

Pääkirjoitus:

---

Auto, tekniikka ja kuljetus 6/2016

## Suomi kaatamassa omaa

### kuljetuselinkeinoaan

Ruotsissa (myös Tanskassa, Norjassa) laitton kabotaasi on maanvaiva huolimatta kivikovasta suojautumisesta (Suomea moninkertaisesti kovemmat talvirengasmääräykset, tulli- ja poliisivalvonnat). Myös rangaistukset ovat aivan eri luokkaa ankaruudessa kuin Suomessa. Ruotsissa hallinnollisten pikasakkojen lisäksi nostettiin viime vuonna noin 70 syytettä ulkomaalaisia kuljetusliikkeitä vastaan. Myös laittoman kabotaasin lieveilmiöihin herättiin: tyttöjä huumekauppaan, rahanpesuun ja kansainväliseen järjestäytyneeseen kuljetusrikollisuuteen.

Suomessa vastaavaa ei ole VM, SM ja LVM antavat ymmärtää.

Huolimatta vahvoista suojautumistoimista Ruotsiin syntyi tyytymättömien kansanliike **”Här stannar Sverige”**

(Tähän Ruotsi pysähtyy) vastustamaan ”Rekkaprotesteilla” laitonta kabotaasia ja vaatimaan tiukennettua tulli- ja poliisivalvontaa.

Suomessa yritettiin kiristää EU-kabotaasidirektiivin sanamuotoa ”väliaikainen kuljetus” tarkoittamaan erikseen jokaista kuormanpurkua ja enintään 10 kuljetusta kolmen kk:n aikanasamalla autolla.

Se ei sopinut kaikille. Etenkään ei EK:lle, joka ajaa teollisuudelle seurauksista välittämättä mahdollisimman halpoja kuljetuksia. Ulkoministeri

**Timo Soinin**

ja liikenneministeri

**Anne**

**Bernerin**

”vauhdittamina” EU uhkasikin haastaa Suomen EU-oikeuteen, jollei Suomi luovu omasta ”tulkinnastaan”.

**Seuraavaksi SOS-hallitus**

**esitti (HE 143/2015), että eduskunta pikaisesti**

**vapauttaa EU-maiden kuljetuksia direktiivin**

**mukaan.**

Vaikka eduskunnan liikennevaliokunta (LiV) toteaa 9.6.2016 mietinnössään 17/2016, että EU:n direktiiviä noudatetaan vain ”lähes kaikissa EU-maissa” eikä Suomessa ole – valvonnan puutteessa - luotettavaa tietoa kabotaasista, vielä vähemmän laittomasta kabotaasista, se ei saanut hallitusta perääntymään.

LiV:n mietintö hallituksen esityksestä on avuttomuuden toivomuslaari. Siinä LiV ”pitää esille tuotuja huolia laittomasta kabotaasista perusteltuina”, ”vaatii” valvontaan tehokkuutta, ”edellyttää” LVM:n ja SM:n valvovan EU:n kabotaasisääntöjen ja Suomen työehtosopimusten noudattamista, ”edellyttää” LVM:ltä tarkkaa seurantaa, ”korostaa” valtioneuvoston valvontavastuuta ja ”vaatii” tuomaan esille Suomen erityispiirteitä EU:n jatkovalmistelussa. Vain esittääkseen lopuksi lammasmaisesti hallituksen esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Eduskunta hyväksyi näin LiV:n suosituksella pikavauhtia SOS-hallituksen esityksen kabotaasin helpottamiseksi EU-direktiivin epämääräisen sanamuodon mukaisesti. Vaikka samalla tiedetään että EU on tyytymätön kabotaasidirektiiviinsä ja on muokkaamassa sitä nykyistä tarkemmin valvottavaksi kaikilla Euroopan teillä GPS-tekniikalla ja tiukentamassa entisistä itäblokin maista vellovan halpatyövoiman ja ale-kuljetusyritysten hallintaa. Juostessaan EU:n hyväilyjen perään Suomen SOS-hallitus ei vain malttanut odottaa EU:n kiristettyjä muutoksia kabotaasidirektiiviinsä.

Kabotaasimääräysten höllentäminen ajaa tehokkaan valvonnan puuttuessa ja aikansa eläneiden ajoneuvoteknisten määräysten vallitessa Suomen kuljetuselinkeinon entistä syvemmälle suohon. Suomen lepsut, liikenneturvallisuuksikin kiistatta vaarantavat rengas- ym. määräykset ja käytännössä olematon tull- ja poliisivalvonta antavat selviä viitteitä, että kabotaasihaitat ovat monikertaiset Ruotsiin verrattuna. Yrityksiä kaatuu, niitä karkaa kiihtyvästi mm. Baltian maihin, veronmaksajia ja työpaikkoja menetetään entisen itä-blokin ja Venäjän nk. halpakuljettajille. Oletettavasti myös rikolliset lieveilmiöt ovat saaneet vahvemman jalansijan Suomessa kuin Ruotsissa. SOS-hallitus tietää yhtä hyvin kuin LiV, että vaatimukset valvonnan lisäämiseksi, esitutinnan korvaamiseksi hallintomenettelyllä satamissa ja teillä sekä rengassääntöjen, rakennevaatimusten ja ajokorttivaatimusten päivittämiseksi nykyvaatimukset täyttäväksi eivät toteudu.

Ruotsi-lähtöinen ja yhteispohjoismaiseksi kasvanut ”

### **Här stannar Norden”**

(Tähän Pohjola pysähtyy) saavuttaa tuloksia Ruotsissa ja Norjassa. Ruotsista Suomeenkin rantautunut, Suomessa jo 16. Rekkaprotesti 21.6. Helsingin Eduskuntatalolla oli suomalaisen ammattiliikenteen moneen kertaan toistama vastalause Suomen olemattomalle kabotaasivalvonnalle. SOS-hallitus ja eduskunta ohittavat sen olankohautuksella. AKT ja SKAL vakuuttavat myötätuntoaan. Ja EK:n ajaa suurteollisuudelle yhä uusia ale-halpoja kuljetuksia.

Ja kansa maksaa yhä raskaammista kielteisistä seurauksista.