

# ***Trafikktelling Svinesund***

***8 - 10. august 2021***

*En rapport fra  
Transport & Logistikkforbundet*

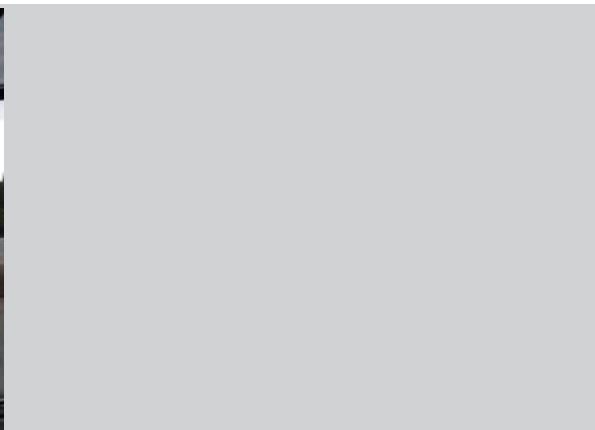


## ***Innhold***

---

<b><i>72 - timers trafikktelling på Svinesund.....</i></b>	<b><i>3</i></b>
<b><i>Ingen endring i omfang.....</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>Svinesund august 2021.....</i></b>	<b><i>5</i></b>
<b><i>Sammenligning 2018 - 2019 - 2020 - 2021.....</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Organisert kriminalitet.....</i></b>	<b><i>7</i></b>

## 72 - timers trafikk telling på Svinesund



På vei inn i et  
lukrativt marked

*Sikkert tallmateriale er en mangelvare i transport – Norge. Vi vet at det er mange utenlandske vogntog på norske veier, men vi vet ikke så mye mer om dem. I forbindelse med TLFs transportregister og tydeliggjøringen av viktigheten av påseplikten har vi valgt å foreta en årlig telling på Svinesund. Dette er rapport nr 4.*

*I tre døgn registrerer vi hvert eneste vogntog som passerer gjennom tollen på Svinesund. Myndighetene tar ofte til orde for at de vil redusere antallet vogntog på veiene. Vet politikerne våre at flere hundre vogntog hver eneste dag kommer unødvendig over grensen?*

## ***Ingen endring i omfang***

Det skulle raskt vise seg at en slik telling kan være spennende, for noe av det vi dokumenterte visste vi ikke fra før.

Vi var klar over at kapellbiler (gardintraller) ville score høyt på tellingen vår. For når vi fokuserer på selskap som Kreiss, Vlantana og Girteka som hovedsakelig bruker termotraller, går en svært stor kategori under radaren - Næmlig kapellbilene. Det er i denne kategorien vi ser de eldste og dårligste kjøretøyene.

Omfanget av kapellbiler var en av de tingene vi ville belyse med tellingen vår.

Alle har vi hørt at vogntog kommer inn over grensen nesten uten lass. Vi kan anslå at kanskje opp mot halvparten av gardintrallene som kom inn over grensen når vi talte var så godt som tom. Nå snakker vi om flere hundre vogntog hvert døgn.

Lederen for Statens Vegvesen på Svinesund og representanter for Tollvesenet har tidligere bekreftet dette inntrykket og fortalte da om svært mange vogntog som tollet inn en pall eller to med vekt mellom ett og to tonn.

Dermed får de adgang til kabotasjemarkedet.

Smutthullet som er årsaken til den omfattende transportkriminaliteten i Norge er skapt av vårt eget Samferdselsdepartement i 2013.

I et rundskriv ble det gjort en endring som skulle få store konsekvenser for den norske transportbransjen.

Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 sier at det kjøretøyet som frakter godset inn over grensen er det kjøretøyet man har til rådighet når man skal kjøre kabotasje. Altså den aktuelle trekkbil og den sammenkoblede tilhengeren.

Vegfraktloven benytter samme definisjoner

Videre sier forordningen at både trekkbilens og tilhengerens registreringsnummer skal registreres ved grensepassering.

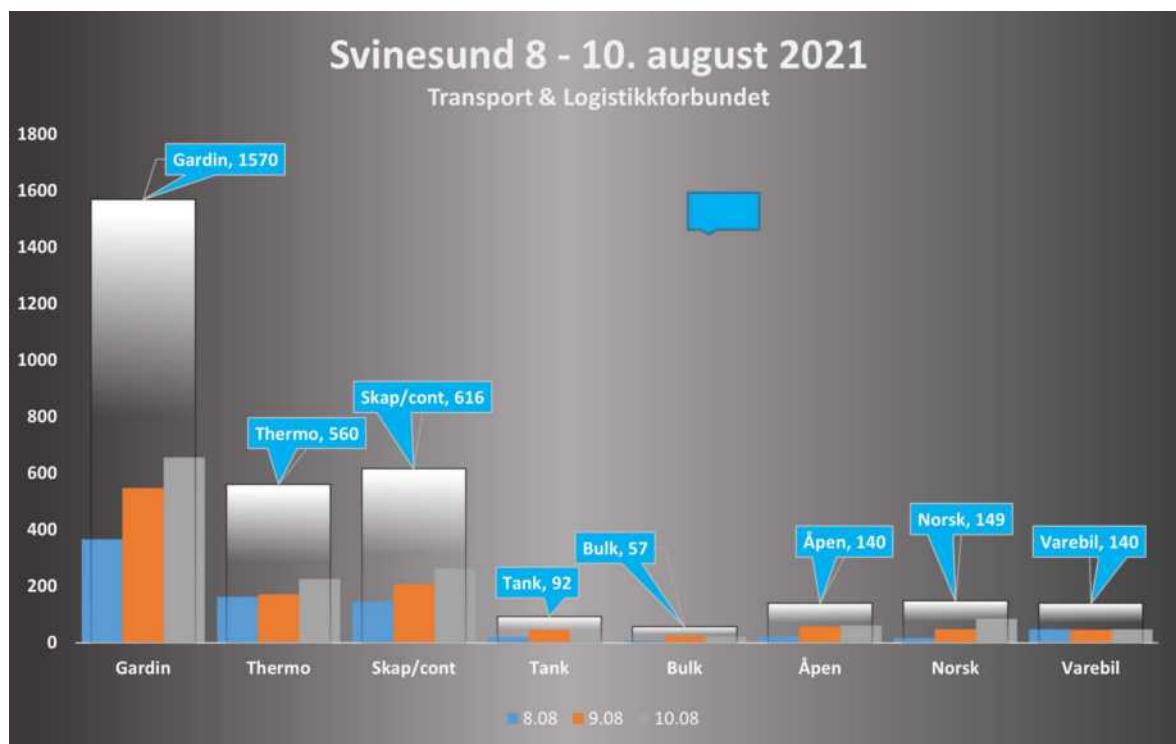
I Norge har man valgt å se bort fra dette og kun registrere trekkbil som kommer inn over grensen.

Kabotasjens hensikt er at man skal kunne ha med seg lass når man kjører fra losseplassen der man innførte en internasjonal transport og frem til lastestedet hvor man laster et internasjonalt lass ut igjen.

Derfor er EUs regelverk logisk når det kun tillater bruk av den vogntogkombinasjonen som kom over grensen til eventuell kabotasjekjøring.



## Svinesund august 2021



Som i de tre foregående år var det også i 2021 kapellbilene som dominerte kraftig. En av de tidlige oppdagelsene tidligere var at veldig mange utenlandske vogntog kommer over grensen med en pall eller to. Slik var det også denne gangen, og dette er tidligere bekreftet av de som jobber på grensen.

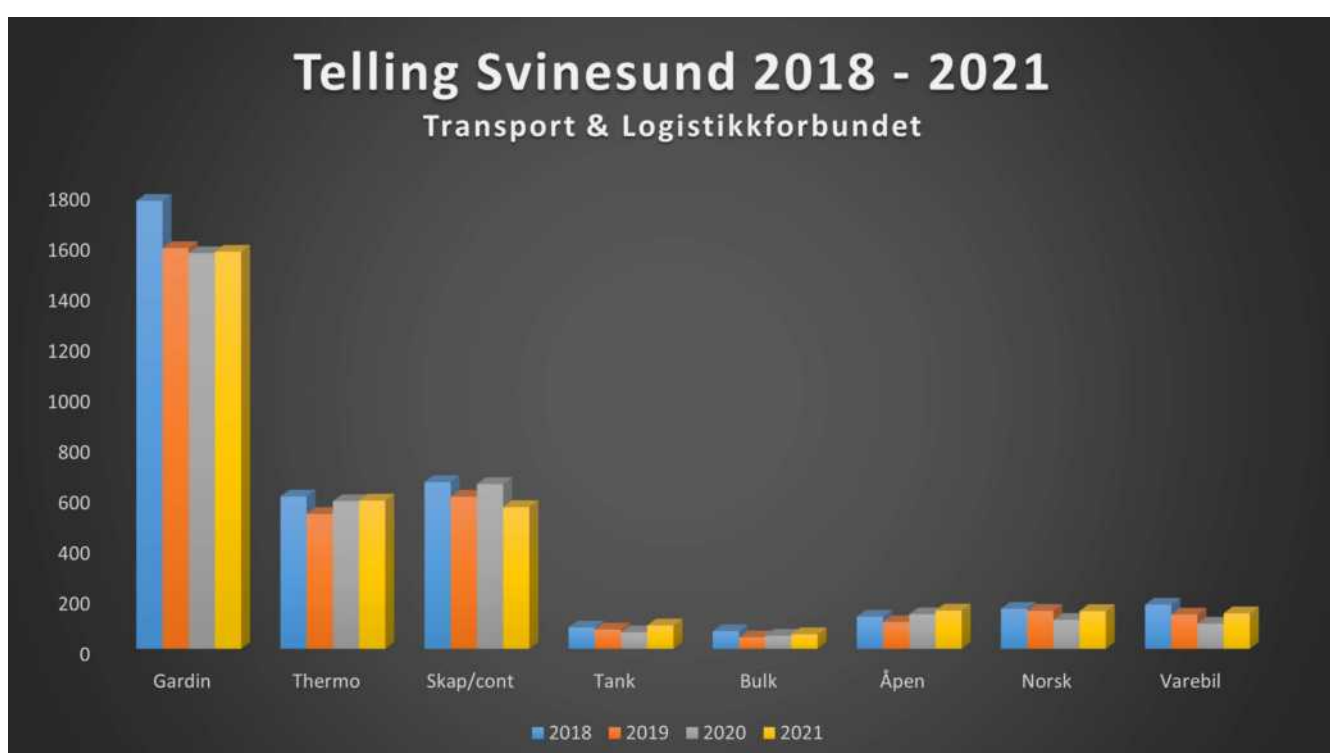
### **UTRANGERT:**

Mye av det som ruller over grensen tåler ikke en kontroll. Da er det godt at hjelpen er nær.



## ***Sammenligning august 2018 - august 2019 - august 2020 og august 2021***

Det ble registrert i alt 3 305 passeringer av tunge kjøretøy over Svinesund i august 2021. Dette er en økning på i alt 57 kjøretøy fra august 2020 men fortsatt betydelig lavere enn 2018 som hadde 3644 passeringer på 72 timer.



For norskregistrerte biler og gruppen varebiler under 3500 kg ser vi at begge gruppene er tilbake på 'normalt' nivå etter en jevn nedgang de foregående tre år.

Vi registrerer fortsatt at veldig mange av kapellbilene kommer tomme eller nesten tomme inn i landet.

Det vi er vitne til dreier seg ikke om vanlig internasjonal transport.

## Organisert kriminalitet

---

Virkeligheten i Norge er at det drives en omfattende og illegal internasjonal transportbransje parallelt med den norske, men under helt andre betingelser i forhold til skatt, avgifter, arbeidsforhold og lønn.

Dette foregår helt åpenlyst og stadig dukker det opp nye «terminaler» på rasteplasser, truckstopper og parkeringsplasser. Der bytter man traller og papirer. Mangler man papirer skrives disse av sjåførene i bilene.

Alt er organisert og planlagt og det er omtrent umulig å avdekke jukset.

Lederen for krimenheten i Statens Vegvesen, Jon Molnes, uttalte nylig at risikoen for å bli tatt for dem som ønsker å drive illegal transport i Norge er svært liten, og om man likevel skulle bli tatt er sanksjonene, om man får noen, så milde at det ikke har noen preventiv virkning.



Det hevdes at omfanget av kabotasjetransporten er relativt lite, men det fremstår som åpenbart at det er store mørketall. TLF vil anslå at omtrent 4-500 utenlandske trekkvogner bytter tralle hvert eneste døgn i Norge. Dette registreres ikke noen steder.

Fraktpapirene som skrives i lastebilene av utenlandske sjåførere hver eneste dag registreres heller ingen steder.

Ved bare å følge EUs regelverk knyttet til kabotasje hvor bil og henger registreres på grensen og det kun er dette utstyret man får benytte i en kabotasjesituasjon, vil mye av problemet være løst.

En annen detalj som tidligere vekket vår oppmerksomhet var omfanget av varebiler under 3500 kg som bedriver langtransport. Disse kjøretøyene er ikke underlagt regelverket om kjøring og hviletid. De er ikke underlagt allmenngjort minstelønn og man kan bare tenke seg hvilke arbeidsforhold disse sjåførene jobber under.

Dessverre ser vi en økning igjen i år, etter nedgang de foregående årene.



Vi kunne ønske oss at Statens Vegvesen fikk tildelt midler til hyppigere kontroller på Svinesund enn det de hadde når vi var der. Mye gammelt og slitt materiell ruller over grensen, dessverre helt ukontrollert.

Våre 72 timer på grensen underbygger inntrykket av en bransje ingen har kontroll på. Om representanter fra Transportkomiteen har interesse av det tar vi dere gjerne med på en befaring på Svinesund.



## Godstransportens egen fagforening.

Transport & logistikkforbundet  
organiserer ansatte i virksomheter  
som driver med alle typer  
godstransport, tur og ekspressbuss  
samt ansatte på lager/terminaler

Besøksadresse: Kaldbekkveien16, 3516 Hønefoss  
Telefon: 23 65 33 05  
Web: [www.godsbil.no](http://www.godsbil.no)  
Epost: [post@godsbil.no](mailto:post@godsbil.no)

**TRANSPORT & LOGISTIKK  
FORBUNDET**