

METODERAPPORT



SØPPELSMUGLERNE

NRK BRENNPUNKT

Journalister

Kjersti Knudssøn, NRK, 95 20 29 61

Anette Berentsen, NRK, 91 61 65 92

Synnøve Bakke, NRK, 97 74 80 05

Tittel:

Søppelsmuglerne

Publisert:

NRK 1, Brennpunkt, 16. oktober 2019, kl. 1945

<https://tv.nrk.no/serie/brennpunkt/2019/MDDP11000819>

nrk.no, 16. oktober 2019

<https://www.nrk.no/dokumentar/xl/blir-drapstruet-av-folk-som-stjeler-soppel-1.14723377>

<https://www.nrk.no/norge/ulovlig-soppelsmugling--men-ingen-straffes-1.14743276>

<https://www.nrk.no/rogaland/kan-tene-millionar-pa-a-frakte-bilvrak-ut-av-landet-1.14741768>

Samt Dagsnytt og nyhetsmorgen, NRK P2

nrk.no, 17. oktober 2019, samt nyheter radio og TV

<https://www.nrk.no/rogaland/fjord-line-stansar-all-eksport-av-ulovleg-avfall-1.14741808>

<https://www.nrk.no/rogaland/okokrim-skal-se-pa-regelverket-etter-nrk-avsloring-1.14744369>

nrk.no 18.oktober 2019, samt radioinnslag

<https://www.nrk.no/hordaland/stor-okning-i-skipsbranner-som-starter-i-lasten-1.14727939>

nrk.no 19. oktober 2019

<https://www.nrk.no/hordaland/toyota-eigarar-blir-nedringt-av-personar-som-vil-kjopa-varebilen--heilt-ekstremt-1.14746140>

nrk.no 20.oktober 2019, samt radio og TV innslag

<https://www.nrk.no/hordaland/el-butikkens-rad--aldri-legg-fra-deg-pc-en-pa-apne-mottak-1.14748786>

nrk.no, 21.oktober 2019, samt radio og tv innslag

<https://www.nrk.no/hordaland/-tyveriene-fra-mottakene-undergraver-hele-returordningen-1.14749240>

<https://www.nrk.no/rogaland/her-stel-dei-avfall-fra-ekjop-1.14747982>

nrk.no, 24. oktober 2019, samt radio og tv innslag

<https://www.nrk.no/norge/afrika-eksportor--vi-redder-liv-i-afrika-1.14754018>

Adresse

NRK Brennpunkt, 0340 Oslo

Kontaktpersoner, se journalister.

Innhold

1.	Innledning	5
2.	Starten – en god idé, en tabbe og en pause	5
2.1	Hvem eier dem?	5
2.2	En viktig diskusjon	5
2.3	Springing - lar det seg gjøre?	5
2.4	Nei, en gammel Volvo er ikke tingen	6
3.	Omfang; et spørsmål om tålmodighet	6
3.1	Vegvesenet, en uttømmelig kilde til arbeid	6
3.2	Et lite halmstrå	6
3.3	Hvem skal ut?	7
4.	Det første sporet	7
4.1	Nummersjekk på SMS – et uvurderlig verktøy	7
4.2	Med tracker på kirketrappen	8
4.3	I hui og hast	8
4.4	Stavanger – en åpenbaring	8
4.5	Metodiske grep i en tidlig fase.	8
4.6	Et lite pip	9
5.	Hvor kommer avfallet fra?	9
5.1	Et underlig skue	9
5.2	Finn - i gjenbrukets navn	9
5.3	Tallenes tale	10
6.	Springing	10
6.1	Griseflaks i Haugesund	10
6.2	Hagearbeid i Stavanger	10
6.3	Snusk i Sandnes	11
6.4	Et metodegrep som virker, og justering av et annet	11
6.5	En elg i Bergen	11
6.6	Motgang i Oslo	12
7.	Ut i verden	13
7.1	Lagos - Nigeria	13
7.2	En strøm av biler	13
7.3	Mot horisonten	14
7.4	Østlandsmetoden	14
7.5	Bomtutur - men bildet blir styrket.	14
7.6	En elg i Nigeria	14
7.7	Container til Gambia	15
7.8	Tak og blikkarbeider	15
7.9	Vi gjør opp status	15

8.	Men Afrika trenger det jo	15
8.1	Afrika, Afrika ville ikke ha det!	15
8.2	Love og regler	16
8.3	Import i praksis	16
8.4	Mange nei, og et overraskende ja.....	16
8.5	Havnelangs i Hamburg	16
8.6	Grimaldi – og et tvungent løfte.....	17
9.	Ghana – det store bildet	17
9.1	Agbogbloshie – Sodoma og Gomorra.....	17
9.2	Kildearbeid i ukjent lende.....	18
9.3	Startvansker	18
9.4	En mann med verdighet.....	18
10.	Kontroll på norsk.....	19
10.1	Miljødirektoratet og innsynsbegjæringer	19
10.2	Toll og kontroll	19
10.3	Pengestrøm og organisert kriminalitet	19
10.4	Finanstilsynet og rare tall.....	20
10.5	Kan det knyttes til narkotika?	20
10.6	«Glem det!»	20
11.	Det store bildet	20
11.1	Hvem er de?	20
11.2	Hva har de tjent?	21
11.3	Har de firma?.....	21
11.4	Er det noen flere?	21
11.5	Dobbeltsjekk	21
11.6	Avfallskilden.....	22
11.7	Mayday	22
12.	Redigering, publisering og konsekvenser	22
12.1	Tilsvar og imøtegåelse.....	22
12.2	Publisering og konsekvenser	23
13.	Avsluttende om metode	24
14.	Kildeliste	25
14.1	Muntlig/e-post:	25
14.2	Skriftlige:.....	26

1. Innledning

Dette prosjektet startet med en murrende magefølelse, og vokste til avdekking av kriminell virksomhet i stor skala. En magefølelse er et uklart utgangspunkt, og vi har derfor prøvd å ha et åpent sinn og å unngå å låse oss til teorier og hypoteser. Vi har hele tiden latt funn i research styre veien videre. For å komme i mål har vi måttet kombinere et utall metoder, fra tidkrevende feltarbeid, samarbeid over landegrenser, omfattende dataanalyser og research i rapporter, forskning og lovverk, til det mer kontroversielle GPS-sporing av private kjøretøy. I tillegg har vi fra starten av dokumentert alle observasjoner med kamera – en metode som ble helt avgjørende etter hvert som virksomhetens art og omfang begynte å tre frem for oss.

I begynnelsen virket dette prosjektet unnselig. Men vi ga magefølelsen en sjanse, for det hele fremsto så underlig. Og undring er fint.

2. Starten – en god idé, en tabbe og en pause

Høsten 2017 blir vi oppmerksomme på en slitent bil i et nabolag i Bergen. Den er delvis fylt med gammel elektronikk. Den står en stund, og så blir skiltene tatt av. Det kommer papp foran vinduene, så en dag er den borte. Vi holder på med research og opptak til et helt annet prosjekt om kontorlandskap, så dette er stort sett observasjoner gjort på fritiden. Men vi prater om bilen, diskuterer litt, og skjønner ikke helt hva dette er. Ble bilen hentet av kommunen? Hvorfor ble den fylt med gamle tv-er og stereoanlegg. Skulle alt bare kastes?

Et par uker senere er en ny på plass. Samme mønster. Vi treffer på naboer, og spør hva de vet. De kan fortelle at det er stadige skifter av biler som fylles. De har spurt hvor de skal, og har fått beskjed at de skal til Afrika, og mer skal de ikke bry seg med.

Nysgjerrigheten er vekket. Hvorfor skal disse slitne bilene med gammel elektronikk til Afrika? Og stemmer det at de faktisk skal dit? Vi begynner nå å ta bilder av bilene.

2.1 Hvem eier dem?

Vi søker på bilnumrene, og finner at de er eid av samme mann. Men har han hatt mange flere? Vi kontakter Vegvesenet og ber om innsyn i alle biler han har eid. I retur får vi en liste over 49 biler, på bare to år. Alle, foruten familiebilen, er kjøpt og avregistrert like etter.

Det utløser en rekke spørsmål. Er alle de sendt til Afrika? Er dette veldedighet? Har alle vært fylt med gammel elektronikk? Er dette skalkeskjul for kriminell aktivitet? Hva er forretningsideen her? Og er det lovlig eksport?

Vi sjekker forurensingsloven, avfallsforskriften, samt Baselkonvensjonen og forordninger fra EU som ligger til grunn for lovverket. Det er ikke lov å eksportere elektrisk og elektronisk (EE) avfall ut av EU. Avfall er gjenstander som ikke virker, som folk har kastet fordi de mener det er avfall og elektronikk som åpenbart er slitent, og ikke hensiktsmessig emballert. Det er akkurat det vi ser i bilene. Men det kan jo godt være at myndighetene stopper det på veien.

2.2 En viktig diskusjon

Vi bruker tid på hvordan vi skal ta dette videre. Det kan se ut som at denne mannen driver en virksomhet i ganske stor skala som kan være i strid med norsk lov. Vi kan selvsagt spørre ham, men vi har ingen garanti for at han snakker sant. Og vi er nå blitt veldig nysgjerrige på hvordan dette eventuelt kommer ut av landet. Bilene er avregistrerte, så han kan ikke kjøre dem. Hvem henter, hvordan er ruten, blir de kontrollerte eller stanset på grensen? Eksport kan være i strid med Baselkonvensjonen, så hvordan forlater bilene EU? Eller kommer de aldri til Afrika? Svaret på alle spørsmålene vi stiller er enten å fysisk følge dem eller å teste gps-sporing. Vi diskuterer frem og tilbake. Det er drøyt, men det vil kunne gi oss svar.

2.3 Sporing - lar det seg gjøre?

Vi tenker først på å spore avfall, og feste en enhet i et pc-kabinett, men vi innser at dette blir for komplisert. Hvordan skal vi sikre at aktørene velger akkurat dette objektet? Det er bedre å spore en bil full av avfall.

Vi finner et selskap som tilbyr sporing av kjøretøy. Det er en gps-tracker, med sterk magnet. De har også et dataprogram der vi kan følge objektet på kartet. Når bilen er i bevegelse kommer meldingen «Vehicle moving», og vi kan følge ruten. Dersom bilen står i ro, og noen åpner dører og romsterer inni, vil trackeren

også sende samme melding. Da vil vi få vite om noen kontrollerer innholdet/er inni bilen. Batteriet kan ha opptil et halvt års varighet.

Vår plan er å følge en avregistrert, førerløs bil, men lovligheten av dette må vurderes av NRKs ledelse før vi kan sette i gang. Vi sender hele problemstillingen over til redaktør og NRKs juridiske avdeling. Vi får godkjenning fordi dette ikke er sporing av personer. Det veier også tungt at dette er eneste måte vi kan finne ut hvor disse bilene og innholdet ender, samt kartlegge om myndighetene griper inn på veien og håndhever norsk lov. Så vi kjøper tre trackere.

2.4 [Nei, en gammel Volvo er ikke tingen](#)

I nabolaget dukker det opp tre biler. En Volvo, en Honda og en Passat. Volvoen er stappfull av svært slitne EE-produkter uten emballasje, og uten beskyttelse. De andre bilene er i ferd med å fylles. Skiltene på Volvoen tas av. Vi tenker at den er på vei ut, og vil ha trackeren på. Firmaet vi har kjøpt utstyret av har anbefalt oss å lime trackeren fast med superlim, som et supplement til magneten. Så vi gjør det.

Den sender signal, og alt er vel. Men ingenting skjer. Den bare står der i flere uker. En dag rister det voldsomt i den, uten at den flytter seg. Trackeren sender meldinger i ett kjørt. Vi drar ut for å sjekke. Bilen er tømt, de to andre er borte.

Vi har limt trackeren til understellet, så den får vi ikke av igjen. Bilen blir stående i over et halvt år. Batteriet går ut. Så forsvinner bilen. Vi har notert det opprinnelige bilnummeret, og sjekker med biltilsynet. Volvoen kom aldri til Afrika. Den og tracker nummer 1, endte sine dager som vrak i en bilpresse i Rådalen i Bergen.

Vi må nå konsentrere oss om dokumentaren om kontorlandskap, og senhøst 2017, vinter og vår 2018 går med til dette. Men innimellom tar vi sporadiske turer til nabolaget, og ser at stadig nye biler fylles med gammel elektronikk og vi tar bilder før de forsvinner.

3. Omfang; et spørsmål om tålmodighet

I mai 2018 er kontorlandskapsdokumentaren sendt, og vi går rett over i fulltidsarbeid med dette prosjektet. Vi ber nå Vegvesenet om oppdaterte lister over bilene mannen har eid. Tallet er kommet opp i 70. I løpet av vinteren kom et biltransportbyrå og hentet en avregistrert bil full av elektriske produkter mens vi tilfeldigvis gikk forbi. Vi slo av en prat med sjåføren. Han fortalte at bilen skulle til Hamburg. Hans egentlige oppdrag var å hente biler i Tyskland og frakte dem til Norge. Å frakte biler motsatt vei fra Norge til Tyskland var en ekstra inntekt. Vi filmet med mobil da han kjørte. Men skjer dette bare i ett nabolag i Bergen? Og hvordan kan vi få oversikt over et eventuelt større omfang?

3.1 [Vegvesenet, en uuttømmelig kilde til arbeid](#)

Vi diskuterer og tenker at hvis vi ber om innsyn i alle som har kjøpt og avregistrert mer enn fem biler de siste ti årene, så vil vi kanskje finne et mønster. Vi velger en såpass lang periode som ti år for å ha mulighet til å se en eventuell utvikling. Vi går helt ned til fem biler for å være sikre på at vi kan fange opp personer som eventuelt nylig har startet opp. Vi har dessuten sett av den personen vi allerede har identifisert, at noen biler er registrert på konen. Det er ikke mange, men de utgjør en del av hele bildet.

Vi mottar et Excel-ark med 140 000 oppføringer. Vi skroller litt oppgitt nedover arket, men har et mønster det er rimelig greit å styre etter. Dersom bilen er kjøpt og avregistrert kort tid etter kjøpet, og ikke noe mer har skjedd med den, altså at alle andre kolonner er tomme (vraket, eksport til EU, solgt videre) så må bilen enten stå parkert uten skilt et sted, eller så er det en mulighet for at den er sendt ut. Når en enkelt person har 100 til 200 biler med slikt mønster, så blir det svært interessant.

Arbeidet med listen er helt vesentlig for å komme videre i saken. Vi må identifisere de mulige eksportørene for å kunne fysisk oppsøke dem og sjekke om de eksporterer avfall i bilene sine. Listen er rett og slett et arbeidsverktøy. I tillegg vil den kunne gi oss en nasjonal oversikt over omfang.

Vi trenger verktøyet så fort som mulig. Vi velger derfor å sortere den fylkesvis, og starter med listen over Hordaland slik at vi kan begynne å lete.

3.2 [Et lite halmstrå](#)

Det er mye arbeid å gyve løs på, uten at det er sikkert at dette i det hele tatt er et problem. Vi ber Tolletaten om innsyn i eksport av biler til Afrika de siste to årene. De har rapportert dette til Statistisk sentralbyrå, og ber oss ta kontakt med dem. Vi finner ikke eksportoversikt fordelt på land på nettsidene til SSB. Vi tar derfor

kontakt og får beskjed om at de kan lage en oversikt for oss. Vi får listen og stusser. Antallet er lavt, i noen kolonner er det oppgitt null biler eksportert, samtidig som neste kolonne oppgir en verdi av eksport. Det er ubrukelig. Uansett vil ikke dette hjelpe oss med det vi nå er på jakt etter, nemlig identifisering av personer som eventuelt eksporterer biler og antall biler per person. Vi stoler på magefølelsen. Det er noe som ikke stemmer her.

3.3 Hvem skal ut?

Vi fjerner alle som har avregistrert og deretter vraket eller solgt bilene videre. De er helt uinteressante. Alle tvilstilfeller får stå, det vil si der de har videresolgt noen, vraket noen, mens andre igjen bare er avregistrert uten videre informasjon.

Tvilstilfellene sjekkes opp mot Bizweb for å se om de har firma/enkeltmannsforetak, Facebook for informasjon om hva de driver med, Google Maps/Gule sider for å se om det står mange biler i hagen, telefonkatalogen for informasjon om hvem de bor med, eiendomsregistre for å finne mulige parkeringsplasser, folkeregisteret der opprinnelsesland er interessant og enkle googlesøk i jakt på omtale eller artikler.

Gjennom dette arbeidet kan vi fjerne mange tvilstilfeller. Bilentusiaster legger mye bilstoff ut på Facebook, flere av dem har flere titalls biler i tunet og disse er synlige på Google Maps/Gule sider.

Andre driver salg av bil, uten å ha firma. En del av disse har egne hjemmesider, eller Facebook sider med bilannonser. Vi kan dermed få bekreftet at de driver salg i Norge.

Andre driver storstilt salg gjennom enkeltmannsforetak. Vi ringer flere av dem. De har biler parkert på offentlig vei, andre på eiendommer. Bilene legges ut til salg på Finn, i tillegg til Facebook. Vi kan dermed lete der, for å se hvem som driver i salg og ikke eksport. Vi spør i tillegg om de eksporterer. De aller fleste forteller at de ikke driver med dette, men de kjenner til afrikaeksport. Mange av kjøperne deres eksporterer, men de vil bare ha de aller billigste bilene, også uten EU-godkjenning.

Etter kontroll av opplysningene kan vi fjerne en rekke storaktører, men noen av dem selger altfor lite i forhold til mengden biler de eier. De forblir på listen.

I tillegg har vi de svært interessante, som følger mønsteret til mannen i nabolaget. Altså de kjøper og avregistrerer biler etter svært kort tid, ofte i løpet av dager, og siden skjer det ikke noe med dem. Vi ser at mange av disse kjøper fra storaktørene vi har beholdt på listen. De kjøper og selger også av hverandre. Vi sjekker opp adresser, og leter frem all tilgjengelig informasjon og bilder av dem, og hver får sin egen mappe.

Arbeidet går over ett år, fylke for fylke, før bildet er komplett. Når det er ferdig blir det nøkkelen til å vise omfang av en skjult, illegal og lukrativ industri.

Men nå er det verktøyet som gjør jobben mulig. Vi starter med Hordaland, for her kan vi lett stikke ut å sjekke.

4. Det første sporet

Vi har bestemt oss for å gjøre et nytt forsøk med å spore en bil tilhørende mannen i nabolaget. Men han har flyttet. På den nye adressen er det ikke parkeringsplass. Vi kjører innom flere ganger. En ny bil vil ikke stå på listene våre. Vi må se den med skilt/prøveskilt for å være sikker på at den tilhører ham. Men ved hjelp av listene har vi nå identifisert flere andre i Bergen. Så vi oppsøker dem i tillegg.

4.1 Nummersjekk på SMS – et uvurderlig verktøy

Vegvesenet har en SMS-tjeneste der en kan sende bilnummer og få svar på hvem som eier kjøretøy. Hver gang vi ser en gammel Hiace, eller bil vi stusser på, tar vi nummer og sender en melding. En person eier over 500 biler, men i nabolaget finner vi ingen biler registrert på ham. Andre eier mellom 100 og 200, men det er ingen biler i nabolaget som er registrert på dem. Frustrerende, men samtidig en mulig bekreftelse på at bilene blir borte. Vi har etter hvert 45 adresser i Bergen som vi jevnlig sjekker. Etter hvert skjer det noe. Vi kjører i større omkrets rundt husene, sjekker offentlige parkeringsplasser, og da dukker det plutselig opp biler uten skilt, med elektronikk. Vi har ingen måte å sjekke hvem som eier dem, men vi tar bilder av biler og innhold. Og vi merker oss plassene. Det handler om å lære et mønster.

Så får vi treff på to av adressene. Her står biler med skilt. Den ene er rimelig full av kjøleskap, stereoanlegg og diverse ledninger og EE-produkter. Vi sender nummeret til Vegvesenet og får bekreftet eierne. Vi tar nye bilder. Bilene står ikke på listen, det betyr at de nettopp er kjøpt.

4.2 Med tracker på kirketrappen

Så finner vi en grønn Hiace med skilt. Eierne har hatt en rekke biler tidligere. Han har begynt å fylle den. Dagen etter er skiltene tatt av, og mer er fylt inni. Vi vet vi har kort tid. Vi blir enige om å møtes klokken 05.00 neste morgen på kirketrappen i nærheten. Vi har med sprit til å vaske, lim og tracker. I det vi skal til å gå mot huset kommer naboen ut. Han skal på jobb. Hadde vi vært ett minutt tidligere ute, så hadde vi lagt under bilen med et alvorlig forklaringsproblem.

Med hjertet i halsen skynder vi oss. En holder vakt, en filmer og en fester tracker. Så filmer vi kjapt inni bilen, for å dokumentere det som er der. Men vinduene er nå malte, så det er vanskelig å se inn. Vi skjønner at vi må ta høyde for dette dersom vi skal feste tracker på flere.

Så møtes vi på kirketrappen igjen, sjekker appen og ser at vi har signal.

4.3 I hui og hast

Dagen etter setter vi oss ved bilen og følger med. Vi vil se om den fylles. Nok en bil kommer, full av en komfyr og andre ting. To menn i denne bilen slår av en prat med eieren av den grønne bilen, så kjører de. Vi kan ikke sitte så lenge. Berentsen går egentlig i nyhetsturnus i denne perioden, og skal på en fotojobb i Masfjorden.

Og det er selvfølgelig da det skjer. Samme ettermiddag får vi meldinger om at bilen er i bevegelse. Bakke kaster seg i sin egen bil, følger etter og filmer med mobilen. Den grønne Hiacen er hentet av en biltransport og er på vei mot Bergen havn. Den filmes til den kjører inn på lukket område. Knudssøn sitter hjemme og noterer alle skip som ligger til kai, og kartlegger type skip for å finne ut hvilke som kan transportere biler. Vi regner med at den går ut i løpet av natten. Men nei.

Dagen etter sender bilen fremdeles signal fra Bergen havn. Knudssøn drar ut med kamera, og vandrer rundt hele kaiområdet. Plutselig dukker biltransporten opp. Den er i ferd med å flytte seg til området for ombordkjøring på danskebåten. Hun kjører til andre siden av Puddefjorden, og jakter på et sted å filme ombordkjøringen. Et cruiseskip er i veien, så det er ikke så lett. Når hun finner en egnet plass, har ombordkjøringen startet. Litt desillusjonert filmes resten. Et gjerde brukes som stativ. Brillene er i vesken. Avstanden er for stor til å se noe med det blotte øyet. Her trengs det bølgevis med flaks.

Tilbake på kontoret sjekkes opptakene. Siste bil ombord er biltransporten med den grønne Hiacen på. Nå slapper vi av. Bilen skal ut av landet, i hvert fall til Danmark. Men det skal den ikke.

4.4 Stavanger – en åpenbaring

Ved 20-tiden samme dag piper det i telefonen. Bilen sender signal. Den kjører i land i Risavika ved Stavanger, og på kartet i appen ser vi at den stanser ved en parkeringsplass utenfor sikkerhetssonen til fergen. Vi skjønner lite. Var dette bare et flyttelass til Stavanger?

Vi kontakter NRK Rogaland, og de sender ut en fotograf neste morgen. Fotografen ringer, og spør hvilken bil det gjelder. Vi svarer Hiacen uten skilt. Han svarer, ja, men hvilken? Vi ber ham filme alle. Når vi får bildene, ser vi en hel rad. Inni bilene er gammel elektronikk, dårlig pakket, og med forsøk på tildekkede vinduer. Vi forstår at dette er mye større enn nabolaget i Bergen. Vi har bare en tracker igjen. Vi bestiller åtte nye.

4.5 Metodiske grep i en tidlig fase.

Prosjektet vokser, og det krever en fotograf på heltid. Berentsen har vært litt frem og tilbake, men blir nå dedikert til prosjektet. Vi ønsker å filme alt hva vi finner, som dokumentasjon. Vi gjør noen forsøk på å lage en skisse over hvordan dokumentaren skal bli, men vi får det ikke helt til. Hvis vi begynner å legge en detaljert plan nå, så vil den basere seg på antagelser om hva vi tror eller ønsker å finne, og det er i strid med å ha et åpent sinn. Vi må la funn og oppdagelser styre retningen.

Allerede i 2017 begynte vi å arkivere og systematisere bilder. I disse mappene er biler med skilt/prøveskilt, som vi vet hvem eier. Her ligger også biler uten skilt, med ukjent eier. Vi blir enige om å fortsette å arbeide etter denne strukturen, men være mer bevisste på at vi fra nå skal ta bilder fra mange vinkler og være nøye på å få med rustflekker, lykter, klistremerker og reklame. Alt som kan hjelpe oss med identifisering. Dette skal vi få god bruk for senere.

Vi oppretter også en liste, og lager et system for å registrere hvilke biler som til enhver tid står på kaien i Stavanger. NRK Rogaland reiser ut med jevne mellomrom og filmer. Dermed vet vi hva som går ut, og får dokumentert nye som kommer til. Mange av disse bilene har fremdeles prøveskiltene på. Da får vi sjekket hvem som eier dem.

Alle filmopptak blir sortert på eget vis, slik at vi lett kan finne frem når vi skal begynne å redigere. Det er viktig å ha et godt system som gjør at vi finner det vi trenger om flere måneder. Vi vet ikke på dette tidspunktet hva som vil bli aktuelt å bruke.

I tillegg starter vi nå opp med å skrive logg, eller egentlig dagbok. Det er så mye å holde styr på, så dette er den beste måten å ikke miste tråden. Den skrives i OneNote, slik at vi kan utfylle hverandre.

Når vi er tre kan vi dele oss. Noen leter og filmer, noen sorterer lister. Da blir det litt variasjon. Vi følger med på de to bilene vi allerede har identifisert, men har fremdeles skilt på. Vi vil ikke feste tracker før skiltene er av. Det er viktig for oss at vi ikke sporer biler som folk faktisk bruker, for da går dette over i overvåking.

Omsider tas skiltene av, og vi fester ny tracker.

4.6 [Et lite pip](#)

Etter 10 dager i Stavanger piper det i telefonen. Den grønne Hiacen kjører om bord i danskebåten igjen. Neste morgen kjører den av i Hirtshals. Etter et kort stopp hos dansk toll, der det ikke er noe bevegelse i bilen, kjører den videre. Ingen kan ha sjekket innholdet, for da ville vi ha fått signal fra bilen mens den stod i ro. Nå beveger den seg gjennom Danmark og inn i Tyskland, uten å bli kontrollert. I Hamburg kjører den inn på Oswaldkai. Den er disponert av rederiet Grimaldi, som har spesialisert seg på transport til Vest-Afrika. Etter 14 dager kjører den om bord i skipet Grande Dakar. Den grønne bilen har gitt oss en rute vi nå kan planlegge etter. Vi trenger kontakter med fotografer i Tyskland til neste bil, og vi må også skaffe en oversikt over samarbeidspartnere i hele Vest-Afrika. Skipet skal innom ti land, og vi vet ikke hvor bilen skal av.

5. Hvor kommer avfallet fra?

Vi har nå begynt å sortere listene over avregistrerte biler i Rogaland. Vi skjønner at det kan være flere som eksporterer herfra, basert på hva vi har sett på kaien i Risavika. Biltransportfirmaet som hentet bilen i Bergen, er dessuten fra Haugesund. Jobben er putlete og tidvis kjedelig, men helt vesentlig dersom vi skal klare å finne aktører og biler i Rogaland. Samtidig lurte vi på noe annet: hvor kommer innholdet i bilene fra?

5.1 [Et underlig skue](#)

Vi diskuterer mulige kilder til gammel elektronikk, og mens Knudssøn og Bakke sorterer lister kjører Berentsen til kommunale mottak og returpunkt ved butikker som Elkjøp og Power. Det handler om å kartlegge alle returpunkt i Bergen og finne et observasjonspunkt, deretter vente og se hva som foregår.

Alle mottakene har overvåkingskamera. Noen er bedre sikret enn andre, og alle stedene er godt merket med at tyveri er forbudt, likevel ser vi stjeling og ingen av tyvene har det travelt. Etter å ha fått oversikt og filmet ved alle mottakene, velger vi oss ut ett vi skal fokusere på. Det er fordi vi vil se om tyvene kommer igjen, og om det dukker opp noen som vi har på listene. Dette er ved det største kjøpesenteret i Bergen med svært mange kunder. Det er vanskelig tilgjengelig, og slik sett et sted der en skulle tro at det var vanskelig å stjele.

Bildene viser noe annet. Tyvene er etnisk norske, østeuropeere og av afrikansk opprinnelse. De konkurrerer om avfallet, krangler og tar seg god tid. Noen sitter i bil hele dagen, og går ut og sjekker hver gang folk leverer noe. Andre kjører sakte forbi i varebiler, stanser og gjør en visuell vurdering. Vi tar nummeret på disse bilene, og slik finner vi en av mennene vi har på listen over mulige afrikaeksportører. Vi vet ikke ennå om dette er avfallskilden, men vi samler dokumentasjon.

5.2 [Finn - i gjenbrukets navn](#)

Søk på Finn.no viser uante muligheter for å skaffe seg billige brukte EE-produkter. Til enhver tid er det rundt tusen produkter som gis bort. En sjekk viser at mange er defekte og trenger reparasjon. I tillegg er det en lang rekke slitne produkter, med og uten småfeil til en billig penge.

Alle må hentes hos eier. Men det er ikke mulig å få oversikt over hvor mye som eventuelt forsvinner ut av landet herfra. Det er ingen kilder til statistikk, og vi har ikke kapasitet til å starte en undersøkelse.

Vi får senere bekreftet av eksportører at Finn er en av avfallskildene.

5.3 Tallenes tale

Vi leser også nasjonale og internasjonale rapporter knyttet til EE-avfall. Det er stort sprik i tall og statistikk, både knyttet til avfallsmengde og mulig illegal eksport av avfall. Vi bruker en god del tid på å gjennomgå rapportene og bakgrunnen for tall. Mange er løse estimat, mange er basert på gamle tall. Vi bestemmer oss for å bruke de største og mest omfattende rapportene, der tallene er fra nyere dato. Det er rapporter fra Miljødirektoratet, norske og europeiske forskningsmiljø, Interpol og FN og Verdensbanken. Av rapporten Global E-waste Monitor fremgår det at Norge er det landet som kaster mest elektronikk per innbygger i verden. En fjerdedel av det vi kaster forsvinner fra retursystemet.

Tall innhentet fra Miljødirektoratet viser at mengden avfall som kastes går ned, men ifølge norske myndigheter skyldes ikke dette at vi kaster mindre, men at avfallet forsvinner før det kommer inn i retursystemet. All statistikk viser at forbruket øker.

Prosjektet CWIT har sett på illegal handel med EE-avfall. Bak prosjektet står Interpol, og forskere knyttet til ulike avdelinger i FN. De fant at 1,3 millioner tonn ble eksportert udokumentert, 400 000 tonn av dette ble estimert å være illegalt avfall. Tallet samsvarer med en annen rapport fra IMPEL, EU sin organisasjon for håndheving av miljølovene.

Vi leser også rapporter fra interesseorganisasjoner, men velger å bruke dem som bakgrunnsmateriale.

6. Sporing

Etter hvert er listen over Rogaland klar. Vi velger 37 personer vi vil sjekke, i hovedsak i Haugesund, Stavanger og Sandnes. Vi plotter alle inn på Google Maps med adresser, og deler kartet på telefonene. Da kan vi lett finne frem. Vi tar med lister over biler de har eid. Vi vil også besøke Thune biltransport som vi har sett hente to biler i Bergen, samt kaien i Risavika der danskebåten går fra.

I Bergen har vi brukt mye tid på å finne biler. Vi skal bare være i Rogaland i tre dager. Vi er avhengig flaks, men samtidig har vi lært en del om mønster i Bergen, og håper det kan hjelpe.

6.1 Griseflaks i Haugesund

I Haugesund kjører vi rett til en av de aller største aktørene. Han har eid nær 200 biler på kort tid. Og rett utenfor huset står han med en annen mann, og en Toyota Hiace. Det ser ut til at de inspiserer bilen. Vi sjekker nummeret og den viser seg å tilhøre den andre mannen. Vi kjører videre og sjekker alle adressene i Haugesund, men finner ingen biler av interesse.

Utpå ettermiddagen begir vi oss til Thune biltransport, og her er et rent eldorado. På bakplassen står flere Hiacer og en Dyna. Det er privat område, men det er ikke avsperrert, så vi begir oss inn. Mange av bilene har ingen skilt, men noen har prøveskilt. Det opprinnelige nummeret står med liten skrift på prøveskiltene, så vi må ut av bilen og svært nær for å sjekke. En lyseblå Hiace er eid av mannen vi først besøkte. Bilen er det fylt opp med motorer, bildeler, dashbord, ledninger og svært slitte dekk. Vi fester kjapt en tracker, og filmer bilene og innhold. Vi er nøye med å filme fra alle vinkler, i jakt på kjennetegn. Noen måneder senere skal dette bli avgjørende, for den lyseblå bilen skal komme til å gi oss skikkelig hodebry.

Så reiser vi mot Stavanger. Det er mørkt når vi kommer fram, men legger turen innom Risavika. Her står en rekke biler. Det har vært stor utskifting siden NRK Rogaland var her sist. Samtlige er fylt opp. Noen har prøveskilt, og vi sjekker dem. De tilhører personer vi har på listen både fra Hordaland eller Rogaland.

6.2 Hagearbeid i Stavanger

Neste dag er det opptak i Stavanger. Vi kjører rundt til adressene, og begynner i utkanten. Det er lite å finne, og det hele går litt trått. Men når vi nærmer oss sentrum og personer vi vet har eid mange biler, så løsner det. Vi finner biler ved flere av husene. Det vil være umulig å feste sporing på dem på kveldstid, for da er eierne sannsynligvis hjemme med familiene. Vi har ikke mye lyst å snike rundt i private hager på nattetid. Løsningen blir å handle raskt på høylys dag.

Bakke holder vakt, Knudssøn og Berentsen sjekker den første bilen nærmere. Den er full av slitne og synlige ødelagte EE-produkter som bare er stappet inn, uten beskyttelse. Under er en trappeavsats står en rekke flatskjermer og pc-skjermer, utsatte for vær og vind. Vi filmer alt som dokumentasjon, og så er det bare å kripe under. Men noe er feil. Trackeren vil ikke feste seg. Det blir mye kumling, sprelling og hviskende

banning. Tectyl og tracker er en dårlig kombinasjon. Til slutt kommer vi langt nok under til at den sitter fast, men den henger ikke godt, det skal vi erfare senere.

Ved neste adresse finner vi en full Toyota Hiace, med prøveskilt. Igjen filmer vi innholdet, og vi fester tracker. Vi finner flere biler med avfall, filmer også dem, men vurderer at det holder med to trackere i Stavanger.

Vi drar så til Risavika for å filme i dagslys. Kvelden før var det et elendig vær, med regn og vind. I mørket var det dessuten vanskelig å filme innholdet i bilene. Vi oppdager nå en bot i forsetet på en av bilene. Den er utstedt i Bergen, og bilen viser seg å tilhøre en av de største aktørene her. Hans biler har vi lett etter lenge. Nå har vi i hvert fall ett bevis på at han eksporterer. Puslespillet tar form. Vi får nå gode bilder av biler med tildekkede vinduer, og i gliper ser vi gamle kjøleskap og fryser. Andre av bilene i Risavika er fulle av slitte dekk uten mønster, eller vinterdekk i kombinasjon med elektronikk. Vi sikrer oss også bilder av dem som har eksportlapper, med navn på speditør i Hamburg. Et par biler har lapp med destinasjon. De skal til Ghana, Kamerun og Nigeria. Det har dessuten kommet en ny bil i løpet av dette døgnet. Det er en pick-up, og den stod kvelden før på bakplassen til Thune biltransport.

Og så, som på cue, kommer en biltransport fra Thune. Nok en stappfull Hiace parkeres i rekken av avregistrerte biler. Også den var på bakplassen deres kvelden før. Når transportbilen har kjørt, sjekker vi. Den har fått lapp på ruten og her står chassisnummer. Vi ber om innsyn hos Vegvesenet. Den tilhører mannen i Haugesund, som har eid nær 200 biler, og som også eier den lyseblå Hiacen vi festet tracker på. Teorien om at han sender dem ut ser ut til å stemme.

6.3 Snusk i Sandnes

Vi drar til Sandnes, og ved ett av husene står tre avregistrerte biler med prøveskilt. De er vrak, med kollisjonsskader. Når vi sjekker nummer er to eid av mannen som bor på adressen, mens den siste har en eier et helt annet sted i landet. Vi ringer ham, og han skjønner ikke noe. Bilen har han solgt for lenge siden, og trodde den var omregistrert. Han finner frem kjøpskontrakten og staver navnet på kjøper. Det er mannen i som bor på adressen i Sandnes. Han har unnlatt å sende inn salgsmelding da han kjøpte bilen, vi kan derfor gå ut ifra at han eier flere biler enn det som går frem av listene fra Vegvesenet. Vi må ta høyde for at flere kan ha gjort dette.

6.4 Et metodegrep som virker, og justering av et annet.

Turen til Rogaland har vist oss at metoden med listene fungerer. Dette er blitt det arbeidsverktøyet vi håpet på. Vi har klart å identifisere aktørene, og vi har nå dokumentasjon på at de sender ut biler med svært slitte elektronikk. Vi har nå begynt å få et bilde over omfang og hvordan dette foregår på Vestlandet.

Vi må nå lage et godt system for metodegrepet med gps-sporing. Dersom dette virker, slik vi håper, kan det gi oss svar på om myndighetene i en rekke land i Europa faktisk kontrollerer og stanser transporter med EE-avfall. Det gir oss også mulighet til å få bilder underveis. Vi har en tracker på vei, og fire festet til fulle biler på Vestlandet. De gir signal hver gang noen åpner dørene for å fylle dem. Det er både dag og natt. Så langt har de vært knyttet til telefonen til Bakke. Vi får nå en egen telefon som bare er til gps-sporingen. Alle signalene kommer nå hit. Den tar Berentsen hovedansvar for. Men vi har i tillegg en app på telefonene våre, som gjør at vi alle til enhver tid kan gå inn å sjekke hva som skjer med bilene, og se om de beveger seg på kart. Det betyr at vi kan avlaste hverandre. Det er viktig, for dette kommer til å gå over flere måneder. I tillegg lager vi et system for beredskap når bilene kommer i bevegelse. I Bergen har vi til enhver tid klart et kamera. Skjer det i Rogaland har vi avtale med distriktskontoret der, og vi har lister over fotografer i Hamburg.

Samtidig vi lurer på hvordan dette foregår andre steder i landet. Vi har lite tro på at denne virksomheten kun er et utslag av vestnorsk gründervirksomhet. Vi er motivert av at listene fungerer så godt som arbeidsverktøy og bestemmer oss for å gå løs på Oslo. Her må det være en annen utskipingshavn, og kanskje er mønsteret annerledes. Vi identifiserer de mulige aktørene i Oslo etter samme mal som Hordaland og Rogaland. Når Osolisten er ferdig plotter vi de 30 som ser ut til å være mest aktive inn på kart. Men først, endelig!

6.5 En elg i Bergen

Vi har lett etter en av de aller mest aktive i Bergen i mange uker. Han som eide bilene som startet det hele. Mens Knudssøn og Bakke vasker Oslo-lister kjører Berentsen på turer i bydelen der han bor, og en dag kommer han i en hvit Hiace, med en elg på døren. Han parkerer på en plass ved en skrent. En sjekk av nummeret på prøveskiltet viser at det er hans bil. Det ligger dekk rundt omkring, og bilen er full av EE-avfall. Vi har funnet plassen hans. Vi reiser ut neste dag, filmer, og da kommer han og fyller mer i bilen. Så flytter

han den, og rygger på plass bilen han kom i, en blå gammel Hiace. Han går inn i den hvite, og kjører. Vi følger etter. Den parkeres et stykke unna. Vi ringer til kontoret og får dem til å sende opp en tracker i taxi. Vi vil ikke miste bilen. Like etter kommer mannen tilbake med enda flere ting. Han stapper inn poser med ledninger og flatskjermer oppunder taket. Til slutt prøver han å lukke døren. Det er nesten umulig. Den sklir opp flere ganger. På åttende forsøk går det. Han tar prøveskiltet av, og så drar han.

Vi iler ut, og fester tracker. En uke senere hentes den, og fraktes til Risavika.

6.6 Motgang i Oslo

Vi er nå redusert til et tomannsteam. Bakke har i oktober gått ut i en langvarig sykmelding. I starten av november ser vi et nyhetsinnslag på TV. Det har brent i en rekke biler på et industriområde på Rommen. Inni vrakene er det som kan være brente kjøleskap og andre ting. Adressen er det noe kjent med. Vi sjekker og ser at en av de største aktørene på Oslolisten har registrert firmaet sitt her. Med lister og kart gjør vi oss klare til Oslostur, og det starter skikkelig traurig. Vi kjører rundt i timevis. Til lunsj på dag to, har vi ikke gjort et eneste funn, og bestemmer oss for å ta en titt på branntomten på Rommen i stedet.

6.6.1 Et hav av Hiacer

Allerede på tilførselsveiene stiger humøret betraktelig. Langs veien står en avskiltet Hiace, og litt lenger borte står en til. Etter hvert dukker det opp en perlerad med Hiacer i veikanten. De leder til branntomten. Vel framme ser vi et femtitalls avregistrerte biler, i tillegg til en rekke containere. Det er full aktivitet, og folk pakker i containere. Vi har med et lite kamera, og ønsker å ta bilder av prøveskilt for å finne ut hvem som eier bilene. Samtidig er dette en god mulighet til å få informasjon. Vi lurar også på årsaken til brannen, og det blir inngangen når folk spør hva vi vil og hvor vi kommer fra.

Ingen vil bli intervjuet, ingen vet årsaken til brannen, men forteller at containerne skal til ulike land i Vest-Afrika. En gruppe pakker til Kamerun, en gruppe til Nigeria, en annen til Gambia. Alt organiseres av eieren av tomten. Han bestiller de 12 meter lange containerne, og man har da to uker på å fylle dem, før de fraktes ut. Vi får filme pakking. I en container går fire biler i to etasjer. Bilene er stappfulle, innimellom stables flatskjermer uten beskyttelse, kjøleskap, platetopper, møbler, madrasser og sykler. Vi spør om alt virker. Svaret er nei, men det kan fikses. Vi er i tvil. Her er smadrede flatskjermer, og avklipte kompressorer til kjøleskap. Vi filmer bilene som står på oppstillingsplassen. De aller fleste er fylt opp med ting, for det meste EE-produkter. Noe ligger åpent for vær og vind på lasteplan. Flatskjermer er stablet utendørs, langs veggen til en container. Vi sikrer oss bilder av alle prøveskiltene vi ser. Når vi senere sjekker hvem som eier dem, så ser vi at det er flere av de større aktørene på listen fra Oslo. Det stemmer altså at de eksporterer, og bilene er fulle. En av mennene som pakker til Gambia ser litt oppgitt ut. Han forteller at landet drukner i bruktbiler.

Vi ringer eier av tomten. Han forteller at han er redd etter brannen, og at han ikke er mye på området. Han kan ikke møte oss nå, men vi blir enige om å snakkes senere.

To måneder etter har vi fått avtale, og vender tilbake. Vi vet da at han har eid 230 biler privat og gjennom sitt firma. Han bekrefter at han eksporterer biler til Afrika, i tillegg til å være agent for andre som vil sende containere. Han forteller at pris for å sende en bil til Nigeria er 9 000 kroner. En container koster rundt 20 000. Det er om å gjøre å fylle den med mest mulig. Han forteller at han er klar over at det ikke er lov å sende ut avfall, og at han informerer kundene om dette. Men han sier at det er mange som ikke forstår dette. Han understreker at han ikke har noe ansvar for å kontrollere det kundene putter i containerne. Men nøkkelen er å pakke pent og tett, for da er det mye mindre sjanse for å bli kontrollert av myndighetene. Han forteller at det går ut seks til sju containere i uken, altså mer enn 300 i året, bare herfra.

Turene til Rommen har gitt nyttig informasjon, ikke minst om modus i Oslo.

6.6.2 Funn i Oslo

Etter første besøk på Rommen fortsetter vi den litt mistrøstige letingen ved adressene. Men nå løsner det litt. Langs kommunale veier i blokkområdene står avskiltede biler. De aller fleste er uten kjennetegn, så det er ikke mulig å vite hvem som eier dem. Mange er tilnærmet vrak. Her er bilene gjennomgående i dårligere stand enn på Vestlandet. Kan det skyldes at de sendes ut, skjult i containere i stedet?

Så, endelig, finner vi en lyseblå Toyota Corolla med prøveskilt. Den tilhører en av de mest aktive i Oslo. Nok en gang er det en bil med Tectyl. Det blir mye armer og bein og bannskap før trackeren sitter. Vi kommer oss derfra, lattermilde, men lettet.

7. Ut i verden

Tilbake i Bergen endrer hverdagen seg. Til nå har metodene våre vært identifisering gjennom vask av lister, feltarbeid og gps-sporing. Dette fortsetter vi med, men når bilene med trackere nå beveger seg, trenger vi hjelp av journalister og fotografer i inn- og utland. Vi bygger opp et kontaktnett ved hjelp av korrespondenter, nyhetsavdelingen, samt kolleger i distriktskontorene i NRK. Samtidig er vi spente. Vi vet jo ikke hvor lenge batteriene varer, og om de klarer å sende signal fra land i Afrika. Vi har ikke hørt fra den første bilen siden den gikk om bord i Grande Dakar. Hvis det ikke går, så har alt arbeidet med trackerne nesten vært forgjeves.

7.1 [Lagos - Nigeria](#)

En måned og tre dager etter avgang fra Hamburg får vi signal fra Lagos. Det er da tilløp til ellevill begeistring i tomannsredaksjonen. Vi kontakter Dan Ikpoyi i Lagos. Han har tidligere hatt oppdrag for NRK og BBC. Bilen står fremdeles på havnen. Vi blir enige om at han skal reise ut når bilen er fremme ved bestemmelsesstedet. Det har ingen hensikt å prøve å følge den ut fra havnen. Trafikken i Lagos er beryktet, kork og havarerte biler er et kjempeproblem, og da spesielt i havneområdet, forklarer Ikpoyi.

Tre dager senere flyttes bilen til et marked. Signalet gir presis informasjon om hvor bilen står. Vi sender koordinatene til Ikpoyi, samt kart og bilde av bilen. Etter noen timer ringer han tilbake. Han har funnet bilen, tatt stills, men det er ikke et veldig hyggelig marked. Her er innleide areaboys som fungerer som vakter og som opptre truende. Han har snakket med eier av bilen. Den er til salgs for 7 000 dollar. På det tidspunktet 63 000 kroner. -Hæ? sier vi. Dan Ikpoyi ler, og forklarer at dette er gjengs pris for en brukt Hiace av den lange typen. Eier av bilen rådet ham til å fylle bilene med ting, dersom han selv ville starte import. Det var innholdet han tjente mest penger på. Vi begynner plutselig å se forretningsideen her, selv om vi ikke helt forstår. Vi ber Ikpoyi skrive logg, og avtaler flere oppdrag dersom andre biler skulle ende i Lagos.

7.2 [En strøm av biler](#)

Nå begynner resten av bilene fra Vestlandet å bevege seg. Den lyseblå bilen fra Haugesund går med danskebåten, og ender i Hamburg, uten å bli kontrollert på veien. NRK Rogaland filmer den på kaien før den går ut. Det er også bevegelse på de to bilene i Stavanger. Vi ber en fotograf fra Rogaland filme den ene, den røde Corollaen med Tectyl, for den har flyttet seg litt rundt i nabolaget. Han reiser ut, men han finner den ikke. Vi har nøyaktig posisjon, og den skal nå stå i oppkjørselen. Men på den plassen står en gul Hiace. Vi skjønner ikke noe, men fotografen tar bilder.

Fotografene i Rogaland er i nyhetsturnus, og kan ikke være standby for oss. På sen ettermiddagstid er begge bilene i Stavanger på vei ut. Vi kan følge dem i kartet på appen. De fraktes rett om bord i danskebåten, uten at vi får filmet.

Men vi har gjort en avtale med en tysk fotograf skal ta imot dem dersom også de kommer til kaien i Hamburg. Vi skal bare varsle i god tid. Vi følger bilene gjennom Danmark, kursen ser ut til å være Hamburg og vi estimerer ankomsttid. Men det går mye fortere enn vi har regnet med. Den ender med at den tyske fotografen kappkjører med biltransporten for å komme frem i tide, mens vi er på høyttaler. Det går med et nødscrik. Vi forteller at det skal være en grå Hiace, og en rød Corolla på hengeren. Den grå Hiacen finner han, men ingen rød Corolla. Vi skjønner ikke noe. Han sender stillbilde av hengeren. Der står den grå Hiacen og der står en gul Hiace. Når vi studerer den nærmere ser vi at den har de samme klistremerkene som den NRK Rogaland fant i oppkjørselen i Stavanger. Trackeren fra den røde Corollaen har på ett eller annet vis havnet inn i den gule Hiacen. Den eneste logiske forklaringen må være at den falt av, for den hang ikke godt fast. Så må noen ha funnet den, og tenkt at dette var en duppedings som skulle ut og puttet den i neste bil. Hele oppkjørselen fløt av gammel elektronikk. Den tyske fotografen dokumenterer at begge bilene er fulle.

Til slutt er også «elgbilen» fra Bergen i bevegelse. Den følger samme mønster som de andre. Denne gang har vi lært av våre feil. Den tyske fotografen er ute i god tid. Vi får gode bilder når bilen ankommer.

7.3 Mot horisonten

Filmingen av Vestlandsbilene er vesentlig for å sikre dokumentasjon, men også for at vi i det hele tatt skal kunne fortelle historien på tv. I den sammenheng ønsker vi også bilde av lasting og et skip som forlater Hamburg havn. Vi har spurt om å få filme på kaien, men har fått nei, både av havnemyndighetene og rederiet, Grimaldi. Vi spør derfor selskapet til den tyske fotografen om de kan fikse drone. Det kan de.

Grimaldi legger ut oversikt over rutene til alle skipene sine hver måned. Grande Luanda skal legge ut på Vest-Afrika ruten neste dag. Den lyseblå Hiacen fra Haugesund har kjørt om bord. Rutetabellen inneholder datoer, men ikke klokkeslett. Vi har fulgt mønsteret til skipene over tid på skipstjenesten Marine Traffic. De fleste skipene går utpå dagen. Dronefotografene har ikke mulighet før klokken 10.00. Vi regner med at det skal gå bra. Men denne gang går båten selvfølgelig litt før. Vi ringer dronegjengen. De fremskynder så godt de kan. Vi mister at de legger fra kai, men sikrer bilder av skipet på vei nedover Elben. Når vi ser bildene for første gang, begynner vi å forstå omfanget. Skipet er gigantisk, og rommer 2500 biler og 800 containere. Hver uke legger tre slike skip ut på denne ruten. Helt åpenlyst med mye last det er forbudt å eksportere.

Når skipet er utenfor rekkevidde filmer dronen kaien, og bilene som står igjen. Vi får oversiktsbilder som viser at det meste her er gamle biler, med tildekkede vinduer. Og midt i mengden finner vi igjen «elgbilen». Det at vi har vært nøye med å notere oss kjennemerker begynner å gi uttelling.

7.4 Østlandsmetoden

I Oslo flyttes bilen til et sted på Alna, og en kollega reiser ut. Det står to containere på en litt skjernetomt. En er i ferd med å fylles. Inn går kjøleskap, flatskjermer, dekk og et helt dashbord. Det kommer hele tiden nye biler, og folk som leverer. Vi tar numrene, og mange er å finne igjen på listen over dem vi har identifisert som mulige eksportører fra Oslo. Plutselig kommer en rumensk varebil, og to menn bærer ut flatskjermer. Det ser ut til at de får betalt, men vi kan ikke dokumentere det, for avstanden er for stor. Alle bilene på området er stappfulle. Bilen med tracker står parkert ved containerne

Noen dager senere reiser vi tilbake igjen. Bilen vår skal fremdeles stå på området, men ser vi den ikke. Det er full aktivitet med å laste container nummer to. Samme metode, samme innhold. Så er den full, og døren går igjen. Vi kjører derfra. Langs veien står en rekke fulle biler, mange med prøveskilt. Vi tar alle numrene, og sjekker. De tilhører storaktørene i Oslo, men også to fra Hordaland. Samme kveld får vi signal på at bilen er i bevegelse. Den flyttes til containerhavnen på Sjursøya. Alt tyder nå på at bilen er inni containeren. Vi sikrer oss bilder av containerhavnen, og noen dager senere får vi signal på bevegelse igjen. Vi sjekker alle båtene i havn. Neste signal vil vise hvor den skal, og hvilket skip den gikk med.

7.5 Bomtur - men bildet blir styrket.

Skipet med den lyseblå Hiacen har gjort flere stopp underveis, uten at bilen er losset. Vi filmet med drone ut av Hamburg, og ønsker dronebilder fra kai i Afrika. Vi kontakter Ikpoyi. Han er i beredskap for å filme bilen dersom den losses i Lagos. Han har kontakter som filmer med drone, og de kan påta seg oppdraget. Når Grande Luanda ankommer får vi signal fra bilen. Dronegjengen filmer skipet og havnen.

Så hentes bilen, og Ikpoyi reiser ut. Men det er et vanskelig sted med lukkede områder, og dårlig dekning. Koordinatene stemmer ikke helt. Han følger en vei, og ender på en lasteplass der containere losses for biler med kollisjonsskader. Bilene er fylt med elektronikk og en del varer. Vi har en avtale om at hans sikkerhet er viktigst. Dersom han føler seg utrygg, skal han gi seg. Han filmer litt i skjul, og drar. Vi snakker sammen, og han forklarer at slik lossing skal skje på havneområdet, og der myndighetene er til stede. Dette ser ut som ulovlig import av skadde biler, fylt opp med det han kaller elektronisk avfall. Han skriver logg, og sender bildene. Han leter videre etter bilen fra Haugesund, men finner ikke den. Men vi skal få en sjanse til senere.

7.6 En elg i Nigeria

Like over jul ankommer «elgbilen» Lagos. Den flyttes til et marked, og Ikpoyi får koordinatene og bilder. Han sliter med å finne den. Markedet er uoversiktlig. Vi snakker sammen på telefon flere ganger, og begynner å bli bekymret for nok en bom. Vi forklarer at den er hvit, med en elg på døren. Det kommer kjapt et spørsmål; Hva er en elg?

Svaret blir en gnu med krone. Det går noen minutter, så finner han den. Ikpoyi filmer, snakker med eier og andre på markedet. Når vi får bildene, så ser vi flere biler. En har fremdeles norske prøveskilt, den andre er knallrød. På bildene fra Lagos er den røde delvis dekket av de to andre bilene, men det er synlig to bokstaver i gul skrift. Den minner om en bil vi har sett i Bergen.

7.6.1 Lykken er systematikk

Vi har skrevet logg, tatt bilder av hundretalls biler fra alle tenkelige vinkler, og arkivert dem på dato. Dette metodegrepet bærer nå frukter. Vi går gjennom arkivet. Vi finner en rød bil med gul skrift. Bildet er tatt tre måneder tidligere i Bergen, og inni er en fryseboks og gammel elektronikk. Vi sammenligner bildene, ser på takgrind, speil, lister, skrifttype og plassering av logo. Det er den samme bilen. På bildene fra Bergen er hele logoen synlig, så vi ringer firmaet. De forteller at de solgte den, og to andre, til mannen som også eide «Elgbilen». Pris mellom 6 og 8 000 kroner pr. bil.

Vi sjekker også bilen som står med norske prøveskilt i Nigeria. Vegvesenet forteller at også den er registrert på samme mann.

Så ringer vi forrige eier av «elgbilen». Han forteller at han solgte den for 10 000 kroner. I Nigeria er den nå til salgs for 48 000. Det stemmer altså at de selges for det mangedoble i Afrika.

7.7 Container til Gambia

Bilen fra Oslo er vi spente på. Den går i container og følger en annen rute. Vi begynner nå å bli bekymret for batteriet. Vi kan sjekke batteristatus med tekstmeldinger, men da må vi ha signal fra trackeren. Til sjøs kan de ikke sende, og går i dvale. I har fått signal fra Antwerpen, Las Palmas, Mauritania. Til slutt kommer et pip fra Gambia, og vi kontakter fotografer.

De finner bilen til salgs hos en forhandler. Prisen vil ikke forhandleren oppgi. Fotografene forteller det samme som kilden på Rommen fortalte tidligere. Gambia drukner i bruktbiler. Markedet er i ferd med å kollapse.

Vi har lest oss opp på Gambia. Landet har store utfordringer med avfall, og mangler anlegg for å håndtere både husholdningsavfall og farlig avfall. Alt ender på åpne fyllinger, og fører til store konflikter. Fotografene bekrefter dette, og de filmer også på en av de største fyllingene i Banjul.

7.8 Tak og blikkarbeider

Samtidig får vi igjen signal fra Lagos. Den lyseblå bilen fra Haugesund, som vi ikke fant, gir signal fra et nytt område av byen. Ikpoyi er opptatt, men vi sender ut en annen fotograf. Han finner en lyseblå Hiace, og vi er sikre på at vi endelig har funnet den. Han filmer i skjul, og det står i tillegg flere andre biler på området. De er alle til salgs for 55 000 kroner. Når folk oppdager at han filmer blir det ubehagelig, han ender i håndgemeng, men kommer seg derfra.

Når vi får bildene, så er det noe som skurrer. Fargen og modell er identisk, men antenne og felger avviker. Det kan ikke være samme bilen. Vi blir litt skuffet. Men på opptakene dukker det opp tre andre biler, med norske logoer. De tilhører Tak og blikkarbeider på Kråkstad. Vi kontakter firmaet. De er overrasket over at bilene ikke er omregistrerte. De solgte dem til et ungarsk par, for mellom 8 og 15 000 kroner.

7.9 Vi gjør opp status

Vi bruker en del tid på å lage oss statusoppdateringer. På dette tidspunktet har vi funnet to ruter ut av Norge, og to eksportmetoder. Det er ikke lov å eksportere ødelagt eller gammel og dårlig emballert elektronikk fra Norge og Europa, men ingen har kontrollert noen av bilene vi har festet sporing på. De har krysset tre grenser uten at noen har tatt affære. Vi ser også konturene av en mulig innbringende industri. Vi er svært overrasket over at bilene ser ut til å omsettes for fire til seks ganger det de ble kjøpt for å Norge. Vi har av to ulike bilforhandlere i Nigeria blitt fortalt at det er innbringende å fylle bilene med ting,

Men det vi ikke vet er hvor innholdet fra bilene våre blir av, og om det faktisk utgjør et problem.

8. Men Afrika trenger det jo

Vi møter en god del motstand under arbeid med dette prosjektet. Gjenbruk er miljøvennlig. Afrikanske land er avhengige av både brukte biler og produkter. Det er jo fint at de kan bruke det vi ikke lengre trenger.

Motstanden har kommet både internt under pitching av prosjektet, men også fra andre kilder. Vi har gått flere runder med oss selv på dette. Gjennom diskusjoner har vi endt med de samme motspørsmålene hver gang; Er det miljøvennlig å sende ut søppel? Og hvorfor har vi laget så strenge regler for eksport, hvis Afrika ønsker dette? Hva sier lover og regler i Afrikanske land?

8.1 Afrika, Afrika ville ikke ha det!

Verselinjen fra Mikkel Rev er gjennomgående når vi først begynner å se på regelverket for import av biler til land i Vest-Afrika. Landene har satt en aldersgrense på hovedsakelig 8 til 10 år for import av bruktbiler. Noen

få har grenser på 15 år. Årsaken er store problemer med avfallshåndtering, som fører til illegal opphugging og miljøforurensing. De gamle bilene forurenses luften, og i tillegg kommer trafikkulykker. De fleste landene sliter imidlertid med at biler smugles inn, noe som skaper konflikter og bidrar til en svart økonomi.

Vi leser rapporter fra Verdensbanken og forskningsmiljø. Bekymringen er stor for at den vestlige verden, i sin jakt på miljøvennlige kjøretøy, tillater eksport av gamle forurensende biler til afrikanske land.

Vi sjekker bilene til aktørene vi har på listene våre. Bilene er i all hovedsak uten EU-godkjenning, eller eksportert like før de skal til ny EU-kontroll. To tredeler er eldre enn 15 år. Den resterende tredelen, så vidt under.

8.2 Lover og regler

Vi går gjennom importreglene i de forskjellige landene. Det er lange lister over varer som er forbudt å importere, selv om de virker. Til Nigeria og Ghana er det forbudt å ta inn brukte kjøleskap og frysebokser og varmpumper. Årsaken er at de har kort levetid, og bruker for mye strøm. I tillegg er gamle kasse-fjernsyn gjennomgående forbudt, da de inneholder bly. Det samme gjelder vinterdekk, som forårsaker en rekke ulykker.

Nigeria har også prøvd seg med et generelt forbud mot å importere madrasser og brukte klær, for å prøve å få på beina en egen industri.

Alle bilene vi har fulgt til Nigeria hadde brukte frysebokser og kjøleskap, bilene som skulle til Ghana var fylt med dekk, av dem mange vinterdekk.

Men kjernen i det vi er i ferd med å avdekke omfatter langt mer enn fungerende brukte gjenstander som av ulike årsaker er uønsket i en rekke land. Det handler om utslitt og ødelagt elektronikk, klassifisert som EE-avfall ifølge internasjonale lover og konvensjoner. Det er forbudt å eksportere dette fordi det ikke er rett å dumpe avfall i fattigere land av hensyn til mennesker og miljø.

8.3 Import i praksis

I arbeidet med å få oversikt over afrikansk regelverk kommer vi over rapporten Person in The Port, utført av FN-Universitetet i samarbeid med Nigerianske myndigheter. Den er fra 2017, og baserer seg ikke på estimater, men tar utgangspunkt i faktiske kontroller utført over ett år. En fjerdedel av de brukte varene som kom inn var rent avfall, som ikke virket. 70 prosent av bruktimport viste seg å komme i gamle biler, og ikke i containere som antatt. Dette er svært likt det vi har oppdaget. Forsker Ruediger Kuehr har vært sentral i arbeidet, men har også gjort mye arbeid knyttet til Interpol og EU. Han forklarer utdypende om utfordringene med å gjennomføre denne type kontroller. Det meste av import kommer via havnen i Lagos. Testing krever strøm, som er en mangelvare. Det krever også tid og plass. Han kjenner også godt til tysk regelverk, og har kjennskap til hvorfor så lite blir kontrollert. Han formidler kontakt med kilder i Interpol og EU. Vi har planer om en tur til Hamburg, og avtaler et intervju

8.4 Mange nei, og et overraskende ja

Vi kontakter tyske myndigheter; toll, politi og havnekontor. Vi ønsker å høre om omfang og rutiner knyttet til kontroller. Men ingen vil bli intervjuet. De vil ikke møte oss, og vi får ikke filme på kaien. De vil heller ikke utdype noe skriftlig.

Vi sender også en henvendelse til rederiet Grimaldi som er verdensledende på denne transportruten. Vi har ingen illusjoner. Vi hører ikke noe i første omgang. Purrer, og får da et overraskende ja. De vil stille, men vil vite hva vi skal spørre om. Vi sender spørsmål på forhånd. Alt skjer skriftlig, og det skal vise seg å være en fordel.

8.5 Havnelangs i Hamburg

Vi reiser til Hamburg for å gjøre en rekke opptak. Ruediger Kuehr tar oss med rundt hele havneområdet. Han viser oss Billstrasse og store områder der containere pakkes for afrikanske land. Vi bruker deretter mye tid på å finne plasser der vi kan filme inn på selve kaien. Vi spør en rekke bedrifter og kontorer om å få filme fra takene. To gir oss tillatelse, og vi sikrer oss bildene av biler som skubbes, startkabler og rader med gamle biler.

I tillegg filmer vi innkjøringen til kaien i flere timer, både på kvelds- og dagtid. Vi ønsker å finne ut hvor bilene kommer fra, og ser biler fra hele Nord-Europa.

Hamburgselskapet Global Forwarding er befrakter og håndterer flere av forsendelsene fra Vestlandet. De har ansvar for at innholdet i bilene er i samsvar med lover og regler før de sendes ut. Vi har derfor bedt dem om intervju, men de har avslått. Vi sikrer oss bilder av området deres.

8.6 Grimaldi – og et tvungent løfte

Vi møter leder for hele Hamburgvirksomheten, samt operasjonssjefen på kaien. Vi får nå beskjed om at de kun gir intervjuet under en forutsetning, nemlig at vi bare kan sende intervjuet dersom hovedkontoret i Napoli godkjenner uttalelsene som blir brukt i dokumentaren. Dette var slett ikke avtalen vi hadde før vi dro fra Norge. Vi prøver å argumentere, men får beskjed om at slik blir det. Hvis ikke vi aksepterer blir det ikke intervju. Vi bestemmer oss for å akseptere. Skulle de trekke intervjuet, så får vi heller ta det ut, og si at de trekker det, trass i at spørsmålene var akseptert og kjent på forhånd.

Intervjuet blir tatt i en hyggelig tone, og rederiet sier de ikke har ansvar for det som er inni bilene, og at det ikke er EE-avfall. Det er myndighetene som skal kontrollere, og befrakter har ansvar for at innholdet er i tråd med regelverket. De bare skiper bilene, og har krav til at de kan kjøre om bord.

9. Ghana – det store bildet

Vi planlegger en tur til Vest-Afrika for å forstå og vise hva denne trafikken innebærer. Illegale fyllinger, brenning av avfall med fatale miljøkonsekvenser går igjen i en rekke land. Samtidig er det åpenbart at det er behov for brukt elektronikk, som fungerer. Både Nigeria og Ghana utmerker seg, både med hensyn til forskning, men også engasjerte myndigheter og lovgivere. Vi gjør bred research. I Nigeria holder den afrikanske avdelingen av Baselkonvensjonen til, og det er her undersøkelsen Person in the Port er gjort. Ghana utmerker seg med forskning på konsekvenser av håndtering av EE-avfall, både for mennesker og miljø, og landet har nettopp vedtatt en lov om slikt avfall. Vi ønsker å høre de afrikanske stemmene, og her er det engasjerte myndigheter, forskere og miljøvernere. Prosessen med visum og avtaler må starte før vi vet hvilke land bilene «våre» ender i, så vi tar en avgjørelse og går for Ghana. Vi håper selvsagt at en av våre biler skal ende her. Det gjør ingen. De ender i Nigeria og Gambia. I første omgang synes i dette er irriterende, men innser at det gode arbeidet fra fotografene i Gambia og Nigeria står støtt. Ved å reise selv til Ghana får vi fram omfanget.

9.1 Agbogbloshie – Sodoma og Gomorra

Vi starter med research på Ghanas beryktede EE-fylling. Den ligger i sentrum av Accra, og har vært gjenstand for nyhetsoppslag, dokumentarer og forskning i over to tiår. Nesten alltid omtalt som Sodoma og Gomorra, et helvete på jord. Vi ser en rekke dokumentarer. Her er mye kraftfull musikk, mange journalister som har stand-up og beskriver død og elendighet. Her er svensker som spyr av den intense lukten. Nå vet vi mer om hva vi har i vente. Eller?

Vi leser også rapporter fra myndigheter og NGOer. I en rapport fra Danwatch i 2008 finner vi bilder av norsk EE-avfall, datamaskiner fra Li skole i Bergen og fra regnskapsfirmaet Visma. Men vi legger hovedvekt på arbeid fra de siste 10 årene. Det handler om å få et nåtidsbilde.

Vi leser forskningsrapporter på konsekvenser for mennesker og miljø. Her er gjort mye arbeid, både internasjonalt, men også av forskere i Ghana. Grunnvannet er i ferd med å forurennes, maten blir forurenset, arbeiderne har skyhøye verdier av giftstoffer i kroppen. I de tidlige rapportene var man bekymret for tungmetaller, nå handler det også om kreftfremkallende dioksiner. En av de sentrale forskerne er professor Martin Oteng-Ababio ved universitetet i Ghana. Men han er ikke udelt positiv til journalister. I et innlegg publisert på sidene til SMART, en organisasjon knyttet til forskning og bærekraft, hudfletter han dokumentaren «Welcome to Sodom», som er helt fersk og velrennomert i Europa. Her går han i rette med faktafeil og myter, og tegner et mer nyansert bilde av skrap-plassen.

Den oppstod på 80-tallet. Migranter fra nord i Ghana og flyktninger fra nabolandene slo seg ned her og begynte som skraphandlere. Stedet var den gang et naturskjønt rekreasjonsområde. Utover 90-tallet starter den digitale revolusjonen, og stedet endrer karakter. Skraphandlerne begynner med «Urban mining», og Agbogbloshie vokser ukontrollert. Frem til i dag har det utviklet seg uten innblanding fra myndighetene. Skraphandlerne er sett ned på, de kommer utenfra og de er muslimer. Men landet er helt avhengig av jobben de gjør. Sodoma og Gomorra er det nedlatende navnet folk utenfra har gitt dem.

Vi ønsker å møte Oteng-Ababio, og sender epost.

9.2 Kildearbeid i ukjent lende

Vi har vært i kontakt med Interpol, både skriftlig og muntlig, og ønsker et intervju med dem om hvordan de ser på eksport av EE-avfall, og hva de vet om omfang og forbindelser til organisert kriminalitet. Vi blir anbefalt å kontakte Kwabena Biritwum. Han jobber for ghanesiske miljømyndigheter, og er deres representant i Interpol. Vi tenker at dette blir to fluer i en smekk. Vi kan møte ham i Ghana, og snakke både om Interpol og om problemstillinger knyttet til EE-avfall og Ghanas nye lovgivning på feltet. Vi får kontakt, og gjør en intensjonsavtale om å møtes.

Så begynner vi å jobbe med helsemyndigheter, havnemyndigheter og sykehus. Men det er akkurat som at det er en kode vi ikke forstår. Vi blir hele tiden sendt videre til andre, må purre, og noen ganger får vi ikke svar i det hele.

Det er bare å be om nødhjelp fra de som kan det. Vi ringer Christine Præsttun, NRKs nylig hjemkomne korrespondent. Hun forteller at her bør vi få på plass en fikser. Hun kan anbefale et selskap hun har jobbet med. Vi tar kontakt, og de overtar nå arbeidet med å lande avtalene. Det er en veldig uvant arbeidsform, men vi skjønner at det ikke er en vei utenom.

9.3 Startvansker

Ved ankomst Ghana skal alt være på plass. Det er det ikke. Flere kilder trekker seg, og vi må jobbe mye for å få dem opp å stå. I etterpåklokskap ville vi lagt inn en ekstra dag på reisen, til formaliteter og møter. Kulturen er annerledes, og fremgangsmåtene likeså.

Helsemyndigheter, miljøorganisasjoner og forskere faller til slutt på plass, og fikseren gjør en god jobb slik at vi får filme på brukmarkedene. Folk forklarer gjennomgående at en fjerdedel av det de får av varer utenfra er ødelagt.

9.4 En mann med verdighet

Vi har planlagt to dager i Agbogbloshie. Vi tror vi har en avtale, men eldsterådet krever 300 dollar for «vår sikkerhet». Det er de som styrer her. Det er ingen vei utenom. Vi har med to store fjernsynskamera, et stillskamera, og planlegger også droneopptak. Vi kan ikke bevege oss rundt i et lovløst område med 6000 fattige arbeidere, uten at vi er velkomne og har de eldstes velsignelse.

Dagen etter er vi tilbake og blir møtt av Aminu, som skal være med oss disse dagene. Han snakker godt engelsk, og har rolle som fredsmekler. Han løser de konfliktene som oppstår.

Vi er ute etter en hovedperson fra Agbogbloshie, og har tenkt at vi skulle finne noen unge gutter eller jenter. Ganske tradisjonelt, og kynisk. Men først må vi se litt og bli kjent. Det er overveldende, med tårn av datakabinett, tv-apparat, bildeler, laptop og små fjell av skrot så langt du kan se. Innimellom slynger det seg stier der bakken er glinsende av glass og plastbiter i klare farger fra isolasjon rundt ledninger. Lyden av metall som blir slått og meislet kommer fra alle retninger. Men etter en tid endrer stedet karakter, og det blir tydelig at alt er organisert, og stablet. Her lukter slett ikke. Og det er ikke barn her. Når vi spør, får vi vite at de er på skolen. Det er ingen jenter som jobber her, utover de som kommer for å selge mat.

Aminu forteller inngående hvordan stedet er bygget opp. Han har nettopp vært på kurs med en tysk hjelpeorganisasjon. Han forstår at mange av arbeidsmetodene er feil, han vet at de blir syke, og vil gjerne få til endring. Vi forstår bedre hvorfor Oteng-Ababio blir så sint over Sodoma-stempelet. Agbogbloshie er en miljøkatastrofe og utgjør en helseisiko, men det er også mye mer. Her er kunnskap, håndverk, arbeidsvilje og håp.

Vi bestemmer oss for at Aminu skal være vår hovedperson, og at støttekarakterene blir dem vi møter sammen med ham i disse to dagene.

Det er vanskelige arbeidsforhold, og ideelt skulle vi vært tre. Berentsen filmer det som filmes kan, Knudssøn holder kontakt med Aminu, intervjuer ham underveis, snakker med folk, tar stills og prøver å ligge i forkant. Det er viktig å få øyekontakt. Noen vil åpenbart ikke filmes, og det respekter vi. Noen steder blir det ampert, og da er det om å gjøre å holde roen. Det vi mangler er en som kan se etter norsk avfall. Det er umulig å gjøre alt på en gang.

Mot ettermiddag kommer vi til brenneområdet, som er det mest utsatte stedet i Agbogbloshie. Her er røyken tett, varmen intens, luntene kortere, og flere er synlig dopet. Aminu har klarert at vi får filme, men flere er uenige. Vi forholder oss rolige, og beveger oss ut til bålne på den forbrente fyllingen. Kjeftingen og ropingen

fortsetter. En gruppe gutter står og roper til Berentsen «Hey, white man. White man!». Hun dukker opp fra kamera. Tar hoftefeste, og ser på dem. «White man? I am a white woman!». Og dermed forsvinner hele den ampre stemningen. I stedet blir det latter. Vi får filme det vi vil, og intervjuer.

Så kommer en mann bort. Han ser rimelig forvirret ut. Det er sykepleieren, som har kommet for å se hvordan arbeidsforholdene er. Han er oppriktig sjokkert. Vi spør om å få intervjuer ham, og det får vi.

Neste dag er vi tilbake i mørket klokken 05.30. Vi er da alene, og folk skuler litt. Men de har sett oss dagen før, så det går greit.

Aminu kommer, og vi begir oss innover mot elven. Setter opp kamera, og får fantastiske bilder av soloppgang. Vi gjør en rekke opptak, før vi avslutter med å filme på det store løk markedet, der varene er forgiftet.

10. Kontroll på norsk

Miljødirektoratet har det overordnede ansvaret for å håndheve regelverket knyttet til det norske EE-avfallet. Toll har ansvar for grensekontroll og politiet skal selvfølgelig etterforske. Vi har bakgrunnsamtaler med kilder i Miljødirektoratet og Økokrim. De fremholder at eksport av avfall er ulovlig, og at disse sakene har stor viktighet. Vi starter derfor arbeidet med å få en oversikt over hva de faktisk gjør.

10.1 Miljødirektoratet og innsynsbegjæringer

Vi ber Miljødirektoratet om en oversikt over alle over saker knyttet til eksport av avfall, og oversikt over anmeldte saker. Det er bare to anmeldelser på 10 år. I den ene saken ble det ilagt et forelegg, i den andre er det dom. Det er det eneste i sitt slag i Norge. Det finnes ingen total oversikt over forsendelser som er stanset siste 10 år, men vi får tilsendt et utvalg. Vi starter derfor et omfattende arbeid med søk på ulike ordkombinasjoner postjournalen, og finner en rekke saker. Dette er containere som er stanset i Tyskland og biler i Danmark. Sakene løses på tre ulike måter. Forsendelsen får gå etter samtaler med eksportør, eksportør får alt tilbake, men må betale for retur, eller problematiske produkter tas ut i landet der den er stanset destrueres for senders regning, og resten får gå videre. Det gis ingen bøter eller straff

Når vi siden spør Miljødirektoratet om denne fremgangsmåten, så forklarer de at dette er spesielt for Norge. I Sverige ville hele forsendelsen blitt beslaglagt. Miljødirektoratet mener dette er for strengt, og foretrekker sin metode.

Gjennom innsynsbegjæringene finner vi at eieren av den lyseblå bilen i Haugesund, som endte i Nigeria, fikk en forsendelse i retur i 2016. Innholdet i bilene ble regnet som avfall av både danske og norske myndigheter. Han tok ikke skrekken. Siden har han sendt ut 36 biler.

Vi får etter hvert en oversikt fra Miljødirektoratet. I 2018 ble to norske forsendelser stanset, første halvår i 2019 er fire stanset.

10.2 Toll og kontroll

Vi hatt flere innsynsbegjæringer til Tolletaten, men det dukker opp svært lite på eksport av EE-avfall. Vi vet vi må ringe for å få et intervju, men vegrer oss litt. På en av turene til Risavika er kaien stappfull. Vi tenker at det kanskje er lurt å holde dette lokalt. Vi kontakter det lokale tollkontoret, og seksjonssjef Valborg Bishop sier ja til å møte oss på en times varsel. Må bare innrømme at vi ble litt perplekse. En leder som tar avgjørelse uten et enormt batteri av kommunikasjonsdirektører, som ikke skal ha spørsmål på forhånd, og som stiller på timen.

Bishop forklarer at hun kjenner bilene, at de ikke kan kontrollere alt, og at dette er et økende problem. De vet ikke hva som går ut. Hun forklarer så om de tunge containerne, og er helt åpen på at de kun kontrollerte tre stykker i fjor.

Vi ber Tolletaten om tilsvarende tall for Oslo havn, da vi vet at afrikacontainerne går ut derfra. Det er umulig. Avslaget er ikke basert på at det er vanskelig å telle, men fordi de ikke vil røpe hvordan de jobber. Vi ber om tall fra hele landet. Det er også umulig. Men svaret i Stavanger gir en indikasjon på hvordan ståda er.

10.3 Pengestrøm og organisert kriminalitet

Vi har hele tiden lurt på pengestrømmene i dette. Hva er det å tjene, er det organisert, og hvor blir pengene av? Vi har hatt samtale med Økokrim, og vet at de har etterforsket en sak i dette segmentet. Det var en

mann som eksporterte kasse-fjernsyn til Kina i 2009. Han ble dømt for ulovlig eksport av 78 containere, og fikk samfunnsstraff. Dette er eneste sak og dom på dette feltet i Norge.

Økokrim har imidlertid hatt en representant i Interpol, som arbeider med dette. De har hatt flere aksjoner, og skriver i rapporter at de knytter eksport av EE-avfall til organisert kriminalitet. Vi spør om et intervju, men får nei. De vil ikke si noe om sitt arbeid på feltet.

10.4 Finanstilsynet og rare tall.

I et forsøk på å forstå pengestrømmer kontakter vi Finanstilsynet.

Vi ber i første omgang om innsyn i overføringer mellom Nigeria og Norge gjennom pengeoverføringstjenester.

I 2018 ble det overført 42 millioner fra Norge til Nigeria. Andre veien ble det bare overført 220 tusen. Det er ikke logisk. Hvordan kommer pengene for slag av biler og innhold tilbake til Norge?

10.5 Kan det knyttes til narkotika?

Vi har hørt fra flere kilder at bileksporten til Afrika brukes til hvitvasking av narkopenger. Vi kontakter politiet i Oslo og Vest politidistrikt, samt Kripos. Alle hevder de ikke har hatt fokus på kriminalitet knyttet til de vest-afrikanske miljøene i det siste, og vil derfor ikke si noe om dette feltet.

For å være på den sikre siden leser vi alle dommer vi finner i Lovdata knyttet til Vest-Afrika, bileksport og narkotika. Vi finner 27 saker. I alle disse sakene oppgir de domfelte at de er i Norge for å kjøpe bil, eller at de driver med bileksport. Noen er stanset med narkotika på vei inn i landet, to er knyttet til menneskehandel og andre er stanset med store pengesummer. Det kan imidlertid se ut, basert på dommene, at personene opplyser bilsalg som et skalkeskjul for den kriminelle virksomheten de egentlig driver. Bare en av de dømte er på våre lister over personer som faktisk har drevet aktivt med bilsalg. Andre har eksportert en og annen bil i tillegg til den kriminelle aktiviteten. Dette er for tynt til at vi kan dra en slutning om at bileksporten er tett knyttet til narkotikavirksomhet. Arbeidet med dette sporet var omfattende, uten at vi kunne bruke det. Men har gitt oss en ny tråd å nøste i. Kontanter.

10.6 «Glem det!»

Vi leter etter en som kan noe om kontantstrøm, og vest-afrikanske nettverk. Morten Bøås ved NUPI er ekspert fred og konflikt i Afrika. Vi har en telefonsamtale. Han forteller at nettverkene er basert på kjennskap, vennskap og tillit. Dersom du selger en bil i Nigeria, så kan pengene sendes med en person som skal til Italia, her blir de levert videre til en som skal til Nederland. Denne igjen gir dem til en som skal til Sverige, før en fjerde person tar dem til Norge. Ingen av disse behøver å kjenne hverandre, men må være del av samme store nettverk. Dette gjør at disse pengestrømmene er umulig å spore. De benyttes både til lovlig og ulovlig aktivitet. Så glem det! Vi diskuterer, og konkluderer med det vi knapt noen gang har gjort; vi legger den ballen død. Men, bare nesten. Det må hvert fall være mulig å finne ut hva det er å tjene på dette.

11. Det store bildet

Arbeidet med listene fra Vegvesenet blir til slutt ferdig. Så langt har vi brukt dem til å identifisere hvem som eventuelt driver eksport, slik at vi kan sjekke om bilene er fylt med elektronikk før de sendes ut. De ligger til grunn for alt feltarbeid i Hordaland, Rogaland og Oslo. Når hele landet er på plass kan vi se det nasjonale omfanget. De blir nå en fantastisk database.

11.1 Hvem er de?

Eksportørene i Bergen har vært afrikanere. Vi lurte på om det kun er disse som sender biler hjem eller om andre nasjonaliteter er involvert.

Når hele listen er vasket sitter vi igjen med rundt 800 personer som vi med stor sannsynlighet kan fastslå har sendt biler til Afrika. Alle disse blir sjekket for fødeland og statsborgerskap i Folkeregisteret, og dette gir oss et mer nyansert bilde. I tillegg til afrikanere, er noen av de største aktørene fra Midtøsten, det er en god del øst-europeere som sender ut biler og vi finner også noen nordmenn blant eksportørene.

Et omfattende arbeid med manuell sjekk av alle på listene har gitt verdifull informasjon. Vi kan slå fast at mange nasjonaliteter er involvert i eksporten av biler til Afrika.

11.2 Hva har de tjent?

Underveis har vi fått mange små spor. Vi diskuterer. Den uventede fortjenesten er et av våre mest interessante funn. Kan vi klare å lage et tenkt regnestykke? Vi har to kilder, en fra Vestlandet og en fra Østlandet, som forteller at det koster 9 000 kroner å sende en Hiace fra Norge til Nigeria.

Vi har underveis ringt flere av de tidligere eierne av bilene, og har fått vite hva de solgte dem for. Snittsummen er på er 11 400. Vi runder det opp til 12 000 for å være på den sikre siden.

I Nigeria har vi sett at bilene selges for fire til seks ganger hva de er innkjøpt for. Vi legger oss på den laveste salgssummen; altså 48 000. Da blir minimum inntjening på en bil 27 000 kroner.

Vi setter oss nå ned og ringer systematisk til tidligere eiere av bilene til flere av de store aktørene. Vi gjør dette for å være sikre på at vi ikke bruker feile tall. Snittet blir litt lavere, så da velger vi å beholde 12 000 som innkjøpssum.

Når vi så ganger dette opp med biler de har eid, så kan de største aktørene tjent fra 8 til 31 millioner på eksporten.

Vi sjekker skattelistingene for 2017 og holder dem opp mot mulig inntekt fra antall biler solgt dette året.

En har solgt biler for 2,8 millioner. Han er oppført med 0 i inntekt. En annen har solgt for 2,35 millioner, men er oppført med 120 000 i inntekt. En tredje har solgt biler for 837 000, men har bare 4 kroner i inntekt. Eieren av «elgbilen» har solgt for 513 000, men er oppført med 113 000 i inntekt. Mannen i Haugesund har solgt for 700 000, men har bare formelt hatt 1 krone i inntekt. Vi tar en slik gjennomgang på alle hovedaktørene, og får tilsvarende resultat.

Vi mener vi har dekning for å si at lite er synlig på skatteseddelen.

Vi kontakter skatteetaten. De forteller at de har hatt ti saker knyttet til eksport av biler til Afrika siden 2012. Summene handler om inntekt som ikke er oppgitt til beskatning, og det dreier seg om mellom 1 og 11 millioner kroner. De sier de vil gjennomføre nye kontroller, dersom det blir behov for det.

11.3 Har de firma?

Vi bestemmer oss også for å sjekke om våre 800 personer har firma som driver med bileksport, fordi vi ha kommet over noen personer som har sendt ut biler både privat og gjennom eget firma. Vi får kjørt en jobb der vår liste sjekkes mot Bizweb og vi får da eventuelle roller disse personene måtte ha i firma. Nye lister bestilles fra Vegvesenet på avregistrerte biler og organisasjonsnummer og det gir oss et mer informasjon. Noe av de største aktørene sender ut biler både personlig, men også gjennom sine firma.

11.4 Er det noen flere?

På listene har vi også sett at biler er solgt til personer uten personnummer eller organisasjonsnummer. Vi ber Vegvesenet om innsyn i alle biler som er registrert på ukjente enheter. 11 500 norske kjøretøy eies av personer eller firma Vegvesenet ikke vet hvem er. Mange av disse kan vi se er gått til Afrika.

11.5 Dobbeltsjekk

Vi har identifisert over 20 000 biler, og vi mener vi har knekket koden med å finne ut hvorfor dette skjer. Det som ser ut som skrotbiler i en sidegate er i realiteten en lukrativ og ulovlig virksomhet. Men hele datagrunnlaget med siling og vurdering av listene, er vårt arbeid og våre vurderinger alene. Vi er redd for at det kan være noe vi har oversett. Vi vrir hodet for å lete etter feilkilder. Vi finner ingen, men kan vi kontrollere tallene på noe vis?

Toll skal rapportere eksport til SSB, men da vi prøvde å få ut de tallene for mange måneder siden var det feil i dem. Vi kontakter SSB igjen, og forklarer at vi er ute etter eksport til Afrika siste 10 år. Vi viser til listene de sendte oss og påpeker hva som ikke stemmer. De ser på det, og finner en feil i tabelloppsettet. Vi får nye lister, og nå går skuldrene ned.

Ifølge SSB er det eksportert 24 000 biler til Afrika siste 10 årene. Snittpris på innkjøp/verdi er 12 000 kroner. Nigeria topper listen, deretter Kamerun, Ghana, og så Gambia.

Vi ser at vi har truffet med landene vi har fokusert på, og innkjøpsverdien vi har funnet er identisk med hva som står i den nye SSB statistikken. De har rundt 4 000 flere biler enn oss. Det er også logisk. Vi har møtt på flere tilfeller der aktørene ikke har sendt inn salgsmelding før eksport. (f.eks. Tak og blikkarbeider) I tillegg har vi bilene som er eid av personer uten personnummer. De bilene har det derfor vært umulig å telle.

11.6 Avfallskilden

Vi har filmet en rekke tyveri fra mottakene til elektronikkforhandlerne. Miljødirektoratet peker på at dersom disse mottakene sikres bedre, så vil den illegale eksporten reduseres. Men de sier samtidig at de er usikre på om det faktisk er straffbart å stjele fra mottakene, fordi det er uklart hvem som egentlig eier avfallet. Det virker nesten utrolig, og vi undrer oss over om det er rett å gi så mye skyld til mottakene dersom regelverket er så svakt. Vi får tilgang på undersøkelser og tilsyn. Der fremgår det at halvparten av innlevert avfall stjeles fra enkelte mottak. Men det står også at ansatte er redde og trues. Vi kontakter Elkjøp. De har krav på tilsvar i forhold til tyveriene vi har filmet ved Lagunen i Bergen.

Vi går mange runder før vi får intervju. Vi presiserer at de ikke er skyteskive. Vi vil bare ha deres beskrivelse av hverdagen. Vi får til slutt intervjuet, samt skriftlig liste over grove trusselepisoder. De opplever at ingen tyveri blir etterforsket, trass i anmeldelser.

Beskrivelsen til bransjen er viktig for oss, for den løfter problemstillingen, og viser at avfallet har en stor verdi også i Norge.

11.7 Mayday

To måneder etter intervjuet med Grimaldi synker Grande America. En brann i en container om bord er årsak til forliset, som er lite omtalt i Norge. Vi følger saken i internasjonale medier, der det starter en debatt om last og kontroll av containere i fagforum. Vi gjør søk på forlis og branner i andre containerskip, og ser at det har vært fire på bare tre måneder. Vi har hatt gleden av å se bensinpumper, madrasser, ting med litiumbatterier og ymse EE-produkter samt gassflasker stables i containere og biler, så vi er ikke overrasket. Men vi blir betenkte. Vestlandsbilene tar danskebåten. Denne konsekvensen hadde vi ikke sett for oss.

Vi kontakter fransk og britisk redningstjeneste og får bilder av redningsaksjonen og forliset. Dette må med, uansett om det kommer til å koste oss intervjuet med Grimaldi.

Det er Norwegian Hull Club som er assurandør for skipet. De holder til i Bergen, så vi kontakter dem. De kan selvfølgelig ikke si mye om etterforskningen, men forteller at det er en markant økning i branner på slike skip, og de etterlyser langt bedre og flere kontroller.

To måneder senere begynner det å brenne på Grande Europa. Vi kontakter spansk redningstjeneste, og får bilder. Denne gang går Grimaldi ut og etterlyser bedre kontroll av containere, og ber om et internasjonalt forbud mot å fylle biler med personlige effekter før eksport.

Det er bare fire måneder siden de sa til oss at de ikke har noe ansvar for hva som er inni bilene, og at dette var uproblematisk. Nå ryker intervjuet, det er vi helt sikre på.

12. Redigering, publisering og konsekvenser

Vi lager en skisse over hvordan vi skal klippe dokumentaren. Redigering starter i slutten av mars, mens vi fremdeles har noen restopptak igjen og noen trackere på vei.

Vi tenker at historien må begynne i det små, i sidegater med undring og deretter vokse i omfang drevet av nysgjerrighet.

Vi skal ikke på noen måte si at dette var enkelt. Historien var vanskelig å klippe, ikke minst fordi vi ikke hadde en hovedperson med en utvikling, og heller ikke mange følelser. Men vi hadde en haug med Hiacer, fulle av avfall som skulle ut på en usannsynlig reise, og vi valgte å stole på at det ville engasjere.

Vi sliter med å få til starten av programmet, og får et godt råd av en kollega. Spør folk som leverer EE-avfall om hvor de tror det ender. Vi gjør det, og kjenner på oss at floken er løst. Publikum kan identifisere seg med dem, de identifiserer seg med avfallet, de blir nysgjerrige, indignerte og vi har dem på «kroken».

12.1 Tilsvar og imøtegåelse

Vi har brukt mye tid på å vurdere hvordan vi skal møte eksportørene. Vi bestemmer oss for at vi skal kontakte dem vi har sporet, og som har størst fokus. Vi må imidlertid vente til vi vet hvor bilene ender, og til vi har grovklippet dokumentaren. Først da vet vi hvem som er med.

Vi ringer, og gjør opptak av samtalene.

Ingen ønsker å medvirke. Vi kontakter noen flere ganger, men uten at de ombestemmer seg. I samtalene bekrefter de imidlertid at de eksporterer, og at innholdet er fra Finn.no og EE-mottak.

Vi vurderer å oppsøke dem, men vi har allerede gjort flere forsøk, og fått klare svar. Det må vi respektere. Vi ønsker ikke å banke på dører eller oppsøke noen hjemme. De har familie og flere har små barn.

Da ingen av dem stiller bestemmer vi oss for å holde alle eksportørene anonyme. Det er uansett ikke den enkelte eksportør som er i fokus her, men et helt system av illegal eksport, gjort mulig av et kontrollregime som svikter totalt.

Underveis i research har vi filmet eksportører av en container i Bergen. Vi bruker ikke opptakene herfra. De som pakket containeren, var ikke ansvarlig for innholdet og hadde ingen ide om konteksten for samtalen.

Eksportøren på Rommen velger vi å bruke i nyhetsoppfølging. Selve intervjuet er helt greit, men det er gjort før vi hadde oversikt over hele saken. Vi har derfor ikke fortalt ham konteksten, og vi synes ikke det er rett at han skal være det eneste ansiktet på denne virksomheten i dokumentaren. Nyhetssaken på nett og TV får han lese gjennom før publisering. Da er han kjent med hele sammenhengen, og vet hva han stiller opp på.

Vi tar også kontakt med Thune biltransport, og ber om intervju. De takker nei. Vi forteller hva vi kommer til å publisere og gjør dem oppmerksom på at de har rett til imøtegåelse. De velger da å komme med en skriftlig uttalelse, som vi tar med i dokumentaren.

12.1.1 Påsyn

Vi lager nå klipp, slik at alle får godkjenne sin medvirkning. Vi leser engelsk kommentar til de utenlandske kildene og sender lenke på epost. Men det er en utfordring når det gjelder Agbogbloshie. Vi har holdt kontakten med Aminu på WhatsApp underveis. Han har ikke epost. Det har imidlertid broren på universitetet i Tamale. Vi sender en lenke dit. Han ser, og tar kontakt. Han takker, men er opprørt. Han var ikke klar over at broren jobbet under slike forhold. Så tar Aminu kontakt. Han har fått sett filen, og er fornøyd.

Da gjenstår bare våre napolitanske venner.

12.1.2 Grimaldi

Vi sender fil til Hamburg. De sender den videre til Napoli, og vi blir lovet svar innen helgen, fire dager senere. Klippet er ikke langt, men vi tenker at her er det best å være raus. Når helgen kommer, har vi ikke hørt noe. Mandag purrer vi, og de beklager. Napoli har ikke hatt tid til å se, og ber om utvidet frist. Det får de, men når neste helg kommer har de fremdeles ikke sett. Da setter vi en deadline klokken 12 påfølgende mandag. Da har de hatt to uker på seg til å oppfylle en avtale de selv har tvunget gjennom. Svaret kommer like før fristen. De krever at vi tar ut forliset til Grande America, da de mener dette ikke er relevant. Vi går noen runder. Avtalen var knyttet til intervjuet, og det har de ingen innsigelser mot. Brannen har skjedd i ettertid, og vi kan ikke se at de kan stanse oss fra å publisere det. Vi sender dette over til redaktør, og avgjørelsen der blir den samme. Vi informerer Grimaldi om at det blir sendt som det er. Vi hører aldri noe mer.

12.2 Publisering og konsekvenser

Frem mot publisering har vi jobbet tett sammen med distriktkontorene i Hordaland og Rogaland. Vi har diskutert ulike vinklinger og har fordelt saker og oppfølginger.

Saken slippes i Dagsnytt om morgenen, 16. oktober. Den er vinklet på mengden biler og avfall, fulgt av sak på nrk.no. Utover dagen kommer reaksjoner fra politisk hold og miljøvernere. De krever bedre kontroll og stans av denne eksporten.

Så slippes featuresaken, med inngang vinklet på drapstrusler ved EE-mottakene, samt nyhetssak på fjernsyn.

Om kvelden sendes dokumentaren på NRK1, og klokken 20.00 går den i Uppdrag Granskning i Sverige.

I løpet av dagen ser NRK Rogaland dokumentaren sammen med Fjord Line og Sjøfartsdirektoratet. Fjord Line varsler umiddelbart et forbud mot å frakte avfallsbilene. Sjøfartsdirektoratet varsler endring av regelverket.

Miljøverndepartementet sender brev dagen etter sending, og krever at Miljødirektoratet, Tolletaten og Politiet kommer opp med en plan for å stanse den illegale eksporten. I brevet viser de til dokumentaren, og skriver at NRK har synliggjort smutthullene og vist hvordan man kan identifisere eksportørene.

Miljødirektoratet setter umiddelbart ned en arbeidsgruppe som skal komme med konkrete tiltak for å stanse

denne eksporten. Arbeidet skal være ferdig vinteren 2020, og tiltakene skal settes i verk i løpet av inneværende år.

De påfølgende dagene etter sending forteller flere EI-butikker om grove tyveri av avfall og trusler. Elkjøp varsler nytt alarmsystem og overvåkingsanlegg ved samtlige mottak. Det settes i drift umiddelbart.

Økokrim tar kontakt med øvrige avdelinger i politiet. Både verdi og mulig inntjening gjør at etterforskning av tyveri nå skal prioriteres.

I løpet av dager blir vi bedt om å holde foredrag for DnB sin hvitvaskingsgruppe. Flere ansatte har fått noen bekymringer og aha-opplevelser, og ønsker å vite mer om hva vi har funnet ut. De kan ikke si noe om sakene, men vi synes at henvendelsen er såpass interessant, at vi velger å møte og fortelle om hvordan vi har jobbet med saken.

Skatteetaten opplyser i skrivende stund, at de har hentet inn grunnlagsopplysninger som nå analyseres. Analysearbeidet vil danne grunnlag for videre tiltak – eksempelvis kontroller.

Det interessante med konsekvensene er at de kommer på initiativ fra de berørte etatene og bedriftene. Det er ikke nødvendig med stort trykk og press utenfra. Forbud, regelendringer og hastemøter ble varslet før det hadde gått et døgn, og har resultert i konkret arbeid. Innen tre dager hadde el-bransjen startet innfasing av nye overvåkingsystem som skal tas i bruk i hele landet.

Miljødirektoratet har etterlyst en engelsk versjon av dokumentaren, slik at den kan diskuteres i IMPEL, EUs miljøorgan.

Arbeidet med en engelsk versjon er under arbeid og vil bli publisert i NRK TV, åpen for visning i hele verden. Saken dominerte nyhetsbildet i NRK i 14 dager, og ble også fulgt opp av medier ellers i landet.

13. Avsluttende om metode

Den så litt trist ut, den første Hiacen. Bulket, rusten, med fukt på innsiden av vinduene. Innholdet var ikke bedre. Det var sliten elektronikk, uten overdrivelse, å betegne som skrot. Vi hadde ingen tanker om at vi stod foran en liten økonomisk gullgrube. Men vi fikk en magefølelse, og valgte å følge den.

Arbeidet har tidvis vært utfordrende, utmattende og forvirrende, men spenningen og nysgjerrigheten har dyttet oss videre.

Vi har flettet sammen en rekke metoder, som alle var avgjørende for å nå fram. Det startet med at vi systematisk tok bilder, og laget arkivsystem. Det fikk vi nytte av hele veien. Listene fra vegvesenet var egentlig galskap. Men det at vi valgte å manuelt silte dem gav oss arbeidsverktøyet som ligger til grunn for avsløringen.

Springen gav oss ruten, men også verdifull informasjon om noen faktisk kontrollerte forsendelsene. Uten dem hadde vi heller aldri funnet ut hva de faktisk ble solgt for i Vest-Afrika.

Vi fikk satt opp en egen telefon knyttet til trackerne. Systemet har virket, appen har vært presis. Den har vært et fantastisk verktøy i arbeidet med denne historien.

Tre trackere endte i Nigeria, to endte i Gambia, fire gikk tom for batteri mellom Hamburg og endelig destinasjon. Men felles for dem alle var at ingen kontrollerte dem på vei ut av Norge, gjennom Danmark og inn og ut av Tyskland.

En tracker mistet vi kontakt med, og vi ikke hvor den ble av.

Arbeidet har gått over et år, og vi har til enhver tid vært to personer i full tid. I lange perioder, også alle tre.

Vi hadde også inne en praktikant i noen uker, som hjalp til med listene.

Bergen, 10. januar 2020


Anette Berentsen


Kjersti Knudssøn


Synnøve Bakke

14. Kildeliste

14.1 Muntlig/e-post:

Miljødirektoratet

Tolletaten

Skatteetaten

Statistisk sentralbyrå

Finanstilsynet

Valutaregisteret

GRID-Arendal

Sjøfartsdirektoratet

Økokrim

KRIPOS

Vest Politidistrikt

Interpol

UDI

Vegvesenet

NUPI

Dansk toll

Miljøstyrelsen

Tysk toll

Tysk havnemyndighet, Hamburg og Bremen

Tysk politi

Color Line

Fjord Line

Oslo havn

Global Financial Integrity

Global Forwarding, speditør Tyskland

Norwegian Hull Club

Grimaldi

Renas

Elkjøp

Maritim havarikommisjon Frankrike

United Nations University

Thune biltransport AS

Norges Biloppsamleres Forening

Bilopphuggere/bildelselgere

Bileksportører

Naboer til bileksportører

Tidligere eiere av eksporterte biler

NRKs tidligere Afrika-korrespondent

Aktører på Rommen

Eksportører Bergen havn

Henry Okine, PENAf

Ghana Health Service

University of Ghana

Chairman and co-chairman of Abossey Okai spare parts

Importers and exporters association Ghana

Brukthandlere i Ghana

Arbeidere Agbogbloshie

14.2 Skriftlige:

United Nations Environment Programme <https://www.unenvironment.org/>

United Nations University <https://unu.edu/>

Basel konvensjonen; <http://www.basel.int/>

Basel Action Network <https://www.ban.org/>

IMPEL - European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law

<https://www.impel.eu/>

European Environment Agency <https://www.eea.europa.eu/no>

Avfallsforskriften <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-930>

EUs avfallsforordning <https://lovdata.no/pro/#document/NLX3/eu/32014R1357>

Lovdata: narkotikadommer og bileksport

Person in the Port https://collections.unu.edu/eserv/UNU:6349/PiP_Report.pdf

Henry Okine, PENAf https://www.researchgate.net/publication/303701901_E-waste_Imports_and_Management_Practices_in_Ghana_A_Case_Study_of_Accra-Tema_Metropolitan_Area

Danwatch <https://old.danwatch.dk/wp-content/uploads/2015/03/Golden-profits.pdf>

OECD/World Bank https://www.giaba.org/media/f/1048_IFF-

[THE%20ECONOMY%20OF%20ILLICIT%20TRADE%20IN%20WEST%20AFRICA.pdf](https://www.giaba.org/media/f/1048_IFF-THE%20ECONOMY%20OF%20ILLICIT%20TRADE%20IN%20WEST%20AFRICA.pdf)

SIPRI <https://www.sipri.org/sites/default/files/files/PP/SIPRIPP32.pdf>

Interpol

<https://www.interpol.int/content/download/5165/file/Operation%2030%20Days%20of%20Action%20Key%20Findings.pdf>

International Journal of Environmental Research and Public Health; A Review of a decade of E-waste research Accra

https://www.researchgate.net/publication/313126129_Toward_a_More_Sustainable_Trajectory_for_E-Waste_Policy_A_Review_of_a_Decade_of_E-Waste_Research_in_Accra_Ghana

Weeforum <https://weee-forum.org/>

Tilsynsrapporter fra Fylkesmennene

Facebook

Finn.no

Google Maps

Gule sider

Kartverket, Seeiendom

Folkeregisteret

Bizweb

Brønnøysundregistrene

Nyhetsartikler fra inn- og utland

Regelverk for import i en rekke afrikanske land

Marine Traffic, sporing av skip