



UPM haluaa sulkea Kaipolan paperitehtaan. Toiminta ei kannata ja verorasitus on käynyt Suomessa ylivoimaiseksi, toimitusjohtaja Pesonen sanoo. Pääministeri Sanna Marin (SDP) moittii, että ”kannattava” tehdas suljetaan ja rientää rauhoittamaan tehtaan työntekijöitä. Duunariäänet on elinehto SDP:lle ja ay-liikkeelle.

Metsäteollisuuden johto säikähti Marina ja pyörsi Pesosen sanoja. Marin, SDP ja maan hallitus voivat koitua kalliiksi metsäteollisuudelle. Verorasitettu metsäteollisuus on pakotettu hakemaan ”maailman halvimpia kuljetuksia” tuotteilleen. SDP, SAK, AKT, EK avittavat.

Niinpä Suomi on avannut ovensa Itä-Euroopan halpakuljetuksille. Tieliikennettä ja määräyksiä ei valvota. Halpakilpailu kaataa suomalaisia kuljetusyhtiöitä, ammattikuljettajia ja työpaikkoja. Se tuo järjestäytyneen kuljetusrikollisuuden teillemme enemmän kuin Ruotsissa ja Tanskassa. Samalla hallitus lisää entisestään rasitteita kotimaisille kuljetusyhtiöille.



Pekka Lundmark ja Jyri Häkämies johtavat ”maailman halvimpia kuljetuksia” ajavaa EK:ta.

Vuodesta 2010 dieselpero on nostettu 60%. Dieselissä on liki 70% veroja. Elokuun 1. tuli uusi 6,46 senttiä/l korotusta, n. 80 miljoonaa euroa lisää valtiolle. Samalla nk. pumppuhinta

nousi 2,4 senttiä/ l eli n. 30 miljoonaa lisää valtiolle. Eikä riitä. Myös biodieselin verotukea halutaan pienentää 5 senttiä/l/vuosi 2021-22-23, mikä tuo valtiolle 115 miljoonaa euroa lisää jokaisena kolmena vuotena. Kuljetusliikenteen verot nousevat 1,3 miljardiin (vrt.ero: miljoona sekuntia = 11,6 vrk; miljardi = 3,17 vuotta!). Kaikkiaan valtio kerää liikenteestä liki 9 miljardia ja maksaa takaisin (tienhoitoon, ym.) n. 1,5 miljardia. Veronkorotukset lisäävät n. 300 miljoonaa logistiikkakustannuksiin. Suomen logistiikkakustannukset BKT:stä, 11,4%, ovat näin Euroopan korkeimpia (Ruotsin 7,1%, Norjan 7,7%, Tanskan 6,1%, Saksan 8,6%, jne.).



Pekka Lundmark ja Jyri Häkämies johtavat ”maailman halvimpia kuljetuksia” ajavaa EK:ta.

Lisäksi halpadiesel ja 1000 l säiliöt kurittavat kuljetusyrittäjiämme. Itäeurooppalaiset halpayhtiöt ovat tulleet Suomen teille jopa puolet, 50%, halvemmalla puolalaisella, liettualaisella, latvialaisella dieselillä. Sitä tuodaan jopa yli 1000 litra polttoainesäiliöissä. Valvomattomilla teillämme ajetaan laitonta kabotaasia, myös polttoainevarkauksien voimalla, EU:n työ- ja lepoajoista välittämättä, ylinopeus- ym. sakkoja maksamatta, muista laittomuuksista (vrt. Ruotsi, Tanska, Norja) välittämättä – ostamatta Suomessa litraakaan kalliiksi verotettua dieseliä. Tulli ja poliisi ei välitä. Muut EU-maat päästävät rajojensa yli vain autonvalmistajan suurimmalla säiliöllä. Ylisuuret säiliöt merkitsevät liikenneturvallisuuteen vaikuttavaa rakenteellista muutosta, joka pitää hyväksyttää sekä auton valmistajan että muutoskatsastuksen toimesta. Suomessa EK, SAK, AKT, SDP katsovat sivuun.

Vinjettiäkään halpamaiden kilpailijat eivät joutu maksamaan Suomessa.

Kaikissa muissa Euroopan maissa kuorma-autokuljetukset joutuvat maksamaan nk. Vinjettiä, tiemaksuja km- tai aikaperusteella käyttämiensä teiden kuluttamisesta. Suomi tarjoaa ilmaisia teitä halpamaidenkin kilpailijoille – Suomen veronmaksajat maksavat!



Matti Vanhanen vaati energiaalennuksia, muttei dieselille.

Raskaista yhdistelmistä 11-13% on ulkomaalaisia. Liki 3000 ulkomaalaista joka päivä. SKAL

toivoo aikaperusteista vinjettiä. Jos ulkomaalaiset maksaisivat EU-tason 13-14€/päivä 250 päivää/ vuosi, se tekisi yli 10 miljoonaa euroa/vuosi. Sillä kunnostaisi monta kilometriä teitä Suomessa! Eduskunta kuitenkin torppasi esitetyn vinjetti-aloituksen 2021 alusta (Valtionvarainministeriön?) omituisella laskelmalla muka 3,5-4,5 miljoonan keräyskustannuksilla/vuosi, olettamuksella että myös suomalaisten olisi maksettava vinjettimaksu, ja epäilyllä että EU-edellyttäisi myös kaikki yli 3,5 tonnin kuorma-autot vinjetin piiriin. Pahalta haisi tekoselitys. EU-maissa kierretään vinjetti-palautus oman maan kuljetusyrittäjille nk. ammattidieselillä. Sitä tankataan samoista dieselpumpuista kuin kaikki muut autoilijat. Kuljetusyrittäjä voi sitten hakea veronpalautusta todistamiensa kuljetustehtävien dieselkulutuksesta. Järjestelmä toimii jo myös Suomessa maatalouden ja teollisuuden energiakustannusten palutuksissa. SKAL on esittänyt ammattidieselin soveltamista Suomessa, mutta valtiovarainministeriö, EK, SDP, SAK, AKT eivät ole tukeneet.



AKT pysäyttää surutta satamat, muttei halpamaiden laittomia kuljetuksia.

Valtiovarainministeri **Matti Vanhanen** katsoo, että sähkövero on alennettava vientedellytysten parantamiseksi. Miksei myös dieselveroa samasta syystä?

Veroilla rasitetut metsä- ja metalliteollisuus, ja niiden myötä EK, edellyttävät pärjätäkseen viennissä "maailman halvimpia kuljetuksia koska ovat 1000 km kauempana ostajista kuin kilpailijansa Ruotsissa". SDP, SAK, AKT myötäilevät. Suuryritysten suuret työntekijämäärät, äänestäjät, on niille elinehto. Sen kallis hinta on Suomen oman kuljetuselinkeinon alamäki, joka maksetaan sokeasta vallasta.