SKAL:n uusi tj. Anssi Kujala: Pitää uskaltaa sanoa ääneen!

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
17.11.2021 00:00



Pahasti velkaantuvaan Suomeen on saatava tiemaksut muun EU:n mallin mukaan, Anssi Kujala sanoo.

Suomen kuorma-, paketti ja linja-autoilijat ovat pulassa. Pahassa! Valtioneuvosto ja viranomaisemme ovat antaneet rankasti etuja itäeurooppalaisille ja muille nk. halpamaiden kuljetusliikkeille. Se on saanut suomalaiset kuljetusyrittäjämme polvilleen.

Kuljetuselinkeinossa yhä harvempi nuori kokee tarkoituksenmukaiseksi jatkaa kipeää taistelua elinehdoista. Yhä useampi jatkaja hakeutuu muille aloille.

SKAL:n, entisen Kuorma-autoliiton, kymmenissä tiepisteissä suoritettu liikennelaskenta osoitti lokakuussa, ettäulkomaisten rahtiautojen osuus oli noussut jo 13 %:iin. Kasvua vuodesta 2017 oli peräti yli 40 %.

Nopealla kasvulla on selvät syynsä.



Polttoaineiden hinnat Turun satamassa 19.10.2021. Valtio pakottaa ajamaan tavallisella dieselillä.

Liikkuvan Poliisin lakkauttamisen jälkeen raskaan liikenteen laillisuusvalvonta teillämme ei toimi. Ulkomaalaisten laittomat Suomen sisäiset kuljetukset, laiton kabotaasi, kukoistavat. Ajopiirturien ja ajo- ja lepoaikojen rikkomukset ovat ”arkipäivää”. Se ettei Suomi Ruotsin ja Norjan tavoin vaadi raskaalta liikenteeltä kunnon talvirenkaita, avaa ovia halpamaiden kilpailulle Suomessa. Myös tiemaksujen puuttuminen Suomessa, Maltan ohella ainoana maana Euroopassa, kutsuvat halpakilpailua. Ja sakkojen helppo ”anteeksianto” ulkomaalaiselle kilpailulle poikkeaa täysin muiden pohjoismaiden tiukasta linjasta. Lisää sitten siihen rajusti nousseet polttoainehinnat, joista Suomi ei anna mitään alennusta kuljetusyrittäjille, ja vertaa useassa EU-maassa vieläkin toimivaan ammattidiesel-hinnastoon. Samalla halpamaiden raskas liikenne jyrää Suomen teille kilpailemaan tuhannen litran säiliöillä täynnä Baltiasta ja Venäjältä ostettua alennusdieseliä.

Viimeksi Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjien puheenjohtaja

Jan
Ingman
ja toimitusjohtaja
Mikko
Voutilainen
puuttuivat ankarallakirjoituksella epäkohtiin 26.10. Helsingin Sanomissa. Seuraavana päivänä käytettiin ankaria puheenvuoroja Twitterissä alan ammattilaisten kesken.

SKALin uudeksi toimitusjohtajaksi valitun
Anssi Kujalan
harteille ladataan raskas vastuu: Kotimaisten kuljetusyritysten asema on nostettava suosta! Kotimaan teille on saatava vähintään tasa- arvoiset lähtökohdat kilpailuun ulkomaisten kilpailijoiden kanssa.



EU:n Ammattidieselin tapainen ratkaisu on saatava, jos halutaan kilpailukykyä EU:n puitteissa, Kujala vaatii.

Tausta kuljetusyrittäjäkodissa Anssi Kujala tietää tarkkaan, mistä on kyse. Ala on suvussa tuttu jo 1920-luvulta. Isoisä **Juho Kujala** hankki Isossakyrössä perheelleen elannon kuorma-autoilla. Isä oli nuorin 5 veljeksestä. Neljästä tuli kuorma- autoilijoita, yhdestä dieselkorjaaja.

- Koti, lähiympäristö, lapsuus ja nuoruus oli lähellä kuorma-autoja ja kuljetusyrittämistä. Patapää Scania 76 tuli lapsena hyvin läheiseksi tutuksi, Anssi Kujala naurahtaa.

1990-luvun alun syvä talouslama tuli nähtyä, myös suvun kuljetusyrityksissä. Ja vaikka oma tie on suuntautunut järjestöjohtamiseen ja yhteiskuntavaikuttamiseen, vuonna 1996 Rahti-Kujalan perustajaosakkuus säilytti kosketuspintaa kuljetusyrittäjyyteen pitkälle 2000-lukuun.

Tie järjestötoiminnassa alkoi 1994 Kokoomuksessa. Kujala on toiminut puolueessa muun

muassa piirin toiminnanjohtajana, ja liiton pääsihteerinä, puolueen suunnittelupäällikkönä ja vt. puoluesihteerinä.

Sitten 2006 Helsingin Yrittäjien 2 600 jäsenen vetäjänä vuoteen 2011, jolloin jäsenmäärä oli kasvanut 6 400 jäseneen. Sen jälkeen Suomen Yrittäjien varatoimitusjohtajana vastuualueella mm. julkiset hankinnat, järjestötoiminta, viestintä ja lehdet.

2016 tie johti Valtiovarainministeriöön ministeri Orpon kabinettipäälliköksi ja poliittiseksi valtiosihteeriksi. Hallituskauden mittaiselta toimivapaalta Kujala palasi SY:n varatoimitusjohtajaksi.

Perheessä on vaimo, yksi poika sora-auton kuljettajana, toinen kauppatieteen opiskelijana ja omana harrastuksena vanhat autot.



Kujalan juuret.

Pesti alkoi 1. marraskuuta 2021

Eväinään Anssi Kujalalla on paitsi kuljetusyrittäjän perheen arki myös poliittiset kytkökset korkealla tasolla ja kokemusta ja menestystä yrittäjäjärjestön vetäjänä. **Suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset ovat koko 2000-luvun hiponeet 14 % siinä missä Ruotsin ja Norjan vastaavat liikkuvat 7 prosentissa. Mitä Kujala tekee sille?**

- Pitää uskaltaa sanoa epäkohdat suoraan. Ja ääneen. Näitä hommia ei voi tehdä salaa, Kujala täräyttää.

Hetkessä videotykki heittää seinälle toimenpideluettelon. 13 kohdan ohjelma näyttää hyvältä.

**Jos tavallinen diesel maksaa
€1,61/l ja se jo on tuplahinta
siitä, millä halpamaat kilpailevat
Suomessa, ei kukaan
niin hullu ole, että ajaisi vapaaehtoisesti
uusiutuvalla dieselillä
1,86/l. Puhukaa sitten
vielä päästövähennyksistä ja
ilmastonsuojelusta!**

- Pakko onkin puhua ammattiliikenteen polttoaineverotuksesta yleensä ja dieselverosta ja EU:n ilmastopaketista erityisesti. Varsinkin kun maakohtaiset veroedut yhä säilyvät monessa kilpailijamaassa, vaikka EU:n komissio on esittänyt ammattidieselin poistamista. Ammattidieselin käyttömahdollisuus on syytäsäilyttää vaikka se ei Suomessa olekaan käytössä. Tämä optio tarvitaan, kun koko ilmastopaketin yritysvaikutukset ovat liiaksi hämärän peitossa, Kujala sanoo.

- Tavaraliikenne käyttää meillä 1,3 miljardia litraa dieseliä. Se on 40 % liikennepolttoaineiden kulutuksesta, josta 2/3 on raskaiden kuorma-autojen osuus eikä vaihtoehtoja dieselille ole, Kujala toteaa.

- Olemme kantaneet huolta erityisesti EU:n energiaverodirektiiviä koskevasta ehdotuksesta. Esitetty malli nostaisi väistämättä dieselin verotusta. Tämän viestin olemme vieneet päättäjille toistuvasti. Eduskunnan on otettava tiukka kanta kun määrittää Suomen lopullisen kannan EU-neuvotteluita varten, Kujala sanoo.



Kuljetusalan ammattikoulutusta on kehitettävä, laajennettavakin, ja vahvistettava

sitä, että nuorille voidaan tarjota myönteisiä urakehitysnäkymiä!

Suomi velkaantuu ennätystahtia. Silti vain Suomi ja Malta eivät peri raskaalta liikenteeltä vinjetti- e li tiemaksuja Euroopassa. Veronmaksajat maksavat siis myös ulkomaisten aiheuttamat vauriot tieverkossamme. SKAL kannattaa tiemaksuja Suomeen. Liikenneministeri Aura vaati jo 1997 vinjettimaksuja Suomeen. Se vain ei kelpaa Suomen verottajalle. Miksi persaukinen maa haluaa lahjoittaa tiensä ilmaiseksi ulkomaalaisille? Jäljet johtavat valtiovarainministeriöön!

- Kyllä vinjettimaksu on kaikin keinoin yritettävä saada myös Suomeen! Sitä puolustaa jo yksin ulkomaisen liikenteen nopea kasvu Suomen teillä. Samaan kuuluu laittoman kabotaasin torjuminen. Tilaajavastuun lisääminen on yksi keino ja SKAL on lobannut siihen lisää voimaa muun muassa ylikuormiin sekä ajo- ja lepoaikoihin liittyen. Liikennevalvonnan lisääminen on toinen, Kujala vastaa.

Liikennevalvonta on romahtanut Suomessa Liikkuvan Poliisin lakkauttamisen jälkeen. Sitä osoittaa myös liikennekuolemien määrä, joka sijoittaa Suomen EU-maiden pohjasakkaan. Liikennettä valvovan poliisimme ammattitaito on tipotiessä.

- On poliisissa osaamista edelleen, mutta lisää tarvitaan. En usko, että Suomeen saadaan syntymään LP:tä vastaava valtakunnallinen liikennepoliisi. Emme tarvitse hallintoa, mutta poliisin määrärahoja on tärkeä puolustaa, että teillämme syntyy tasaväkiset kilpailuedellytykset kaikille. Poliisin määrärahoja on suunnattava ammattitaitoiseen liikenteen valvontaan.

- Samoin on määrättävä muiden pohjoismaiden tapaan meilläkin huomattava sanktiomaksu, joka pelottaa pois vilpintekijät. Lainsäädännön vaikutusarvio on meillä puutteellista, Kujala lisää.

Kuljettajapula on koronan
seurauksena noussut kipeäksi
puheenaiheeksi koko EU:ssa.
Saksassa puhutaan jo myös
bussikuljettajien puutteesta.
Ja Iso-Britannia on Brexitin
jälkeen joutunut aivan kaaokseen
kuljettajapulan johdosta.
Myös Suomessa ja muissa pohjoismaissa
on jo paheneva pula
ammattikuljettajista.

- Puolustusvoimiamme on kiitettävä ratkaisevasta panostuksesta koko maan kuljettajakoulutukseen. Samalla on tehostettava valmistumista ammattikouluista ja vahvistettava sitä, että kuljetusalalla on myönteisiä urakehitysnäkymiä nuorille. Ruotsissa lukioissa on tarjolla mielenkiintoinen kuljetuslinja, joka antaa C-kortin eli vara-ammatin ylioppilastodistuksen mukana. Merkittävä määrä myös tyttöjä on tarttunut mahdollisuuteen, jota meidänkin kannattaa selvittää, Kujala näkee.

- Suomessa ns. kaksoistutkinto on myös hyvä vaihtoehto, hän jatkaa.



On välttämätöntä lisätä yhteistä tekemistä kaikkien toimialaamme puolustavien kanssa!
Ammattikuljettajat ja työnantajat ovat samalla puolella aitaa alennus- ja vähättelytilassa, jota valtiovaltamme tarjoaa
käsittämättömällä ammattiliikenne-
ja kuljetuspolitiikallaan.
Eikö nyt olisi aika yhdistää voimat
AKT:n kanssa tasaväkisten

kilpailuedellytysten aikaansaamiseksi
Suomen teillä. Voisi
olla AKT:n kuljettajajäsenillekin
vaihtelua ensisijaisista tukilakkovaatimuksista.

- Liikenne ja logistiikka kiistatta kaipaavat enemmän puolustamista Suomessa. Emme saa menettää kilpailukykyämme, Anssi Kujala painottaa ja jatkaa:

- Meillä on esimerkiksi teiden talvikunnossapidosta yhteinen huoli AKT:n kanssa. Huono tienpito on liikenne- ja työturvallisuuskysymys.

- Olen halukas lisäämään yhteistä tekemistä kaikkien toimialaamme puolustavien tahojen kanssa. Se on suorastaan välttämätöntä.

Päätökset kaikkiin kysymyksiin
ovat Anssi Kujalalle tutuissa
paikoissa: Eduskunnassa, Valtioneuvostossa
ja Valtiovarainministeriössä.
Kujala on oppinut
läksynsä ja tietää ja tuntee, missä
avaimet tuloksiin ovat: Eduskunnassa.

Pitää vain osata sanoa ääneen.

Anssi Kujala: Toimialan kannalta oleelliset teemat

- Liikenneinfra (esim. 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma)
- Verotus (polttoainevero, autovero, ajoneuvovero yms.)
- Ajoneuvosäädökset (esim. mitat ja massat, kuormanvarmistaminen, ajopiirturi, ajoneuvotekniikka) **- Työvoiman** saatavuus ja osaaminen (mm. PVyhteistyö) **- Työmarkkinat,** kuljetusyritys työnantajana

- Sosiaalisäädökset

- Ilmastopolitiikka,
päästövähennykset (Fit for 55, kansalliset linjaukset)

- Aluekehitys
(liikenne, RRF, JTF, rahoitusmahdollisuudet)

- Digitalisaatio
ja datan hyödyntäminen liiketoiminnassa

- Logistiikka
– laajasti ottaen sisältäen mm. varastointi, toimitusketjut

- Liikenneturvallisuus

- Toimivat
markkinat (ml. Julkiset hankinnat, jätelaki)

- Alalle tulo
(omistajanvaihdokset ja uusien

Teksti | Klaus Bremer, kuvat | Juho Kauranen

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS!