**TULLIN TAPAAMINEN / TAMPERE** 20.2.2015 klo 14.00

Jukka Kosonen
Janne Heikkilä
Kai Haavisto
Jarno Heinonen
Mikko Laine
Kari Lehtonen

**VASTAANOTTAJAT**

Jarkko Fagersson
tulliylitarkastaja

Valvontaosasto / kumipyöräasiantuntija

Vesa Sahinoja
tulliylitarkastaja

Tampereen liikkuva tulliosasto

Tapaaminen alkoi sillä, että Haavisto luovutti vetoomuksen.

Tullin miehet esittelivät itsensä ja tehtävänsä, sekä Tullin toimintakentän laajemminkin huumekaupasta perunoiden valvontaan. Sitten päästiin aiheeseen.

Tapaaminen oli melko luentomainen, ylitarkastaja Fagersson puhui ja muut kuuntelivat... mutta kaikkiin kysyttyihin asioihin saatiin vastaukset, mitään ei koitettu peitellä eikä kiertää. Keskustelun pääkohdat ovat tässä tiivistettynä melko pieneen tilaan, pääkohtia ei ollut kuin muutama mutta ne käytiin perusteellisesti läpi.

**Tullin valvonnan ongelmien pääpaino kumipyöräliikenteessä on kahdessa asiassa:**

Polttoainevalvonnassa ja kabotaasivalvonnassa. Polttoöljy tieliikennekäytössä herätti mielenkiintoisinta keskustelua. Tullin kannalta katsottuna asioiden yhtäläisyydet ovat siinä, että molemmista rikoksista saadaan tekijä nalkkiin lähes aina yleisövihjeen perusteella. Nämä rikokset liittyvät myös HSF:n kannalta katsottuna toisiinsa, nimittäin polttoöljyllä ajamisesta saadut sanktiot ovat kuin eri planeeltalta kabotaasiin verrattuna. Kokouksessa kaikki olivat yksimielisiä siitä, että kabotaasista saatavat rangaistukset on nostettava samalle tasolle kuin polttoöljyllä ajamisesta saa. Myös SKAL ajaa kuulemma voimakkaasti rangaistusten nostoa.

**Tullin toimintaa tarkastellessa on tärkeää muistaa, että Suomella on vain yksi raja: itäraja!**

Kaikki muut ovat EU-alueen ns. sisärajoja, joiden valvontaa on rajoitettu eri sopimuksilla. Siis esim. Turun satamassa kaiken laivoilla kulkevan liikenteen jokaisen ajoneuvon pysäyttäminen on yksiselitteisesti kielletty. Ainoastaan pistokokeet ja ”tehovalvontaviikot” ovat sallittuja, tehovalvontakin on yleensä koko EU-alueen laajuinen.

**Kabotaasivalvonta**

Valvonta on vaikeaa, koska käytännössä rikollisen kiinni saaminen edellyttää epäillyn jatkuvaa valvontaa, jotta lastatut/puretut kuormat yms. asiat voidaan todentaa. Vaikka rikos pystyttäisiin todistamaan esim. rahtikirjojen ym. dokumenttien perusteella, vastuullisen tahon tuomituksi saaminen on vielä vaikeampaa. Jutuista jää tällä hetkellä yli 90% auki ja kiinni saatujen määrä on todella vähäinen, joitakin kymmeniä vuodessa. Eli kourallinen tuomioita vuodessa!

Normaali kuvio: Ulkomainen vetäjä kiskoo useita irtoperiä Suomessa ja ajaa lisäksi kotimaan muuta rahtia viikkotolkulla, jää kiinni yleisövihjeen perusteella. Kuljettaja ei ole vastuullinen, kuski ei saa edes sakkoja, sen sanoo jo lakikin. Huolitsija ja auton omistaja ovat toki vastuullisia, mutta vaikeita tuomittavia. Huolitsijan ajojärjestelijä sanoo todennäköisesti jakavansa satoja keikkoja päivässä, eikä laske niitä sen kummemmin, kenelle niitä jakelee. Joka varmaan pitää useinkin paikkansa isoissa taloissa, mutta ei aina. Helppohan se on antaa keikat halvemmille miehille ja selittää jälkeenpäin, ettei laskenut... Vielä pahempaa on auton omistajan saaminen tuomituksi. Esimerkiksi Viro ei luovuta omia kansalaisiaan edes kuulusteltavaksi! Eli auto jatkaa matkaa, kiertää esim Saksan kautta ja tulee takaisin Suomeen täysin laillisesti!

**Polttoainevalvonta**

Polttoainevalvonta käsittää myös rahtialaa läheisesti koskevia ilmöitä, kuten polttoainevarkauksia, salakuljetetun dieselin myyntiä jne. ja tietysti polttoöljyvalvonnan.

Polttoöljyn käytöstä tieliikenteessä seuraa tukevat sanktiot. Myös tästä kiinnijääminen tapahtuu yleensä yleisövihjeen perusteella. Eräs ulkomainen autoilija jäi kiinni Tullin saatua vinkin. Autosta löytyi polttoöljykuitteja suomalaisilta huoltoasemilta jopa kolmen vuoden takaa, ja tankit olivat täynnä punaista. Tuomio oli yli 180 000 €.

Ajoneuvon maastavienti on välittömästi estettävä toisin kuin esim kabotaasissa. Ajoneuvo otetaan käytännössä ratsiapaikalla haltuun, ja siirretään tullivarastoon virkamiehen kuljettamana. Myös rangaistus on tuntuva, raskaalla kalustolla 1500 €/ päivä on suhteellisen yleinen maksu.

**Valvonnan ongelmia**

Suurin ongelma on byrokratia. Jokaisessa satamassa on tunnistuslaitteet, jotka tunnistavat ajoneuvon muodon ja rekisterin ja pistävät ne tietokantaan. Tästä huolimatta itäeurooppalainen vetäjä voi ajaa vaikka 27 irtoperää viikossa ja jopa samasta satamasta. **Tullia on kielletty käyttämästä tietokantaa kabotaasin valvontaan, vedoten mm henkilörekisterilakiin ja EU:n tullisäädöksiin.** Byrokratia vaikeuttaa todella paljon muutenkin, mutta tämä oli räikein esimerkki jonka tullimiesten suusta kuulimme.

Rahastakin puhuttiin hieman kiertäen. Jäi se vaikutelma, että tullimiehiä ei haluta sitoa kabotaasivalvontaan rahankaan takia. Jos pari tullimiestä tutkii juttuja kuukauden, heidän palkkoihinsa menee rahaa joitakin tuhansia. Sen kuukauden aikana he saattavat saada yhden sakon valtion kassaan,

joitakin satasia, mutta tuskin onnistuvat siinäkään = turha(uttava)a työtä.

Henkilöstön määrä putosi EU:in liittymisen myötä 3000 → 2300 hlö

**Liikennemäärät ovat poskettomat, nämä luvut Tullin sisäisistä tilastoista:**

**Maarajat yli miljoona ylitystä vuodessa, satamista lähtevät/tulevat yksiköt**

**Helsinki 500k, Hanko 150k, Naantali 140k, Turku 120k, Kotka 20k.**