

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 5/2016

Antakaa heille anteeksi, sillä he eivät tiedä mitä tekevät!



SUOMELLA ja Ruotsilla on hyvin erilaiset käsitykset kabotaasista (ulkomailla rekisteröityjen autojen kuljetustoiminnasta toisen maan rajojen sisällä) ja etenkin rikollisesta kabotaasista.

Vuonna 2015 Ruotsissa syyttäjä vei liki 80 laitonta kabotaasitapausta oikeuteen. Lisäksi poliisilla on kädet täynnä seurannaisrikoksista: rahanpesusta, tyttökaupasta, polttoainevarkauksista, järjestäytyneestä rikollisuudesta, jne. Yli 95% laittomasta kabotaasista ja siihen kytkeytyvästä rikollisuudesta tulee entisistä itäblokin maista, 60% yksin Bulgariasta.

Norja ja Ruotsi edellyttävät kuorma- ja linja-autoilta vähintään, erikoistalvirenkaita, 5 mm urasyvyyttä ja jopa ketjuja, eli kallista rengasvarustusta. Ruotsiin rikollisilla ei ole varaa mennä. Suomi sallii tulla vapaasti pahimmille talviliukkaillekin keskimäärin alle 1,5 mm urilla kesärenkaissa ja jopa sileillä renkailla. Jokainen päätelköön itse, minkä verran Suomessa todellisuudessa on enemmän laitonta kabotaasia kaatamassa suomalaisia kuljetusyriä ja työpaikkoja kilpailussa halpamaiden kaluston ja kuljettajien kanssa kuljetustehtävistä.

SUOMESSA

tullin pääjohtaja

Antti Hartikainen

vähättelee, että meillä ”laitonta kabotaasia ei voida pitää erityisen suurena ongelmana” (Atk 4/16). Poliisi syyttelee (aiheesta!) raskaasti pienennettyjä voimavaroja tienvarsivalvontaan. Asetelma on irvokas yksin raskaan liikenteen talvirengasmääräysten valossa. Neljää enempää selkeitä lukuja laittomasta kabotaasista nostetuista syytteistä saati tuomioista ei ole saatavilla. ”Laittomasta kabotaasista tuomitaan rikkomusasia pienen sakkorangaistus”, sanoo tullin johto. Pahoitellaan Suomen valtion antamia tehottomia mahdollisuuksia Ruotsiin ja Norjaan verrattuna tarttua laittomuuksiin.

Tällä ovi laittomalle kabotaasille ja rikolliselle kuljetustoiminnalle on jo selkosen selällään Suomeen.

NYT HALLITUS

haluaa helpottaa laitonta kabotaasia vielä enemmän. Se esittää suurpiirteisen EU-säännösten suomalaisia täsmennyksiä kumottaviksi koska ”EU pakottaa siihen ja olisi ilmeistä että Suomelle koituisi sanktioita” (liikenneministeri Berner). Ministeri Berner ei olisi edeltäjiensä tapaan valmis katsomaan EU-oikeuden päätöksen. Hän perustelee hallituksen esitystä ”halulla vapauttaa ulkomaista kilpailua kotimaankuljetuksiin sujuvoittamaan niitä ja laskemaan kustannuksia”.

Berner tyynnyttelee SKAL:ia, AKT:tä ja EK:ta kotimaisille kuljetusyriyksille koituvien haittojen torjumisella, palauttamalla vain suomalaisille maksettuja tiemaksuja (EU kieltää!) ja kiristämällä rengasvaatimuksia. ”Päätökset vastatoimista ovat kuitenkin vielä tekeillä, eikä niistä ole päätetty, mutta ne voidaan kuitenkin saada nopeasti voimaan”, Berner lohduttelee.

Tiemaksuja, kiristettyjä rengasvaatimuksia ja virhepistejärjestelmää on vaadittu ja ovat olleet tekeillä jo yli 10 vuotta! Liikenneministeri Berner ei tiedä, puhuu puuta heinää asioista, joita ei tunne ”alakoululaisia” paremmin.

EDUSKUNNAN

liikenne- ja viestintävaliokunta (LiV) on toppuuttanut hallituksen heikosti harkittua esitystä Suomen hyvin perusteltujen täsmennysten poistamiseksi EU-kabotaasisäännöstöstä. On toivottavaa, että LiV pitää puolensa ja että hallitus kerää siviilirohkeutensa, pitää kiinni täsmennyksistä joilla on tukea laajemminkin jäsenmaissa, ja ajaa Suomen etua vaikka EU-tuomioistuimeen saakka.

Ja myöntää Suomessa Tullille ja Poliisille kaipaamansa taloudelliset voimavarat valvoa kabotaasisäännöstöä ja suitsia laitonta