

RUBRIK XX XX XXXX XXXXX XXXX



Kaunas. Mitt i Litauen ligger Europas största marknad för begagnade bilar. Här har kriminella en industri som omvandlar amerikanskt bilskrot till bilar som ser okej ut – men kan vara dödsfällor – som hamnar hos svenska bilhandlare och riskerar att solka vårt rykte. Vårt reporterteam reste till tjuvarnas näste.

TEXT MARIA ERIKSSON / FOTO ÅKE ERICSON

Litauerna har en historia med duktiga verkstadstekniker sedan Sovjetunionen hade en helikopterfabrik i Kaunas, Litauens näst största stad. Här kan numera bilar sättas ihop av en mängd stulna delar, så skickligt att en auktoriserad återförsäljare med verkstad i Sverige inte upptäckte att en BMW M3 de försökte sälja var manipulerad på det viset.

– Vi hade fått in den som inbytesbil när vi kontaktades av Larmtjänst. Vi förlorade 250 000 kronor. Det blev en varningsklocka, säger verkstadens försäljningschef som helst vill glömma historien.

Torbjörn Serrander på Larmtjänst visar en bild på hur bilen såg ut innan den importerades till Europa. Som ett russin. Efter att ha passerat marknaden i Kaunas såg den ut som ny. Men inte om man tittade noggrant.

– Det var flera delar från skrotbilar, lackering var ojämn, nycklarna europeiska trots att bilen var amerikansk, taket och inredningen var bytt. En svetsfog gick tvärs under bilen. Det enda som stämde var chassinumret, säger Torbjörn Serrander.

I SAMMA VEJA som den här tidningen ska tryckas upptäcker Jeppssons i Ronneby att en Audi S5:a, som lämnats in för däckbyte, har en synlig svetsskarv. Verkstadens personal konstaterar att hela bilen håller på att säcka ihop på förarsidan där skarven sitter eftersom balkarna bara är ytsvetsade. Bilen visar sig vara krockad i USA och reparerad i Litauen.

Skrotbilarna från USA har fått en så kallad ”salvage title” (salvage = bärgning) eftersom amerikanska försäkringsbolag bedömt att reparationskostnaderna överstiger 75 procent av bilens värde. De är skrot. Men i stället säljer försäkringsbolagen bilarna som skrot till Europa. De länder som importerar flest skrotbilar är Litauen, Tyskland och Belgien.

– I mars 2014 rullade det 2 465 skrotbilar från USA på svenska vägar. Det är de bilar som Carfax lyckats spåra. Den verkliga siffran är troligtvis betydligt högre, säger Christian Wittman på Carfax Europe.

Ofta köps bara chassinumret och skrotet lämnas kvar i USA. Sedan stjäls en likadan bil i Europa, ett nytt chassinummer sätts på och bilen registreras i ett EU-land. Därmed är bilen legal på den europeiska marknaden. Ett sätt att kolla ursprunget är via Carfax, men det gäller bara amerikanska bilar.

SKÅLEN TILL att bilarna kallas för dödsfällor är flera:

1. Bilarnas avancerade elektroniska system kan vara skadade efter krockar och vattenskador.

2. Om bilarnas krockzoner måste repareras skulle det ha krävts biltillverkarens avancerade riktbankar.



Bildtext aödfkoadkf

3. Om bilarna repareras fel kan egenskaperna påverkas, något som märks först när de är lastad, när förarna bromsar eller kör på halt väglag.

4. Många bilar repareras endast hjälpligt och punktsvetsas och skulle falla ihop helt vid en krock.

Enligt Trafikverket har det inträffat åtminstone en dödsolycka i Sverige med en tidigare krockskadad bil, vars ratt hade blivit bytt och airbag saknades. Försäkringsbolaget Moderna försäkringar har ett par fall som är kopplade till bilar från Litauen att göra.

– När det gäller maskinskadefallen, där vi kunde konstatera en direkt koppling till en olycka i USA och bristfällig reparation i Litauen, har vi nekat ersättning. Det kan ha handlat om fysiska skador efter krocken som inte är åtgärdade eller vattenskador som påver-

kat bilens funktion, säger Benito Guiance på Moderna försäkringar.

De bilar som bolaget spårat till USA har haft krokiga rambalkar, dåligt inpassade delar, bristfälliga lackeringsarbeten och ramskevhet.

– Genomgående har reparationerna inte följt tillverkarnas föreskrifter, säger Benito Guiance.

De bilar som bolaget löst in med incidenthistorik har skrotats och avregistrerats i Sverige.

Tidigare nämnda BMW M3:a var en av 20 som spårades bakåt till en verkstad i Litauen. Efter kontroll visade det sig att hälften av bilarna där var stulna eller sammansatta av stulna delar.

MARKNADEN FÖR begagnade bilar i Kaunas ligger intill järnvägsspåret där bilvagnarna står tomma i väntan på nästa last.

Svenska gränspoliserna från Stockholm,



Bildtext aödfkoadkf

"VI FÅR DÅLIGT MED HJÄLP AV PRODUCENTERNA EFTERSOM DE INTE VILL EXPONERA INFORMATION OM HUR ELEKTRONIKEN I BILARNA FUNGERAR"

Svenska gränspolis

Jan-Erik Lindenblad Heed och Thomas Rehn, promenerar på området som är stort som flera fotbollsplaner. De får många misstänksamma blickar. Här finns gott om BMW X5:or, Nissan Quashqai, Range Rover och Audi TT. Alla dyrare bilar saknar chassinummer.

– Det är uppenbart att det finns en historia bakom bilarna som behöver döljas. Alla vet att mätarställningarna är skruvade, att det finns risk att bilarna är stulna, att de kan vara reparerade med stulna delar, säger Jan-Erik Lindenblad Heed.

Innanför vindrutorna ligger lappar med information om bilarna och mobilnummer till säljarna. Här står en Mini Cooper 2011 som gått 1 700 mil, till salu för 7 200 euro. En Smart från 2007 för 2 400 euro. En Volvo S80 från 2008 för 7 800 euro. En Nissan Quashquai från 2008 för 7 250 euro.

Men det är en Grand Cherokee Jeep från 2013 som fångar Jan-Erik Lindblad Heeds och Thomas Rehns intresse. Ett snabbt samtal visar att chassinumret tillhör en amerikansk bil, men utan uppgift om att den skulle vara stulen eller krockad. Nu står den här mitt på marknaden.

– Chassinumret tillhör en amerikansk nummerserie men någon bil med det numret har inte tillverkats i USA ännu, så det måste vara en falsk bil, säger Heed.

I KAUNAS FINNS verkstäder som förvandlar krockade och skadade bilar till säljobjekt. Genom att bygla elektroniken till bland annat krock-kuddarna upptäcks det inte att de saknas eller att det är något annat fel på bilen.

När Rehn och Lindenblad Heed deltog i en razzia mot en av verkstäderna i Kaunas visade sig flera av medarbetarna vara utbildade på ett tekniskt universitet. Litauen är det fattigaste av de tre baltiska länderna och en månadslön ligger i snitt på 300 euro.

Bilarna förs in i Litauen via Klaipeda hamn där färjorna lastar av skrotbilar från USA.

Litauen säger sig officiellt inte längre ta emot amerikanska importbilar.

Ett tillfälligt registreringsbevis gäller i 90 dagar, sedan måste bilen ut från landet. (54 bilar har nekats registrering helt eftersom de så uppenbart visade tecken på att vara sammansatta av stulna delar.)

Bilarna lastas på transportbilar och fraktras till Kaunas, där de sorteras.

Vid ett skrotupplag vid gamla flygfältet står polisens senaste beslag. BMW och Range Rovers, en Kia från Tyskland som bara gått 50 mil och en hel transportbil med Range Rovers på flaket; fordonet har någon eller några hyrt av

Polisens egna bilder



Bildtext aödfkoadkf



Bildtext aödfkoadkf



Bildtext aödfkoadkf



Bildtext aödfkoadkf



"NÄSTAN ALL KRIMINALITET HÄR UTGÅR FRÅN FORDONS-RELATERAD BROTTSLIGHET, PENGARNA OMSÄTTS I KNARK"

Thomas Rehn, svensk gränspolis

estländska maffian för att slippa köra omkring med litauiska nummerplåtar.

DE LYXIGARE SUVARNA och premiumbilarna förses med nya chassinummer från USA; numren slipas ner och nya stans in. Efter att ha registrerats och försetts med litauiska skyltar körs bilarna ombord på tvåvånings-tågagnar som går direkt till östra delarna av Europa. Till Ukraina, Kazakhstan, Uzbekistan och Tadjikistan. Eller till kriget i Syrien. Tyska polisen hittade nyligen 45 stulna bilar i Tadjikistan som hade gått genom Litauen. – När jag såg bilder från tillgreppet upptäckte jag även en svensk BMW som var stulen i Höllviken i Skåne, säger Heed. Även om jakten på skrotbilarna kan verka oändligt har polisen börjat se resultat. – I dag ser vi inte lika många manipulerade bilar i Sverige. Men de kriminella hittar hela tiden nya vägar. Medan antalet USA-bilar har minskat i Sverige har stölder av hela bilar

ökat. Här på marknaden finns gott om stulna bilar från både Tyskland, Frankrike, Holland och Italien men även Sverige, säger Heed. – Nästan all kriminalitet här utgår från fordonsrelaterad brottslighet. De pengar som kommer från handeln med fordon omsätts i knark. Den här brottsligheten finansierar annan grov brottslighet. Organisationen är ett vinstdrivande företag, fyller Tomas Rehn i.

I SLUTET AV APRIL stals en transportbil från ett åkeri i Stenungsund som kör bilar för Motor-transport. Efter en efterlysning på Facebook fick polisen stopp på fordonet, men lasten – ett helt nytt Scania-chassi – saknades. – Tjuvarna hade plockat bort alla positioneringspuckar. Polisen lyckades stoppa bilen utanför Båstad. Vid besiktningen på Scania-verkstanen hittades inte en repa på bilen, säger åkaren Mats Hagström. En 40-årig ryss greps av polisen och uppgav att han jobbade för en polack. Chassit är troligtvis för länge sedan i östra Europa.

Enligt Heed är bilarna mer sårbara ju mer elektronik de har. Ju mer elektronik bilarna har, desto mer sårbara är de, enligt Heed. – Det är enkelt att skanna av nycklar. Förr såg vi direkt när en bil haft inbrott. I dag gör vi inte det, säger Heed. – Larmet kopplas bort genom att kablaget klipps, sedan programmeras en ny nyckel i bilen. Ägaren ser det som ett stöldförsök, försäkringsbolaget betalar reparationen och när bilen är tillbaka använder tjuven sin egen nyckel och kör i väg. Det finns inga säkra siffror på hur stor den fordonsrelaterade verksamheten är. Polisen i Litauen säger att tusentals begagnade bilar säljs varje dag på marknaden. De flesta kunder är oseriösa bilhandlare och öststatsbor som köper stora mängder bilar åt gången. – Vid ett tillslag mot en lägenhet i Norsborg 2013 slog vi till och hittade 23 motorstyrenheter inplastade med stöldskyddsenshet och nyckelparti och samma antal registrerings-



skyltar, falska registreringsbevis och dekaler med chassinummer, berättar Heed. – Vi spårade motorstyrenheterna som gick till stulna BMW X5:or och Porschar i Sverige. Det var en hel industri. Vi hittade även vapen och skyddsvästar. Sex litauer dömdes men det är mycket kvar att göra. Enligt franska polisen är fler än 60 000 litauer inblandade i stölder av bilar.

SKATTEVERKET i Sverige presenterade i april en undersökning som gjorts tillsammans med Carfax Sverige och visade att 75 procent av alla bilar från Litauen mellan 2010 och 2012 hade en incidentrapporter. – Vi gjorde ett tiotal utredningar som berörde import från Litauen och generellt hade alla företag fejkade inköpsunderlag, man trolade bort vinsterna och skapade förutsättning för vinstmarginal-beskattning eftersom man köpte från privatpersoner i Litauen, säger Mats Berntsson på Skatteverket. – Vid närmare kontroll visade det sig att många av privatpersonerna i Litauen var missbrukare och funktionshindrade på stödboenden som varken hade ekonomiska eller fysiska möjligheter att äga eller köra en bil. De var bulvaner. Skatteverket har ett omfattande samarbete med europeiska myndigheter. – Det finns flera företag i Sverige som bara jobbar med krockskadade bilar från Litauen. Nu har de lärt sig att vi har ögonen på Litauen, vilket gör att fler ordnar tillfälliga registreringsbevis från Tyskland och Nederländerna i stället, säger Mats Berntsson. Senaste åren har 190 000 skadade amerikanska bilar exporteras till Tyskland, att jämföra med 161 000 till Litauen. Ingen vet vart de bilar som går via Tyskland tar vägen. – Det finns företag som ordnar registrerings-

bevis i Tyskland från Litauen utan att bilen ens fysiskt finns i Tyskland, säger Mats Berntsson. **GRÄNSPOLISERNA** Lindenblad Heed och Rehn kräver mer assistans från bilproducenterna i kampen mot skrotbilarna. – Vi får dåligt med hjälp av producenterna eftersom de inte vill exponera information om hur elektroniken i bilarna fungerar. I stället får vi vända oss till externa konsulter som hjälper oss att gå igenom bilarna. Det är ett avancerade jobb där vi försöker spåra stulna bilar genom underfiler till binära koder i de elektroniska systemen. Lindenblad Heed skakar på huvudet. Han har sett allt. – En Lexus var byggd av två amerikanska bilar som stulits i Finland. Den var en decimeter kortare än originalmodellen. Hela instrumentpanelen ramlade av när den undersöktes, motorblocket satt löst och kunde skruvas loss med fingrarna och krockzonerna var deformationerade. För att inte airbagen skulle indikera saknad hade man smetat lödpasta på den så att lampan släcktes, säger Heed. – En kille drev en näthandel från sitt hem i Haninge. Vid en husrannsakan hittade vi två uppbyggda bilar av stulna delar från Tyskland. Killen hade 600 sidor annonser med bilar i Litauen.

Vad hände då med den vita BMW M3:an hos den svenska handlaren? – BMW:n såldes väldigt billigt till en bekants bekant som ”leksaksbil”. Det blev en dyr läxa. Nu tar vi inte längre emot några importerade bilar och vi kontrollerar alla bilar med Carfax, säger försäljningschefen. Jeppssons Audi S5:a fick ombesiktigas och både kunden och försäkringsbolaget kommer att förlora mycket pengar. ☹

Jeppssons egna bilder



Bildtext aödfkoadkf



Bildtext aödfkoadkf



Bildtext aödfkoadkf



Bildtext aödfkoadkf



Lokala polisen:

Slog till mot en av ligans verkstäder, grep ledaren

Bildtext aödfköadkf

Marknaden i Kaunas har funnits i 20 år och vuxit varje år. Från officiellt håll finns ett medgivande om brottslig aktivitet på marknaden. Kriminaliteten minskade när polisen grep en maffialedare.

En av de mest kända kriminella grupperna i Litauen heter Agurkas, men sedan ledaren Velecka Saulius fängslades för ett år sedan för en hel radda med brott har organisationen splittrats. Enligt polisen var det Saulius som till stor del byggde upp den kriminella handeln med fordon, ett problem inte bara för Litauen utan för hela Europa.

Vid en razzia mot Agurkas största verkstäder hittades stulna delar från 50 olika bilar. – Då var marknaden ett stort problem, nu gör vi sällan razzior även om det förekommer viss brottslig verksamhet, säger Eurgenijus Lenkaitis på avdelningen för fordonsrelaterad brottslighet. Gripandet av maffialedarens har emellertid inte gjort att den organiserade brottsligheten

har försvunnit, bara att den organiserat om sig. – De lyxbilar som stjäls från andra länder transporteras till tågstationen och vidare österut. Vi arbetar med polisen i Vilnius och de baltiska länderna för att stoppa järnvägstransporterna, säger Lenkaitis. Förra året hittade litauiska polisen bilar från andra länder till ett sammanlagt värde av 2,5 miljoner euro. De flesta kom från Tyskland och Frankrike, bara några från Sverige. **LITAUISKA POLISEN** samarbetar också med den tyska, likasom den franska, norska, estländska och finska. – Vi måste slå till mot organisationen som

tar hit bilarna till Litauen och mot internethandeln med bildelar som ökar, säger Raimondos Baltaduonis. Han är kriminalchef för Kaunas och har övervakat vårt samtal noggrant ihop med fyra andra poliser samtidigt i rummet samtidigt. När vi besöker Kaunas finns polisrepresentanter från fyra, fem andra länder där också. Alla har ärenden som berör litauisk kriminalitet. ☉

Bildtext aödfköadkf



Transportstyrelsen fransäger sig ansvar

Hur kan vi tillåta att skrotbilar och stulna bilar kommer in i Sverige? Både polisen och Carfax Sverige anser att Transportstyrelsen måste göra bättre ursprungs-kontroller av importbilarna.

KJELL-ÅKE SJÖDIN är fordonsregistre-ringsexpert på Transportstyrelsen. Han sitter med i arbetsgruppen för registreringsmyndig-heterna i Europa och i olika EU-rådsarbets-grupper som internationellt för diskussion om skrotbilarna.

Vilka kontroller görs i dag?

– I Sverige har vi ursprungskontroll av bilens dokument i original avseende innehåll och äkthet, via nätet och Carfax (om det är ett amerikanskt fordon) och andra motsvarande europeiska hemsidor. Det sker också kontrol-ler mot Eucaris (European Car and Driving licens information system), Interpols system för efterlysta fordon, Schengen informations-system och mot svenska efterlysningssys-temet.

Det verkar inte fungera eftersom så många skrotbilar ändå kommer in?

– Det är alltid möjligt att reparera en bil för att sedan registrera den, men den måste vara schyst reparerad. När fordon har registrerats i ett annat EU-land finns en större möjlighet till fri cirkulation. – Litauen är ett land som förra året änd-rade sitt regelverk och som nu officiellt inte registrerar fordon från USA. Det är i alla fall deras budskap. Därför kan man se att en del bilar tar vägen om andra länder.

Är det inte dags att införa noggrannare kontroller över alla importerade bilar, även de från andra EU-länderna?

– Vi för kontinuerligt diskussioner om hur vi ska hantera omregistrering av fordon från ett EU-land till ett annat. Vi har drivit frågan om skärpta ursprungskontroller. Om bilen är stulen ska den vägras registrering. Men för att regelverket ska fungera måste alla EU-länder vara med.

Anser du att Transportstyrelsen har god kunskap om skrotbilar?

– Ja, vi har goda relationer med andra länders myndigheter, men man måste skilja på myndigheternas ansvar. Vi tar den del som handlar om ursprungskontroll. Den tekniska identifieringen sker hos besiktningsföretagen. – De ska ta ansvar för om ett fordon är tillräckligt bra reparerat eller inte. Vi levererar all information vi har, men vi kan inte kontrol-lera hur fordonet faktiskt ser ut eftersom vi inte ser fordonet fysiskt.

Men är inte Transportstyrelsen ansva-rig för besiktningsföretagen?

– Jo, så är den visserligen, men besiktningsfö-retagen gör värderingen i enskilda ärenden. ☉



Skördar smulorna från skojarnas bord

Inte så långt från bilmarknaden har Volkswagen en återförsäljare – som har hittat egna lagliga sätt att tjäna pengar på marknaden med skrotbilar.

Vi träffar vd:n Rasa Sinkevičienė, dotter till grundaren av VW:s anläggning i Kaunas. Hon säljer ungefär 1 000 bilar om året, varav 200 begagnade. Populäraste nybilsmodellen bland VW, Audi och Seat är nya VW Passat. Litauen är biltätt. Det står bilar överallt, huller om buller. På gatorna körs dyra lyxbilar som Lexus, Toyota och Range Rover. Inte köpta från en handlare, enligt Rasa Sinkevičienė. – Litauen har en gammal bilpark, men vi samarbetar med de andra baltiska länderna för att öka andelen nya bilar. I Kaunas litar de flesta inte på säljarna på marknaden eftersom de skruvar mätarställningen och bara reparerar bilarna så att det ser bra ut. Och

de använder stulna delar. Men många vill ha lyxutrustade Audis för 3 000 euro och det har inte vi. **RASA SINKEVIČIENĖ** försöker ändå hjälpa dem som vill köpa en bil från marknaden. – Vi kontrollerar två tre bilar från marknaden om dagen. Den tjänsten kostar 40 euro. Vi kan se var det är tjockt med spackel under lacken är tjock och var det kan finnas problem. Vi kollar chassinummer, att bilen inte är stulen och att felsignalerna på instrumentbrädan fungerar. – Om vi hjälper spekulanter fortsätter de kanske att göra sin service hos oss. Och det kan behövas. Ett köp på marknaden är ett lotteri.

På grund av de många stölderna av bil- delar i Kaunas erbjuder sig VW-verkstaden också att montera bildelarna lite extra. – VW:s Touareg har till exempel lampor som är ganska enkla att plocka bort. Men vi har hittat ett sätt som gör att lamporna inte kan lossas så lätt. Det gör vi lokalt här. Rasa berättar att det finns ett skämt om litauernas bilhantverk – att en krockad bil i Ryssland blir fyra i Litauen. Jag frågar varför marknaden och handeln med stulna lyxbilar får fortgå? – Jag inser att det är svårt att förstå, men vi tillhörde Sovjetunionen fram till 1990 och levde under en regim med planekonomi. Generation efter generation har lärt sig att det är okej att stjäla. Det är inget konstigt. – Men faktiskt, vi är lika förvånade att ni svenskar låter hyrbilskunder lämna nyckeln genom ett hål i väggen utan att någon kontrollerar. D e t tycker vi verkligen är konstigt! ☹

ANNONS