Lööf kritiseras för pensionsuppgörelse

NYHETER ▸ SID 13



Solfångare från Härnösand: ”Minskar koldioxidutsläpp”

MILJÖ ▸ SID 23

Onsdag 15 juni 2022 | 20 KR INKL MOMS | WWW.ETC.SE

DAGENS ETC



”Lik förbannat står jag alltså här och grubblar över om jag ändå ska ge min stödröst till Miljöpartiet.

SID 2–3 / GÖRAN GREIDER

EN RÖD DAGSTIDNING FÖR ETT GRÖNARE SVERIGE



Källa: Orvesto 2021:3, Dagens ETC

DAGENS ETC GRANSKAR

BILD SHUTTERSTOCK



Livsfarligt på vägarna när myndigheterna inte klarar av att åtgärda fusket:

VARFÖR STOPPAR INTE SVERIGE ”SILLSTRYPARN”?

Han är en av de ljusskygga aktörerna i åkerinäringen. Dagens ETC kan visa att han brutit mot regelverket hela 556 gånger – men hans lastbilar rullar ändå vidare.

SID 6–11



BILD VIKTOR NUMMELIN/TT

Wales stoppar nya motorvägar

Sverige storsatsar på att dra motorvägar. Det gör inte Wales. Där har man efter klimatgranskning bestämt att sådana projekt krockar med ”framtida generationernas välmående”.

SID 20–21



BILD CHARLES SYKES/AP/TT

Varför älskar politikerna Harry Styles?

Ann Linde och Ulf Kristersson har båda berättat för sina följare i sociala medier att de gärna lyssnar på den brittiska artisten. Är han den nya Bruce, den nya folkliga varmkorven?

SID 25

”Samma mark där mamma 30 år tidigare gått med en kalasjnikov över axeln.”

ZANYAR ADAMI



SID 17

POSTTIDNING A • RETURADRESS: DAGENS ETC, BOX 4403, 102 68 STOCKHOLM

DAGENS ETC GRANSKAR



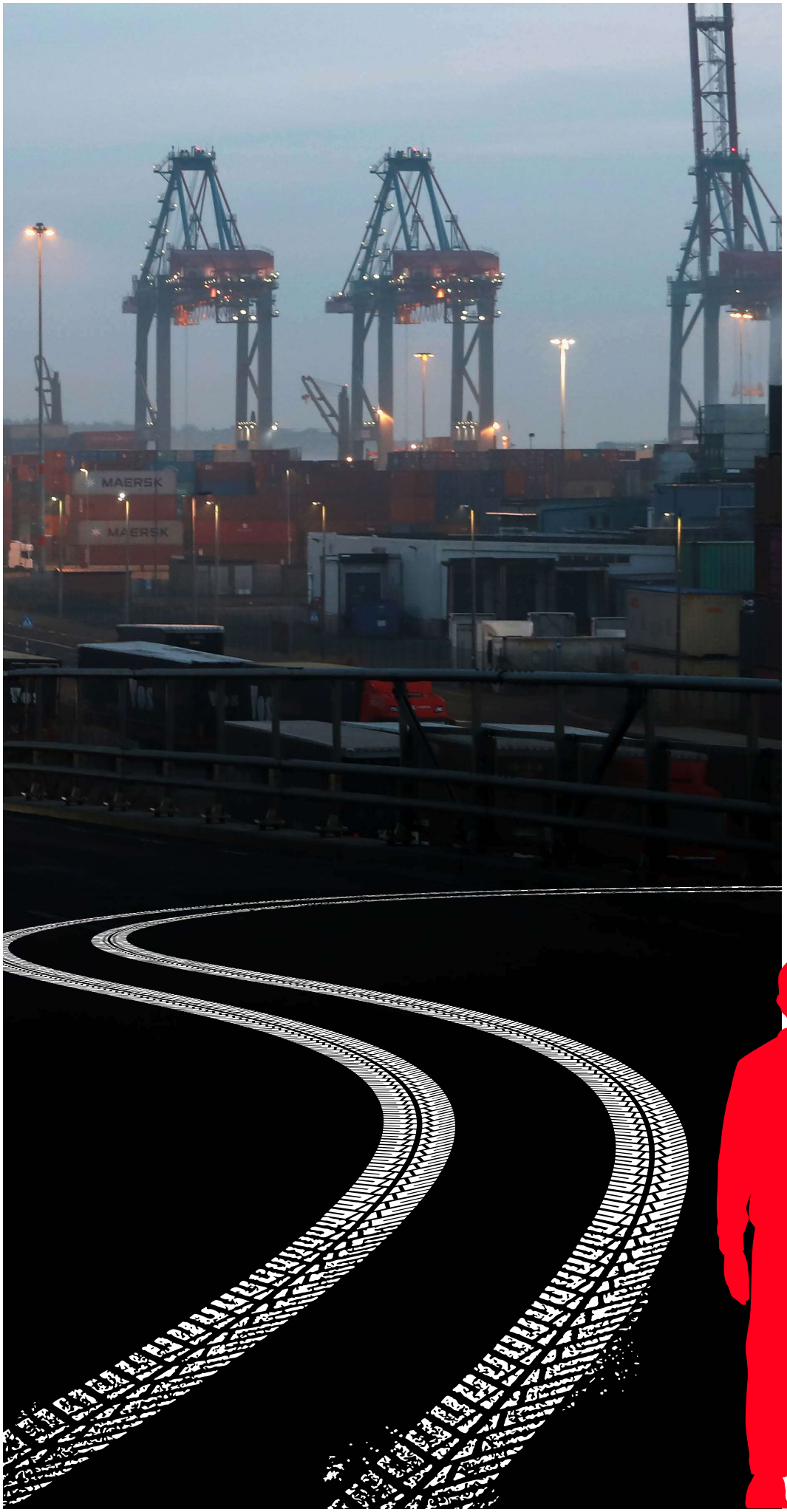
Hanna Strömbom är grävande reporter – hjälp henne genom att tipsa!
hanna.strombom@etc.se

Omfattande ekonomiskt fusk, systematisk social dumpning och dessutom trafikfarligt. Nya EU-regler är tänkta att styra upp åkeribranschen, men kontrollanterna kommer bara åt en liten del av brottsligheten.

Livsfarliga lastbilar fortsätter att rulla

Tandlösa lagar rår inte på fuskarna: ”Sillstryparen” bröt mot reglerna 556 gånger – kör ändå vidare

BILD HANNA STRÖMBOM



Det saknas inte regelverk. Ändå kan åkerier ha meterlånga listor med överträdelser utan att myndigheterna får stopp på dem. Dagens ETC har granskat en av de flerfaldigt dömda som förklarats olämplig, men vars lastbilar inte stannar.

Mellan Älvsborgsbron och Göteborgs hamn ligger industriområden med grå fasader och noll gångtrafikanter. Det bullrar under strålande solsken och skriande sjöfågel. Det är där, långt inne på en bakgatornas bakgata, som vi hittar honom. Han är egentligen inte dagens huvudperson, det är Sveriges samlade och separerade myndigheter, men han får fungera som vår okammade guide genom transportdjungeln.

Intill ett anonymt garage står polska minibussar och ett tyskreggat släp, ingen av alla loggor och företagsskyltar avslöjar att även Sillstryparn huserar i längan. Man får höra sig för, officiellt är hans verksamhet skriven på andra adresser. Inte heller de parkerade vita Volvolastbilarna av skilda årsmodeller har några särskilda kännetecken – endast en smutsbrun registreringsplåt kommer att visa att en av dem är hans.

333 allvarliga överträdelser

För att få driva ett åkeri i Sverige måste det finnas en ansvarig person med yrkestrafiktillstånd för gods. För att få ett sådant krävs bland annat yrkeskunnande och gott anseende. Transportstyrelsen har nyligen fått mer medel att röra sig med och hoppas kunna syna fler av dem som kanske inte är lämpliga. Det var först helt nyss som en aktör blev av med sitt tillstånd utan att först få en andra chans.

Just Sillstryparn har inte ansetts lämplig. Inte alls. När han 2015 fick sitt tillstånd inkallat hade han året innan betalat sanktionsavgift på 200 000 kronor av 556 anledningar, även kallade brott mot kör-och vilotider. 333 av dem betraktades som mycket allvarliga.

Vi behöver inte gå in i detalj på regelverken, men det lätt att sätta sig in i att det snabbt blir farligt om en lastbilschaufför tappar koncentrationen eller nickar till. Därtill är en trasig lampa kanske inte hela världen, men släp med trasiga lampor både på sidan och baktill är inget att skämta om. Och en vanlig personbilsägare kan kanske relatera till aningens suddiga mönsterdjup. När ett fordon på tiotals ton har så slitna däck att väven lyser igenom så är det på allvar.

Gott så, mannen är alltså stoppad. Men, nej. 2019 åkte han på dryga 200 000 kronor till på samma grunder, fast nya. Det går ihop sig så att Transportstyrelsen visserligen rev hans yrkestrafiktillstånd i maximala fem år – men det stoppar inte verksamheten. I det här fallet tillsattes först en anställd som ny ansvarig. År 2019 förklarades också denne olämplig för de kommande tre åren.

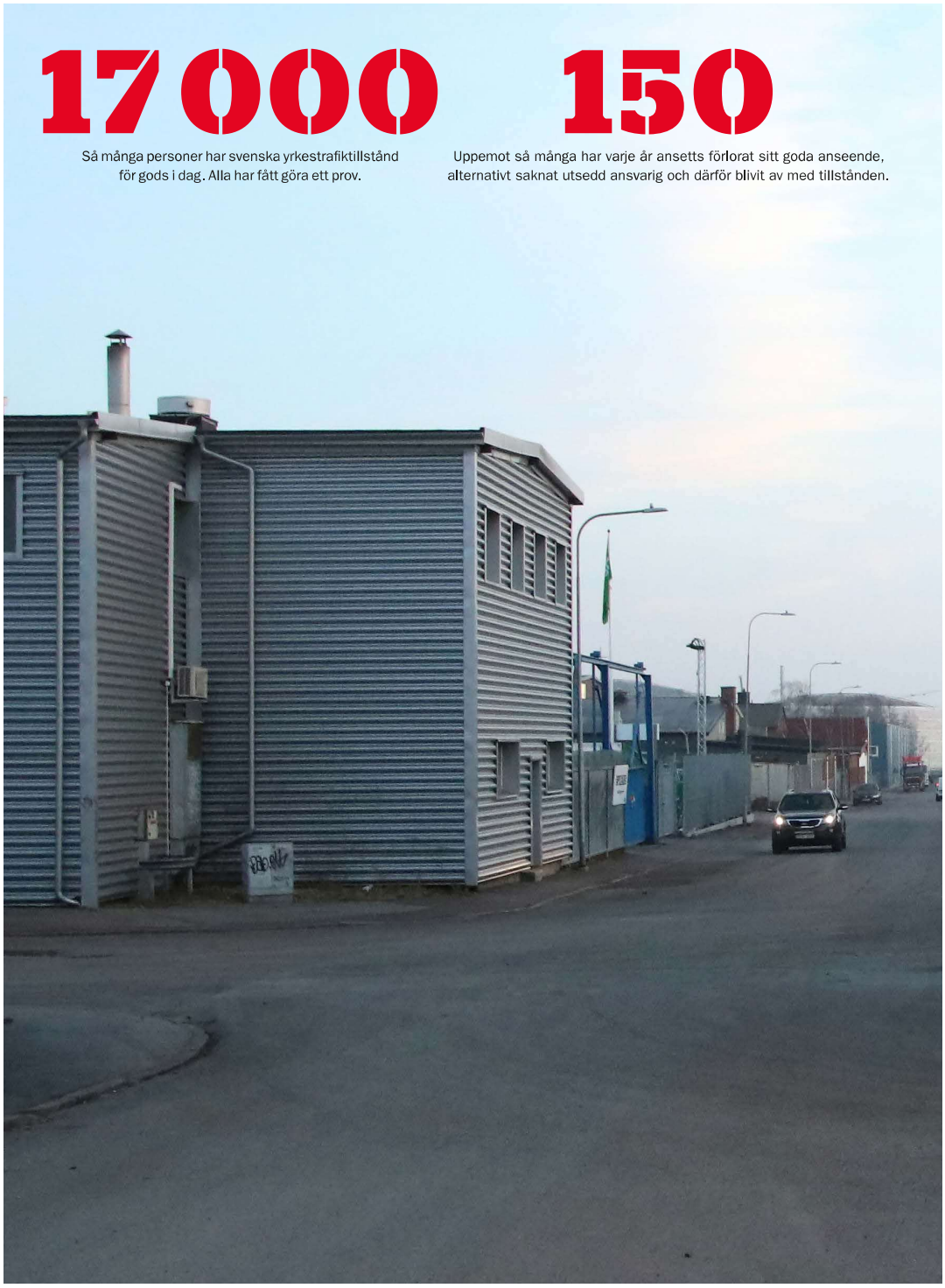
– Vi gör mellan 80 och 100 olämpligförklaringar per ▶

17 000

Så många personer har svenska yrkestrafiktillstånd för gods i dag. Alla har fått göra ett prov.

150

Uppemot så många har varje år ansetts förlorat sitt goda anseende, alternativt saknat utsedd ansvarig och därför blivit av med tillstånden.



Längre in i det här området hittar vi Sillstryparns garage.
BILD HANNA STRÖMBOM

år för att de förlorat sitt goda anseende, säger Anton Harland på Transportstyrelsen.

Han berättar att det företag som blev det första att inte få en andra chans systematiskt hade fuskat med kör- och vilotider, samt felaktigt hanterat färdskrivare under flera års tid.



Anton Harland, Transportstyrelsen.

– Praxis innan var gammal och gav möjligheten att kunna byta trafikansvarig, men vi märkte att det var ett antal företag som vi inte kom åt. Vår bedömning var att det gav inte den önskade effekten, de anmälde bara en ny trafikansvarig som kunde vara en konsult och sedan fortsatte precis samma form av missförhållanden i precis lika stor omfattning, säger Anton Harland.

Sillstryparn då? Jo, när hans tidigare anställde också ansågs olämplig lät han istället sin syster stå för tillstånden. Det gör hon ännu.

Karusell av överklaganden

Längre västerut på Hisingen ligger Torsviken, eller Torslandaviken. Nästan granne med hamnen kan man vid sidan av vanliga fisktärnor och ladusvalor skymta mer exklusiva sällskap – inte mindre än 285 fågelarter har siktats. Platsen har en egen förening av entusiaster som håller efter det Natura 2000-märkta naturreservatet. Till viken har också orientpipare, mindre flugsnappare och ett dieselläckage från Sillstryparns släp kommit. Överklagandena blev flera, men att diesel från ett uppställt släp rann ut i viken via en dagvattenbrunn kom att kosta honom 50 000 i vite till staten, samt en miljöbrottsdom.

Det är lätt att tappa räkningen på åtal med efterföljande domar gällande brott mot fordonsförordningen och andra mer vardagliga åtalspunkter som han gjort sig skyldig till. Men det är inte att betrakta som normalt.

En insatt tjänsteman som Dagens ETC talat med uppger uppgivet att så gott som alla ärenden i branschen överklagas och att Förvaltningsrätten har så långa väntetider att de som döms på sitt sätt ändå kommer undan. Dels får de ekonomiska påföljderna vänta under lång tid och därtill hinner skrupellösa göra om sin företagsstruktur, eller flytta den utomlands. Och hederliga företag kan slås ut av de många som genar.

Det kanske vanligaste sättet att kontrollera ett företag är genom dess bokföring.

– Vi vill ju främja en sund konkurrens och förmedla att vi kontrollerar åkeribranschen så att de som gör rätt för sig känner att vi gör något, säger Emma Lindmar Viberg på Skatteverket.

– Men de ser ju mycket som vi inte ser och jag kan tänka mig att de inte tycker att vi gör något. Vi hinner inte med allt.

Hon är samordnare för en särskild satsning på åkeribranschen som pågått i tre år. Under förra året avslutade Skatteverket revision på två av Sillstryparns företag.



"Vi vill ju främja en sund konkurrens och förmedla att vi kontrollerar åkeribranschen så att de som gör rätt för sig känner att vi gör något", säger Emma Lindmar Viberg på Skatteverket.

Han kom då att höra till dem som krävdes på mest pengar. Detaljerna är nära nog alla besparade. Det fanns liksom inga. Granskningen startar 2016 och såväl underlag såsom reseräkningar, körrapporter och annat som ska visa var chaufförerna kört och övernattat saknas. På förfrågan har han själv konstaterat att det stämmer, det finns inga underlag.

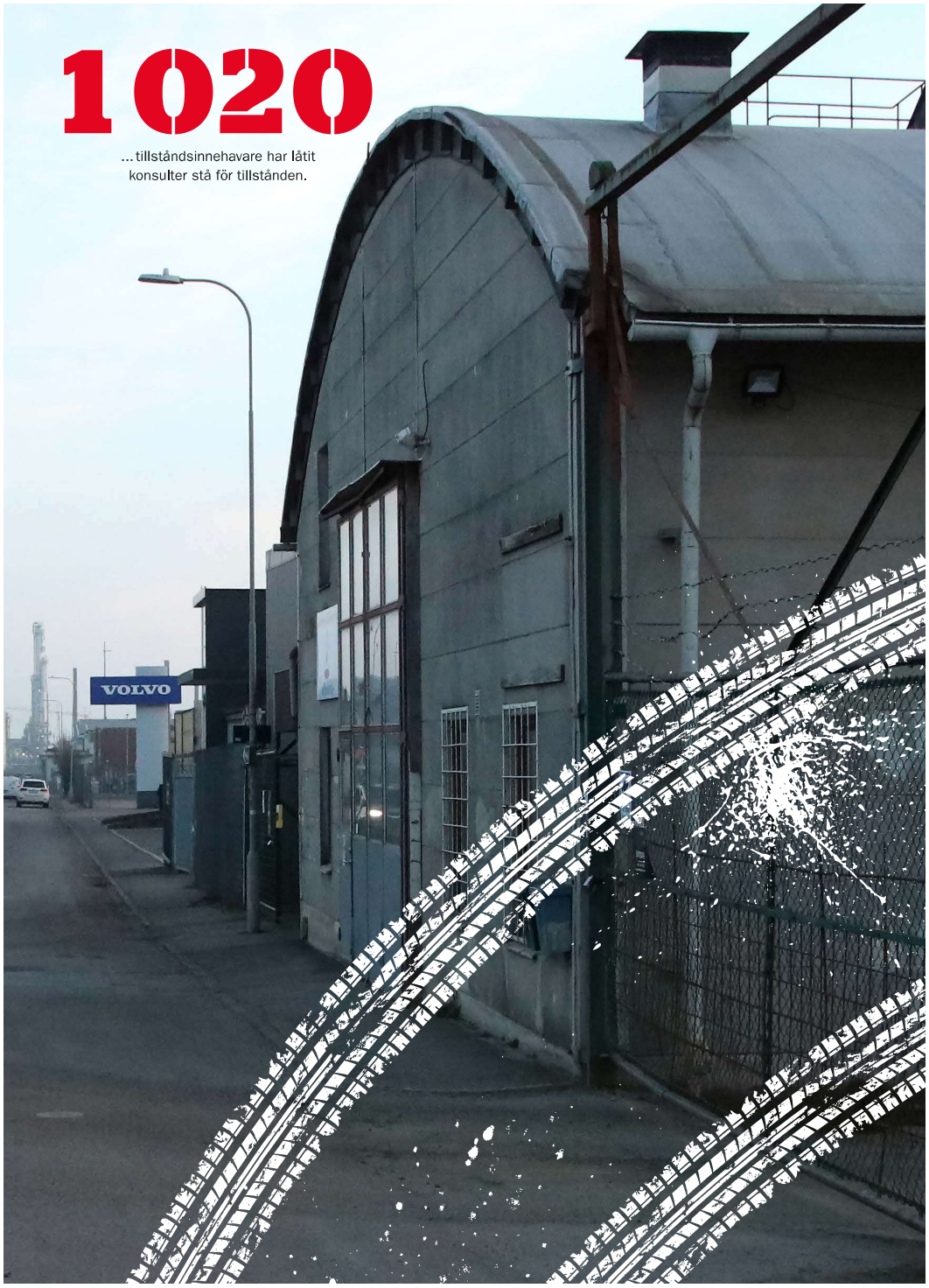
Importerad arbetskraft

Generellt fungerar det ekonomiska fusket med hjälp av särskilt billig arbetskraft, alltså chaufförer från länder som Polen, Rumänien, baltstaterna och Bulgarien. De får mindre betalt än svenskar och många arbetsgivare drar nytta av att de inte vet, eller vågar kräva, sina rättigheter.

Vi gör mellan 80 och 100 olämplighetsförklaringar per år för att de förlorat sitt goda anseende.

Sillstryparn har hållit sig med flera olika bolag, i Sverige och utomlands. Under den granskade perioden hade han, utöver ett stort antal egna fordon, lastbilar och släp som han hyrde in från sina andra företag i Sverige och Polen. Verksamheten räknas i praktiken, även av Skatteverket, som en, även om bolagen är flera. Sommaren 2018 flyttades all personal över från ett företag till ett annat för att direkt hyras ut till det de nyss var anställda i. Såväl före som efter det saknas färdskrivardata, alltså den information som lastbilen automatiskt registrerar, samt uppgifter om vilka som ska ta emot gods.

"På fråga om varför era anställdas löner många gånger är mycket låga i förhållande till de skattefria traktamentena har ni svarat



1020

... tillståndsinnehavare har låtit konsulter stå för tillstånden.

att det finns ingen avtalad minimilön" skriver Skatteverket i ett av sina beslut. Även kollektivavtal saknas.

En som däremot fått ordentligt betalt är den rumän som enligt Sillstryparn gratis hjälpt honom att hitta chaufförer. Eller, tekniskt sett har han fått betalt genom att inrapporterade resekostnader ersatts med drygt 45 000 mer än vad flygbiljetterna kostade. Sillstryparn svarar att han kan ha råkat använda fel växelkurs. Skatteverket kontrar med skönsbeskattning av båda de granskade bolagen.

Det gäller helt enkelt att inte åka fast. Och av lite olika anledningar är det faktiskt inte så svårt.

Skatteverket hinner inte granska ens hälften av de som de fått upp ögonen för.

En särskild myndighet har diskuterats och Emma Lindmar Viberg på Skatteverket konstaterar att det ständigt saknas resurser för att hålla efter allt fusk.

När du stoppas för olika saker av polisen måste det svida mer.

– Ju mer man lär sig om branschen och hör från andra myndigheter, såsom tullen, så känns det som att det måste till något. Och det måste vara högre sanktionsavgifter. När du stoppas för olika saker av polisen måste det svida mer, säger hon.

Svarta smålöner på omvägar

Det är om inte dumsnålt så i alla fall blåögt att tänka att tröjan från nätsajten faktiskt kom hem med "fri frakt". Allting kostar, bara för någon annan. Fackförbundet Transportarbetarförbundet har kampanjat på temat "Vem betalar för den fria frakten?".

I Skatteverkets revisionshögar finns ett tydligt exempel.

En göteborgare har ett åkeri som kör åt bland andra Postnord. Hans fru har ett företag i Polen. Därifrån kommer de chaufförer som kör åkarens lastbilar och han fakturerar fruns företag. Hon tar emot betalningarna, tar ut vinst och swishar därefter småsummor till ▶

Tidslinje

Ett urval av åkarens/åkeriets förseelser som behandlats av domstolar och Transportstyrelsen:

2012 Döms för brott mot fordonsförordningen, samt lagen om om transport av farligt gods. Böter: 10 000 kronor

2013 Döms bland annat i tingsrätten för elva brott mot fordonsförordningen och har fordon som påträffas med överlast. Dessa punkter kommer att ingå i avvägningen om hans lämplighet för godstrafiktillstånd.

2014 En handfull ärenden i olika domstolar. Får också sanktionsavgift på 200 000 kronor för 556 brott mot kör- och vilotider, varav 333 bedöms som mycket allvarliga.

Storbritanniens ungefärliga motsvarighet till Transportstyrelsen ger sanktionsavgift för kör- och vilotider, såsom att ha överskridit sin arbetsdag med mer än 50 procent, samt att förare kört med kort den inte är innehavare av.

Ytterligare ett antal brott mot fordonsförordningen, obesiktigade fordon i trafik, och anmärkningar på lastbil konstateras, liksom skuld till Tullverket för olaglig införsel.

2015 Fler brott mot fordonsförordningen. Han underrättas också om att hans tillstånd kan komma att dras in och ges tillfälle att yttra sig. Det kommer inget yttrande.

En månad innan olämpligförklaring i november, bland annat för överlast, får en anställd ta över godstrafiktillståndet.

2016 Vitesansökan för miljöbrott på grund av dieselläckage från en av hans trailers. Dagvattenbrunnen leder till Natura 2000-område. Kör själv för fort med lastbil.

2017 Döms att betala 50 000 kronor i vite till staten efter miljödomen. Nya brott mot fordonsförordningen, bland annat att släp saknat lyktor både bak och på sidorna.

2018 Olaga yrkesmässig trafik, då han själv kört gods. Hans mor kallas till förhör som vittne.

2019 Tidigt på året förklaras även den anställde som olämplig. Åkarens syster tar över som trafikansvarig. Under året kommer nya beslut om sanktionsavgifter för överträdelser av kör- och vilotider. Sammantaget på över en halv miljon, det har korrigerats ner på grund av företagets omsättning.

2020 Förare upptäcks ha kört med andras förarkort, vilket leder till santionsavgift. Myndigheterna slår också ned på att förare får lön enbart baserat på körda kilometer, samt brott mot kör- och vilotider.

Åkaren stängdes av som trafikansvarig under maxtiden fem år och det har nu löpt ut. Han återvänder då officiellt till styrelser för sina bolag, som fru, barn, syster och mor tidigare knutits till.

2021 Nya förseelser mot olika typer av arbetstidslagar.

2022 Sanktionsavgift för att kör- och vilotider inte hålls. Även brott mot fordonsförordningen då han under senvintern 2021 själv framfört ett släp som hade körförbud.

olika personer. Det rör sig alltså om svarta löner till de som kört. Ja, paret finns i verkligheten. Och ja, de är svenskar och bor i ett fint hus i utkanten av Göteborg.

Det är inte olagligt att ha många bolag, men de måste ha en faktisk verksamhet. Ibland kan Skatteverket visa att den enda anledningen till att ett bolag placerats utomlands är skattefusk, men då måste företagaren också råka bli kontrollerad. Åkare försöker alltså pressa priset genom fusk – och kostnaden får chaufförer från andra länder betala genom att de står utan socialt skyddsnät, inte sällan jobbar olagligen och blir utan skälig lön. Chauffören får dessutom stå med ansvar som de ofta inte ens vet om. De borde registrera sig som arbetande i Sverige, men om de gjorde det skulle de fuskåkarna inte anlita dem mer.

– I den här branschen utnyttjar man många gånger fattiga människor från fattiga länder som kanske inte har så mycket att säga till om när de är här, säger Emma Lindmar Viberg.



Hör Hanna Strömbom prata om granskningen i podden Bakom rubrikerna på ETC Play

Det är som att Sveriges lagar och regler bygger på en moral från 1950-talet, ett antagande om att alla vill göra rätt för sig – så sammanfattar en facklig representant situationen. Men fusket rusar medan myndigheterna sniglar ikapp. Färdskrivartekniken har gått från att vara små runda pappersskivor med en grå graf på, till att ett digitalt förarkort sätts in i apparaten under körning. Det ska motverka fusk mot kör- och vilotidsregler. Fast även gamla hundar kan lära sig nya tricks och Sillstryparn har hunnit åka dit för att förarkort byts i maskinen, medan föraren är densamma. På andra företag har myndigheterna rent av noterat att det andra kortet kan vara åkarens eget.

Jobba utan lön

Ibland är myndigheternas smockor så långsamma att du kan ducka dem i efterhand. Om en person jobbar längre än ett år i Sverige får hen rätt till nästan alla villkor som gäller för svenskar i motsvarande situation. För transportarbetare som jobbar tillfälligt i flera länder finns ett intyg som kallas A1. Det intygar att hemlandet står för sociala avgifter. Ett sådant går att få utskrivet retroaktivt från hemlandet och på så sätt kan arbetsgivare låtsas att personen inte varit utstationerad i Sverige under längre tid, och därmed slippa betala arbetsgivaravgift. Först vid kontroll införskaffas intyg till Skatteverket. De kan be Försäkringskassan om hjälp med att kolla upp om intygen stämmer – men tolkningen av sekretessen har legat i vägen och Försäkringskassan arbetar på att få fram en rutin på hur de ska agera när misstankar från den andra myndigheten lyfts. Någon statistik om tidigare utredningar finns inte.

Ju mindre riskfyllt det är att fuska, desto fräckare kan man vara. I Skatteverkets revisioner konstateras sådant som att det inte är rimligt att de ska tro på att chaufförer får traktamente – men arbetar i övrigt helt utan lön. Traktamenten kan vara snårigt att förklara, men kreativt fusk på området är populärt då det är ett sätt att komma undan arbetsgivaravgiften. Och då kan man pressa priset ännu mer.

– Jag skulle vilja att man som köpare av leveranstjänster kontrollerar den man handlar av och försöker kontrollera dennes underleverantörer några led nedåt. Det kan ofta se fint ut i det bolaget som frontar, men hur ser det ut bakom dom?, säger Emma Lindmar Viberg.

Liksom i byggbranschen finns det också leverantörskedjor som kan hålla det ruffigaste borta från välkända namn. Inte sällan är det i tredje led det börjar se knepigt ut, enligt Skatteverket.

– Men när vi granskar stora svenska åkerier som kan ha stora välkända kunder så kan vi också se att de själva har utländska bolag – det behöver inte gå så långt som tre steg tillbaka.

Det har kommit nya regler från EU, men såväl fackliga företrädare som Skatteverket konstaterar att fuskarna är långt många fler än kontrollanterna. I detta nu håller Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten och Skatteverket på att bilda regionala center mot arbetslivskriminalitet. Två ska vara klara till sommaren och under nästa år ska det tillkomma ytterligare fem. Stuprör ska monteras samman.

1 500 i böter för körförbud

Vad händer med Sillstryparn då? ”Han har utvandrat till Danmark, men ser ut att bo på den här adressen”, säger en handläggare på Folkbokföringen och skickar en gatuadress i Västra Göteborg där systern tidigare varit skriven. I februari i år stoppades ett av hans släp som var obesiktigat och hade körförbud. Det kostade honom dock bara 1 500 kronor. Förutom sina tre svenska bolag har han en polsk transportfirma och ett danskt bemanningsföretag. Chaufförerna är vanligtvis rumäner, nån enstaka är från Polen. Han har också försökt få lov att ta in filippinsk personal, dem har ju svenska transportföretag på sjön levt gott av, men det gick inte. I alla fall inte ännu. Det störiga trasslet med hans olämplighet löstes genom att hans fru och son fått poster i bolagen. Hans mor har backat undan sedan hon blev tvungen att vittna om att det, trots officiella papper, var han och inte hon som drev lastbilsverksamheten. Hon är över 80 år gammal.

De maximala fem år som han skulle stoppas genom tillståndet har nu löpt ut. Under tiden har han hunnit samla på sig ett antal domar och olika ärenden hos rättsväsendet. Han har också återvänt till ett par av sina bolagsstyrelser. Tillstånden är dock ett öppet tillsynsärende och hans lämplighet ska vägas in i beräkningarna när det avgörs. •

I den här branschen utnyttjar man många gånger fattiga människor från fattiga länder som kanske inte har så mycket att säga till om när de är här.





Kör- och vilotider

Fordon som väger mer än 3,5 ton delar regler inom EU. Generellt gäller som exempel att:

- Nio timmar är maximal körtid per dag, två gånger i veckan får den förlängas till tio timmar.
- Maximal körtid för två efter varandra följande veckor är 90 timmar.
- En normal dygnsvila ska vara elva timmar, veckovilan 45 timmar. För båda finns ett antal undantag och variationer.

Kontrollexempel

- När Arbetsmiljöverket och polisen 2020 gjorde en gemensam särskild insats granskades drygt 340 fordon oanmält, ungefär 60 av dem var utländska.
- 70 procent av de granskade hade säkerhetsbrister såsom att fordonen var överlastade, hade obesiktigade lyftanordningar, med mera.
- Kontrollen slutade med ett fyrtiotal utredningar om brott mot utstationeringslagen.
- Nio förare saknade tillstånd att arbeta i Sverige och sju omhändertogs av polisen.

Företagets ansvariga:

”VAD MAN ÄN GÖR SÅ ÅKER MAN DIT”

Myndigheter är otydliga, chaufförer hotfulla och verksamheten har bättrat sig. Det menar ”Sillstryparns” syster, som numera är ansvarig för företagen.

Dagens ETC har sökt den ansvarige för verksamheten, men enligt systern är han utomlands och går inte att nå på telefon. En annan närstående har också lovat att återkoppla med kontaktuppgifter, men så har inte hänt. Företagsledarens syster säger dock att hon kan svara för verksamheten och sedan 2019 står hon för de aktuella bolagens yrkestrafiktillstånd. Hon tycker att företaget jobbar strukturerat med att informera chaufförerna om vad som gäller.

Är du inte orolig att det ska hända en olycka när ni har så mycket brister i en verksamhet som arbetar med tung trafik?

– Jag kan inte se att vi har de bristerna. Jag tycker att vi följer upp väldigt noga och systematiskt. Jag vet inte vad myndigheterna mer kräver. Och myndigheter är inte till för medborgare utan vi medborgare är till för myndigheterna. Vad man än gör och hur man än försöker förebygga sådana här överträdelser, så åker man dit i alla fall.

Du tycker att den tidigare ansvarige borde fått fler chanser?

– Varje gång en chaufför gör ett fel blir han tillsagd. Om vi märker att det blir en systematik – då blir chauffören uppsagd. Att vi jobbar på det här sättet – det är inte okej då? Jag vet egentligen inte vad myndigheterna vill att vi gör.

De är tydliga med att man ska följa regelverken. Och om åkeriet inte gjort det så har de påpekat det. Det är ju inte så komplicerat.

– Nej. Men vi är människor!

Det handlar om sanktionsavgifter på flera hundra tusen kronor. Men du tycker att verksamheten fungerar bra?

– Ja, jag tycker att det fungerar. Det tycker jag. Jag tycker inte att man kan gå tillbaka allt för långt i tiden och liksom smutskasta företag för försyndelser som ligger flera år tillbaka i tiden.

När system tog över tillståndet hade två tidigare företrädare bedömts som olämpliga av Transportstyrelsen. Åkeriet har också haft omfattande brister på fordon, men detta menar hon har åtgärdats genom att de flesta släp sålts. Att de sedan dess haft fel på inhyrda släp borde, enligt system, vara en fråga för branschens mekaniker. Nyligen kom en dom gällande att man låtit använda ett släp som inte var besiktigat och hade körförbud. Händelsen inträffade i december 2021 och släpet kördes av företagsledaren själv.

> Jag förstår över huvud taget inte det här, för det här är ju chaufförernas marknad.

Systern säger att hon inte känner igen medias bild av hur utländska åkare utnyttjas i branschen.

Era chaufförer är ju också från andra länder. Vad har de för grundlön?

– De ligger på mellan 40 och 50 000.

Får era chaufförer 40 000 kronor i månaden i lön?

– Ja.

Kan jag få se underlag på det?

– Dom får ut kanske 30–40 000 i månaden. Naturligtvis är traktamenten inräknade. Men traktamenten är ju inte höga, det vet ju jag som är ute och reser i jobbet ibland.

Kan du skicka mig ett underlag som visar det?

– Jag förstår över huvud taget inte det här, för det här är ju chaufförernas marknad. Det kan komma chaufförer som slutat hos nåt annat åkeri, de kommer och sätter sig och så hotar de med att ”jag ska ha jobb här”. Och ”jag går inte med på nån provanställning utan jag ska arbeta här” och de är hotfulla så man nästan inte vågar annat än att anställa dem. Och nästa dag eller om två veckor då kanske han sätter bilen nånstans, talar inte om var bilen är, lämnar inte nyckeln, bara lämnar.

Har det hänt er menar du?

– Ja! Ja, ja det händer ju. Det måste hända fler, jag hör ju andra historier också. Jag förstår inte var media liksom får de här andra sakerna ifrån.

Jag har sett både lönespecar, en lång rad Skatteverketrevisioner, talat med chaufförer, åkerier och ett stort antal myndighetspersoner. Och de säger inte det du säger nu.

– Dom gör inte det?

Nej. I besluten från Skatteverket så står det att ”På fråga om varför era anställdas löner många gånger är mycket låga i förhållande till de skattefria traktamentena har ni svarat att det finns ingen avtalad minimilön”.

– Men du kanske inte riktigt vet heller hur de jobbar? De jobbar inte heltid vet du. De kanske jobbar två veckor och sedan kanske de bara försvinner i tre veckor. De jobbar halva dagar. De bestämmer själva sina arbetstider.

Får de behålla jobbet då?

– Ja... Det får de ju, för det är brist på chaufförer. Såvida de inte missköter sig systematiskt med kör- och vilotider.

En arbetsgivare har ju ett visst ansvar för hur en anställd arbetar och hur många timmar de kör.

– Ja. Absolut. Och vi kontrollerar ju det här ofta. Och läser av förarkorten och återkopplar till chauffören om det blivit något fel.

Det finns också ett nytt beslut om sanktionsavgifter gällande kör- och vilotider från februari i år, där ert företag åter brutit mot reglerna.

– Ja, det är väldigt förbryllande för vår utrustning har inte hittat några fel där. Den utrustning som polisen, om det nu är polisen som kontrollerar, har hittat fel på, där har vi inte hittat det.

HANNA STRÖMBOM

IMORGON: RUMÄNSKE STEFAN: ”PSYKISKT TUFFT”