

Amerikkalaista talousnäkökulmaa liikenteen päästöihin

HARRINGTON, WINSTON & VIRGINIA McCONNELL (2007; toim.). *Controlling automobile air pollution*. 550 s. Ashgate, Burlington.

Maantieliikenteen päästöjä taloustieteellisesti ja yhteiskunnallisesti käsittelevässä kirjassa amerikkalainen ajattelutapa näkyy selvästi. Kokoomateos sisältää 26 liikennepäästöihin liittyvää artikkelia, jotka on jaoteltu neljään osaan. Ensimmäiseen osaan on koottu liikennepäästöön-

gelman mittasuhteita käsittelevät artikkelit, toinen käsittelee ilman laatuun vaikuttavia päästöjä, kolmas kasvihuonepäästöjä ja neljäs muita ajoneuvoliikenteen aiheuttamia ongelmia, kuten onnettomuuksia, ruuhkia ja melua.

Ympäristötaloustiedettä edustava teos kuuluu kustantajan talous- ja yhteiskuntapainotteiseen sarjaan, joskin myös yksilön käyttäytymistä ja valintoja pohditaan. Tekninen tieto esimerkiksi päästöjen syntymekanismeista ja

niiden vähentämisestä moottorin palamistapahtumassa tai pakokaasunpuhdistusjärjestelmissä sivuutetaan.

Toimittajien laatima johdanto-osa teoksen alussa tiivistää ansiokkaasti kaikkien artikkelien ydinkohdat ja tärkeimmät havainnot. Johdannon alaotsikointi noudattaa koko teoksen aihealueiden jakoa. Lisäksi sen lopussa on yhteenveto loppupäätelmineen. Johdanto-osaan on liitetty havaintoja myös muista aihepiiristä käsittelevistä artikkeleista. Niistä on laadittu erillinen lähdeluettelo johdannon loppuun.

Teoksen artikkelien ikä vaihtelee. Vanhimmat ovat vuosilta 1982 ja 1983, kun taas uusimmat on kirjoitettu vuosina 2005 ja 2007. Vanhimmat eivät tarjoa kovin relevantteja ohjeita päästöongelmien vähentämiseksi, mutta antavat hyvän historiallisen perspektiivin siihen, miten asiat on aikanaan nähty ja miten näkökulmat ja painotukset ovat vuosien kuluessa muuttuneet. Lukijan kannalta on hieman hankalaa, että artikkelien julkaisuvedot on merkitty ainoastaan sisällysluetteloon. Kirjoitusvuoden olisi hyvä olla näkyvissä myös artikkelin yhteydessä, jotta lukija osaisi suhtautua sisältöön oikealla tavalla.

Kirjan painoasu ei ole kaikilta osin virheetön: joillakin sivuilla kirjaimista näkyy lievät varjot niiden sivussa. Myös muutamat graafit ovat painojäljeltään niin huonoja, että osa informaatiosta jää saamatta.

Joissakin artikkeleissa syvälinen taloustieteellinen näkökulma ja erityisesti verotusmenetelmien yksityiskohtiin pureutuva tarkastelutapa on niin vahva, että muita teemalajeja edustavien lukijoiden voi olla vaikea sisäistää niiden sanomaa. Teoksen nimi antaakin sen sisällöstä osittain vääran kuvan: harvassa artikkelissa esitellään päästöjen vähentämisen mahdollisuuksia. Sen sijaan tekstit käsittelevät taloustieteellisiä teorioita, joiden soveltamiskohteena ja sivujuonteena pakokaasupäästöt esiintyvät.

Talouden näkökulman painottaminen paljastaa kirjan yhdysvaltalaisen alkuperän. Kuluttajien mieltyäisiä ja heidän valintojensa perusteita esiteltäessä korostetaan ansiotason vaikutusta. Kuluttajien tyypittely tulotason mukaan – ”jos ansaitset tämän verran, olet tällainen” – tuntuu jossain määrin yksipuoliselta tavalta hahmottaa kuluttajien käyttäytymistä.

Myös kuluttajan yleisiä oikeuksia sekä erityisesti oikeuksia halpaan ajoneuvon käyttöön pidetään tärkeinä, mikä ei kaikilta osin sovellu eurooppalaiseen tapaan lähestyä liikenteen ongelmia. Liikenteen verotusta käsittelevissä artikkeleissa etsitään päästöjä vähentäviä ja ”poliittisesti hyväksyttävissä olevia” veromalleja ja päädytään pitkällisten tarkastelujen jälkeen ehdotuksiin, jotka ovat olleet Euroopassa käytäntöinä jo pitkään.

Yksittäisten kuluttajien liikkumiseen liittyvien valintoja pohdittaessa käytetään myös psykologista näkökulmaa. Artikkelit kuluttajiin vaikuttamisesta eivät kuitenkaan perää autonkäyttäjiltä vastuuntuntoa ja ympäristöä säästäviä valintoja, vaan perustuvat tyypillisesti ajatuksen, että ympäristön kannalta paremmat ratkaisut tulisi tehdä taloudellisesti houkuttelevammiksi. Tässä ei sinänsä ole mitään pahaa, mutta ympäristötavoitteisiin pääsemiseksi kuluttajien toimintaan ja valintoihin pitäisi mielestäni tarvittaessa vaikuttaa lainsäädännöllä.

Amerikkalainen nurkkakuntaisuus ja toisaalta myös jonkinasteinen matemaattinen epätasällisyys paljastuu siitä, että esimerkiksi bensiinin hintakehitystä selostet-

taessa puhutaan pelkästään dollareista, ilmoittamatta mitä tilavuusyksikköä kohti hinta on ilmoitettu. Yhdysvaltain oloja tunteva voi asiayhteydestä päätellä, että kyseessä on hinta gallonaa (3,785 litraa) kohti, mutta asiaa ei erikseen aina mainita. Yhdysvaltain autoilukulttuurin heikosti tunteva lukija voi saada liikennepäästöjen ongelmakentästä vääran käsityksen, jos kuvittelee kirjan tietojen olevan suoraan sovellettavissa Eurooppaan.

Kasvihuonekaasuja käsittelevä osio rajoittuu lähes pelkästään Yhdysvalloissa vuodesta 1978 alkaen käytetyn henkilö- ja pakettiautojen valmistajia sitovan polttoaineenkulutuslainsäädännön (ns. CAFE-säännöstö) tarkasteluun. Auton polttoaineenkulutus on toki merkittävä kasvihuoneilmiön vaikuttava seikka, koska hiilidioksidipäästöjen määrä on suoraan verrannollinen siihen. Huomion arvoista kuitenkin on, että jokainen artikkeli sivuuttaa pyrkimykset vähentää liikennöinnin ja polttoaineiden tarvetta. Myös ajotavan ja polttoaineenkulutuksen välinen merkittävä yhteys sekä mahdollisuudet vähentää liikennöinnin tarvetta esimerkiksi joukkoliikenteen ja kaavoituksen keinoin jäävät huomiotta.

Henkilöautojen polttoaineenkulutukseen liittyvän lainsäädännön vaikutukset ovat tutkimisen arvoisen asia. Laaja-alainen kasvihuonekaasutus-ohjelma kuitenkin hieman harhaan, koska sen alla käsitellään käytännössä vain yhtä kasvihuonekaasua, hiilidioksidia, ja sitäkin vain kulutuslainsäädännön näkökulmasta.

CAFE-säännöstöä käsittelevät artikkelit pohtivat sen vaikutuksia taloudelliselta, sosiaaliselta ja psykologiselta kannalta. Monet artikkeleista pyrkivät osoittamaan, että Yhdysvaltain liikennepolttoaineiden käyttöä olisi vähennetty tehokkaammin ja taloudellisemmin esimerkiksi polttoaineveroa nostamalla sen sijaan, että kunkin autonvalmistajan myymien autojen kulutuskeskiarvolle on asetettu vaatimuksia. Eurooppalaiseen korkeaan polttoaineverotukseen tottunutta tämä ei erityisesti yllätä. Erityisen kriittisesti CAFE-säännöstöön suhtautuu kirjoittaja, jonka tutkimuksen on rahoittanut suurin amerikkalainen autonvalmistaja General Motors.

CAFE-lainsäädännöllä on ollut varjopuolensakin. Esimerkiksi pyrkimykset taloudellisten autojen myynnin lisäämiseksi ovat saattaneet saada kuluttajat ostamaan kaksi pientä autoa yhden asemesta, jolloin ajokilometrit ja polttoaineen käyttö ovat lisääntyneet. Huomion arvoisen on myös niin sanottu rebound-ilmiö: kun auto on entistä taloudellisempi, eli kilometrikustannus on alhaisempi, sillä ajetaan aikaisempaa enemmän. Rebound-ilmiön katsotaan vesittäneen noin 20 prosenttia autojen taloudellistamisen aikaansaamasta polttoaineen säästöstä.

Liikenteen muihin haittoihin painottuvat kaksi artikkelia sisältävät myös eurooppalaista näkökulmaa. Toinen niistä käsittelee Brysselin kaupungin liikenneuuhkista aiheutuvia yhteiskunnallisia kustannuksia ja toinen vertaakaan Britannian ja Yhdysvaltain toisistaan runsaasti poikkeavia polttoaineen verotasoja. Euroopan ja Yhdysvaltain ulkopuolisia alueita ei artikkeleissa käsitellä, vaikka esimerkiksi Kiinan ja Intian merkitys maailmanlaajuisissa päästöongelmissa kasvaa jatkuvasti.

MARKKU IKONEN

*Auto- ja kuljetustekniikan koulutusohjelma,
Turun ammattikorkeakoulu*