

# LÅNGTIDSPARKERAD I SVERIGE

I trakterna runt Göteborg lever utländska chaufförer månader i sträck i sina lastbilar. Ibland år. Här krockar den svenska modellen med EU:s fria rörlighet. – Vem skulle inte vilja ha en sådan här lön men leva ett mänskligt, vanligt liv hemma, frågar sig en bulgarisk chaufför.

TEXT & FOTO: MARIA STEEN

Ett utländskt äkeriföretag har sina lastbilar permanent uppställda här. Genom en kartläggning av utländska företags uppställningsplatser har Transport ERS-akt bevisat att chaufförerna är utstationerade i Sverige.



## EU:s mobilitetspaket – ett försök att stoppa utnyttjandet av chaufförer

”En seger för den svenska modellen” sa Marita Ulvskog (S) när EU-parlamentet den 4 april förtade ja till att arbeta vidare med EU:s mobilitetspaket.

Det nya utstationeringsdirektivet från förra året räckte inte till för att ställa dämpningen av löner och arbetsvillkor som gjort många chaufförer från öst tillägna på Europas vägar.

Paketets innehåll:

- **Chaufförerna ska omfattas av utstationeringsreglerna.** Den som arbetar i Sverige ska riktas som utstationerad från dig och ha svensk lön.
- **Ställarens cabotage regler.** Utländska åkerier får rätt att under tre dagar göra inrikeskörningar i det land dit de kört internationella transporter. Därför måste ekipaget återvända och tillbringa minst 90 timmar i cabotagelandet.
- **Förarna ska inte behöva sova**

- **I tynen.** Arbetsgivaren ska stå för inkvartering.
- **Arbidsregler om kör- och viloider.** Enligt förslaget blir det nu tillåtet att köra två veckor i sträck med en förkortad veckovila i tynen.
- **Lastbilarna ska föras med GPS och få dedikera för att kontrollera att regler följs.**
- **Även låsta lastbilar ska omfattas av reglerna.**
- **Ett stärkt beställarsvar.**

- **Transportörerna får större kontroll** på sig att se till att villkor hos underleverantörerna är rimliga.
- **Efter EU-vallet den 26 maj** väntar inrapporterande mellan parlamentet, kommissionen och ministerrådet som ska ensas om det slutgiltiga lagförslaget.
- **Går det igenom kan det betyda bättre villkor och löner i Europas transportnät, som ersätter drygt fem miljoner människor. Men**

- **alla ser det inte så.** I EU-parlamentet har länder som Rumänien och Bulgarien stött med närbil och för att hindra paketet från att bli verkligt. Där länder som Sverige, Tyskland och Frankrike ser bättre villkor, löner och minskad social dumping ser stötar i öst-protektorerna och försök att skydda den inhemskt marknaden från konkurrens. Frågorna om hur reglerna kan efterlevs är fortfarande många.



Lazar Kostadinov från Petrich i Bulgarien saknar familjen men säger att han varit sig vid ensamheten. I dag bugar han potatis och kyckling utanför lastbilen till sig själv.

## ”It's a pleasure for him”

### RÄSTPLATSEN VID E20, PARTILLE.

Det är storleke och bilar med lediga familjer sasar förbi utanför på E20. På rastplatsen står fyra utländska lastbilar på rad med mörklagda fönster. En orakad man sitter framför en utländsk bil och skakar potatis. I skafferiet bakom passagerardörren står olivolja, potatis och konserver. En skrynklig tidningsida på bulgariska ligger för vinden.

– Speak english? undrar jag. – No, no, he has first avajärade men torkar sedan av händerna och sitt hand. Han pekar på sin anteckningsbok. Med knaggliga bokstaver i rött bläck skriver han sitt namn – Lazar Kostadinov och att han kommer från Petrich i Bulgarien, nära gränsen till Grekland.

Han är 59 år men ser äldre ut. När samtalet går knackigt ringer Lazar Kostadinov sitt barnbarn i Bulgarien som översätter. – Han säger att han kör fem månader i sträck och är hemma en. Hans lön är 2170 euro per månad före skatt. Han betalar mat och kostnader med egna pengar. *When he must stay at home because he's sick, he don't get paid. No, no.*

Vad skulle ändrade lagar om kör- och viloider betyda? – Han vill inte ändra på något. Bli det kortare tide ut är han rädd att det blir mindre lön. Hur är det är att lägga ute fem månader i sträck? – Han vill jobbas här. It's a pleasure for him. – Även om han saknar familjen så är det okej. Samma jobb i Bulgarien hade gett max 600 euro. Det räcker



– Adjö min älskning, säger Lazar Kostadinov till sitt barnbarn i Bulgarien.

inte för att leva av, översätter hon. Lazar Kostadinov är van vid ensamheten. Säger att han till och med föredrar den. När han inte kör väntar han och bugar mat. I dag blir det kyckling och potatis. När samtalet med barnbarnet avslutas blir han varm i kinden, lägger huvudet på sned och gers släpssassar i mobilen. – Adjö min älskning, säger Lazar Kostadinov från partieringsgickan i Partille.

”Vem skulle inte vilja leva ett vanligt liv?” EXPORTGATAN, BACKA, HISINGEN. Stoyan är en av de yngre chaufförerna från Bulgarien. Egentligen är han utbildad till något annat men utan rätt politiska kontakter fick haninga jobb i hemlandet. – Byr de boegnstätere hem ma försöker jag igen. Vårt land styrs av en handfull personsom >>>



Får återlet recsa på att de pratat med media får de sparken direkt, säger Transports Freddy Welle om chaufförernas rädsla för att prata med media.



De filippina chaufförerna jobbar ett år i sträck i Sverige. Efter några minuter vågar de inte fortsätta samtalet, om chefen skulle komma.



Kartongen runt gasolsticket hindrar lågan från att blåsas ut.

bara ser till igen kortslagsvinning. Det är en av anledningarna till att folk blundar Bulgarien.

Facket är han inte med i. Vet inte ens om det är finns.

–Venskulle inte vilja ha enskilda här för mig. Leva ett mänskligt, vanligt liv hemma? Gå i skolan, dricka kaffe, gå på restaurang och kanske resa. Varför skulle vi komma till Sverige, byta mot regler och lagar och bo i lastbilarna på parkeringsplatser om vi hade valarna på landet hemma?

Tro du att EU:s mobilfetspaket kan förbättra era arbetsvillkor?

ARENDAL, VÄSTRA HISINGEN. Vid Volvo bilas byggnader ekar musk mellan plåtväggarna. Det känns som att komma in på någons bakgård. Marius Pusca från Suceava till bra saker, men i verkligheten stoppar de den i egen ficka. På kvällen får jag ett mejl: "Hoppar att reportaget kan hjälpa till att ändra någonting. Att visa

de riktiga anledningarna till varför vi är här i Sverige. Och om du verkligen vill vara vad som händer, varför chaufförer lämnar landet måste du göra djupa djupare." Några dagar senare, i ett mejl: "Snälla, publicera inte mitt namn eller min bild. Jag kommer att få stora problem då." Stoppa heter egentligen något annat.

"I Rumänien hade min lön varit 5 000 kronor"

ARENDAL, VÄSTRA HISINGEN. Vid Volvo bilas byggnader ekar musk mellan plåtväggarna. Det känns som att komma in på någons bakgård. Marius Pusca från Suceava till bra saker, men i verkligheten stoppar de den i egen ficka. På kvällen får jag ett mejl: "Hoppar att reportaget kan hjälpa till att ändra någonting. Att visa



Basaraba Nicisor (längst fram) och Basaraba Balaceanu kommer från Craiova i Rumänien. De har en månadslön på 1900 euro före skatt och bostadsutgifter och uppehåll under de två månader de ligger ute på vägarna i Europa.

lönen på 25000 kronor före skatt. –Hade jag jobbat i Rumänien hade jag haft 5 000, så jag klagar inte. Jagas svenskar skulle förmodligen acceptera vilkoren men för oss är de good enough. De bästa villkoren har nog bulgarerna och låtarna. Kommer man från ett land med dåliga arbetsvillkor så accepterar man vad som helst, bara det ger pengar.

Marius Pusca är den ende jättrif farsom inte ber i lastbilshytten. Förväntar ordnat runt i lön och de andra chaufförerna. För honom är låga lönen för lika arbetsvillkor. –Absolut, varför skulle jag inte ha det? Jag gör samma jobb som de och ibland till och med bättre.

"Stjäl någon diesel måste jag betala" POLISENS KONTROLLPLATS. –För oss är stölderna när vi står i parker-

rade ett jätteproblem. Som firare för vi är ansvariga för godset, därför måste vi svara i lastbilarna. Själ någon diesel är det jag som måste betala till företaget, säger Arminius Grazevich från Litauen. Att inkvartera chaufförerna på hotell, som är ett av företagens EU:s mobilfetspaket, blir en svårt i verkligheten tror han.

I så fall måste de bygga bättre parkeringar och kanske ha väkter som valtar godset när forarna sover på hotell. Hans kollega Raimundas Svilpa jobbar som säkerhetsvakt i fenton är men tvungades byta jobb när lönen gick ner. Nu tjänar han 2 200 euro före skatt och står för alla kostnader när han ligger ute. Två av hans tre vuxna barn har emigrerat till Australien och Tyskland.

–De unga lämnar landet, det finns inte tillräckligt med jobb.

"Hur mycket har en svensk chaufför i lön?"

EXPORTGATAN, BACKA, HISINGEN. Runt gräsmattan på Exportgatan samlas de turkiska chaufförerna. Här gör Cumali Özden från Istanbul turkiskt kaffe med ena handen och rör i en köttgräsa med den andra. Den här söndagsformiddagen har några glas rakis med varm mjölk gjort honom lite extra spexig. Han ler brett och håller fram två köttbällor som en smid.

–Good, yes? För att ligga ute fem månader i sträck och köra genom Bulgarien, Rumänien, Slovakien, Tjeckien, Polen, Sverige och till Norge får de turkiska chaufförerna ut 1000 euro i månaden. –Hur mycket har en svensk chaufför i månadslön? undrar kollegan Ibrahim Sali.



Turkiskt te. Ibrahim Sali har gjort i ordning dubbla kamor och snart har Cumali Özden, Kadri Tavrikolo och en chaufför som inte vill säga sitt namn, bänkat sig i solen runt lastbilens utfallbara bord.



– Det blir katastrof om man slutar jobba när man blir pensionär, säger Arminius Grazevich från Litauen. Han räknar med att på en pension på runt 160 euro (cirka 1 600 kronor) i månaden.



I Litauen arbetade Raimundas Svilpa som väktare i femton år. Men när körens försämrades började han köra lastbil i Europa. Varje kväll parkerar på Skärpe med frun.



De lätta lastbilarna används av stora företag för snabba transporter genom Europa. De körs ofta utan avbrott och med överlast.

"Vår chef kan komma närsomhelst"

NÄSONSTAN I HAMMEN. Enligt uppgifter till Arbetet har en handfull svenska åkerier ansökt hos Migrationsverket om arbets- och uppehållstillstånd för arbetskraft från Filippinerna. Dessa löner ska vara avsevärt lägre än den kollektivavtalade och arbetsdagarna sträcka sig från tidig morgon till sen kväll.

Jag står på två av dem på en av parkeringarna. De lagat mat. En kartong med rika kycklingfärs står på marken mellan lastbilarna. De häkar vänligt och tar i hand. –Vi är från Filippinerna. Vi jobbar för ett svenskt företag, för det finns inga jobb hemma. Hur länge jobbar ni när ni är i Sverige? –Ett år. Sen åker vi hem en månad.

nad. Jag ska åka i dag faktiskt, säger den ene. Jag frågar om jag får ta en bild. Deskrivare nervöst påsig. –Vår chef kan vara här inom tio minuter. De vill inte prata mer. Den ene reser sig oroligt upp. –Han kan vara här precis när som helst. Då får vi störa honom.

"Det behövs en kontrollfunktion"

TX-PORTEN, VOLVO, HISINGEN. Freddy Welle, ordförande för Transports åkerier i Göteborg, svänger runt på parkeringen utanför Volvo bilfabrik i Torslanda. Han stannar fram för tre små låta lastbilar. I varje framsäte ligger en sovande förare. Han anser att två saker avgör om EU:s mobilfetspaket ska fungera.

–Det ena är att det finns en kontrollfunktion för att se till att reglerna efterlevs. Till exempel färdskrivare, säger han och pekar på de små lastbilarna. Han berättar att de används för snabba transporter, till exempel mellan belgiska Gent och Torslanda. De saknar färdskrivare så de kan köras hur länge som helst. En färdskrivare registrerar hastighet och kör- och vilotider. En vanlig lastbil får köra nio till tio timmar sedan måste föraren ha en dyna vila på elva timmar. Det andra han anser vara nödvändigt för att få påbörjat att fungera i praktiken är beställarsvaret. De stora företagen står hela tiden ifråga sig och säger att de inte ska ha koll på alla sina underleverantörer. Men om beställaren skulle sika på en small om de inte såg till att reglerna följdes tror de att det skulle bli tvånstopp för så där här. •



Freddy Welle, ordförande i Transportarbetarförbundet åkerier i Göteborg, försöker hålla koll på de utländska chaufförernas villkor.