kör paket beskriver:

”Jag behöver ständigt jaga pass. Det är både tröttsamt och stressande. Jag vill inte jobba kvar och söker andra jobb, men just nu måste jag vara kvar. Jag har inget annat val.”

Detta bidrar till en påfrestande oro över om hyra och räkningar kommer att kunna betalas. För de som söker om permanent uppehållstillstånd i Sverige är det inte heller tydligt om de kommer att tjäna in det minsta beloppet för sitt arbetstillstånd. Dessutom erbjuds bara korta visstidskontrakt som sällan går över till tillsvidareanställningar.

Ombudsmännen vittnar om arbetstagarens oro kring den arbetade tiden och om de uppfyller kraven för förlängt arbetstillstånd. Oron är befogad enligt ombudsmännen eftersom Migrationsverket inte anser att korta kontrakt utan arbetstidsmått uppfyller kraven för uppehållstillstånd.

Plattformsarbetare är otrygga på jobbet

Resultaten visar på bristande arbetsmiljö och hög stress. Allt från tunga och oergonomiska väskor som cykelbud använder till osäkra el-lastcyklar, vilka väcker rädsla hos förarna. Arbetskläderna är dessutom inte anpassade för svensk väderlek. Vittnesmål berättar om stress och oro över att få in så många pass som möjligt samt att det är påfrestande att de inte kan svenska trafikregler. Ett matbud berättar:

”Buden har fått utrustning men som inte är anpassade för arbetsuppgifterna. Väskorna går sönder hela tiden. Jackorna är gjorda av dålig kvalité och blir våta och tunga vid regn- och snöväder. Handskarna finns aldrig i rätt storlek. Våra fötter blir våta när det regnar och snöar, på grund av att vi inte får några arbetsskor av företaget och som krävs för att genomföra arbetet. Den powerbank som vi får av företaget är värdelös, den slutar ofta fungera under arbetspassen.”

Plattformsarbetare ser sig som anställda

Ombudsmännen beskriver att det finns en otydlighet om vem som är arbetstagarens arbetsgivare. Flertalet av de som arbetar genom så kallade egenanställningsföretag upplever att de arbetar för två olika aktörer: plattformen och egenanställningsföretaget. Ombudsmännen rapporterar också om att buden tror att de är anställda fastän de är egenanställda. Detta skapar förvirring bland arbetarna. Flera upplever att de får en felaktig lön utbetalad. Det kan förklaras med att egenanställningsföretagen lägger på en administrationsavgift på mellan sex och tolv procent av arbetarens lön. Dessutom förstärks förvirringen av att plattformen, fastän den inte anställer sin personal, leder och fördelar arbetet, har uppförandekoder för buden och bestämmer vilka kläder individen ska ha på sig. Plattformen betar sig således som en arbetsgivare men frånskriver sig arbetsgivaransvaret.

Genom att kringgå sitt ansvar som arbetsgivare ställer sig plattformsföretagen utanför den svenska modellen. Ombudsmännen på Transport har därför ingen motpart att förhandla med och arbetskraften blir nekad kollektivavtal. Dessutom kringgår bolagen lagstiftning och ansvar som andra bolag i Sverige måste följa. Flertalet plattformsbolag betalar inte arbetsgivaravgifter och de tar inget arbetsmiljöansvar. Detta bidrar enligt Transports ombudsmän till en osund konkurrens på marknaden där dumpade sociala villkor och utnyttjande av arbetskraft vinner. Flera av de seriösa företagen riskerar därför att bli utkonkurrerade. En ombudsman på Transport beskriver:

”Vi ser att företag som medvetet väljer att kringgå den svenska modellen och ‘egenanställa’ sin personal kan få hälften så billiga personalkostnader jämfört med seriösa företag som tecknar våra kollektivavtal. De här företagen gör i princip vad som helst för att kunna maximera sin vinst. Vad händer om de seriösa bolagen, med kollektivavtal, tittar på dessa företag och börjar göra samma sak?”



Transport tycker till

För att råda bot på dessa problem och minska det mänskliga lidandet, städa upp i branschen och skapa sund konkurrens samt välmående bolag har följande åtgärdsförslag tagits fram.

1. Plattformbolagen inom Transports branscher ska ses som arbetsgivare

Transport konstaterar att det krävs ett krafttag från regeringen att vara tydlig med vilken arbetsmarknad som de vill se. Regeringen behöver på ett tydligt sätt visa att det finns krav på schysta villkor på svensk arbetsmarknad och att företag har ett ansvar att leva upp till detta. Att kräva att plattformsföretag är arbetsgivare är ett naturligt steg att gå för att städa upp och stoppa den negativa spiral som vi ser.

Det finns ingenting som talar emot att det är plattformsföretaget som är arbetsgivare. Inga hinder finns i lag eller praxis. En arbetsgivare är den part som bestämmer över och fördelar arbetet, väljer hur bemanningen ska se ut, har särskilda riktlinjer för hur den som arbetar ska bete sig i tjänsten, tillhandahåller arbetskläder med företagets logotyp med mera. Transports bedömning och hållning är att plattformsföretaget gör just detta och ska därför ses som arbetsgivare. Egenanställningar ska i första hand ses som en administrativ lösning för frilansare och egenföretagare som vill slippa den administrativa bördan.

Att driva bolag som bygger på att utnyttja arbetstagare är en förlegad och sunkig värdegrund. Affärsmodellen stänger dessutom ute arbetstagares mänskliga rättighet att kollektivt förhandla om sina löner och arbetsvillkor. Den förhindrar dem från att delta i den svenska modellen som byggt och utvecklar svensk arbetsmarknad. Detta ska inte få förekomma på svensk arbetsmarknad. Därför kommer Transport att fortsätta granska företagen och arbetarnas villkor.

2. Fler granskningar av plattformbolagen inom Transports branscher

För att råda bot på fusk och fel som plattformbolagen gör sig skyldiga till kräver Transport att berörda myndigheter börjar granska plattformbolagen samt inrättar krav på transparens. Skatteverkets riktade kontroll av matbud, där de kartlägger pengaflöden och skattefusk bland matbuden, är ett bra exempel på de krafttag som myndigheter behöver göra.²

För en sund arbetsmarknad behöver mer krav ställas på plattformbolagen så att deras frikort på svensk arbetsmarknad tas bort. Krav på transparens skulle tvinga bolagen att vidta åtgärder mot en mer schysst organisation. Till exempel skulle ökad transparens ge Arbetsmiljöverket bättre möjligheter att granska arbetsmiljön samt ge Migrationsverket bättre förutsättningar att kontrollera arbetsplatserna. Att plattformbolagen inte granskas lika hårt som traditionella bolag är illa och förändring behövs.

Det skulle även underlätta för fackförbunden att teckna kollektivavtal med företagen. En annan myndighet som bör granska plattformbolag inom Transports branscher är Transportstyrelsen. Det gäller framförallt de företag som erhåller yrkestrafiktillstånd för sina förare. Att plattformbolagen inte granskas lika hårt som traditionella bolag är illa och förändring behövs.

² Skatteverket (2022-04-26) Skatteverket misstänker omfattande fusk kopplat till trenden matbud.

3. Ingen egenanställning i arbeten där personen inte kvalificerar för F-skatt

Skatteverket har i dag vissa riktlinjer för vilka personer som kvalificerar för F-skatt. Trösklarna för att erhålla F-skatt är i dag redan väldigt låga och så när som vem som helst kan ansöka om F-skatt. I flera fall, som rör plattformsarbetare inom Transportbranscher, har Skatteverket dock valt att neka till F-skatt för individen. Orsaken sägs vara att personen ansetts vara "alldeles för inordnad" i plattformsföretagets verksamhet. Då plattformsföretaget inte tar arbetsgivaransvar har personen i stället tvingats till att bli anställd av ett egenanställningsföretag där hen kan deklarerat sin skatt enligt "A-skatt". Transport tycker att detta är fel. Sveriges riksdag behöver skapa tydliga riktlinjer kring vad som är en egenanställning och vem som kan eller bör kvalificeras som egenanställd. Transport tycker inte att en person som inte kvalificeras för F-skatt ska kunna ses som "egen", det vill säga egenanställd. Detta behöver även förtydligas på policynivå av riksdagen.

Egenanställningar bör begränsas kraftigt i de fall där individen inte kvalificerar för F-skatt och tvingas att vända sig till ett egenanställningsföretag. Egenanställningar bör även begränsas i de fall där företag tillämpar dem för arbete där det finns ett kontinuerligt arbetskraftsbehov. Alltså när den anställda arbetar hos samma företag, varje dag eller flera gånger i veckan, flera veckor i sträck. Alltså inte när en egenanställd enbart frilansar eller arbetar för flera olika arbetsgivare under en viss period. Transport är inte emot egenanställningar. Det kan vara en bra lösning för den individ som helst vill undvika att söka F-skatt, men som per definition kan göra det om hen vill och kvalificerar för det. Egenanställningar kan också vara bekvämt för den person som önskar att frilansa, utan att för den delen behöva starta ett eget företag och hantera de administrativa bitarna.

4. Öka tryggheten för plattformsarbetare

Ett krafttag mot arbetskraftsexploatering är ett måste för att minska mängden individer som utnyttjas på arbetsmarknaden. Lägsta belopp på försörjningskravet behöver höjas och arbetsgivare som anställer eller använder sig av personer som är i Sverige på arbetstillstånd behöver kontrolleras oftare och noggrannare. Fackförbunden ska genom formella tillvägagångssätt kunna tipsa Migrationsverket om arbetsgivare som utnyttjar arbetare. Dessutom behövs ett rejält omtag kring allmän visstid för att öka tryggheten för plattformsarbetare.

Transport anser att alla människor är lika värda. Därför förtjänar även arbetare på arbetstillstånd ett bra jobb med schyssta villkor. Dessa människor förtjänar ett lika starkt skydd på sin arbetsplats som andra på traditionella bolag. Därför behövs lagstiftning som skyddar arbetare, en brottsrubricering om exploatering av arbetskraft är en bit på vägen men mer behövs. Migrationsverket ska i högre grad kontrollera bolag som använder sig av egenanställningsföretag. Förutom fler kontroller och en bättre lagstiftning behöver det låga försörjningskravet lyftas. Det är helt orimligt att en individ förväntas försörja sig på nuvarande belopp om 13 000 kronor före skatt.

Att arbete på ett plattformsföretag skulle vara ett ingångsjobb på svensk arbetsmarknad stämmer inte. För de allra flesta är det omöjligt att komma vidare och få anställning hos en mer seriös aktör. De korta kontraktet utan arbetstidsmätt anses av Migrationsverket inte vara tillräckligt bra för att vara en garant för att någon kan försörja sig i Sverige. Därför bör dessa kontrakt som enligt Lagen om anställningsskydd (LAS) är "allmän visstid" och i nya LAS "särskild visstid", inte vara möjliga anställningsformer i branscher och arbeten där det finns ett regelbundet behov av arbetskraft. Detta är ett viktigt åtgärdsförslag för att öka anställningstryggheten och tillika möjligheten till att få ett fast jobb – vilket majoriteten av arbetarna vill ha.



1897