

Näringsliv

”Åkerier drivs som kriminella MC-gäng”

Ett närmast laglöst land med åkerier som snarast drivs som kriminella MC-gäng. Så beskriver Tommy Jonsson, ombudsman på fackförbundet Transport, stora delar av den svenska åkeribranschen. Han har själv mordhotats till följd av sin kartläggning.



En kartläggning visade att tusentals fordon bröt mot reglerna eftersom de aldrig, eller mycket sällan, lämnade Sverige. Många av chaufförerna lever dessutom under miserabla förhållanden. Foto: Tomas Oneborg

Tommy Jonsson och hans medarbetare har i projektet ”Ordning och reda inom åkeribranschen” kartlagt de mer ljusskygga delarna av branschen. Det handlar om hur stora och välkända företag, däribland statliga Postnord, utför transporter via svenska eller utländska åkerier och bemanningsföretag.

Mellan beställaren och utföraren finns ofta många led där den chaufför som får uppdraget att köra lastbilen ofta är bosatt i Bulgarien, Rumänien eller Makedonien. Ersättningen de får ligger mycket långt under de löner som gäller i Nord- och Västeuropa.

Enligt Tommy Jonsson kostar en svensk chaufför runt 40 euro per timme, inklusive skatter och sociala avgifter. Motsvarande kostnad för rumänska, bulgariska eller litauiska chaufförer ligger mellan 3 och 6 euro.

– En del av de här transportererna går dessutom inte att finansiera utan att blanda in organiserad kriminalitet. Det kan handla om att smuggla sprit eller till och med vapen, vissa har med sig stöldgods för att få det att gå ihop, säger Tommy Jonsson.

” Tidigare såg vi många chaufförer från Polen, sedan var det från Bulgarien och Rumänien. Nu kan det vara makedonska förare som kör på falska bulgariska körkort för bulgariska åkerier.

Han berättar om lastbilar med registreringsskyltar som sitter fast med bultband eller har falska registreringsskyltar. Det florerar även många falska handlingar och olika nödvändiga tillstånd kan exempelvis köpas billigt i Östeuropa, enligt Tommy Jonsson.

– Det har till och med sålts YKB-tillstånd på Blocket, säger Jonsson.

Yrkesförarkompetensbeviset, YKB, är nödvändigt för att få köra yrkesmässig trafik inom EU.

Andra problem följer med den olagliga trafiken. Vid sidan av illegal handel med tillstånd rapporteras om svåra arbetsförhållanden för chaufförer, skattefusk hos åkerier och trafikfarliga fordon på svenska vägar.

– Tidigare såg vi många chaufförer från Polen, sedan var det från Bulgarien och Rumänien. Nu kan det vara makedonska förare som kör på falska bulgariska körkort för bulgariska åkerier, säger Antti Vainio utredare på fackförbundet Transport.



”Som värst blev jag mordhotad 13 gånger på en och en halv månad. De försökte bryta sig in i min lägenhet, och satte upp ett kors på min dörr”, berättar Tommy Jonsson på Transportarbetareförbundet. Foto: Lars Pehrson

Det finns inga tillförlitliga uppgifter om hur många illegala fordon som kör på svenska vägar. En undersökning (en del av den så kallade Cabotagestudien) genomfördes under några veckor under 2013 och kom fram till att åtminstone ett par tusen fordon av totalt cirka 160 000 sannolikt var olagliga. Det innebär flera hundra fordon varje dag.

De här fordonen bröt mot de så kallade cabotagereglerna. En utländsk bil utan tillstånd för inrikestrafik får bli kvar i Sverige sju dagar efter att lasten lossats. Under de sju dagarna får man göra tre transporter, därefter ska man lämna landet.

Kartläggningen visade att tusentals fordon bröt mot reglerna eftersom de aldrig, eller mycket sällan, lämnade Sverige. Många av chaufförerna lever dessutom under miserabla förhållanden.

– De har knappt råd till mer än att äta soppa och bröd och de kan knappt gå på toaletten om det kostar en femma. De pengarna sparar de hellre för att köpa lite mat i hemlandet, säger Tommy Jonsson.

☹☹ Som värst blev jag mordhotad 13 gånger på en och en halv månad. De försökte bryta sig in i min lägenhet, och satte upp ett kors på min dörr.

De åkeriföretag som anlitar utländska chaufförer är skattemässigt ofta besvärliga att granska.

– Det finns åkerier med mer än 150 lastbilar och inga anställda. Sammanlagt har vi säkert gjort uppemot 100 anmälningar till Skatteverket. Vi har även gjort anmälningar till arbetsmiljöverket, men de tycker att frågorna är för komplexa, säger Jonsson.

Han ger ett exempel med ett danskt åkeri med sammanlagt cirka 450 bilar, plus lika många till via underentreprenörer, som syns mycket i Sverige. Bolaget har samtidigt bara två dragbilar och två anställda registrerade i Sverige.

För tre år sedan granskades åkerinäringen av SVT:s Uppdrag granskning. Där visades hur chaufförer från Östeuropa arbetar under slavlikt villkor och hur det finns kopplingar till organiserad

brottslighet. Tommy Jonssons arbete har också fått en del dramatiska konsekvenser.

– Som värst blev jag mordhotad 13 gånger på en och en halv månad. De försökte bryta sig in i min lägenhet, och satte upp ett kors på min dörr.

Kriminalitet av det här slaget skulle inte vara så omfattande om svenska beställare av åkeritjänster var mer noggranna i sina uppföljningar, menar Jonsson. Alla stora koncerner har interna regler som uppenbarligen inte följs hos de underleverantörer de kontrakterar.

Bland de storbolag som pekas ut för att använda utländska åkerier med tvivelaktig verksamhet finns det hårt kritiserade Postnord.

– Postnord utmärker sig av alla offentliga företag på de här områdena. Dessutom är det Nordens största åkeri. Bolaget medverkar till att de här underleverantörerna kan utnyttja och missbruka EU-direktiven, säger Tommy Jonsson.

Joel Dahlberg [Följ skribent](#)

Torbjörn Isacson [Följ skribent](#)