

bildtexter akldfjaölkdfjaölkdfj bild-  
texter akldfjaölkdfjaölkdfj bildtex-  
ter akldfjaölkdfjaölkdfj bildtexter  
akldfjaölkdfjaölkdfj bildtexter  
akldfjaölkdfjaölkdfj



## SVENSKA SIFFROR

**Antalet trafikpoliser:** 343 trafikpoliser + ca 100 poliser som organiseras i "ingripande poliser" och som huvudsakligen jobbar med trafikbrott  
**Antalet klampningar 2015:** 22 fordon (fr o m 1 mars).  
**Antalet klampningar 2016:** 17 fordon (tom 31 augusti).  
**Antalet ärenden med sanktionsavgifter beslutade av transportstyrelsen 2015-2016:** 88 fall motsvarande 3 035 000 kronor.



Bilderna till vänster:  
bildtexter akldfjaölk-  
dfjaölkdfj bildtexter  
akldfjaölkdfjaölkdfj  
bildtexter akldfjaölk-  
dfjaölkdfj bildtexter  
akldfjaölkdfjaölkdfj  
bildtexter akldfjaölk-  
dfjaölkdfj

bildtexter akldfjaölk-  
dfjaölkdfj bildtexter  
akldfjaölkdfjaölkdfj  
bildtexter akldfjaölk-  
dfjaölkdfj bildtexter  
akldfjaölkdfjaölkdfj



bildtexter akld-  
fjaölkdfjaölkdfj  
bildtexter akld-  
fjaölkdfjaölkdfj  
bildtexter akldf-  
jaölkdfjaölkdfj



## CABOTAGETRAFIKEN

# Åkeribranschen är rasande

Illegal cabotage-trafik är så etablerad att utländska chaufförer har fasta nätverk i Sverige av verkstäder och byte av förare och förarkort, om lastbilarna skulle stoppas. Polisens vapen är att ta nycklar, frakthandlingar och i sista hand klampa. Men sedan klampningslagen infördes har bara 39 lastbilar låsts fast.

TEXT MARIA ERIKSSON / FOTO CHRISTEL LIND

**O**fficiella siffror från Trafik-  
analys visar att utländska  
lastbilar står för en procent av  
alla inrikestransporter. Så ser  
inte verkligheten ut.

Skötsamma åkerier, spe-  
ditörer och chaufförer är rasande över fusket  
som snedvrider konkurrensen. I höstas genom-  
fördes en stor lastbilsmanifestation utanför  
riksdagen med kritiska röster om att trafikpo-  
liserna är för få, att böter och sanktioner är för  
låga i förhållande till brottets karaktär och att  
åklagare saknar kompetens.

Regeringen vill ge mer pengar till trafikpo-  
lisen för att bekämpa illegalt cabotage, alltså de  
som begår brott mot EU:s regler för gränsöver-  
skridande lastbilstrafik, enligt vilka utländska  
förare får stanna i Sverige i en vecka och köra  
tre svenska inrikestransporter. Det har talats om  
en specialenhet som bara ska jobba med illegalt  
cabotage och om att anställa fler bilinspektörer.  
Sverige är långt ifrån EU:s minikrav om kontrol-  
ler av yrkestrafik som gäller från 2018.

De som bryter mot cabotagereglererna får en  
sanktionsavgift på 40 000 kronor, som ska betalas  
direkt, annars kan lastbilen klampas. Från det att  
lagen om klampning började gälla 1 mars 2015  
har bara 39 klampningar genomförts i Sverige.

– Vi använder bara klampning om inget  
annat hjälper eftersom det oftast räcker att ta  
nycklar och frakthandlingar. Vi har 24 timmar  
på oss att få betalt, därefter måste vi låsa upp  
lastbilen. Oftast betalas sanktionsavgiften, men  
det händer att chaufförer smiter i väg utan att

betala. Sedan skyller de på språkförbistringar,  
säger Kjell Andersson, gruppchef för trafikpoli-  
sen i region väst.

Kjell Andersson säger att tidsfristen gör  
att klampningslagen är tandlös och att det är  
administrativt krångligt att få ett klampnings-  
beslut eftersom både transportstyrelsen och  
vaktavande ska överpröva besluten.

– Chaufförerna blir rädda när de stoppas,  
men speditören vill ha fram sin last. Så länge vi  
har deras last har vi lättare att förhandla, säger  
Kjell Andersson.

Om transportbolaget inte betalar fortsätter  
transportstyrelsen (TS) att driva in pengarna.  
Under 2015 och 2016 har TS handlagt 88 ären-  
den om drygt tre miljoner i sanktionsavgifter,  
vilket motsvarar 75 klampningar.

**CABOTAGETRAFIKEN ÄR** en business i sig. För  
att tjäna på transporterna säljer åkerier upp-  
dragen till andra som är villiga att genomföra  
transporten billigare. Det innebär att många  
chaufförer inte vet vem den ursprungliga upp-  
dragsgivaren är. Det åkeriet som är ansvarigt  
har kanske uppdraget i tredje hand.

Till det kommer lastbilar i dåligt skick och  
chaufförer som tvingas fuska med vilotider  
och manipulera sina färdskrivare för att hålla  
tiderna. Många lastbilar stannar i Sverige och  
har aldrig rullat i det land där bilen är regist-  
rerad. Mobila verkstäder, etablerade bland  
annat i Göteborg, rycker ut vid haverier för att  
lastbilen inte ska lämna Sverige.

– Nyligen tog vi en chaufför som stannade

på motorvägen när han såg vår kontroll. Det  
visade sig att färdskrivaren stod på vila när han  
egentligen körde, säger Kjell Andersson som  
också plockat ner hela utrustningar för att hitta  
fjärrkontroller som styr färdskrivare.

Att fuska med reglerna är inte svårt.

– Speditörerna anpassar transporterna  
efter regelverket och sticker emellan med en  
utländsk transport till Oslo eller Köpenhamn.  
Dessutom lånar de förarkort av varandra när  
en chaufför åker hem. Sedan byter de kort igen.  
Bilarna stannar i Sverige. Det hade varit bra  
med ett krav på att lastbilen skulle till hemlan-  
det regelbundet, säger Kjell Andersson.

**I REGION VÄST** jobbar 50 trafikpoliser. De är  
inordnade under den lokala polisen och måste  
i vissa fall göra annat. När gängkriminaliteten i  
Göteborg ställer till problem får även trafikpoli-  
sen knacka dörr. Då lämnas vägarna obevakade.

Trafikpolisens uppdrag är inte bara det  
illegala cabotaget. En stor del är att kontrollera  
att fordon inte är bristfälliga och att förarna  
respekterar kör- och vilotider, har förarkort  
och att lasten är säkert lastad. Om inte riskerar  
chaufförerna böter.

– Om det finns obetalda böter sedan tidi-  
gare kräver vi betalt och kontaktar kronofog-  
den, men vi har inte rätt att hålla dem kvar,  
säger Kjell Andersson.

De senaste fem åren har 212 personer dött i  
trafikolyckor i Sverige där tunga lastbilar varit  
inblandade, enligt transportstyrelsen. Bara  
förra året dog 40 personer. ☹





bildtexter akld-  
fjaölkdfjjaölkdfj  
bildtexter akld-  
fjaölkdfjjaölkdfj  
bildtexter akldf-  
jaölkdfjjaölkdfj

# Svenska chaufförer blir förbannade

Många yrkeschaufförer är uppgivna inför den illegala konkurrensen.

Det har precis börjat regna på trafikplatsen på Arendalsvägen i hamnen i Göteborg. En utländsk chaufför flaggas in till platsen och får visa lasten. Hans papper är i ordning, men ena spännbandet är slitet och han får en tillsägelse.

Lastbilschaufför Björn Andersson från Arvika rullar in på kontrollstationen med sin lastbil med 130 pall Volvogods. Han har tröttnat på hela branschen.

– Man blir bara förbannad. Det har blivit otrevligt på vägarna. Jag vet tre chaufförer som kör samma sträcka som jag som säger att de åker via Oslo, men jag ser ju på körtiden att det inte kan stämma.

– Det värsta är att de inte bryr sig om trafik och säkerhet, de ska bara

förbi. De har så bråttom, säger Björn Andersson.

**LOVISA TORSTENSSON** från Göteborg har bara kört i ett och ett halvt år och det här är första gången som hon blir stannad för kontroll. Lastbilen med släp är fylld med blålera från ett tunnelbygge.

– Det är bra att de kontrollerar. Jag ser ju fallfärdiga ekipage och trötta chaufförer på vägarna. Jag är ny i branschen och fick jobb direkt efter att ha varit med i Yrkes-SM så jag är nog

med reglerna, säger Lovisa Torstensson.

Polisen vinkar i väg henne med fem ton tillgodo på lasten.

Flera utländska lastbilar är parkerade på trafikplatsen. De tror att det är en allmän parkeringsplats, men så länge de vilar låter polisen de stå kvar. ☹



## POLISER KÄNNER SIG VINGKLIPPTA

**Kjell Andersson, gruppchef på trafikpolisen i region väst, är trött på att svara på frågor om varför inte polisen gör mer åt den illegala cabotagetrafiken?**

### Varför är du trött på det?

– Det är vi som får svara även om vi inte kan göra mer än vi gör, men vi känner ett större stöd än någonsin tidigare från svenska åkerier.

### Vad kan bli bättre?

– Grundproblemet är att vi är för få poliser som jobbar i yttre tjänst. Regionpolismästarna har fullt upp och utredningarna ligger på hög. Att i det läget skrika på folk till trafikpolisen får inget gehör.

Kjell Andersson menar också att åklagarna är för dåligt pålästa när det gäller trafikbrott. – Vi behöver åklagare som är specialister på trafikbrott och det gäller inte bara de regler vi har om yrkestrafik. När vi går till domstol blir vi trafikpoliser sakkunniga och får förklara lagstiftningen för åklagarna.

### Vad är största utmaningen?

– Att behålla en trafikövervakning värd namnet. Vi har så få trafikpoliser och EU-kraven ökar hela tiden. Men vilken nyexaminerad polis vill jobba med farligt gods, vilotider och cabotage? Det är varken spännande eller har hög status.