

Trafikktelling Svinesund

9 - 11. august 2020

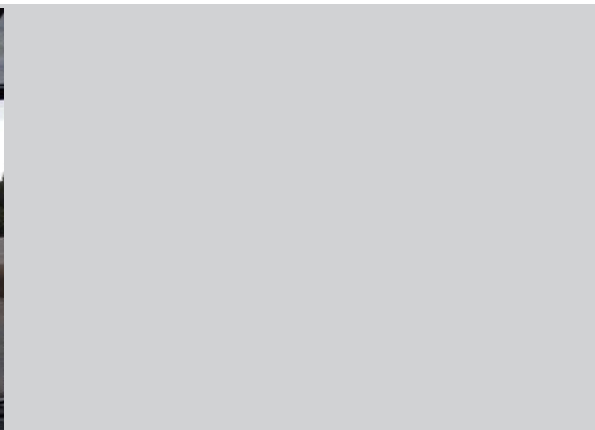
*En rapport fra
Transport & Logistikkforbundet*



Innhold

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

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 3.

I tre døgn registrerer vi hvert eneste vogntog som passerer gjennom tollens på Svinesund.

Fortsatt stort 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 - Nemlig 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 bekreftet dette inntrykket og fortalte 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.

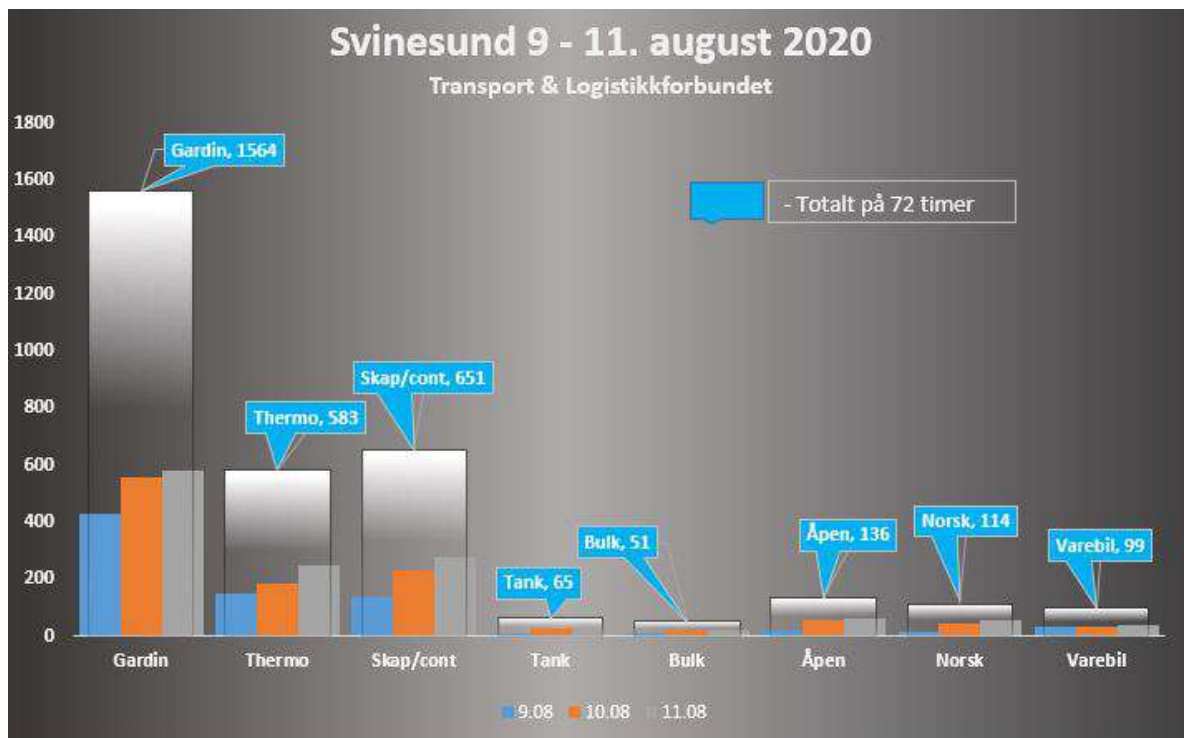
I Norge har man valgt å se bort fra dette og kun registrere trekkbil som kommer inn over grensen.

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 2020



Som i de to foregående år var det også i 2020 kapellbilene som dominerte kraftig. En av de viktige oppdagelsene tidligere var at veldig mange utenlandske vogntog kommer over grensen med en pall eller to. Slik var det også denne gangen, og dette bekreftes av de som jobber på grensen.

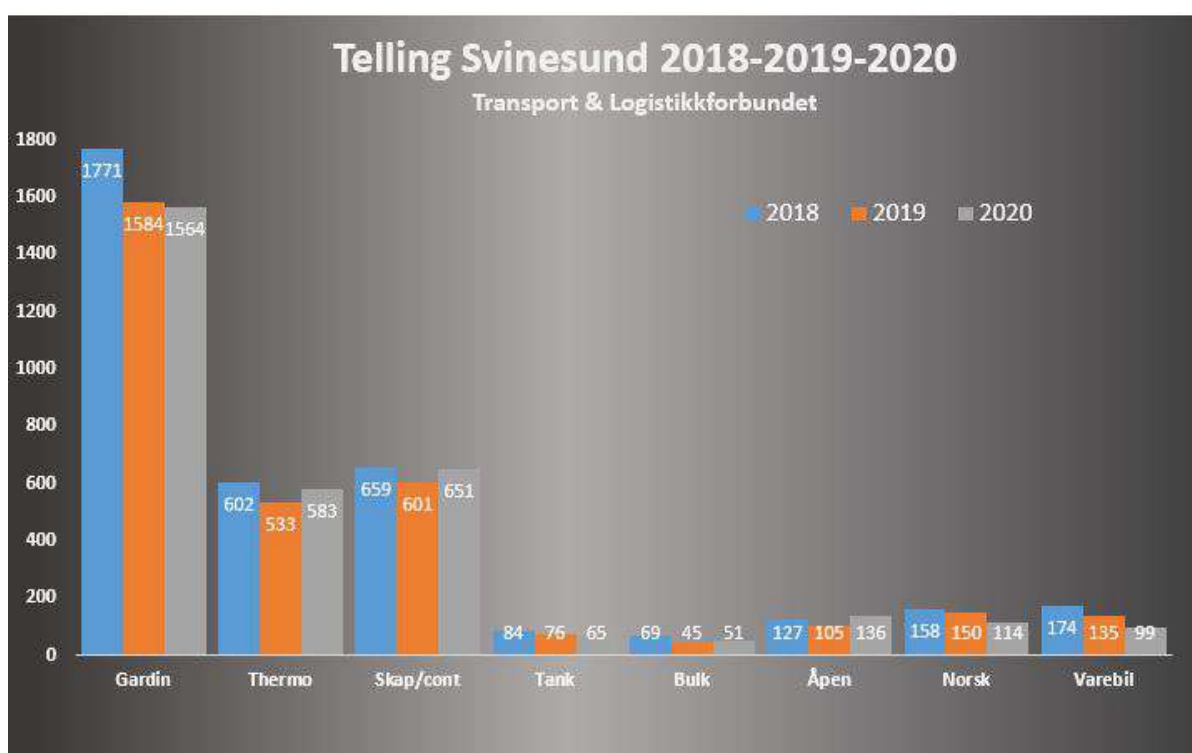
OMLASTING PÅ NORSK SIDE:

Er vi her vitner til at regelverket brytes rett foran nesen på lovens lange arm?



Sammenligning august 2018 - august 2019 og august 2020

Det ble registrert i alt 3 248 passeringer av tunge kjøretøy over Svinesund i august 2020. Dette er en økning på i alt 18 kjøretøy fra august 2019 men fortsatt betydelig lavere enn 2018 som hadde 3644 passeringer på 72 timer.



Det er fortsatt en markant nedgang for norskregistrerte biler og i gruppen varebiler under 3500 kg.

Nedgangen blant de mindre varebilene kan nok ha sammenheng med at SVV har hatt stort fokus på denne gruppen de siste årene, spesielt med tanke på overlast.

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.

Da er det greit å kunne konstatere at det i 2020 er en markant nedgang. Kanskje har kontrollørens fokus på denne gruppen hatt en effekt.



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 befarings 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: Brugata 15, 0186 OSLO Telefon: 23 65 33 05

Web: www.godsbil.no

Epost: post@godsbil.no

**TRANSPORT & LOGISTIKK
FORBUNDET**