Päivitetty vetoomus, joka on luovutettu Eduskuntaan 18.2.2015

VETOOMUS 17.2.2015

Toimenpiteet ulkomaisen liikenteen valvonnan, turvallisuuden, kansallisten kuljetusten turvaamiseksi ja ulkomaisen liikenteen harmaan talouden torjumiseksi.

Työmarkkinat

Kuljetusalan ongelmat ovat kasvamassa Suomessa. Ongelmia aiheuttavat ulkomaalaisten halpatuontityöntekijöiden tulo Suomeen. Halpatyömarkkinat ovat nyt rakennusalan lisäksi tulleet myös kuljetusalalle. On selvitettävä ovatko Suomessa ajavat autonkuljettajat täällä laillisesti ja maksavatko he veroja Suomeen. Lisäksi on syytä tutkia, miten ulkomaalaisten vuokrayritysten työvoiman välitys vaikuttaa alentavasti verotuloihimme, sekä sosiaaliturvamaksuihin.

Valvonta

Liikkuvan poliisin lakkautus ovat aiheuttaneet ongelmia liikenteen valvonnassa ja ulkomaalaisten ajoneuvojen tarkastuksissa, joita ei ole voitu suorittaa siinä mittakaavassa, mitä liikenneturvallisuuden sekä laillisen ajon mukaan kuuluisi. Liikenneturvattomuus on kasvamassa. Olemme saaneet huomata yhä enenevissä määrin ulkomaalaisten rekankuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia. Onnettomuuden syinä ovat monesti puutteet kuormien sidonnassa, päihteidenkäytössä ajon aikana, talvikelillä renkaiden puutteellinen kunto, väsymys, riittämätön ajotaito jne. Ajo- ja lepoaika säännöksiä ei noudateta, josta johtuen riski onnettomuuksiin kasvaa.

Suomessa ulkomaista liikennettä ei valvota riittävästi. Poliisilla ja tullilla ei ole riittävästi resursseja valvoa yhä kasvavaa liikennettä. Suomessa rikotaan Suomen tavaraliikennelakia.. Kabotaasia ei valvota ollenkaan – tai valvonta on hyvin marginaalista. Kabotaasilailla turvataan kansalliset kuljetukset ja sillä on tarkoituksena estää halpatuontikuljetusmarkkinat sekä kuljetusalan lisääntyvä ulkomainen harmaa talous.

Ratkaisuehdotus valvontaan:

Kabotaasipäiväkirjan käyttöön otto: **Sovelletaan vain ulkomaille rekisteröityihin ajoneuvoihin**

Päiväkirjan täyttöpakko. Päiväkirja kolmena erillisenä jäljentävänä kappaleena. Kabotaasikuljetuksen aloittaminen. Kuljetuksen suorittajan on kirjoitettava päiväkirjaan lähtöpaikka eli lastaus tai purkupaikka. Ajoreitti, ajoneuvon rekisterinumero *(Perävaunun kiinnikytkeminen katsotaan lain mukaan lastaukseksi ja perävaunun irrottaminen purkamiseksi). Lastaus tai purku terminaalista katsotaan myös ko. toiminnaksi.*

Lastauksen jälkeen lähettäjä allekirjoittaa kuljettajan päiväkirjaan oman allekirjoituksensa. Merkintä: Lastaus tai perävaunun kytkeminen. Kuljetusliike vie lastin tai perävaunun

perille. Purkaa lastin tai irrottaa perävaunun, joka tarkoittaa kummassakin tapauksessa purkua. Kuljetusliike ottaa tavaran vastaanottajalta tai huolitsijalta allekirjoituksen kabotaasikirjaan (Jossa on jo lähettäjän allekirjoitus) Jättää tästä yhden kappaleen vastaanottajalle. Kolmas kappale jää kuljetusta suorittavalle kuljetusliikkeelle.

1. Kabotaasikuljetus on suoritettu. Viikossa saa suorittaa kolme Suomen sisäistä kuljetusta, joka päättyy Suomesta- Suomeen. Ulkomaille rekisteröidyssä ajoneuvossa, joka kuljettaa Suomen sisäisiä kansallisia kuljetuksia, edellytetään kabotaasipäiväkirjan oman jäljennöskappaleen säilyttämistä ajoneuvossaan yhden kuukauden ajan. Kuljetuksen lähettäjän sekä tilaajan velvollisuutena on lähettää kerran kuukaudessa kabotaasipäiväkirjoista kopiot Tulliviranomaisille. Poliisin tehtävänä on valvoa liikennettä maanteillä. Poliisi voi halutessaan tarkistaa päiväkirjat koko kuukauden ajalta. Tarkistus päiväkirjojen yhteneväisyydestä voidaan tarkistaa järjestelmästä paikan päällä. Mikäli päiväkirjoja ei ole ajoneuvossa, seuraa siitä hallintomaksu: Kabotaasilain rikkominen. Sakko kuljetusliikkeelle vähintään 10 000 euroa, eli ns. hallintomaksu, joka on sama mikä otettiin Ruotsissa käyttöön.
2. Tavaran lähettäjän velvollisuutena on tarkistaa kuljetusliikkeeltä, onko kuljetuksia suoritettu yli tavaraliikennelain salliman rajan. Mikäli ajoneuvosta ei löydy päiväkirjatositetta, josta ilmenee ajosuoritteiden määrä, ei lähettäjällä ole oikeutta antaa kuljetusta suoritettavaksi tällaiselle kuljetusliikkeelle. Jos lähettäjä tilaa kuljetuksen ilman päiväkirjatositteita ja jää siitä valvonnassa kiinni, aiheutuisi tästä lähettäjälle hallinnollinen sakko, joka määräytyy Valtion erikseen asettaman sakkorangaistuksen mukaan.

Laiton kabotaasikuljetus vaikuttaa alentavasti kuljetusmarkkinoihin

Nämä kaikki liittyvät kuljetusalan yhä laskevaan kannattavuuteen. Väärinkäytökset aiheuttavat lisää työttömyyttä, konkursseja ja kuljetusalan siirtymistä halpatuontikuljetusmarkkinoille. Suomessa on kasvanut ulkomaalaisten rekkojen osuus. Mikäli valvontaa ei lisätä ja Suomen kuljetusalan yrittäjien kansallisia markkinoita ei turvata, on suuressa vaarassa loppua kotimainen elinkeino.

Tiemaksun käyttöön otto

Vinjetti, eli päivämaksu pitää ottaa käyttöön kuluvana vuonna 2015. Suomi ja Viro ovat ainoita Euroopan maita, jossa ei ole päivämaksua käytössä raskaalla liikenteellä. Päivämaksu raskaalle liikenteelle on 8 euroa/ päivä. Saksassa ja muissa maissa käytäntö on kilometreihin perustuva maksu/ - ja tai muu tietullimaksu. Suomessa on jo valmiina järjestelmä päivämaksujen käyttöön-ottoon. Tarvitaan päätös. Vinjettimaksulla voidaan myös tehokkaasti estää laittomia kabotaasikuljetuksia. Päivämaksuilla voidaan kontrolloida, kuinka kauan kuljetusliike on viettänyt aikaa Suomessa.

Muualta kuin EU:sta suuntautuva liikenne

Venäjältä tulevalle raskaalle liikenteelle asetetaan transito, eli kauttakulkumaksu. Mikäli Euroopan unionin ulkopuolelta saapuu Suomeen muu kuin EU:n jäsenvaltion rekisterissä oleva ulkomainen raskaan liikenteen ajoneuvo, jonka tarkoituksena on kulkea läpiajo vain Suomen kautta muuhun maahan, asetetaan ko. 20- 50 euron transitomaksu. Mikäli ed.

mainittu ajoneuvo on enemmän kuin yhden päivän Suomessa, ajoneuvon kuljettajan on ostettava päivämaksu, eli vinjetti.

Vinjetti edellytetään kaikelle raskaalle liikenteelle. Kilpailun tasaamiseksi kotimaiselle ajoneuvolle hyvitetään maksu verovähennyksissä tai maksu palautetaan jotenkin muuten hyvittämällä se. Polttoaineverotuksen vähentäminen voisi olla yksi keino. Tällä on myös tarkoitus tasata kilpailuetuja – ja, että ulkomainen ajoneuvo osallistuu tienpitomme kustannuksiin, kuten muualla Euroopassa tehdään.

Talvirengaspakko

Suomessa keliolosuhteet ovat usein erilaiset kuin Euroopassa. Norjassa ja Ruotsissa on talvirengaspakko raskailla ajoneuvoilla. Suomeen on saatava talvirengaspakko raskaille ajoneuvoille. **Kaikilta ajoneuvoilta Suomen liikenteessä talviaikana edellytetään ohjaavalta ja vetävältä akselilta talvirenkaita.** Kaikille renkaille, myös vetämättömille urasyvyys minimissään 5 mm. (Ei talvirengaspakkoa vetämättömille renkaille). (Urasyvyys mitattuna keskeltä rengasta). Mikäli ajoneuvossa ei ole asianmukaisia renkaita, kielletään rajanylitys liikenneturvallisuuden nimissä). Ulkomaiselle yhtiölle annetaan mahdollisuus ajaa erityistä varovaisuutta noudattaen lähimpään rengasliikkeeseen hankkimaan asianmukaiset renkaat. Mikäli renkaita ei hankita vuorokauden sisällä, ajoneuvo ei ole liikennekelpoinen Suomessa.

Tilaajavastuulaki

Kuljetuksen tilaajan on muun muassa varmistettava, että kuljetuksen suorittajalla on liikennelupa ja että se täyttää työnantaja- ja verovelvoitteensa. Jos tilaajalla on syytä epäillä – esimerkiksi alhaisen hinnan perusteella – että kaikkia velvoitteita ei hoideta, sopimusta ei saa solmia. Velvoitteen rikkominen on rangaistavaa.

Suomessa on voimassa tilaajavastuulaki, joka edellyttää tässä tapauksessa, että kuljetusliikkeen on voitava maksaa kuljettajalle TES – mukaista palkkaa sekä suoriuduttava asianmukaisesti kuljetuskustannuksistaan sekä muista lain edellyttämistä velvoitteista.

Lisäksi kuljetusliikkeen on voitava tehdä kohtuullinen elinkeinotoiminnasta saatava kate/ voitto.

Kuljetuksen tarjoaja ei saa tarjota tai antaa kuljetusta hoidettavaksi liian edullisella hinnalla. Tilaajavastuulaki edellyttää kuljetuksen tarjoajan olevan tietoinen siitä, millä hinnalla kuljetusyritys selviytyy omista velvoitteistaan.

Suomen valtio edellyttää, että suomalainen kuljetusliike noudattaa voimassa olevia lakeja – ja asetuksia. Kuitenkaan näiden velvoitteiden noudattaminen ei ole mahdollista nykytilanteessa. Syy: Tilaajavastuulain rikkominen. Tilaajavastuulakia rikotaan yleisesti. Itella, Transpoint, jotka ovat osaksi Valtion yhtiöitä – rikkovat tietojemme mukaisesti tilaajavastuulakia tällä hetkellä. Valtio asettaa lakeja ja kuitenkaan eivät itse noudata niitä.

Saamiemme tietojen mukaan Valtion yhtiöt rikkovat voimassa olevaa lakia. Asia on tutkittava pikaisesti. Taustaa asialle ovat antaneen suomalaiset kuljetusyritykset mm. seuraavilla tiedoilla: Viron rekisterissä olevia jakotehtäviin soveltuvia kuorma-autoja liikennöi Suomessa, käymättä välillä kotimaassaan. Ulkomaan rekisterissä olevia rekanvetureita ajavat Suomen sisäistä liikennettä, eli kabotaasia lain vastaisesti. Viranomaisen on selvitettävä, rikkovatko valtion yhtiöt voimassa olevia lakeja.

On tullut ilmi, että perävaunuja vaihdettaisiin matkan varrella toisiin usean kerran viikon aikana. Tästä asiasta on syytä tutkia faktat.

Tilaajavastuulain noudattaminen on syytä tutkia pikaisesti, että saadaan asiasta oikeaa tietoa.

Suomen sisäisessä liikenteessä on yhä enemmän ulkomaisia kuljetusyksiköitä. On myös todettava, että joissakin kotimaisissa kuljetusliikkeissä ajoneuvoa ajaa ulkomainen kuljettaja. Selvitettävä on, onko kuljettajalla oikeus ajaa Suomessa. Onko ajokortti voimassa tai onko se hankittu harmailta markkinoilta.

Ulkomaan liikenteen valvontayksikkö

On perustettava poliisista riippumaton ulkomaan liikenteen valvontayksikkö

Suomen valvontayksikkö ”ULV” Ulkomaan liikenteen valvontayksikkö, jolle myönnetään myös sakotusoikeus.
Valvontayksiköllä oikeus rikkeiden tapahduttua sakottaa ulkomaista kuljetusajoneuvoa rikkeen tapahtumapaikalla, kuten muualla Euroopassa tehdään. Tilanne on tällä hetkellä se, että poliisilla ei ole mahdollisuutta periä sakkoa maksupäätteen kautta. Tämä tulee vähentämään väärinkäytöksiä, sillä mitä isommat sanktiot ovat sitä isompi pelko käyttää väärin järjestelmää. Suoran sakon perimisen vaihtoehtona voidaan miettiä hallintomaksua tms.…

"ULV" – tarkastusyksikköön palkataan ammattiliikenteen erikoisosaajia. Sopivia henkilöitä olisi: Entiset työttömänä- tai työttömyysuhan alla olevat koti sekä ulkomaanliikenteen kuljettajat. Rajavartioston sekä tullikoulutuksen saaneita raskaaseen liikenteeseen erikoistuneita osaajia. Työttömiä raskaan kuljetuskaluston asentajia, katsastusmiehiä jne. Osa ammattihenkilöistä puhuu useaa eri kieltä. Toiminta rahoitetaan osaksi Valtion toimesta. Lisäksi rahoitusta haetaan Euroopan unionilta. Sakoista saatavat tulot menevät Valtiolle. ”ULV” – yksikkö koulutetaan yhteistyössä liikennevalvontaan erikoistuneen poliisin tai jonkun muun tahon toimesta.

Jokaiseen yksikköön palkataan vähintään yksi hälytysajoneuvoihin luvan omaava henkilö, joko poliisi, tulli, rajavartija (Näitä on työttöminä tälläkin hetkellä) Loput henkilökunnasta on ed. mainittuja ammattiliikenteen osaajia. Poliisi, Tulli – tai rajavartija ei toimita virallista virkaa, vaan toimii yksikössä ”ULV:n” alaisena.

ULV:n päätehtävät: (Ulkomaan liikenteen valvontayksikkö)

- Kabotaasiliikenteen valvonta (ajopäiväkirjojen tarkistaminen)
- Vinjettimaksujen valvonta
- Transitomaksujen valvonta
- Polttoainevalvonta (Ajetaanko polttoöljyllä)
- Kaluston yleisen ajokunnon varmistaminen
- Alkoholi – ja huume mittaus/ puhallus
- Kuormatilan tarkistaminen
- Kuormasidonnan laillisuuden varmistaminen
- Ajo- ja lepoaika valvonta
- Ajo oikeuksien valvonta
- Kuljetusasiakirjojen oikeellisuuden valvonta
- Passitarkastus
- Kesä- ja talvirenkaiden valvonta
- Kuormien vaakapunnitukset
- Lisäksi kaikki mikä liittyy yleiseen lainmukaisen toiminnan tarkastamiseen
- Tällaisen toiminnan kautta poliisilta vapautuu resursseja keskittyä muihin rikoksiin ja voi näin toimia omien - resurssiensa mukaisesti.

Tullin pitäisi suorittaa valvontaa, mutta käytännössä valvontaa ei ole kuin hyvin pienessä mittakaavassa. Pääosin Tulli valvoo tällä hetkellä henkilö- ja pakettiautoja. Sen vuoksi liikkuvan poliisi tilalle olisi syytä perustaa valvontaorganisaatio.

Suomessa järjestetään yhdessä ammattikuljettajien sekä kuljetusyrittäjien toimesta rekkaprotesteja. Protesteilla halutaan näyttää, että kuljetusalalla ongelmat ovat kasautumassa yhä suuremmiksi. Korjausliikettä tarvitaan nopeasti.

Tarvitsemme kongreettisia toimia pikaisesti. Mitä valinpitämättömimpiä päättäjät ovat, sitä suuremmaksi protestit kasvavat. On historiallista, että kuljetusliikkeet yhdessä kuljettajien kanssa ovat lähteneet liikkeelle isolla joukolla.
Jos jotain päätöksiä ei saada aikaan, on suunnitelmissa otettavan käyttöön rajummat keinot. Kentällä osa on valmiita tukkimaan satamat, liikenneväylät, moottoritiet, Transpointin sekä Postin terminaalit, kaupunkien keskustat, sakkojen ja muiden rangaistuksienkin uhalla.

Valitettavaa on se, että yhteiskunnalliset tappiot kasvavat suuremmaksi jos järeämmät keinot otetaan käyttöön. Sitä emme halua, mutta muuta keinoa ei ole näyttää olevamme tosissamme. Toivomme näillä neuvotteluilla olevan positiivisia vaikutuksia kuljetusalan ongelmien ratkaisemiseksi.

Helsingissä 18.2.2015

Vetoomuksen laatinut:

Kai Haavisto
Kuljetusalalla toiminut vuodesta 1985 lukien. Kotimaan -ja ulkomaan liikenne. Cemt-liikenne Saksa ja muu Eurooppa.
Puolustusvoimat Helltr. Helsingin ilmatorjuntarykmentti kuljetussuunnittelija, sisäänostaja Kuljetusesimies
Espoo

Kari Lehtonen Kuljetusyrittäjä, ammattikuljettaja. Pitkä Kokemus kotimaan –ja ulkomaan liikenteestä sekä Venäjälle ja Aasiaan suuntautuvasta liikenteestä.
Humppila

Jarno Heinonen
Ammattikuljettaja
Semi Truck Driver

Daniela De Danan
Ulkomaan liikenteen kuljettaja, toiminut pitkää ulkomaan liikenteessä
Helsinki

Kurt Woodfine
Ulkomaan –ja kotimaan liikenteenkuljettajana yli 20 vuotta
Helsinki

Mikko Laine
Logistiikkapäällikkö
Turku