Elämää veitsen terällä

Kirjoittanut Ajolinja
21.04.2022 00:00



Kiuruvetinen kuljetusyrittäjä Tomi Rönkkö kuuluu Suomen yrittäjien liikennevaliokuntaan. Haastatteluviikolla tapahtuvassa kokouksessa on tarkoitus lähettää näkemyksiä valtiovallan suuntaan. - En tosin lähtisi vielä kirkossa kuuluttamaan, että valtiovallan taholta tulisi päätöksiä ammattidieselistä tai polttoaineveron alennuksista.

Polttoaineiden rajusti kohonnut hinta pistää mietteliääksi. - Pitkään kuljetusliikkeet eivät tällaista tilannetta kestä, tiivistää kollegoiden tunnot kuljetusyrittäjä Tomi Rönkkö Ylä-Savosta..

- Veitsen terällä ollaan. Tämänhetkinen kulurakenne kurittaa todella rankasti kuljetusyrityksiä, toteaa kiuruvetinen kuljetusyrittäjä
Tomi Rönkkö
.

Haastattelua tehdessä eletään maaliskuun loppupuolta. Rönkkö on jo aamutuimaan ajanut lisalmeen lastuulle. Nyt Volvon keula osoittaa kohti Raahea.

- Pari päivää menee tiiviisti ajossa. Kaksi kuljettajaa on koronassa, Rönkkö valaisee yrittäjän arkea.

Kuljetusliike Tomi Rönkkö Ky:n neljällä yhdistelmällä kuljetetaan lähinnä haketta ja sahatavaraa. Rönkkö toimii myös Kiuruveden yrittäjien puheenjohtajana, joten näkymiä on tullut seurattua tarkasti myös siltä jakkaralta.

Keskustelu alkaa tietysti polttoaineen hinnasta. Rönkkö tietää tapauksia, joissa yrittäjä on laittanut autoja seisomaan ajojen käytyä kannattamattomaksi.

- Lähituttavapiirissä autot ovat ajossa, mutta pitkään kuljetusliikkeet eivät kestä tällaista tilannetta. Yleensä ottaen tämä on muutenkin pienikatteinen ala ja puskurirahastot ovat

sulaneet monelta jo vuoden jatkuneen dieselin hinnannousun vuoksi.

PYÖRÄ EI PYÖRI, JOS HAMSTERI KUOLEE

Valtiovallan toimet eivät saa Rönköltä kiitosta.

- Vuoden vaihteessa tullut jakeluvelvoitteen nosto nosti polttoaineen hintoja huomattavasti. Sitten tuli vielä Ukrainan sota, joka nosti energian hintaa entisestään. Kuljetusalaa kuritetaan nyt niin paljon, että nopeat korjaustoimet olisivat tarpeen, Rönkkö toteaa. Ensimmäisenä korjausliikkeenä Rönkön mieleen tulee ammattidieselin käyttöönotto, jolloin kuljetusyritykset voisivat saada palautusta käyttämiensä diesellitrojen perusteella. Monessa Euroopan maassa ammattidiesel on jo käytössä. Rönkön mielestä se on kuitenkin liian hidas keino vallitsevaan tilanteeseen, sillä tätä kirjoitettaessa Suomessa päättäjät lähinnä vasta pyöritellevät asiaa mietintämyssyissään. Valtiovarainministeri Saarikko tosin väläyttää iltauutisissa ehdotusta polttoaineen jakeluvelvoitteen väliaikaisesta alentamisesta ja mahdollisesta suorasta tuesta kuljetusyrittäjille.
Uutinen herättää mielessä pienen toivonkipinän. Rönkön mielestä marssijärjestys on kuitenkin täysin väärä.

- Miksi ammattidieselistä ei tehty valmista pakettia jo ennen jakeluvelvoitteen voimaantuloa? Ammattidieselin käyttöönotto olisi nyt yksi tärkeimmistä ja nopeimmin vaikuttavista ratkaisusta. Tilanne on nyt kriittinen. Jos valmistelu kestää kauan, kuten on ounasteltu, ensi vuoden puolella voi olla todella monen yrityksen kannalta jo liian myöhäistä.

Jakeluvelvoitteen tilapäisen poiston ja ammattidieselin käyttöönoton lisäksi Rönkön mielestä myös polttoaineen verokantaa olisi laskettava. Onhan esimerkiksi dieselin pumppuhinnasta noin 60 % erilaisia veroja. Korkeat energian hinnat heijastuvat koko yrityskenttään, laskevat Suomen kilpailukykyä ja viime kädessä laskun maksavat kuluttajat tuotteitten korkeina hintoina. Valtio tarvitsee rahaa, mutta sananlaskua mukaillen pyörä ei pyöri, jos hamsteri kuolee.

- Ensimmäisenä kärsijänä on kuljetusala. Osalla yrittäjistä on sopimuksissaan polttoaineklausuuli. Toki se auttaa paljon, mutta kun kulut ovat nousseet räjähdysmäisesti lyhyessä ajassa ja hinta tarkistetaan kuukausittain, taksat laahaavat jälkijunassa. Kuukaudessa ehtii ottaa takkiin tuhansia euroja, Rönkkö toteaa.

Rönköllä asiakkaita on kolmisenkymmentä.Osa asiakassuhteista on pitkiä,jopa 20 vuoden

mittaisia.

- Vasta istuin viikon puhelimessa neuvottelemassa asiakkaitten kanssa ja onneksi pystyimme tekemään kriisiajan hinnastoja. Asiakkaille on annettava kiitosta siitä, että he ovat ymmärtäneet tilanteen kuljetusyrittäjänkin näkökulmasta. Heillekin on tärkeää, että toimintakyky säilyy ja tavarat liikkuvat myös tällaisina kriisiaikoina, Rönkkö kiittelee.



Kuljetusliike Tomi Rönkkö Ky:n FH-Volvo. *(Kuvalähde: Tomi Rönkkö).*

LIIAN LUJAA LAPUT SILMILLÄ Kun ollaan keskellä Suomea ja maaseutupaikkakunnalla, keskusteluun nousee myös turpeenkäyttö. Seutukunnalla ala on työllistänyt paljon ihmisiä, vaikka 1980-luvun kultavuosista turpeen käyttö lämmitysvoimaloitten polttoaineena on poliittisista syistä jo vähentynyt roimasti. Vihreän siirtymän myötä se haluttiin lopettaa kokonaan ajaen samalla alas myös tärkeä osa Suomen huoltovarmuutta ja energian omavaraisuutta. - Suomessa turve luokiteltiin uusiutumattomaksi luonnonvaraksi toisin kuin esimerkiksi Ruotsissa. On surullista, että tällaisella poliittisella päätöksellä vietiin elinkeino alan yrittäjiltä. Tuntuu, että päättäjiltä on hävinnyt maalaisjärki ja käsitys reaalimaailmasta. Tietysti on ajateltava myös vihreitä arvoja, mutta muutostahti on liian kova ja tällaisena kriisiaikana ilmastopäätöksistä olisi kyettävä joustamaan. Päättäjillä tuntuu olevan jonkinlainen vihreä kiima päällä, jonka varjolla tehdään liian kunnianhimoisia ja vahingollisia päätöksiä ilman, että ajatellaan niiden seurauksia. Päättäjät menevät laput silmillä, Rönkkö kritisoi.

Sähköön siirtymistä Rönkkö ei pidä ratkaisuna raskaan liikenteen ongelmiin vielä pitkiin aikoihin. Tätä mieltä on moni muukin kuljetusyrittäjä. Suomessa harvat sähkökuorma- autot ovat lähinnä jakeluautoja ja kestää kauan, ennen kuin sähkökuorma-autot saadaan kehitettyä käypäisiksi Suomessa yleisille 76 tonnin kokonaispainoille. Sähköstä ei siis ole ratkaisuksi ainakaan lyhyellä tähtäimellä.

Kaasukuorma-autojakin on vasta kolmisensataa. Niiden ongelmana on myös liian harva tankkausverkosto.

- Näkisin, että vielä ensi vuosikymmenen loppuun asti ajetaan pääosin dieselillä. Biodiesel on tietysti yksi ratkaisu, mutta onko sitä riittävästi saatavissa, on toinen juttu, Rönkkö toteaa.

Viime aikoina kuljetusalaa on puhututtanut myös AdBluen saatavuus sekä noussut hinta.

- Se on ollut joiltakin tankkauspisteiltä loppu. Osaltaan siihen lienee syynä myös se, että sitä on alettu hamstrata. AdBluen käyttöön perustuva koko pakokaasujenpuhdistusjärjestelmä kuuluu muutenkin sarjaan päätöksiä ilman tutkimuksia. Miksi tehdään lakiin pohjautuvia ratkaisuja laitteista, jotka eivät toimi? Voi olla, että ne toimivat lämpimissä maissa, mutta täällä on joka talvi ongelmia niitten kanssa. Se tietää yrittäjille kalliita korjauskuluja, Rönkkö harmittelee.

EI HELPPOA, MUTTA MIELENKIINTOISTA

Rönkön palkkalistoilla on seitsemän kuljettajaa, kesällä kahdeksan. Yritystä on kasvatettu maltillisesti vuodesta 1997 lähtien.

- Silloin ostin ensimmäisen autoni. Tänään olen tyytyväinen, että voin työllistää useita kuljettajia ja pitää heidät leivän syrjässä kiinni. Toisaalta ammattitaitoisista kuljettajista on pidettävä kiinni. Hyvistä kuljettajista on pulaa ja lomauttamisen vaarana on se, että he löytävät sinä aikana uuden työpaikan, Rönkkö kertoo.

- Jokainen päivä kuljetusyrittäjänä on taistelua ja kaikki yritykset eivät tästä kriisistä varmasti selviä. Vaan kai se on uskottava siihen, että kriisit opettavat ja tulevaisuudessakin ajetaan, Rönkkö toteaa ja heittää ilmoille vanhan kiuruvetisen yrittäjän jo aikoja sitten lausuman viisauden.

- Ei tämä helppo ala ole, mutta on tämä pirun mielenkiintoinen.

APUKEINOJA OLISI

Tilanne on monella kuljetusyrittäjällä tukala, etenkin jos kuljetussopimukseen ei ole kirjattu

polttoaineklausuulia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n tekemän ylimääräisen Kuljetusbarometrikyselyyn vastasi 547 kuljetusyrittäjää, joka vastaa noin seitsemää prosenttia maanteiden tavaraliikenteen yrityksistä. Yhdeksän kymmenestä kertoi polttoaineen hinnan nousun uhkaavan yrityksen tulevaisuutta. 38 % mielestä oli olluttaloudellisesti järkevämpää laittaa ainakin osa kalustosta seisomaan. Myös maksuvaikeuksia ja kuljettajien lomautuksia oli esiintynyt. **KIVEEN HAKATTUJA LAKEJA**

Vaan mitä nopeaksi keinoksi ahdinkoon? Monesti polttoaineen korkeaa hintaa puolustettaessa vedotaan maailmanmarkkinahinnan lisäksi EU:n vaatimuksiin - ja tietysti myös Suomen korkeat tavoitteet omaaviin, ilmeisesti kiveen hakattuihin ilmastotavoitteisiin sekä tietysti saamatta jääviin verotuloihin.

Suomessa polttoaineen pumppuhinnoista noin 60 % on erilaisia veroja. Lisäksi auton omistajilta peritään ajoneuvovero ja liikennekäytössä olevasta muusta kuin bensiinikäyttöisistä ajoneuvoista peritään käyttövoimavero, jota kansankielessä kutsutaan myös dieselveroksi.

SKAL on esittänyt useita määräaikaisia toimenpiteitä, jotka olisi mahdollista toteuttaa kansallisella päätöksellä. Yksi niistä on dieselin polttoaineveron alentaminen EU:n minimitasolle (33 snt/litra). Se laskisi polttoaineen arvonlisäverotonta hintaa noin 17 sentillä.

Toisena keskeisenä tavoitteena on erityisesti dieselin hintaa nostavan jakeluvelvoitteen määräaikainen poistaminen tai alentaminen. Jakeluvelvoite tarkoittaa osuutta, joka polttoaineen jakelijoiden myymästä polttoaineesta täytyy olla uusiutuvaa. Tämä velvoite nostaaerityisesti dieselin hintaa, koska bensiinin bio-osuutta ei teknisistä syistä voida lisätä kymmentä prosenttia enempää.

Jakeluvelvoitteen poistaminen olisi valtiolle halpa ja suhteellisen nopeasti vaikuttava keino. Se laskisi hintaa arviolta noin 30 snt/litra. Velvoitteen määräaikaiselle poistamiselle ei ole EU-tasoista estettä, sillä EU ei tuo täsmällistä vaatimusta jakeluvelvoitteesta ennen vuotta 2030, jolloin uusiutuvan osuus liikenteessä tulee olla 14 %. Jos jakeluvelvoitetta lasketaan kriisin ajaksi, lisätäänkö sitä kriisin jälkeen entisestään, on vielä arvoitus.

Kolmantena keinona olisi ammattidieselin käyttöönotto, jolloin tukea voisi saada käytettyjen diesellitrojen perusteella. Se voitaisiin toteuttaa määräaikaisena kustannustukimenettelyllä.

Tukea voisi hakea 17 senttiä per tankattu litra, jolloin yrityksen maksama polttoainevero olisi palautuksen jälkeenkin yli EU:n energiaverodirektiivin minimitason.

NOIN VIIKON DIESELIT

Dieselin jopa bensiiniä korkeampi hinta on kirvoittanut kansan keskuudessa myös aloitteita käyttövoimaveron poistamiseksi. Traficomin laskurin mukaan 76 tonnisen käyttövoimavero on pyöreästi 3300 euroa. Jos kulutus on 55 l/100 km ja ajosuorite 150 000 km/v, Ajolinjan tekemän suuntaa antavan laskutoimituksen mukaan poiston hinnalla saisi 76 tonnisen yhdistelmään keskimäärin viikon polttoaineet.

44 tonnin puoliperävaunuyhdistelmälle käyttövoima vero on n. 1 600 €. 30 l/100 km kulutuksella ja 150 000 km vuosisuoritteella polttoainetta saisi noin 2800 kilometrille.

Olisihan siitä hieman apua siitäkin, mutta käyttövoimaveron kokonaan poistamisen esteeksi tulee EU, joka edellyttää, että sitä kerätään tietty määrä. Käyttövoimaveron tasoa voitaisiin kuitenkin alentaa.

Toteutuuko mikään näistä tavoitteista tai jäävätkö tehdyt päätökset vain kosmeettisiksi ilman tosiasiallista helpotusta kuljetusyritysten ahdinkoon, jää nähtäväksi.

HALLITUS KÄSITELLYT KULJETUSALAN AHDINKOA

Hallituksen varautumisen työryhmä on käsitellyt kuljetusalan ahdinkoa kokouksissaan.

Valtiovarainministeri **Anneli Saarikko** on kertonut, että käsittelyssä on ollut suora kustannustuki ja jakeluvelvoitteen väliaikainen poisto. Ministeriöiden välillä on ollut näkökulmaeroja. Ajolinjan mennessä painoon tiistaina 29.3. kello 9 ei päätöksistä ollut vielä tietoa. Ajolinja kertoo kuljetusalan tukipäätöksistä tuoreeltaan facebookissa ja raportoivat siitä toki muutkin tiedotusvälineet

Teksti ja kuva: Riitta Airaksinen

TILAA AJOLINJA!