

*Pääkirjoitus:*

---

*Auto, tekniikka ja kuljetus 8/2019*      **Poliittisia päätöksiä**

Tyhjästä on paha nyhjästä, eikä raha puissa kasva. Valtion budjetissa elävä alituinen resurssien niukkuus on toki tosiasia, mutta resurssien jakaminen on aina myös poliittinen kysymys. Kuljetusalan näkökulmasta niukkuutta todella riittää Suomen hieman alle 80 000 kilometriä pitkässä tieverkostossa, jonka kunto rapistuu huimaa vauhtia. Joku vääreleuka saattaisi todeta, että Suomessa raha tosiaan kasvaa puissa, eikä ole huomionsa kanssa täysin väärässä. Tämän lehden useasta artikkelista käy ilmi, metsäteollisuus tuo usealle leivän pöytään, joko suoraan tai epäsuorasti. Puutavarankuljetuksissa teiden kunto korostuu, sillä niissä käytetään paljon alemmaa tieverkostoa, jonka annetaan rapistua ensimmäisenä.

Tien käyttäjille huonontunut tieverkosto näkyy nopeus- ja painorajoituksina. Tämä iskee erityisesti raskasta kalustoa käyttävään kuljetusalaan ja eritoten puukuljetuksiin, joissa liikuteltavat massat ovat erittäin suuria. Pian alkavat talviolosuhteet luovat vielä omat haasteensa teiden kunnolle.

Suomi elää hyväkuntoisesta tieverkostosta. Tieverkkoon satsaaminen ei ole rahojen heittämistä kankkulan kaivoon, vaan järkevä poliittinen ratkaisu, joka maksaa itsensä takaisin. Puussa kasvavaa rahaa pitää päästä nimittäin keräämään.



**Talvi kurittaa pian huonokuntoista tieverkostoa.** Liikenneyhteyksien luomisessa ja ylläpitämisessä ei aina voi tehdä helppoja kustannusarvioita, mutta ne ovat edellytys uusien elinkeinojen luomiselle ja jo olemassa olevien säilymiselle. Perusväylänpitoon tulleet lisäpanostukset sekä päätökset uusista liikenneinvestoinneista ovat oikeansuuntaisia päätöksiä.

Kuljetusalan kannalta toisenlainen päätös on ollut dieselin polttoaineveron korotus ja verotuen poistaminen biopolttoaineilta. Esimerkiksi SKAL:n arvion mukaan maanteiden tavaraliikennettä harjoittavien yritysten kustannukset nousisivat lähes 80 miljoonalla eurolla vuodessa, mikä vastaisi noin 1,2 prosentin kustannusnousua kuorma- ja pakettiautojen osalta. Ajoneuvoyhdistelmien kustannukset nousisivat veronkorotuksen myötä 1,4 prosentilla.

Kustannusten nousu pistää suomalaisen kuljetuselinkeinon entistä ahtaammalle. Poliittisilla päätöksillä on tässäkin asiassa tosin mahdollista tehdä tilannetta korjaavia ratkaisuja. EU ei nimittäin kiellä veronpalautusta ammattiliikenteelle.

Kuten Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n puheenjohtaja

**Jan Ingman**

tämän lehden tentissä (s. 14) toteaa, ammattiliikenteen kompensatiomalleja on Euroopan maissa useita. Ammattimaisesta dieselin käytöstä, eli tarpeeksi suuresta vuotuisesta kulutuksesta, voisi esimerkiksi maksaa veronpalautuksia.

Suomalaista kuljetusalaa on mahdollista tukea myös muillakin tavoin, kuten suojelemalla kabotaasilta. EU:n sisämarkkinoilla on täysin oikeutetusti rajat ylittävä toiminnan vapaus, mutta unioni ei suinkaan tässäkään asiassa sido Suomen käsiä määräämästä säädöksistä ja määräyksistä, joilla kilpailukyky säilyy. Kyse on lopulta poliittisista päätöksistä.