



Ruotsiin on laittomassa kabotaasissa aivan omassa sarjassaan. Sinne on tullut vuosikymmeniä paljon maahanmuuttajia. Paljon sinne on tullut myös laittoman kabotaasin harjoittajia. Harva se viikko luemme uutisia laittomasta kabotaasista Ruotsissa. Vuonna 2020 käsittelyssä oli yli 250 tapausta. Vuonna 2019 paljastuneita oli 238 ja vuonna 2019 niitä oli 221. Kasvua on ollut siis viime aikoina jatkuvasti. Ruotsi on siis aivan omassa luokassaan. Muissa Pohjoismaissa liikutaan korkeintaan kymmenissä tapauksissa vuosittain. Viime numerossa kerrottiin Suomessa, jossa 50:stä paljastuneista kymmenkunta on tavaraliikenteestä – poliisitarkastajan mukaan.

Ruotsin poliisi lisäsi vuonna 2016 merkittävästi ammattiliikenteen valvontaa, jonka kerrottiin painottuvan ulkomaalaisten autojen harjoittamaan kabotaasiliikenteeseen. Samalla paljastuneiden kabotaasirikkomusten määrä kasvoi edellisten vuosien 60 tapauksen tasosta.

Paljastuneiden kabotaasirikkomusten määrä ei sinänsä kerro, miten laittoman kabotaasiliikenne määrä on kehittynyt. Sellainen johtopäätös edellyttäisi, että poliisi ilmoittaisi samalla tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärän. Tätä Ruotsin poliisi ei kerro.

KANSA APUUN VALVONTAAN

Juuri ennen valvonnan kiristymistä vuonna 2016 Ruotsissa oli Lundin yliopiston

Henrik

Sternbergin

johdolla julkaistu laaja tutkimus kabotaasiliikenteestä. Siinä keskeisenä menetelmänä käytettiin joukkouttamista (englanniksi "crowdsourcing").

Tutkijat kehittivät älypuhelinsovelluksen, jolla yleisö sai osallistua ulkomaalaisten autojen liikkeiden kartoittamiseen Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Sovellukseen syötettiin havaitun auton rekisterinumero, joka lähetettiin puhelimen paikkatietojen kanssa tietokoneserverille, jossa tietoja vertailtiin keskenään. Näin saatiin muutamassa kuukaudessa kohtuullisen hyvä kuva autojen liikkeistä.

Vapaaehtoisia osallistujia/avustajia tutkimuksessa oli mukana noin 8 000. Tulokset julkaistiin akateemisissa tutkimuslehdissä ja kuljetusalan lehdistössä. Kävi ilmi, että laitton kabotaasi ja siihen liittyvä veronkierto on muita maita tavallisempaa juuri Ruotsissa.

MIKSI KABOTAASI SUOSITTUA?

Ruotsalaistutkimuksessa tuodaan esille muutamia kabotaasia edistäviä tekijöitä.

Kustannuserot ajoneuvoveroissa ja -maksuissa sekä palkoissa ovat tärkein motiivi lähteä ulkomaille. Pelkästään ero kiinteissä kuluissa Ruotsin ja vaikkapa Puolan tai Baltian välillä saattaa olla tuhansia euroja vuositasona, palkoista puhumattakaan.

Helppous lähteä, eli pääseekö esimerkiksi laivalla suoraan kohdemaahan, on toinen merkittävä tekijä. Tätä motiiviahankin ei ole esimerkiksi Ruotsissa toimivilla bulgarialaisilla tai romanialaisilla, mutta heidän kohdallaan taustalla on usein toinen vaikuttava tekijä, joka liittyy toimintaympäristöön. Ruotsissa toimii kuljetusalalla jo merkittävästi heidän maanmiehiään, mikä auttaa pääsemään alkuun kontakteilla.

Kolmas tekijä on valvonta ja seuraamukset. Jos on mahdollista "seilata tutkan alla" ja suorat seuraamukset kuljettajalle ovat lievät, niin pelko kiinnijäämisestä ei hidasta lähtöä.

HARMAATA TALOUTTA

Ruotsissa on havaittu huolestuttavia merkkejä harmaasta taloudesta ulkomaalaisten kuljetusfirmojen toiminnassa.

Länsirannikolla ilmestyi muutama vuosi sitten Håbygårdin rastille liettualainen puoliperävaunuyhdistelmä, jossa oli täydellinen rengashuoltovarustus ja kuormana uusia ja pinnoitettuja renkaita. Mukana kyydissä oli jopa trukki renkaiden käsittelyä varten. Autolla huollettiin omia ja maanmiesten Tanskassa, Ruotsissa ja Norjassa liikennöiviä yhdistelmiä.

Ongelmana kuviossa oli se, että toiminta tapahtui yleisillä levähdysalueilla ja yksityisillä pysäköintialueilla. Huoltotöistä syntyneet jätteet ja roskat jätettiin tienposkeen.

Toinen latvialainen kuljetusliike keksi luovan keinon tankata autojaan edullisesti Ruotsin Helsingborgin lähellä sijaitsevalla levähdysalueella. Kerättiin toistakymmentä autoa odottamaan Saksasta saapunutta säiliöautoa, josta sitten tankattiin autot täyteen.

Montakohan kruunua polttoaineveroa siinäkin operaatiossa tilitettiin Ruotsin valtiolle?

KABOTAASI RAKENTEISSA

Pohjoismaista Ruotsissa on tutkimusten mukaan eniten kabotaasiliikennettä ja siksi myös eniten lieveilmiöitä. Vaikuttaa siltä, että kabotaasi olisi Ruotsissa rakenteellisempaa kuin muualla. Tällä tarkoitetaan sitä, että liikennöitsijöillä on vakituinen tukikohta Ruotsissa, jossa asutaan tai toimitaan epävirallisesti paikallisen edustajan kautta.

Bulgariaalaisten ja romanialaisten osalta on ollut tapauksia, jossa toimintaa johtaa Ruotsissa asuva maanmies. Hän ilmestyy paikalle ”selvittämään asioita”, kun ongelmia tulee esimerkiksi tienvarsitarkastuksessa.

Puolalaiset ja baltit sen sijaan toimivat Ruotsissa perinteisellä tavalla eli kotimaastaan käsin. Se selittyy hyvillä laivayhteyksillä Itämeren yli.

Ruotsissa ei ole filippiiniläisiä kuljettajia näkynyt, mutta kylläkin muita EU:n ulkopuolelta peräisin olevia kuljettajia. Heitä on välillä jouduttu karkottamaan puutteellisten papereiden vuoksi.

TANSKA

Tanskassa kabotaasiliikenne perustuu merkittävästi tanskalaisten liikennöitsijöiden ulosliputukseen. Tämä alkoi 1990-luvulla, kun Tanskan rajaseutujen suuret kuljetusliikkeet siirsivät kalustoaan Saksan kilpiin ja palkkasivat saksalaisia kuljettajia huomattavasti halvemmalla työehtosopimuksella.

Vuosituhanneen vaihteen jälkeen tanskalaisten kilpailukyky ulkomaanliikenteessä oli edelleen heikentynyt. Kun uudet jäsenvaltiot liittyivät unioniin, merkittäviä automääriä liputettiin ulos Puolaan tai Baltiaan. Perustettiin postilaatikkoyritys vaikkapa Puolaan ja palkattiin kuljettajat EU:n ulkopuolelta puolalaisten EU-työlupien turvin. Usein näiden kuljettajien työsuhteet vielä ulkoistettiin puolalaiselle henkilöstövuokraajalle. Näin syntyi moninkertainen säästö palkkakustannuksissa ja kiinteissä kuluissa, vaikka autot saattoivat edelleen olla alkuperäisen tanskalaisfirman väreissä.

NORJA

Norjassa kabotaasi nojautuu puolalaisten ja baltialaisten harjoittamaan kansainväliseen liikenteeseen. Nämä hoitavat nykyään huomattavan osan Norjan ulkomaanliikenteestä Ruotsiin, Tanskaan ja mannermaalle ja siinä sivussa jonkin verran kabotaasiliikennettä maassa.

Toiminta liittyy paljolti ulkomaankuormien jakeluun. Norjassa onkin paljastunut muutamia epävirallisia puolalaisten pyörittämiä terminaaleja, jossa ulkomaan rahtia on käsitelty jakelua varten. Kabotaasin lieveilmiötä ehkäisee maan tehokas valvonta ja yleisön matala ilmoituskynnys.

TYÖLUPIA EU:n ULKOPUOLISILLE KULJETTAJILLE

Euroopan Unionissa on pyritty kaventamaan jäsenmaiden kustannuseroja, mutta huonolla menestyksellä.

Kiinteiden kulujen nousu vanhoissa jäsenmaissa näyttää jatkuvan samalla, kun tietyt Itä-Euroopan maat edistävät omaa kuljetuselinkeinoaan helpottamalla halpatyövoiman käyttöä ja mahdollistamalla lyhytaikaisen vuokratyövoiman lähettämistä ulkomaille. Esimerkiksi Puola myöntää jatkuvasti runsain määrin kuljettajien työlupia EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisille.

Kabotaasiliikennettä perustellaan unionissa kuljetusten täyttöasteella eli tyhjänä ajon vähentämisellä. Ruotsalaisessa tutkimuksessa todetaan kuitenkin, että merkittävää parannusta täyttöasteeseen kabotaasista ei ole tähän mennessä saatu.

Toinen usein kuultu peruste kabotaasiliikenteen vapautuksille on kuljettajapula. Ilmeisesti

Kirjoittanut Ajolinja
09.02.2021 00:00

kuljettajapula ei ole helpottanut, koska suuria määriä Baltiaan, Puolaan ja Balkanille rekisteröityjä autoja pyörii Länsi-Euroopassa ja Skandinaviassa filippiiniläisillä kuljettajilla, Latvian ja Puolan myöntämällä EU-työluvilla. Latvialainen Dinotrans ja tanskalainen Kurt Beier ovat hyviä esimerkkejä tästä.

Teksti: Tom Fredman

[TILAA AJOLINJA!](#)