

# [eu och facket]



## Låg kvalitet ger höga vårdvinster

”Vårdvalet har betytt fantastiska tillgänglighetsökningar, särskilt för de människor som tidigare har haft det svårt att ta sig fram till vården”, menade sjukvårdslandstingsrådet i Stockholms län, Filippa Reinfeldt, när hon intervjuades i Svenska Dagbladet 18 maj om hur vården ska bli mer jämlik.

Men i hälsoforskaren Göran Dahlgrens nya rapport Vård på lika villkor – drivkrafter och motkrafter, ifrågasätts detta sätt att använda enbart köer som mått på tillgänglighet. Köerna är ett tillgänglighetsproblem ”högt upp” i vårdtrappan – och det enda problem som drabbar höginkomsttagare. För de flesta blir vården otillgänglig och ojämlik tidigare än så, genom att det inte finns vård där du bor eller att du inte har råd med den.

Vårdval Stockholm, som innebär en accelererad privatisering av framförallt primärvården, har inte förbättrat detta. Vårdcentraler i socialt utsatta områden har fått kraftigt minskade resurser. Med den nya vårdvalslagen kan landstingen inte ställa krav på lokalisering av nya vårdcentraler. Och raserandet av sjukförsäkringen bidrar till att ännu fler – framförallt i den stora skara som nu hotas av utförsäkring – inte kommer att ha råd med vård. Men, säger kommersialiseringens försvarare, varför bråka om nu vården blir effektivare genom privatisering, om samhället får ”mer vård för

pengarna”?

Det är en nyckelfråga. Dahlgren skriver att om inte den privat drivna men offentligt finansierade vården är kostnadseffektivare än den offentligt drivna – då måste ju vinsten garanteras på något annat sätt, som går ut över personal och patienter. Dahlgrens slutsats: man kan anta att de höga vinster som hämtas hem inte beror på ökad kostnadseffektivitet utan på lägre kvalitet och prioritering av lönsamma patienter.

”Ökad effektivitet genom privatisering har visat sig vara en ideologisk tro snarare än en verklighetsbaserad analys”, skriver ett respekterat europeiskt utredningsinstitut.

Den ideologiska tron finns också i Sverige – och inte bara i den borgerliga alliansen. Den ledande s-politikern Ilija Batjan uttalade sig nyligen positivt om vinst i vården, och s-kongressen i höstas godkände också vinst i välfärden.

Alla delar dock inte trosföreställningen. Batjan fick snabbt kritik av LO-distriktet i Stockholms län. I LO-distriktets enkät till sina medlemmar om viktiga välfärdsfrågor har 71 procent av de 12.000 som svarade sagt, att det är ”mycket viktigt” att privata företag inte ska kunna göra stora vinster på skattefinansierade verksamheter såsom vård, skola och omsorg.

Det är en tydlig – men fortfarande otillräcklig – opinionsyttring. Den opinionen måste stärkas, om inte den ojämlika vårdtrappan ska bli en rutschbana nedåt i en alltmer kommersialiserad vård.

**Maria Sundvall**



## Bli med i Folkrörelsen Nej till EU:s Fackliga Nätverk

Lavaldomen och EU:s utstationeringsdirektiv visar att EU är ett allvarligt hot mot den svenska arbetsmarknadsmodellen med konflikträtt och kollektivavtal, eller med andra ord ett grundskott mot de landvinningar som svensk fackföreningsrörelse gjort de senaste hundra åren.

Lissabonfördraget, den nya EU-grundlagen, innebär inget skydd för de fackliga rättigheterna såsom det hävdas från LO-ledningen och andra EU-entusiaster. Tvärtom så innebär Lissabonfördraget i praktiken att Lavaldomen och andra antifackliga EU-domar grundlagsfästs, dvs. de blir cementerade och opåverkbara för politiska beslutsfattare.

Och, som vanligt i EU-sammanhang, det kommer mera. Riksdagen har införlivat EU:s tjänstedirektiv i svensk lagstiftning, vilket medför att låglönekonkurrensen kommer att breda ut sig än mer. Regeringen har tillsatt en utredning med uppdrag att föreslå hur EU:s bemanningdirektiv ska implementeras i svensk lagstiftning. EU-kommissionen planerar ett säsongsarbetardirektiv som enligt LO:s Wanja Lundby-Wedin öppnar för "en total avreglering av arbetsmarknaden".

För att bjuda motstånd mot denna förödande utveckling har Folkrörelsen Nej till EU initierat ett tvärfackligt nätverk, Folkrörelsen Nej till EU:s Fackliga Nätverk. Det är öppet för dig som är fackligt aktiv [eller bara medlem] och EU-kritisk. Det kostar ingenting och du behöver inte vara

medlem i Folkrörelsen Nej till EU [men det är inget hinder].

Nätverkets syfte är utbyte av information, kunskapsuppbyggnad samt att anordna och samordna olika aktiviteter. Nätverket har startat som en mejlgrupp för informationsspridning och med att producera ett digitalt nyhetsbrev. Vi kommer också efterhand att anordna seminarier, hearingar, studiecirklar etc, i egen regi eller i samarbete med andra organisationer. Nätverket har också kontakt och samarbete med andra fackligt inriktade EU-kritiska organisationer, såsom Fagbevaegelsen Mod Unionen i Danmark, Trade Unionists Against the EU Constitution i England, PAME i Grekland och Nei til EU:s Faglig utvalg i Norge.

Nätverket administreras av Gösta Torstensson, Folkrörelsen Nej till EU [och passiv medlem i Kommunal]. Du som vill bli med i nätverket mejlar [gosta.torstensson@nejtill.eu.se](mailto:gosta.torstensson@nejtill.eu.se).

**Eva Anderzon, Kommunalarbetareförbundet**  
**Jan-Erik Gustafsson, Fackförbundet ST**  
**Jannika Fahlander, Handelsanställdas Förbund**  
**Jannis Konstantis, Fackförbundet Seko**  
**Kent Wahlberg, Livsmedelsarbetareförbundet**  
**Maria Pohn, Vårdförbundet**  
**Mats Norrstad, Lärarförbundet**  
**Pie Blume, Fackförbundet Unionen**  
**Minna Pyykölä, Journalistförbundet**  
**Patrik Ljunggren, Transportarbetareförbundet**  
**Peter Lilja, Industrifacket Metall**  
**Rolf Axelsson, Hamnarbetareförbundet**  
**Magnus Renman, Fackförbundet GS**  
**Lars Lundberg, Byggnadsarbetareförbundet**

# EU vill inte ändra utstationeringsdirektivet

Socialdemokraternas huvudfråga i EU-valet var att ändra det så kallade utstationeringsdirektivet för att kunna garantera den svenska modellen. Men den frågan tycks nu vara död. Det framkom det tydligt när kommissionär László Andor var på plats i sysselsättningsutskottet den 27 april.

Kommissionen har inte för avsikt att röra något i direktivet. I deras lagstiftningsprogram vill de koncentrera sig på själva genomförandet av direktivet efter det att hänsyn tagits till de antifackliga domarna.

Kommissionen ska utarbeta en förordning om hur utstationeringsdirektivet ska förstås, och som ska gälla alla medlemsländer. Under 2011 ska en remissomgång ske i medlemsländerna och därefter läggs förslagen fram.

De konservativa kristdemokraterna i sysselsättningsutskottet var entusiastiska över denna lösning. De sade bestämt nej till att ändra direktivet. Liberalerna tyckte också att kommissionens lösning var bra. Socialdemokraterna sa ingenting, inte ens den svenske ledamoten Olle Ludvigsson [s].

Så förslaget om att ändra i just själva utstationeringsdirektivet tycks för närvarande vara ett hopplöst projekt.

Det är givetvis svårt att säga något om inne-

hållet i en framtida förordning. Kommissionären László Andor som anses vara fackföreningsvänlig kan också få problem med sina borgerliga kompisar i kommissionen. Sedan ska frågan stötas och blötas fram och tillbaka hos medlemsländerna och i EU-parlamentet. Möjligen utmynnars det hela i en kompromiss eller så blir det ingenting.

Även om vi vet att utrymmet är begränsat på grund av Lavaldomen och i värsta fall leda till direkta försämringar, är viktigt att arbeta för att förordningen ska bli så bra som möjligt.

Ett krav som bör föras fram är att utstationerad arbetskraft ska ha rätt till hållbara arbetsskadeförsäkringar. Vi bör också motverka förslag som kan leda fram till att vi blir tvingade att blanda in staten i en eller annan form i lönebildningen. Partsautonomin är central i vår tradition.

Vi uppfattade utstationeringsdirektivet, posting of workers, som ett minimidirektiv tills det ödesdigra domslutet kom i Laval målet.

Men som alltid när det gäller EU så finns det med en brasklapp om att direktiv inte får vara ett så kallat hinder mot fri rörlighet. Och det var detta domstolen sköt in sig på.

Helt avgörande och akut blir det att få till stånd ett socialt och juridiskt bindande protokoll så fort tillfället ges. Det kommer fler frågor som angriper den fria förhandlingsrätten, inskränkningar i konflikträtt med mera. En del av dem är redan på gång, andra lurar bakom hörnet.

**Eva-Britt Svensson**

# Finska AD underkände kollektivavtalsklausul

En klausul i kollektivavtalet för kabinpersonalen vid flygbolaget Finnair ställer upp ett hinder för den fria rörligheten på EU:s inre marknad och strider mot EU:s utstationeringsdirektiv och kan inte tillämpas, enligt en dom i den finska Arbetsdomstolen.

Bakgrunden var att Finnair hade ingått ett så kallat wet-leaseavtal med det spanska flygbolaget Air Europe. Enligt avtalet upplät Air Europe ett plan jämte besättning åt Finnair för att trafikera en av Finnairs flygrutter. Personalen ombord var anställd hos Air Europe och spansk lagstiftning och kollektivavtal tillämpades på dem.

Enligt det finska kollektivavtalet för Finnairs kabinpersonal förbinder sig arbetsgivaren att i avtal om inhyrning av personal eller användning

av underleverantörer ta in en klausul om att avtalsparten måste följa kollektivavtalets bestämmelser samt gällande arbets- och sociallagstiftning. Eftersom de spanska anställningsvillkoren inte uppfyllde dessa krav yrkade facket, Branschförbundet för Servicebranscherna, att Finnair skulle dömas. Arbetsdomstolen menade att ett wet-leaseavtal måste ses som ett bruk av underleverantör i kollektivavtalets mening och att kabinpersonalen var utstationerade arbetstagare. Vidare ansåg domstolen att det kollektivavtalsvillkor som facket åberopade innebär en begränsning av den fria rörligheten för tjänster enligt artikel 49 EG-fördraget (nu artikel 56 EUF-fördraget), och att den går längre än vad EU:s utstationeringsdirektiv tillåter. Därmed är det enligt AD inte rättsligt möjligt för Finnair att ta in en klausul med det innehåll som kollektivavtalet förutsätter i avtalet med Air Europe.

**Gösta Torstensson**

# Fiasko för nyliberal järnvägspolitik i England

Den brittiska avregleringen av tågtrafiken är ett enda stort misslyckande. Ändå driver EU igenom samma politik över hela Europa. Det varnar det brittiska järnvägsarbetarfacket på Sverigebesök.

Alex Gordon är ordförande för det brittiska järnvägsarbetarfacket RMT. Häromveckan var han i Sverige för att tala på ett seminarium om avreglering och privatisering av kollektivtrafiken ordnat av Folk rörelsen Nej till EU:s Fackliga Nätverk. Med sig hade han Brian Denny, redaktör på fackförbundets tidning.

I mitten av 90-talet privatiserades och avreglerades den brittiska tågtrafiken. Det nyskapade och börsnoterade företaget Railtrack fick ansvar för infrastrukturen. Själva driften lades ut på över 3000 olika entreprenörer. Konkurrensen blev genast hård och intensiv. Arbetarna fick betala priset.

– Innan privatiseringarna fanns det 40.000 spårarbetare, berättar Alex Gordon. Idag har över hälften försvunnit. De nationella löneförhandlingarna har ersatts av företagsvisa. Det har gjort att lönespridningen har ökat. Många järnvägsarbetare får idag mindre i plånboken än förut.

Trots detta genomfördes privatiseringen och avregleringen snarare med politiska än ekonomiska motiv. Den brittiska staten pumpar idag in



fem gånger så stora belopp i den privata tågtrafiken mot vad den tidigare gjorde i den offentliga. För den skull har det inte blivit billigare att åka tåg.

– Staten står för en viss miniminivå, förklarar Alex Gordon. I övrigt är prissättningen nästan helt oreglerad. Ändå har 15 år av liberalisering gett oss de dyraste tågresorna i Europa. Nu för tiden är de bara de rika som har råd att åka tåg. Arbetarklassen är hänvisad till busstrafiken.

Några år efter det att privatiseringarna genomförts inträffade flera uppmärksammade tågolyckor i Storbritannien. Olyckorna krävde många dödsoffer och det var uppenbart att säkerheten hade eftersatts. En rad juridiska processer inleddes. Efter nio år pågår fortfarande en av dem.

– När järnvägstrafiken privatiserades blev det mycket svårare att utkräva juridiskt ansvar, påpekar Alex Gordon. Det finns massor av olika bolag och det är nästan omöjligt att ställa någon enskild till svars. När järnvägen var statlig fanns det bara ett företag och det var det som hade allt ansvar.

Tågolyckorna skadade allvarligt förtroendet för Railtracks förmåga att sköta banor och räls. År 2002 kollapsade företaget på börsen. Det reorganiserades som Network Rail. Ett 20-tal kommersiella banker gick in som finansörer. Ytterst står staten som garant för krediterna.

– Elva miljarder pund har gått rakt ner i fickorna på banker, privata bolag och konsulter, inflikar Brian Denny. Vi har fått ett system som



är bättre på att transportera pengar från det offentliga till det privata än på att transportera medborgarna från deras hem till arbetsplatser och skolor.

Den nyliberala politiken är inte populär hos den brittiska allmänheten. Flera opinionsmätningar som RMT låtit göra visar att motståndet mot privatiseringarna ligger på omkring 75 procent. Däremot är uppslutningen fullständig hos det politiska etablissemanget, oavsett parti.

– Labours ledning har inte haft några skrupler att strypa debatten om privatiseringarna, fortsätter Brian Denny. Det har gjort att facket har hamnat i motsättning till Labour vilket är mycket ovanligt i Storbritannien. Tyvärr utnyttjas det berättigade missnöjet av extremhögern.

Både Alex Gordon och Brian Denny är mycket klara på kopplingen mellan EU och avregleringspolitiken. De berättar om flera olika paket av EU-direktiv vilka alla leder fram till en fri inre marknad för transporter. Drivkraften i processen är det europeiska storkapitalet.

– Trots alla negativa konsekvenser hålls den brittiska modellen fram som en förebild, säger Alex Gordon. Men det blir ett fåtal storföretag som dominerar marknaden. Istället för att den brittiska staten äger våra järnvägar håller de nu på

att tas över av den tyska statens bolag Deutsche Bahn.

Särskilt varnar de två engelska fackföreningsmännen för kombinationen av EU, nyliberal politik och avreglerad arbetsmarknad i ljuset av Lavaldomen och den djupa ekonomiska krisen. Detta öppnar för social dumping och en kraftig försämring av arbetarklassens villkor.

– Vi måste kräva av våra politiker att de ändrar på lagarna för att skydda kollektivavtal och arbetarnas rättigheter, hävdar Alex Gordon med eftertryck. Om de säger nej med hänvisning till EU, ja, då måste vi ta konsekvenserna av detta och lämna unionen.

RMT vill se en offentligt ägd och finansierad tågtrafik under demokratisk kontroll. Det är det enda sättet att säkra en nödvändig omställning till framtidens gröna transportpolitik. Järnvägsarbetarfacket vill gå i spetsen för en bred folkrörelse med detta som mål.

– Vi lever i en ny politisk period i och med den globala ekonomiska krisen, avslutar Alex Gordon. Förändringen är att jämföra med Berlinmurens fall. Nyliberalismen har visat sig oduglig, men det saknas ett konkret alternativ. Här har vi en politisk uppgift.

**Johan Wiman**



# Lex Laval banar väg för låglönekonkurrens

Fackförbunden hängde inte på låset när Lex Laval trädde i kraft. Arbetsmiljöverket har inte fått in några kollektivavtal som fackförbunden kan kräva att utländskt företag skriver på.

Den 15 april trädde Lex Laval i kraft. Enligt de nya reglerna ska fackförbund som vill kräva ett kollektivavtal med ett utländskt företag först ha skickat in avtalet till Arbetsmiljöverket. Men än har inte verket fått in några avtal, förutom för ett år sedan från Byggnads.

Till skillnad från vanliga kollektivavtal ska de avtal som gäller för utstationeringsföretag bara innehålla minimilön och andra minimivillkor och har det utländska företaget redan kollektivavtal eller enskilda anställningsavtal som motsvarar minimivärdena får inte fackförbunden tillgripa stridsåtgärder för att tvinga utstationeringsföretaget att skriva under ett svenskt avtal.

Byggnads anser sig ha läget under kontroll. Sedan förbundet 2004 försatte det utstationerande lettiska företaget Laval in Partneri vid skolbygget i Vaxholm i blockad för att få till stånd ett kollektivavtal har så drastiska åtgärder inte

behövts. Företagen har skrivit på ändå, menar Byggnads ordförande Hans Tilly.

Full så enkelt är det inte i praktiken. Byggnadsarbetare utan kollektivavtal jobbade med ombyggnaden av fackförbunden Byggnads och Kommunals förbundsexpeditioner i Stockholm, skriver tidningen Byggnadsarbetaren. Först efter två månader upptäckte facket att det litauiska företaget Baltic Ceiling saknade kollektivavtal.

– De anställda hade ingen aning om att de skulle ha kollektivavtal, säger Byggnads tolk och ombudsman Gints Kaplers, som besökte arbetsplatsen, till Byggnadsarbetaren.

Som de flesta byggprojekt är företagsstrukturen vid ombyggnaden av fackförbundsexpeditionerna komplicerad och oöverskådlig. Minst 25 underentreprenörer har anlåtats och vilka själva har anlitat ett okänt antal underentreprenörer. Polstjärnan, som ägs av Kommunal och Byggnads, har anlitat Hifab, som anlitat BTH Bygg, som i sin tur anlitat innertaksfirman TJ Byggakustik. Innertaksfirman anlätade därefter litauiska Baltic Ceiling, som inte hade kollektivavtal och inte heller fanns på den godkända listan över underentreprenörer.

Villkoren i det nya byggavtalet som Byggnads och Sveriges Byggindustrier nyligen kommit



Bild: ROBERT NYBERG

överens om, träder i kraft den 1 november i år.

– Det är ett strippat avtal som vi, båda parter, står upp för. Det borde inte vara svårare att förstå än andra bestämmelser som ett byggföretag måste sätta sig in i, säger Hans Tilly.

– Avtalet har en grundlön som borde kunna gälla som minimilön enligt EU:s direktiv för utstationering.

Arbetsmiljöverkets chefsjurist Anna Middelman bekräftar att det inte har kommit in några avtal sedan Byggnads skickade in sitt gamla avtal.

– Vi har inlett en diskussion med arbetsmarknadens parter.

**DET ÄR INTE BARA BYGGNADS SOM** drabbas av Laval-domens konsekvenser. Dagarna innan Lex Laval trädde i kraft blev fackförbundet Transport kontraktat av advokat Anders Elmér, en av Lavals advokater under Vaxholmskonflikten. Elmér företrädde det lettiska företaget Abagars, som i sin tur öppnat ett försäljningskontor i Sverige. Enligt Elmér ville byggföretaget NCC anlita det lettiska företaget som underentreprenör för att transportera bort schaktmassor vid det pågående bygget av Citybanan i Stockholm. Tanken är att man ska ta in lettiska förare och lettiska bilar, men för att slippa trassel med de svenska fackföreningarna vill NCC att Abagars ska teckna ett kollektivavtal i enlighet med de regler som gäller i Lex Laval, alltså ett avtal som bara gäller ”avtalets kärna”. Vad denna kärna innehåller är dock oklart.

– Vi har tydliga minimilöner i vårt centrala avtal och de ska naturligtvis räknas in, liksom ob- och overtidsersättningar och en del annat. Sedan finns det osäkrare faktorer som exempelvis förhandlingsordningar och liknande. Vår grundinställning är att hela avtalet ska ingå, säger Martin Virenius, Transports tredje vice ordförande.

– Men den stora vinsten för Abagars blir inte att dumpa lönerna – om de nu ska följa vårt avtal. Vinsten ligger i stället i att de slipper ifrån de sociala avgifterna på omkring 35 procent. Och om de byter personal efter ett halvår skattar de anställda inte ett öre i Sverige.

– Dessutom kan företaget hävda att de har avtal som överensstämmer med våra villkor. Då är de fredade från kontroller och konflikter från vår sida. Så illa är lagen skriven.

**Gösta Torsatensson**

## Grekiska PAME kämpar mot EU

På inbjudan från SEKO Klubb 119 (som organiserar förare och värddar i Stockholms tunnelbana) har en delegation från den grekiska fackföreningsfronten PAME besökt Sverige för att informera om det grekiska folkets militanta kamp mot den av EU dikterade nyliberala åtstramningspolitiken i form av lönesänkningar i offentliga sektorn, försämrade pensionsvillkor, skattehöjningar som främst drabbar de redan fattiga osv.

PAME, som fritt översatt betyder Grekiska arbetarnas kampfront, är en partipolitiskt obunden, antikapitalistisk och antiimperialistisk front för radikala fackföreningar i grekiska LO och TCO. I PAME ingår tio fackförbund såsom Byggnads, Pappers, Livs, tio LO-distrikt samt en del TCO-distrikt och cirka 250 lokala fackföreningar. PAME bildades 1999 och har idag omkring 350.000 medlemmar.

– PAME står i spetsen för kampen i Grekland, berättar Giannis Tasioulas, som är ledamot i grekiska LO:s styrelse och ordförande i Byggnadsförbundet i Aten med 40.000 medlemmar, när PAME-delegationen träffar Jan-Erik Gustafsson och Gösta Torstensson från Folkrorelsen Nej till EU:s Fackliga Nätverk.

**I DELEGATIONEN FRÅN PAME INGICK** också Giorgos Mastraggelis från Transport i Aten och Polyvios Tsirkos som är facklig ledare inom energisektorn och en av grundarna av socialdemokratiska PASOK vilket han har lämnat på grund av partiets högervridning.

– Utan att påstå att vi är de enda som kämpar har PAME spelat en viktig del i de 11 generalstrejker som hittills genomförts de senaste sju månaderna, förklarar Giannis Tasioulas.

Den senaste generalstrejken 20 maj samlade 100.000 i PAME:s demonstration i Aten. Samtidigt strejkade och demonstrerade hundratusentals i 67 andra städer över hela Grekland.

PAME är motståndare till EU och andra ”imperialistiska organisationer” såsom Nato och IMF. och vill att Grekland skall lämna dessa institutioner.

PAME har kontakter med fackföreningsrörelsen i Portugal och Spanien på förbunds nivå, och också via the World Federation of Trade Unions.

**Gösta Torstensson**



## ILO ser Lavaldomen som ett hot mot facket

EU-domstolens avgöranden i Viking- och Laval-målen har fått hård kritik från fackföreningsrörelsen, både i Sverige och internationellt. En expertkommitté i FN-organet ILO har nu kommit fram till att EU-domarna kränker föreningsfriheten så som definieras av ILO:s konvention 87.

I Vikingmålet ville ett finskt rederi (Viking Line) flagga ut fartyget Rosella från Finland till Estland. Rederiets enda motiv för utflaggningen var sänka sina lönekostnader genom att teckna ett estniskt kollektivavtal, med lägre löner och sämre villkor än det finska avtalet. Det finska sjöfacket, FSU, varslade då om stridsåtgärder och krävde att finska löner och villkor skulle gälla, även efter utflaggningen.

Efter vädjanden fick facket stöd av Internationella transportarbetarfederationen, ITF, som skickade ut ett cirkulär till sina medlemmar (600 fackföreningar i 140 länder) och uppmanade dem att inte förhandla med Viking Line, vilket gjorde att rederiet inte kunde avtalsförhandla med en estnisk fackförening om Rosella.

Då vände sig rederiet till High Court of Justice i London, där ITF har sitt säte, som förbjöd facket att strejka för att försvåra en ut-

flaggning. Enligt domstolen stred detta mot EU:s regler om fri etableringsrätt och rätten till fri rörlighet av tjänster.

Domen överklagades av ITF och FSU och några månader senare beslutade en högre instans, Court of Appeal, att frysa processen och först låta EU-domstolen ge sin syn på saken.

Den 11 december 2007 kom EU-domstolens avgörande; rätten att vidta fackliga stridsåtgärder, inklusive strejkrätten, är en grundläggande rättighet. Men den är ingalunda oinskränkt. EU:s fördraget faller strejkrätten inom tillämpningsområdet för företagets grundläggande rättighet till fri etablering.

Med stöd av artikeln kan alltså en arbetsgivare som blivit utsatt för stridsåtgärder – och som inskränkt den fria etableringsrätten – vända sig till en nationell domstol och kräva att åtgärderna förklaras lagstridiga. Etableringsrätten går således före strejkrätten.

Stridsåtgärder i syfte att få ett företag i en medlemsstat att sluta kollektivavtal med en fackförening där och att tillämpa detta avtal på de anställda i ett dotterbolag i en annan stat, är inskränkningar i etableringsrätten, konstaterar EU-domstolen.

I början av mars 2008, fyra dagar innan den engelska Court of Appeal skulle återuppta målet gjorde parterna upp i en hemlig förlikning. Målet är därmed avskrivet. Men domen från EU:s



domstol finns kvar.

2008 grundade British Airways (BA) ett franskt dotterbolag för att sköta flygtrafiken till USA. Det brittiska pilotfacket Balpa godkände att dotterbolaget kunde tillämpa mindre fördelaktiga anställningsvillkor än vad bolaget gjorde i England, men ville ha garantier för att detta inte skulle leda till försämrade villkor för de anställda vid moderbolaget. Förhandlingarna blev resultatlösa och majoriteten av piloterna röstade för att vidta fackliga stridsåtgärder för att genomdriva kravet på sådana garantier.

BA invände att stridsåtgärderna strider mot EU:s regler om fri etableringsrätt, dvs. en direkt parallell till Viking Line-målet. Balpa väckte därför talan i brittisk domstol för att få fastställt att stridsåtgärden var laglig. BA svarade med ett skadeståndskrav på upp till 100 miljoner pund per strejkdag plus krav på ersättning för rättegångskostnader. Arbetsgivarna hänvisade till Laval- och Vikingdomarna. Kraven hotade att försätta Balpa i konkurs och föreningen såg sig tvungen att avstå från alla stridsåtgärder. Den beslöt i stället att vända sig till olika människorättsorgan med klagomål över att föreningens rätt till fackliga stridsåtgärder hade kringskurits radikalt.

I ett klagomål till Internationella arbetsorganisationen (ILO) anför fackföreningen att den begränsning av rätten till stridsåtgärder som arbetsgivaren de facto kunde genomdriva med stöd av EU:s regler om fri rörlighet och fri etableringsrätt inte är förenlig med rätten till fackliga stridsåtgärder enligt ILO-konvention nr 87 så som denna uppfattats i ILO:s praxis.

**EN EXPERTKOMMITTÉ I ILO HAR NU**, efter att ha granskat de konsekvenser domen fått för det brittiska pilotfacket Balpas, kommit fram till att den praxis som följer av Viking- och Lavaldomarna kränker föreningsfriheten så som definieras av ILO:s konvention 87.

Effekterna av EU-domarna i Laval- och Vikingfallen har blivit ett hot och kan få förödande konsekvenser för facket. Viking- och Lavaldomarna är inga olycksfall i arbetet, såsom det ibland hävdas från EU-anhängarna inom fackföreningsrörelsen och den politiska vänstern. Domarna är logiska konsekvenser av en nyliberal ideologi som värnar kapitalisternas intressen i stället för löntagarnas och som inskriven i EU:s grundlag, Lissabonfördraget.

**Gösta Torstensson**

## Lavaldomen överklagas

LO överklagar Lavalutslaget i Arbetsdomstolen (AD) till Högsta domstolen (HD).

”AD:s dom är särskilt märklig eftersom domstolen i sitt första beslut i målet godkände stridsåtgärderna. Att AD därefter kommer fram till att den hade fel är en sak men att dessutom tycka att facken då ska betala skadestånd”, skriver LO:s ordförande Wanja Lundby-Wedin i ett pressmeddelande.

Bakgrunden till den segdragna rättsprocessen är LO-facken Byggnads och Elektrikernas blockad av det lettiska byggföretaget Lavals skolbygge i Vaxholm 2004.

## Fackförbund i blockad mot Israel

Svenska Hamnarbetarförbundet går ut i blockad mot alla israeliska fartyg och gods till och från Israel. Orsaken är Israels angrepp mot fartygen i Ship to Gaza som krävde nio dödsoffer och uppemot 30 skadade.

– Det här är vårt ställningstagande. Vi vill att de som är ansvariga ställs inför rätta och att blockaden av Gaza hävs, säger förbundets ordförande Björn Borg.

Det är oklart hur många fartyg som berörs, men enligt förbundet handlar det inte om några större mängder gods.

– Det handlar mest om frukt från Israel och industriprodukter på export från Sverige, säger Borg.

Blockaden träder i kraft från midnatt tisdag den 15 juni och beräknas pågå till midnatt torsdagen den 24 juni.

## ICA-chefen leder Svenskt Näringsliv

ICA-chefen Kenneth Bengtsson har valts till ny ordförande för Svenskt Näringsliv.

”Arbetet med att modernisera arbetsrätten måste fortsätta. Detta är en klart prioriterad fråga för en stor del av våra 60.000 medlemsföretag”, sade han vid arbetsgivarorganisationens årsstämma på Älvsjömassan i Stockholm.

Kenneth Bengtsson konstaterade att årets avtalsrörelse bevisar att god samverkan mellan arbetsgivarförbunden leder till framgång.

Nu vidtar en utvärdering tillsammans med Svenskt Näringslivs ledning och styrelse för att komma ännu längre i arbetet med att få löneavtal som är anpassade för framtiden, förklarade han.

# EU:s stormaktsdröm krackelerar

Med det jättelika räddningspaket på 750 miljarder euro, varav det internationella kapitalets politiska polis IMF skall bidra med ett lån på 250 miljarder euro, som EU:s finansministrar kom överens om under en segdragen nattmangling 9 maj för att stödja euroländer i kris bekräftar EU:s finansministrar ett euro-system i upplösning och en union i tilltagande demokratiskt förfall.

Med all tydlighet visar det sig nu som vi euro-motståndare hävdade inför folkomröstningen 2003 att den ekonomiska monetära unionen inte är något optimalt valutaområde.

Det har också smärtsamt visat sig mot euro-anshängarnas bättre vetande att en stor valuta och ett stort valutaområde inte är någon skydd eller garantier för framtida kriser.

Den finansiella och ekonomiska krisen är idag allvarligast i områdena med de största valutorna; euron, dollar och yenen. För euro-området har det nu blivit glasklart att det inte går att bedriva

en gemensam penning- och räntepolitik, och samtidigt inte ha en gemensam finanspolitik [skatter och budget].

Den 1 december 2009 trädde Lissabonfördraget i kraft efter det att EU-etablissemangen ägnat sig åt omfattande odemokratiska manipulationer och kört över folken som sade nej i folkomröstningar i Frankrike, Nederländerna och Irland.

Med räddningspaket och tidigare utlovat lån och garantier på 110 miljarder euro till Grekland bryter nu EU-ledarna flagrant mot Lissabonfördraget och det egna regelverket, vilket till och med Svenska Dagbladets ledarskribent Claes Arvidsson har noterat.

Enligt artikel 125 i fördraget är det förbjudet att bistå en annan medlemsstat med direkt ekonomiskt stöd. Med kreativt ekonomisk bokföring sägs det nu att räddningspaketen skall ske genom så kallade bilaterala arrangemang. För att ändå ha någon rättslig grund hänvisar EU-ledarna till artikel 122 i Lissabonfördraget, som handlar om "exceptionella händelser". Det betyder att om en medlemsstat har svårigheter till följd av naturkatastrofer eller osedvanliga händelser kan EU-

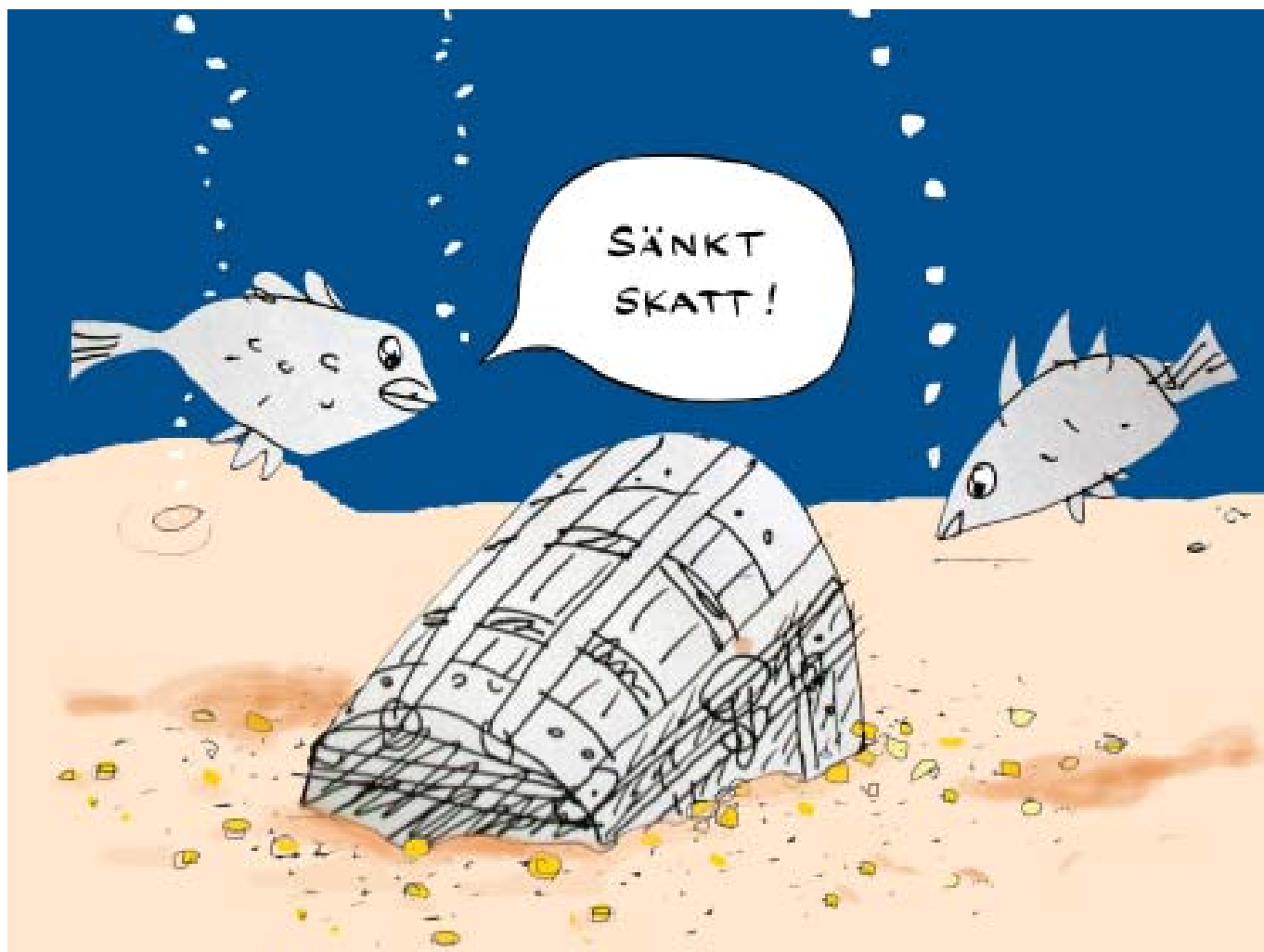


Bild: ROBERT NYBERG

länderna på uppmaning av EU-kommissionen dela ut ekonomiskt bistånd. Men att använda en klausul avsedd för jordbävningar, översvämningar eller andra extrema förhållande för att rädda euroländer i finanspolitiskt kaos har dock blivit väl magstarkt även för delar av journalistkåren. Hur skall detta kunna förklaras för väljarna i de länder som tvingas bidra med mest pengar till räddningspaketet?

Ett av EU:s grundfundament är fria kapitalrörelser. Men nu i krisens spår och i strid mot principerna i Lissabonfördraget lanseras nu regleringar av banksektorn. EU-länderna kan komma att tvingas bygga upp hjälpfonder som skall kunna användas vid framtida kriser. I Sverige har regeringen redan inrättat en hjälpfond för svenska banker, men för att den typ av reglering skall bli gällande på EU-nivå krävs godkännanden i medlemsstaternas parlament.

**TILL DESSA MANIPULATIONER KOMMER** att den Europeiska Centralbanken tvingats lätta på sitt oberoende genom att via medlemsländernas centralbanker och sedelpressarna köpa upp ospecificerade mängder statsobligationer från bankerna i krisländerna.

Dessutom har Greklands ekonomiska problem och de grekiska löntagarna framställts som eurosysteemets paria. För EU-ledarna och massmedia har Grekland blivit den ideala syndabocken enligt ekonomen Stefan de Vylder. "Svenska skattebetalare skall inte betala för att greker går i pension vid 40 år" säger finansminister Anders Borg till svenska folket.

Men sanningen är att enligt officiell EU-statistik är den faktiska pensionsåldern 61,7 år i Grekland, bara något under 63,2 år i Sverige, som är en av de högsta faktiska pensionsåldrarna inom EU.

Samtidigt som Borg underlåter att informera om att pensionen är mycket lägre i Grekland än i Sverige. Dessutom så ställer enligt EU-ledarna och pressen "lata" greker orimliga krav på staten. Men de offentliga utgifternas andel av BNP är bara 42 procent i Grekland jämfört med till exempel 46 procent i Tyskland och 52 procent i Sverige.

Men den största förljugenheten är nog ändå att EU-institutionerna framställer att "räddningspakten" och "stabiliseringsmekanismerna" skulle var till gagn för folket i Grekland [eller folken i Spanien och Portugal]. Detta är inte sant, då

lånegarantierna och pengarna är avsedda att rädda Grekland långivare undan konkurs och rädda euron och den europeiska stormaktsdrömmen. Enligt siffror från Bank of International Settlements, skriver Svenska Dagbladet, har bara tyska och franska banker en exponering på 900 miljarder kr till Grekland och 7.000 miljarder kronor till Grekland, Portugal, Spanien och Irland tillsammans. I en andra våg, som nu utlösts efter Leman Brothers konkurs, skall löntagarna i euroländerna och EU:s medlemsländer hålla de europeiska och globala kapitalet och EU-etablissemang skadefritt genom åtstramningar som leder till ökad arbetslöshet och en kraftigt försämrad välfärd. Det är en åtstramningspolitik liknande den på 20- och 30 talen som ledde världen in i katastrofen.

Till absurditeterna hör att skuldtyngda euroländer som Spanien och Irland måste ta upp lån för att kunna bidra till det grekiska räddningspaketet. Så har Irland, som har ett budgetunderskott på över 14 procent av BNP, måste låna 1,3 miljarder euro för att kunna bidra med sin andel, vilket Irish Independent räknat ut motsvarar 280 euro per irländare.

EU:s stormaktsdröm knakar i fogarna. Alternativet enligt Daily Telegraphs Brysselkorrespondent Bruno Waterfield är "att låta de finansiella institutionerna falla och investera triljoner i att göra Europas infrastruktur, transporter, energi och industri den bästa i världen. Låt oss tänka om framtiden, inte rädda skinnen på Merkel, Sarkozy, Brown och andra motbjudande ledare som verkar i EU idag".

**TYSKLANDS FÖRBUNDSKANSLER FÅR** representera EU-ledarnas demokratiska förfall. Den 1 mars sade hon till Deutsche Welle: "Vi har ett fördrag som under inga omständigheter tillåter krisstöd till medlemsstater i svårigheter". Men nu i maj har hon ändrat sig. Den 21 maj drev hon i tyska förbundsdagen igenom att Tyskland skall bistå med 123 miljarder euro, en summa motsvarande ca hälften av den nationella budgeten, för att stödja det enorma räddningspaketet på 750 miljarder euro samt ytterligare 22,4 miljarder euro till Grekland.

"Vi gör inte detta för att hjälpa andra, vi gör det för oss själva och för framtida generationer", kommenterade Merkels finansminister Wolfgang Schäuble.

**Jan-Erik Gustafsson**



**[eu och facket]** är ett nyhetsbrev för folkrörelsen nej till eu:s fackliga nätverk. ansvarig utgivare: jan-erik gustafsson. redaktör: gösta torstensson. adress: rondovägen 312, 142 41 skogås. tfn: 08-771 43 79. e-post: [gosta.torstensson@nejtill.eu.se](mailto:gosta.torstensson@nejtill.eu.se).

**folkrörelsen nej till eu** är en partipolitiskt obunden medlemsorganisation. adress: pölgatan 5, 414 60 göteborg. e-post: [kansli@nejtill.eu.se](mailto:kansli@nejtill.eu.se). hemsida: [www.nejtill.eu.se](http://www.nejtill.eu.se).