

Verrattuna saman elintason omaaviin Euroopan maihin on Suomen autokanta paitisi suhteellisen pieni, myös poikkeuksellisen vanha. Ajamme täällä keskimääräistä vanhemmilla, huonokuntoisemmilla ja ympäristöä saastuttavammilla autoilla kuin muissa vastaavissa maissa. Autojen ostohintoihin sisältyvä autovero ja arvonlisävero tekevät auton hankinnan maassamme suhteettoman kalliiksi. Vaikka autojen hinnat ovat viime aikoina lähestyneet muun Euroopan hintatasoa, ovat hinnat vieläkin korkeita ja takavuosina suhteellisesti vieläkin korkeammat hinnat ovat saaneet aikaan sen, että autokantamme rakenne on vinoutunut. EU onkin vaatinut Suomea korjaamaan autojen verotuskäytäntöä yleiseurooppalaiseen suuntaan, mutta ratkaisut viipyvät vielä.

Eräissä suhteessa Länsi-Euroopan maiden autokanta eroaa selvästi Suomen autokannasta. Tämä eroavaisuus on dieselautojen määrä.

Automotive News -lehden mukaan Länsi-Euroopassa dieselkäyttöisten henkilöautojen rekisteröinti ylittää kuluvana vuonna ensimmäistä kertaa bensiinikäyttöisten autojen määrän. Tammi-elokuussa rekisteröidyistä uusista autoista 50,6 prosenttia on dieselmoottorilla varustettuja. Luxemburgissa dieselautot ovat suosituimpia. Siellä niiden osuus on kuluvana vuon-

na myydyistä autoista ollut 75,8 %. Belgiassa osuus on 73,4 % ja Ranskassa 69,9 %. Itävallassa, Italiassa, Portugalissa ja Espanjassa dieseliä on osuus on kaikissa yli 60,0 % ja Saksassakin 43,6 %. Suomea alhaisempi osuus dieseleillä on vain Kreikassa ja Ruotsissa. Suomessa dieseliä on osuus uusien autojen rekisteröinnistä on edelleen alle 20 %.

Suomessa verotus syrjii dieseliä

Suomessa dieselautoille on säädetty erityinen dieselveero, jonka nimi tosin nykyisin on muuttunut käyttövoimaveroksi. Tuo vero on aikoinaan säädetty ehkäisemään dieselautojen edullisuutta bensiinautoihin verrattuna, koska dieselin polttoainevero on ollut alhaisempi kuin bensiinissä. Pariin vuosikymmenen dieselveeron olemassaolo on kuitenkin tosiasiaa perustunut ainoastaan verotulojen keräämiseen valtiolle. Useimmissa Euroopan maissa dieselpolttoaineen hinta on bensiinin kanssa samalla tasolla ja dieselajoneuvoja verotetaan muutenkin samalla tavoin. Viime aikoina dieselautoja on lisäksi alettu suosimaan ympäristösyistä, sillä etenkin kaupunkiliikenteessä niiden tuottamat ympäristöhaitat ovat tuntuvasti vastaavan kokoisia bensiinautoja pienempiä. Suomessa poliitikot eivät ole vielä tätä seikkaa noteeranneet, vaan käytännössä ympäristöystävällisiä

Diesel -autot autoilijoiden suosiossa Euroopassa

Joka toisessa uudessa autossa dieselmoottori

dieseleitä verotetaan yhä kovemmin kuin enemmän saasteita tuottavia samankokoisia bensiinautoja.

Diesel edistynein polttomoottori

Dieselautojen pienestä osuudesta johtuen suomalaisilla autoilijoilla on usein edelleen mielikuva dieselautoista savuttavina, hitaina ja äänekkäinä kulkuneuvoina. Lyhyt koeajao nykyaikaisilla dieselautoilla kuitenkin romuttaa nämä mielikuvat nopeasti. Elektroninen polttoaineen syöttö ja palamistapahtuman ohjaus ovat tehneet

dieselmoottorista monessa suhteessa bensiinimoottoria miellyttävämmän, taloudellisemmän ja tehokkaamman voimanlähteen.

Dieselmoottorit olivat ennen ns. esikammimoottoreita, joissa palotapahtuma aiheutti voimakkaan entisajan dieselille tyypillisen karkean "nakuttavan" käyntiään, joka etenkin kiihdyttäessä kuulosti epämiellyttävältä. Polttoaineen ruiskutus tapahtui mekaanisesti ja palaminen oli epätäydellistä, jolloin etenkin kiihdyttäessä muodostui mustaa savua.

Nykyisissä dieselmoottoreissa polttoaineen ruiskutus

tapahtuu erittäin suurella paineella ja elektronisesti ohjattuna. Polttoaine ruiskutetaan lisäksi vähintään kahdessa vaiheessa sylinteriin, jolloin palamistapahtuma alkaa asteittain. Tämän ansiosta nykyisten dieselmoottorien käynti ei ole enää entisenlaista karkeaa nakuttava. Koska polttoaineen palaminen on erittäin tehokasta, ei päästöjä juuri synny ja polttoaineen kulutus entisiin samankokoisiin dieselmoottoreihin verrattuna on lähes puolittunut samalla kun moottoreiden tehot ovat kasvaneet kymmeniä prosentteja. Nykyaikainen dieselmoottori edustaaakin tehokkainta massatuotannossa olevaa öljyyn perustuvaa polttomoottorityyppiä. Sen tehokkuus näkyy myös siinä, että uusien dieselmoottorien kehittämä hukkalämpö on niin vähäistä, että se ei tahdo riittää auton sisätilojen lämmittämiseen kylmissä olosuhteissa.

Palaminen dieselissä tehokasta

Kasvihuoneilmion voimistuksessa polttomoottorien aiheuttamiin hiilidioksidipäästöihin on kiinnitetty yhä suurempaa huomiota. Tässäkin dieselmoottorit edustavat parhainta käytössä olevaa teknologiaa. Dieselmoottorissa tapahtuva polttoaineen tehokas palaminen tuottaa merkittävästi vähemmän häkää kuin vastaavan kokoisessa bensiinimoottorissa tapahtuu. Kun lisäksi die-

selmoottorin pakokaasussa esiintyvät pienhiukkaset pystytään uuden tekniikan avulla ottamaan talteen, on dieselmoottori ympäristöä mahdollisimman vähän raskas.

Tulevaisuudessa autojen verotuksen on ennakoitu perustuvan suurelta osin niiden tuottamiin ympäristöhaittoihin. Viimeistään silloin dieselmoottoreihin kohdistuva verotus muuttunee Suomesakin eurooppalaiselle tasolle. Vaikka liikenteen päästöt aiheuttavatkin vain 16 % kaikista maamme savupäästöistä, on niidenkin vähentäminen tärkeää – etenkin jos se ajosuoritteista tinkimättä on mahdollista.

Dieselautot maksavat etenkin Suomessa yleensä enemmän kuin vastaavat automallit bensiinimoottorilla varustettuna. Tämä on perustunut aikoinaan dieselautojen pienempiin valmistussarjoihin ja alhaisempaan myyntivolyymiin. Nyt dieselautojen valmistussarjat ovat monissa tapauksissa suurempia kuin vastaavien bensiinimallien ja myös myyntivolyymit suurilla markkinoilla ovat vähintään yhtä suuria. Dieselautojen kalliimmalle hinnalle ei siis enää ole perusteita ja hintaerot perustuvatkin ainoastaan autokaupan omiin intresseihin.

Heikki Lehtinen