

Lakialoite 41

Minna Karhunen /kok: Lakialoite laiksi moottoriajoneuvoverosta annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnalle

Moottoriajoneuvoverolain (722/66) 5 §:n mukaan sähköautoista peritään ns. dieselveroa. Lain tarkoituksena on, että vuotuinen vero kannetaan periaatteessa kaikista ajoneuvoista, joiden käyttövoimaa verotetaan lievemmin kuin moottoribensiiniä. Tämä tapahtuu siten, että tietyllä vuotuisen ajosuorituksen määrällä bensiini- ja dieselajoneuvoista maksetaan suunnilleen sama määrä veroa.

Aikana, jolloin ympäristönäkökohtiin kiinnitetään yhä enemmän huomiota päätöksenteossa, yleisenä pyrkimyksenä lienee mahdollisimman kestävien ratkaisujen tukeminen. Näin ollen ei vaikuta perustellulta, että erityyppisten ajoneuvojen verotus on samalla tasolla huolimatta eroista niiden päästötasoissa ja terveyshaitoissa. Esimerkiksi Yhdysvaltain terveysministeriö julkisti vuonna 1988 dieselpakokaasut mahdollisesti syöpää aiheuttaviksi ammattialtisteiksi niille, jotka työssään joutuvat tekemisiin niiden kanssa (Auto, terveys ja ympäristö s. 48). Sähköautoista ei tiettävästi vastaavaa haittaa ole, joten terveysnäkökohdat asettavat ne selvästi dieselkäyttöisten ajoneuvojen edelle. Tämä olisi johdonmukaista ottaa huomioon myös verotuksessa; terveysriskeillä on myös mahdollisia taloudellisia seurauksia.

Kasvihuonekaasujen — joista tärkein on hiilidioksidi — aiheuttama kasvihuoneilmiö saa aikaan maailman keskilämpötilan nousua, jolla on vähäisenäkin suuria vaikutuksia ilmastoon. Maapallon hiilidioksidipäästöistä liikenteen käyttämän fossiilisen polttoaineen osuudeksi on arvioitu 25 % (Auto, terveys ja ympäristö s. 219). Fossiilisten polttoaineiden polttaminen aiheuttaa myös happosadetta eli sadeveden pH-arvon laskemista. Tämä johtaa mm. kasvillisuusvaurioihin, rakennuksien syöpmiseen sekä vesistön ja maaperän happamoitumiseen (sama, s. 55). Näitä ilmiöitä vasten tarkasteltuna sähköauto on selvästikin ekologiselta kestävyydeltään fossiilista polttoainetta käyttävää autoa parempi ratkaisu.

Vaikka sähköautojen varsinainen päästötaso lopulta riippuukin niiden käyttämän sähköntuotantotavasta, on niiden suoraan autosta mitattuna alhaisella päästötasolla välittömämpiä vaikutuksia taajamien ilmanlaatuun. Monissa taajamissa bensiiniä ja dieselöljyä käyttävät ajoneuvot saastuttavat maanpinnan läheistä ilmaa huomattavassa määrin. Esimerkiksi talvella 1996 Helsingin ilmanlaatu oli liikenteen ja energiantuotannon päästöjen vuoksi välillä niin huono, että mm. astmaatikoit saivat oireita tyypidioksidin ja hiilimonoksidin ohjearvojen ylittyessä. Sähköautojen käyttämä sähköntuotantotapa ja sen aiheuttamat päästöt ovat tietenkin riippuvaisia laajemmista energiapoliittisista ratkaisuista. Tämä kuitenkin merkitsee, että periaatteessa sähköautoille on olemassa vaihtoehtoisia energiantuotantomuotoja, joista toiset ovat ekologisesti kestävämpiä kuin toiset. Esimerkiksi Los Angelesissa, jossa sähkö tuotetaan kaasulla ja ydinvoimalla, sähköautojen päästöjen on arvioitu olevan vain 1 % bensiinikäyttöisten päästöistä (Newsweek 22/96).

Tällä hetkellä sähköautoja on käytössä suhteellisen vähän (esim. Suomen Posti Oy käyttää niitä jakelutoiminnassaan), mutta mm. Kaliforniassa edellytetään, että vuonna 2003 myytävistä autoista 10 % on sähkökäyttöisiä. Samansuuntainen kehitys on varmaankin odotettavissa myös Suomessa. Monet suuret autonvalmistajat, mm. General Motors, Honda ja Toyota, suunnittelevat menneistä "can't be done" -ennakkoluuloistaan luopuneina omia sähköautomallejaan. Sähköautojen ongelmia ovat olleet melko lyhyt toimintasäde (joka tosin ei esim. postinjakelussa ole haitaksi) ja säännöllinen tarve akkujen uusimiseen. Uusissa sähköautoissa kuitenkin yhdellä latauksella ajettavan matkan on parhaimmillaan arvioitu olevan n. 450 km ja akkujen iän jopa 10 vuotta (Newsweek 22/96).

Yhdysvalloissa on tosin olemassa ennusteita, joiden mukaan sähköautojen käyttö ei merkittävästi lisää ilman puhtautta, sillä maan autokanta

uusiutuu täysin joka tapauksessa matalapäästöisillä malleilla (Newsweek 22/96). Toistaiseksi kuitenkin vertailu sähköauton ja bensiinikäyttöisen auton välillä kallistuu sähköauton voitoksi, ja matalapäästöiset bensiinikäyttöiset autot lienevät ainakin vielä scifiä. Silti vaikuttaa realistiselta olettaa, että myös bensiinikäyttöisten ajoneuvojen hyötysuhde paranee ja päästötaso tulee laskemaan, mutta jätetäänkö näissä ennusteissa ottamatta huomioon maapallon uusiutumattomien fossiilisten polttoaineresurssien rajallisuus, joka pitkällä tähtäimellä suosinee sähköautoja? Öljyä on näet arvioitu riittävän n. 40 vuodeksi eteenpäin (Suomen Kuvalehti 1/95).

Jos kyseessä oleva 432 markan summa vaikuttaa sinänsä pieneltä tai symboliselta, on sillä kuitenkin merkitystä osoituksena vakavasta ja risti-riidattomasta suhtautumisesta ympäristö- ja terveysnäkökohtiin.

Lakiehdotuksessa esitetään, että moottoriajoneuvoverolain 5 §:n 1 momentista poistetaan maininta sähköä käyttävästä ajoneuvosta, mikä käytännössä merkitsisi sähköautojen vapauttamista dieselperverosta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että Eduskunta hyväksyisi seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

moottoriajoneuvoverosta annetun lain 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan moottoriajoneuvoverosta 30 päivänä joulukuuta 1966 annetun lain (722/66) 5 §:n 1 momentin johdantokappale seuraavasti:

5 §
 Varsinainen ajoneuvovero on dieselöljyä tai moottoripetrolia käyttämään tarkoitetusta taikka nestekaasua käyttävästä moottoriajoneuvosta:

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
 kuuta 199 .

Helsingissä 17 päivänä syyskuuta 1996

Minna Karhunen /kok