

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 4/2022

Onko tarkoitus tappa maaseutu,

Annika Saarikko?

Valtiovarainministeriön toiminta ei lakkaa ihmetyttämästä. Etenkin kun sen johdossa on Keskustapuolueen puheenjohtaja, ministeri **Annika Saarikko!** Hölmöily tieliikenteen kuljetuselinkeinojen kohtelussa Covid-laman ja sitä seuranneen siru- ja komponenttipulan jälkeen on synnyttänyt huvittuneita puheita metsäsuomalaisista kuljetuspiirteissä muissa EU-maissa. EU-maat eivät epäröineet myöntämästä nopeasti sekä rahallista tukea että polttoaineiden tuntuvia veroalennuksia ja ammattidiesel- huojennuksia autoilijoille yleensä ja raskaalle liikenteelle erityisesti.

Paitsi Suomessa.



Mitä tekee Valtiovarainministeri Annika Saarikko? Entä pääministeri Sanna Marin? Tai liikenneministeri Timo Harakka?

Suomessa valtiovalta on myöntänyt vain pirstaleisia tukia, änkyttämällä ja pihistämällä. Takapiruna erottuu selvästi valtiovarainministeriön hidastelu ja vastustus. EU:ssa suositun ammattidieselin käyttöönottoa on estetty 1990-luvulta saakka ja hidastellaan nytkin kaikin keinoin. Ylivelkaantuneena ja ainoana EU-maana Suomella on lisäksi varaa jättää kokonaan perimättä ”Vinjettä” eli tiemaksuja raskaalta liikenteeltä - vastoin jopa omien kuorma-autoyrittäjiemme kattojärjestön SKAL:n vuosia kestäneitä toistuvia pyyntöjä saada itsekin osallistua maksajina teiden kunnossapitoon! Valtiovarainministeriö panee mieluummin omat kansalaisensa pitämään veroillaan kunnossa ilmaisia teitä ulkomaiselle ammattiliikenteelle. Bensan ja dieselin verojohtajaksi sanotun

Markus Teräväisen

perustelu tiemaksujen käyttämättä jättämisestä Suomessa on naurettava

(vrt. Teräväisen haastattelu, □

Atk 3/2022)

Bussimaailman tilannearvio tässä lehdessä todistaa sähköä ”vallankumousta” ajoneuvojen polttoaineena. Tuntuu että Suomessa ylimmät päättäjät - valtiovalta, kunnat, ELY-keskukset – eivät muuta näe, semminkin kun se antaa niille mahdollisuuden kasvattaa omaa valtaansa veronmaksajien varoilla tappiollisessa julkisessa liikenteessä.

Jokaiselle kuljetusalan ammattilaisella on kuitenkin selvää, että raskas tieliikenne (joka vastaa 80-90 %:sta maamme tavarakuljetuksista) on ainakin koko kuluvan vuosikymmenen vielä täysin riippuvainen dieselistä kuljetuskaluston polttoaineena.

Tilannearvio tässä lehdessä todistaa myös, että sähkö kuin myös muut vaihtoehtoiset polttoaineet, sopivat vasta lyhyiden matkojen, pääasiassa kaupunkien, kuljetuksiin.

Maaseutu pitemmillä reiteillään ja kuljetusmatkoillaan on vielä täysin riippuvainen dieselveikosta. Ylimpien päättäjien sokaistuminen sähkön voimasta estää nyt näkemästä maaseudun liikkumis- ja kuljetusongelmat dieselin nykyhinnoilla. Se on johtanut maaseudun bussi- ja kuorma-autoliikenteen yrittäjien syvään lamaan. Ajoneuvoja myydään pois, uutta ei osteta, autokanta pienenee ja vanhenee, yrittäjiä kaatuu ja nuori sukupolvi hakeutuu muualle. Vielä henkitorissaan jatkaviltakin loppuu usko huomiseen.

Mitä Suomen laajan ja pitkien välimatkojen maaseutu sitten tekee. Tunninjunilla ja tavarajunillako hoidetaan heikkenevän maaseutumme kulkuyhteydet? Niinkö nähdään? Mitä tekee valtiovarainministeri Annika Saarikko, ymmärtääkö mitään kuljetusongelmista? Mitä tekee liikenneministeri

Timo

Harakka

, ei tee mitään? Tajuaako pääministeri

Sanna Marin

?

**Suomi, on aika nähdä kiireesti maaseudun
kuljetusongelmat!**