



22.4.2012

KRP 2400/2011/1146

Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden teematilannekuva 2012: kuljetusala

Sisältö

<i>Tiivistelmä: kuljetusala ja rikollisuus</i>	2
<i>Katsauksen toteuttamisesta</i>	3
<i>Kuljetusyrityksiin kohdistuvat omaisuus-, petos- ja väkivaltarikokset</i>	4
<i>Polttoaineet ja elektroniikka varkaiden suosiossa</i>	4
<i>Kuljetusalaan kohdistuva omaisuusrikollisuus on usein järjestäytynyttä</i>	6
<i>Monimuotoinen petosrikollisuus kasvaa voimakkaasti</i>	7
<i>Kuljetuksiin kohdistuva väkivalta Suomessa vielä harvinaista</i>	8
<i>Kuljetusalan yritykset rikollisuuden hyödynnettävinä</i>	8
<i>Kuljetusalan harmaa talous</i>	11
<i>Pimeät ja määräysten vastaiset suoritteet</i>	11
<i>Keinottelu ja ulkomaiset toimijat hintakilpailun ongelmana</i>	14
<i>Toimenpiteitä kuljetusalaa koskevan rikollisuuden ja harmaan talouden torjumiseksi</i>	16
<i>Lähdetahot ja lähteet</i>	18
<i>Tilannekuvatyöhön osallistuneet yhteisöt ja niiden tuottamat lähteet</i>	18
<i>Muut lähteet</i>	18





Tiivistelmä: kuljetusala ja rikollisuus

Kuljetusalaan kohdistuva anastusrikollisuus on Suomessa suureksi osaksi pienimuotoista ja aiheuttaa kaikkiaan vähän vahinkoja. Anastusrikoksista koituu silti suuriakin yksittäisiä vahinkoja. Suurten omaisuusrikosten riski on erityisen huomionarvoinen ulkomaanliikenteessä, mutta omaisuusrikoksilta on yhä enemmän syytä suojautua myös kotimaassa. Polttoainevarkaudet ovat hinnannousun myötä selvästi lisääntymässä sekä Suomessa että muualla Euroopassa. Myös kuorma-autojen ja perävaunujen anastusten määrä on Suomessa kasvussa. Vaikka anastuksia tapahtuu melko harvoin, suuri osa Suomessa varastetusta kuljetuskalustosta jää kateisiin. Väkivaltaiset omaisuusrikosten muodot ovat kuljetusten uhkana lähinnä ulkomailla.

Kuljetusalaan kansainvälisessä ympäristössä kohdistuvat rikokset ovat usein järjestäytyneesti toteutettuja ja erikoistuneet rikolliset ovat entistä taitavampia ja väkivaltaisempia. Rikokset toteutetaan usein tilauksesta ja kohteena on haluttu, helposti rahaksi muutettava tavara. Kuljetuksiin kohdistuvaan rikollisuuteen sisältyy myös petoksellista toimintaa, jossa hyödynnetään muun muassa luotettavien yritysten identiteettejä sekä kuljetusvälitystä. Etenkin verkkokaupan kasvu lisää kuljetusliikkeitä koskettavien petosrikosten määrää. Ammattimainen huijauslaskutus on kasvava ongelma, jonka kohteena ovat myös kuljetusyrietykset.

Europolin mukaan kuljetussektori on yksi rikollisen toiminnan ehkäisemisen kannalta kriittisimmistä elinkeinoelämän aloista. Suuri osa kuljetusalaa hyödyntävästä rikollisuudesta koostuu pienistä yksittäisistä rikoksista, jotka muodostavat yhä useammin järjestelmällisesti ja kansainvälisesti toteutettuja rikossarjoja. Yritysten henkilöstön ja yhteistyökumppanien tai heiltä saadun tiedon osuus on usein merkittävä sekä kuljetus- että logistiikkaprosessiin kohdistuvissa rikoksissa. Yrityksen turvallisuutta voidaan merkittävästi vahvistaa henkilöstön ja yhteistyökumppanien luotettavuutta ja turvallisuutta edistäviä toimintatapoja vahvistavilla menettelyillä. Jotta kuljetusalaa koskevan rikollisuuden muualla Euroopassa näkyvä kehitys ei voimistuisi Suomessa, **yrityksissä tulisi ottaa nykyistä kattavammin käyttöön turvallisuutta edistäviä menettelyjä rikoksetekomahdollisuuksien karsimiseksi. Erityisesti tiedon suojaaminen mutta myös tiedon hyödyntäminen ovat tärkeä osa tehokasta rikosten torjuntaa.**

Vuonna 2009 tehtyyn yritys-kyselyyn vastanneista kuljetusyrietyksistä (N=282) noin 70 % piti alan harmaan talouden kilpailua vääristävää vaikutusta vähintään kohtalaisena. Monet tätä tilannekuva varten tehtyyn kyselyyn vastanneet yrittäjät puolestaan arvioivat, että pimeistä suoritteista koituvat ongelmat lisääntyvät lähitulevaisuudessa. Eräänä kilpailua vääristävänä ongelmana he pitivät alipalkkatun itäeurooppalaisen työvoiman käyttöä, kun kilpailu työvoimasta ja urakoista alalla kiristyy. Myös konkurssi-keinottelua pidettiin yksittäistapauksissa jopa suurena ongelmana. Tilanteisiin voi liittyä laittomia järjestelyjä kustannusten pienentämiseksi.

Sähköiseen kaupankäyntiin ja sisäkaupan liikenteeseen liittyvä talousrikollisuus on kasvava uhka. Ulkomaankaupassa ja kauttakuljetusliikenteessä talousrikoksia tehdään laillisen liiketoiminnan muodossa. Kuljetusvälitys- ja huolinta-alalla ulkomaalaisten yritysten merkitys on suuri ja aloilla on runsaasti ns. riskiyrietyksiä sekä myös yrityksiä, jotka tuottavat palveluja ulkomaankaupan harmaassa taloudessa toimiville. **Kuljetusalaa koskevaa lainsäädäntöä ja sen valvontaa on edelleen syytä vahvistaa harmaan talouden torjumiseksi. Erityisesti on syytä kehittää tiedonvaihdon edellytyksiä ja välineitä viranomaisten ja kuljetussektorin tehokkaan rikostorjuntayhteistyön mahdollistamiseksi.**



Katsauksen toteuttamisesta

Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva on osa vuonna 2006 hyväksytyn viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteisen strategian linjaamaa rikostorjuntayhteistyötä. Tilannekuva laaditaan elinkeinoelämän ja viranomaisten rikostorjunta-asiantuntijoiden yhteistyönä Keskusrikospoliisin johdolla. Tilannekuvan tarkoituksena on tarjota ajankohtainen kokonaiskuva yrityksiin kohdistuvasta rikollisuudesta tiiviissä muodossa.

Tämä tilannekuva on kooste eri viranomaisille, etujärjestöille ja yrityksille kertyneestä kuljetusalaa koskevaa rikollisuutta käsittelevästä tuoreimmasta valmiina saatavissa olevasta tiedosta. Lisäselvityksiä tilannekuvaa varten on tehty kuitenkin suppeasti. Tilannekuvan painopiste on maantiekuljetuksissa, vaikka kuljetusalaa on tarkasteltu logistiikkaketjun eri toiminnot ja erilaiset kuljetussuoritteet mahdollisimman kattavasti huomioon ottaen.

Koska kuljetusalaa kohdistuvat rikokset eivät ole poliisin rikosilmoitustiedoista koneellisesti yksilöitävissä, on lainvalvontaviranomaisten tietoon tulleita kuljetusalaa koskevia rikoksia tarkasteltu tässä tilannekuvassa rikosilmoitusnäytteen pohjalta. **Rikosilmoitusten tarkastelua varten valittiin 140 yritystä**, jotka edustavat erityyppisiä kuljetussuoritteita ja kokoluokkia pääpainon ollessa tavarankuljetuksissa. Mukana on sekä kotimaassa että ulkomailla toimivia yrityksiä. Poliisin PATJA -tietojärjestelmästä haettiin esiin rikosilmoitukset, jotka liittyvät näihin yrityksiin vuosina 2009–2010 ja 2011. Vuodelta 2011 tähän 140 kuljetusalan yrityksen rikosilmoitusnäytteeseen kertyi 296 rikosilmoitusta, joista useassa oli enemmän kuin yksi asianimike. Vuosilta 2009–2010 kertyi yhteensä 421 rikosilmoitusta. Koska kyseessä on näytteenomainen aineisto, sen pohjalta ei voida tehdä tilastollisia yleistyksiä. Poliisin tietoon myös tulee vain pieni osa rikoksista. Yrityksissä rikoksia voi jäädä myös kokonaan havaitsematta. Rikosilmoitusnäytteen tarkastelu antaa kuitenkin yleiskuvaa siitä, millainen rikollisuus kuljetusalaa koskettaa ja missä määrin.

Tilannekuvaa varten koottiin lisäksi kuvailevaa tietoa joukolle erikokoisia ja eri kuljetussuoritteita edustavia yrityksiä tehdyllä kyselyllä. Tähän **tilannekuvakyselyyn** vastasi yli 20 kuljetusalan yritystä. Tilannekuvan muut keskeiset lähteet käyvät ilmi lähdeluettelosta. Tilannekuvan sisältöön ovat lisäksi valmisteluvaiheissa vaikuttaneet kommentteillaan lukuisat muut tahot, muun muassa useat alaan liittyvät etujärjestöt ja tilannekuvakyselyyn vastanneet yritykset.

Kuljetus- ja logistiikka-alaa koskeva rikollisuus on hyvin moninaista. Kokonaisuutta on hahmotettu kaaviona muun muassa seuraavasti¹:

Harmaa talous	Salakuljetus	Lastiin ja lastiyrityksiköihin kohdistuneet rikokset	Terrorismi, yhdenasianliikkeet, kansalaisaktivismi
Yritys toimii rikollisesti	Ihmiset	Kohteena kuljettaja, tavara ja ajoneuvo	Kohteena tavara
Sen avulla voidaan toimia rikollisesti	Alkoholi, tupakka, huumausaineet, dopingaineet	Kohteena tavara	Kohteena liikenne
Sen kalustoa voidaan käyttää rikoksen välineenä	Varastettu tavara, raha	Kohteena ajoneuvo	Kuljetusliike keino päästä kohteeseen

¹ Turvaa logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus, Helsingin Kamari Oy, 2011.



Kuljetuksiin kohdistuu rikoksia volyymit huomioon ottaen Suomessa kaikkiaan verraten vähän verrattuna useisiin muihin EU-maihin. Kuljetusalaan kohdistuvat rikokset voivat kuitenkin pahimmillaan aiheuttaa huomattavia vahinkoja. Rikoksia kohdistuu nykyisin kuljetusketjun kaikkiin osiin. Kuljetus- ja logistiikka-ala on laajemminkin rikollisuuden torjunnan kannalta erityisen huomionarvoinen, sillä monenlaisissa rikoksissa tukeudutaan voimakkaasti kuljetustoimintojen hyödyntämiseen.

Kuljetusyrityksiin kohdistuvat omaisuus-, petos- ja väkivaltarikokset

Polttoaineet ja elektroniikka varkaiden suosiossa

Tilannekuvaa varten tehtyyn kyselyyn vastanneet **yrittäjät pitivät anastusrikollisuuden merkitystä yritykselle kaikkiaan varsin pienenä**, vaikka myös yksittäisiä satojentuhansien eurojen menetyksiä aiheuttaneita koko ajoneuvoon ja lastiin kohdistuneita anastuksia mainittiin. Useimmiten kuljetusalaan kohdistuvat omaisuusrikokset tapahtuvat jakeluvaiheessa ja jäävät arvoltaan vähäisiksi, jopa niin, että niistä ei saada vakuutuskorvauksia. Suuri osa lähetysten katoamisista jää selvittämättä – kyseessä ovat yleensä tällöin pikkurikokset. Kuljetusprosessin avoimuuden, johon kuuluvat myös lähetysten etenemisen seuraamismahdollisuudet netissä, katsotaan osaltaan helpottavan rikoksentekeä. Lähetysten katoamisosuudet ovat silti promilleluokkaa. Jakelutoiminnassa katoamisten selvittelystä koituu melko paljon työtä, ja alaan kohdistuvan omaisuusrikollisuuden kasvulla voi olla vaikutusta myös yritysten toimitusvarmuuteen ja luotettavuuteen. Avoimuudesta saatavat hyödyt arvioidaan kuitenkin yleensä haittoja merkittävästi suuremmiksi ja teknologian hyödyntäminen lisääntyy. Esimerkiksi RFID-teknologiaan perustuvilla tunnisteilta voidaan sekä yksilöidä ja jäljittää tavaraa että vähentää kuljetuksissa esiintyvää hävikkiä.

Tätä tilannekuvaa varten erikseen tarkastellut 140 yritystä ilmoittivat anastusrikoksia² vuonna 2011 82 (2009–2010 155) tapauksessa. Näistä vuonna 2011 seitsemän (2009–2010 29) ilmoitusta koski rekisterikilpien katoamista tai anastamista ja 16 (2009–2010 22) ilmoitusta polttoainevarkauksia. Myös tätä tilannekuvaa varten tehtyyn kyselyyn vastanneiden yritysten mukaan **polttoainevarkaudet ovat selvästi lisääntymässä. Yleensä polttoainetta menetetään satoja litroja autoista, joiden tankkeja ei ole lukittu ja jotka ovat pysähtyneet valvomattomalle ja suojattomalle alueelle. Myös tankkausosien teknisellä valvonnalla voidaan ehkäistä polttoaineen anastuksia. Polttoainevarkauksien määrä on huolestuttavasti lisääntymässä myös muualla Euroopassa.**

Polttoaineen korkea hinta lisää anastamisen houkuttelevuutta. **Yritysten toimintasäteiden laajentuminen ja valvonnan vähäisyys lisäävät sekä epärehellisen oman henkilöstön että ulkopuolisten mahdollisuuksia anastaa polttoainetta.** Anastetulle polttoaineelle luovat markkinoita etenkin sellaiset ulkomaalaiset toimijat, jotka rikkovat Suomessa kabotaasimääräyksiä eivätkä halua toiminnastaan jäävän jälkiä Suomessa. Kabotaasimääräyksiä rikkovien toimijoiden palvelujen kysyntää kasvattaa niiden alhainen hintataso.

Muista kuin kilpiin tai polttoaineeseen kohdistuneista epäillyistä omaisuusrikoksista kohdistui 140 yrityksen rikosilmoitusnäytteessä nuppiin vuonna 2011 14 tapausta (2009–2010: 30), lastiin 20 tapausta (2009–2010: 29) ja varastoon tai terminaaliin vuonna 2011 14 tapausta (2009–2010: 22) tapausta. Koko kuorma-auto tai perävaunu oli varastettu tai otettu luvatta käyttöön vuonna 2011 kuudessa (2009–2010: 12) tapauksessa, joissa vakavimmillaan oli kyse koko yhdistelmän tai vaunun ja lastin anastami-

² Varkaus, törkeä varkaus, näpistys, varkauden tai törkeän varkauden yritys ja törkeä kavallus; mukaan ei ole laskettu tekojen yrityksiä.



sesta. **Kaikkiaan kuorma-auto- ja perävaunuvarkauksien määrä on Suomessa kasvussa:** vuonna 2011 Suomessa ilmoitettiin anastetuksi 86 kuorma-autoa (81 vuonna 2010), joista kateisiin jäi 21 (15). Perävaunuja ilmoitettiin anastetuksi vuonna 2011 143 (121 vuonna 2010), joista kateisiin jäi 68 (55). Pakettiautoja sen sijaan on ilmoitettu anastetuksi kaikkiaan aiempaa vähemmän, vuonna 2011 434 (465), joista kateisiin jäi 87 (125).

Suomessa anastetuksi ilmoitettu kuljetuskalusto jää usein kateisiin, vaikka anastusmäärät ovat suhteellisen pieniä. Lukumäärät ovat kasvaneet myös verrattuna vuoteen 2009. Lastiyksiköihin kohdistuvat väkivaltaiset anastukset (ryöstöt), jotka eräissä EU-maissa ovat suhteellisen yleisiä, ovat Suomessa harvinaisia. Tämä väkivaltainen tekemuoto uhkaa lähinnä Suomesta ulkomaille suuntautuvia kuljetuksia ja henkilökuntaan kohdistuvat riskit on syytä ottaa huomioon.

Vuoden 2011 aikana poliisille on ilmoitettu muutamia kuljetuskaluston anastuksia (rekka ja perävaunu) tapahtuneeksi Venäjällä. Näissä tapauksissa on ollut viitteitä siitä, että yhdistelmien venäläisiä kuljettajia olisi ollut tavalla tai toisella mukana teoissa. Lisäksi anastetussa kalustossa ei ilmeisesti ole ollut anastuksia estävää teknologiaa. Tapausten selvittely on osoittautunut hankalaksi. Rajat ylittävässä liikenteessä on havaittu myös yhä enemmän perävaunukaluston alkuperämuutoksia, kuten samoja rekisterikilpiä useammassa eri perävaunussa, useista eri perävaunuista uudelleen rakennettuja vaunuja ja varastettuja perävaunuja.

140 yrityksen rikosilmoitusnäytteen perusteella **maantiekuljetusalalla omaisuusrikokset kohdistuvat pääosin ajoneuvon nuppiin ja lastiin.** Useimmin – kolmanneksessa ilmoitetuista varkaustapauksista – vietiin elektroniikkaa. OP-Pohjolan tekemän tutkimuksen mukaan Suomessa peräti noin 60 % prosenttia kuljetuksen ja varastoinnin aikana tapahtuneista **vakuutusyhtiöiden tietoon tulleista** omaisuusrikoksista kohdistuu elektroniikkatuotteisiin. **Rikosilmoitusnäytteen elektroniikkaan kohdistu-neissa tapauksissa esineitä vietiin useimmiten nupista mutta kasvavassa määrin myös lastista ja varastosta. Varkaille kelpasivat myös tupakka, alkoholi, elintarvikkeet ja luottokortit.** Eräissä tapauksissa (2011 neljä ilmoitusta, 2009–2010: 8) oli viety yrityksen luottokortti, jota oli käytetty luvatta tankkaamiseen. Luottokorttien ja niiden tunnuslukujen anastaminen autojen nupeista on helppo ehkäistä, sillä näytetapauksissa ne olivat olleet helposti varkaiden nähtävillä ja saatavilla.

Useita Suomen ja Venäjän välillä liikennöivän suomalaisyrityksen venäläisiä kuljettajia on epäilty suurten polttoainemäärien anastamisesta kuljetusyhtiön luottokortteja käyttäen ja anastetun polttoaineen hyödyntämisestä venäläisten yhteistyökumppanien kanssa. Omaisuusrikoksissa yleisesti havaittuja tekotapoja ovat kontin, TIR -vaijerin tai perävaunun sinetin rikkominen, perävaunun anastaminen lasteineen, pressun viiltäminen sekä anastukset suojaamattomasta kuormasta kuten lukitsemattomasta kuormatilasta. Myös kuorman purettaessa sattuu omaisuusrikoksia, kun lastia siirretään avoimna olevista kulkuneuvoista avoimna oleviin varastotiloihin. Rikolliset tunkeutuvat lukitsemattomista ovista ja porteista myös varastoihin ja terminaaleihin. Lukittuihin tiloihin tunkeudutaan rakenteita, ikkunoita, ovia seiniä ja aitoja rikkomalla.

Saaliiden arvo vaihtelee suuresti. Ilmoitetuissa varkauksissa on useimmiten viety nopeasti rahaksi muutettavissa olevaa tavaraa, kuten kännyköitä, kannettavia tietokoneita ja navigaattoreita. **On syytä kiinnittää nykyistä paremmin huomiota siihen, mitä esimerkiksi ajoneuvon nuppiin jätetään ja onko tavara näkyvillä. Pysäköityjä perävaunujakaan ei pitäisi jättää valvomatta, sillä etenkin viikonloppuisin rikoksen riski kasvaa myös terminaalialueilla. Myös kuljetettavan omaisuuden arvo ja kaluston ominaisuudet on syytä sovittaa yhteen, sillä pressulla suojattuun lastiin on helppo päästä käsiksi jos kuorma jää valvomatta.**



140 yrityksen rikosilmoitusnäytteessä ulkomaat oli merkitty tapahtumapaikaksi vuonna 2011 vain kymmenessä ilmoituksessa (2009–2010: 18 ilmoituksessa). Osa näistä ilmoituksista koski rekisterikilpien anastamista tai häviämistä. Muut ulkomailla tapahtuneet anastusrikokset olivat pääosin vahingoiltaan suuria, sillä usein oli anastettu koko kuljetuskalusto (kuorma-auto tai perävaunu) lasteineen. Poliisille ilmoitetaan vain pieni osa ulkomailla suomalaisiin kohdistuneista rikoksista.

Tilannekuvakyselyyn vastanneissa yrityksissä arveltiin yleensä omaisuusrikollisuuden jonkin verran lisääntyvän lähitulevaisuudessa. Etenkin Suomessa toteutuvan rikollisuuden kansainvälistymisellä, kuljetustoiminnan kansainvälistymisellä ja työvoimamarkkinoiden ominaisuuksilla (työvoimapula, vuokratyövoiman käyttö ja työvoiman kansainvälistyminen) arveltiin olevan rikosriskejä lähitulevaisuudessa voimistavia vaikutuksia. **Monissa yrityksissä turvallisuutta edistävät käytännöt perustetaan edelleen oletukseen, että rikosriski on varsin pieni.** Kuitenkin sekä useissa tilannekuvakyselyyn vastanneissa yrityksissä että rikostutkinnassa on saatu havaita, että **varsin yksinkertaisilla teknisillä välineillä** (valvontalaitteet, paikannus), **systemaattisesti hallituilla sisäisillä prosesseilla ja kontroleilla sekä työntekijöiden turvallisella ja riskit huomioon ottavalla toiminnalla on huomattava merkitys kuljetuksiin kohdistuvien erilaisten rikosten selvittämisessä ja ehkäisemisessä. Myös kulunvalvontaan kuljetus- ja logistiikkayritysten tiloissa on syytä kiinnittää nykyistä enemmän huomiota.** Turvallisten taukopaikkojen puute koettiin tilannekuvakyselyyn vastanneissa yrityksissä yhtäällä ongelmana, joka kasvattaa rikosriskejä. **Kuljetusyrityksille järjestettyjen turvallisten reittien ja lepopaikkojen käyttö onkin erittäin suositeltavaa**, vaikka niitä yksittäisissä yrittäjien vastauksissa pidettiin myös merkinä rikollisuusriskien hälyttävästä kehityksestä.

Koska kuljetusalalla sopimusliikennöinti on erittäin yleistä, **toimeksiantajan hyvällä turvallisuus-kulttuurilla ja sen ulottamisella sopimuskumppaneihin on erittäin suuri merkitys.** Turvallisuuteen kuuluvat olennaiset seikat on syytä sisällyttää myös sopimuksiin. Toimeksiantajan tarjoamalla turvallisuuskoulutuksella, turvallisuustoiminnan arvioinnilla ja muulla turvallisuusyhteistyöllä voidaan edistää merkittävästi koko liiketoimintaketjun kattavan turvallisuuden toteutumista.

Kuljetusalaan kohdistuva omaisuusrikollisuus on usein järjestäytyntä

Europolin ja TAPA:n³ mukaan kuljetuksiin kohdistuvien omaisuusrikosten⁴ huomionarvoisimpia piirteitä ovat rikosten ylikansallinen luonne, rikoksista koituvat suuret koituvat tappiot ja rahtiin kohdistuvien rikosten väkivaltaistuminen. Tuoreimpien selvitysten mukaan kuljetuksiin erikoistuneiden rikollisten taidot, organisoituneisuus ja aggressiivisuus ovat lisääntyneet. TAPA:n arvioimat rahtiliikenteeseen kohdistuvan rikollisuuden aiheuttamat 8,2 miljardin euron vuosikustannukset ovat Europolin mukaan vain pieni osa kokonaiskustannuksista, joita koituu tuotteiden korvaamisesta, uudelleenlastauksesta, imagon huonontumisesta ja väkivallan pelosta.

Europolin mukaan kuljetuksiin kohdistuvia varkauksia tekevät lukuisat rikollisryhmät eri puolilla Eurooppaa, usein eri tekovaiheet eri maissa toteuttaen. Kohteena ovat yleensä helposti myytävät hyödykkeet. Metalleja varastetaan yhä enemmän metallien hinnannousun vuoksi. Lisäksi viedään tuotteita, joita myydään hyvällä voitolla laittomilla markkinoilla: alkoholia, tietokoneita, viihdetalenteita, merkkivaatteita, savukkeita ja reseptilääkkeitä. Usein tuotteiden myynnistä on sovittu jo ennen itse varkautta. Europolin mukaan kuljettajat ovat joskus osallisia rikoksissa joko pakosta (uhkailu), vapaaehtoisesti (rikoskumppanina) tai huolimattomuuttaan (ilmaisemalla lastia koskevaa tietoa, jonka

³ Transport Asset Protection Association, kuljetus- ja logistiikka-alan kansainvälinen rikostentorjunnan yhteistyöfoorumi, jossa on mukana myös viranomaisia.

⁴ Erityisesti lastiin kohdistuvat rikokset, cargo theft.



rikolliset saavat haltuunsa). Varkauksia varten perustetaan myös valeyhtiöitä tai hyödynnetään toisten yritysten identiteettejä. Kohdekuljetukset hankitaan usein kuljetusvälittäjiltä.

Tyypillisin lastiin kohdistuvien varkauksien tekotapa Euroopassa on pressun viiltäminen, mutta väkivaltaiset, aseita ja muita voimankäyttövälineitä hyödyntävät anastukset ovat lisääntymässä. Etenkin Isossa-Britanniassa lastin aseelliset kaappaukset ovat lisääntyneet merkittävästi. Siltä osin kuin tietoa on käytettävissä, väkivaltaa esiintyy lastinanastustapauksissa etenkin Ranskassa ja Italiassa sekä Venäjällä, jossa aseelliset iskut ennakkotiedusteltuihin kohteisiin ovat tyypillisiä. Rikolliset voivat esiintyä myös viranomaisina. Europolin mukaan lastit ovat alttiita varkauksille etenkin paikallaan ollessaan, joko pysäköitynä tai kuormatessa ja purettaessa. Uudempi, lisääntyvä tekotapa etenkin Venäjällä mutta myös joissakin EU-maissa on lastin anastaminen liikkeellä olevasta ajoneuvosta. Lastiin kohdistuvia varkauksia tapahtuu Euroopassa entistä useammin myös lentokentillä ja rautateillä. Varkaudet voivat uhata pienten yritysten jatkuvuutta, etenkin jos vakuutukset ovat puutteellisia. Lisäksi varastetun tavaran myynti voi laskea hintoja laillisessa ympäristössä.

Tilannekuvakyselyyn vastanneissa **yrityksissä vahingontekoja pidettiin yleensä varsin vähäisenä mutta kuitenkin ”jonkinasteisena ongelmana”**, jolla voi olla vaikutusta myös tuotantoprosessiin esimerkiksi tuotteiden pilaantuessa vahingonteon takia. Tilannekuvaa varten kootuissa 140 yritystä koskevissa rikosilmoituksissa vahingontekoja oli vuonna 2011 17 (2009–2010: 45), joista seitsemän (2009–2010: 16) oli autoihin ja tiloihin kohdistuneita graffititapauksia. Yleensä vahingontekojen kustannukset jäivät melko vaatimattomiksi. **Vahingonteot tapahtuvat yleensä valvomattomalla alueella.** Ajon aikana kalustoon kohdistuvasta vahingonteosta kuten ilkivaltaisesta kivien heittelystä voi pahimmillaan aiheutua vakaviakin vaaratilanteita.

Monimuotoinen petosrikollisuus kasvaa voimakkaasti

Petosrikollisuutta pidettiin melko vähäisenä ongelmana tilannekuvakyselyyn vastanneissa yrityksissä. Useimmin kuljetusalan yritykset kohtasivat petosrikollisuutta joutuessaan mukaan selvittämään tavarakaupan petoksia, joissa tavaran siirtovaiheessa käytettiin yritysten palvelua. Etenkin verkkokaupan voimakas kasvu lisää petostapausten määrää. Myös kuljetusalan palvelufoor- maatteja, kuten ennakkomaksullisia toimituksia hyödynnetään petosrikosten toteuttamisessa. Petos- ja väärennyksrikoksia oli tätä tilannekuvaa varten kootussa 140 kuljetusyrityksen rikosilmoitusnäytteessä vuonna 2011 14 tapauksessa (2009–2010: 21 tapauksessa). Yleensä kyse oli maksamatta jätetystä kuljetuksesta, joista kertoivat usein myös tilannekuvakyselyyn vastanneet yritykset. Maksuvälinepetokses- ta ilmoitettiin vuoden 2011 rikosilmoitusnäytteessä neljässä tapauksessa (2009–2010 7). Näissä tapauksissa oli yleensä tankattu polttoainetta luvatta yrityksen luottokortilla. Veropetosta epäiltiin vuonna 2011 neljässä tapauksessa (2009–2010 9 tapauksessa), joissa yrityksen kalustoa tai palvelua oli käytetty muun muassa savukkeiden ja nuuskan laittomaan maahantuontiin.

Kuljetusalaan kohdistuvaa rikollisuutta seuraavat kansainväliset foorumit pitävät petosrikollisuutta erityisen huomionarvoisena ja kasvavana rikollisuuden alana samalla kun rikollisten toiminta kehittyi yhä ammattimaisemmaksi. **Rikolliset hyödyntävät toiminnassaan etenkin kuljetusvälitysmo- nitoimintaa, joiden kanssa he asioivat valeyhtymien tai toisten yritysten nimissä.** Tällainen rikollisuus on huomattavasti lisääntynyt muun muassa Saksassa.

Ammattimaista petosrikollisuutta kuten kuljetusyrityksiin itseensä kohdistuvaa perusteetonta laskutusta tai yrityksen nimeä väärinkäyttäen toteutettavaa, yrityksen asiakkaaseen kohdistuvaa huijauslaskutusta esiintyi kuljetusyrityksiä koskevassa rikosilmoitusnäytteessä ja mainittiin myös yrityksiltä saaduissa vastauksissa. **Yrityksiin kohdistuva ja yritysten identiteettejä hyödyntävä ammattirikollisten hal-**



litsema huijauslaskutus ja epäasiallinen markkinointi on selvässä kasvussa. Myös kuljetuskaluston tunnistamista on väärennetty ja kalustoa rekisteröity uusille tunnuksille, minkä jälkeen sitä on myyty petoksella eteenpäin. Tilannekuvakyselyyn vastanneet yritykset kertoivat myös tilitysvaroihin kohdistuvista ja luottotappioihin liittyvistä petostapauksista, jotka voidaan lukea myös anastus- ja talousrikoksiksi. Petosrikoksen kaltainen tilanne voi syntyä myös silloin, kun yrityksen **yhteistyökumppanin toiminnassa on epäselvyyksiä.** Tällaisesta voi koitua kustannuksia ja imago-ongelmia myös toimeksiantajayritykselle.

Kuljetuksiin kohdistuva väkivalta Suomessa vielä harvinaista

Kuljetusyrietysten työntekijöihin kohdistuva väkivaltaa esiintyy Suomessa vain vähän. 140 kuljetusyrietyksen rikosilmoitusnäytteessä ei ollut vuonna 2011 yhtään väkivaltatapausta ja vuosien 2009–2010 näytteessäkin tapauksia oli vain kolme, joista kaksi oli työntekijöiden välisiä yhteenottoja. Kuljetusten väkivaltaisista ryöstöjä ei ole toistaiseksi tullut poliisin tietoon juuri lainkaan, mutta niiden riskiä ei voida kuitenkaan enää pitää olemattomana. Tapauksia, joissa kuljettaja olisi ollut hyökkäyksen kohteena, esiintyy Suomessa kaikkiaan hyvin harvoin. Myöskään haastatellut kuljetusyrietykset eivät pitäneet henkilöstöön kohdistuvaa väkivaltaa tai sen uhkaa kovin merkittävänä, vaikka se etenkin jakelutyössä tunnistetaan turvallisuusriskiksi. Tapauksissa on yrityksiltä saatujen tietojen mukaan yleensä kyse sanallisesta uhkailusta, ja fyysisiä vammoja syntyy harvoin. Poikkeuksena mainittakoon taksinkuljettajat, jotka joutuvat työssään poikkeuksellisen usein väkivallan kohteeksi.

Kuljetustoimintaan kohdistuvien omaisuus-, vahingonteko- ja väkivaltarikosten riski ja vakavuus ulkomailla näyttää tilannekuvakyselyyn vastanneiden yritysten näkemysten perusteella korkeammalta kuin Suomessa. Erityisesti Etelä-Ruotsi, jonne kuljetustoimintaa suuntautuu runsaasti, koetaan ”jopa vaarallisemmaksi kuin Pietarin seutu”. **EU:n alueella tilastoitujen tietojen mukaan (TAPA) suuren rikosriskin alueita ovat Iso-Britannia ja Keski-Eurooppa.** Ranskassa ja Italiassa myös kuljetusten ryöstöt ovat melko yleisiä. **Itä-Euroopan alueelta ei ole saatavissa luotettavaa tilannekuvatietoa.** Isossa-Britanniassa kuljetuksiin kohdistuvia rikoksia tekevät sekä paikalliset rikollisryhmät että Itä-Euroopasta tulevat rikollisryhmät. Rikollisjärjestöt kohdistavat tekonsa yleensä arvotavarakuormiin. Lastiin kohdistuvien varkauksien lisäksi polttoainevarkaudet ja lastin kaappaaminen pysäköintialueella ovat vuoden 2011 aikana lisääntyneet Keski- ja Länsi-Euroopassa.

Kuljetusalan yritykset rikollisuuden hyödynnettävinä

Rikolliset hyödyntävät kuljetus- ja logistiikkasektorin yritysten toimintoja olennaisena osana lukuisten eri rikosten toteuttamista. Europolin laatima järjestäytyneen rikollisuuden uhka-arvio OCTA 2011 nostaa kuljetussektorin yhdeksi rikollisen toiminnan ehkäisemisen kannalta kriittisimmistä elinkeinoelämän aloista.

Europolin OCTA 2011:n mukaan järjestäytyneet rikollisryhmät hyödyntävät täysipainoisesti tavara- ja henkilökuljetuksen infrastruktuurien kehitystä ja tehostavat toimintaansa erikoisesti konttiliikennettä, lentorahtia, pienlentokoneita ja internetiä hyödyntäen. Tämän seurauksena EU-alueelle suuntautuvan laittomien hyödykkeiden salakuljetuksen reitit ovat yhä moninaisempia, toimivampia ja joustavampia. Järjestäytynyt rikollisuus kykenee entistä paremmin sopeutumaan viranomaiskontrollin kiristymiseen suuntaamalla toimintojaan uudelleen. EU:ssa tärkeimpiä sellaisia toimialoja, joita rikolliset erityisesti pyrkivät hyödyntämään, ovat ainakin kuljetusala, finanssiala, kiinteistöala, lakiasianpalvelut, lääkeala sekä tietoliikenneala.



Suuri osa kuljetusalaa hyödyntävästä rikollisuudesta koostuu pienistä yksittäisistä rikoksista, jotka muodostavat todellisuudessa hyvinkin laajoja ja yhä useammin kansainvälisesti toteutettuja rikossarjoja ja ovat systemaattisesti organisoituja. Verkkokaupan ja muun etäkaupan kasvavassa petosrikollisuudessa kuljetusyriyten palvelut ovat tärkeässä roolissa ja yritykset joutuvat osaltaan mukaan näiden rikosten selvittelyyn. Kuljetusyriyket käsittelevät myös tavaraa, jota tilataan väärillä henkilötiedoilla ja toisen luottokorttia luvatta käyttäen. **Pienistä osateoista koostuvien rikossarjojen tunnistamista on syytä tehostaa.**

Yriyten henkilöstön ja yhteistyökumppanien tai heiltä saadun tiedon osuus on usein merkittävä sekä kuljetus- ja logistiikkaprosessiin kohdistuvissa rikoksissa että niiden torjunnassa. Useissa tilannekuvakyselyyn vastanneissa yrityksissä oli havaittu, että oman tai alihankkijoiden henkilöstön rooli oli ollut havaituissa usein sinänsä vähäisissä omaisuusrikoksissa merkittävä. Sellaisia tapauksia, joissa työntekijää epäiltiin rikoksesta, oli 140 kuljetusyriyksen rikosilmoitusnäytteessä vuodelta 2011 11 (2009–2010: 14). Epäily sisäpiirin tiedon hyödyntämisestä rikoksessa oli mainittu muutamassa ilmoituksessa. Näitä seikkoja ei rikosilmoituksiin kuitenkaan merkitä kattavasti. Yriyksiin kohdistuvan rikollisuuden tilannekuvia varten saaduissa tiedoissa on kuitenkin eri yhteyksissä mainittu, että oman henkilöstön väärinkäytökset jäävät monesti kokonaan havaitsematta.

Useissa tilannekuvakyselyyn vastanneissa yrityksissä henkilöstön ja yhteistyökumppanien mahdollinen rooli rikoksissa koettiin haastavaksi ja hyvin huomionarvoiseksi asiaksi. Henkilöstön laatu heikkenee etenkin jos **sopivaa työvoimaa ei ole riittävästi tarjolla ja rekrytointikyynnys kilpailun kiristyessä madaltuu.** Kuljettajien koulutusvelvoitteen toteutuminen voi lähitulevaisuudessa vaikuttaa myös luottettavan työvoiman saatavuuteen. Yriyksiissä on todettu, että turvallisuutta voidaan parantaa huomattavasti **henkilöstön turvallisuuskoulutuksella, hyvän yriytskulttuurin ylläpitämisellä sekä henkilöstön ja lähetysten toimivalla valvonnalla. Yhteistyökumppanien luotettavuus on tärkeää todeta etenkin alihankintaa käyttävissä yrityksissä.** Yriyksiissä nähdään kuljettajien ja yleensäkin henkilöstön olevan rikosten ehkäisyn kannalta usein ratkaisevassa asemassa. **Kuljettajien rehellisen toiminnan kannustimia ja välineiden tarjoamista heidän havaitsemiensa rikkeiden ja puutteiden raportointiin suositellaan** yriyksiltä tähän tilannekuvaan saaduissa lausumissa.

Monissa tilannekuvakyselyyn vastanneissa yrityksissä koetaan, että **mahdollisuuksia rekrytoitavan henkilöstön luotettavuuden varmistamiseen tulisi parantaa laajentamalla turvallisuus selvitysmenetelysten soveltamismahdollisuuksia** (jotta olisi *"mahdollista tarkistaa viranomaisilta että onko henkilöllä ollut jotain rikkeitä jotka ovat alallemme vaaraksi"*) ja etenkin **vahvistamalla ja tiivistämällä alan sisäistä ja viranomaisten kanssa tapahtuvaa tiedonvaihtoa ja yhteistyötä.** Rekrytointitilanteissa on suositeltavaa myös tarkistaa hakijoiden julkisesti saatavissa olevat tiedot. Viranomaisten kanssa tehtävät yhteistyösopimukset (MOU, Memorandum of Understanding, käytössä Tullilla) tarjoavat hyvän pohjan myös yriyten ja viranomaisten luottamukselliselle tiedonvaihdolle.

Kuljetus on olennainen osa niin huumaus- ja dopingaineiden, laittomien lääkkeiden, salakuljetettävien savukkeiden, tuoteväärennösten ja muiden laittomien ja vaarallisten tuotteiden kansainvälistä kauppaa. Joidenkin etenkin venäläisten ja balttilaisten kuljettajien on rikostapausten yhteydessä osoitettu kustantavan elämistään Suomessa salakuljettamalla maahan ainakin tupakkaa, alkoholia, hormoneita ja huumausaineita. **Dieselin hinnannousun myötä ylimääräisen polttoaineen kuljetus Suomen markkinoille ja polttoaineisiin liittyvät rajan ylittävät väärinkäytökset yleistynevät.** 140 kuljetusyriyksen rikosilmoitusnäytteessä oli vuodelta 2011 kaikkiaan peräti 81 (2009–2010: 39) sellaista tapausta, joissa kuljetus- ja logistiikkaprosessia hyödynnettiin rikoksenteossa.



Kuljetustoimintaa hyödynnetään myös laittoman maahantulon järjestämisessä, johon voi liittyä myös ihmiskauppaa. Nämä rikollisuuden alat ovat kansainvälisille rikollisille hyvin houkuttelevaa toimintaa. Suurin osa laittomista maahantulijoista tulee Suomeen Schengen-sisärajojen yli, useimmat Pohjoismaista ja Keski-Euroopan lentoasemilta. Baltian merkitys on vahvistumassa Suomeen kohdistuvassa laittomassa maahantulossa⁵. Turvapaikkatutkinnassa kirjattujen kertomusten perusteella arvioiden ainakin parisensataa henkilöä saapuu vuosittain Suomeen ulkomailta tänne suuntaavan tavaraliikenteen mukana, kertomansa mukaan yksin tai kaksin rekkojen kyydissä lastitilassa tai hytissä matkustaen. Vuonna 2011 Suomesta haki turvapaikkaa noin 3 000 henkilöä.

Laitonta tai laittomasti hankittua tavaraa siirretään paikasta toiseen kuljetusyritysten avulla usein ilman, että yrityksellä on tietoa kuljetuksen todellisesta sisällöstä. **Tullihallituksen kansainvälisessä yhteistyössä toteuttamassa valvontaprojektissa (2010–2011) kansainvälisen tavaraliikenteen valvonnan ja rikostorjunnan haasteeksi todettiin lastin todellisen sisällön tunnistamiseen liittyvät ongelmat. Ne johtuvat suurelta osin asiakirjoihin annettujen tietojen puutteellisuudesta.** Yrityksen henkilöstöllä tai vastuuhenkilöillä voi myös olla osuutta yrityksen toimintojen rikolliseen hyödyntämiseen. 140 kuljetusyrityksen rikosilmoitusnäytteessä sellaisia tapauksia, joissa kuljetusyritys toi maahan tavaramerkkiä loukkaavaa tavaraa, oli vuodelta 2011 kahdeksan (2009–2010 6). Vuonna 2011 Tulli on paljastanut useita auton varaosiin, etenkin Kiinasta lähtöisin oleviin laakereihin liittyviä tuotevääreennystapauksia. **Lastin sisältöä koskevien tietojen laatua voidaan parantaa edellyttämällä nykyistä yksityiskohtaisempien tietojen syöttämistä lastien käsittelyssä käytettäviin tietojärjestelmiin.** Projektin aikana todettiin myös, että Tullin ja poliisin tietojärjestelmiä ja analyysitietokantoja on syytä hyödyntää yhteisesti nykyistä laajemmin kansainvälisen tavaraliikenteen valvonnan tehostamiseksi.

Tapauksia, joissa työntekijät käyttivät hyväkseen yritystä rikollisessa toiminnassa, kuten salakuljetuksessa, kuljetettavan tavaran anastamiseksi tai tavaran anastamiseksi yhteistyökumppanin tiloista sekä laittoman tavaran toimitusosoitteena, oli 140 kuljetusyrityksen rikosilmoitusnäytteessä vuodelta 2011 kaikkiaan yhdeksän (2009–2010: 12). Rikosilmoitusten perusteella ei selviä, tiesikö yrityksen vastuullinen johto rikollisesta toiminnasta, johon yritystä käytettiin. Yritysten sisäisessä valvonnassa on syytä kiinnittää erityistä huomiota siihen, mihin tarkoituksiin yrityksen tiloja ja identiteettiä käytetään ja mitä tiloissa tehdään ja käsitellään. Yritysten identiteettejä voidaan käyttää väärin ja kalustoa vuokrata rikollisiin tarkoituksiin. Vuokrattavan kaluston käytön rikolliseen toimintaan kieltävä ehto olisi syytä autovuokraamojen tapaan ottaa mukaan myös muihin kalustonvuokraussopimuksiin, vaikkei se sinänsä aina riitä estämään rikollista toimintaa.

Tätä tilannekuvaa varten yrittäjiltä koottujen arvioiden valossa näyttää siltä, että monissa kuljetusalan yrityksissä turvallisuusmenettelyt on mitoitettu vielä vallitsevan matalan riskitason mukaan. Muualla Euroopassa näkyvät kuljetusalaan kohdistuvan omaisuus- ja väkivaltarikollisuuden trendit voivat siten päästä helposti voimistumaan Suomessa. Yrityksissä tulisi ottaa nykyistä kattavammin käyttöön sellaiset sinänsä yksinkertaiset turvallisuutta edistävät standardit ja menettelyt, joilla rikoksentekomahdollisuuksia merkittävästi karsitaan.

⁵ Vuonna 2011 laitton maahantulo Suomeen kaikkiaan väheni edelleen: laittomasti maassa olevia henkilöitä tavattiin 3 305 (v. 2010: 4 054). Myös laittomasti maahan tuotujen henkilöiden kokonaismäärä on vähentynyt (2011: 654, 2010: 746).



Kuljetusalan harmaa talous

Harmaa talous määritellään lainsäädännössä sellaiseksi organisaation toiminnaksi, josta aiheutuvia lakisääteisiä velvoitteita laiminlyödään verojen, lakisääteisten eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksujen tai tullin perimien maksujen suorittamisen välttämiseksi tai perusteettoman palautuksen saamiseksi (Laki harmaan talouden selvitysyksiköstä).

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenyrityksille vuonna 2009 tehdyn kyselyn vastaajista (N=282) 48 % arvioi kuljetusalan harmaan talouden lisääntyneen vuosina 2004–2009 ja 40 % arvioi sen pysyneen ennallaan. Noin 70 % vastanneista piti alan harmaan talouden kilpailua vääristävää vaikutusta vähintään kohtalaisena. Suhteellisesti eniten harmaata taloutta on tähän mennessä tehdyissä eri selvityksissä arvioitu esiintyvän Venäjän ja Itä-Euroopan liikenteessä, rakennusalan kuljetuksissa ja yksityisissä muuttokuljetuksissa.

Bruttokansantuotelaskelmien perusteella harmaan talouden osuus tieliikenteen tavarankuljetuksen tuotoksesta oli vuonna 2009 noin neljä prosenttia, rahamääräisesti noin 230 miljoonaa euroa. Laskennalliset pimeät palkat ja yrittäjätulot olivat näin laskien noin 70 miljoonaa euroa.

Harmaa talous näkyy vuonna 2009 tehdyn yrityskyselyn mukaan kuljetusalalla etenkin pimeän työvoiman käyttönä ja ulkomaalaisten liikennöitsijöiden laittomana toimintana Suomen markkinoilla. Myös pimeiden kuljetuspalvelujen myynti yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla, konkurssikeinottelu, kertakäyttöyritysten hyväksikäyttö ja luvanvaraisen tavaraliikenteen palvelujen myyminen ohi kirjanpidon todettiin yleisiksi harmaan talouden ilmenemismuodoiksi kuljetusalalla.

Arvonlisäverojen laiminlyönti ja peitelty osingonjako eivät yrittäjien harmaan talouden kyselyihin antamien vastausten mukaan ole kuljetusalan piilotaloudessa kovinkaan yleisiä. Ilmoitetuista arvonlisäveroista jätettiin kuitenkin 13 prosenttia maksamatta vuonna 2009 (maksamatta jättäminen johtuu usein maksukyvyttömyydestä, missä sinänsä ei ole mitään laitonta, mutta toimintaan voi sisältyä konkurssikeinottelua ja kertakäyttöyritysten hyödyntämistä). Vuosien 2003–2009 verotarkastusten mukaan pimeä palkanmaksu ja peitelty osingonjako olivat yleisempiä harmaan talouden muotoja kuin kuititon kuljetuspalvelujen myynti. Toimintaan voi kuulua laitteiden ja tavaroiden hankintaa yksityiskäyttöön yrityksen varoilla, aiheettomia päivärahoja tai muita korvauksia, perusteettomia palkkoja ja rahalainoja ilman riittäviä vakuuksia.

Pimeät ja määräysten vastaiset suoritteet

Suuri osa tilannekuvakyselyyn vastanneista yrittäjistä näki pimeästi tehdyt kuljetussuoritteet (ei niinkään varsinaista pimeää työvoimaa) yleensä alalla ongelmana, joka ennen kaikkea vääristää kilpailua ja haittaa rehellisiä yrittäjiä urakkakilpailutilanteissa. Monien vastanneiden käsitys oli, että **pimeistä suoritteista koituvat ongelmat lisääntyvät lähitulevaisuudessa**. Vastaajien mielestä etenkin alihankintaketjutuksessa mukana olevien ”häntäpään” toimijoiden toiminnan rehellisyyttä on vaikea varmistaa. Omassa piirissä pimeitä suoritteita torjutaan sopimusteknisin keinoin, etenkin suosimalla pitkäaikaisia sopimuksia, joissa tilaajavastuulain vaatimukset otetaan huomioon. Tilaajavastuun ulottamista myös kuljetusalalle on laajasti pidetty tärkeänä alan harmaan talouden kitkemiseksi. Säännös kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuudesta on lisätty tavarankuljetuslain 5 a §:ään 16.12.2011 ja tulee voimaan 1.1.2013. **Muun muassa Suomen kuljetus ja logistiikka ry SKAL on vaatinut, että liikennelupaverte ulotettaisiin koskemaan kaikkia kuljetuksia korvausta vastaan suoritettavia tahoja**. Tästä kuitenkin vallitsee ristiriitaisia näkemyksiä.



Kuljetuspalvelujen pimeä myynti on tilannekuvakyselyyn vastanneiden yrittäjien näkemyksen mukaan yleisintä tilausliikenteessä (henkilökuljetukset) ja yksityishenkilöille käteismaksusta tehtävissä pienehköissä kuljetuksissa. Aikataulutetussa kappaletavara-alan sopimusliikenteessä ongelmaa ei nähty olevan. Pienimuotoista pimeiden kuljetuspalvelujen myyntiä esiintyy etenkin yksityisliikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla, jotka eivät kuulu lupajärjestelmän piiriin. Ajopiirturin käytöpakkoa myös kierretään (etenkin analogisia piirtureita manipuloimalla). Poliisi on tavannut yksityiskäyttöön rekisteröityjä ajoneuvoa luvanvaraisessakin liikenteessä. Yksityisessä rekisterissä olevien autojen vakuutusmaksut ovat edullisempia kuin ammattiliikenteessä. Yksityiseen liikenteeseen rekisteröityjen kuorma-autojen kokonaisuus ohitti jo 1990-luvulla luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityjen määrän, vuonna 2010 niitä oli jo kaksi kolmannesta kuorma-autokannasta.

Ylipitkät ajoajat, liian lyhyet vuorokausilevot ja ylikuormat ovat sekä poliisin havaintojen että kuljetusyrityksiltä saatujen arvioiden mukaan maantiekuljetuksissa melko tavallisia. Liikenneyritykset tallettavat ajo- ja lepoaikatietoja vaihtelevasti eivätkä aina valvo työntekijöitään riittävästi. Ajo- ja lepoaikatietojen manipulointia havaitaan kasvavassa määrin, mikä johtunee kiinnijäämisriskin kasvusta digitaalisten ajopiirturien yleistyessä. Ongelmaa rajoittaa se, että väärinkäytökset vaikuttavat yrittäjän liikennelupiin. 140 yrityksen rikosilmoitusnäytteessä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomistapauksia oli vuonna 2011 48 (2009–2010 68), joista suurin osa koski ajopiirturijärjestelmän väärinkäyttöä tai sallitun vuorokautisen lepoajan ylittämistä. Tilannekuvakyselyssä kuljetusyrityksiltä koottujen arvioiden mukaan ajoaikojen ylittäminen ja ylikuormat ovat alalla jonkinasteinen ja kilpailun kiristyessä kasvava ongelma.

Pitkien etäisyyksien maassa **ajo- ja lepoaikamääräykset koetaan toisaalta liian rajoittavina**, koska pienten yritysten kilpailumahdollisuudet perustuvat joustavuuteen ja palvelun laatuun, kun esimerkiksi logistiikkaketjussa sattuneita viipeitä yritetään kiertää kiinni asiakassuhteen säilyttämiseksi. Ylikuormaus johtuu suurelta osin **alhaisesta hinnoittelusta, jonka vuoksi yritykset turvautuvat ylikuormiin** pysyvässä pisyäkseen. Ylikuormat kuluttavat tiestömme kuntoa, mistä koituu merkittäviä taloudellisia tappioita valtiolle. Kun harmaa talous ilmenee myös kuljetusalaa, tieliikennettä ja työoloja koskevien säädöksiä rikkomisena, kuten kuljettajan ajo- ja lepoaikoja koskevien säännösten noudattamatta jättämisinä, se **vaarantaa rehellisen liiketoiminnan lisäksi usein myös tieliikenneturvallisuuden.**

Venäjälle ja ns. uusiin EU-maihin rekisteröityjen kuljetusliikkeiden alhaiset palkkakustannukset ovat johtaneet kilpailun kiristymiseen sekä ulkomaanliikenteessä että Suomen sisäisillä kuljetusmarkkinoilla. Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:n syyskuussa 2010 tekemästä liikennelaskelmasta kävi ilmi, että ulkomaalaisten ajoneuvojen osuus Suomessa liikkuvista raskaan liikenteen ajoneuvoista oli 7,3 prosenttia. Monet tilannekuvakyselyyn vastanneet kuljetusalan yritykset pitivät **erityisenä kilpailua väärinä ongelmana alipalkatun itäeurooppalaisen työvoiman käyttöä, kun kilpailu työvoimasta ja urakoista alalla kiristyy. Toimintaan voi liittyä myös laittomia järjestelyjä kustannusten pienentämiseksi.** Venäjän liikenteessä on suomalaisella työehtosopimuksella käytännössä erittäin vaikea toimia ja rajanylitykseen liittyy paljon ongelmia. Korruptiosta koituvat ongelmat ovat Venäjällä liikennöitäessä erityisen huomionarvoisia. Suomalaisten osuus Venäjän-liikenteessä säilynee tulevaisuudessakin pienenä.

Verohallinnon selvitysten mukaan harmaata taloutta esiintyy jonkin verran myös taksiliikenteessä. Luvan henkilöliikenteen harjoittaminen ns. pimeillä takseilla on vähentynyt selvästi, kun ajoja ei enää voida suorittaa kuorma-autoiksi rekisteröidyillä tila-autoilla. Viikonloppuisin pimeitä takseja tavataan poliisin mukaan ainakin isompien kaupunkien keskustoissa ravintoloiden sulkemisaikaan. Ammattimaisessa linja-autoliikenteessä harmaata taloutta ilmenee etenkin tilausliikenteessä. Pimeitä ajoja tehdään myös yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä linja-autoilla. Poliisin tietoon luvatonta linja-



autoliikenteen harjoittamista kotimaisessa liikenteessä on tullut harvoin, mutta Venäjältä tulevilta vaadittavia lupia puuttuu silloin tällöin. Luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävien suomalaisten ja ulkomaisten ajoneuvojen rekisteröintiä ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi edellyttävä pykälä 25 lisättiin tavaraliikennelakiin ja tuli voimaan 19.12.2011.

Kuljetusalan yrityksistä 21 prosenttia eli noin 5 000 yritystä kuului verohallinnon kahteen korkeimpaan riskiluokkaan (kohonnut tai suuri riski) syksyllä 2009. Kuljetusalaan kohdistettiin vuodesta 2003 elokuuhun 2009 yhteensä lähes tuhat verotarkastusta, joista on maksuunpantu veroja yhteensä noin 15 miljoonaa euroa. Harmaata taloutta⁶ todettiin 13 prosentissa tarkastetuista kuljetusvälitysyrityksistä, 35 prosentissa taksiyrityksistä, 11 prosentissa tieliikenteen tavarakuljetuksia harjoittavista yrityksistä ja 11 prosentissa varastointiyrityksistä. Verohallinnon tekemiin kuljetusalaan koskeviin rikosilmoituksiin kirjattut rikokset ovat 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen loppupuolella olleet pääosin verorikoksia, velallisen rikoksia ja kirjanpitorikoksia.

Kuljetusala on varsin pienyritysvaltainen: noin 70 prosenttia maantiekuljetuksia harjoittavista yrityksistä työllistää alle kolme henkilöä ja liikennöi vain 1-2 kuorma-autolla. **Pienissä kuljetusyrityksissä suurimmat verotarkastuksissa havaitut ongelmat ovat esiintyneet työajan hallinnassa.** Työaikalain mukaista kirjanpitoa ei ollut pidetty tai työaikakirjanpitoa ei ollut lainkaan. Työsuhteen ehdot eivät myöskään vastanneet lain ja työehtosopimuksen vaatimuksia. Palkat ilmoitettiin könttäsummoina ja ylityöt sisällytettiin palkkaan. Myös työterveyshuollon järjestämisessä oli puutteita. Tarkastustoiminnassa ongelmaksi on havaittu etenkin ulkomaalaisten työnantajien puutteellinen kielitaito ja epätietoisuus Suomen työlainsäädännöstä. Kilpailun tervehtymiseksi on pidetty tärkeänä, että kuljetusalan yrittäjiä koskisivat samat työaikamääräykset kuin työsuhteessa oleviakin. Kuljetusyrittäjien työaikasääntelyä koskevan EU-direktiivin kansallinen voimaantulo voi toisaalta vaikuttaa myös harmaan talouden kehitykseen.

Poliisi on todennut ilman liikennelupaa tapahtuvan kuljetustoiminnan ja tavaraliikennelain 7 §:n ns. 30 prosentin säännön valvomisen vaikeaksi. Elinkeinoelämään tavanomaisesti liittyviä kuljetuksia, joihin ei vaadita liikennelupaa, esiintyy etenkin rakennus- ja maanrakennusalalla (urakointikuljetukset). Maantiekuljetusyritysten edunvalvontajärjestöissä on pidetty toisen osapuolen laskuun ilman liikennelupaa urakan puitteissa tehtäviä kuljetuksia kilpailun oikeudenmukaisuuden kannalta ongelmallisina ja vaadittu liikennelupajärjestelmän poikkeussäännösten poistamista. EU-asetuksen mukaan kansallinen poikkeaminen liikenneluvan vaatimuksesta on sallittua vain tapauksissa, joilla on vain vähäinen vaikutus kuljetusmarkkinoihin. **Poikkeussäännösten vaikutuksista ei toistaiseksi ole tarkkaa tietoa, mutta sekä osa kuljetusalan etujärjestöistä että valvovat viranomaiset ovat pitäneet lainsäädännön selkeyttämistä tarpeellisena.** Toimiluvallista elinkeinotoimintaa voidaan myös valvoa helpommin kuin säätelemätöntä elinkeinoa, mikäli valvontaresursseja on riittävästi. Rakennus- ja maanrakennusalan yritysten etujärjestöt ovat kuitenkin korostaneet, että harmaata taloutta esiintyy vähemmän silloin, kun työkokonaisuuteen kuuluvat kuljetustehtävät hoidetaan osana urakkaa kuin jos kuljetustehtävät ketjutettaisiin alihankkijoiden hoidettaviksi. Rakennusalalla on jo käytössä runsaasti harmaata taloutta torjuvia järjestelyjä, kuten tilaajavastuu, veronumero, käännetty arvonlisäverojärjestelmä ja yhteistyökumppanin luotettavuuden selvittämistä tukeva tietopalvelu. Vaarana pidetään, että urakointikuljetusten luvanvaraisuus siirtäisi kuljetuksia alihankinnaksi ja lisäisi sitä kautta harmaan talouden määrää. Eduskunta on todennut, että harmaan talouden torjunta tulee kohdistaa epärehellisiin

⁶ Yrityksen katsotaan olevan harmaan talouden yritys, mikäli sen kirjanpidosta puuttuu tuloja/ohimyynti, kirjanpitoon on kirjattu tekaistuja laskuja /esim. kuittikauppa tai tarkastus on suoritettu viranomaisyhteistyönä esimerkiksi poliisin kanssa.



toimijoihin rehellisiä yrittäjiä rasittamatta. Lainsäädännön muutostyöt ja kysymystä koskevat keskustelut ja selvitykset ovat tätä katsausta kirjoitettaessa käynnissä⁷.

Keinottelu ja ulkomaiset toimijat hintakilpailun ongelmana

Liikennelupajärjestelmään säädettyjen vakavaraisuus- ja hyvämaineisuusvaatimusten ylimal-kaisuus on haitannut epäterveen toiminnan karsimista kuljetusalalta. Keinottelutapauksissa on ollut tyyppillistä, että epätervettä toimintaa jatkamaan perustettavan uuden yrityksen kriittisiksi vastuuhenkilöiksi on ilmoitettu taustaltaan puhtaita henkilöitä. Vakavaraisuus- ja hyvämaineisuusvaatimuksia ollaan laajentamassa sisällöltään kattamaan kaikki olennaiset lakisääteiset velvoitteet ja koskemaan yrityksen kaikkia merkittäviä vastuuhenkilöitä ja merkittävässä asemassa olevia omistajia. Hyvämaineisuuden ja vakavaraisuuden toteamista on syytä tukea viranomaisten entistä tiiviimmällä tietojenvaihdolla. Toimijan soveltuvuuden ja selviytymismahdollisuuksien tapauskohtaiselle harkinnalle on määrä jatkossakin varata mahdollisuus kohtuuttomien tilanteiden välttämiseksi.

Tätä tilannekuvaa varten kootuista havainnoista ilmeni, että myös liikenne- ja ympäristölupien puitteis-sa harjoitettavassa kuljetus- ja kierrätysliiketoiminnassa esiintyy keinottelua ja väärinkäytöksiä, joita on syytä selvittää tarkemmin.

Tätä tilannekuvaa varten haastateltujen **yrittäjien keskuudessa konkurssikeinottelua pidettiin yksit-täistapauksissa jopa suurena ongelmana** silloin, kun kyseessä oli suorastaan ”yksi liiketoiminnan muoto”. Sen merkitystä alalla kokonaisuutena ei kuitenkaan yleensä pidetty erityisen suurena, mutta monet vastaajat pelkäävät ongelman pahenevan. Yksittäistapauksissa **räikeää keinottelua ovat har-joittaneet toistuvasti tietyt toimijat, joiden velkasaneerausmenettely ei ole johtanut toiminnan tervehtymiseen vaan yrityksen suoritteiden jatkuvaan alihinnoitteluun. Konkurssi- ja vel-kasaneerauskeinotteluun olisi syytä voida lainvalvontaviranomaisten toimin ja lainsäädännöllä puuttua nykyistä selvästi tehokkaammin.** Velkasaneerausmenettely ei sinänsä välttämättä ole kulje-tusalan kaltaisella voimakkaasti kilpaillulla ja ylikapasiteetin vaikutuksia kokevalla alalla kovin suosi-teltava ratkaisu vaan johtaa helposti epäterveen kilpailun leviämiseen entisestään.

Kuljetussuoritteiden alihinnoittelua pitivät merkittävänä kilpailua vääristävänä ilmiönä tilannekuva-kyselyyn vastanneista etenkin pienehköjen kuljetusyritysten edustajat. Joidenkin kuljetusvälittäjien koetaan polkevan hintoja ja **harmaan talouden rooli alihinnoittelun taustalla arveltiin merkittä-väksi.** Hinnoitteluun vaikuttavina seikkoina mainittiin myös suurten toimeksiantajien hinnoitteluvoima ja ylikapasiteetti: **alhaisen hinnoittelun takana ei aina ole laitonta menettelyä.**

Tytäryhtiöiden perustaminen ulkomaille on herättänyt jonkin verran maantiekuljetusalan kilpailuolo-suhteita koskevaa keskustelua. Tilannekuvakyselyyn vastanneista yrityksistä etenkin pienehköjen yri-tysten edustajat kokivat tytäryhtiöt ainakin jossain määrin epätervettä kilpailua lisääväksi toiminnaksi, jonka tavoitteena on kiertää kuluja. Useissa vastauksissa kuitenkin korostettiin, että toiminta voi tapah-tua täysin laillisesti, jolloin myös sen vaikutukset kilpailutilanteeseen pysyvät siedettävänä. **Vaikka suomalaisyritysten tytäryhtiöiden toiminta on yleensä laillista, vaarana on, että esimerkiksi ka-botaasimääräyksiä kierretään ja kuljettajia vuokrataan halvan työvoiman maista maksamatta heille Suomessa suomalaisen työehtosopimuksen edellyttämää palkkaa.**

⁷ Ks. esim. Helsingin Sanomat 12.3.2012, 16.3.2012 ja 22.3.2012 (Mielipide).



Osa suomalaisista kuljetusyrittäjistä käyttää ulkomaalaisten vuokratyöfirmojen palveluja tai on siirtänyt yrityksensä Viroon, jolloin yrittäjä välttyy useilta Suomessa vallitsevilta velvoitteilta. Mahdollista on, että työnantajamaksuja ei aina hoideta eikä työehtosopimuksen mukaisia palkkoja tai lisiä Suomessa tehdystä työstä makseta. Ulkomaalaisten kuljettajien määrä suomalaisissa yrityksissä on lisääntynyt. Ulkomaalaiset kuljettajat ajavat usein maksimimäärän ja saattavat tehdä sen lisäksi muuta työtä saman verran yksinkertaisella palkalla. Kuorma-autoissa voidaan käyttää poliisin havaintojen mukaan polttoaineena polttoöljyä tai jopa rypsiöljyä. Ulkomaalaisten liikenteenharjoittajien saaminen rikosvastuuseen on poliisin mukaan käytännössä erittäin vaikeaa.

Laiton kabotaasiliikenne (EU- tai ETA-maihin rekisteröidyllä ajoneuvolla kuljetetaan enemmän kuin kolme kuormaa viikon aikana Suomen sisäisessä liikenteessä) ulkomaalaisilla ajoneuvoilla on useissa eri yhteyksissä **todettu merkittäväksi ongelmaksi kuljetusalalla Suomessa**. Suomessa tehtävät kabotaasikuljetukset kiinnostavat lähinnä virolaisia, ruotsalaisia ja norjalaisia kuljetusliikkeitä, mutta laillisen kabotaasin osuus Suomen kuljetusliiketoiminnasta on hyvin pieni. Ulkomaalaisten suorittamat kuljetukset ovat lisääntyneet Suomessa uusien kabotaasiehtojen tultua kesällä 2009 voimaan. Suomalaisen kuljetuskaluston määrä on ajoneuvorekisterin mukaan vastaavasti vähentynyt. **Kabotaasina on sittemmin harjoitettu käytännössä jatkuvaa liikennettä, ja toisaalta Suomesta on haettu liikennelupia ulkomaisten sivuliikkeiden tai pöytälaatikoyritysten nimiin. Ulkomaalaisten pakettiautojen osuus rajan ylittävissä kuljetuksissa on lisääntynyt, koska ne eivät tarvitse liikennelupaa.** Nämä pakettiautot harjoittavat myös luvatonta kabotaasiliikennettä Suomen rajojen sisäpuolella.

Sekä monien kuljetusyrittäjien että Tullin havaintojen mukaan **laiton kabotaasi saattaa olla yleisempää kuin on aikaisemmin oletettu**. Myös kuljetusyrittäjiä Suomeen perustaneiden ulkomaalaisperäisten työnantajien määrä on kasvanut. Verotarkastusten perusteella nämä työnantajat ovat yleensä lähtöisin EU:n ulkopuolisista maista ja palkkaavat lähinnä maanmiehiään. Verohallinnon tietojen mukaan vähintään puoliksi ulkomaisessa omistuksessa olevia kuljetusliikkeitä oli vuonna 2009 vajaa 160 eli 1,3 prosenttia toimialan yritysten kokonaismäärästä. Eniten oli venäläis- ja virolaistaustaisia ulkomaalaisyrityksiä. Yleensä työntekijät ovat suoraan työnantajan palveluksessa. Vain neljässä yrityksessä oli EU-maista lähetettyä työvoimaa. **Kabotaasikuljetuksia koskevia ehtoja on syytä täsmentää ja valvontaa tehostaa muun muassa teknisin välinein.**

Venäläiset ajoneuvot eivät voi lainkaan suorittaa kabotaasikuljetuksia Suomessa. EU:n ulkopuoliseen maahan rekisteröityjä ajoneuvoja kuitenkin käytetään Suomen sisäisiin kuljetuksiin tai rajan ylityksiin ilman vaadittavaa lupaa.

Useat tilannekuvakyselyyn vastanneet **yrittäjät arvioivat venäläisvoimin tehtävien siirtokuljetusten olevan varsin yleisiä**. Toimintaa organisoidaan tiittävästi Suomesta ja kuljetuksia lastataan ja puretaan suomalaisvoimin. Valvonnan heikkous on mahdollistanut muun muassa venäläisten liikennöitsijöiden ylisuurten ja epäasianmukaisten ajoneuvoyhdistelmien käytön. Jotkut yrittäjät kuitenkin katsoivat, että **liikennöintiin liittyviä väärinkäytöksiä esiintyy enemmän muiden itäeurooppalaisyritysten toiminnassa kuin venäläisyritysten liikennöinnissä**, koska venäläiset toimivat varovaisesti säilyttääkseen viisuminsa. Suomessa toimivista ulkomaalaisista osa voi olla jopa maahantulokiellossa, tehdä ansiotöitä ilman vaadittavaa lupaa, oleskella maassa ilman vaadittavia matkustusasiakirjoja tai ylittää viisumissaan sallitun oleskeluajan.

Sähköiseen kaupankäyntiin ja sisäkaupan liikenteeseen liittyvä talousrikollisuus on kasvava uhka. Internetiä hyödynnetään yhä enemmän korkeasti verotettujen tuotteiden kuten elektronikan, alkoholin ja tupakan markkinointiin ja kaupitteluun kuluttajille. Samalla näitä tuotteita koskevia veroja kierretään. **Ulkomaankaupassa ja kauttakuljetusliikenteessä talousrikoksia tehdään**



laillisen liiketoiminnan muodossa. Tullimenettelyjen väärinkäyttöön ja virheellisin asiakirjoin tapahtuvaan maahantuontiin on syytä kiinnittää jatkuvasti huomiota.

Vientitoimintaan liittyy edelleen kaksoislaskutusta, jossa Suomessa tehdyn oikean vientitullauksen jälkeen tavara tuontitullataan määrämaassa käyttäen alkuperäisestä poikkeavia tullaustietoja. Kaksoislaskutuksen volyymeista esitetään useita arvioita, mutta tarkkaa lukua on mahdoton määrittellä. Eräiden arvioiden mukaan joidenkin tuotteiden kohdalla jopa 20 prosenttia Suomesta Venäjälle suuntautuvasta viennistä olisi kaksoislaskutettua. Kaksoislaskutusta voidaan paljastaa vertaamalla vientitullausarvoja ja yritysten Suomessa saamia todellisia vientihintoja.

Katkeamattoman kirjausketjun toteuttaminen Suomeen saapuvan ja täältä lähtevän sekä kauttakulkevan tavaransa osalta vaikeuttaa tavaransa arvon muuttamista Suomessa Venäjän tullimaksujen kiertämiseksi. Vastapainoksi rikolliset kehittävät laittomaan toimintaan entistä hienostuneempia menettelytapoja. **Sähköisen tullauksen käyttöönotolla kaksoislaskutusta voidaan edelleen yrittää vähentää.** Venäjän WTO -jäsenyyden myötä pienenevät tullimaksut supistavat rikoshyötyä, mikä voi vähentää ulkomaankaupan keinottelua jonkin verran. Myös Suomeen perustettujen venäläistaustaisten logistiikkayritysten toimintatapoihin on syytä kiinnittää huomiota vientitoimintaan liittyvän rikollisuuden torjumiseksi. Perusteettomat viennin arvonlisäveron palautukset ja viedyksi ilmoitetun tavaransa veroton myynti EU-alueella aiheuttavat veronmenetyksiä myös Suomelle ja transitoliikenteen osalta muillekin yhteisömaille. Tällaisen rikollisuuden torjuntamahdollisuudet riippuvat erityisesti Tullin valvontaresursseista.

Kuljetusvälitys- ja etenkin huolinta-alalla ulkomaalaisten yritysten merkitys on suuri. Molemmilla aloilla on paljon riskiyrityksiä ja runsaasti verovelkaa, mikä kertoo myös korkeasta riskitasosta. Kuljetusvälitystoiminta on lisääntynyt viime vuosina merkittävästi. Uudet tulokkaat ovat usein olleet tietämättömiä alaa koskevista säännöksistä ja vastuunkantajia väärinkäytöksille on yleensä ollut vaikea löytää. Huolinta-alalla toimii myös yrityksiä, jotka **tuottavat lisäarvopalveluja ulkomaankaupan harmaassa taloudessa toimiville. Tällaisia lisäarvopalveluja voivat olla esimerkiksi väärin asiakirjojen valmistaminen** tavaransa alkuperän, hinnan ja laadun väärentämiseksi. Myös kansainväliset kuljetusalaa koskevaa rikollisuutta seuraavat foorumit ovat kiinnittäneet huomiota siihen, että kuljetusalan piirissä ammattimaisesti toimivat rikolliset hyödyntävät kuljetusvälitysalaa. Kuljetusvälitystoiminnan säätämistä luvanvaraiseksi olisi syytä harkita.

Kuljetusalan tehokkaan viranomaisvalvonnan tarpeellisuutta on korostettu useissa yhteyksissä, muun muassa Eduskunnassa tavaraliikennealan lainsäädäntöä käsiteltäessä. Tavaraliikenneluvan haltijoita oli vuonna 2011 kaikkiaan noin 16 500 ja lupia noin 64 000, mutta alan lupahallintoon oli käytävissä vain 15 henkilötyövuotta.

Toimenpiteitä kuljetusalaa koskevan rikollisuuden ja harmaan talouden torjumiseksi

Kuljetus- ja logistiikka-alaa koskevaa rikollisuutta ja harmaata taloutta voidaan torjua tehokkaasti **yritysten toimesta sopimusteknisin ja laatutoiminnan keinoin**, joilla liiketoiminnalle asetetaan tietyt ehdot ja ehtojen laiminlyönnille sanktiot. **Sekä omaa että sopimuskumppanien toimintaa on syytä arvioida rikosturvallisuuden näkökulmasta säännöllisesti.**



Henkilöstön onnistunut rekrytointi, taustan tarkistaminen käytettävissä olevilla keinoilla sekä turvallisuuskoulutus ja laajemminkin hyvä henkilöstöpolitiikka luovat pohjan henkilöstön huolelliselle, rehelliselle ja valppaalle toiminnalle rikollisuuden estämiseksi. Rikosten toteuttamisessa on vaihteita, jotka valpas henkilökunta voi tunnistaa. Henkilökunnan osaaminen ja valmius havaita rikosten valmistelua on toisinaan ainoa tapaa estää rikosten toteuttamista. **Toimintatapoja on syytä kehittää rikoriskit systemaattisesti huomioon ottaviksi sekä hyödyntää rikosten ehkäisemistä ja selvittämistä tukevia teknisiä välineitä** kuten kulunvalvontaa, valvontakameroita ja paikannustekniikkaa. Kuljetettavaa tavaraa voidaan yksilöidä ja jäljittää ja hävikkiä vähentää käyttämällä sähköisiä tunnisteita. **Tiedon suojaaminen on tärkeä osa tehokasta rikosten torjuntaa.** Logistiikassa tietoon käsiksi pääsevä taho tietää, missä tavara liikkuu. **Tietoon pääsy on syytä rajata vain niille, jotka tietoa oikeutetusti tarvitsevat.**

Koska Suomi vielä koetaan kuljetusalan näkökulmasta hyvin turvalliseksi maaksi, **on aika kehittää alan käytäntöjä siten, että toimintaansa Suomessa laajentaville rikollisille ei tarjoudu rikosten-tekemahdollisuuksia.** Yrityksissä on syytä kiinnittää myös **huomiota rikoriskejä koskevan tiedon tehokkaampaan kokoamiseen ja hyödyntämiseen.** Myös turvallisia taukopaikkoja ja reittejä on syytä järjestää ja hyödyntää nykyistä enemmän.

Yritysten omakohtaisen rikosentorjuntatyön pohjaksi tarvitaan tietoa, jonka saaminen on yrityksille nykyisin monesti vaikeaa tai mahdotonta. **Yritysten ja viranomaisten toimivalle tiedonvaihdolle on syytä luoda edellytykset sekä kanavat ja toimintatavat niin paikallisesti kuin valtakunnallisestikin.** Tullin tekemien MOU -sopimusten tyyppistä menettelyä on syytä hyödyntää myös poliisin ja yritysten kesken. Viranomaisten on syytä lisätä rikoriskeistä tiedottamista yritysten suuntaan. **Alan yritysten elinkelpoisuutta ja ammattihenkilöstön kelpoisuutta koskevien tietojen tulisi olla julkisesti saatavissa** esimerkiksi rakennusosalalla käyttöön otetuilla tavoilla. Myös kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten välinen tiedonvaihto on tärkeää turvallisen rekrytoinnin ja sopimusten perustana.

Keinottelumahdollisuuksien poistamiseksi ja valvonnan ja tapauksiin puuttumisen mahdollistamiseksi **kuljetusalaa koskevaa lainsäädäntöä on syytä täsmentää ja sen valvontaa on syytä tehostaa.** Tehokas viranomaisvalvonta on väärinkäytösten ehkäisemiseksi ja väärinkäytöksiin puuttumiseksi erittäin tärkeää. Koska kuljetuksia koskevia valvonta-, tarkastus- ja tutkintatehtäviä on useilla eri viranomaisilla (mm. poliisi-, tulli-, raja-, vero-, työsuojelu-, ympäristö- ja paloviranomaiset), **viranomaisten yhteistyötä, yhteistä toimintaa ja niiden perustana olennaista tiedonvaihtoa ja tiedonvaihdon edellytyksiä on syytä tuntuvasti ja kattavasti vahvistaa.** Teknologian hyödyntämistä myös ulkomaa-laisten kuljetusalan toimijoiden valvonnan tietojenkäsittelyssä on syytä mahdollisuuksien mukaan tehostaa. **Tiemaksujärjestelmää olisi mahdollista hyödyntää sekä kuljetustoiminnan valvonnassa että alan kilpailutilanteen oikeudenmukaistamiseksi.**



Lähdetahot ja lähteet

Tilannekuvatyöhön osallistuneet yhteisöt ja niiden tuottamat lähteet

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Finanssialan Keskusliitto FK

Harmaan talouden selvitysyksikkö, Verohallitus

- **Harmaan talouden tilannekuvaraportit**

- **www.harmaatalous.fi -sivusto** <http://www.harmaatalous.fi/>

Huoltovarmuuskeskus

Keskuskauppakamari

Keskusrikospoliisi

- **Keskusrikospoliisin uhka-arviot ja tilannekatsaukset** Europolia, PTR-viranomaisia ja kotimaisia lainvalvontaviranomaisia varten aineistoineen.

- **Poliisiasian tietojärjestelmä PATJA**

- **Rikosten torjunnan toimintamalli yrityksille**

<http://www.poliisi.fi/poliisi/krp/home.nsf/pages/3156B7EA3834C3FCC22578F70042C693?opendocument>

Kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksiä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikkuva poliisi

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos, Oikeusministeriö

- **Korruptio Suomen ja Venäjän rajalla. Suomalaisten viranomaisten ja liikemiesten kokemuksia ja näkemyksiä korruptiosta itärajalla.** OPTL:n tutkimustiedonantoja 99 / HEUNI Publication Series no. 60. Minna Viuhko & Martti Lehti. 2009. <http://www.optula.om.fi/1247667817815>

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry SKAL

- **Tavaraliikennettä ja harmaata taloutta koskevasta lainsäädännöstä Liikenne- ja viestintäministeriölle 9.3.2011 ja 8.1.2012 toimitetut lausunnot**

Suomen Vartioliikkeitten Liitto ry

Tullihallitus

Muut lähteet

Europol: Cargo Theft Report: Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe, 2009.

<http://www.stavc.nl/pdfdb/publicaties/cargotheftreport2009.pdf>

FreightWatch International Global Threat Assessment (March 12, 2012)

<http://www.freightwatchintl.com/intelligencecenter/>

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta HE 114/2011 vp asiakirjoineen.

http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/vex3000.sh?kanta=&OLETUSHAKU=aktyyppi%3Dhe&LYH=LYHHE&PALUUHAKU=%2Ftriphome%2Fbin%2Fvexhaku.sh%253Flyh%3DHE&haku=suppea&KAIKKIHAKU=&ASIASANAT=&TUNNISTE=HE+114%2F2011&VPVUOSI=1989*&PVMVP1=&PVMVP2=&SAADKOK=

Hirvonen Markku, Lith Pekka, Walden Risto: Suomen kansainvälistyvä harmaa talous.

Eduskunnan tarkastusvaliokunnan tilaaman harmaata taloutta käsittelevän tutkimuksen

loppuraportti. Toim. Harmaa Hirvi Oy. Kesäkuu 2010. Eduskunnan tarkastusvaliokunnan julkaisu 1/2010.

<http://web.eduskunta.fi/dman/Document.phx?documentId=so17210161302877&cmd=download>



Kivistö, Mika: Maantiekuljetuksiin kohdistuva rikollisuus. Teknillinen korkeakoulu, koulutuskeskus Dipoli, 7. turvallisuusjohdon koulutusohjelma, tutkielma 2003.

Kosonen, Riitta: Liiketoiminnan turvallisuus Venäjällä ja Kiinassa. Kansainvälisten markkinoiden tutkimuskeskus CEMAT, 2011.

http://hsepubl.lib.hse.fi/pdf/hseother/Aalto_Report_KT_2011_011.pdf

Lith, Pekka: Epäterve kilpailu liikenteessä - raportti harmaasti taloudesta maanteiden tavara- ja henkilökuljetuksissa. Suunnittelu- ja tutkimuspalvelut Pekka Lith Tutkimusraportteja 1/2003.

Saxholm, Niko: Tilanneselvitys lastiyksikköön kohdistuvasta rikollisuudesta. Laurea-ammattikorkeakoulu, Laurea Leppävaara, Turvallisuusjohtamisen koulutusohjelman opinnäytetyö, marraskuu 2007.

TAPA <http://tapaamea.com/public/>

Transportsäkerhet 2010. En delredovisning av EU-projektet Prevention of Cargo Crime. Polismyndigheten i Västra Götaland, 2011.

Turvaa logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus, Helsingin Kamari Oy, ISBN 978-952-246-111-7; 2011.

Venäjän kansainvälinen kuljetus- ja huolintaliikejärjestelmä. OSINT oy, 2007.