Oklarheter kring rävexporten

● Det går inte att transportera 2500 ävelrävar till Kina utan exportintyg.
Det går inte heller att köra långtradare olovligt genom landet.

Suunniteltua kettukuljetusta käsiteltiin laajasti mediassa. Kuvissa Vasabladetin ja Yleisradion uutisointia.

2 500 siitoskettua piti viedä Kokkolasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle liettualaisrekoilla. Kuljetus olisi ollut laitonta kabotaasia, koska autot tulivat Suomeen tyhjinä. Ajolinja antoi vinkin asiasta viranomaisille ja kuljetus kaatui kabotaasisääntöihin.

Kokkolassa sijaitsevalta kiinalaisen yrittäjän omistuksessa olevalta turkistarhalta aiottiin viedä tammikuussa huomattava määrä siitoskettuja Kiinaan. Asia herätti suurta huomiota seudun turkistarhaajissa, jotka näkivät vuosien työn eläinten jalostamisessa uhkaavan valua ulkomaille.

Suomalaiset tarhaajat pelkäsivät siis pitkänpäälle elinkeinonsa puolesta. Heillä oli myös perusteltuja epäilyksiä itse kuljetuksen asianmukaisuudesta ja eläinten hyvinvoinnista.

VIENTILUVAN EDELLYTYKSET

Kuljetus Kiinaan oli määrä suorittaa lentorahtina Vantaalta, jonne ketut piti viedä kuorma-autoilla. Tähän tarkoitukseen oli tilattu kuusi liettualaista puoliperävaunuyhdistelmää, karjan tai sikojen kuljetukseen tarkoitetuilla perävaunuilla.

Jotta eläinkuljetus onnistuisi, viejän on saatava siihen terveysviranomaisilta lupa. Ennen luvan myöntämistä viranomainen varmistaa, että eläimet ovat terveitä, puhtaita ja että kuljetushäkit ovat desinfioituja ja riittävän kokoisia. Myös kuormausta valvotaan.

Ilman vientilupaa kettuja ei voisi siis siirtokuormata kuorma-autoista lentokoneeseen Vantaalla.

JÄNNITYS TIIVISTYY

Tammikuun puolivälissä liettualaiset yhdistelmät saapuivat Kokkolaan viejätarhan lähistölle eri

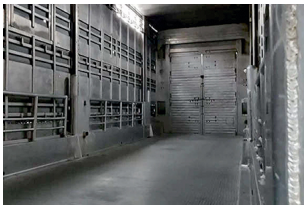
huoltoasemien parkkipaikoille. Paikalliset tarhaajat tulivat osoittamaan mieltään ja seuraamaan tapahtumia.

Median edustajia kutsuttiin myös paikalle. Raportteja ja uutisia alkoi ilmestyä paikallislehtiin ja radioon. Kuvien ja kirjoitusten perusteella vaikutti ilmeiseltä, että autot olivatkin tulleet maahan tyhjinä.

Perjantaina 17. 1 Ajolinjan avustaja oli yhteydessä tarhaajien yhteyshenkilöön. Yhdessä totesimme, että mikäli autot ovat tulleet maahan tyhjinä ja ne lastattaisiin Vantaalle, kyseessä olisi laiton kabotaasikuljetus. Sääntöjen mukaan autojen olisi siis pitäneet tulla maahan kuormattuina.

Tarhaajien yhteyshenkilö tiesi, että kabotaasisääntöä yritetään usein kiertää tuomalla jotain näennäistä tavaraa Suomeen. Tavara voi olla esimerkiksi AdBlue-kanisteri tai joku muu olematon rahtitavara, jolle on kirjoitettu käsin CMR-rahtikirja.

Puhelun lopuksi tarhaajan yhteyshenkilö ehdotti, että laittomasta kabotaasista annettaisiin vihje tullille.



TUTKINTAVIHJE TULLILLE Seuraavaksi Ajolinjan avustaja oli sähköpostitse yhteydessä Kokkolan tulliin. Sieltä tutkintavihje kuitattiin ja tehtävä välitettiin poliisille. Poliisista tuli puhelu iltapäivällä 17.1. Poliisi totesi, että asia kannattaa tutkia.

Poliisi toi esille mahdollisen ”näennäisen tavaran” tuontikikan. Tähän vastasimme Ajolinjasta, että maahantulokuljetuksesta tulee aina pystyä esittämään asianmukaisesti kuitattu CMR-rahtikirja. Sen lähettäjät ja vastaanottajat täytyy olla tosiasiallista kauppaa käyviä oikeushenkilöitä. Kuljettaja itse ei siis kelpaa lähettäjäksi tai vastaanottajaksi.

AUTOT TYHJINÄ POIS, SYY SELVIÄÄ

Lauantaina 18.1. mediassa kerrotaan, että kaikki liettualaiset autot ovat lähteneet Kokkolasta tyhjinä. Syytä ei mainita.

Käy kuitenkin ilmi, että tarhaajat ovat yöllä seuranneet autoja Jalasjärvelle. Siellä poliisi tarkasti yhden autoista ja todennut sen tyhjäksi.

Seuraavan viikon alussa selviää yle.fi-nettisivuilta ja ruotsinkielisestä Vasabladet-lehdestä, että syy kuljetuksen peruuntumiseen onkin kabotaasisäännöissä. Kaikesta päätellen, poliisi oli puuttunut asiaan ennen kuin autojen piti lähteä Kokkolasta ja tämä oli johtanut kuormauksen keskeyttämiseen ennen vientiluvan vaatimaa tarkastusta.

Kiinalainen tarhaaja ei ole halunnut kommentoida asiaa.

YLIKUORMAT RIESANA MAA-AINESKULJETUKSISSA Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n uusin Kuljetusbarometri osoittaa, että joka kuudes kuljetusyrittäjä kertoo joutuneensa tilanteeseen, jossa asiakas edellyttää ylikuormia. Maanrakennuskuljetuksissa tilanne on vielä heikompi, sillä lähes joka neljänneltä on edellytetty ylikuormilla ajamista.

- Maa-aineskuljetuksissa edellytetään tietyn kuutiomäärän kuljettamista, vaikka esimerkiksi vesi olisi tehnyt tavarasta raskaampaa. Painot samalle tavaralle voivat vaihdella merkittävästi, selventää ylikuormailmiötä Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry:n puheenjohtaja Eero Hakala.

Eli suomeksi sanottuna: Konemies pistää laatikot täyteen - oli tavara sitten kuinka painavaa hyvänsä.

- Ylikuormat ovat Euroopan suurimpien kuljetusyksiköiden Suomessa joka tapauksessa laiton ja vältettävissä oleva ilmiö, toteaa SKAL:n toimitusjohtaja
Iiro Lehtonen
.

SKAL ja Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT julkaisivat tammikuun puolivälissä Reilu kuljetus koppaan. Siinä annetaan kuljetusten ostajille ohjeet, miten kuljetuksia hankitaan lait ja säädökset huomioiden.

- Kaikilla asiakasryhmillä on opittavaa velvoitteidenhoidosta. Kuljetusala tarvitsee kaikkien osapuolten ja ennen muuta kuljetusyritysten sekä asiakkaiden yhteistä panosta reilujen ja tasapuolisten kuljetusmarkkinoiden toteuttamiseksi, Iiro Lehtonen muistuttaa.

KULJETUKSET JA AUTOMÄÄRÄ VÄHENEVÄT SKAL Kuljetusbarometri osoittaa, että rakentaminen jatkui kasvukeskuksissa. Pääkaupunkiseudulla kysyntä kasvoi, mutta maakunnissa maa-aineskuljetusten kysyntä laski selvästi.

40 % maa-aineskuljetusyrityksistä kertoi kuljetusmäärien laskeneen menneen syksyn aikana. Lähes puolet ennustaa kuljetusmäärien laskevan alkuvuonna.

Lähes 60 % puukuljetusyrityksistä kertoo kuljetusmäärien laskeneen menneen syksyn aikana.

Kaikkia kuljetuslajeja tarkasteltaessa kuljetusmäärät laskivat joka kolmannessa kuljetusyrityksessä loppuvuonna 2019. Lähes yhtä moni arvioi kuljetusmäärien laskevan tulevana keväänä.

Kuorma-autokanta Suomessa on pienentynyt 1 300 ajoneuvolla vuoden aikana. Joka kymmenes kuljetusyritys on vähentämässä ajoneuvomääräänsä ja työvoimapula on helpottunut.

Raskaan liikenteen määrä teillämme on laskenut huhtikuusta 2019 alkaen. Kuljetusbarometrista välittyy kuva, jonka mukaan kuljetusmarkkinat ovat laskusuhdanteessa.

Teksti | Ajolinjan toimitus

TILAA AJOLINJA!