Poliisitarkastaja Kari Onninen kertoo kabotaasiliikenteestä

Kirjoittanut Ajolinja
16.12.2020 00:00

Tässä poliisi on valvontatehtävissä Vuosaaren satamassa syyskuussa.

Poliisi myöntää kabotaasivalvonnan vaikeuden, kun se on perustunut lähinnä CMR-rahtikirjoihin. Parempaa on luvassa, älykäs piirturi tulee helpottamaan valvontaa.

Ajolinja haastatteli Suomen kabotaasitilanteesta poliisitarkastaja
Kari
Onnista
Poliisihallituksesta.

- Suomen lainsäädännössä kabotaasisääntöjen rikkomukset käsitellään luvattomana liikennöintinä, jolloin tapaukset tutkitaan ajona ilman liikennelupaa. Viime vuosina tavaraliikenteen kabotaasitapauksia on ollut noin kymmenen vuodessa, Kari Onninen kertoo.

Henkilöliikenteen laittoman kabotaasin tapauksia on paljastunut enemmän, noin 30-40 vuodessa.

- Linja-autojen kabotaasivalvontaan on kohdennettu jonkin verran enemmän valvontatunteja. Siinä lainsäädäntö toimii hieman toisin ja mahdollistaa paremmin myös käytännön valvontatyön, Onninen jatkaa.

Osassa epäilyksissä aloitetaan esitutkinta, jotta saadaan selvitettyä teon laajuus ja mahdollinen laiton hyöty valtiolle. Myös laajempaan talousrikostutkintaan voidaan päätyä, mikäli toiminta on ollut erityisen suunnitelmallista ja törkeää.

Välittömät seuraamukset laittomasta kabotaasista ovat saatettu maasta poistuminen, kuljetetun tavaran palauttaminen lähettäjälle tai kuljetusyksikön valvonta niin, että se jatkaa matkaansa laillisella vetoautolla.

NÄYTÖN SAAMINEN OLLUT HANKALAA

- Poliisilla on kohtuullisen hyvä käsitys kabotaasiin liittyvistä tavaravirroista ja mihin yrityksiin nämä liittyvät, Onninen arvioi.

Valvonta on poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen käsissä. Valvonta tulee kehittymään lähivuosina uusien teknisten tarkastusmahdollisuuksien myötä.

- Uuden sukupolven digipiirturi antaa mahdollisuudet tarkempaan ajoreittiseurantaan, Onninen kertoo.

Poliisitarkastaja Kari Onninen Poliisihallituksesta SKAL-tapahtumassa.

Kabotaasirikkomusten tutkinnassa suurin haaste on tähän asti ollut näytön hankkiminen.

- Kuljetusten todentaminen on ollut kiinni melkein pelkästään CMR-rahtikirjoista. Toki rajaviranomaisten avulla saadaan selvitettyä maahantulot ja maastalähdöt, mutta harvemmin kukaan tien päällä esittää liikaa rahtikirjoja. Yleensä tarkastajille näytetään juuri sääntöjen mukaiset paperit, poliisitarkastaja arvioi.

Kabotaasiin liittyvä tilaajavastuu on toinen haastava asia valvonnassa.

- Usein tilaajat eivät edes tiedä, kuka viime kädessä hoitaa kuljetuksen, kun asiakkaan ja kuljetusliikkeen välillä saattaa olla montakin välikättä, Onninen toteaa.

RUOTSISSA SANKTIOMAKSU, MEILLÄ EI

Suomessa ei ole hallinnollista maksua kabotaasirikkomuksista kuten Ruotsissa, missä kuljetusvirastolle maksettava sanktiomaksu on 40 000 kruunua. Maksun saa takaisin, mikäli asia etenee tutkintaan ja todetaan aiheettomaksi. Tällaista maksua on esitetty myös Suomeen.

On myös esitetty, että liikenneluvat sidottaisiin rekisterinumeroon. Tämä mahdollistaisi esimerkiksi liikennevalvontatolppien käytön luvanvaraisen liikenteen seurannassa.

On myös pohdittu Suomen luvanvaraisen liikenteen rikkomusten sanktioiden yleistä vaikuttavuutta. Suomessa sakot liikkuvat satasien ja 2000 euron välillä. Ruotsissa sovellettava sanktiomaksu on yli 4000 euroa. Seuraamukset Keski-Euroopassa voivat olla kymmeniä tuhansia euroja.

- Kannatan näiden asioiden tutkimista. Valvonnan kannalta tärkeintä on selkeä ja valvottavissa oleva lainsäädäntö. Suurin osa noudattaa sääntöjä, mutta aina tulee olemaan niitä, jotka kokeilevat rajoja, poliisitarkastaja Kari Onninen Poliisihallituksesta summaa.

RUOTSI YLIVOIMAINEN KABOTAASISSA

Seuraavassa numerossa Ajolinja kertoo laittomasta kabotaasista muualla Pohjoismaissa.

Ruotsi painii omassa luokassaan, sillä paljastuneita tapauksia on tänä vuonna jo yli 250. Norjassa ja Tanskassa laittomia kabotaaseja paljastuu joitain kymmeniä vuosittain.

Teksti: Tom Fredman, kuvat: Jouni Hievanen ja SKAL

TILAA AJOLINJA!