



De flesta speditörer vill inte vara öppna med vilka fraktförmedlare eller åkerier man anlitar, än mindre hur transportererna görs ur miljösynvinkel, skriver dagens debattörer. FOTO: PONTUS LUNDAHL/TT

## HENRIK STERNBERG M.FL.

Lastbilschaufförer på svenska vägar blir systematiskt utnyttjade – nu skriver tre forskare och jurister på Metro Debatt om "transporternas svarta hål".

# GE LASTBILSCHAUFFÖRER ANSTÄNDIGA VILLKOR

Om vi kan anlita ett åkeri som har äldre lastbilar som släpper ut sju gånger så mycket partiklar som nya, med en chaufför som tjänar 205 euro i månaden (vanlig lön bland chaufförer i en del nya EU-medlemsstater) och som bara får se sin familj i sitt hemland var fjärde månad – då kan vi sänka priset på din glass med 2 öre.

Transportsektorn står för 27 procent av alla koldioxidutsläpp och cirka hälften av dessa kommer från godstransporter. Trots det är dessa relativt billiga. Kostnaden för transporten är vanligtvis bara 1-5 procent av priset på en vara i butik.

Att varor transporteras på ett miljömässigt och socialt ansvarsfullt sätt kostar för oss som slutkonsumenter väldigt lite, men tyvärr får vi inte chansen att välja om vi vill betala några promille mer för varan eller inte.

Forskning som gjorts av Lunds universitet i samarbete med tusentals frivilliga chaufförer visar att reglerna systematiskt utnyttjas för att använda billiga chaufförer.

Miljön blir den stora förloraren, tillsammans med tusentals lastbilschaufförer som bor i sina bilar. I samband med strängare lagstift-



Henrik Sternberg, Magnus Andersson och Ann-Sophie Sallander skriver att de svenska reglerna systematiskt utnyttjas för att använda billiga chaufförer. FOTO: LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA, VIKTORIA SWEDISH ICT OCH GÖTEBORGS UNIVERSITET

### Hållbara transporter

• **Tvårvetenskapligt initiativ.** Lunds tekniska högskola, Göteborgs universitet och Viktoria Swedish ICT driver tillsammans ett tvårvetenskapligt initiativ kring hållbara gods-

transporter och transparens. Målet är att genom tillämpad forskning inom logistik, informatik och juridik gynna socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbara transporter.

ning och bättre kontroller har många äldre utländska lastbilar blivit registrerade i Sverige, men de körs fortfarande av utländska chaufförer som bor i Sverige.

Ett exempel: en make-donsk chaufför som kör en svensk lastbil, bor i sin lastbil och har varit större delen av de senaste sju åren i Sverige. Detta väcker juridiska frågeställningar. Är

chaufförernas situation förenlig med svensk arbetsrätt? Betalar åkerierna sociala avgifter för chaufförerna? Betalar chaufförerna inkomstskatt och omfattas av socialförsäkringssystemet? Tveksamt.

Vad kan politiker, industrin och vi som samhällsmedborgare göra? Även om högre böter och fler kontroller införs ser vi att det

### Transparens

"Vi vill se en större öppenhet från branschen."

Henrik Sternberg, Magnus Andersson och Ann-Sophie Sallander vill att speditörerna är öppna.

handlar om ett strukturellt problem i branschen.

Stora företag köper vanligtvis sina transporter med hjälp av en speditör (vilket vanligtvis är logotypen du ser på släpet till lastbilen). Speditörerna anlitar fraktförmedlare som i sin tur anlitar andra i flera led.

Det åkeri som i slutändan utför transporten har många gånger inhyrda

chaufförer från bemaningsföretag. Hur långt ser vi som konsumenter?

Transportköpande företag i Sverige är vanligtvis öppna med vilken speditör man anlitar, men längre än så ser vi inte in i "transporternas svarta hål". De flesta speditörer vill inte vara öppna med vilka fraktförmedlare eller åkerier man anlitar, än mindre hur transportererna görs ur miljösynvinkel. Utan transparens är det oerhört svårt att bryta en nedåtgående spiral.

Transporternas svarta hål har skapat en bransch där de som betalar lägst skatt på fordon, bränsle och chaufförlöner är vinnare och där seriösa speditörer och åkerier slås ut. Från januari till april i år har över 100 transportföretag gått i konkurs. Det här skadar vårt samhälle. Vi vill se en större öppenhet från branschen. Våre sig vår miljö, regelefterlevnad, chaufförer med anständiga villkor eller ärliga åkerier har någon framtid i transporternas svarta hål.

**HENRIK STERNBERG**, DOCENT LOGISTIK, LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA  
**MAGNUS ANDERSSON**, DOKTOR INFORMATIK, VIKTORIA SWEDISH ICT  
**ANN-SOPHIE SALLANDER**, LEKTOR OFFENTLIG RÄTT, GÖTEBORGS UNIVERSITET

## HETAST PÅ METRO.SE DEBATT



Ann Heberlein:  
"Jag skäms inte över att vara bipolär."

### Kommentarer i sociala medier

Mycket viktigt, tack för att någon vågar.  
**LILLEMOR HAKANSSON**

Ingen ska skämmas för sina åkommor! Ingen skäms för reumatism eller astma heller.  
**ROSITA LUNDSTRÖM**

Till alla som tror sig förstå och kommer med käck små råd vill jag bara säga: skit i att gå en mil i mina skor, prova i stället på att leva en dag eller (om du vågar) en vecka i mitt huvud. Jag har fler tankar snurrandes innan frukost än vad de flesta har på fyra hela dagar.  
**LOTTA LÖFBERG**

De flesta som har den här diagnosen säger att man inte är (sjuk) eller inser inte att man har en "diagnos" och har därför svårt att skämmas. Men utan medicin så kommer skoven och då blir det tydligt att man är (sjuk) och efter olika behandlingar så lovar jag att man skäms. För man har då oftast gjort saker som är jobbiga för de inblandande.  
**MIKAEL HANSEN**

Så sanna ord! Tänk om alla tog fram sina spöken ur garderoben. Vilken mänsklig värld vi skulle få.  
**LISA SODERLIND**



**Asa Larsson, debattredaktör**  
asa.larsson@metro.se @modeythesequel

# metro DEBATT

## VILL DU OCKSÅ NÅ UT TILL METROS MILJONPUBLIK?

Varje dag läser 1,2 miljoner människor tidningen Metro. Närmare en miljon besöker metro.se en vanlig vecka. Vill du också nå ut med dina åsikter? Skriv max 3 000 tecken inklusive blanksteg och skicka in din debattartikel redan i dag! Vill du hellre svara på dagens debatt? 1 200 tecken inklusive blanksteg. Debatten pågår dygnet runt, i mobilen, på webben och i papperstidningen!

debatt@metro.se  
www.metro.se/debatt