

Auto

Onko sähköauto oikeasti kallis?

Suomessa myydään vain vähän sähkökäyttöisiä autoja, koska ne koetaan kalliiksi ja hankaliksi. HS:n laskelman mukaan hinta riippuu siitä, millä tavalla autoa käyttää.

JOSE RIIKONEN

Millaista on sähköautoilijan elö, Nissan Leafilla ajava Ville Hyvönen?

”Tällä on mukavaa ajaa. Polttomoottorin auton tankkaminen on vastenmielistä. Tosin ekstramoottorilla tällä ajaminen vielä Suomessa vaatii”, Hyvönen, 41, sanoo.

Hyvösellä on leasing-sopimus, jossa hän käyttää autoa kaksi vuotta kuukausimaksulla. Sitten Nissan ostaa sen häneltä takaisin ennalta sovittuun hintaan.

”En olisi ostanut autoa uuteen ilman taatua takaisinmyyntihintaa”, Hyvönen sanoo.

Syy tähän on Hyvösellä sama kuin monella muullakin: kalliin sähköauton ostamisessa ei vain tunnu olevan järkeä.

AUTOLIITTO lasi HS:n pyynnöstä, missä kohtaa ehkä kaarta bensaa, sähkö- ja hybridiauton keskimääräiset kokonaiskustannukset kohtavat.

Karkea laskelma osoittaa, että sähkö- ja hybridiauto voisi olla kannattava viiden vuoden käytön jälkeen.

Sähkökäyttöisyys kiinnostaa silti vain harvoja suomalaisia.

Trafin tilastojen mukaan kulh-

neen puolen vuoden aikana Suomeen on rekisteröity 57 085 uutta autoa. Niistä 124 on ollut sähköautoja.

Prosentuaalinen kehitys on kyllä ollut huimaa. Vuonna 2013 sähköautoja rekisteröitiin 50 ja viime vuonna jo 183.

Suurin osa sähköautoista on todennäköisesti menyt yrityksille. Ne ovat saaneet työ- ja elinkeinoministeriöltä tukea sähköautoihin tiettyjen rajoitusten täytyttyä.

Tuki on noin kolmannes leasing-maksusta ja latauslaitteesta.

Ladattavilla eli plug in -hybridiautoilla, jotka luetaan sähköautojen ja vetäautojen ohella vähäpäästöisiksi, ei mene paremmin. Yhteensä vähäpäästöisiä autoja on rekisteröity Suomessa puolessa vuodessa 339.

Ladattavia hybridiautoja on kaikista Suomen hybridiautoista vain pieni osa. Trafin mukaan noin viisi prosenttia.

Esimerkiksi BMW Actiuehybrid X6 on kyllä hybridiauto, mutta siinä on myös V8-moottori, eli se ei ole suinkaan vähäpäästöinen auto.

Ruotsissa saman puolen vuoden aikana rekisteröitiin 3 368 vähäpäästöistä autoa ja Tanskassa 1 240. Puhumattakaan



Jos ajaa Turusta Helsinkiin, pitää käydä kaksi kertaa lataamassa autoa.”

Ville Hyvönen

kaan Norjasta, jossa sillokoja sähköautoja on jo lähemmäs 60 000.

MIKÄ SUOMESSA siis mättää?

Sähkökäyttöisissä autoissa on kallitua akkuja, jotka tekevät autostakin kalliin.

”Kuluttaja ei osta tällaista autoa, ellei valitsovalta tue ostamista voimakkassti”, sanoo Autoalan Keskusliiton toimitusjohtaja Pekka Rissa.

Hän uskoo, että taloudellinen tilannekin vaikuttaa: kun on tiukkaa, vaihto ja kuluttaja eivät uskalla ottaa riskejä uuden teknologian suhteen.

Huonossa taloustilanteessa kamppaillevalle Suomelle pelkää verotulojen menetystä, uskoostartur-yrittäjä Parkkisähkö Oy:n toimitusjohtaja Jiri Räsänen. Hän on sähköajoneuvoyhdistyksen entinen toiminnanjohtaja.

”Autosta on kerätty niin paljon veroja, että herättää pelkoa, jos sähköautoille suotaisiin suuria veroetuja. Ertä mitä sille hyväille tulolähteelle tapahtuu?”

Norjassa sähköauton ostajalla on paljon etuja: ei auto- eikä arvovolisäveroja, ei tietullimaksuja, saa ajaa bussikaistata. Norjassa on myös kattava latausverkosto.

Turkulainen Leaf-kuljettaja Hyvönen ei ole juuri huomannut erityiseltä sähköautolla ajaa-

saan, eikä hän niitä edes kaippaa. Yleiset latauspisteet ovat tosin yleistyneet, ja pikalatauspisteitäkin on kohdallaisesta.

”Moottorienopeuksissa Leafilla pääsee käytännössä noin sata kilometriä. Jos ajaa Turusta Helsinkiin, pitää käydä kaksi kertaa lataamassa autoa, koska puoliarjälisissä ei ole pikalatausasema”, Hyvönen sanoo.

Pikalataus kestää noin puoli tuntia. Se on sitä vaadittavaa ”ekstramoottorilla”, josta Hyvönen mainitsi.

Hyvösten nelihenkinen perhe ei pärjää pelkällä sähköautolla. Norjassa käytin lomalla tavallista autolla, koska pitkillä matkoilla Leaf olisi liian hankala.

ONGELMA ON myös käytettyjen auttojen markkinoiden puute. Ville Hyvönenkin etsi käytettyä sähköautoa ennen päättymistään leasing-Leafiin.

Valinnanvaraa käytettyjen auttojen markkinoilla vain on todella vähän.

Lisäksi kalliiden akkujen käyttöikä on kysymysmerkki. Käytetty sähköauton ostaminen ei houkuttele, jos siihen saattaa heidi joutua ostamaan uudet akut.

Suomessaakin autoverotus kannustaa vähäpäästöisten autojen ostoon, ja neljän tulevan vuoden aikana verouudistuksen on tarkoitus kannustaa vähäpäästöisyyteen vielä enemmän.

Täyssähköauto ei kuitenkaan ole uudistuksen suurin edunsaaja. Kaikista suurimman veronkovenuksen eli 52 prosenttia saavat autot, joiden päästöt ovat 82 grammaa kilometrillä. Hybridit ja etenkin ladattavat hybridit luokituvat tähän ryhmään.

Heinäkuussa alkoi romutus-palkkiokokeilu. Kymmenvuotiaan auton romuttuessaan saa todistuksen, jolla uuden vähäpäästöisen auton ostosta saa 1 500 euron alennuksen.

Ainakaan tähän mennessä kannustimet eivät ole olleet riittävät. Räsänen uskoo kuitenkin kiiinnahdollisuksiin.

”Meillä on esimerkiksi täysin poikkeuksellisesti yli miljoona sähköistettyä pysäköintipakkaa, jotka voisi muuttaa lataustolpiksi”, sanoo Räsänen, jonka firma kehittää juuri tätä teknologiaa.

TUTKIMUKSET ennustavat vähäpäästöisten autojen eksponentiaalista kasvua. VTT ennusti viime vuonna, että 2020 uusista myydyistä autoista 10-15 prosenttia on sähköautoja tai ladattavia hybridiautoja.

Räsänen mukaan autoista tulee nopeasti taloudellisempia, kun teknologia kehittyy.

”Jo nyt sähköauto voi olla kil-



VESA-MATTI VÄÄRÄ

Turkulaisella Ville Hyvösellä on sähköautostaan kahden vuoden leasing-sopimus.

Auto



Latauspisteet ovat lisääntyneet.

pailukykyinen, sillä kyse on siitä, miten autoa käytetään. 100 000 euron Tesla voi tulla takikäytössä halvemmaksi kuin 60 000 euron Mersu”, Räsänen sanoo.

Suomessa onkin jo muutama Tesla-taksi.

Rissan mukaan on tärkeää, että kuluttajille tarjotaan porkkanaa, ei keppiä. Samaa mieltä ovat Räsänen ja Hyvönen.

Tässä heidän portkanaehdotuksiinsa:

Räsänen: ”Sähköauton ostosta arvonlisävero, vuotuinen ajoneuvovero ja käyttövoimaverokokonaan pois.”

Hyvönen: ”Helpotetaan sähköautojen mahantuumista ulkoamaita, jotta käytettyjen autojen markkinat kehittyvät. Pienempi arvonlisävero. Vanhan polttomoottorin verot pois, jos hankki rinnalle sähköauton, koska vanhalla ei kuitenkaan ajeta sitten enää paljoa.”

Millöin sähkö- tai hybridiautolla ajaminen tulee kannattavaksi?

SÄHKÖAUTO ja hybridiauto ovat kalliimpia kuin bensiiniauto, mutta niiden ajokustannukset ovat polttomoottoriauttoa pienemmät.

HS pyysi Autoliittoa laskemaan, milloin toistaan vastaavan täyssähköauton, hybridiauton ja bensiinikäyttöisen polttomoottoriauton kokonaiskustannukset kohtaavat.

VERTAILUAUTOT ovat Nissan Qashqai (25 000 e), sähköauto Nissan Leaf (40 000 e) ja hybridiauto Toyota Auris Touring Sports (31 000 e). Autojen hintoihin on lisätty muutama tuhat euroa lisävarusteita, sillä harvat ostavat autonsa lähthönnalla.

LASKELMASSA autolla ajetaan 20 000 kilometriä vuodessa. Bensan hinta laskukaavassa on 1,551 euroa. Sähkön hinta laskelmassa on 0,15 euroa kilowattitunnilla.

Laskelmassa on otettu huomioon ajoneuvovero, arvioitu todellinen polttoaine- ja sähkönkulutus, vakuutusmaksut ja keskimääräinen

auton arvon aleneminen tilastokeskuksen kaavojen pohjalta. Huolto- tai säilytyskustannuksia laskelmassa ei ole mukana.

Näiden pohjalta on laskettu autojen kokonaiskustannukset pitoajalta.

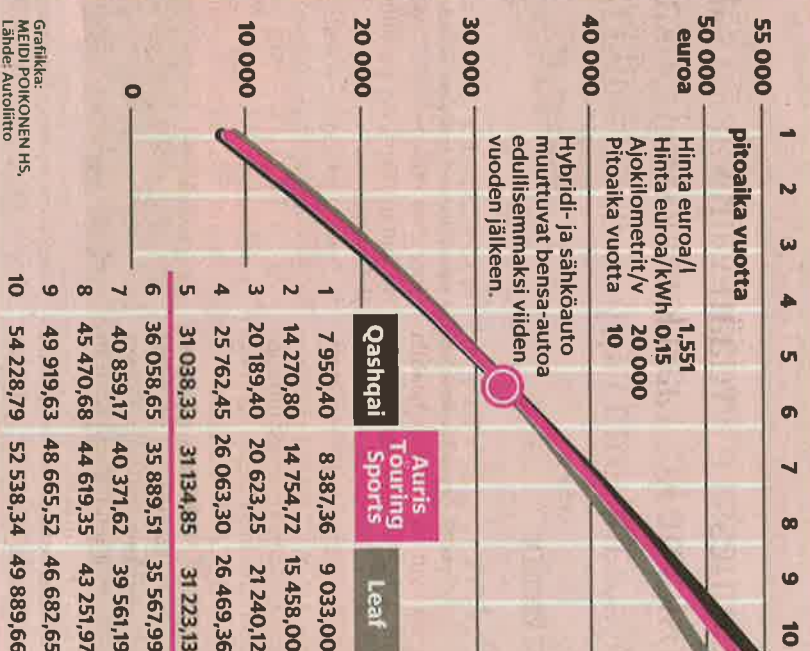
Näillä lukemilla sähköauto käy kannattavaksi runsaan viiden vuoden pitoajan jälkeen. Hybridiautosta tulee kannattava lähes samaan aikaan: vajaa 5,5 vuoden päästä.

AUTOLIITON viestintäpäällikkö Jukka Tolvanen muistuttaa, että tällaiset arvot ovat aina karkeita ja muuttujia on paljon. Esimerkiksi hyvin erihintaisia hybridiautomalleja markkinoilla on runsaasti.

Lisäksi sähköautojen jälkemarkkinat ovat kehittymättömät. Akkujen kesto meidän olosuhteissamme ja tulevaisuuden hintataso ovat erittäin epävarmoja. Tulevaisuus ker-
too, miten suureksi pääomakulut uuden teknologian osalta muodostuvat, Tolvanen sanoo.

Jose Riikonen

	Qashqai	Auris Touring Sports	Leaf
Hinta, euroa	25 000	31 000	40 000
Ajoneuvovero, euroa	159	111	173
Polttoaineenkulutus, l/100km	7	4,8	
Polttoaineenkulutus, kWh/100km			17
Vakuutus, euroa	1 120	1 208	1 150



Grafiikka: MEIDI POIKONEN HS. Lähde: Autoliitto