



Till: Infrastrukturdepartementet, Generaldirektören för Transportstyrelsen, Rikspolischefen, Generaldirektören för Skatteverket, kanslierna för: Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna, Moderaterna och Sverigedemokraterna.

Svenska statens svek av svenska åkeriföretag.

Bakgrund

Osund konkurrens finns i många branscher, men en som sticker ut är svensk åkeriverksamhet. Myndighetsutövningen över branschen hanteras främst av Transportstyrelsen, Polisen och Skatteverket. Överlag är svenska åkeriföretag drabbade av vad som nu kommer att nämnas, men särskilt svenska dragbilsåkerier, som är en stor del av logistiksystemet. I korthet kan förhållandena beskrivas som följer:

Lite förenklat finns det två olika grupperingar på den svenska dragbilsmarknaden. Den första är svenska företag som lyder under ett stort antal regler och krav på bilars skick, marknadsmässiga löner, minutredovisning av kör- och vilotider och skyldigheten att till staten betala höga skatter och avgifter, både för företag, fordon och personal. Den andra gruppen består av många utländska åkerier som till exempel har bilar i Sverige illegalt år efter år och betalar löner som är mycket långt under vad som krävs av svenska åkerier.

Är den andra gruppen något problem som påverkar marknaden? Enligt en undersökning kan man beräkna antalet bilar som rullar illegalt i Sverige till tusentals. Så svaret är ja. Den osunda konkurrensen pressar priserna för särskilt svenska dragbilsåkerier långt under vad som krävs för en sund affärsverksamhet och dessutom försvinner naturligtvis uppdrag. Det är ingen slump att svensk åkerinäring ligger högt i konkursstatistik och har svårigheter med bland annat skattebetalningar. Transportstyrelsen ser självfallet allvarligt på bristande skattebetalningar. En uppfattning som dock innefattar en betydande dubbelmoral, eftersom det till stor del är den osunda konkurrensen som gör att det är just de svenska företag som försöker följa regelsystemet som ofta får problem med skattebetalningar. De pressade intäkterna är helt enkelt för låga i förhållande till kostnaderna, om krav och regler ska kunna följas.

Vad kan göras för att ge svenska åkerier en rimlig möjlighet att driva en sund verksamhet?

Trots att regelskärpningar, en omfattande debatt, demonstrationer och journalister som påvisat rena missförhållanden bland utländska åkerier har pågått i årtal har det inte lett till mycket konkret. Samma lönsamhetsproblem och ett stort antal konkurser med ibland personliga tragedier.

Om en verklig vilja finns att styra upp marknaden kan det inte vara svårt. Det finns flera åtgärder som kan vidtas, bland annat tekniska kontrollmöjligheter, men den mest uppenbara är att öka antalet trafikpoliser med fler kontroller av lastbilar (som inte är direkt osynliga). Bristande kontroller leder naturligtvis till starkt minskad följsamhet mot regler. Det är oansvarigt att antalet trafikpoliser har gått ner från ca 1 500 under 80-talet till några hundratal i dag. I starkt ökande trafik! Öka också polisens möjligheter till internationellt samarbete och ta efter Danmark och Norge, som har en tuffare tillämpning av regelsystemen. Att hänvisa missförhållandena till bristande resurser är ett ytterst tveksamt argument. Detta eftersom resurser till ökande kontroller direkt skulle leda till inte bara ökad trafiksäkerhet och bötesintäkter, utan också till en sund konkurrens. Svenska åkerier skulle därmed få större möjligheter att överleva och utvecklas och ge väsentligt större intäkter till svenska staten. Ett kraftigt utökat antal trafikpoliser skulle förmodligen vara självfinansierade.

Om ett privat företag skött sitt ansvar över transportbranschen som staten gör hade företaget inte bara blivit av med uppdraget, utan kanske också kunnat se fram mot en brottsrubricering genom att ha förorsakat allvarlig ekonomisk skada för svenska företag och minskad trafiksäkerhet. Även stora företag, som är slutkunder i transportbranschen, har naturligtvis ett ansvar. Trots att man mycket väl vet att en stor del av transportererna sker på helt miserabla villkor, så går uppenbart vinstintressena före. Huvudansvaret ligger dock oavsett på staten.

Frågor till mottagarna av denna skrivelse

Anser ni att det är rimligt att svenska staten sviker särskilt svenska dragbilsåkerier med anställda och leverantörer? Alltså är det rimligt att med öppna ögon ha en marknad där ena delen av aktörerna lyder under starkt regeltryck och prispress och den andra många gånger inte följer regler, även med stort intäktsbortfall för svenska staten?

Om svaret är nej:

Är ni beredda att verka för åtgärder i nutid som kan ändra en högst osund marknad till att bli en som även svenska åkerier, särskilt dragbilsåkerier, kan överleva och utvecklas i? Situationen har varit akut under mycket lång tid.

Avslutande kommentarer

Tyvärr möts alltför ofta synpunkter som kan uppfattas som kritik med tystnad eller reflexmässig förnekelse av någon som helst problematik. I och med att påvisande av allvarliga brister i grunden är något som är positivt för ett rättssamhälle, så utgår vi från att våra frågeställningar bemöts med professionella svar.

Svar eller icke svar från var och en av mottagarna av denna skrivelse kommer att **publiceras den 20 januari 2020** för att sedan följas upp av föreningen.

Den 11 december 2019



Björn Fajersson för
Missing Justice Sverige