

17.06.2020

Hankintatukimalli & vaikutusarvio sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille

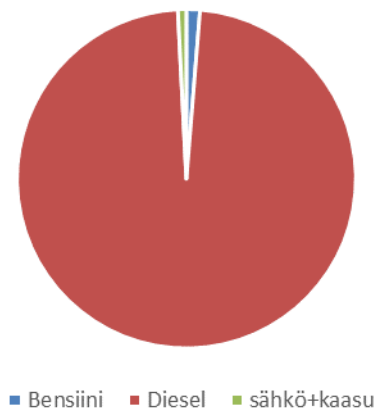
Asian tausta

Liikenne- ja viestintäministeriön johtamassa ja koordinoimassa Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä pyritään tunnistamaan erilaisia keinoja liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi sekä arvioimaan keinojen vaikuttavuutta. Tämän työn tueksi Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta hankintatukimallia ja vaikutusarviota sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille. Työ käsittelee ensisijaisesti CO₂-päästövähennyspotentiaalia. Vaikutusarvio perustuu asiantuntija-arvioon.

Ensirekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat pakettiautot ja niiden päästöt

Maassamme ensirekisteröitiin vuosina 2015-2019 reilusta 11 000 vajaan 16 000 pakettiautoa vuodessa. Ensirekisteröidyistä pakettiautoista sähkökäyttöisiä rekisteröidään 40-60 kappaletta vuodessa ja kaasukäyttöisiä 20-60 kappaletta vuosittain eli näiden osuus ensirekisteröinneistä on keskimäärin 0,6 %. Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröinnit ovat painottuneet pienempikokoisiin pakettiautoihin.

Pakettiautojen ensirekisteröinnit v.2019
käyttövoimittain



Pakettiautoja oli liikennekäytössä vuoden 2019 lopussa yhteensä 330 671 ajoneuvoa. Vuosina 2008-2019 liikennekäytössä olevien pakettiautojen määrä on kasvanut keskimäärin noin 4 000 ajoneuvolla vuosittain. Ajoneuvorekisteriin oli vuoden 2019 lopussa merkittynä reilut 150 000 pakettiautoa, jotka eivät olleet liikennekäytössä.

Liikennekäytössä olevista pakettiautoista 158 270 kappaletta eli noin puolet on rekisteröity yksityishaltijoille. Uusista pakettiautoista suurin osa rekisteröidään kuitenkin yrityksille, vain reilu kuusi prosenttia (947 autoa) rekisteröitiin yksityishaltijalle vuonna 2019. Yksityishaltijoille ensirekisteröidyistä pakettiautoista vain muutama oli sähkö- tai kaasukäyttöisiä.

Käyttövoimat: Liikennekäytössä olevista pakettiautoista 96,7 % oli dieselkäyttöisiä vuoden 2019 lopussa. Vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, kaasu, ladattavat hybridit ja korkeaseosetanoli) osuus liikennekäytössä olevista pakettiautoista oli vuoden 2019 lopussa noin 0,3 %. Sähkökäyttöisten pakettiautojen määrä on kasvanut vuoden 2011 lopun 75 ajoneuvosta kaikkiaan 312 sähkökäyttöiseen pakettiautoon vuoden 2019 lopussa. Kaasukäyttöisten

17.06.2020

pakettiautojen määrä vuoden 2019 lopussa oli yhteensä 745 kappaletta. Näistä kaasupakettiautoista 2/3 oli samaa automallia (VW Caddy).

Verotuksellisista syistä osa henkilöautoista rekisteröidään pakettiautoina. Tällaisten autojen osuus esimerkiksi sähkökäyttöisistä ensirekisteröidyistä pakettiautoista on vuosittain karkeasti arvioiden noin 10 %.

Liikennesuorite ja laskennalliset päästöt: vuosina 2017-2020 ensirekisteröityjen pakettiautojen laskennalliset CO₂/g/km-päästöt olivat NEDC ja WLTP -mittaustapojen mukaisesti

NEDC mittaustapa									
Vuosi	Yhteensä	Bensiini	Diesel	Maakaasu	Bensiini/CNG	Bensiini/eta	Bensiini/sä	Sähkö	Muu/Tuntematon
2017	162,7	120,8	163,6	122,4	196,1	,	67,5	0,0	121,0
2018	165,0	125,1	166,1	136,0	150,8	,	42,0	0,0	107,1
2019	167,6	119,1	169,0	130,6	213,0	,	44,0	0,0	247,0
2020 (tammi-huhti)	168,7	110,1	170,7	124,9	,	,	55,5	0,0	247,0
WLTP mittaustapa									
Vuosi	Yhteensä	Bensiini	Diesel	Maakaasu	Bensiini/CNG	Bensiini/eta	Bensiini/sä	Sähkö	Muu/Tuntematon
2019	188,8	136,7	195,1	134,1	,	,	51,0	0,0	43,0
2020	207,7	131,3	210,7	132,0	,	,	57,8	0,0	.

Suomen liikenteen pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmän ([LIPASTO](#)) tietojen mukaan *pakettiautoliikenteen* vuosisuorite oli vuonna 2018 noin 5 686 miljoonaa kilometriä eli noin 11 prosenttia tieliikenteen kokonaissuoritteesta. Pakettiautojen osuus tieliikenteen CO_{2e} -päästöistä oli vuonna 2018 yhteensä 909 472 tonnia eli 8,3 prosenttia.

Hankintatukimallin lähtökohdat

Seuraavassa esitetyn hankintatukimallin lähtöoletukset ja rajaukset perustuvat asiantuntijanäkemyksiin koskien mm. hankintatuen oletettuja hyödyntäjäryhmiä (pääosin yritykset), sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen mallivalikoimaa ja markkinahintakehitystä ja tuen arvioitua menekkiä.

Ajoneuvojen myyntimäärät on arvioitu nykyisen verotuksen, polttoaineiden hintatason ja sähköpakettiautojen hitaasti kehittyvän saatavuuden mukaan. Arvioitujen myyntimäärien päälle voi tulla jopa kymmenien pakettiautojen lisäyksiä aggressiivisesti hinnoiteltujen kampanjoiden myötä.

Ehdotettu malli: Hankintatuki 2 000 e/kaasukäyttöisille pakettiautoille sekä 2 000 e, 4 000 e ja 6 000 e/auto sähkökäyttöisille pakettiautoille ajoneuvon kuljetuskapasiteetin mukaan porrastettuna

Kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatuki:

- Hankintatukea myönnettäisiin uuden kaasukäyttöisen pakettiauton ostamiseen tai pitkäaikaiseen vuokraamiseen 2 000 euroa/auto vuosina 2021-2024. Pitkäaikaisvuokrauksessa vuokraaja sitoutuu vuokraamaan auton käyttöönsä vähintään kolmeksi vuodeksi.
- Tuki myönnetään yksityishenkilölle ja yrityksille. Tuen hyödyntämiskertoja ei rajoiteta, jolloin sama hakija voi ostaa useamman tuetun pakettiauton vuodessa.

17.06.2020

- Hankittavan auton tulee täyttää Autoverolain 8 §:n pakettiautoa koskevan määritelmä eli vaatimuksena on, että ajoneuvossa ei ole takapenkkiä ja ajoneuvon kantavuus on vähintään 680 kg

Arvio tuen myötä ja voimassaoloaikana myytävien kaasukäyttöisten pakettiautojen määristä:

-autot, joita ei olisi hankittu ilman tukea:

Vuonna 2021 5 kpl, maksettavan tuen määrä 10 000 e

Vuonna 2022 3 kpl, maksettavan tuen määrä 6 000 e

Vuonna 2023 2 kpl, maksettavan tuen määrä 4 000 e

Vuonna 2024 2 kpl, maksettavan tuen määrä 4 000 e

-autot, jotka tuen vaikutuksesta hankittaisiin normaalia vähäpäästöisempinä:

Vuonna 2021 60 kpl, maksettavan tuen määrä 120 000 e

Vuonna 2022 50 kpl, maksettavan tuen määrä 100 000 e

Vuonna 2023 40 kpl, maksettavan tuen määrä 80 000 e

Vuonna 2024 30 kpl, maksettavan tuen määrä 60 000 e

-autot, jotka olisi hankittu joka tapauksessa:

Vuonna 2021 60 kpl, maksettavan tuen määrä 120 000 e

Vuonna 2022 50 kpl, maksettavan tuen määrä 100 000 e

Vuonna 2023 40 kpl, maksettavan tuen määrä 80 000 e

Vuonna 2024 30 kpl, maksettavan tuen määrä 60 000 e

Tukiajanjaksolla myytävien kaasukäyttöisten pakettiautojen myyntimäärät ja maksettavan tuen määrä yhteensä:

Vuosi	Automäärä kpl	Tuen määrä €
2021	125	250 000
2022	103	206 000
2023	82	164 000
2024	62	124 000
Yhteensä	372	744 000

Tuen vähäisen menekin arvioidaan johtuvan kaasukäyttöisten pakettiautojen vähäisestä mallitarjonnasta ja supistuvaksi arvioidusta markkinakehityksestä. Autot, jotka arvioidaan hankittavan tuen motivoimana (ei olisi hankittu ilman tukea), arvioidaan olevan yksityishenkilöiden hankkimia mutta pääosin tukea hyödyntävät arviomme mukaan yritykset.

Sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintatuki:

- Hankintatukea myönnettäisiin uuden sähkökäyttöisen pakettiauton ostamiseen tai pitkäaikaiseen vuokraamiseen 2 000 – 6 000 euroa/auto vuosina 2021-2024. Pitkäaikaisvuokrauksessa vuokraaja sitoutuu vuokraamaan auton käyttöönsä vähintään kolmeksi vuodeksi.
- Hankintatuen euromäärä myönnetään porrastetusti auton kuljetuskapasiteetin mukaisesti uuden auton ostoon tai pitkäaikaiseen vuokraukseen joko yksityishenkilöille tai yrityksille. Pakettiautojen määritelmät eri tukisummille ovat:
 - o pienikokoisille sähkökäyttöisille pakettiautoille tuki 2 000 e/auto. Pienikokoinen pakettiauto on ajoneuvo, joka merkitään ajoneuvorekisteriin pakettiautoksi ja uuden auton hankintahinta on enintään 50 000 euroa
 - o keskikokoisille sähkökäyttöisille pakettiautoille tuki 4 000 e/auto. Keskikokoinen pakettiauto on Autoverolain 8 §:n mukainen ajoneuvo eli ajoneuvossa ei ole takapenkkiä ja ajoneuvon kantavuus on vähintään 680 kg

17.06.2020

- o suurikokoisille sähkökäyttöisille pakettiautoille tuki 6 000 e/auto. Suurikoinen pakettiauto on Autoverolain 8 § mukainen eli ajoneuvossa ei ole takapenkkiä, kantavuus vähintään 680 kg ja ajoneuvon akselivälin tulee olla yli 3,5 metriä
- Tuki myönnetään yksityishenkilölle ja yrityksille. Tuen hyödyntämiskertoja ei ole rajoitettu, jolloin sama hakija voi ostaa useamman tuetun pakettiauton vuodessa.

Tuen saavien pakettiautojen porrastus perustuu eri kokoluokkiin kuuluvien pakettiautojen hankintahintojen eroihin. Pienten pakettiautojen kattohinnaksi asetettu 50 000 euroa vastaa sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen ehtoa. Sähkökäyttöiset henkilöautot ja pienet pakettiautot ovat hyvin samankaltaisia ja pakettiautot ovat pienin muutoksin rekisteröitävissä henkilöautoiksi. Suurten pakettiautojen kohdalla esimerkiksi painoluokka olisi ongelmallinen, koska akut ovat painavia ja siksi kriteeriksi on otettu akseliväli painon sijaan. Porrastetussa mallissa voi olla syytä pohtia mekanismeja, joilla estetään tuen mahdollinen kohdentuminen autoihin, jotka viedään välittömästi maasta pois.

Tasamallissa, jossa tuen määrä olisi esimerkiksi 4 000 e/auto, arvioidaan tuen ohjautuvan edullisiin, pieniin sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin eli käytännössä henkilöautoihin, jotka rekisteröitäisiin yrityskäyttöön pakettiautoina. Näin ollen tukimalli ei käytännössä ohjaisi tavarankuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen käyttövoimavalintoja.

Arvio tuen myötä ja voimassaoloaikana myytävien sähkökäyttöisten pakettiautojen määristä:

Pienet pakettiautot (tuki 2 000 e/auto):

-autot, joita ei olisi hankittu ilman tukea:

vuonna 2021 10 kpl, maksettavan tuen määrä 20 000 eur
vuonna 2022 20 kpl, maksettavan tuen määrä 40 000 eur
vuonna 2023 30 kpl, maksettavan tuen määrä 60 000 eur
vuonna 2024 40 kpl, maksettavan tuen määrä 80 000 eur

-autot, jotka hankittaisiin normaalia vähäpäästöisimpinä:

Vuonna 2021 25 kpl, maksettavan tuen määrä 50 000 eur
Vuonna 2022 40 kpl, maksettavan tuen määrä 80 000 eur
Vuonna 2023 70 kpl, maksettavan tuen määrä 140 000 eur
Vuonna 2024 115 kpl, maksettavan tuen määrä 230 000 eur

-autot, jotka olisi hankittu muutenkin:

Vuonna 2021: 50 kpl, maksettavan tuen määrä 100 000 eur
Vuonna 2022: 80 kpl, maksettavan tuen määrä 160 000 eur
Vuonna 2023: 140 kpl, maksettavan tuen määrä 280 000 eur
Vuonna 2024: 230 kpl, maksettavan tuen määrä 460 000 eur

Keskikokoiset pakettiautot (tuki 4 000 e/auto):

-autot, joita ei olisi hankittu ilman tukea:

Vuonna 2021: 5 kpl, maksettavan tuen määrä 20 000 eur
Vuonna 2022: 10 kpl, maksettavan tuen määrä 40 000 eur
Vuonna 2023: 15 kpl, maksettavan tuen määrä 60 000 eur
Vuonna 2024: 20 kpl, maksettavan tuen määrä 80 000 eur

-autot, jotka hankittaisiin tuen myötä normaalia vähäpäästöisimpinä:

Vuonna 2021: 10 kpl, maksettavan tuen määrä 40 000 eur
Vuonna 2022: 20 kpl, maksettavan tuen määrä 80 000 eur
Vuonna 2023: 40 kpl, maksettavan tuen määrä 160 000 eur
Vuonna 2024: 80 kpl, maksettavan tuen määrä 320 000 eur

-autot, jotka olisi hankittu muutenkin ilman tukea:

Vuonna 2021: 10 kpl, maksettavan tuen määrä 40 000 eur

17.06.2020

Vuonna 2022: 20 kpl, maksettavan tuen määrä 80 000 eur
Vuonna 2023: 40 kpl, maksettavan tuen määrä 160 000 eur
Vuonna 2024: 80 kpl, maksettavan tuen määrä 320 000 eur

Suurikokoiset pakettiautot (tuki 6 000 e/auto):

-autot, joita ei olisi hankittu ilman tukea:

Vuonna 2021: 5 kpl, maksettavan tuen määrä 30 000 eur
Vuonna 2022: 10 kpl, maksettavan tuen määrä 60 000 eur
Vuonna 2023: 15 kpl, maksettavan tuen määrä 90 000 eur
Vuonna 2024: 20 kpl, maksettavan tuen määrä 120 000 eur

-autot, jotka hankintaan tuen myötä normaalia vähäpäästöisimpinä:

Vuonna 2021: 10 kpl, maksettavan tuen määrä 60 000 eur
Vuonna 2022: 20 kpl, maksettavan tuen määrä 120 000 eur
Vuonna 2023: 40 kpl, maksettavan tuen määrä 240 000 eur
Vuonna 2024: 80 kpl, maksettavan tuen määrä 480 000 eur

-autot, jotka olisi hankittu muutenkin ilman tukea:

Vuonna 2021: 10 kpl, maksettavan tuen määrä 60 000 eur
Vuonna 2022: 20 kpl, maksettavan tuen määrä 120 000 eur
Vuonna 2023: 40 kpl, maksettavan tuen määrä 240 000 eur
Vuonna 2024: 80 kpl, maksettavan tuen määrä 480 000 eur

Tukiajanjaksolla myytävien sähkökäyttöisten pakettiautojen myyntimäärät ja maksettavan tuen määrä yhteensä:

Vuosi	Autojen määrä kpl	Tukisumma €
2021	135	420 000
2022	240	780 000
2023	430	1 430 000
2024	745	2 570 000
Yhteensä	1 550	5 200 000

Yhteenveto: kaikki tukijaksolla myytävät pakettiautot yhteensä:

Vuosi	Autojen määrä kpl	Tukisumma €
2021	260	670 000
2022	343	986 000
2023	512	1 594 000
2024	807	2 694 000
Yhteensä	1 922	5 944 000

Hallinnolliset vaikutukset:

Esitetyllä hankintatuella ei arvioida olevan merkittäviä hallinnollisia vaikutuksia, koska sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukimenettely on ollut käytössä jo vuodesta 2018 lähtien; esitetyn uuden hankintatuen myöntämisprosessi voisi olla samanlainen ja jo käytössä oleva tietojärjestelmä on laajennettavissa vastaamaan myös näihin tarpeisiin. Tukimenettely on jo pitkälti automatisoitua ja sen edellytyksenä on, että myöntämisen perusteena olevat edellytykset on pääosin todennettavissa liikenneasioiden rekisteristä. Tällä hetkellä henkilöautojen hankintatuen käsittelyyn kuuluu 0,5 HTV:tä.

17.06.2020

Vaikutukset CO₂-päästöihin

Koko 4 vuoden aikana arvioidaan CO₂-päästöjen vähenevän yhteensä vajaa 4000 tonnia vuodessa. Tämä on Suomen vuosittaisista liikenteen päästöistä n. 0,03%, tieliikenteen päästöistä n. 0,04% ja pakettiautojen päästöistä n. 0,4%. Tällöin hinnaksi tulee n. 1500 euroa/vuodessa vältetty CO₂-päästötonni. Laskelmassa on oletettu, että tuettujen pakettiautojen ajot painottuvat normaalia enemmän kaupunkiajoon ja sisältää myös talviajtoa. Tuettu pakettiauto korvaa joko uuden vastaavan pakettiauton tai, jos pakettiautoa ei ilman tukea olisi ollenkaan ostettu uutena, sen ajot korvaavat keskimääräisen ajoneuvokannan pakettiauton ajoja ja päästöjä.

Vaikutukset ajoneuvoveron kertymään

Myytyjen autojen määräarvion perusteella voidaan arvioida myös hankintatuen vaikutuksia ajoneuvoverotuottoon. Alla olevassa taulukossa on esitetty kaksi skenaariota, miten hankintatuki vaikuttaisi sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen myyntiin vuosien 2021-2024 välisenä ajanjaksona. Skenaario 1:ssä hankintatukea ei olisi, jolloin uusia sähkö- ja kaasukäyttöisiä pakettiautoja hankittaisiin vähemmän ja sen sijaan hankittaisiin uusi tai käytetty perinteisen käyttövoiman (diesel) pakettiauto. Skenaario 2:ssä hankintatuki olisi käytössä, jolloin uusien autojen kysyntä kohdistuisi enemmän sähkö- ja kaasukäyttöisiin autoihin. Tämä oletettavasti vähentää ajoneuvoveron tuottoa, koska esim. sähkökäyttöisten autojen vuotuinen ajoneuvovero on huomattavasti diesel-käyttöisiä autoja pienempi. Laskelmassa ei ole huomioitu käyttövoimaveroa, koska sen vaikutus riippuu ajoneuvon massasta ja sen vaikutus olisi vertailussa hyvin pieni.

Ajoneuvoverokertymä (perusvero), €	Skenaario 1. Ei hankintatukea		Skenaario 2. Hankintatuki		Hankintatuen vaikutus ajoneuvoverokertymään		
	Kaasu	Sähkö	Kaasu	Sähkö	Kaasu	Sähkö	Yhteensä
Autot, joita ei olisi hankittu ilman tukea	+ 3 400	+ 57 200	+ 2 000	+ 10 600	- 1 400	- 46 600	- 48 000
Autot, jotka hankitaan tuen myötä normaalia vähäpäästöisimpinä	+ 43 000	+ 131 500	+ 30 600	+ 29 200	- 12 400	- 102 300	- 114 700
Autot, jotka olisi hankittu muutenkin ilman tukea	+ 30 600	+ 42 400	+ 30 600	+ 42 400	+ - 0	+ - 0	+ - 0
Yhteensä €	+ 77 000	+ 231 100	+ 63 200	+ 82 200	- 13 800	- 148 900	- 162 700

Taulukko. Hankintatuen vaikutus ajoneuvoveron kertymään vuonna 2024 (perusvero)

Hankintatuki kohdistaisi kysyntää enemmän uusiin sähkö- ja kaasukäyttöisiin pakettiautoihin, perinteisten käyttövoimien sijaan ja tämä pienentäisi vuotuista ajoneuvoverokertymää vuonna 2024 noin 160 000 eurolla.

Vaikutukset autoveron kertymään

Autoveroa kannetaan uuden auton hankinnan yhteydessä. Autovero on suoraan verrannollinen ajoneuvon CO₂-päästötasoon, eli esimerkiksi sähköautoilla autovero on huomattavasti vastaavanlaista dieselmoottorilla varustettua autoa pienempi. Kuitenkin pakettiautojen kohdalla tietyt tavarankuljetuskykyyn liittyvät verovähennykset tuovat tähän poikkeuksia.

Sähkö- ja kaasukäyttöiset pakettiautot ovat useimmiten kokoluokaltaan pienehköjä, kaupunkien sisäisiin pienkuljetuksiin tarkoitettuja. Niiden voidaan ajatella korvaavan vastaavan kokoisia perinteisten käyttövoimien pakettiautoja. Suurimman kokoluokan sähkökäyttöiset autot ovat vielä tällä hetkellä harvinaisempia.

17.06.2020

Vaikutuksia autoverokertymään voidaan arvioida tarkastelemalla autoveron suuruutta diesel-, sähkö- ja kaasukäyttöisten, kooltaan ja malliltaan keskenään vastaavien pakettiautojen välillä. Pakettiautojen autoveron suhteellinen osuus auton hinnasta vaihtelee auton kokoluokan mukaan. Esimerkiksi keskikokoisen pakettiauton esimerkissä dieselkäyttöisen auton autovero on vastaavaa sähkökäyttöistä pienempi, johtuen tavarankuljetuskyvyn huomioivasta päästöperusteisesta verovähennyksestä.

Laskelmassa esimerkkinä käytetyt automallit:

- Pieni kaasupakettiauto VW Caddy TGI. Veroton hinta 25 200 eur + autovero 3 100 eur (käyttövoimana bensiini+kaasu).
 - Vastaavanlainen dieselmotorilla varustettu: VW Caddy TDI 23 200 eur + autovero 4 300 eur.
- Pieni sähköpakettiauto: Nissan e-NV200. Veroton hinta 38 000 eur + autovero 1 000 eur.
 - Vastaavanlainen dieselmotorilla varustettu: Nissan NV250 L2. Veroton hinta 22 400 eur + autovero 4 800 eur.
- Keskikokoinen sähköpakettiauto: Mercedes-Benz eVito 63 000 eur + autovero 1 600 eur
 - Vastaavanlainen dieselmotorilla varustettu MB Vito 114CDI 44 700 + autovero 1 200 eur.
- Suurikokoinen sähköpakettiauto: MAN eTGE 72 000 eur + autovero 1 900 eur.
 - Vastaavanlainen dieselmotorilla varustettu: MAN TGE diesel 34 300 eur + 5 800 eur.

Autoverokertymä, €	Skenaario 1. Ei hankintatukea		Skenaario 2. Hankintatuki		Hankintatuen vaikutus autoverokertymään		
	Kaasu	Sähkö	Kaasu	Sähkö	Kaasu	Sähkö	Yhteensä
Autot, joita ei olisi hankittu ilman tukea	+ 51 600	+ 830 000	+ 37 200	+ 275 000	- 14 400	- 555 000	- 569 400
Autot, jotka hankitaan tuen myötä normaalia vähäpäästöisimpinä	+ 774 000	+ 2 250 000	+ 558 000	+ 775 000	- 216 000	- 1 475 000	- 1 691 000
Autot, jotka olisi hankittu muutenkin ilman tukea	+ 558 000	+ 1 025 000	+ 558 000	+ 1 025 000	+- 0	+- 0	+- 0
Yhteensä €	+ 1 383 600	+ 4 105 000	+ 1 153 200	+ 2 075 000	- 230 400	- 2 030 000	- 2 260 400

Hankintatuki kohdistaisi kysyntää enemmän uusiin sähkö- ja kaasukäyttöisiin pakettiautoihin, perinteisten käyttövoimien sijaan ja tämä pienentäisi autoverokertymää vuosien 2021-2024 aikana yhteensä noin 2,3 miljoonaa euroa eli keskimäärin 565 000 euroa vuodessa.

Yhteenveto

Ehdotetun neljän tukivuoden aikana arvioidaan myytävän yhteensä noin 1 900 sähkö- tai kaasukäyttöistä pakettiautoa. Tarvittava tukisumma vuosina 2021-2024 olisi yhteensä noin 5,9 miljoonaa euroa. Tuki pienentäisi autoverokertymää vuosien 2021-2024 aikana yhteensä noin 2,3 miljoonaa euroa eli keskimäärin 565 000 euroa vuodessa. Neljän tukivuoden aikana CO₂-päästöjen arvioidaan vähenevän yhteensä vajaat 4 000 tonnia vuodessa. Tämä on Suomen

17.06.2020

vuosittaisista liikenteen päästöistä n. 0,03%, tieliikenteen päästöistä n. 0,04% ja pakettiautojen päästöistä n. 0,4%.

Vaikka tuen vaikuttavuus ei hiilidioksidipäästöjen kannalta ole merkittävä, sen maksukaudella pitää huomioida, että suurin osa vaikutuksista syntyy myöhemmin näiden autojen elinkaaren aikana. Tuella arvioida olevan merkittäviä positiivisia vaikutuksia latausinfraan ja sähköisen tavaraliikenteen kehitysnopeuteen. Tällä hetkellä isoja tai keskikokoisia sähköpakettiautoja on vain muutama. Kasvun reipas käynnistyminen edellyttää yhteiskunnan tukitoimia.

Ajoneuvojen myyntimäärät on arvioitu nykyisen verotuksen, polttoaineiden hintatason ja sähköpakettiautojen hitaasti kehittyvän saatavuuden mukaan.

Yhteydenotot: kirjaamo@traficom.fi

Yhteyshenkilöt: Jarno Ilme, verkostajohtaja ja Outi Ampuja, johtava asiantuntija