Poliisitarkastaja Kari Onninen 21.09.2017 POL-2017-21933

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Poliisihallituksen asiantuntijalausunto Valtioneuvoston kirjelmästä U 40/2017 vp eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ja Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi

1 Lausuntopyyntö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallitukselta kirjallista asiantuntijalausuntoa Valtioneuvoston kirjelmästä U 40/2017 vp eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ja Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (tavara- ja linja-autoliikenteen markkinoillepääsyn ehdot ja ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö) Lausuntoa pyydetään erityisesti valvonnan osalta.

2 Lausunto

Sallitun kabotaasin aikaikkunaa vähennettäisiin nykyisestä 7 vuorokaudesta 5 vuorokauteen ajoneuvon maahan saapumisesta ja samalla luovuttaisiin määrällisestä rajoituksesta, joka on nykyisin kolme kuljetusta. Tämä muutos helpottaisi ja yksinkertaistaisi poliisin valvontaa jossa on pystytty selvittämään ainoastaan maassa oleskelun kesto (esimerkiksi laivalipuista tai tullin tietojärjestelmän avulla), mutta kuljetusten määrää ei ole pystytty selvittämään luotettavasti. Lähes kaikissa tapauksissa kuljetusten määrästä saatu selvitys on perustunut ainoastaan kuljettajan omaan kertomukseen, jota ei aina ole voitu pitää luotettavana. Kuljettajalla ei useinkaan ole ollut hallussaan tai hän ei ole halunnut esittää mitään asiakirjoja kertomuksensa tueksi, eikä poliisilla ole ollut käytettävissä esimerkiksi pakkokeinoja todisteiden etsimiseksi. Näyttövelvollisuus mahdollisesta rikoksesta tai rikkomuksesta on poliisilla.

Esityksessä kabotaasikuljetuksen määritelmään lisättäisiin, että se voi sisältää useamman kuormaus- tai kuorman purkamispaikan. Mikäli määrällisestä rajoituksesta luovuttaisiin, ei tällä muutoksella ole vaikutusta poliisin valvontaan.

Valvontaa suorittavien poliisimiesten käsityksen mukaan Baltian maista voi saapua jatkossa enenevässä määrin Suomessa päätoimisesti ajavaa kalustoa. Valvontaa vaikeuttaa tällä hetkellä se, ettei nykyisen sukupolven ajopiirturi vielä tallenna tietoa siitä, missä ajoneuvoa on käytetty. Tällöin on mahdollista, että Suomessa ajettaessa ajopiirturiin valitaan sijaintivaltioksi esimerkiksi Viro ja valvonnassa valvojalle väitetään auton käyneen Virossa, vaikka tosiasiassa näin ei ole tapahtunutkaan.

Vuodesta 2020 jäsenvaltioiden tulisi tarkastaa 2 prosenttia alueensa kabotaasikuljetuksista ja vuodesta 2022 3 prosenttia. Lisäksi vähintään kolme kertaa vuodessa olisi tehtävä eri jäsenvaltioiden viranomaistenyhteistarkastuksia. Tällaisia määrällisiä tavoitteita asetettaessa tulisi huomioida Suomen sijainti ja viranomaisten käytännön mahdollisuudet yhteisvalvontaan toisen jäsenmaan kanssa. Lisäksi kabotaasin määrästä ei tälläkään hetkellä ole tarkkoja määriä, vaan ainoastaan arvioita.

Asetuksessa säädetään pakollisista kansallisista kuljetusyritysten rekistereistä. Artiklaan säädettäisiin lisättäväksi rekisterin tietoihin yrityksen käyttämien ajoneuvojen rekisterinumerot, henkilöstön lukumäärä, varallisuus, vastuut, pääoma ja liikevaihto viimeisen kahden vuoden ajalta sekä asetuksen mukainen riskiluokitus.
Ajoneuvon rekisterinumeron lisääminen kuljetusyritysten lupatietoihin helpottaisi poliisin valvontatehtävää muun muassa valvonnan kohdentamisessa riskiryhmiin kuuluviin kuljetusliikkeisiin ja niiden kalustoon, esimerkiksi poliisiajoneuvoihin asennettujen rekisterikilvenlukulaitteiden avulla.
Riskiluokitustieto ja sen luovuttaminen poliisin käyttöön helpottaa poliisin valvonnan tietojohtoista kohdentamista.
Kahden viimeisen vuoden liikevaihdon sisältävää tietoa pidetään myös tärkeänä. Aiemmissa projekteissa on löydetty useita yhtiötä, joilla oli luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityjä kuorma-autoja, muttei yhtään liikennelupaa ja toisaalta yhtiöitä joilla liikennelupa oli, muttei kalustoa.