Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
31.03.2021 00:00

- Kuljettajanammatin arvostusta tulisi lisätä tavalla tai toisella. Tämän hetkinen yhteiskuntajärjestelmämme toimii lähes 90-prosenttisesti kumipyöräliikenteen tuottamien kuljetuspalveluiden varassa.

Polttoaineen veronkorotukset tuovat isoja vaikeuksia kuljetusalalle, toteaa Rahtarit ry:n puheenjohtaja **Juha Nyberg**. Ammattidiesel ja vinjetti auttaisivat myös kabotaasin torjunnassa. Näiden eteenpäin viemisessä on kyse poliittisesta tahtotilasta.

Viime numerossa haastattelimme Suomen Kuljetusja Logistiikka ry:n puheenjohtajaa kuljetusalan haasteisiin ja ongelmiin liittyen. Nyt sanaisen arkkunsa samojen teemojen osalta avaa Rahtarit ry:n puheenjohtaja Juha Nyberg.

Rahtarit ry yhdistää kuljetusalan ammattilaiset. Jäsenistöön kuuluvat tasavertaisesti sekä yrittäjät että työsuhteiset kuljettajat. 48 vuotta toimineeseen yhdistykseen kuuluu noin 30 000 jäsentä. Rahtareiden sana on siis painava ja näkökulma kattaa kentän monipuolisesti.

Vantaalla asuva Juha Nyberg aloitti kolmivuotisen puheenjohtajuuskautensavuoden 2020alussa.

Ammattidiesel on ollut pitkään puheenaiheena yhtenä ratkaisuna helpottamaan kuljetusalan kannattavuuden ja polttoaineverotuksen välistä ristiriitaa.

- Ammattidiesel olisi erittäinkin tervetullut polttoainemuoto kuljetusalan yrityksille. Valitettavasti jostain syystä valtiovalta ei ole kovinkaan innokkaasti asiaa ottanutvastaan, vaikka se on ollut pitkään asialistalla.

- Tämänhetkisen polttoaineverokeskustelun nojalta veronkorotukset tuovat isoja vaikeuksia kuljetusalalle ja siksi ammattidiesel, jossa olisi alennettu polttoainevero, on erittäin tärkeä kuljetusalan tulevaisuutta ajatellen. Toivoisinkin hallituksen ja opposition ottavan tämän yhdeksi elvytysmuodoksikuljetusalalla. Kyseessä on kuitenkin tuhansien ja taas tuhansien kuljettajien työpaikat sekä myöskin Suomen huoltovarmuus.

- Pelkona on myös, että henkilöautojen sähköistyessä odotettuakin nopeammalla tahdilla, jää polttoaineverotuloja saamatta suuria määriä ja tämä vaje tullaan paikkaamaan vielä dieselillä ajavien veroja korottamalla. Näinhän meillä Suomessa toimitaan.

Toinen raskaan liikenteen rahoitustekninen ratkaisu, vinjetti avaisi mahdollisuuksia tasapainottaa kilpailutilannetta suomalaisten ja ulkomaalaisten kuljetusten välillä. Miksi vinjetti on vielä vain toiveissa?

- Vinjetti on niin ikään ollut tapetilla vuosikymmeniä. On käsittämätöntä, että Suomi ainoana eurooppalaisenamaana ei ota tiemaksua ulkomaalaisilta kuljetusyrityksiltä. Tämä voisi olla myös valvonnan muoto kabotaasiliikenteessä. Tästäkin on pidetty paljon juhlapuheita, mutta siihen se on jäänytkin.

- Kyse on puhtaasti poliittisesta tahtotilasta – päättäjiltä puuttuu ymmärrystä siitä, että nykyinen toimintamalli vain kerää ulkomaalaisia kuljetusyrityksiä meidän alueellemme tarjoamaan palveluitaan edullisilla hinnoilla (laillisesti tai laittomasti), koska kustannustasapaino puuttuu.

- Nämä vinjettimaksut voitaisiin osoittaa suoraan tiestön kunnossapitoon, mikä olisi erittäinkin oiva kohde. Suomi on «selvittänyt» vinjetin käyttöönottoa ja selvitys on «osoittanut», että tällaisen veron käyttöönotto tarkoittaisi suomalaiselle tavaraliikenteelle moninkertaisesti enemmän verorasitusta kuin Venäjällä rekisteröityihin tavaraliikenteen kuljetusvälineisiin. On varmasti työkaluja millä suomalaiselle tavaraliikenteelle voitaisiin palauttaa tiemaksu, se on vain tahtotilan kysymys.

Juha Nybergin mukaan Liikkuvan poliisin (LP) lakkautuspäätös oli erittäin surullinen ja väärä päätös. - Suomi tarvitsee vastaavanlaista liikennepoliisia, jolla on raudanluja ammattitaito ja joka valvoo raskasta liikennettä, rattijuoppoja, huumekuskeja ja yleensäkin liikennekäyttäytymistä.

Yksi työkaluhan olisi edellä käsitelty ammattidiesel. On hyvä tosiaan huomioida, että suomalaiset kuljetusalan tahot, joita vinjettimaksut koskettaisivat, ovat silti pitkälti sen kannalla.

Kilpailutilannetta ammattiliikenteessä vääristää myös se, että Suomeen tulevan raskaan liikenteen mukanaan tuomia polttoainemääriä ei rajoiteta mitenkään.

- Yhtälailla tämä asia on puhuttanut pitkään ja silti ulkomaalainen hyötyajoneuvo voi tulla Suomeen jopa 1 000 litran tankilla, tankki täynnä ja verovapaasti. Tämäkään ei tuo Suomeen yhtään veroeuroa, kuten ei olematon tiemaksukaan.

- Vuonna 2014 eräs kansanedustaja otti asian eduskunnassa kirjallisena kysymyksenä, jossa ehdotettiin maksimissaan 400 litraa tankeissa ja 200 litraa ulkopuolisessa astiassa. Vastaus oli, että Suomella ja Venäjällä on sopimus aiheesta ja Venäjä ei hyväksy tuontirajoja. Se siitä sitten, asia oli loppuun käsitelty.

- Surullista tässä on se, että tämä ”vapaatuonti” vääristää kilpailua Suomen sisäisessä liikenteessä. Suomi on ainoa maa Euroopassa, joka ei rajoita muualta tulevan raskaan liikenteen polttoainemäärän tuontia.

Rajoitusten suhteen voisi myös ottaa mallia esimerkiksi Ruotsin ja Norjan talvirengasmääräyksistä, jotka ovat tiukempia kuin Suomessa. Rajoitukset vaativat toimiakseen hyvää valvontaa. Valitettavasti ammattiliikenteen valvonta on Suomessa nykyään heikolla tolalla.

- Liikkuvan poliisin (LP) lakkautuspäätös oli erittäin surullinen ja väärä päätös. Liikenneturvallisuus vaarantui siitä päivästä lähtien kun ”liikkuvat” postuivat tien päältä. Suomi tarvitsee vastaavanlaista liikennepoliisia, jolla on raudanluja ammattitaito ja joka valvoo raskasta liikennettä, rattijuoppoja, huumekuskeja ja yleensäkin liikennekäyttäytymistä. Tämä myöskin lisäisi tienvarsivalvontoja, joita Suomessa kaivataan kipeästi.

- Nyt kun poliisi pitää raskaan liikenteen ratsioita, kuljettajalla voi mennä pitkäkin tovi ratsiassa, koska osaamista ei ole, ainakaan niin vahvasti kuin LP:ssä aikoinaan oli. Yhdistyksemme on LP:n lakkauttamisesta lähtien vaatinut tasapuolista ja laadukasta liikennevalvontaa, viimeksi jätimme lausuntomme sisäministeriölle poliisin liikenneturvallisuuslinjauksista.

Kuljettajapula on kasvava ongelma. Millä keinoin alalle saadaan lisää työvoimaa?

- Kuljettajanammatin arvostusta tulisi lisätä tavalla tai toisella. Tämän hetkinen yhteiskuntajärjestelmämme toimii lähes 90-prosenttisesti kumipyöräliikenteen tuottamien kuljetuspalveluiden varassa. Luulisi kansalaistenkin ymmärtävän, että jos logistiikkaketjut pysähtyvät syystä tai toisesta, niin kauppojen hyllyt tyhjenevät hetkessä ja teollisuus alkaa yskimään samalla.

- Raskasta liikennettä pidetään usein valitettavasti vain tientukkona ja saastuttajana. Yritysjohtajat valittavat julkisuudessa, että maamme kilpailukyky on huono korkeiden palkkojen ja kuljetuskustannusten takia. Tämä luo negatiivista kuvaa kuljetuselinkeinosta, vaikka suurin osa kuljetusyrityksistä taistelee eloonjäämisestä samaan aikaan, kun suuryritykset tahkovat miljardivoittoja.

- Alalla on valitettavasti myös sellaisia työnantajia, jotka menevät työntekijöihin nähden sieltä mistä aita on matalin. Olisi erittäin hyvä, jos tällaisetkin työnantajat arvostaisivat työntekijöitään, niin silloin voisi tuloksetkin olla toisenlaisia. Välillä tuntuu, että kuljettaja on se välttämätön paha, mutta ilman kuljettajia tämä yhteiskunta ei toimi.

- Meidän tulisi saada kuljettajanammatti houkuttelevaksi ja arvostetuksi, niin uskoisin että silloin voisi nuoria kiinnostaa kuljetusala ihan toisella tavalla. Meidän pitäisi saada myös peruskoulut ymmärtämään kuljettajanammatin tärkeys niin, että opinto-ohjaajat tarjoaisivat vaihtoehtoina logistiikkakoulutusta kokonaisuudessaan.

Teksti | Henri Pakarinen

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS!