

Just in time
Ekobrottslighet inom svensk och norsk
långtradartransport

RAPPORT 2002:6

Produktion: Brottsförebyggande rådet, Information och förlag, Box 1386, 111 91 Stockholm
Telefon 08-401 87 00. Fax 08-411 90 75. E-post info@bra.se Internet www.bra.se
ISSN 1100-6676. ISBN 91-38-31925-X
Författare: Lotta Pettersson, Vanja Lundgren
Omslag: Britton & Britton
Redigering och layout: Ozelot Konsult AB
Tryck: Intellecta Docusys, 2002
© Brottsförebyggande rådet

Innehåll

FÖRORD	5
SAMMANFATTNING	6
ALL AS USUAL: JUST IN TIME HOLDER AKKURAT	9
1. INLEDNING	12
Varför en branschstudie?	12
Rapportens syfte, problemformulering och viktiga avgränsningar	13
Vetenskapsteoretiska och metodiska aspekter	14
2. VAD ÄR LÅNGTRADARTRANSPORT?	17
Långtradartransport – del i och av en större kultur	17
Förståelse av en bransch som en subkultur	18
Särskilda kunskaper, värderingsbakgrunder och normer	20
Handlingsstrategier som normativa uttryck	21
3. EKONOMISKA BROTT SOM STRUKTURELL ANPASSNING?	24
Branschens strukturer	24
Strukturernas konsekvenser	25
Brott som en strukturellt motiverad anpassning	28
4. EKONOMISKA BROTT SOM NORMALITET ELLER AVVIKELSE?	38
Uppgiftslämnarnas perspektiv – brottens normalitet varierar	39
Ett strukturellt orienterat perspektiv – kan brott ses som strukturella konsekvenser?	41
Diskussion	43
REFERENSER	45
ENGLISH SUMMARY	48

Förord

Åkerinäringen har länge uppmärksammats som en problembransch när det gäller ekonomisk brottslighet. För att få vara verksam inom yrkestrafiken krävs därför både en ”vilja och förmåga” att följa reglerna och betala skatten. I denna vandelsprövning kontrolleras fortlöpande bland annat domar och strafföreläggande om ”allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott”.

Denna rapport handlar om brottslighet inom långtradarnäringen. Det gäller allt från skatteundandragande genom svarta körningar och brott mot vilotidsreglerna till smuggling av sprit och tobak. Den främsta orsaken till brotten beskrivs i termer av ekonomisk press, som blivit ett villkor för branschens aktörer. Enligt rapporten framstår vissa brott som ”normaliserade”, det vill säga accepterade i delar av branschen. Men rapporten beskriver ändå en bransch full av möjligheter och pekar inte ut den som en särskild problembransch.

I det moderna samhället är transporter av grundläggande betydelse. Inte minst åkerinäringen är viktig. Det är därför angeläget med en diskussion om möjligheterna att genomföra förbättringar för branschen. Rapporten bör ses som ett led i denna diskussion.

Brottsförebyggande rådet (BRÅ) har fått i uppgift av regeringen att verka för att forskningen om ekonomisk brottslighet utvecklas vid universitet och högskolor. Det är denna satsning som är bakgrunden till rapporten och som medfört att BRÅ, inte minst genom bidrag till universitet och högskolor, hittills lämnat stöd till ett trettio-tal projekt. Rapporten ska också ses som ett led i BRÅ:s allmänna uppdrag att sprida forskningsresultat till andra grupper än dem som dagligdags tar del av akademiska forskningsrapporter. Det gäller riksdag och regering, departement och myndigheter – inte minst inom rättsväsendet – samt medierna. En viktig målgrupp är också olika organisationer. Denna rapport riktar sig till transportbranschens organisationer, både på arbetsgivar- och arbetstagsarsidan.

Forskningsprojektet har skett i samarbete mellan Stockholms och Oslo universitet. Rapporten är författad av doktoranden Lotta Pettersson vid Kriminologiska institutionen vid Stockholms universitet och hovedfagsstuderande Vanja Lundgren vid Institutt for Kriminologi og Rettssosiologi vid universitetet i Oslo. Handledare har varit professorerna Henrik Tham, Stockholms universitet, och Per Ole Johansen, universitetet i Oslo. Författarna svarar själva för slutsatser och förslag.

Redaktör för BRÅ:s forskningsserie om ekonomisk brottslighet är verksamjuristen Lars Emanuelsson Korsell.

Ekobrottsmyndigheten har bidragit med ekonomiskt stöd till produktionen.

Stockholm i mars 2002

Ann-Marie Begler
Generaldirektör vid BRÅ

Sammanfattning

Rapporten bygger bland annat på djupintervjuer med 36 chaufförer och åkare i Sverige och Norge. Det är deras berättelser som ligger till grund för rapporten.

Strukturella problem förklarar brottsligheten

Det är fel att beteckna åkeribranschen som en renodlad problembans, med en omfattande ekonomisk brottslighet. Men detta hindrar inte att det finns en hel del problem, som chaufförer och åkare försöker hantera. Dessa problem är strukturella och intervjupersonerna beskriver fyra problemområden:

1. *Bristande självständighet.* Chaufförer och åkare upplever att de i hög grad är styrda utifrån, av uppdragsgivarnas krav, och kan därför exempelvis inte styra arbetsdagens längd. Därför bryter man i vissa fall mot lagstiftningen.
2. *Bristande transportplanering.* En lastbilstransport är numera ett lager på hjul som ingår i en kedja av leverantörer, speditörer och tillverkare vars samverkan måste fungera för att lagret ska kunna levereras ”just in time”. När kedjan hoppar av sker det ofta på bekostnad av den enskilde chauffören, som på ett eller annat sätt måste lösa situationen. Till detta kommer att lastbilen måste fungera, det får inte vara stopp på vägarna och färjor får inte vara försenade.
3. *Att leva på marginalen.* Branschen kännetecknas fortfarande av en- eller fåbilsåkerier, många med bristande ekonomiska och sociala resurser. Marginalerna är därför små och även mindre förändringar, exempelvis måttliga prishöjningar på diesel och däck, får stora konsekvenser. Den enskilde åkaren gör därför vad han kan för att få verksamheten att fungera.
4. *Internationell konkurrens.* Åkare anser att priserna länge stått stilla på transporter på grund av en ökad internationalisering av bland annat den inre marknaden. I klartext innebär det att utländska åkerier även tar ”inrikes” uppdrag och pressar priserna. Sverige och Norge är också i många avseenden högkostnadsländer. Det gäller arbetsgivaravgifter, dieselskatt och fordonsskatt.

Åkarna hanterar dessa problem med både lagliga och olagliga strategier. Valet av strategier beror till stor del på åkeriets storlek, främst i termer av ekonomiska och sociala resurser. Därför går det inte heller att sätta likhetstecken mellan företagsstorlek och val mellan legala och illegala strategier. Variationerna är därför stora mellan åkerierna. Strategier går ut på att minska

kostnaderna eller öka intäkterna. Det finns många goda exempel på lagliga strategier och på företag som är framgångsrika till följd av engagemang och kvalitet. Men denna rapport handlar inte främst om dem, utan om de andra – de som gör sig skyldiga till brott på hjul.

Olagliga strategier

- Dålig transportplanering och kontraorder till chaufförer kan innebära att man bryter mot regler om kör- och vilotider.
- Smuggling av alkohol och tobak i större partier sker för att öka inkomsterna, men är mindre vanligt. Det ”normala” är traktamentshöjare, det vill säga att ta in lite mer än vad som är tillåtet.
- Svart arbete förekommer, men bedöms av intervjupersonerna som mindre vanligt än vad den allmänna bilden av branschen kanske förmedlar. Betydligt vanligare är ”byte av tjänster”, när nätverk av bekanta och bekantas bekanta ”skattefritt” hjälper varandra med olika varor och tjänster.
- En del av lönen kan betalas ut ”grått” och in natura, i form av exempelvis förbrukningsvaror som diesel, tobak och kläder. Arbetsgivaren kan här också lyfta den ingående momsens på varorna. Effekten blir lägre arbetsgivaravgifter, inkomstskatt och mervärdesskatt.
- Fakturor och kvitton kan förfälskas för att öka avdragen. Detta är emellertid mindre vanligt enligt intervjupersonerna. Men något vanligare är att kvitton ”skaffas fram” för att justera bokföringen genom avdrag som i realiteten används för ”gråa” löner.
- Att köra på för lågt beskattad och obeskattad diesel är olagligt i både Norge och Sverige. Den billigaste röda dieseln beskrivs i huvudsak som ett norskt problem. Särskilda metoder används för att få bort den röda färgen.

För att undvika myndigheternas kontroller på vägarna finns ett varningssystem mellan chaufförerna. Behovet av att slippa kontroll handlar mer om att inte bli försenad med transporten än risken för att eventuellt åka fast för något brott.

Myndigheternas kontrollverksamhet kan också användas av chaufförerna för att komma till rätta med aktörer som använder illojala metoder i form av bristfälliga fordon som kan innebära fara för liv och hälsa. Det handlar om dåliga däck, bromsproblem, oljeläckage och orenade avgaser. Metoden går ut på att låta bristerna komma till myndigheternas kännedom.

Lagliga strategier

- Bland chaufförerna finns en sammanhållning som innebär att man stannar och hjälper varandra när problem uppstår, oberoende av om det är konkurrerande företag eller inte. Det gäller allt från att ge råd om den snabbaste vägen till hjälp med däckbyte vid punktering.
- Åkare bildar informella nätverk och ger varandra tips om billiga leverantörer och skickliga mekaniker samt om pålitliga samarbetspartners som chaufförer och godsleverantörer.
- Åkare engagerar sig i branschorganisationer och chaufförer i fackföreningar för att verka för bättre villkor.
- För att hålla priserna nere tankas dieseln vid internationella transporter i det billigaste landet.

Förändrade strukturer kan ge bättre förhållanden

Även om merparten av intervjupersonerna har god kännedom om brottsligheten i branschen finns det vissa som tydligt ser brotten som avvikande beteende och själva i hög grad följer de juridiska spelreglerna. Men det finns också intervjupersoner som lättare accepterar brottsligheten och som också begår brott. Med andra ord är variationen stor.

Brottsligheten förklaras av de strukturella problemen. Den främsta anledningen till att vissa åkare och chaufförer begår brott medan andra inte gör det, är tillgången på ekonomiska och sociala resurser. De som har små resurser har större benägenhet att begå brott än de som har bättre resurser. Det betyder emellertid inte att alla med små resurser begår brott och att alla med större resurser väljer lagliga strategier. Återigen är variationen stor.

De intervjuade chaufförerna och åkarna ser problemen i branschen i första hand som strukturella. Därför borde det också vara ”relativt enkelt” att göra något åt dem. Det är strukturerna – förhållandena i branschen – som främst bör förändras, inte enskilda personer. Rapporten bör därför ses som ett underlag för en diskussion om hur branschens förhållanden ska kunna förbättras i framtiden för att fler ska kunna välja lagliga strategier.

All as usual: Just in time holder akkurat

För att ge läsaren en bild av den vardag forskarna mött då de varit i fält, finns här en bild av branschen i form av en berättelse med Vanja Lundgrens ("jag" i berättelsen) intryck från en av de turer som hon följde med på.¹ Det handlar om en yrkesvardag där brott förekommer, men också om att göra ett viktigt jobb på bästa möjliga sätt.

Avgang Tollpostterminalen, Oslo havn: Jeg klatrer opp i hytta i sekstida en fredag ettermiddag våren 1999. Bilen er en Black Royal, en Volvo for oss uinnvidde, og jeg skal være med den og Atle, sjåføren, till Kapellskjær utenfor Stockholm. Der skal en annan sjåfør, Knut, ta over bilen, og vi skal levere lasten, cirka tjuette tonn aluminiumskabler, til ett sted i Finland før vi skal plukke opp ny last og returnere till Oslo. Absolutt minimum reisetid for en slik tur er førtiätte timer, men jeg har forberedt meg på at det kan ta litt mer tid. Jeg hadde allerede snakket med Atle og bileier noen ganger på telefonen, og begge var klare på at dersom alt nå skulle gå som det var tenkt, "kunne jeg regne med" å være hjemme igjen søndag kveld. Atle hadde da latt det skinne igjennom at jeg burde kanskje ikke gjøre noen avtaler søndag kveld.

Atle er trøtt og lei når jeg klatrer opp i hytta, og lurar på om jeg har hatt vett nok til å ta med kaffe. Det har jeg heldigvis, og han blir blidere etterhvert som kaffen blir traktet og jeg i tillegg kan by på hjemmelaget sjokoladecake.

Han kom opp fra Göteborg med en annen bil i natt, har brukt dagen på lossing i Oslo-området før han overlot bilen han kom med til en annan sjåfør som skulle laste den før han skulle ta døgnhvil og deretter dra til Mørekyten for levering. "Gamla" (som Atle omtaler bilen som) ble kjørt til Oslo av den samme sjåføren, og hun skal altså videre til Kapellskjær nå med Atle bak rattet. Forsinkelsene har vært store, og Atle forteller att han er dønn lei av lossing i Oslo-området og av kjøring med biler han ikke kjenner. Bilen han kom opp med fra kontinentet tilhører et annet firma, og Atle hadde fått slengt den turen på seg "ganske plutselig".

Fordeelene med lossinga og lastinga var at den andre sjåføren hadde fått gjort bilen rein innvendig, og Atle lurar på om jeg vet hvilken cowboy som vanligvis kjører denne. Kaffetrakteren hadde vært så svart at sjåføren hadde måttet låne stålull på en losseplass for å få den rein, og jeg kjenner igjen stoltheten over at bilen skal se ordentlig ut også fra andre aktører.

Atle kjører som selvstendig næringsdrivende. Dette innebærer at han leier ut seg selv og erfaringen sin mot atten prosent av transportprisen, eller sagt med andre ord: Atle mottar atten prosent pluss moms av det bileier får i betaling. I praksis innebærer det at bileier får omkostningene med turen (utgifter til bil, diesel og merverdiavgift) og en eventuell fortjeneste samt Atles

1) Beskrivningen grundas på en personlig betraktelse från Vanja Lundgren och är därför skriven på norska.

atten prosent, mens bileier slipper å betale arbeidsgiveravgift og Atles skatt. Atle er selv ansvarlig for å innbetale sin skattesats.

E18: Oslo-Kapellskjær: Etterhvert finner vi rytmen. Vi røyker, Atle drikker kaffe og jeg drikker brus. Det dukker stadig opp noe langs vegen som vi prater om. Jeg trives godt oppe i hytta. Det er godt å ha oversikt. Atle hilser på alle Volvoer som går i langtransport, og på enkelte i andre store biler også. Han flirer litt nå jeg spør om han bare hilser på Volvoer, og jeg forstår bare utvalgte Scania-sjåfører hilses på...

Omsider kommer vi til grenseovergangen ved Ørje. Den er ikke bemannet, og vi drar rett forbi. Jeg forstår etterhvert og etter en del indirekte spørsmål at siden Sverige er transittland, skal vi ikke tollklarere lasten her. Vi drar på en times tid til, da har vi kjørt i cirka tre timer og Atle mener det begynner å dra seg til mot fylling. Dieselen er billigere i Sverige enn i Norge, og vi stopper ved en Shellstasjon og fyller opp. Dette tar cirka en halv time, vi får fylt ferdigraktet (og gratis!) kaffe på termosen og Atle blir stående og prate litt med en annen langtransportsjåfør. Han vil ikke sette seg ned her. "Er for trøtt", sier han når jeg spør, og så forklarer han at han satser på ei tretimersøkt til før han må sove litt.

Det blir ikke tre timer. Vi prater en del, om bransjen og de siste ukene i Atles liv. Han har vært på vegen i tre uker, for forskjellige transportfirmaer på grunn av dårlig oppdragstilgang i firmaet han egentlig jobber for, og vil helst hjem. Samtidig har han dårlig råd, "low cashflow", og det passet dårlig med hans egne avdrag på gjeld at han plutselig skulle ha ei hel friuke.

Jeg merker at han er trøtt, og spør hvor lenge han egentlig har kjørt nå. Han mener det drar seg opp mot en atten timer, men heldigvis er ikke alle disse timene registrert på samme skiva. Jeg foreslår noen timers søvn. Etter ei stund sier han seg enig, og etter nok tjue minutter finner vi en rasteplass med plass til alle tjue metrene bil. Atle stopper bilen og tilbyr meg den nederste køya. Han går utenfor bilen mens jeg finner fram vann og vaskeservietter og får pusset tenner og tatt nattstellet i skogkanten. Da jeg kommer tilbake til bilen, har Atle allerede lagt seg, men han sover ikke. Jeg låser og trekker for gardinene og får lagt ut soveposen på den nederste køya. Sier god natt, og spør når vi må opp. Atle mener vi har god tid dersom vi kommer oss på vegen igjen rundt seks. Han har stilt vekkerklokka si, så jeg kan sove trygt.

Han forteller også at det ligger en kniv i lomma på døra, "hvis det skulle komme noen vi ikke vil ha her". Jeg ser etter, og det ligger en stor kniv der. Jeg spør om det er standardutrustning i disse bilene, og Atle mener at det burde være det. Selv har han alltid en kniv på seg. Ikke at det skjer spesielt mye i Sverige, Norge eller Finland, men han har opplevd flere ransforsøk mens han har sovet utenfor vanlige truckstops sørover, og da er det greit å vifte litt med en kniv. Hans erfaring er at "tjuvraddene" stikker da. Atle sovner, mens jeg sliter litt mer med å finne roen...

Jeg våkner med et brak. Føles det som. Klokkas på dashbordet viser 07.18 og jeg forstår at vi har dårlig tid. Atle hadde beregnet fem effektive timers kjøring til Kapellskjær, og det er mindre enn det igjen til ferjen skal legge fra. Jeg får vekket ham, og han praktisk talt hopper i klærne. Jeg stikker ut et nødvendig ærend mens Atle starter bilen og får fylt på luft.

Så snart vi er ute på E18 begynner Atle å fikle med noe på dashbordet. Det viser seg at bilen har fått påmontert fartssperre, som sjåførene til gjengjeld har demontert. I praksis betyr dette at bilen kan øke farten ut over de åttiåtte kilometrene i timen fartssperren vanligvis blokkerer fartøkningen på, og Atle forteller at han vanligvis ikke bruker denne. Det blir fort dyrt å kjøre fort, bilen sluker mye mer ”suppe” (dieselolje) når den går tungt lastet i stor hastighet enn ved lav. Det er det imidlertid ikke så mye å gjøre ved nå. ”Sjefa” vil neppe like det, sier han og viser til bileierens kone som har ansvar for lønn, utbetalinger og regnskap.

Vi kjører og kjører. Atle er ikke spesielt fornøyd, men han sier at han takler stresset. Vi nærmer oss Kapellskjær, men Atle sier at vi ikke rekker det, han er helt sikker på at det kommer til å skje noe langs veien. Når det er en halvtime igjen til ferja skal legge fra land, ringer han sjefen (bileieren) for å be ham kontakte ferjeselskapet for å holde ferja tilbake noen minutter. Sjefen synes imidlertid det er bedre at Atle ordner opp sjøl, og Atle ringer derfor Knut for å be ham ta kontakt med brua på båten. Like etter får vi tilbakemelding om at ferja venter fem minutter. I samtalens løp avtaler han med Knut at Atle skal kjøre bilen ombord, men hoppe ut i det han har førerhytta over lemmen, og at Knut skal stå der med nøklene til den andre bilen som skal tilbake til Norge.

Vi rekker det akkurat, det gjenstår ett minutt av den fem minutter lange utsettelsen av avgangen når Atle hopper ut og overtar nøklene og løper i land. Knut hopper bokstavelig talt opp i førersetet og får bilen på plass. Lemmen er nede før motoren er stoppet, og Knut forteller meg at jeg og Atle er et par ordentlige ”sneglehuer”. Bilen stropes fast og ferja legger fra land.

Overfarten: Vi får et problem ved innsjekkingen når det viser seg at det er en kvinne (altså jeg) ombord: Oldfruen vil at lugarene skal omdeles, men jeg og Knut kommer fram til at vi fint kan dele en lugar med to køyer. Jeg må jo likevel stole på ham, mener Knut, når jeg skal overnatte med ham i bilen hans.

Vi dumper bagene i lugaren og går for å spise lunsj. Varm svensk lunsj med mye kjøtt og lite grønnsaker og en øl per hode. Under måltidet blir vi sittende med fem andre sjåførere, og Knut kjenner en av dem før. De har jobbet sammen i et transportfirma som gikk konkurs, og Knut er litt opprørt over at han ikke fikk sin siste lønn. Hans tidligere arbeidskamerat går på Knut ganske sterkt, fordi han mener at Knut ikke fortjente lønna i og med at det alltid var så mye svinn på Knuts kjøring. Knut blir etterhvert ganske sinna, og vill ha meg med till taxfree’n.

Taxfree’n viser seg å være et par umalte lugarer uten skott mellom og med et kasseapparat på en disk som ser ut som et bord. Her selges det øl, whisky, konjakk, Harley Davidson og et par andre herreparfymmer samt diverse tobaksvarer. Og vingummi til barna. Jeg oppdager relativt fort at det ikke er snakk om vanlige tax free-rasjoner her, det ser for meg ut som om majoriteten bærer med seg flere brett med øl og diverse flasker brennevin i tillegg til en rekke kartonger sigaretter. Dette bæres direkte ned i bilene, bildekk er ikke stengt under overfarten.

Vi går opp i lugaren og sover til det dunker på døra. Kveldsmaten rekker vi ikke men vi kjører i land klokka åtte. Så langt holder skjemaet. Bilen er på leverings-stedet just in time, og produsenten får materialet sitt før han har gått tom. Imidlertid holder ikke skjemaet lenger etter lossing. Det som kunne gå galt, gikk galt, og returen ble skjøvet et døgn. Imidlertid er det en annen historie.

1. Inledning

Detta är en rapport från ett kvalitativt projekt om ekonomiska brott i svensk och norsk långtradartransport. Projektet tog sin start i början av år 2000 och är ett samarbetsprojekt mellan Institutt for Kriminologi og Rettssosiologi vid Universitet i Oslo och Kriminologiska Institutionen vid Stockholms Universitet.² Bakgrunden till undersökningen var en uppfattning om att olika ”vinningsbrott” i vid bemärkelse var relativt utbredda i norsk långtradartransport (Lundgren, 1997). Eftersom brotten var utbredda inom branschen³, i huvudsak i anknytning till en i övrigt laglig näringsverksamhet, var det naturligt att försöka förstå om de ekonomiska brotten kunde ses som normalitet eller avvikelse i långtradartransporten.

Det svensk-norska samarbetet motiverades utifrån att båda länderna kan ses som högkostnadsländer med en relativt likartad politisk, välfärdsmissig och social utveckling. Samtidigt var det intressant att se om det svenska EU-medlemskapet kunde förstås som bidragande till eventuella skillnader mellan branschaktörernas förhållningssätt till brotten i Norge respektive Sverige. Denna rapport kommer främst att utgå från de båda ländernas långtradartransportbranscher i förhållande till andra europeiska länder, snarare än att jämföra norsk och svensk åkerinäring och transportverksamhet.

Varför en branschstudie?

Ett svar kan vara att man genom branschstudier kan analysera brotten i det sammanhang där de uppstår. Därav kan man få en djupare förståelse för hur och på vilka grunder brotten uppstår, och kanske också om förändringar kan påverka deras förekomst. Barnett (1986:572) menar exempelvis att ”Industry defines the immediate market environment in which an enterprise operates”. Genom att studera en bransch och verksamheter inom den, kan man få ökad kunskap om exempelvis vilka tillfällen och möjligheter att begå brott som finns. Att öka kunskapen om en närings specifika prägel kan också vara betydelsefullt för att förstå vilken funktion konkurrens kan ha för lagöverträdelse (ibid). Konkurrens är således en väsentlig aspekt i rapporten, inte minst i det internationella perspektiv branschen kan ses i.

- 2) Detta projekt är finansierat av Brottsförebyggande rådet och rapportförfattarna vill rikta ett tack till finansisören som gjort detta projekt möjligt. Vi vill även rikta ett tack till uppgiftslämnarna och de personer som bidragit med information i samband med bakgrundsintervjuerna. Sist men inte minst, vill vi tacka Martin Bergqvist och Oskar Engdahl för nyttiga synpunkter.
- 3) Studiet av ekonomisk brottslighet där utgångspunkten tas i specifika branscher har genom årens lopp gjorts på varierande branscher och med olika metoder och infallsvinklar i nordisk forskning. Några av de branscher som studerats är exempelvis sjönäringen (Johansen, P.O. och Christophersen, J.G. [1991]), restaurangnäringen (Alalehto, T [2000]) och frisörnäringen (Larsson, P [1995]). Frågan om vissa branscher kan betraktas som mer ”utsatta” för ekonomisk brottslighet, det vill säga på olika sätt antas ha en större förekomst av och risk för ekonomiska lagöverträdelse har rests i olika undersökningar (SOU 1997:111; Barnett [1986]). Två studier som delvis berör långtradartransportnäringen är Magnussons studier av import- och exportförehavanden. (BRÅ-rapport 1981:2; BRÅ-rapport 1987:2)

Ekonomiska brott definieras på en rad olika sätt.⁴ Denna rapport håller sig till att de överträdelser som studerats är brott som är begångna i en i övrigt laglig näringsverksamhet.⁵ Definitionens bredd har gjort det möjligt att diskutera både det som traditionellt omnämns som *economical crime*, det vill säga att anställda och företagsägare begår ekonomiska brott för att främja företagets intresse, men inkluderar också *occupational crime*, där anställda i en verksamhet utnyttjar de ramar (möjligheter) som anställningen ger för att skaffa sig egen ekonomisk vinning.⁶ Rapporten placerar de brott som diskuteras i de två kategorierna.

Rapportens syfte, problemformulering och viktiga avgränsningar

Denna kvalitativa studie har genomförts främst via intervjuer och vistelser i fält där brotten begås, för att förstå vilken betydelse uppgiftslämnarna (de som har intervjuats och andra informationskällor från samtal, fältbesök etc.) tillskriver handlingarna. Rapporten bygger på 36 intervjuer, fältbesök och allmänna kunskaper om ekobrott. Dessa begränsningar gör naturligtvis att den inte kan göra anspråk på att uttala sig om branschens villkor i hela dess vidd.

Ett överordnat syfte har varit att få en förståelse av om de ekonomiska brotten kan ses som normalitet eller avvikelse i norsk och svensk långtradartransport. Man kan tänka sig att brotten betyder olika saker för olika aktörer och även att brotten inte behöver vara antingen normalitet eller avvikelse. När studien likväl har fokuserat på brotten som antingen normalitet eller avvikelse, har det varit för att få en överordnad förståelse av hur branschen som helhet uppfattar enskilda aktörers lagöverträdelser. Fokus har satts på brottens normalitet. Normaliteten har under projektets gång blivit definierad som "vanlighet" och "acceptans", något som innebär att försök gjorts för att ta reda på om de brott som studien omfattar är vanliga och accepterade bland uppgiftslämnarna. Med en annan terminologi kan normalitet benämnas som en upplevd omfattning (vanlighet) respektive normativ normalitet (acceptans).

Via frågeställningarna: "Vad är långtradartransport?" och "Ekonomiska brott som strukturell anpassning?" i kapitel 2 och 3 presenteras den bakgrundsförståelse som fåtts av hur vanliga brotten är. Avslutningsvis diskuteras om brotten är så accepterade att de bör ses som normalitet i branschen.

Följande avgränsningar är väsentliga: Det handlar om vilka brott som varit aktuella att diskutera som en tänkbar normalitet i branschen. Via intervjuerna har det framkommit att enstaka lagöverträdande handlingar kan betraktas som enskilda individers handlingssätt för att skaffa sig egen vinning. Sådana exempel kan vara stöld av delar av eller hel last, "konkursrytteri", eller att stjäla containers med innehåll. Det man kan kalla mer "individuellt"

4) Läs förslagsvis Martin Bergqvists (2000) definitionsgenombång.

5) P-O Träskmanns (1977:2 ff) definition, som i all väsentlighet har legat till grund för ekobrottsforskning inom kriminologin i Skandinavien fram till 1990-talet, se t.ex. Per Ole Johansen (1991).

6) Se förslagsvis Green (1990) som refererar till begreppet "Occupational crime" som "any act punishable by law which is committed through opportunity created in the course of an occupation that is legal" (1990:12f). Enligt Green strävar begreppet efter att ta fasta på grunderna för möjligheter och tillfällen att begå brott.

motiverade brott⁷ behandlas inte i denna rapport. Utgångspunkten tas i de brott som kan relateras till branschens struktur och kan betraktas som en anpassning till – och lösning på – en (upplevd) strukturell press. Eftersom brotten kan ses som relativt vanliga och accepterade i branschen som helhet blir det aktuellt att diskutera om de därmed också bör förstås som normala. Dessa brott gäller i korthet överträdelse mot kör- och vilotidsförordningen, användande av för lågt beskattad och obeskattad diesel, varusmuggling, samt moms-, skatte- och avgiftsfiffel.

De perspektiv som har varit viktiga i analysen är att se brotten och branschen samt dess uppgiftslämnare och aktörer i ett kulturellt och strukturellt perspektiv. Begreppet aktör används som en generell term för de människor som är och har varit yrkesverksamma i branschen och som därmed agerar innanför dess ramar. Uppgiftslämnarna – de som har intervjuats – betraktas som aktörer. Motivet till att använda begreppet ”aktör” är enkelt: de yrkesaktiva ser inte sig själva som passiva objekt – det handlar i hög grad om att aktivt agera för att överleva i branschen och mindre om att ”passivt” förhålla sig accepterande till ett regelverk. Man ska ”aktivt” hålla tyst, visa sin duktighet och köra.

Vetenskapsteoretiska och metodiska aspekter

Forskningsprojektet baseras på en kvalitativ forskningsmetod, något som utgår från hermeneutisk vetenskapstradition. Detta innebär mycket förenklat en vetenskapssyn som har utvecklats sig från 1600-talet fram tills i dag och där utgångspunkten är att människan ses som ett tolkande väsen som har tillgång till den sociala världen via sin tolkning av den, och att ”Meningen hos en del [kan] endast ... förstås om den sätts i samband med helheten” (Alvesson och Skoldberg, 1994:115).

Dagens kvalitativa kunskapsinhämtande som har sin utgångspunkt i en ”verstehen”-tradition (förståelsetradition) och som bland annat har sina rötter i Max Webers tankar, innebär att man bör förstå de kontexter där handlingar äger rum, om man ska kunna förstå handlingarna och meningen med det aktörerna gör eller säger.⁸ Tillspetsat kan man säga att kontext skapar mening. Syftet har därför varit att studera den kontext i vilken ekobrotten äger rum, för att förstå den ”mening” brotten har för uppgiftslämnarna.⁹

7) I detta sammanhang är det i ett kriminologiskt perspektiv en viktig diskussion om en sådan utsaga är realitetsbetingad, eller om den bör ses som en form av rättfärdigande eller en bortförklaring. I kriminologisk teori skiljer man mellan begreppen *neutraliseringar* (kommer i förhand av brotten), som kan ses som en av flera drivande grunder till att man begår ett brott, och *rationaliseringar*, som i korthet kan beskrivas som de förklaringar som individen använder för att rättfärdiga illegala handlingar (och som kommer i efterhand) och som kanske också kan bidra till att individen kan fortsätta göra det man gjort. Diskussionen har bl.a. rötter i Sykes G. and Matza, D: ”Techniques of neutralization. A theory of Delinquency.” I: *The American Sociological Review*, vol 22, 1957 (sid. 664–670). Donald. R. Cressey (1953) analyserade i sin studie av försörjare: *Other People's Money* begreppet rationaliseringar. I den här rapporten har forskarna valt att ta uppgiftslämnarnas utsagor på allvar – framför att diskutera om brotten begås mot bakgrund av ett i förhand internaliserat försvar som kan verka som en drivkraft för att brottet äger rum, eller om deras förklaringar kan ses som ett rättfärdigande av handlingarna, pålagda i efterhand. Detta görs utifrån uppfattningen om en etisk skyldighet att ta deras berättelser och utsagor på allvar när det inte finns någon grund att ifrågasätta deras sanningshalt.

8) Centrala texter om dessa aspekter är till exempel Guneriusen, W. (1997) och Lundgren, E. (2001).

I anknytning till detta bör några metodologiska frågor ställas – en handlar om uppgiftslämnarnas trovärdighet. Utgångspunkten för denna studie är att de öppet och ärligt har gett intervjuarna tillgång till sin erfarenhet och kunskap brotten. Bandspelaren har självklart stängts av då enskilda uppgiftslämnare bett om det. Detta har setts som en indikator på att uppgiftslämnarna har uppträtt ärligt, även om de inte velat att omvärlden ska få kunskap om vad de gjort. Intrycket är också att uppgiftslämnarna varit relativt öppna när de har valt hålla tillbaka information de inte velat ge. De intervjuade har ombetts lämna besked om de av en eller annan anledning inte velat besvara frågorna.¹⁰ Detta har skett vid tre tillfällen under den norska datainsamlingen. I Sverige har några individer valt att inte delta sedan de fått beskrivning av projektets idé, och vid ett fåtal intervjutillfällen har uppgiftslämnaren undvikit att diskutera vissa frågor. Det finns även exempel då uppgiftslämnare inledningsvis förklarat att de eventuellt kommer att berätta om lagöverträdelser som om någon annan gjort dem, även om det gällt dem själva. Vidare bör frågan ställas om de norska och svenska materialen är jämförbara eller möjliga att sammanlänka. Ett samarbete har därför skett för att utveckla intervjuguider och för att diskutera intervjuer, data och tolkningsalternativ. Dessutom har åtta gemensamma intervjuer genomförts. Genom kontinuerlig jämförelse under projektets gång har man kunnat samtolka data-materialet.

METOD, MATERIAL OCH TOLKNINGSGRUNDER

Insamlingen av datamaterialet har gjorts på olika sätt. Bakgrundsintervjuer har gjorts med aktörer, till exempel fackföreningsrepresentanter och olika kontrollörer inom tullväsen och vägmyndigheter. Dessa intervjuer gjordes tidigt i insamlingsfasen och bidrog till en utveckling av bakgrundskunskapen om och förståelsen av branschen. På den norska sidan genomfördes elva sådana bakgrundsintervjuer, utöver samtal med yrkesaktiva aktörer i anknytning till ett tjugogtal besök på truckstops och trailercaféer i Østlandsområdet, vid kajen i Oslo samt vid tre olika lastplatser i samma region.

För svensk del inhämtades bakgrundsinformation genom sju intervjuer, besök och i några fall närvaro under lite längre tid och mer kontinuerligt hos några av de aktörer som omger branschen. Både i projektets inledningsfas och under senare delar har också domar¹¹ gått genom.

9) Förståelse blir följaktligen ett nyckelbegrepp inom kvalitativ metod. Kvalitativa metoder kan sägas stå i ett slags konstruerat motsatsförhållande till kvantitativa metoder som har sina rötter i en positivistisk vetenskapsfilosofi; de springer då också ut från skilda epistemologiska traditioner. "Verstehen"-traditionen resulterar i förståelse av meningsbakgrund, inte förklaring av orsakssamband. (Alvesson, M. och Sköldberg, K. 1994:115). Inom positivismen kan man se förklaring genom härledning från huvudsakligen statistiska fynd och kausala orsaker som ett centralt mål. Denna undersökning är inte kvantitativ och kan därför inte heller ge någon "extern" kausalförklaring på varför de ekonomiska brotten äger rum i långtradartransporten. I denna rapport har i stället ett förståelseperspektiv utvecklats, där uppgiftslämnarnas "interna" förklaringar av vilken mening brotten har i långtradartransporten, ingår i tolkningen.

10) De namn som förekommer i rapporten är fiktiva.

11) I huvudsak domar avseende överträdelser mot kör och vilotidsförordningen samt varusmuggningsdomar.

Olika aktörer har följts på fältet. Vanja Lundgren har tidigare följt med på sammanlagt sju gränsöverskridande turer och på fjorton kortare inrikesturer i Norge. För svensk del handlar det om ett tillfälle på en inrikestur med lokal transport. Vid ett annat tillfälle vistades Lotta Pettersson under projektets inledningsskede en förmiddag på ett åkeri för att få en ökad inblick i hur en verksamhet fungerar.

För både svensk och norsk del har kontakten med branschen – förutom intervjuerna – skett genom vistelser på åkerier och på kajen i hamnen samt genom deltagande på den svenska branschmässan ”Lastbil 2000”. Informationen från fältbesöken har varit mycket viktig för förståelsen av hur komplex branschens uppbyggnad är. Denna fråga återkommer i kapitel 2. Bakgrundsintervjuerna, fältbesöken och de andra formerna av kunskapsinhämtande om branschen har också varit centrala för tolkningen av uppgiftslämnarnas beskrivningar och sammanhang.

Vidare har man på båda sidor av gränsen intervjuat aktörer som har (eller har haft) sin yrkesvardag i branschen. Dessa är både chaufförer och åkeriägare, i små och stora verksamheter, och har olika lång erfarenhet i branschen. Tillsammans finns intervjuer med 36 personer, varav åtta intervjuats gemensamt i svenska fängelseanstalter.

Intervjumaterialet är det viktigaste empiriska datamaterialet i detta projekt och därmed den viktigaste grunden för förståelsen av brotten inom norsk och svensk långradartransport.¹² Det bör också påpekas att citat från norska informanter har översatts till svenska i denna rapport. Intervjumaterialet är bearbetat och tolkat med sikte på att nå aktörernas förståelse av branschen och brotten i den, något som är utgångspunkten för *tolkningen* av om brotten kan ses som normalitet eller avvikelser i branschen.

12) Bortsett från de informanter som var fängslade vid tidpunkten för intervju, har kontakten med uppgiftslämnarna fått via snöbollsmetod (se tex. Högård och Finstad 1986/93). Metoden innebär i korthet att man via kontakter med anknytning till branschen får hjälp att hitta informanter som kan vara villiga att dela med sig av sin kunskap. Metoden är tidskrävande; särskilt eftersom den potentiella informanten ofta behöver tid för att bestämma sig för att ställa upp på en intervju. En del bestämmer sig för att de inte vill intervjuas och det är alltid en tänkbar risk för att informanter drar sig ur undersökningen efter en intervju. Information från sådana intervjuer används inte, men ingår i den samlade kunskapen och därmed i grunderna för den tolkning som görs av branschen som sådan. De intervjuer som här har gjorts både med norska och svenska informanter är semistrukturerade djupintervjuer och genomförda med hjälp av olika intervjuguider. I en semistrukturerad intervju har man en intervjuguide som grund för samtalet. Guiden skapar ramen för vad man önskar information om, men frågornas ordningsföljd eller utformning är inte given – i motsats till exempelvis strukturerade intervjuer (såsom survey- eller enkätintervjuer).

Se till exempel Holstein, J.A. och Gubrium, J.F. (1995) eller Whyte (1984). För norsk del utvecklades en guide för intervjuer med informanter som ansågs vara laglydiga av andra aktörer i branschen, en andra guide utvecklades för intervjuer med informanter som andra aktörer antog hade erfarenhet av brott i branschen. För svensk del utformades två intervjuguider, där den första syftade till att bidra med information om uppgiftslämnarens yrkesliv och upplevda villkor och där den andra tog utgångspunkt i lagöverträdelse. Då intervjutillfället endast varit ett, har dessa två guider integrerats. Antalet intervjuer som genomförts med varje individ har varierat mellan ett och tre tillfällen – i regel två intervjuer per person. Detta är i grova drag likartat också på den norska sidan; där har en huvudintervju och en uppföljningsintervju gjorts med samtliga informanter utom en. Vidare har en tredje guide använts som utgångspunkt för de intervjuer som gjorts gemensamt med informanter i fängelse i Sverige. Dessa informanter har sin yrkesbakgrund i branschen, men var vid tidpunkten för intervju dömda för brott begångna i anknytning till sin näringsverksamhet.

2. Vad är långtradartransport?

Det överordnade syftet med detta kapitel är att lyfta fram en del av de särpräglade drag i branschen som utgör bakgrunden till förståelsen av om de brott man har kännedom om kan ses som normalitet eller avvikelse. Detta görs genom att element lyfts fram från det man kan kalla en "kultur" som kan förstås som bakgrund för branschtypiska handlingar i allmänhet. Långtradartransporten ses här som en subkultur som på några områden skiljer sig från samhällets generella kultur. Beträktelsen görs med utgångspunkten att man med begreppet subkultur möjliggör beskrivningen av vad som kan sägas vara en (kollektivt grundad) "gemensamhet", eller med andra ord normalitet, bland annat avseende värderingar, normer och praktik. Poängen är att lyfta fram det specifika med just långtradartransportbranschens sammanhang och att detta kan tänkas ha inflytande på den enskilde som är en del av det. Olika branscher såväl som grupperingar kan betraktas som subkulturer i vilka specifika gemensamheter uppstår. Vidare ger detta kapitel en skiss av branschens bredd och variationsrikedom.

Långtradartransport – del i och av en större kultur

Långtradartransporten är en legal bransch i linje med andra i ett modernt samhälle, liksom chaufför är ett yrke som andra. Långtradarbranschen är inblandad i anskaffandet av en övervägande del av alla de varor "Svensson" och "Ola Nordmann" konsumerar. Med andra ord kan man säga att branschens chaufförer är nödvändiga i varje individs liv, även om det sker indirekt.

Från det perspektivet är branschens yrken en del av norsk och svensk kultur¹³ och samhällsliv. Branschen kan också ses som en delkultur och en livsstil¹⁴ i ett modernt samhälle. Emellertid påpekar uppgiftslämnare en viktig aspekt av livsstilsbegreppet. Det handlar inte om att yrket endast skulle präglade fritiden; det präglar hela livet. Yrket präglar det sociala livet i sin helhet för aktörerna, främst om man utgår från den långväga, gränsöverskridande transporten. Då man som chaufför utför sitt arbete (som medför längre tidsperioder ute på vägarna) innebär det exempelvis att man sover såväl som arbetar i lastbilshytten. I jämförelse med andra yrken skiljer sig chaufförsyrket åt såtillvida att andra yrken har tydligare gränser rumsligt och tidsmässigt mellan arbete och fritid. I ljuset av denna korta beskrivning kan yrket, präglat av dess i vissa avseenden specifika utformning, förstås som en livsstil.

13) Kultur är ett vitt begrepp, och har en central ställning inom antropologi och etnologi. Se t.ex. Hannerz och Björklund (1983) för en beskrivning av vad kulturbegreppet kan inbefatta. För denna rapportens vidkommande har begreppet kultur använts för att beskriva det gemensamma och kollektiva medvetandet som i sammanhang med grundläggande materiella förutsättningar kan ses som grunden för det gemensamma samhället vi integrerar oss i eller exkluderar oss från.

14) Persson (1981) argumenterar för att begreppet delkultur hellre bör ersättas med begreppet "livsstil". Bakgrunden är ett resonemang om att ifall en aktör identifierar sig med gruppen eller kulturen denne är en del av, kommer han eller hon genom att anta en livsstil att signalera ett agerande för att delta i kulturen. Därmed kan fokus riktas mot de handlingar som håller delkulturen, eller livsstilen, i gång.

I likhet med kriminologins traditionella fokus diskuteras oftare subkulturer då fokus ska sättas på avvikande beteende. I detta sammanhang har subkulturbegreppet använts för att beskriva långtradartransportens kultur. I det följande tecknas en bild av branschens normalitet med hjälp av några av de särdrag Albert K. Cohen (1955) såg som grundläggande i en beskrivning av en subkultur¹⁵. Denna bakgrund är viktig för att förstå de legala och illegala handlingar som utförs av aktörerna i branschen.

Förståelse av en bransch som en subkultur

"Lastbilschaufförerna utgör – med tanke på livsstilen, förhållandet till lastbilen och den speciella arbetsuppläggnings, som karakteriseras av ständiga förflyttningar, samt den gemensamma klassmässiga bakgrunden ... en delkultur i det svenska samhället. ... majoriteten av lastbilsförarna i fjärtrafiken lever mycket stora delar av sina liv i den sociala miljö som lastbilen, fraktfärjorna och vägarna utgör. Där har en speciell kultur med egna regler och ideal skapats."
(Nehls 1999:43.)

I mångt och mycket känns beskrivningarna igen bland uppgiftslämnarna i Norge och Sverige, och även om en del av dem faller utanför denna beskrivning är den central.

En förståelse av Albert K. Cohens (1955) beskrivning av en subkultur, är att den kan ses som en livsstil och tradition som kännetecknas av särskilda kunskaper, trossättningar, normer, värderingar, fördomar och gemensam smak.¹⁶ Alla dessa kännetecken kan sägas existera i långtradartransporten (Lundgren, 1997), och i detta sammanhang sätts fokus på dem som tolkas som viktiga för att kunna förstå varför brotten sker i branschen. Detta avsnitt ska inte läsas som en förståelse av att *på grund av* att dessa element existerar begås det brott i branschen. Långtradartransportbranschen betraktas inte som en kriminell subkultur. Det handlar snarare om en beskrivning av element i branschens kultur som gemensamma för de flesta av aktörerna i den. *Mot bakgrund av* det gemensamma i branschen och hur uppgiftslämnarna förstår brotten, diskuteras om brotten kan ses som *antingen* normalitet eller avvikelse om man utgår från aktörernas perspektiv. Emellertid är inte uppgiftslämnarnas uppfattningar entydiga, och det är detta som är grunden till den fortsatta diskussionen.

En kort skissering av branschens bredd ges, eftersom den viktigaste utgångspunkten är att både brott och förståelsen av varför de äger rum, är relaterade till den kontext de uppstår i. När det gäller långtradartransporten, finns det ingen entydig kontext.

15) Cohens kännetecken kan fortfarande ses som betydelsefull för kriminologins bild av avvikelse. Se tex. definitionen av "deviance" i Sage Dictionary of Criminology (2000), som är baserad på Cohens kännetecken.

16) Se Hilde, M. (1996) för en kortfattad tolkning och framställning av Cohens och andras användande av subkulturbegreppet.

BRANSCHENS BREDD

Långtradartransporten är en variationsrik bransch och kan beskrivas som en marknad som består av flera delmarknader. Det finns en rad möjliga sätt både att definiera vad som kan och bör kallas långtradartransport – vad som är långtradartransport, vilka sträckor man kör, om man kör för fasta eller tillfälliga kunder, hur ägarförhållande, anställnings- eller arbetsförhållanden definieras och fungerar i praktiken. Vidare kan det gälla vilken utrustning man använder sig av med mera. Detta avsnitt beskriver i korta drag dessa sidor av branschen och försöker med exemplets grova pensel ge en bild av den.¹⁷

Det finns en rad olika sätt att driva åkerier på. Någon äger en bil och kör den själv, andra äger fem och har sin hustru som sekreterare, sig själv både som administratör och chaufför. Andra har åttio bilar och sin egen administration, kontor och speditiionsdel, och firman själv har kontroll över hela logistikkedjan. Branschen består av en stor andel enbils- eller fåbilsverksamheter och yrket är ofta starkt kopplat till familjetraditioner. Samtidigt tenderar utvecklingen att leda mot att verksamheter växer till större och större enheter.¹⁸

Vidare kan man vara anställd eller få ersättning som chaufför på olika sätt. En del är knutna till verksamheter som självständiga, näringsdrivande chaufförer. Det innebär att man kör en sträcka och fakturerar bilägaren för köruppdraget. Ersättningen är då antingen avtalad som ett engångsbelopp eller som en procentsats av transportens värde. Andra är anställda och har timlön eller månadslön, medan vissa får sin ersättning utbetald som ”milpeng”, vilket innebär en betalning för de mil man kör, eventuellt i kombination med en låg ”väntelön” (som är en betalning för den tid chauffören står och väntar på att lasta eller lossa).

Det finns också en rad variationer avseende körsträckorna. Alla kör lastbilar från A till B, men A:s och B:s placeringar varierar geografiskt. Några kör fasta sträckor inrikes eller utrikes för fasta kunder, lossar och lastar på samma adresser. Andra kör mer tillfälliga och varierande sträckor, lastar bilen en dag hemma och leverar gods i fyra olika städer nästa dag, innan man återigen lastar upp och kör till Spanien dagen därpå.

Lastbilarna är också olika. Vissa verksamheter har inriktat sig mot speciella nischer på marknaden och har exempelvis både tankbilar och bilar och ”häng” i sin fordonspark. Andra har dragbilar och olika slags släp för att täcka flera transportbehov och tar transportuppdrag i en rad nischer på marknaden. Vissa andra har endast bilar och häng, eventuellt dragbil och släp, och har antingen inriktat sig mot en eller flera nischer. Det kan handla om att enbart köra möbler eller aluminium, eller om att köra alla möjliga former av gods: från matvaror, fisk och kött till kläder, murbruk och elektronisk utrustning.

17) För en ökad inblick i svenska (och norska) chaufförers yrkesliv rekommenderas etnologen Eddy Nehls *Lastbil som livsstil* (1999), Jonas Bratts studentuppsats (1995) *Highwayman – en fallstudie av livet som lastbilschaufför* och David Ericssons skönlitterära bok *Truckstop* (2000). Vidare kan Michael Agars *Independence Declared. The Dilemmas of Independent trucking* ge inblick i långtradarchaufförslivet i USA (1985).

18) Detta förhållande mellan modernitet och tradition är en intressant diskussion för branschens framtida utveckling och för de villkor som finns för den som vill verka som och överleva som åkare.

De som arbetar i branschen är i huvudsak män – andelen kvinnor är låg.¹⁹ En skattning är att det är mellan tre och fem procent kvinnor som arbetar som chaufförer eller bilägare (Nehls 1999:32). En del kvinnor är också involverade i branschen som fiktiva ägare till företagen. De fiktiva blir omnämnda som ”målvakter”²⁰ för sina makars, brödernas eller svågerns företag. Framför allt i de små verksamheterna finns exempel på kvinnor som gratis eller mot betalning som sekreterare ser över räkenskaperna och administrationen av kunder och köruppdrag för sina makar eller sambos.

Här har fokus satts på de variationer i aktörernas yrkesvardag som är viktiga för att förstå bakgrunden till de många handlingsalternativ och anpassningsätt aktörerna i branschen har. I praktiken har en bild tecknats av en normalitet med stora variationer, bland annat på ett resursmässigt plan. Senare i detta kapitel visas på olika handlingsalternativ orienterade utifrån om de kan placeras som juridiskt sett legala, i en rättslig gråzon eller som illegala.

Särskilda kunskaper, värderingsbakgrunder och normer

Den praktiska kunskap som aktörerna besitter verkar ha samband med de värderingar som de tillägnat sig i anknytning till sin yrkesutövning. Kunskapen och värderingarna ses i relation till de normer, oskrivna regler för accepterade handlingar som man finner inom branschen. I detta sammanhang beskrivs de drag som tolkas som viktiga influenser för aktörernas normativa bakgrund. Vidare tolkas olika handlingsstrategier som ett uttryck för dessa normer. Ännu en gång understryks att det är en öppen fråga om brotten är en vanlig och accepterad del av branschens normer.

SKICKLIGHET, PRAKTISK ”SMARTNESS” OCH ERFARENHETSBASERAD KUNSKAP

På ett generellt plan förefaller skicklighet, praktisk ”smartness” och erfarenhetsbaserad kunskap vara av central betydelse. Denna kunskap förmedlas, vidareutvecklas och integreras inom branschens ramar i anknytning till yrkesutövandet. Intrycket är att kunskap och skicklighet har en särskild och central betydelse inom näringen.²¹

Betydelsen av att bemästra och hantera alla de moment som en arbetsdag som chaufför innebär kan exempelvis förstås mot bakgrund av att man vid branschens egen mäsas, Lastbil 2000, hade ett moment där kunskap och skicklighet manifesterades och formaliserades, närmare bestämt Svenska mästerskapet i manöverprov. Tävligen handlade om att bromsa, bedöma avstånd och stanna på rätt avstånd från en imaginär lastramp. Principen är enkel: så bra som möjligt på bästa tid. Skicklighet kan också kopplas till annat än ren praktisk duktighet. Det kan till exempel handla om en praktisk ”smartness” i plötsligt uppkomna situationer. Tolkningen av de erfarna chaufförerna är att det bör bo en liten ”MacGyver”, eller åtminstone en mekaniker i

19) Att branschen i huvudsak består av män är en väsentlig aspekt för vidare analys av branschens normer och kultur. Genusaspekten kommer emellertid inte att problematiseras i detta sammanhang.

20) Målvakt används här som en person som på olika grunder ”lånar ut sitt namn” (i regel mot ekonomisk kompensation) till någon som är den som i realiteten bedriver verksamheten.

21) Se också Eddy Nehls (1999) för en diskussion om betydelsen av yrkesskicklighet.

skickliga chaufförer. Är man en bra chaufför, kan man utifrån den kunskap man har ordna upp de flesta (oförutsedda) situationer.

Ett exempel från fältet kan vara Vanjas tur över Hardangervidda från Oslo till Bergen. På väg ner i en av de trånga dalarna på västsidan slutade bilens fläktrem att fungera. Det var natt, och bilen med last skulle vara framme i Bergen nästa morgon. Chauffören frågade Vanja om hon hade nylonstrumpor med sig, eftersom de för stunden kunde ha ersatt eller knutits runt den slaka fläktremmen, vilket hon dessvärre inte hade. Så kom han på att de kunde använda Vanjas medhavda hallon- och vinbärsylt för att smörja axeln i remmen med, så att remmen kunde hänga fast och därmed kyla motorn. Sagt och gjort. Då de kom till Volvos verkstad utanför Bergen, gick historien fort från mun till mun...

Kunskap om branschen förefaller att förvärvas i huvudsak i ett slags informellt utbildningssystem och resulterar i de värderingar man som chaufför eller åkeriägare har. Den erfarenhetsbaserade kunskapen blir därför central i detta sammanhang. För att bli en bra chaufför krävs i regel övning, som med tiden blir skicklighet. Det handlar i liten grad om att bara vara kapabel till att förflytta en lastbil från A till B. *"Vi är födda med ratten i handen i vår familj"*, sade en chaufför vid tillfälle, och det är en ganska typisk kommentar. Flera av dem som intervjuats har liknande mönster i sin bakgrund – inte sällan är de andra eller tredje generationens chaufför eller har helt eller delvis övertagit eller kommer att överta familjeåkeriet. Det ser ut att handla om kunskap genom erfarenhet som spänner över flera generationer. Det handlar vidare om att kunna klara sig i branschen som företagare, en bransch som präglas av en förvisso minskande men fortfarande hög andel enbils- eller fäbilsåkerier (SIKA1999:5; SOU1997:III).

Trots att yrket som "chaffis" i hög grad är präglat av ensamarbete under den tid man sitter bakom ratten, verkar det vara genom interaktion²², i samspelen med andra aktörer, som kunskapen förmedlas, utvecklas och vidareutvecklas. Uppgiftslämnarna berättar att detta sker dels under den tid man som helt ny chaufför lär sig att bemästra bil och väg, men också senare. På vägarna, på truckstops, bensinstationer, på last- och lossningsplatser lär man sig ett yrke och vad som förväntas av en och inte. Man kan se det som att det är här sammanhangen skapas, liksom den kultur som kan kallas branschens.

Handlingsstrategier som normativa uttryck

Den erfarenhetsbaserade kunskapen ser ut att påverka de handlingar aktörerna utför. Handlingarna tolkas i vardagslivet ofta som uttryck för de normer man har, genom att de ges ett normativt värde av den som tolkar dem.²³ Här har de typer av handlingar man har möjlighet att utföra i olika handlingsstrategier tolkats utifrån om handlingarna är legala eller inte. De kan också

22) Symbolisk interaktionism kan i korthet sägas vara en tradition med flera inriktningar där man tar utgångspunkt i det sociala, mellanmännsliga samspelets betydelse för den enskilda individen. För en översikt och inblick i symbolisk interaktionism se förslagsvis Månsson mfl (1993)

23) Det är här viktigt att betona att denna normativa värderingen inte behöver överrensstämma med den betydelse som den handlande själv tillskriver handlingen.

se ut att hänga samman med den situation man befinner sig i då de utförs. Man kan inte så enkelt teckna en bild av de handlingar man vid enskilda och vid specifika tidpunkter väljer. Emellertid skisseras några yttre situationer som relateras till tre huvudgrupper av strategier.

LEGALA STRATEGIER

Den första kategorin handlar om legala strategier som underlättar för aktören i hans eller hennes yrkesvardag. Begreppet legalstrategier innebär i korthet att handlingsalternativen i kategorin är legala i juridisk mening. De kan vidare ses som medel för att underlätta och i vissa fall överleva i branschen.

Exempel på detta kan vara att man stannar och hjälper andra som råkat ut för problem, som punktering eller motorfel, längs med vägen. Detta kan ses ha en pragmatisk grund: de chaufförer som kör långa sträckor befinner sig i en utsatt position. I förlängningen av detta kan man också framhäva att chaufförerna i samband med långväga körningar utvecklar och delger varandra olika strategier för att exempelvis undvika att bli utsatt för rån och stöld. Det kan gälla allt från att montera en brandvarnare i bilen, så att larmet går i gång om någon försöker söva med gas, att ha kniv eller annat tillhygge tillgängligt för att försvara sig, att ta sin vila gemensamt med andra chaufförer eller att parkera med tio centimeters avstånd för att förhindra stöld från lasten. Vidare tipsar man varandra om snabbaste och bästa vägen, varnar varandra vid vägarbeten eller andra hinder på vägarna. Dessa exempel är typiska för chaufförerna.

Det kan också gälla att delge varandra om var man exempelvis kan köpa billiga däck, eller vilka chaufförer som är att lita på eller inte. Vidare kan tips om fördelaktiga tillvägagångssätt att upprätta dotterbolag utomlands (med lägre eller ingen lönebikostnad) vara ett exempel på legala handlingsalternativ. De senare exemplen är mer typiska för bilägarna.

STRATEGIER FÖR ATT HANTERA OCH UNDGA KONTROLL

Den andra kategorin handlar om hur man hanterar kontroll, eller snarare hur man undgår kontroll. Man kan analytiskt sett placera dessa handlingar i en gråzon mellan legala och illegala strategier, om man tar utgångspunkt i en juridisk handlingsdefinition. Emellertid kan strategierna tolkas som ett uttryck för att man har tillskrivit kontrollen vissa (negativa) konsekvenser och att man strävar efter att undgå dem. Det behöver inte nödvändigtvis handla om att man vill undgå kontrollen för att man har något att dölja, utan för att den tar tid från ett pressat tidsschema.

Exempel på hur man undgår kontroll är att dela med sig av kunskap om – eller i varje fall en förmedling av uppfattningar om – hur tull och polis opererar. Ett annat exempel är att varsla varandra över walkie talkie, mobiltelefon eller varna med ljus eller andra signaler om vägkontroller med mera. Det kan också gälla att förmedla om man känner till luckor i lagen: chauffören är till exempel enligt lag skyldig att svänga av vägen när en polisman vinkar i honom. När man införde mekaniska piltavlor hade man i lagen inte specificerat att chauffören också var skyldig att svänga av vägen vid sådana ”mekaniska vinkningar”. Denna lucka i lagen var känd bland chaufförskollegorna.

Avslutningsvis kan man lyfta fram ett exempel på det motsatta. Kontrollorganen kan användas för att exkludera "oskickliga" chaufförer. Konkret tjallar man inte på andra "chaffissar" eller åkare. Undantag från denna regel finns likaväl: man tjallar på polacker, ryssar och estländare (Lundgren, 1997), eller landsmän som uppfattas som illojala eller som kör en farlig bil (med bromsproblem, stora oljeutsläpp, dåliga däck, eller icke rena avgaser och annat som kan innebära problem för liv och eller hälsa). Det medför inga (negativa) konsekvenser att tjalla på dessa chaufförer – tvärtom kan man själv ses som illojal om man berättar för andra chaufförer att man såg "den och den med en så eller så bil", utan att varsla myndigheterna om det.

ILLEGALA STRATEGIER

Den tredje kategorin kan sammanfattas som illegala strategier ur ett juridiskt orienterat perspektiv. I korthet handlar dessa från de intervjuades perspektiv om att bryta lagar och bestämmelser för att kunna överleva i branschen.

Exempel på sådana strategier är kunskap om hur man kan manipulera färdskrivarbladen och om hur man bygga om bil eller hytt för att få plats med extra sprit. Det kan gälla kunskap om hur och vem som kan ordna falska kvitton för att "tvätta" pengar, om hur man går tillväga för att betala ut svarta eller gråa löner och dölja det i bokföringen. Eller hur man kan undvika att förlora för mycket pengar eller undvika personliga betalningsanmärkningar genom att exempelvis upprätta aktiebolag innan man går i konkurs.

Dessa strategier är ingen "allmängiltig" kunskap. Kunskapsinnehavet är varierande vad gäller illegala strategier – det verkar som om man har olika kunskap i olika grupperingar. Emellertid ser det ut som man har kunskap om dessa strategier om man har en del år i branschen och inte är utdefinierad. Men inte alla som känner till dem använder dem. Detta är intressant mot bakgrund av att de strukturellt motiverade överträdelserna förstås relativt samstämt bland uppgiftslämnarna som en lösning på de problem branschstrukturerna innebär. Om dessa illegala strategier kan ses som vanliga och accepterade i branschen kommer därför att diskuteras längre fram.

3. Ekonomiska brott som strukturell anpassning?

Detta kapitel ger en beskrivning av brotten. Utgångspunkten är att brotten utifrån uppgiftslämnarnas förklaringar kan kopplas till de strukturella omständigheter som omger dem och som de i sitt yrkesutövande har att förhålla sig till. I grunden kan dessa strukturer sägas vara lika för alla som verkar inom branschen, inte minst avseende formella regler och lagar. Å andra sidan ger strukturerna också den enskilde individen olika möjligheter att kunna fortsätta i branschen. Vilka möjligheter som finns för den enskilde kan ses som beroende av bland annat hans resurssituation och bakgrund samt vilken kunskap och – inte minst – vilka handlingsstrategier som han väljer att använda sig av. Då en situation av yttre press uppstår kan lagöverträdelser ses som ett handlingsalternativ för vissa, men inte för andra.

Rapportens utgångspunkt är avgränsad så, att den inte kommer att diskutera mer individuellt motiverade brott där individen begår vissa lagöverträdelser utan att någon direkt strukturell press upplevs ha funnits. Utgångspunkten tas i de strukturellt betingade problem som brotten i uppgiftslämnarnas perspektiv kan ses som en ”lösning” på. Problemen presenteras först, sedan lösningarna. Överträdelser mot kör- och vilotidsförordningen kommer att behandlas, liksom användande av för lågt beskattad och obeskattad diesel, varusmuggling, samt moms-, skatte- och avgiftsfiffel. Därefter förs en diskussion om brottens betydelse för uppgiftslämnarna, med sikte på att bland annat reda ut hur vanliga de uppfattas vara i branschen.

Branschens strukturer

I branschens strukturer formas förutsättningar som i sin tur på ett eller annat sätt kan sägas påverka dem som har anknytning till den. Med strukturella förutsättningar menas här de ”yttre”, formaliserade ramar (bland annat materiella och ekonomiska förutsättningar, regler och lagar) som markerar gränser och möjligheter för aktörernas handlingar.

Denna tolkning ligger i linje med Anthony Giddens (1984) begreppsanvändning, och beskrivningen förhåller sig i det följande till de regler och resursmässiga skillnader som utgör ramarna för samhällslivet. Poängen är att dessa blir reproducerade, både transformerade och upprätthållna och därigenom förändrade genom sociala processer. Strukturerna är med andra ord inte statiska, utan befinner sig snarare i en förändringsprocess.²⁴

24) Fördelen med en sådan syn på struktur är att människorna i samhället i detta perspektiv blir aktörer; handlande subjekt, något som möjliggör en människosyn orienterad mot att människor inte bara är resultat av de ramar som de föds i, växer upp under och är vuxna i, utan att de också som enskilda individer och som helhet påverkar ramarna. Den enskilde individen förhåller sig till den kunskap hon har om de yttre ramarna och agerar i relation till den bild hon har av omgivningen och därigenom också i samspel med den.

Här fokuseras framförallt på några av de villkor som uppstår för de yrkesverksamma i gränsöverskridande trafik, med olika delar av Europa som arbetsområde. När det gäller de branschstrukturer som kan ses i samband med internationalisering tas fasta på de skillnader som har ekonomisk grund och som påverkar uppgiftslämnarnas möjligheter till förtjänst. Flera uppgiftslämnare har menat att de jämfört med andra länders kostnadsnivåer när det gäller vissa utgiftsposter har sämre villkor och möjligheter att konkurrera i branschen. Framförallt har skillnader gällande lönebikostnader, dieselpriiser och lönenivåer lyfts fram som konkreta exempel. Både bland de svenska och norska uppgiftslämnarna har en övervägande del varit – eller är – verksamma i främst utrikes-trafiken. Skillnaderna utgör en påtaglig och för många hård del av yrkesvardagen.

De strukturella ramarna har avgränsats till de *branschstrukturer* och den reglering av marknaden som kan sägas vara typiska för branschen. I förhållande till rapportens material innebär detta i praktiken den internationaliserade marknaden och den europeiska samordningen av regelverk och lagar som har inverkan på norsk och svensk långtradartransport. Detta gäller särskilt med hänseende till konkurrensaspekteter och villkor som uppgiftslämnarna poängterar ger norsk och svensk långtradarbransch en annan konkurrenssituation än andra europeiska länders.

Strukturernas konsekvenser

Majoriteten av åkerierna i både Norge och Sverige är en- eller fåbilsåkerier. Denna resursbakgrund är viktig, både med sikte på vilka problem som aktörerna ser i de strukturella ramarna och vilka handlingsalternativ de väljer när de ska anpassa sig och sin arbetssituation till dessa. De strukturella konsekvenserna framställs här i fyra teman, som i vissa avseenden överlappar varandra. Temana är brist på självbestämmande, logistikproblem, att leva på marginalen samt internationell konkurrens.

SJÄLVBESTÄMMANDE SAKNAS

Generellt är upplevelsen av bristande självbestämmande mest utbredd bland chaufförer och ägare av de minsta åkerierna. Problematiken består i huvudsak av att dessa grupper upplever sig styrda utifrån och inte själva kan påverka arbetsdagens längd, hur de ska utföra sina arbetsuppdrag och de val som ska göras för att de ska kunna handla i överensstämmelse med gällande lagar.

Den upplevda bristen på självbestämmande och styrningen utifrån tillskrivs i stor grad ett regelverk som är alltför detaljstyrande. Torsten säger det kort:

”Jag tror att de chaufförer som är vana att köra, de kan det där själva. De vet att nu är jag pissnödig så jag ska stanna och pissa i stället för att det står i lagboken att klockan 13:00 är det pispaus. Jag tror att man kan tänka själv.”

En rad uppgiftslämnare, både chaufförer och åkare, anställda i och ägare av små och stora verksamheter, benämner regel- och lagstiftare som ”slipsknutar”

som inte har den minsta aning om vad långtradartransport egentligen handlar om.²⁵

Vidare fokuserar uppgiftslämnare särskilt på möjligheter som de uppever att de har förlorat, när det gäller att rent praktiskt bestämma hur dagen ska organiseras och planeras. Detta hänger delvis samman med detaljstyrande regler, men också med hur produktionen av varor och transporter till kunder i ett modernt samhället är organiserad.

UPPDRAGEN PLANERAS DÅLIGT

Logistik är ett centralt begrepp i transportsammanhang. Genom transportplanering tillhandahålls uppdragen. Principen för dem som driver åkerier är att fordonen ska rulla så mycket som möjligt med last för att få så god ekonomisk lönsamhet som möjligt. För alla som är involverade i transportkedjan, från leverantörer till kunder, finns naturligtvis vinstintressen. I det moderna samhället finns grossisters och detaljisters varulager i stor utsträckning på bilen eller i containern, ”on the road”. Det blir viktigt att varorna är framme ”just in time”, eller åtminstone inte senare än att den sista varan är såld eller förbrukad.

Henrik, som inte kör linjetrafik, berättar:

”På morgonen får man en bunt fraktsedlar i handen och det förutsätts att det inte existerar köer, strul eller lunchpauser och där speditörerna navigerar med fickkalendern – för att kunden ska få leveransen på utlovad tid.”

Uppgiftslämnarna tycks särskilt betona två aspekter när de beskriver logistikproblem. För det första sätter marknadsstrukturerna press på många av aktörerna och avståndet mellan teori och praktik upplevs som stort när det gäller att planlägga, i kontrast till att utföra, en transport. För det andra är möjligheterna att få teori och praktik, kartan och vägen, att stämma överens små för flera av uppgiftslämnarna. För det tredje handlar det om bristande eller dålig planering av köruppdragen.

ATT LEVA PÅ MARGINALERNA

”Att leva på marginalerna” kan i huvudsak sägas vara ett problem för de verksamheter som inte har stora ekonomiska resurser. Emellertid finns uppgiftslämnare från både stora och små åkerier som betonar dessa strukturella konsekvenser. Uttrycket att man lever på marginalen har varit föremål för medial uppmärksamhet de senaste åren. I samband med demonstrationer och blockader mot dieselpriiset år 2000, vid bland annat Skandiahavnen i Göteborg och på andra platser, blev detta ofta använt som illustration av en hel branschs problem.²⁶ Detta tolkas här som en poängtering av att möjligheterna till förtjänst för många av branschens aktörer anses marginella, men också att

25) I det perspektivet kan ”slipsknutarna” betraktas som ett förkroppsligande av strukturerna och det är ett spännande och öppet spörsmål om inte aktörerna och kontrollörernas ”professionskamp” tillspetsas av detta. Detta perspektiv kommer dock utvecklas i ett annat sammanhang.

26) För mer information om diskussioner i branschfrågor, se förslagsvis Svenska åkeriförbundets hemsida www.akeri.se

en rad aktörer i branschen kort och gott menar att de har marginella chanser att kunna fortsätta i branschen. Olof beskriver sin situation på följande sätt:

”Nej, man bara vänder på pengarna. Det är billigare att ta en långtradare till Göteborg än att ta en taxi. Prismässigt alltså. I slutet av 90-talet fick man 2 800 kronor för att köra en trailer mellan Stockholm och Göteborg, då kostade dieseln kanske 1 500–2 000 spänn, sen har man slitage då... det är bara att vända på pengarna”.

Uppgiftslämnarna betonar att branschen är speciellt utsatt i Norge och Sverige. I huvudsak handlar problematiken om att transportpriserna är låga och att även små prisändringar på diesel, bilar och annan utrustning gör att det kan gå dåligt. Jens berättar att 1 000 liter diesel i ”fel” land kan innebära att vinsten för hela transporten försvinner. En annan konkretiserar det han upplever som en vardag av konstant kamp för att få ekonomi i sitt enbilsåkeri att gå runt med att:

”Jag gick en kurs i Göteborg under två veckor och fick då ha en chaufför som jobbade för mig. Det kostade mig 32 000 kronor för lön och sociala avgifter... jag visste inte att det kostade så mycket...”

INTERNATIONELL KONKURRENS

Vidare betraktas det som både ett norskt och svenskt problem att prisnivåerna på körningar inom de bägge länderna under lång tid har stått stilla. En uppgiftslämnare säger det på följande sätt:

”Priserna på transporter har stått still i flera år och allt runtomkring har stigit. Om man ser för 6–7 år sedan, då kunde man få en 20–25 000 Sverige till Belgien enkel, i dag kanske man får 15 000 kr för samma last och allt annat har ökat. Bränslet, skatterna, försäkringar, färjekostnaderna. Hur kan det komma sig?”

Från fackligt håll i Norge hävdas det att en stor del av svaret på hans och andra uppgiftslämnares konkreta fråga ligger i en ökad internationalisering på inrikesmarknaden. I sammanhanget har införandet av cabotage som en del av anpassningen till EU-medlemskapet kommit på tal. Kort kan principen om fritt cabotage sägas innebära att ett transportföretag som är registrerat inom EU utan speciella tillstånd kan ta inrikes godstransporter på väg i vilket EU-land som helst. Man behöver alltså inte vara etablerad i det aktuella landet (SIKA 1999:5 s. 16). För norsk del ändrades villkoren efter Norges medlemskap i EØS och anpassningen till EU-direktiven på området. Utländska åkerier ska kunna konkurrera om inrikeskörningar på samma villkor som norska och svenska åkerier. Även om det skulle vara fråga om endast tillfälliga inrikes transporter har innebörden av ”tillfälligt” inte preciserats (ibid).

Konsekvensen för de norska och svenska åkerierna är att de måste konkurrera med kontinental, europeiska prisnivåer. För varuproducenterna i högkostnadsländerna är det viktigt att ha så låga transportkostnader som

möjligt. Både uppgiftslämnare och fackorganisationer hävdar att varken den norska eller den svenska långtradartransportnäringen i dag kan konkurrera på samma villkor som merparten av de övriga (europeiska) länderna. En uppgiftslämnare säger det så här tydligt:

”... Hittar man nån ryssjävel som kan ta körningen för halva priset, då gör man ju det... I dag handlar det bara om att kapa kostnader, ingenting annat.”

Det ovannämnda påverkar vilka handlingsstrategier aktörerna väljer. Uppgiftslämnarna pekar på en del problem kopplade till de strukturer som omger dem och som utifrån deras uppfattning på olika sätt gör brott till en form av anpassning till de strukturella ramarna. Brotten ses av en del av aktörerna som en form av ”problemlösning”. Formerna för lösningarna kan ha samband med de värderingar, normer, erfarenhet samt resurssituation aktörerna har. Därför bör man ställa sig frågan om brotten kan ses som en anpassning till de strukturella ramarna som branschen opererar inom.

Brott som en strukturellt motiverad anpassning

I följande avsnitt ges en presentation av några av de handlingar som definieras som ekonomiska brott. Fokus riktas på de brott som uppgiftslämnarna förstår som anpassning till de strukturella problemen. En beskrivning av brotten görs i form av en typfallsbeskrivning av tillvägagångssätt och en tolkning av vad handlingen betyder för uppgiftslämnarna. Här har fokus varit om brotten kan ses som ”economical” eller ”occupational crime”²⁷ och om handlingarna ur uppgiftslämnarnas perspektiv kan ses som vanliga i branschen.

BROTT MOT BESTÄMMELSERNA OM KÖR- OCH VILOTIDER

”Inte stannar man i Stockholm när det är en och en halv timme hem”.

(Oskar)

I intervjusammanhang har det också talats mycket om överträdelse mot kör- och vilotiderna. I praktiken handlar det också om olika sätt att manipulera färdskrivaren eller färdskrivarbladet för att undvika att överträdelse av bestämmelserna ska uppdagas. Färdskrivaren är en apparat som ständigt registrerar om fordonet står stilla, är i gång och med vilken hastighet det färdas. Motivet till att manipulera färdskrivarbladet och själva färdskrivaren är främst att dölja överträdelse av kör- och vilotiden. Intervjuerna ger en rad exempel på olika sätt att bryta mot lagen. Ett sätt är att låta bladet försvinna – chauffören sätter helt enkelt i ett nytt blad och gör sig av med det gamla. Ett annat är att göra bladet oläsligt genom att exempelvis ”tappa” något föremål i färdskrivaren. En mer organiserad form är att chaufförer anställda i olika firmor lånar ut sina namn till varandra. Konkret kan detta göras genom att chaufför A kör några sträckor med färdskrivarblad utan att fylla i namn, endast med

27) Se avgränsningen av dessa kategorier i Inledning.

en ”kråka” som signatur. Skulle man bli kontrollerad, har man avtalat med chaufför B om att han ska bekräfta att han kört dagen före om han tillfrågas.

Hur vanliga är då dessa brott? Uppfattningarna om detta varierar i viss mån, och någon av uppgiftslämnarna distanserar sig från handlingarna. Ett illustrerande exempel kommer från Mark. På frågan om detta är något som många gör, svarar han – trots att han själv gör det då och då – att det är ett typiskt brott för:

”... enbilsåkarna, de som kör sin egen bil. Där är det vilda Västern. Mygla med körtiderna så mycket som möjligt. Där är det dubbla färdskrivarblad och hela svängen.”

Detta kan också ses som en illustration av den breda enigheten om att detta är ett typiskt långtradartransportproblem, och vanligt bland en- och fåbilsåkarna.

Hur förstår uppgiftslämnarna handlingen? Att ”man hela tiden rider på marginalerna” är en genomgående och utbredd förståelse av varför man bryter mot lagens bestämmelser. Pierre:

”De stora har ofta två chaufförer [på samma bil] och då går ju bilen dygnet runt... för min del skulle inte jag ha råd med det.”

Någon begår brottet som en i verksamheten integrerad handling för att få hjulen att gå runt med det pressade tidschema som delar av branschen generellt lider av. Kan man inte tillåta sig att ha en fast anställd chaufför eftersom lönekostnaderna blir allt för höga, kan man ställas inför valet mellan att bryta mot bestämmelsen eller att förlora köruppdrag till konkurrenter.

En genomgående syn på varför man begår dessa brott kan sammanfattas med Torstens förklaring:

”Alla långtradore, all transport, det är till lager. Och det är bara frågan om hur bråttom det är att komma. Lagren är bara kapital som ligger. Har man kapital som rullar, kostar det inte så mycket om man bara får levererat det man behöver den här veckan.”

Det handlar alltså även om logistikproblem. Och det handlar även om bristande självbestämmande. Jim berättar att hans förra arbetsgivare pressade honom att, trots att körtiden var förbrukad, sätta i ett nytt blad och fortsätta köra. Det blev snarast regel att han fick köra för att hinna fram i tid innan stället han skulle lossa på stängde. Med hans nya arbetsgivare sker det aldrig: i det åkeriet finns en annan planering, med fler stopp, och han behöver sällan överträda kör- och vilotiderna. De gånger han gör det beror det på att han vill komma hem så fort som möjligt.

Bland dem som upplever att de måste fiffla med kör- och vilotiderna lägger både bilägare och chaufförer en stor del av skulden på mäklare och speditörer. David säger att speditören stressar på och lovar kunderna orimliga tidsramar för när godset kommer att levereras. Det gäller som chaufför att försöka anpassa sig till dessa villkor, eftersom man annars kan riskera att bli utan körningar.

Brotten verkar vara vanliga och i huvudsak utföras ”on duty”. Det handlar både om ”economical” och ”occupational crime”. Å andra sidan är brotten inte lika utbredda bland alla uppgiftslämnarna. På båda sidor av gränsen är situationen olika för olika slags transportfirmor. Kör man linjetransport, en fast sträcka exempelvis från Göteborg till Stockholm, eller mellan en stad i Mellansverige och Danmark, verkar man inte behöva bryta kör- och vilotidsbestämmelserna i samma utsträckning som om man har tillfälliga uppdrag på varierande sträckor. För linjetransportörerna kan logistikproblemen vara marginella och upplevelsen av att man har en viss autonomi mer utbredd. Kanske beror det på att man för det mesta vet när arbetsdagen tar slut? Uppgiftslämnarna menar att brotten är mer utbredda i små firmor där man inte har möjlighet att betala extra chaufförer än i de stora firmor som säkrar sin inkomst på andra sätt än att chaufförerna fifflar sig genom de långa körsträckorna.

LÅGT BESKATTAD OCH OBESKATTAD DIESEL

”Självklart fyller jag röd diesel när jag kan. Problemet är bara att det inte är alla ställen du kan fylla, på många stationer stoppar de pumpen när du kommer upp i ett par hundra liter.”

(Bernt)

Brotten som innebär att man använder för lågt eller obeskattad diesel handlar om att man avstår från att köra med den lagligt beskattade dieseln, som är mer avgiftsbelagd än andra dieseltyper. Ett norskt exempel på detta är att en del bilar till och från kör på ”röd diesel”. Den röda dieseln är dieselolja med ett rött färgämne tillsatt, eftersom den är avgiftsfri och endast avsedd för bygg- och anläggningsmaskiner. Den säljs på välsorterade bensinstationer. Det finns skilda former av strategier för att undgå upptäckt när man kör på röd diesel. Ett exempel är att man tillsätter en kemisk substans som kallas ”snorkelsukker”. Denna tar bort färgämnet och vid en kemisk kontroll av dieseloljan i bilen reagerar inte det vanliga stickprovet på det röda färgämnet. En annan metod att undvika upptäckt är att en behållare med ordinär diesel monteraras runt öppningen till dieseltanken, så att man vid kontroll inte upptäcker att resten av dieseln är röd.

Utsagorna om vem som vanligtvis fyller olovlig diesel varierar i hög grad. Någon menar att det är chaufförerna i mindre åkerier som i huvudsak gör det: ”men åkaren är nöjd så länge chauffören drar in vinst”. Andra menar att det framförallt är enbilsåkarna. Flera uppgiftslämnare med sin bakgrund i stora, såväl som några av de mindre firmorna berättar att merparten av alla utgifter betalas med kort och att rabattordningen gör det mer lönsamt att fylla lagligt beskattad diesel än:

”att susa runt på jakt efter en eller annan station som ger dig lov... [att fylla upp tanken med röd diesel].”

Företagens och aktörernas behov och möjlighet att tanka bilarna med för lågt eller obeskattad diesel varierar. Även detta brott kan ses som mer aktuellt för enbils- och de mindre åkerierna.

Vad betyder då handlingen för uppgiftslämnarna? De förstår genomgående detta som ett vanligt sätt att få in en extra förtjänst på och som en nödvändig strategi för att kunna överleva som åkeri på en pressad marknad. Enligt uppgiftslämnarna använder enbilsåkarna och en stor del chaufförer möjligheten när den finns. Detta är en handling som utan undantag görs när bilägaren eller chauffören är ”on duty”, och kan kallas ”economical crime”. Det handlar om ett brott för firmans förtjänst.

Förståelsen av varför denna typ av brott äger rum är i huvudsak kopplad till de strukturellt relaterade problem som verksamheterna måste anpassa sig till. Uppgiftslämnarna fokuserar särskilt på att prisnivåerna på transport i Norge och Sverige pressas ner, trots att ländernas avgiftsnivå är betydligt högre än andra länders. Citatet *”Holländare kan köra för 53 kronor milen i Sverige och få lönsamhet på det, vi kan knappt köra för 70–80 kronor milen och få lönsamhet”*, poängterar en uppfattning bland uppgiftslämnarna om att det handlar om en anpassning till de strukturella problem som den internationella konkurrensen innebär.

Vidare poängterar uppgiftslämnarna att även speditörerna pressar ner priserna. En lösning på detta problem för de stora transportfirmorna har varit att skapa egna speditorsavdelningar, något som innebär att firmorna själva tar hand om, skaffar och förmedlar transportuppdrag till egna och inhyrda bilar. De mindre åkerierna har sällan en resurssituation som tillåter legalstrategier av detta slag. Två citat får illustrera:

”Speditorsfirmorna tar hela tiden en bit av kakan. Till att börja med får du bra betalt om de behöver dig, men när de märker att du är beroende av deras körningar, får du mindre och mindre betalt.”

Vidare berättar en annan uppgiftslämnare att han och en kompis körde byggmaterial från A till B:

”... vi fick 8 000 [kronor] av speditionen. I själva verket fick han [speditören] 12 000 och det blev så att min chaufför blev kompis med dem som lossade i B och då kom det fram.”

Konsekvensen kan bli att man kapar kostnader där man kan – något som ofta innebär att köra på för lågt- eller obeskattad diesel.

De flesta, både i Norge och Sverige, har kunskap om var man kan få tillgång till sådan diesel. *”Alla pratar om det och ger varandra tips: så här gör du för att dra in så mycket”*, säger David och menar att samtal av detta slag fortgår överallt där långtradarchaufförer träffas. I Norge finns också en utbredd kunskap om olika strategier för att undvika upptäckt vid kontroll. Uppgiftslämnarna tror inte att man skulle ”stämplas” av omgivningen (inom transportmiljöerna) om man skulle åka fast.

Detta kan tolkas som att handlingarna är relativt utbredda. Lastbilsägarnas förbund i Norge utgår från att uppskattningsvis hälften av de norska bilarna från tid till annan kör på röd diesel.²⁸ På Östlandsområdet i Norge finns det

28) Från bakgrundsintervju med en källa i Norsk Lastebilforbund.

exempelvis en maskinverkstad som konsekvent säljer röd diesel till lastbilar, men med skriftliga kvitteringar på vanlig diesel. Från svensk sida finns en rad historier om att en del åkare går ihop och skaffar farmartankar med obeskattad diesel, som de därefter använder till sina lastbilar. Både i Norge och Sverige fyller man upp bilen utomlands innan man kör på båten. Både norska och svenska chaufförer och bilägare fyller diesel i Finland när man är i närheten av gränsen, eftersom den är billigare där. I Sverige är inte detta ett brott, och i Norge är det bara otillåtet om man tar med sig mer än 450 liter. På en del bilar har man också monterat extratankar för att bilen ska kunna ha med sig mer än standardtankens volym – något som bötfälls i båda länderna.

VARUSMUGGLING OCH OLAGLIG "TRAKTAMENTSHÖJARE"

"Jag ser det som en form av samhällstjänst. Kan inte se något fel i det och för min del handlar det bara om att ta med lite extra till vänner och bekanta när jag ändå passerar avgiftsgränsen."

(Carl)

Varusmuggling och olaglig införsel av "traktamentshöjare" innebär i detta sammanhang införsel av en otillåten mängd alkohol eller tobak. Den mest väsentliga skillnaden är att volymen av det otillåtna varierar mellan den så kallade traktamentshöjaren och varusmuggling.

Tillvägagångssättet för smuglingen och införseln kan beskrivas på skilda sätt. Vad gäller varusmuggling handlar det om att större volymer av alkohol och tobak transporteras med lastbil över gränsen utan att lastens reella innehåll uppges. Alternativt att man i samband med tullklarering uppger Sverige eller Norge som transitland för en redovisad sprit-, öl- eller tobakslast, trots att varorna i realiteten omsätts inom landet. Uppgiftslämnarna beskriver olika grader av involvering i smuglingen. Någon berättar om fullständig planering och genomförande av hela smugglingsförfarandet, andra om att de själva, andra chaufförer eller åkare bistår med olika varianter av yrkeskunskap (till exempel om tullens rutiner när det gäller kontroll, produktionsställen eller distributörer). Någon bidrar också med anskaffande av medel (till exempel att bistå med fordon eller lagerlokaler) för att kunna föra in godset i landet och i vissa fall förvara och omfördela godset innan det distribueras vidare.

Storleken på det smugglade godsets volym varierar. Delar av en i övrigt laglig last kan inrymma smuggelgods, alternativt kan hela lasten utgöras av smuggelgods. Konkreta exempel på varusmuggling kan vara en pall med öl eller tusen flaskor vodka i en apelsintransport, eller en hel bil lastad med öl, sprit eller cigaretter – ofta kamouflerade som andra varor.

Traktamentshöjaren är en överträdelse som i praktiken handlar om olaglig införsel av alkohol och tobak i mindre skala där chauffören i anknytning till internationella köruppdrag tar med sig mer än den tillåtna kvoten.

I grova drag förs de mindre kvantiteterna av alkohol och eller tobak in för eget bruk, alternativt för försäljning till ett relativt näraliggande nätverk. Med mindre kvantiteter menas här storleksordningen från ett par till förslagsvis tio–tolv flaskor whisky, vodka eller konjak och från en till tjugo limpör cigaretter, som tas med i överkojen i hytten eller placeras framför lasten.

När det gäller traktamentshöjarna är uppgiftslämnarna i huvudsak entydiga i sina berättelser om vad handlingen betyder. Chaufförer som har uppdrag utomlands tar i regel med sig ett par flaskor eller cigarettlimpor extra, en handling som generellt har framställts som odramatisk och som man kan vara öppen om bland kollegorna. En koppling till denna avdramatisering kan ses i uppgiftslämnarens utsagor, där de menar att alkohol och tobak är legala och accepterade förbrukningsvaror i linje med andra varor i samhället och att de flesta människor nyttjar dem. Henrik beskriver med ett leende denna acceptans bland chaufförerna:

”Folk höjde nästan på ögonbrynen om man handlade lagligt.”

Några chaufförer har också berättat att de transporterar varorna relativt öppet – även i samband med att de utsatts för kontroll – med motiveringen att tullen riktar in sitt arbete mot de stora, illegala leveranserna med alkohol, tobak och narkotika.

Införsel av en extra ranson alkohol eller tobak sker när chauffören är ”on-duty”, och kan ses som en form av ”occupational crime”, och som av en del motiveras av låga lönenivåer i förhållande till arbetsinsatsen. Därav namnet traktamentshöjare. En del berättar att de säljer varorna till bekanta, eller bekantas bekanta, medan andra har dem för eget bruk, eller ”husbehovsmuggling”, som Johan kallar det. Varorna ger en ekonomisk vinst som av flera informanter sägs kompensera de omkostnader man har då man befinner sig utomlands under en tidsperiod, medan några berättar att de säljer varorna för självkostnadspris till vänner och nära bekanta utan att göra någon ekonomisk förtjänst. Traktamentshöjaren förefaller avse en vanlig och i vissa fall rutinmässig handling.

Uppgiftslämnarna ser varusmuggling som en lösning för att på ett mer ovanligt men relativt okomplicerat sätt få in kapital för att kunna fortsätta i branschen. I huvudsak sker varusmugglingen i samband med att annat gods transporteras och där bakgrunden kan beskrivas med ett exempel som Pierre ger:

”Det är så enkelt att ta med en pall, 100 000²⁹ kronor för en pall [med sprit], om en kille kör 3 pallar blir det 300 000 kronor... fy fan vad bra tänker man... ofta har man hus... bilar som kostar en miljon och allt det där runt omkring... 300 000 kronor svart... då kan man betala allt och stanna kvar, betala räkningar...”

I detta exempel beskrivs en situation där ”en eller några pallar”, enligt Pierre, kan göra skillnad för åkeriets fortlevnad. Dessa handlingstyper kan från detta perspektiv kategoriseras som ”economical crime”.

Varusmugglingen kan ses som en strukturell anpassning, men det finns få indikationer på hur vanlig den är. Bland de norska uppgiftslämnarna är det

29) Detta tal är baserat på ren fantasi och endast medtaget för att illustrera att uppgiftslämnaren här nämner en summa.

ett flertal som ser den som en potentiell krislösning, något man kan göra om allt annat skurit sig. Men den kan knappast sägas vara vanlig i branschen som sådan. Uppgiftslämnarna kan tolkas så, att smugglingen är mer utbredd i vissa grupper, och utifrån de norska intervjuerna särskilt bland en- och fåbilsåkare som befinner sig i en pressad situation.

BOKFÖRINGSBROTT LEDER TILL KVITTO-, MOMS-, SKATTE- OCH AVGIFTSFIFTEL

”Nej, svart arbete är det lite av [i branschen]. Självklart får man av och till varor i stället för pengar, det tjänar ju alla på. Men det är inte det jag vill kalla svart. Varför tror du alla chaufförer har dieselbil?”

(Arne)

Detta avsnitt handlar om att ge och ta emot svart och grå lön för arbete, om vänskapstjänster och bokföringsbrott för att täcka över det man generellt kan kalla moms-, skatte- och avgiftsfiffel. Distinktionen mellan ”svart”³⁰ och ”grått”³¹ är ett förslag för att skilja mellan:

- a) att utbetala eller ta emot obeskattad lön för ett arbetsförhållande som inte är registrerat någonstans, vilket är något som ses som ovanligt, och
- b) att ge eller ta emot delar av lönen som gods, varor eller tjänster utan beskattning. I praktiken kan detta innebära både att erhålla ersättning för exempelvis ”obekvämt arbetstid” genom annat än pengar, eller att konkreta turer betalas med varor i stället för vanlig lön. Varorna man erhåller kan vara nya vinterdäck, bränsle, kläder, tobak eller liknande.

Uppgiftslämnarna fokuserar mer på vänskapstjänster och mindre på svart och grått arbete. Vänskapstjänsterna består i korthet av att utföra tjänster till vänner, bekanta och bekantas bekanta mot någon form av oredovisad ersättning, till exempel att köra någon annans flyttlass, nyinköpta möbler eller gruslast mot en back öl eller några hundralappar. Vidare kan det röra sig om allt från anställdas (obeskattade) användande av bilar utanför själva arbetssituationen och betalade transportuppdrag som inte redovisas, till att man som bilägare lånar ut bil eller chaufför till andra företag utan att uppge det utförda som inkomst. I de fall det handlar om att det ska löna sig för firman kan dessa handlingar ses som ”economical crimes”, men även som ”occupational crimes” när det ger anställda och bilägare olagliga intäkter inom ramen för verksamheten. Men när handlingarna görs för att företaget ska överleva, kan de förstås som ”economical crime”.

30) Svart arbete avseende arbetstagare har definierats som: "... arbete som utförs av en arbetstagare mot ersättning som, trots att den skall beskattas, inte redovisas till skattemyndigheten. I relation till företagare definieras svart arbete som: ... arbetsinkomster i en näringsverksamhet som kommer företagaren till godo och som, trots att de skall beskattas, inte redovisas till skattemyndigheten" (RRV1998:28: 16).

31) En distinktion gällande grått arbete kan sägas vara då ena parten av ett arbete förmedlas olagligt och där arbetets utförare ofta omnämns i sammanhang med ackordarbete (Cottino 1973: 8f).

När det gäller bokföringsbrott säger flera av uppgiftslämnarna sig inte ha någon egen erfarenhet, medan andra har det. I praktiken handlar de typiska bokföringsbrotten i branschen i hög grad om att räkenskaperna sköts på otillåtet sätt, med vid en del tillfällen efterföljande förfalskning av kvitton och fakturor. Man sänder exempelvis två fakturor med olika fakturanummer för ett köruppdrag till en kund som har många transporter, men endast en av dem bokförs om båda blir inbetalda. Man bokför privata inköp som verksamhetens, till exempel genom att köpa en ny soffa till familjen och bokföra den som kontorsmöbel. Ett tredje exempel är att räkenskaperna brunnit upp i en liten lokal brand på ett kontor före revision. Ett fjärde exempel kan vara att bilägare A sänder producent B en faktura på 2 000 kronor, med ett uppdiktat fakturanummer och organisationsnummer, och uppger sin makas konto som mottagare. När summan är inbetald försvinner fakturan från bilägare A:s bokföring. Dessa handlingar bör värderas individuellt om man ska kategorisera dem. De kan ses som både ”occupational” och ”economical crimes”.

Utöver detta handlar denna kategori om att man inkräver moms utan att vidarebetala den till staten. Det finns också exempel på att åkare hävdar att de betalat in anställdas skatter, pension och andra sociala avgifter utan att i realiteten gjort ha det. Dessutom samlar man andras namnlösa kvittringar med specificerade momsbelopp och låter dessa gå till avdrag i egen moms-inbetalning. Slutligen betalar man anställda i varor (som har en specificerad momssumma som dras av), i stället för att betala arbetsgivaravgifter och andra sociala avgifter och skatt till staten. Dessa handlingar är ganska rena ”economical crimes” – förtjänsten förefaller gå till firman.

Vad betyder då handlingarna för uppgiftslämnarna och hur vanliga är de i branschen? En accepterad syn på grått arbete och vänskapstjänster är relativt genomgående bland alla uppgiftslämnarna. Att man kör flyttlass åt vänner på fritiden eller får delar av lönen i kläder, diesel eller annat man har användning för ses inte som något olagligt eller onormalt. Därför kallas här denna kategori grått arbete, gråa löner och vänskapstjänster.

När det gäller bokföringsbrott och andra former för moms-, skatte- och avgiftsfiffel är det svårare att göra någon enhetlig tolkning. I det följande ges därför några tolkningar, och variationerna i datamaterialet sammanlänkas med att branschens aktörer är olika med hänsyn till ekonomisk och social resursituation och bakgrund.

För dem som upplever att verksamheten existerar på marginalen kan de alternativa löneformerna, genom att de minskar lönebikostnaderna, ses som en lösning för att kunna finnas kvar i branschen. För någon är det otänkbart att fiffela med moms, skatt eller avgifter. Jörgens åkeri är relativt stort och hans chaufförer har avtalsenliga löner.³² Jörgen berättar om vissa åkerier som betalar sina anställda med exempelvis milpeng och där man inte tecknar kollektivavtal, eller så betalar man chauffören en fast lön och traktamenten, vilket ger chauffören x antal kronor i ”näven” och han blir utan sociala för-

32) Avtalen inom Transport innehåller bland annat regler om löner, men också bestämmelser om arbetstid, övertid, semester, anställningsformer, uppsägningar, sjukfrånvaro med mera. Se vidare på www.transport.se.

säkringar. Genom det får åkaren, enligt Jörgen, lägre lönekostnader, vilket ju är en av de största utgiftsposterna man har som åkeriägare:

”Det är ju viktigt att bry sig om sin personal och värna om en bra arbetsmiljö som arbetsgivare... inte minst med tanke på att man betalar sjukskrivningar... när chaufförerna är ute omfattas de av försäkringskydd... som en gång när en chaufför skadade sig... då fick han en smidig sjuktransport tillbaka till Sverige. Det är kanske hälften av de anställda som är anslutna till facket och jag tycker att det är viktigt att vara det, eftersom man som enskild lätt kan hamna i underläge annars.”

Men, som tidigare framkommit i såväl Jörgens berättelse som i detta avsnitt, finns det i långtradartransporten (liksom i andra branscher) andra former av lönesystem som inte är avtalsenliga eller lagliga. Som Nils beskriver det, innebär det också en annan kostnad – i termer av stress och oro – att utsättas för kontroll:

”... Man tvingar fram kriminalitet, [ler] för att dom skall överleva. Eller man må gå i konkurs, och går man i konkurs, då har man alltså personligen... [problem med det]. Och många av dom här är hederliga. Sitter med hem, familj, och har ränteavbetalningar. Och mår säkert jävla illa, är jävla oroliga för att det ska upptäckas att man har smugit nån extra faktura eller nånting...”

Uppgiftslämnarna har alltså varierande förståelse av om handlingen är nödvändig eller inte och detta kan ses som en indikator på hur utbredd handlingen är.

Bland dem som delvis får, eller har fått, ersättning för utförda transportuppdrag genom materiell ersättning finns ett ständigt återkommande resonemang om att båda parter, det vill säga chauffören och åkaren, tjänar på denna betalningsform. Bo säger att de tillfällen han fått cigaretter, diesel eller tobak som ersättning för övertidsarbete har han haft behov av varorna och att åkaren kan dra av moms på varorna i efterhand. Man kan betrakta handlingen som ”occupational crime” från Bos och andra anställdas perspektiv, medan handlingen också kan ses som ”economical crime” utifrån att uppgiftslämnarna poängterar att det är åkerierna som tjänar på fifflet.

Handlingen som sådan tillskrivs relativt likartad motivering bland de flesta uppgiftslämnarna: när man fifflar med moms, skatt och andra avgifter handlar det om att det är nödvändigt. För Henrik handlar det om ekonomiska resurser som enligt honom ofta har ett samband med storleken på åkeriet:

”Lönen beror på var man kör, till exempel stora företag som har kollektivavtal. Ju mindre företag, desto mer trixande och desto större behov har man för att tricksa i syfte att kompensera bristande resurser i en konkurrensituation. Då kan man få diesel eller annat som lön.”

Däremot menar han att det är viktigt att poängtera att de mindre åkerierna strävar efter att sköta lönerna så legalt som möjligt. Smååkerier försöker hålla kollektivavtal, är Henriks erfarenhet, men det är avsevärt mycket dyrare för dem sett i relation till deras små kapitalflöden. Detta blir också tydligt genom Stefans berättelse, där han under en kort period fick ha en anställd som skötte transporterna medan han genomgick en företagarkurs. De ekonomiska konsekvenserna slog mycket hårt, eftersom hans ekonomiska ramar i företaget inte räckte för en utgift av det slaget.

Emellertid menar ingen av intervjupersonerna i det svenska materialet att de känner till någon åkare som driver verksamheten baserad på helt svart arbetskraft. I det norska materialet är det en uppgiftslämnare som efter sin sista konkurs kör uteslutande svarta turer med sin hustrus lastbil för gamla vänner inom näringen. Utifrån detta kan skatte-, moms- och avgiftsfifflet förstås som relativt vanligt i en del firmor och då särskilt i mindre åkerier. Dock varierar tillvägagångssätt, systematik och hur ofta det förekommer hos den enskilda aktören. Tolkningen blir följaktligen att handlingens omfattning är varierande.

4. Ekonomiska brott som normalitet eller avvikelse?

I detta kapitel diskuteras om de brott som har beskrivits kan ses som normalitet eller avvikelse i de norska och svenska långtradartransporterna. Det finns flera perspektiv man kan se normalitet och avvikelse ur. Som en utgångspunkt kan man se begreppsparen som en dikotomi: så länge det finns något som är annorlunda än det normala, finns det också en avvikelse.³³ Ur ett juridiskt perspektiv kan laglydighet ses som det normala, och lagöverträdande handlingar eller kriminalitet som avvikelse.³⁴

Ser man de lagöverträdande handlingarna i långtradartransporten ur detta perspektiv, är svaret givet. Att köra över tillåtna tidsramar och att förfälska färdskrivarblad och färdskrivare, köra på otillåten diesel, eller att ta med sig avgiftspliktiga varor in i länderna utan att meddela det eller betala fastställda avgifter, betala ut gråa löner eller manipulera med kvitteringar och bokföring, bryter mot de lagar vi har i Norge och Sverige. Dock är frågan om hur de lagöverträdelser som belysts kan förstås då man utgår från uppgiftslämnarnas perspektiv. I tidigare kapitel beskrivs branschen som en subkultur i relation till det övriga samhället och några bilder av branschens bredd och variation har visats. Vidare har de strukturella problem som de lagöverträdande handlingarna enligt de intervjuade är en anpassning till, beskrivits och frågan om hur vanliga brotten är i branschen har belysts. Från detta kan man säga att lagstiftarens regler inte utan vidare är ett uttryck för vanliga normer i långtradartransporten. Detta kan också ses som en väsentlig poäng bland subkultursteorier, där det betonas att handlingar får en annan mening inom gruppen och där bestämda handlingar accepteras av subkulturens deltagare på ett annat sätt än av andra grupper eller av samhällets aktörer sett i sin helhet. Emellertid är det fortfarande en obesvarad fråga om överträdelserna av de formella lagarna därmed också är accepterade (normala) i branschen.

Diskussionen framledes kommer att bli en förlängning av dessa perspektiv. Frågan om man kan försvara och tolka brott som en konsekvens av branschens strukturer ställs också i detta kapitel.

33) Se t.ex. Margareta Järvinen (1998) om relationen mellan och processerna kring "det normala", som står i beroendeförhållande till sin motsättning "det onormala". Hon menar vidare att: "Avvikelser kan endast förstås om de relateras till normalitet, och vice versa: normaliteten kan endast fastläggas om vi kan definiera det som är avvikande. Centralt i denna tankefigur är föreställningen om 'den andre'. 'Den andre' är det utforskande (eller administrerande) subjektets motpol, den som står utanför rationaliteten, samhällsordningen, kulturen och laglydigheten" (1998:29).

34) Se variationer av hur vanlig handlingen kan sägas vara, under diskussionen av brottskategorierna i kapitel 3.

Uppgiftslämnarnas perspektiv – brottens normalitet varierar

Som handlingsstrategier i långtradartransporten inkluderas legalstrategier, strategier för att undgå kontroll samt illegala strategier. De senare ses som normala mot bakgrund av att uppgiftslämnarna har givit uttryck för detaljerad kunskap, kännedom och erfarenhet om dem. Alla väljer inte de illegala strategierna, men har likväl kännedom om dem och kommunicerar dem med andra. Brotten kan ur detta perspektiv ses som relativt vanliga.³⁵ Är de därmed är en accepterad del av uppgiftslämnarnas yrkeskontext?

Begreppet acceptans har i detta sammanhang definierats utifrån det innehåll författarna sammanfattningsvis har kommit fram till att uppgiftslämnarna har lagt i det. Acceptans handlar mer om att *inte ta avstånd*, än att visa positiv respons. Avståndstagande kan i branschen ses som att man "tjallar" på andra eller att man sprider ut rykten om enskilda. Uppgiftslämnarna har också beskrivit hur vissa chaufförer kan frysas ut av andra chaufförer om de anses ha passerat vissa gränser. I praktiken innebär detta att man aktivt visar dem ryggen och låter bli att tala med dem på truckstoppen, färjelägena, caféerna och i "Truckers' Lounge" på färjorna. De brott som beskrevs i förra kapitlet kan följaktligen ses som normala, både på så sätt att de ingår bland aktörernas handlingsalternativ och genom att det är få aktörer som tar avstånd från dem.

Både bland chaufförer och bilägare delar man villigt med sig av erfarenhet och kunskap när man träffar kollegor. Man kan se detta som att det sker en aktiv normalisering av brotten, som man därefter upprätthåller.³⁶ Kommunikationen mellan aktörerna består i att dela både kunskap och erfarenhet om hur man konkret kan begå brott:

"Du vet, så sitter vi där då [på färjan efter maten] och det är ju inte alltid tröttheten kommer sådär helt utan vidare, och så skryter vi. Om någon som har hört om ett sätt att göra detta på... eller om varför han gjorde på sådant sätt... Det är som kärringar på kaffebesök eller gamla fiskeskrönor. Men, det är ju sådana vi är...", säger Örjan.

Vidare består kommunikationen av att dela kunskap och erfarenhet om hur man kan undgå att bli tagen i en kontroll om man har brutit mot bestämmelserna och av att utveckla en gemensam förståelse av varför man begår brotten.

Uppgiftslämnarna förklarar brotten som en anpassning till strukturellt relaterade konsekvenser. Detta kan ses som uttryck för att illegala strategier anses accepterade. Få tar avstånd från någon om denne använder de illegala strategierna, och den erfarenhetsbaserade kunskapen som ska till för att göra det är tillgänglig för de flesta med en viss erfarenhet.

35) Begreppet "normalisering" är hämtat från kvinnoforskningen, om normalisering av våld. Se Lundgren 1985. Begreppet kan också användas som en beskrivning av den process som består i att göra handlingar normala och acceptabla och att upprätthålla den normaliteten.

36) För den som vill läsa mer är Gresham Sykes och David Matzas "Techniques of neutralisation" (1957) en central teori om hur kriminella subkulturer skapas.

Emellertid anpassar sig inte alla till dessa strukturer på samma sätt. Graden av acceptans i betydelsen vilka strategier man handlar utifrån kan sägas vara varierande. Resursstarka firmor, antingen de är små eller stora, tar i liten utsträckning uppdrag som gör att deras ”pojkar” behöver fiffla sig fram. Om chaufförerna till exempel bryter mot förordningen om kör- och vilotiderna för att själva komma fram eller hem, kommer bilägaren eller dennes administratör att upptäcka det eftersom de ofta har goda kontrollrutiner. Samma sak gäller användandet av för lågt beskattad eller obeskattad diesel. De resursstarka använder kontokort och rabattavtal systematiskt medan de genom legalstrategier (exempelvis genom fackföreningsengagemang) försöker att påverka den politiska stämningen i riktning mot att sänka avgifterna på legal diesel. Tolkningen blir att acceptans för handlingen också hänger samman med *vem* som handlar. Har man en stark resurssituation, är det inte acceptabelt att utnyttja illegala strategier i samma utsträckning som om man lever på marginalen.

Det verkar som om skillnaden mellan aktörernas val av illegala eller legala strategier är densamma när det gäller anpassning till strukturernas konsekvenser. De resursstarka går in för legalstrategier, medan de mer ”resurssvaga” visar större bredd i sina strategi- och handlingsval. Valet sker utifrån den enskilde aktörens förutsättningar och det som upplevs som möjligt och praktiskt genomförbart. Någon använder brott som anpassningsform, andra provar sig fram längs den ”långa vägen” och anpassar sig med hjälp av legala handlingsalternativ. Alla som har en viss erfarenhetsbaserad kunskap kan välja en illegal strategi. Ska man handla legalt, får man utöver att göra ett val även ha den resurssituation och kunskap (om regler, marknadssituation, kontakter bland branschens kunder, kontraktskrivning, och så vidare) som gör valet möjligt. Kan man agera lagligt, så gör man det. Tolkningen blir att det handlar mer om de *möjligheter* aktörerna har att välja legala strategier än om deras möjligheter att göra något illegalt. De illegala strategierna är i motsats till de legala tillgängliga för merparten av aktörerna.

Emellertid är de illegala handlingarna så accepterade och de konkreta exemplen på egna lagöverträdelser så utbredda bland uppgiftslämnarna, att man knappast kan se dessa överträdelser som avvikelser inom branschen. Undantagen är den mer omfattande varusmugglingen, det svarta arbetet samt vissa former av bokföringsbrott, som inte kan ses som vanliga. Vad gäller den omfattande varusmugglingen kan sägas att acceptansen av och den relativa kunskapen om att någon smugglar är stor. Därför tolkas här dessa brott som grupperns illegala men normala anpassning till de strukturer aktörerna handlar inom. Det som är normalt i betydelsen accepterat inom en grupp kan skilja sig från det andra aktörer ser som normalt inom samma yrkesvardag. Ser man aktörernas acceptans av brott som en indikator på om branschen kan kallas en subkultur, kan man se subkulturer inom branschen, snarare än att diskutera hela branschen som en subkultur. För någon av branschens aktörer är brott en acceptabel del av anpassningen till strukturerna, för andra är brott en avvikelse från normer och handlingar de själva kan stå för. Med andra ord: det finns subkulturer i branschen där brott kan

anses normala³⁷, medan brott i ”huvudkulturen” (alltså branschen som helhet) däremot bör förstås som en avvikelse.

I det nästkommande ställs frågan om de marknadsstrukturer som har skisserats kan kallas kriminogena när de ekonomiska brotten kan förstås som normala bland en del av branschens aktörer och som avvikelse bland andra.

Ett strukturellt orienterat perspektiv – kan brott ses som strukturella konsekvenser?

Utgångspunkten för föregående kapitel var långtradartransportens bransch- eller marknadsstrukturer och hur de enskilda aktörerna hanterar och verkar i dem. Genom att närma sig de villkor och omständigheter som påverkar yrkesutövande kan brott i relation till dessa förstås bättre (Leonard och Weber, 1977). Därmed blir analysen av ”marknadsstrukturernas krafter” väsentlig för ekonomiska brott. Uppfattningarna om vilken sorts marknadsstruktur som kan sägas vara den mest kriminogena varierar. Ett av antagandena är att konkurrensutsatta marknader, där många olika företag kämpar för fortlevnad, är mest sannolika att också ha en hög brottsnivå, mot bakgrund av att varje enskild företagare använder alla medel för framgång och överlevnad (Coleman, 1985).

Det har hävdats att vissa industrier och marknader är särskilt kriminogena. Hazel Croall (2001:86) innehållsbestämmer något som kriminogent när ”*[They are]... providing more opportunities for offending than others*”. Ur ett sådant perspektiv kan branschens beskaffenhet ses som kriminogen. Man har större möjligheter att smugla stora mängder sprit med långtradare än med motorcykel, man har både större behov av och andra möjligheter att manipulera färdskrivarblad i exempelvis den gränsöverskridande löstrailerbranschen (bortsett från linjetrafik) än man har om man exempelvis kör turistbuss med en avgränsad och planlagd rutt. I denna rapport har det emellertid varit mer centralt att beskriva den strukturella press som uppstår mot bakgrund av att branschen kan sägas vara en integrerad del av en internationell marknad, och de varierande resursmässiga positioner som aktörerna har i sin yrkesvardag. Tillfällena, eller möjligheterna, att begå brott i branschens struktur har därmed fått en underordnad betydelse i rapporten.

I allmänhet handlar det om kostnadsnivåer, inte minst avseende löne- brikostnader, dieselpriiser och lönenivåer. Materialet tyder på att det i en del grupper förekommer mer brott än i andra. En fråga är då om dessa marknadsstrukturer kan kallas kriminogena utifrån att brott blir normala – både i betydelsen vanliga och accepterade – för en del, men ses som avvikande av andra.

37) Ett annat tolkningsperspektiv är att man kan förstå de olika uppfattningarna av brott som skilda diskurser i branschen, utan att vi kommer in på dessa diskussionerna här. För förståelsen av vad ”diskurser” är och kan innebära, kan exempelvis Michel Foucault ”Diskursens orden” (1999) och ”I, Pierre Riviere, having slaughtered my mother, my sister, and my brother” (1975) vara centrala.

Två uppgiftslämnarens utsagor kan illustrera frågan. Om man följer Nils uppfattning så är svaret på frågan ja: ”*man tvingar fram kriminalitet*”. Om man ger Jörgens syn på saken är den i viss mån annorlunda. Förvisso tycker Jörgen att konkurrens- och kostnadsläget är hårt i branschen för åkarna, men han uttrycker viss besvikelse och frustration över de ”oseriösa” i branschen, som avstår från att betala de anställda avtalsenliga löner och som därmed illojalt undgår de utgifter som han själv väljer att betala.

Mot bakgrund av uppgiftslämnarnas berättelser om deras upplevda frustration över de strukturella konsekvenserna, blir tolkningen att strukturerna i någon mån har betydelse för brott i branschen. Ett sådant exempel är hämtat från en informants berättelse om ett logistikupplägg som i praktiken medförde att han hade för kort tid för att med lagliga medel utföra transporten och därför fick överträda kör- och vilotiderna för att lösa situationen:

”... vid klockan fyra... då skulle ju nattpersonalen lasta av det som skulle in på terminalen. Men då kunde man ju få order om att lossa ett annat ställe också helt plötsligt på vägen hem och det vart 20 mil längre helt plötsligt. Ändå skulle man vara på [ortsnamn] vid samma tid. Det råkade jag ut för en gång. Då räcker liksom inte mina nio timmar till [ortsnamn]. Så hade jag varit laglig då, skulle jag stannat på andra stället och vilat mina 9–11 timmar och sen kört upp. Men då hade inte bilen varit lastad på kvällen för att gå ner igen, och då är det dygnet spräckt.”

Men även om man konstaterar att strukturerna i någon mån förefaller ha betydelse för brotten, är det ju inte så att man på något sätt tvingas till att bryta mot lagen. Likväl ser en del uppgiftslämnare det som en sista lösning för att hålla sig kvar i branschen och förklarar brotten som strukturellt ”determinerat”. Förenklat kan sägas att för vissa aktörer blir legala och för andra illegala strategier lösningen på problemen. Flera av de åkare som driver små verksamheter har beskrivit sin situation som utsatt och hårt pressad. Emellertid behöver inte små marginaler innebära att illegala strategier blir handlingsalternativet. Det finns i materialet flera exempel på enbils- och fäbilsåkare som driver sina verksamheter med legala strategier som medel.

Sociala och ekonomiska resurser att lösa strukturella problem kan förmodas ha betydelse för möjligheten att klara sig med legala medel i branschen. Ett exempel är att inrätta en bränsleklausul i transportavtalet, där ersättningen för utförda transporter regleras vid eventuell prishöjning. Detta förutsätter både kunskap om möjlighet att göra det och resurser för att förhandla och formulera ett sådant avtal.

Vidare kan omständigheterna i branschen tolkas som att de skapar utrymme för kapitalstarka aktörer att utnyttja de möjligheter som den internationella arenan, EU-medlemskapet och Norges medlemskap i EØS kan ge. Det kan handla om att skapa dotterbolag i andra länder, eller att ”flagga ut” företaget till länder med lägre lönebikostnader och med lägre lönenivåer. Dessa möjligheter har inte de små eller kapitalsvaga aktörerna och här tolkas de så, att de i några sammanhang anpassar sig till de yttre ramarna och

den förändrade konkurrenssituationen genom att skaffa sig intäkter med hjälp av illegala strategier.

Slutsatsen blir att branschens strukturer inte kan ses som kriminogena i ett direkt avseende. De innebär inte en ökad *möjlighet* att begå brott för några eller alla aktörer. Emellertid är produkten av strukturernas konsekvenser (för uppgiftslämnarna) ett ökat behov av att skaffa sig intäkter och illegala strategier kan i en del fall vara den enda möjligheten som kvarstår för att kunna överleva i branschen.

På så sätt kan branschens strukturer ses som kriminogena utifrån att ekonomiska brott blir en vanlig och acceptabel anpassningsform för en del aktörer. Dessa brott innebär inte någon avvikelse från det som är accepterade normer och värderingar. Tvärtom ger branschstrukturerna indirekt ökade möjligheter att begå brott, genom att kunskapen om de illegala strategierna utvecklas och förmedlas som svar på strukturernas verkan. Branschstrukturer kan ses som bidragande till att en delvis lagöverträdande kultur uppstår, upprätthålls och vidareförmedlas till nya aktörer. I ett sådant perspektiv kan dessa strukturer ses som kriminogena.

Diskussion

I kapitel två beskrevs gemensamma drag i långtradartransporten i Norge och Sverige. Utifrån detta har branschen betraktats och benämnts som en subkultur. Huvudfokus låg där på att beskriva branschens bredd och att ge en kort överblick av de element i subkulturen som kan tänkas ha en inverkan på aktörernas normer. Subkulturens normer antas inverka på aktörernas val att begå eller inte begå brott, och i ett vidare sammanhang deras val av strategier för att fortsätta i branschen.

Kapitel tre gick in på de strukturer som branschen fungerar inom och de brott som uppgiftslämnarna förstår som en anpassning till dessa strukturer. Där beskrevs hur vanliga dessa brott kan synas vara ur uppgiftslämnarnas perspektiv. Detta blev en poäng utifrån att det i kriminologisk kvalitativ tradition är väsentligt att förstå den kontext som brott uppstår i för att kunna förstå varför aktörer begår dem. Vidare blev det viktigt eftersom uppgiftslämnarna själva riktat intervjuarnas uppmärksamhet på att en del av brotten i branschen kunde ses som en problemlösning. I detta kapitel blev därför både strukturer, deras konsekvenser eller problem, och de brott som uppgiftslämnarna såg som svar på de strukturella problemen presenterade i anknytning till en överordnad diskussion av hur vanliga brotten anses vara.

I det sista kapitlet diskuteras frågan om de ekonomiska brotten i långtradartransporten kan ses som normalitet eller avvikelse i branschen, genom att värdera hur accepterade de är av uppgiftslämnarna. Som framställningen visar, finns inga distinkta linjer som drar en tydlig gräns mellan vad som är normalitet och vad som är avvikelse. Emellertid kan brotten tolkas mot bakgrund av den kunskap som finns om branschen, att de är accepterade av en del av branschens aktörer och avvikande för andra. Detta trots att kunskapen om och acceptansen av illegala strategier är relativt utbredd i branschen

som helhet. Aktörernas olika handlingsval tolkas som påverkade av bland annat de behov av och de resurser aktörerna har att med legala medel anpassa sig till konsekvenserna av de strukturer som de möter i sin yrkesvardag.

I förlängningen av att uppgiftslämnarna ser brott som relativt vanliga och att acceptansen av handlingarna förefaller att variera mellan olika grupper, har frågan ställts om strukturer kan ses som kriminogena om brott förklarade som en strukturell anpassning bara är aktuella handlingsval för några. Svaret har blivit både nej och ja. Direkt kan man inte se marknadsstrukturerna som kriminogena: de ger inte aktörerna en direkt ökad möjlighet att begå brott. Man kan dock se marknadsstrukturena som indirekt kriminogena.

Ur ett aktörsperspektiv får strukturerna så stora konsekvenser för enskilda att de begår brott för att kunna fortsätta i branschen och anpassningen blir en normalisering av illegala strategier. Som svar på de konsekvenser som strukturerna har, uppstår det en branschkultur där brott delvis är accepterade handlingar.

Branschkulturen är en viktig nyckel för att förstå varför brott är så pass normala inom långtradartransporten. Både omfattningen av, kunskapen om, utvecklingen och förmedlingen av illegala strategier kan komma att eskalera om inga grundläggande förändringar sker av de strukturer norsk och svensk långtradartransport verkar inom. Diane Vaughan (1983) använder begreppet "normerosion" för att beskriva hur brott, som ursprungligen uppstår som ett svar på intäkts- och lönsamhetsproblem fortsätter eftersom man förmodar att "alla andra begår brott" och normerna gradvis ändras och "eroderas" i en bransch där brott kan sägas ha blivit en normal del av aktörernas vardag. Den brottslighet som beskrivs i rapporten är en anpassning till branschens strukturer. Om samhället och branschens aktörer vill motverka brotten och förhindra en normerosion i framtiden bör också nyckeln till problemets lösning framför allt sökas i branschen. Därför är det viktigt att betona att de som känner till branschens villkor bäst, är de personer som är yrkesverksamma där. Ett gott råd är därför att lyssna till dessa personer.

Referenser

- Agar, M. A. (1986). *Independence Declared. The Dilemmas of Independent Trucking*. Washington D.C.: Smithsonian Institution Press.
- Alalehto, T (1999). *Motiv eller tillfälle? En studie om ekonomisk brottslighet i restaurangbranschen*. Stockholm: Atlas.
- Alvesson, M. och Sköldberg, K. (1994). *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Barnett, H.C (1986). Industry Culture and Industry Economy: Correlates of Tax Noncompliance in Sweden. *Criminology*, Vol 24 nr 3 1986.
- Bergqvist, M. (2000). *Ekonomisk brottslighet. En genomgång av begreppet*. Stencil: Stockholms Universitet, Kriminologiska Institutionen.
- Bratt, J. (1995) *Highwayman. En fallstudie av livet som lastbilschaufför*. Studentuppsats. Lunds Universitet, Sociologiska Institutionen.
- Croall, H. (2001). *Understanding White Collar Crime*. Buckingham: Open University Press.
- Cohen, A. (1955). *Delinquent Boys. The Culture and the Gang*. New York: The Free Press.
- Coleman, J.W. (1985). *The Criminal Elite: the Sociology of White Collar Crime*. New York: St. Martin's Press'.
- Cottino, A. (1973). *Slavmarknad- eller om lagens effektivitet. En studie av den grå arbetskraften*. Umeå Universitet.
- Cressey, D.R. (1953). *Other People's Money*. Illinois: Free Press.
- Ericsson, D. (2000). *Truckstop*. Stockholm: Ordfront.
- Foucault, M. (ed.) (1975). *I. Pierre Riviere, having slaughtered my mother, my sister, and my brother... A case of parricide in the 19th century*. Lincoln and London: University of Nebraska Press.
- Green, G. (1990). *Occupational Crime*. Chicago: Nelson-Hall Inc.
- Hannerz, U. och Björklund, U. (1983). *Nyckelbegrepp i socialantropologin*. Socialantropologiska Institutionen, Stockholms Universitet.

Hilte, M. (1996). *Avvikande beteende : en sociologisk introduktion*. Lund: Studentlitteratur.

Holstein, J.A. och Gubrium, J.F. (1995). *The Active Interview. Qualitative Research Methods* Volume 37. Kalifornien: SAGE publications.

Høigård, C. och Finstad, L. (1986/1993). *Bakgater. Om prostitusjon og penger*. Oslo: Pax Forlag.

Johansen, P-O och Christiansen, J-G (1991). Forurensning som tradisjon. I: Johansen, P-O (red.) *Studier i Økonomisk Kriminalitet*. K-serien nr 1-91. Universitetet i Oslo: Institutt for Kriminologi.

Järvinen, M. (1998). Att konstruera och dekonstruera sociala problem. I: Kongstad, A., Kyvsgard, B. och Storgaard, A. (red.) (1998). *Kvinder på randen*. Aarhus Universitetsforlag: Aarhus.

Larsen, P (1995): *Svarte klipp. Om unndragelser i frisørnæringen*. Oslo: Rapport til Norges Forskningsråd.

Leonard, W.N. och Weber, M.G. (1970). Automakers and Dealers. A study of Criminogenic Market Forces. *Law and Society Review*.

Lundgren, E. (1985). *I Herrens Vold*. Oslo: Cappelens Forlag.

Lundgren, E. (2001). *Ekte Kvinne?* Oslo: Pax Forlag.

Lundgren, V. (1997). *Trucking is a way of living. En forståelsesramme for lovbrudd i norsk langtransport* (opublicerad).

Magnusson, D. (1981). *Ekonomisk brottslighet vid import och export*. BRÅ-rapport 1981:2.

Magnusson, D. (1987). *Fel och oegentligheter i tulldeklarationer. Om ekonomisk brottslighet vid import och export till Sverige*. BRÅ-rapport 1987:2. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.

Matza, D. and Sykes, G. Techniques of neutralization: A Theory of Delinquency. *American Sociological Review* 1957: 22.

Månsson, P. (red.) (1993). *Moderna samhällsteorier. Traditioner, riktningar, teoretiker*. Tredje upplagan. Stockholm: Prisma.

Nehls, E. (1999). *Lastbil som livsstil. En etnologisk yrkeskulturstudie bland lastbilsförare i yrkestrafik*. Etnologiska skrifter, 18. Umeå Universitet.

Persson, M. (1981). *Avvikande delkulturer – en teoretisk och empirisk granskning*. BRÅ-rapport 1981:3. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.

Riksrevisionsverket (RRV). *Svart arbete 2, omfattning*. RRV 1998:28.

Mc Laughlin, E. och Muncie, John.(eds.) (2001). *The Sage Dictionary of Criminology*. London: Thousand Oaks and New Delhi: SAGE Publications.

Ragnøy, A. och Sagberg, F. (1999). *Vogntog, kjøreatferd og kjøretøytilstand. TØIrapport 468/1999*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), *Åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrenssituation. Redovisning av ett regeringsuppdrag. Delrapporter 1 och 2*. SIKA-rapport 1999:5.

SOU 1997:111. *Branschsanering och andra metoder mot ekobrott. Huvudbetänkande av branschsaneringsutredningen*.

Sykes, G. and Matza, D. Techniques of Neutralization. A Theory of Delinquency. *The American Sociological Review*, vol 22, 1957 (sid. 664–670).

Träskman, P-O (1977). Ekonomins kriminalitet. NUB 1977:25, Straffesysteme i Norden.

Vaughan, Diane. (1983). *Controlling Unlawful Organizational Behavior. Social Structure and Corporate Misconduct*. Chicago and London: The University of Chicago Press.

Whyte, W. F. och Whyte, K.K. (1984). *Learning from the Field: A guide from experience*. Newbury Park, California: Sage.

Internetkällor

www.transport.se

www.akeri.se

English summary

Just in time. Economic crime in the road haulage industries of Sweden and Norway

Authors:

Lotta Pettersson and Vanja Lundgren

Published by:

National Council for Crime Prevention (BRÅ)

P.O. Box 1386

SE-111 93 Stockholm, Sweden

Internet: www.bra.se

Reference:

Report 2002:6

ISSN 1100-6676, ISBN 91-38-31925-X

Available in Swedish from:

Fritzes kundservice

SE-106 47 Stockholm, Sweden

This report is based on in-depth interviews with 36 hauliers and long-distance lorry drivers in Sweden and Norway. The accounts provided by these individuals constitute the basis for the study's findings.

Crimes are a response to structural problems within the industry

It would be wrong to characterise the road haulage industry as an unmitigated problem area characterised by extensive economic crime. But this does not mean that there aren't a number of problems that lorry drivers and hauliers are constantly trying to deal with. These difficulties are of a structural nature, with the interviewees describing four general types of problem:

1. *Insufficient freedom of action.* Drivers and hauliers perceive themselves to be overly subject to the control of outside factors, namely the demands placed on them by clients, and therefore unable to control the length of their working day, for example. This leads them on occasion to act in breach of legislative regulations.

2. *Inadequate transport planning.* These days, road freight consists of warehouses on wheels, passing along a chain of suppliers, transporters and producers who must collaborate well with one another if the stock is to be delivered "just in time". Whenever there is a glitch in this process, finding a solution to the problem often falls to the individual lorry driver. Further to this, the lorry mustn't break down, the roads have to stay clear and there can be no delays to ferry traffic.
3. *Living on narrow margins.* The road-haulage industry is still largely comprised of hauliers with either a single or only a few vehicles at their disposal. Many of these firms have inadequate financial and social resources. Margins are therefore tight and even minor changes, such as a moderate increase in the price of diesel and tyres, for example, can have a major impact. The individual driver therefore does what he can to make the business work.
4. *International competition.* Hauliers feel that road haulage prices have been stationary for a long time as a result of the internationalisation of amongst other things the domestic haulage market. Stated simply, this means that foreign hauliers are taking on internal domestic haulage contracts and forcing prices down. In many ways, Sweden and Norway are high-cost countries in relation to employers fees, diesel duty and vehicle duty.

Hauliers deal with these problems by means of both legal and illegal strategies. The choice of strategy depends to a large extent on the size of the haulage firm, particularly as regards financial and social resources. It is not therefore possible to equate the size of a business with the choice between legal and illegal strategies. There is a great deal of variation between different haulage firms. The goal of these strategies is to reduce costs and increase revenues. There are several good examples of legal strategies aimed at achieving these goals and of businesses that are successful as a result of their commitment and quality of service. This report is not primarily concerned with such firms, however, but rather with the others—those who engage in crime on wheels.

Illegal strategies

- Bad transport planning and having to issue counter-directions to drivers may lead to breaches of regulations relating to the time to be spent driving and resting respectively.
- The smuggling of large quantities of alcohol and tobacco does take place as a means of increasing revenues, but is not all that common. It is more "normal" simply to bring slightly more than the customs limit into the country.
- Black market labour is employed within the haulage industry, but according to the interviewees this is not as widespread as may generally be perceived.

”Trading favours” is considerably more common, i.e. networks of acquaintances’ acquaintances providing various ”tax free” goods and services for one another.

- Wage payments may in part be ”grey” and might comprise payment in kind in the form of consumables such as diesel, tobacco and clothing for example. Employers may also not charge the VAT on these goods. This leads to lower employers’ duties, income tax and VAT payments.
- Invoices and receipts may be forged in order to increase tax deductions. This is quite uncommon, however, according to the interviewees. It is rather more common to ”produce” receipts in order to adjust the accounts by means of deductions that are in actual fact being used to make ”grey” wage payments.
- The use of cheap red diesel is described on the whole as a Norwegian problem. Special methods are used in order to remove the red pigment.

In order to avoid controls by authorities out on the roads, lorry drivers employ an internal warning system. Evading controls is necessary more as a means of avoiding late delivery than because of the risk of being caught doing something illegal.

The control activities of the authorities may also be exploited by the drivers as means of dealing with actors who use unscrupulous methods in the form of inadequate vehicles that may constitute a serious hazard to life and limb. Such hazards may involve bad tyres, brake problems, oil leaks and untreated exhaust fumes. The method employed is to make sure that these deficiencies come to the knowledge of the authorities.

Legal strategies

- There is a sense of solidarity among the drivers that means they will stop and help one another when problems arise, irrespective of whether or not the driver in difficulty works for a competitor. This might involve anything from advice on the quickest route to helping change a punctured tyre.
- Hauliers form informal networks and give each other tips on cheap suppliers and good mechanics as well as on reliable collaborative partners in the form of drivers and suppliers of goods.
- Hauliers join together in haulage organisations and drivers in trade unions in order to work to improve conditions.
- In order to keep prices down, the tank is filled with diesel in the cheapest country on international runs.

Altered structures may produce better conditions

Although all the interviewees have a good knowledge of the crime that takes place in the road haulage industry, certain of them clearly see these crimes as representing deviant behaviour and they themselves play more or less entirely by the rules. There were also a number of interviewees however who found it more easy to accept the existence of this criminal behaviour and who themselves also committed offences of this kind. In other words, there was a great deal of variation among those interviewed.

The crime results from the structural problems within the industry. The principle reason why certain hauliers and drivers commit offences whilst others do not has to do with access to financial and social resources. Those with lower levels of resources have a higher propensity to engage in crime than those with better resources. This does not however mean that all those with few resources commit offences whilst all those with better levels of resources choose legal strategies. Once again, there is a great deal of variation.

The drivers and hauliers interviewed view the problems within the industry as being primarily of a structural nature. It ought therefore also to be "relatively simple" to do something about them. It is primarily these structures—the conditions within the industry—that need to be changed, and not individuals. The report ought therefore to be seen as providing the basis for a discussion on how conditions in the road haulage industry might be improved in the future in such a way that greater numbers are able to choose to follow legitimate strategies.