

Vähäpäästöisten työsuhdeautojen hankintakannusteet

Toimitusjohtaja Tero Kallio
Autotuojat ja -teollisuus ry

Toimitusjohtaja Pekka Rissa
Autoalan Keskusliitto ry

Liikenteen erityisasiantuntija Hanna Kalenoja
Tieliikenteen Tietokeskus



**AUTOALAN
KESKUSLIITTO**



**AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS**

23.10.2019

Autoalan ilmastostrategia 2018

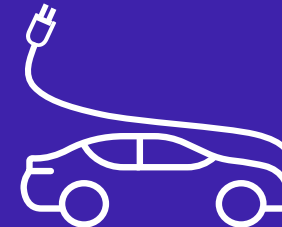
Kärkitoimenpiteet

Autoveron vaiheittainen poistaminen



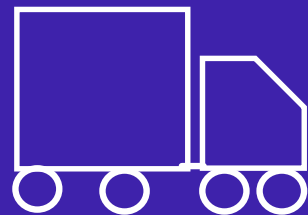
- nopeuttaisi autokannan kiertoa 3-4 vuodella
- vähentäisi CO₂-päästöjä 600 000 tonnia/v
- verotulojen kannalta neutraali toimenpide

Vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen



- lisäisi sähköautojen määrää 4 000 - 9 000 autolla vuodessa
- vähentäisi CO₂-päästöjä 50 000 tonnia/v
- vähentäisi tuloveroa 9-50 milj. euroa vuodessa

Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki



- lisäisi kaasuautojen määrää 800 autolla ja sähköautojen määrää 600 autolla vuodessa
- vähentäisi CO₂-päästöjä 100 000 tonnia/v
- tuki edellyttäisi noin 8 miljoonan euron vuosibudjetin

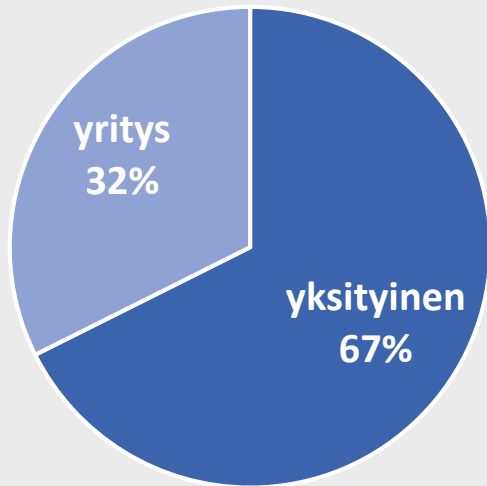
Romutuspalkkiokampanjan satunnainen uusiminen



- poistaisi autokannasta noin 10 000 vanhaa autoa vuosittain
- vähentäisi CO₂-päästöjä 50 000 tonnia/v
- edellyttäisi noin 12 milj. euron budjetin toteutusvuosinaan, tuki voidaan kompensoida kasvaneella autoverotuotolla

Työsuhdeautot ovat tärkeä kanava autokannan sähköistämiseen

Autokannan jakautuminen auton ensimmäisen omistajan mukaan luokiteltuna

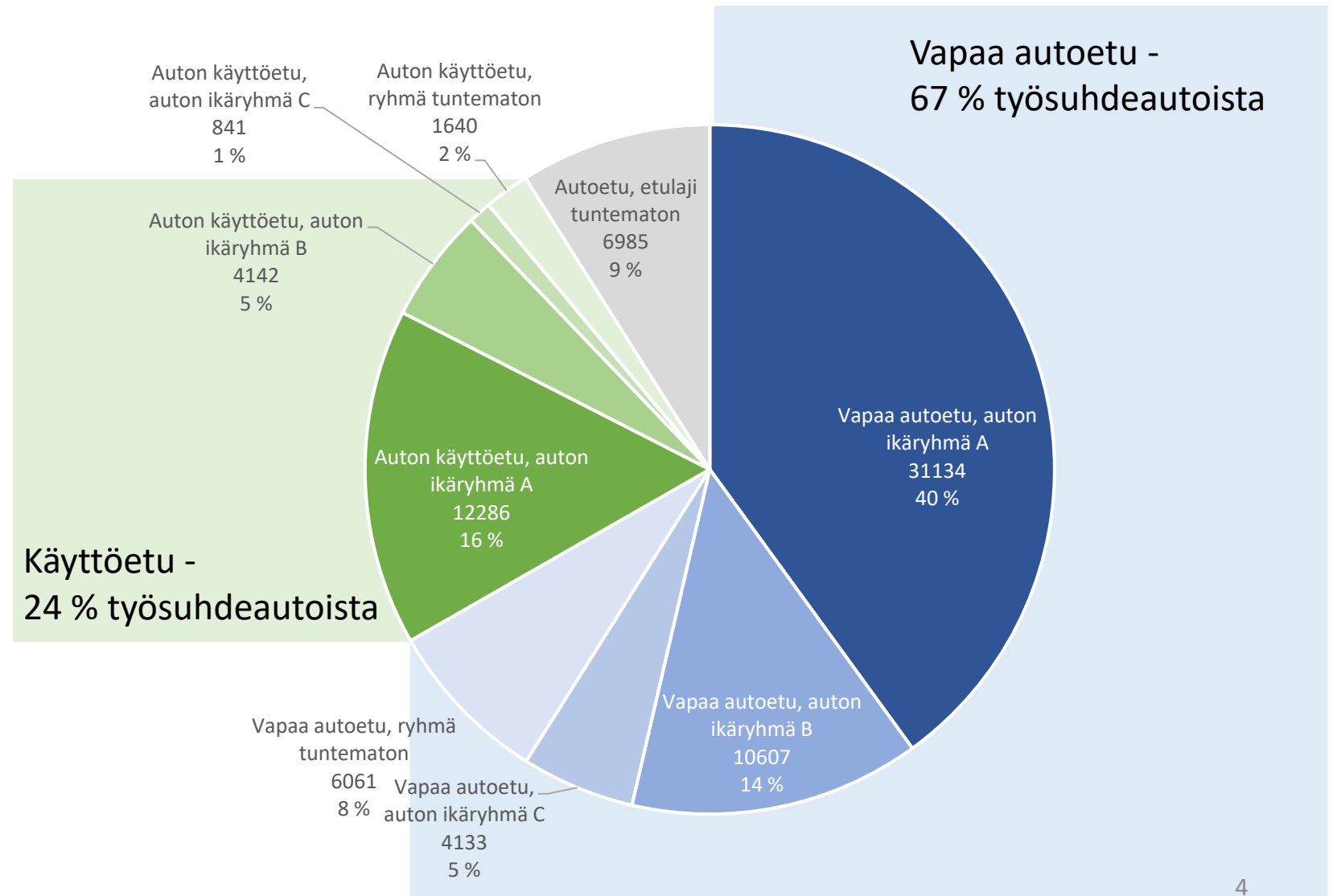
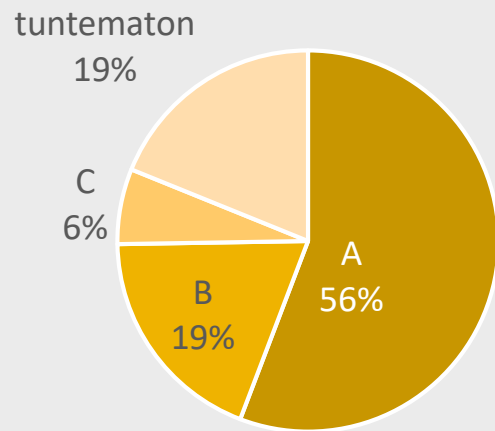


- noin kolmannes uutena ensirekisteröidyistä autoista on yritysten omistamia tai muuten työsuhdekäytössä
- vaikka hankintakannuste kohdentuisikin työsuhdeautoilijoille, se on paras ja kustannustehokkain tapa sähköautojen määrän lisäämiseen autokannassa nopeasti
 - työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä on noin 3 vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille edullisena käytettyinä autoina
 - työsuhdeauton käyttäjä ei uuden auton hankintapäätöstä tehdessään joudu pohtimaan auton jälleenmyyntiarvon säilymistä ja jälkimarkkinaa samalla tavoin kuin yksittäinen kotitalous
 - työsuhdeautojen verotusarvon määrittely ohjaa selvästi työsuhdeautojen valintaa
- vähäpäästöisiä työsuhdeautoja on suosittu verokannustein Euroopassa muun muassa Alankomaissa, Belgiassa, Iso-Britanniassa, Saksassa, Norjassa ja Ruotsissa

Työsuhdeautojen jakauma vuonna 2017

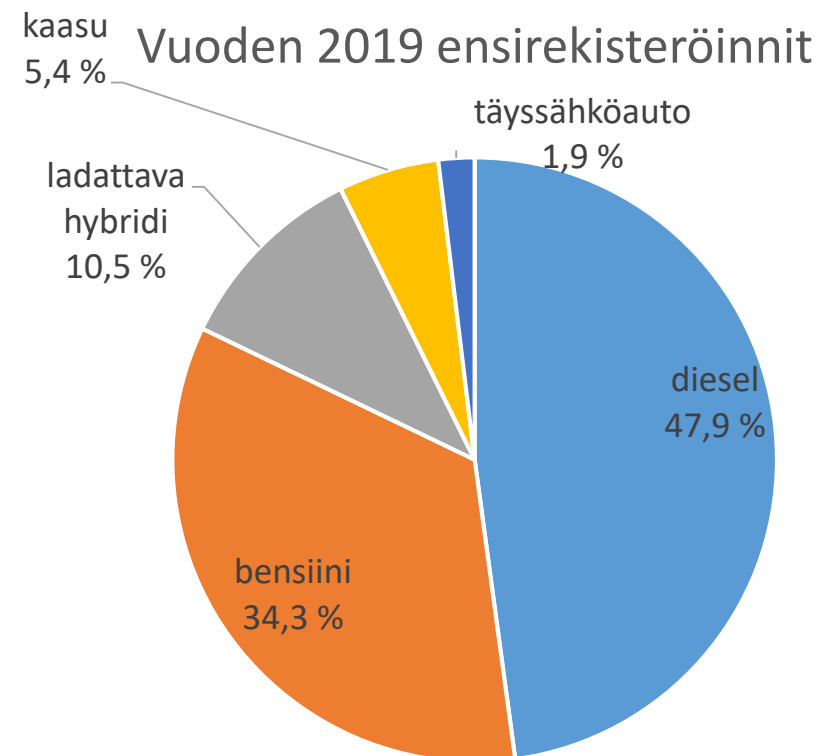
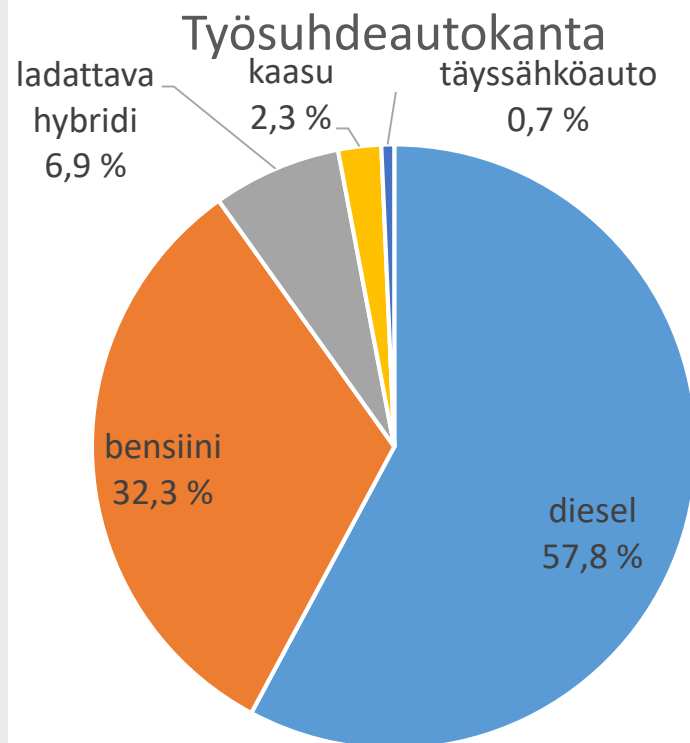
- työsuhdeautoedun saajia on yhteensä noin 77 000
- vapaan autoedun autoja oli vuonna 2017 noin 51 000 ja käyttöedun autoja noin 19 000
- ikäryhmään A kuuluvat 1-3-vuotiaat, ikäryhmään B 4-6-vuotiaat ja ikäryhmään C yli 6-vuotiaat autot

työsuhdeauton ikä



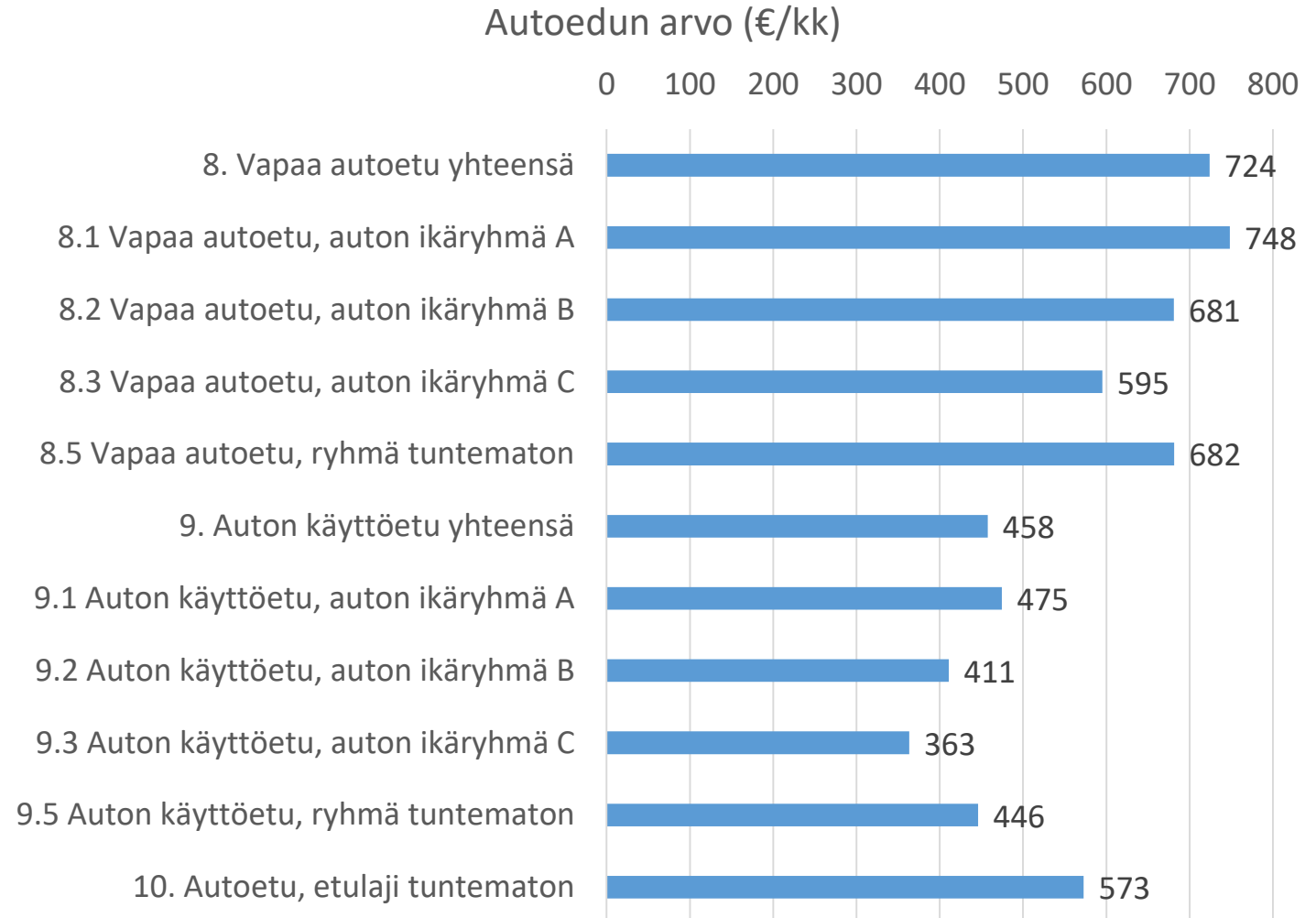
Työsuhdeautojen käyttövoimajakauma

Esimerkkinä yhden kahden suuren leasingyhtiön
työsuhdeautokannan ja työsuhdeautojen ensirekisteröintien
jakautuminen eri käyttövoimiin



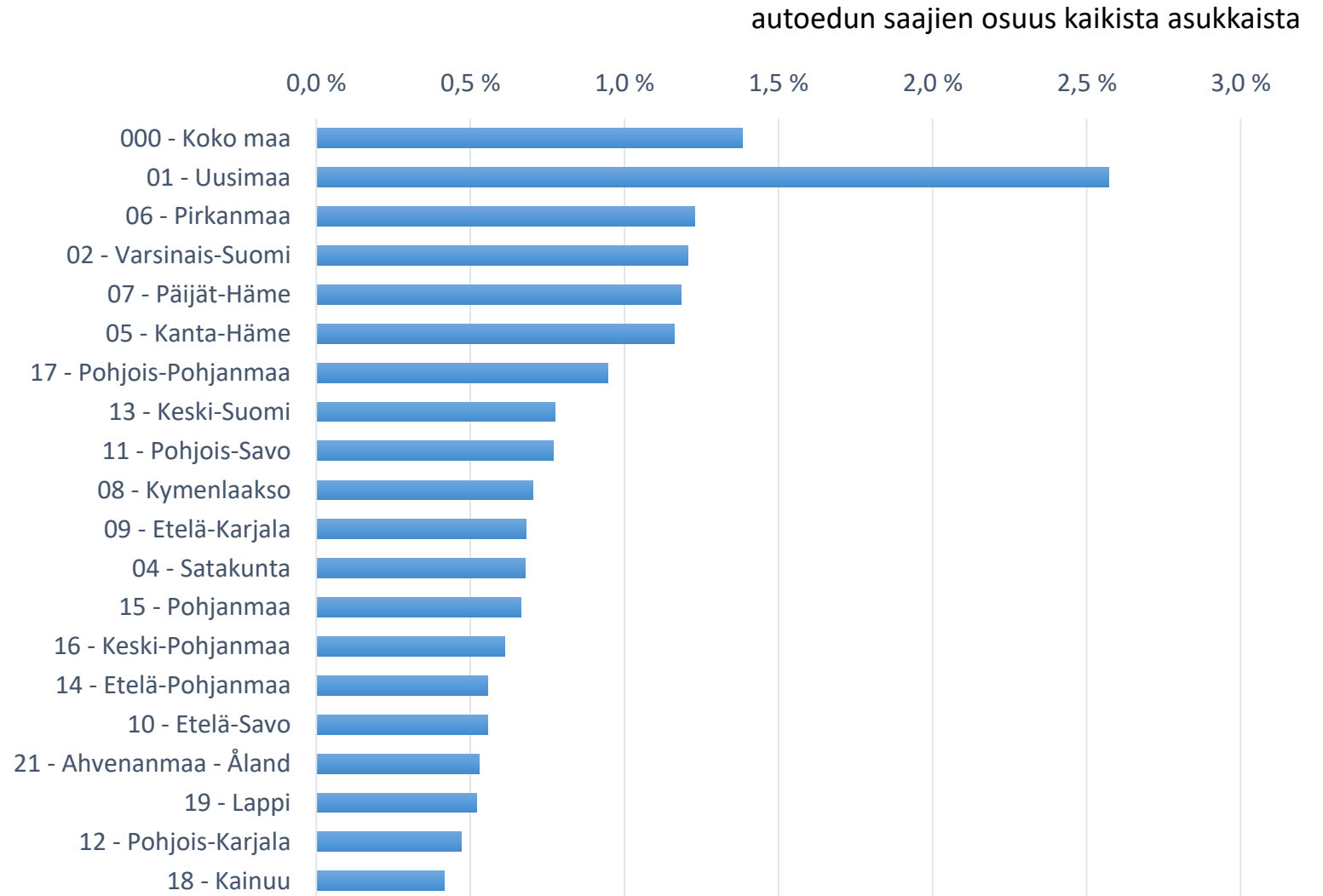
Työsuhdeautojen verotusarvo on keskimäärin 645 euroa/kk

- vapaan autoedun auton verotusarvo on keskimäärin 720 euroa/kk ja käyttöedun auton keskimäärin 460 euroa/kk
- keskimääräisen uutena käyttöön otetun vapaan autoedun auton verotusarvo on noin 38 000 euroa ja keskimääräisen käyttöetuauton arvo noin 30 000 euroa



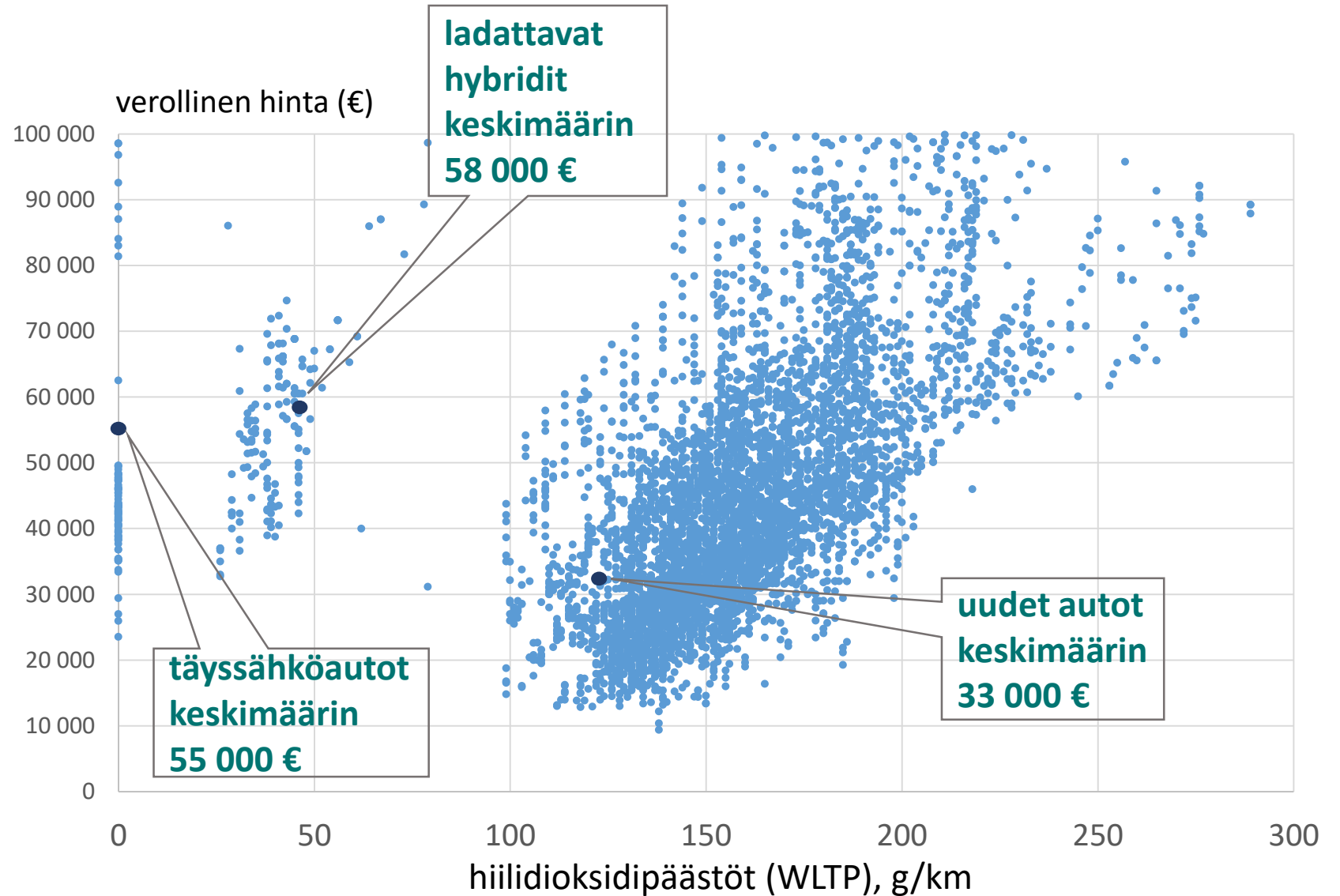
Työsuhdeautojen alueellinen jakauma 2017

- työsuhdeautoja on eniten Uudellamaalla, jonka asukkaista keskimäärin 2,6 prosentilla on autoetu
- työsuhdeautojen määrä on luontaisesti suurin alueilla, joissa myös latausinfraa on eniten
- työsuhdeauton hankkii tyypillisesti työssään paljon liikkuva työntekijä
- työsuhdeauton ajokilometrit ovat henkilöliikennetutkimuksen mukaan noin 25 000 km vuodessa, eli lähes kaksinkertainen kotitalouksien keskiortoautoon nähden



Miksi hankintakannusteita tarvitaan?

- vaikka verotus suosii vähäpäästöisiä autoja, alle 95 g/km päästötason (uusi mittaustapa WLTP) autojen keskihinta on 20 000–30 000 euroa keskimääräistä korkeampi
- vuonna 2019 ensirekisteröityjen täyssähköautojen keskihinta on ollut noin 55 000 euroa ja ladattavien hybridien 58 000 euroa
- uusien autojen keskimääräinen hinta on noin 33 000 euroa

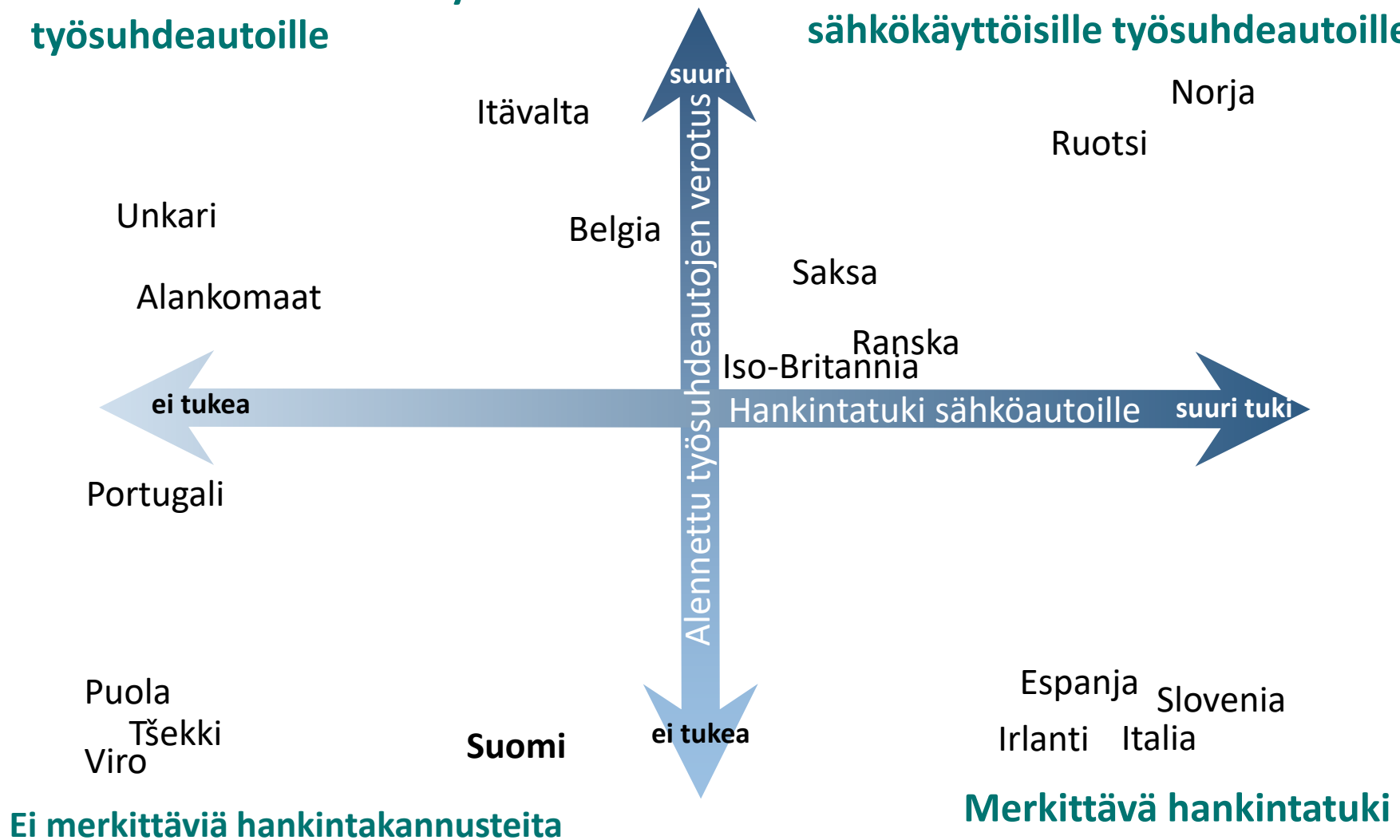


Vähäpäästöisten autojen hankintakannusteita eri maissa

- monissa EU-maissa sähköautojen hankintaa tuetaan hankintakannustein tai työsuhdeautojen verotuksen kautta
- hankintakannusteet tasaavat ajoneuvoteknologioiden hintaeroja ja tukevat muita liikenteen ympäristö-ohjauksen keinoja
- yleisimmät hankintatuet ovat suoria hankinnan tukia, työsuhdeautojen verokantaa alentavia tai romutuspalkkioita

Alennettu vero sähkökäyttöisille työsuhdeautoille

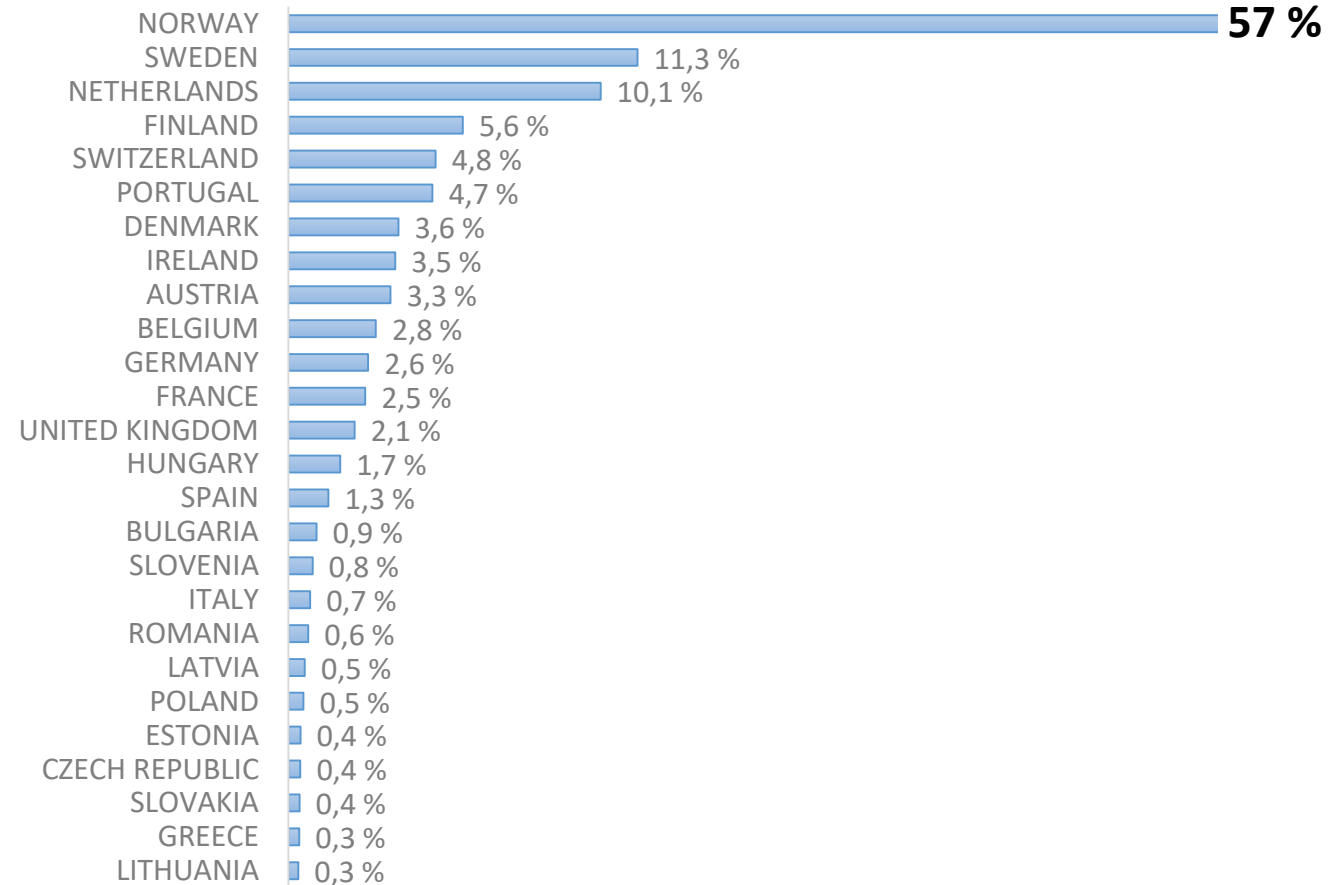
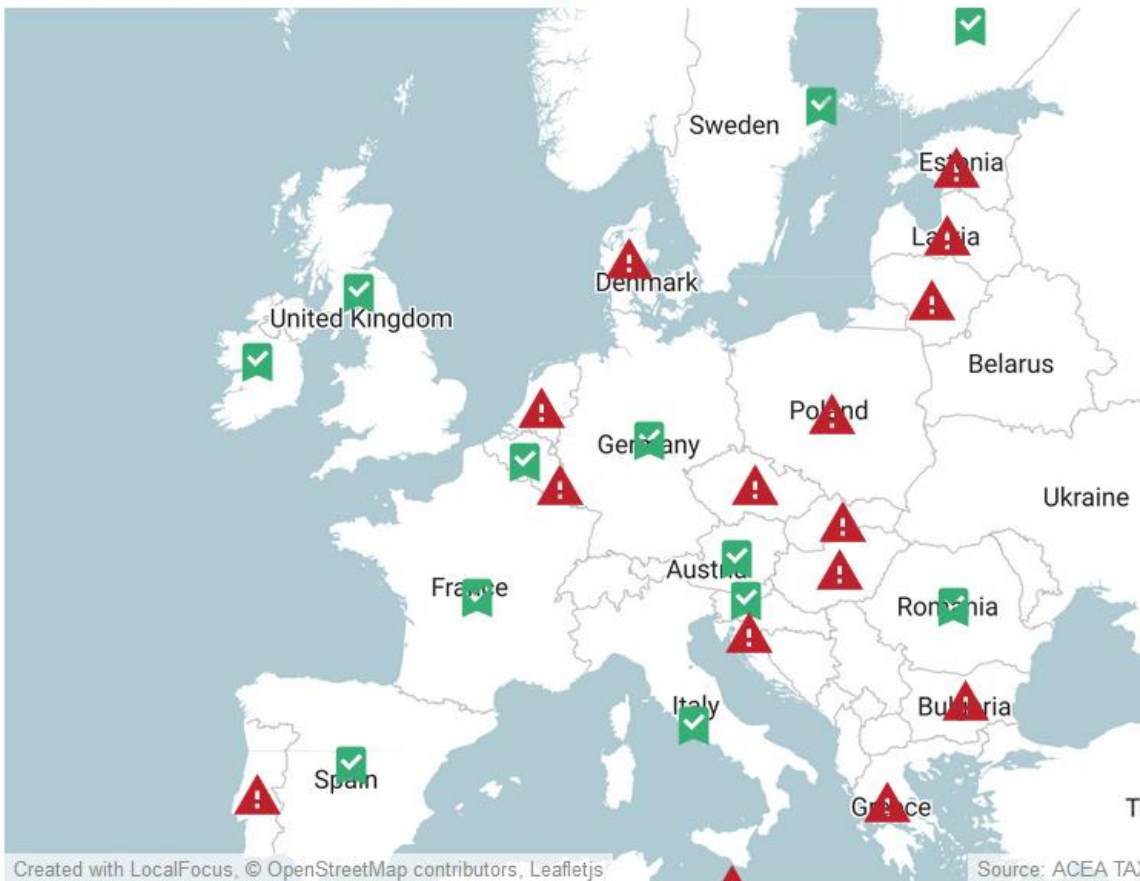
Hankintatuki ja alennettu verotus sähkökäyttöisille työsuhdeautoille



Vähäpäästöisten autojen hankintakannusteita eri maissa

- hankintakannusteet ja tulotaso ovat tärkeimpiä sähköautojen hankintaan vaikuttavia tekijöitä
- ilman merkittäviä hankintakannusteita sähköautojen osuus kasvaa hitaasti
- vielä lähivuosina sähköautot ohjautuvat ensisijaisesti maihin, joissa on suurimmat hankinnan tuet

✓ Purchase incentives for electric vehicles ▲ None

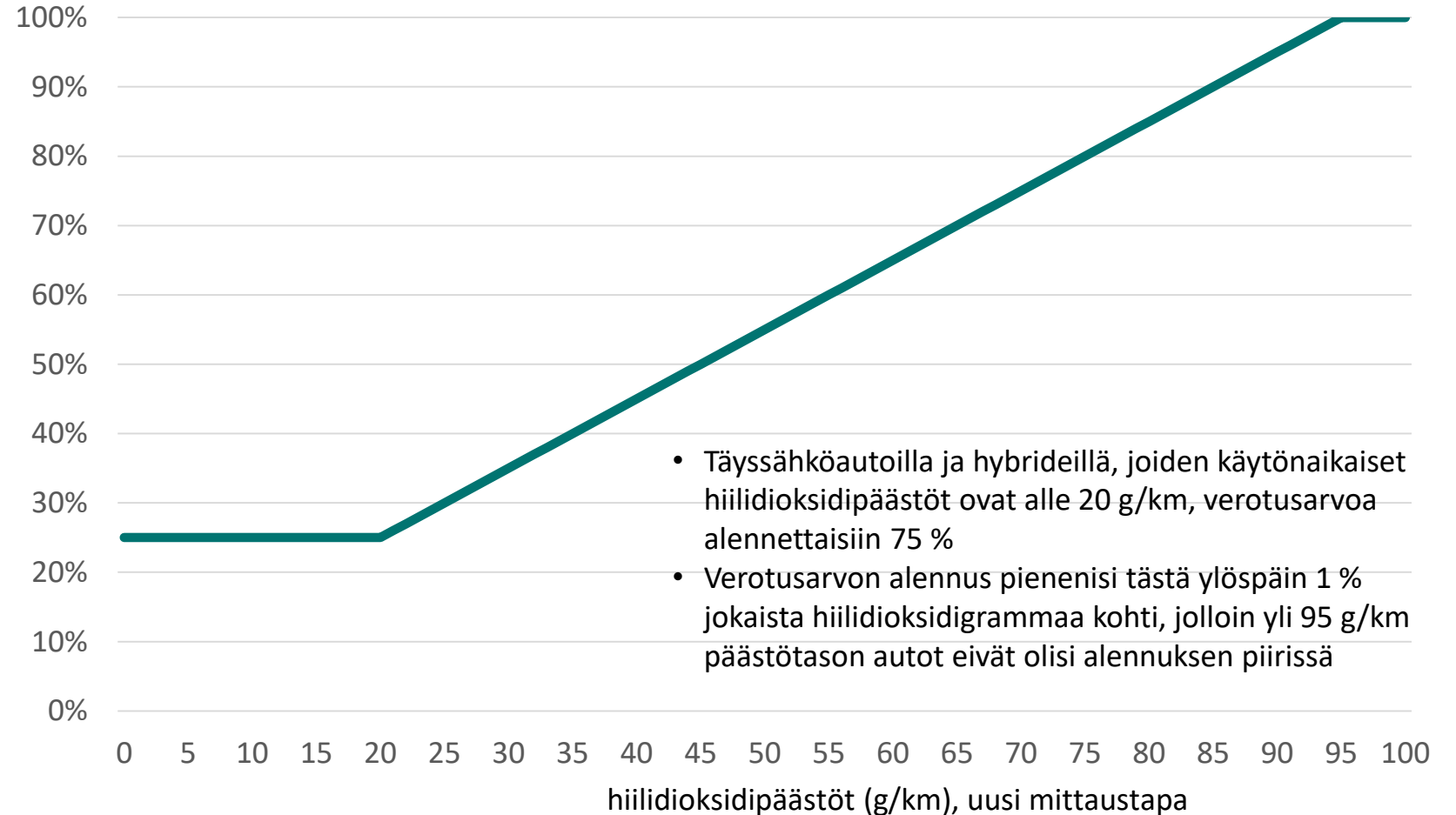


Hankintakannusteet ovat välttämätön edellytys sähköautojen yleistymiselle

- hankintakannusteista on paljon myönteisiä kokemuksia muista EU-maista
- tuet kohdistuvat kotitalouksille ja yrityksille - ei autoteollisuudelle
 - kannusteiden avulla kavennetaan uuden vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian hintaeroa
 - ilman kannusteita työsuhdeautoilija valitsee useammin bensiini- tai dieselauton
- Suomessa asetettu kunnianhimoisia tavoitteita sähköautojen määrän lisäämiselle
- sähköautojen saatavuus on vielä nykyisin rajoitettu
- EU-maat kilpailevat jo nykyisin hankintakannusteilla sähköautojen saatavuudesta - autojen saatavuus on paras siellä, missä on hankintakannusteita
- ehdotettu kannuste on luonteeltaan teknologianeutraali eikä sisällä portaita

Ehdotus Suomessa käyttöön otettavaksi kannustemalliksi

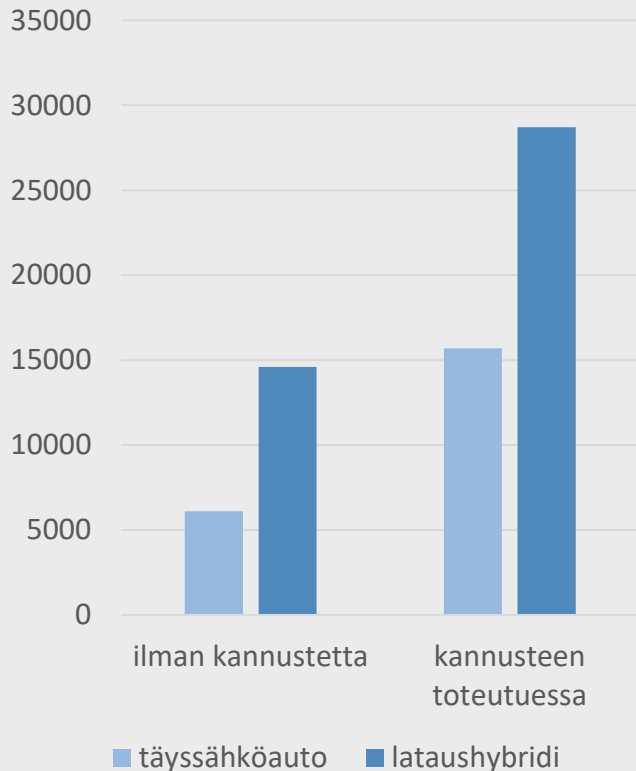
työsuhdeauton verotusarvo



- hiilidioksidipäästöjen määrään porrastetun verotusarvon avulla voitaisiin ohjata työsuhdeautojen valikoitumista erittäin vähäpäästöisiä autoja suosien
- ehdotetussa mallissa verotusarvoa alennettaisiin niillä autoilla, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 95 g/km (WLTP)

Kannuste lisäisi työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen määrää noin 10 000:lla ja lataushybridien määrää noin 14 000:lla

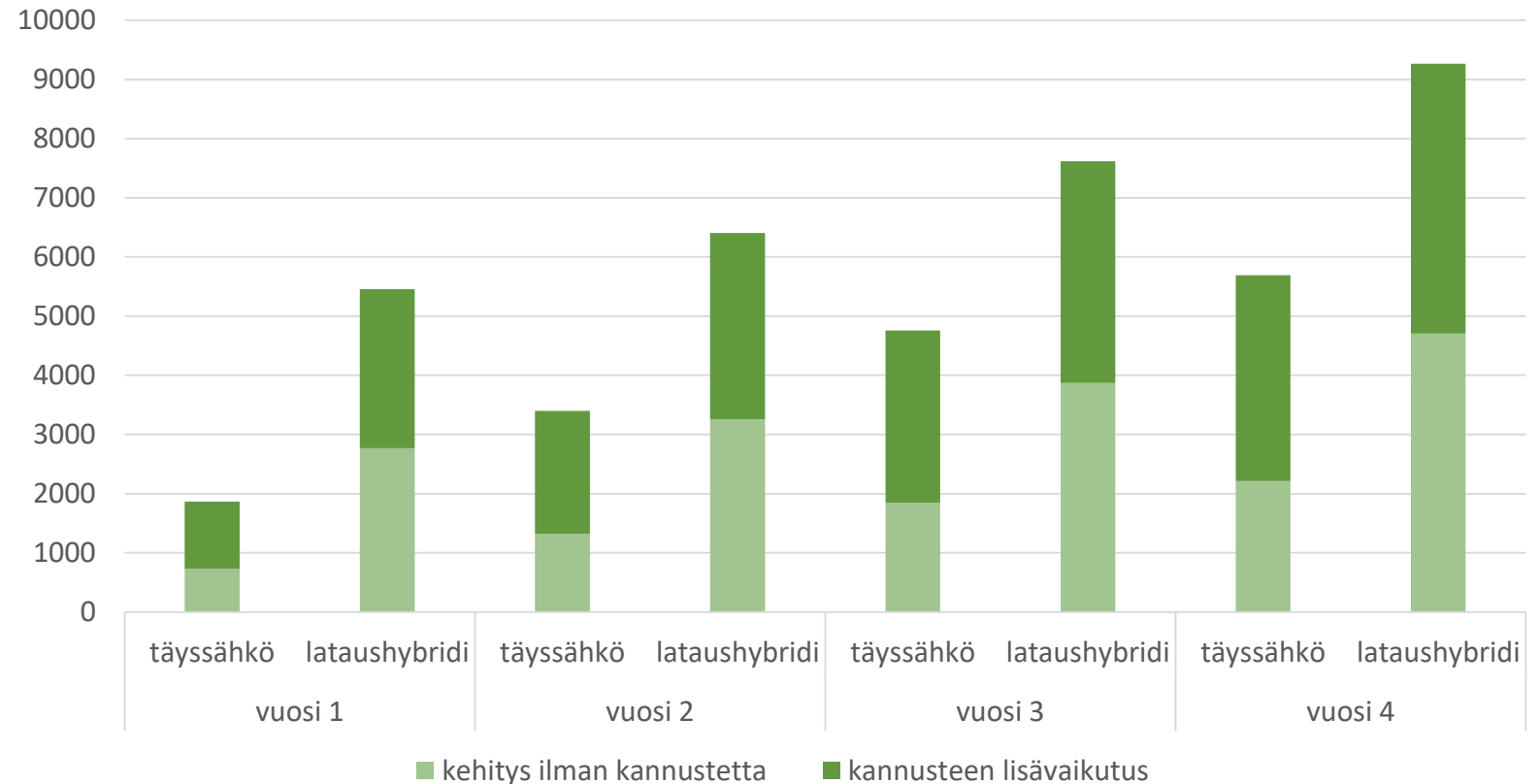
Vuosina 2020-2023 työsuhdekäyttöön hankittavien sähköautojen määrän kokonaiskehitys



Kannusteen vaikutus työsuhdekäyttöön hankittavien sähköautojen määrään

Vähäpäästöisten työsuhdeautojen osuuden ensirekisteröitävistä autoista on arvioitu kasvavan aluksi noin 4 000 autolla vuodessa ja muutaman vuoden kuluttua sähköautojen mallivalikoiman laajentuessa 6 000–8 000 autolla vuodessa

Vuosina 2020-2023 työsuhdekäyttöön hankittavien sähköautojen määrän arvioitu kehitys



Kannuste alentaisi tuloveroa alennetun verotusarvon takia

- valtion tuloverokertymä pienenisi tällöin aluksi noin 10 miljoonalla eurolla vuodessa
- 2. ja 3. vuonna verokertymä alenisi uusien käyttöön otettavien autojen osalta 13-16 miljoonalla eurolla ja 4. vuonna noin 20 miljoonalla eurolla
- koska autojen keskimääräinen käyttöaika kannassa on noin kolme vuotta, verotulokertymä alenisi enimmillään noin 50 milj. euroa vuodessa



**Työsuhdeautojen
verotusarvon
porrastaminen
hiilidioksidipäästöihin
vähentäisi autokannan
päästöjä arviolta
50 000 tonnia/v
vuoden 2030 tasolla.**

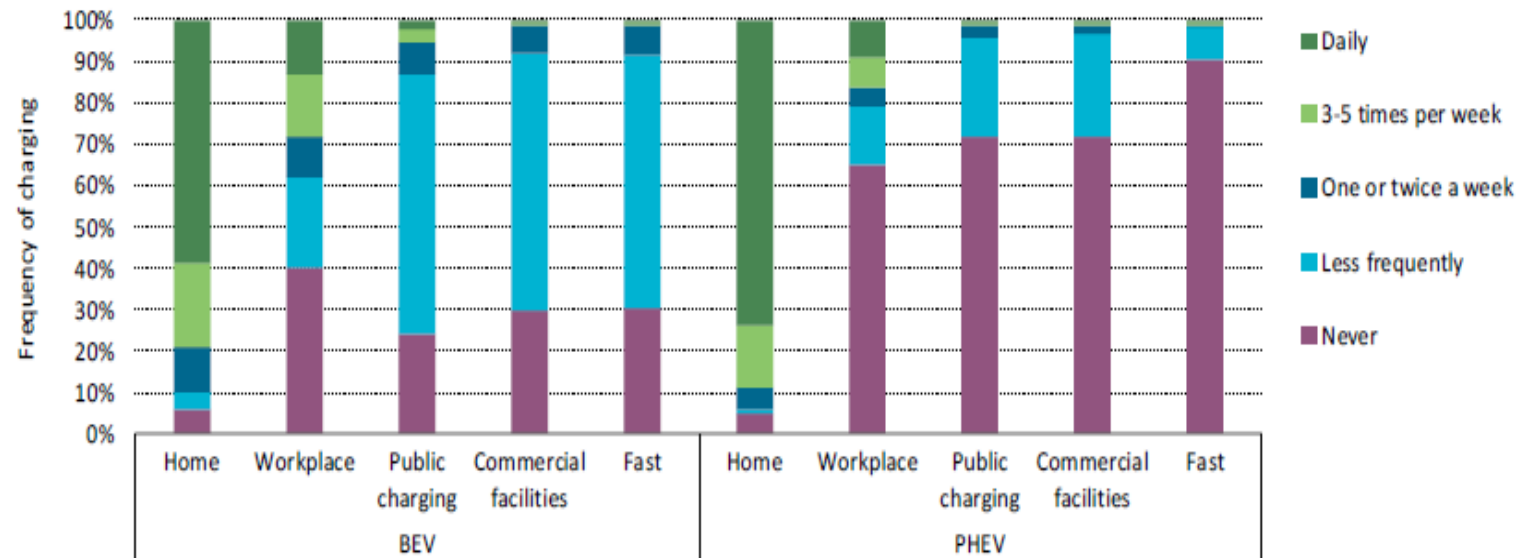
**-50 000
t**

Kannustemallin vaikutuksia

- työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen on tehokkaampi tapa tukea vähäpäästöisten autojen edistämistä kuin suora autojen hankintaan kohdennettava tuki
 - valtion tuen määrä olisi kannusteen vaikutuksesta hankittua autoa kohti arviolta 5 500 euroa
 - suora hankintatuki lisäisi sähkö- ja hybridautojen määrää selvästi vähemmän, sillä se ei kohdennu vastaavalla tavalla työntekijöiden hyödyksi kuin luontoisedun verotusarvoon kohdennettu kannuste
 - esimerkiksi 5 500 euron tuki täyssähköautoille ja 2 000 euron tuki lataushybrideille edellyttäisi valtiolta noin 25 000 euron tukea hankittua sähköautoa kohti, jos laskennasta jätetään pois ne autot, jotka hankittaisiin myös ilman tukea
- jos verotusarvon alentaminen olisi käytössä nelivuotisena vuosina 2020–2023, henkilöautoliikenteen hiilidioksidipäästöt alenisivat vuoden 2030 tasolla laskettuna noin 50 000 tonnia vuodessa ja kantaan saataisiin noin 24 000 erittäin vähäpäästöistä autoa, joita ei ilman verokannustetta hankittaisi

Lataushybridien lataustavat

- kirjallisuustutkimuksen perusteella ladattavia hybridejä ladataan säännöllisesti - keskimäärin puolet kilometreistä ajetaan sähköllä
- sähköllä ajon osuus riippuu päivittäisestä ajomatkasta, auton akkukapasiteetista ja toimintasäteestä sähköllä, latausmahdollisuuksista kotona ja työpaikalla sekä ajoympäristöstä
- valmistajien kokoamien (Volvo Cars) aineistojen perusteella keskimäärin 39 % ladattavilla autoilla ajetuista kilometreistä ajetaan Euroopassa sähköllä, Pohjoismaissa osuus on noin 50 %
- Norjassa (2016) toteutetun kuluttajatutkimuksen mukaan sähköllä ajon osuus ladattavien hybridien kilometreistä on kesäisin 60 % ja talvisin 53 %



Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan lähes 90 % ladattavan hybridin käyttäjistä lataa autoaan päivittäin tai lähes päivittäin kotona

Tärkeimpiä syitä ladattavan auton hankintaan

- edulliset käyttökustannukset ja ympäristösyöt ovat useimmiten tärkein syy ladattavan hybridin hankintaan
- Norjalaisen kuluttajatutkimuksen¹ mukaan täyssähköautot ja ladattavat hybridit eivät kilpaile samoista käyttäjistä - hybridiautojen ja täyssähköautojen käyttäjäkunnat eroavat toisistaan
- lataushybridin hankkineiden kotitalouksien liikkumistarpeet ja demografia muistuttavat enemmän polttomoottoritalouksissa kuin täyssähköauton hankkineissa talouksissa asuvia
- lataushybridit kilpailevat tällä hetkellä eniten dieselautojen kanssa auton hankinnassa
- työsuhdeautoille asetetut päästörajat ovat merkittävä ohjuri ladattavien autojen hankinnassa
- suurin osa yrityksistä seuraa aktiivisesti työsuhdeautojensa kulutusta

¹ Figenbaum & Kolbenstvedt 2016, *Learning from Norwegian Battery Electric and Plug-in Hybrid Vehicle users*

Kyselytutkimus ladattavien autojen käyttötavoista

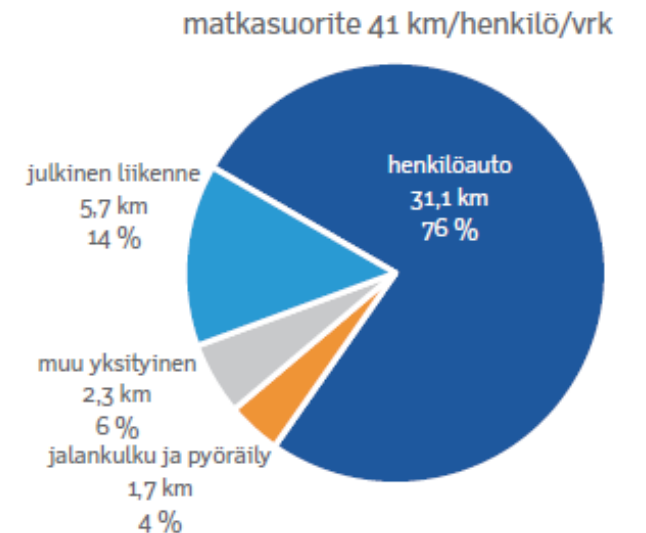
- tutkimus toteutetaan ladattavien autojen haltijoille suunnattuna yhdistettynä posti- ja nettikyselynä lokakuussa
- tutkimuksen otos on noin 5 000 henkilöä
- tutkimus tukee Traficom ja VTT:n käynnistymässä olevaa selvitystä, jossa kartoitetaan pidempiaikaisella käyttäjätutkimuksella lataustapoja

Alustavia tuloksia

- toimintamatka sähköllä talvella 30 km ja muina vuodenaikoina 40 km
- sähköllä ajon osuus talvella 49 % ja muina vuodenaikoina 60 %
- 71 % ladattavan hybridin haltijoista lataa autoaan kotona päivittäin

Ladattavan hybridin toimintamatka sähköllä riittää hyvin keskivertosuomalaisen päivittäisiin matkoihin.

(N=662)



Sähkökäyttöisten työsuhdeautojen verotusarvon määrittämisen muut muutostarpeet

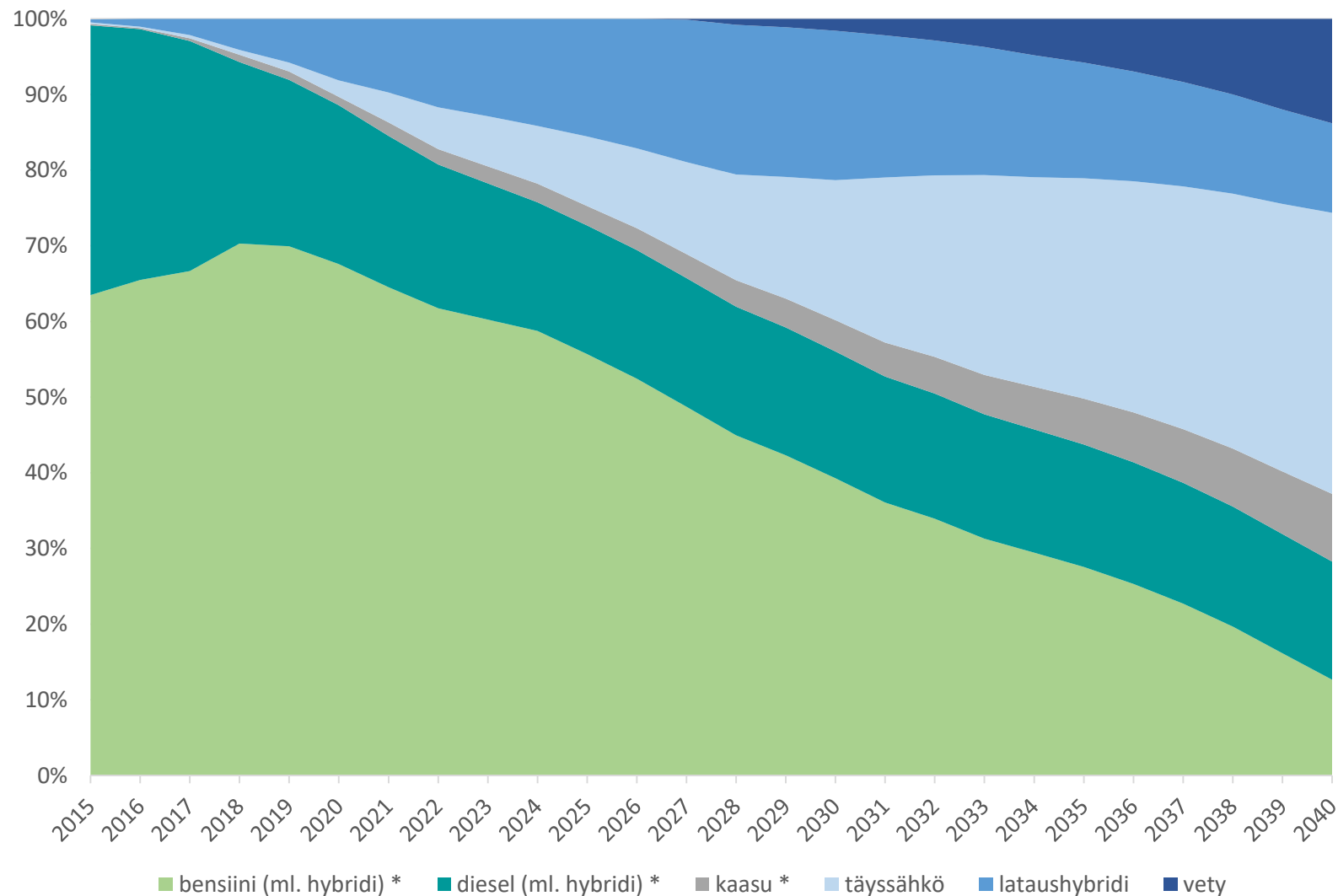
Latausmahdollisuus kotona on tutkimusten mukaan kriittisin tekijä sähköautojen yleistymiselle.

Työnantajan tarjoamien latauslaitteiden merkitys on suuri asuntojen latausinfraan kehittymiselle.

Latauslaitteiden verotus rajaa työntekijöiden kiinnostusta laitteisiin ja ohjaa lataamaan autoa riskialttiista sukupistokkeesta.

1. vapaan autoedun arvo tulisi laskea käyttövoimakohteisesti todellisten kustannusten mukaisesti
 - nykyinen käytäntö nostaa vapaan autoedun arvon liian korkeaksi suhteessa käyttökustannuksiin
 - tällä hetkellä ladattavien hybridien käytön verotaso on sama kuin polttomoottoriautojen
 - täyssähköautoilla on kiinteä alennus (120 €/kk) verotusarvosta
2. kotiin hankittavan latauslaitteen verotuskäytäntöä tulisi muuttaa
 - nykyisin latauslaitteen arvo tulkitaan suoraan verotettavaksi tuloksi
 - käytäntöä tulisi muuttaa siten, että latauslaite olisi kokonaan verovapaa tai että se käsiteltäisiin osana auton verollisia lisävarusteita, jolloin se sisältyisi vapaaseen autoetuun
 - kotoa puuttuva latausmahdollisuus on yksi kriittisimpiä sähköauton hankinnan esteitä

Autoalan perusennuste käyttövoimien yleistymiselle - eri käyttövoimien osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä



**) Bensiini, diesel ja kaasu sisältää fossiilisen bensiinin, dieselin ja kaasun lisäksi myös biopolttoaineet. Bensiini sisältää myös täyshybridit.*

Autoalan käyttövoimaennusteet http://www.aut.fi/ymparisto/autoalan_tiekartta_tulevaisuuden_kayttovoimista

- täyssähköautojen kysynnän on ennakoitu kasvavan maltillisesti lähivuosina, mutta kysyntää rajoittaa vielä vuosiin 2023–2024 asti autojen saatavuus ja sähköautojen korkea hinta vastaavaan polttomoottoriautoon verrattuna
- sähköautojen yleistymistä rajoittaa eniten akkujen saatavuus
- lataushybridien saatavuus on täyssähköautoja parempi, koska niissä käytetään pienempiä ajovoima-akkuja
- autonvalmistajat kohdentavat sähköautotarjonnan maihin, joissa on suurimmat sähköautojen markkinat – toisin sanoen suurimmat hankintakannusteet
- täyssähköautojen osuuden henkilöautojen ensirekisteröinneistä on ennakoitu vuoteen 2025 mennessä kasvavan noin 9 prosenttiin nykyisestä 0,6 prosentista
- lataushybridien kysynnän on ennakoitu vilkastuvan nopeammin – vuoteen 2025 mennessä niiden osuuden ensirekisteröinneistä on arvioitu kasvavan noin 16 prosenttiin
- myös kaasuautojen osuuden on arvioitu kasvavan
- bensiini- ja dieselautojen osuudet sisältävät myös hybridivoimalinjoja sisältäviä vaihtoehtoja, jotka parantavat merkittävästä perinteisten polttomoottorien energiatehokkuutta