



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN
KESKUSLIITTO



Autoalan
Tiedotuskeskus

Missä menee automarkkina – - Onko uusien autojen markkinan pohja jo nähty?

12.9.2023

Tero Kallio, Autotuojat ja -teollisuus ry
Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto
Hanna Kalenoja, Autoalan Tiedotuskeskus

Tilaisuuden ohjelma

klo 9.30 Millaisia autoja nyt hankitaan vai hankitaanko niitä lainkaan?
– Katsaus uusien ja käytettyjen autojen markkinaan

klo 10.00 Mikä jarruttaa sähköauton hankinnassa?
– Kansalaisten näkemyksiä liikenteen sähköistymisestä ja liikenteen päästövähennystoimista

klo 10.20 Miten eteenpäin autokannan uudistamisessa?
– Autoalan viestit hallitukselle

klo 10.45 Kysymyksiä ja keskustelua

klo 11.00 Tilaisuus päättyy



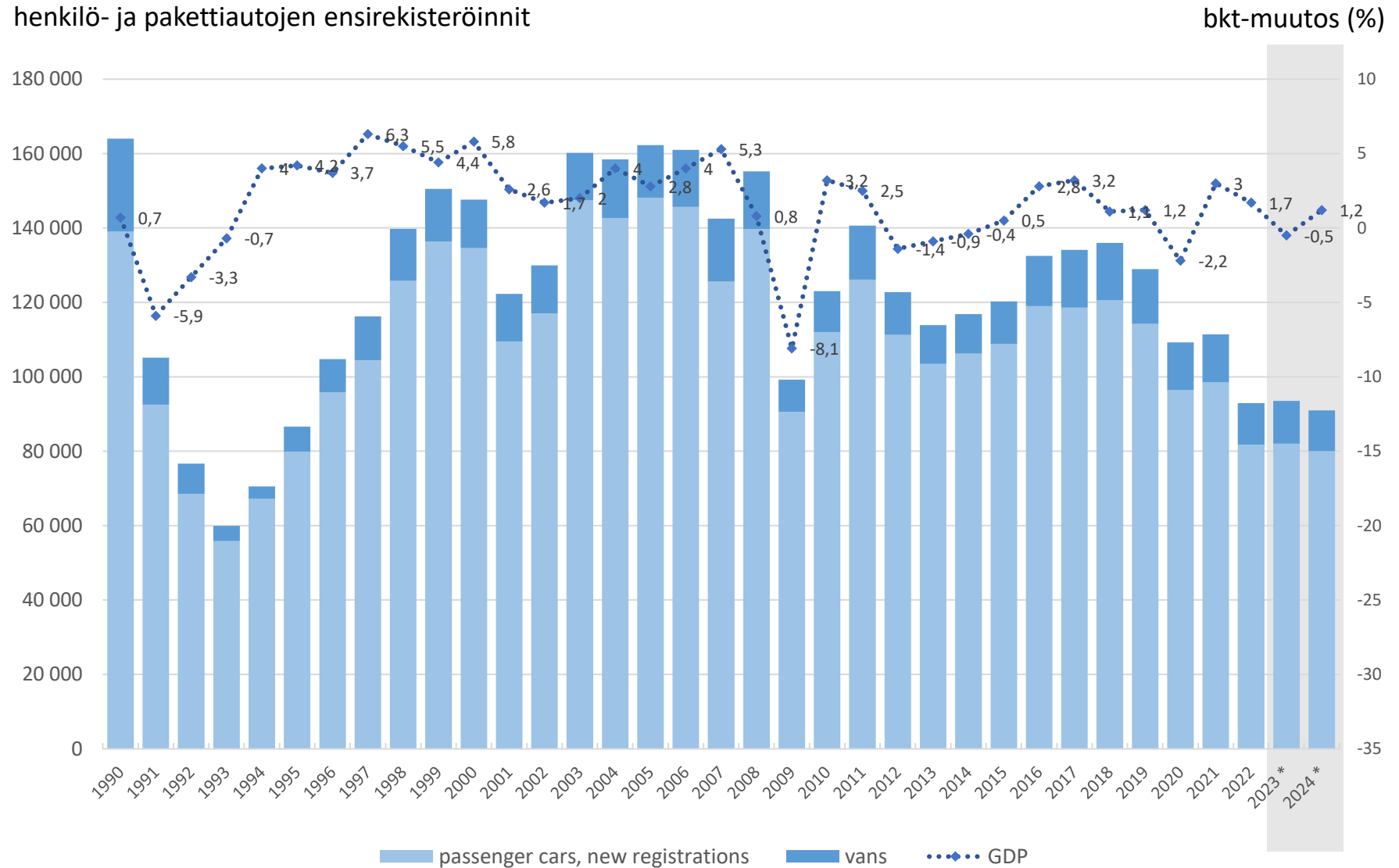
Millaisia autoja nyt hankitaan vai hankitaanko niitä lainkaan?

- Katsaus uusien ja käytettyjen autojen markkinaan

- talouden kehitys on epävarmaa Ukrainan sotatilanteen, korkeana pysyttelevän inflaation ja energiakriisin seurauksena
- tuotannon ongelmat leikkasivat vuonna 2022 rekisteröintien määrää selvästi poikkeuksellisen korkeasta tilauskannasta huolimatta
- vuoden 2023 rekisteröintimäärän kasvua selittää korkea tilauskanta, josta osa ehtii purkautua vuoden 2023 aikana
- vuoden 2023 jälkeen talouskasvun ennakoitaan jäävän maltilliseksi
- uusien autojen kysynnän ennakoitaan jäävän vuonna 2023 selvästi pitkän aikavälin tasostaan
- vuonna 2024 asiakastilausten kehityksen arvioidaan olevan vuotta 2023 korkeampi, mutta jäävän selvästi vuosien 2015-2021 tasoa alemmas

Ensirekisteröintien määrä jäämässä poikkeuksellisen matalalle

henkilö- ja pakettiautojen ensirekisteröinnit

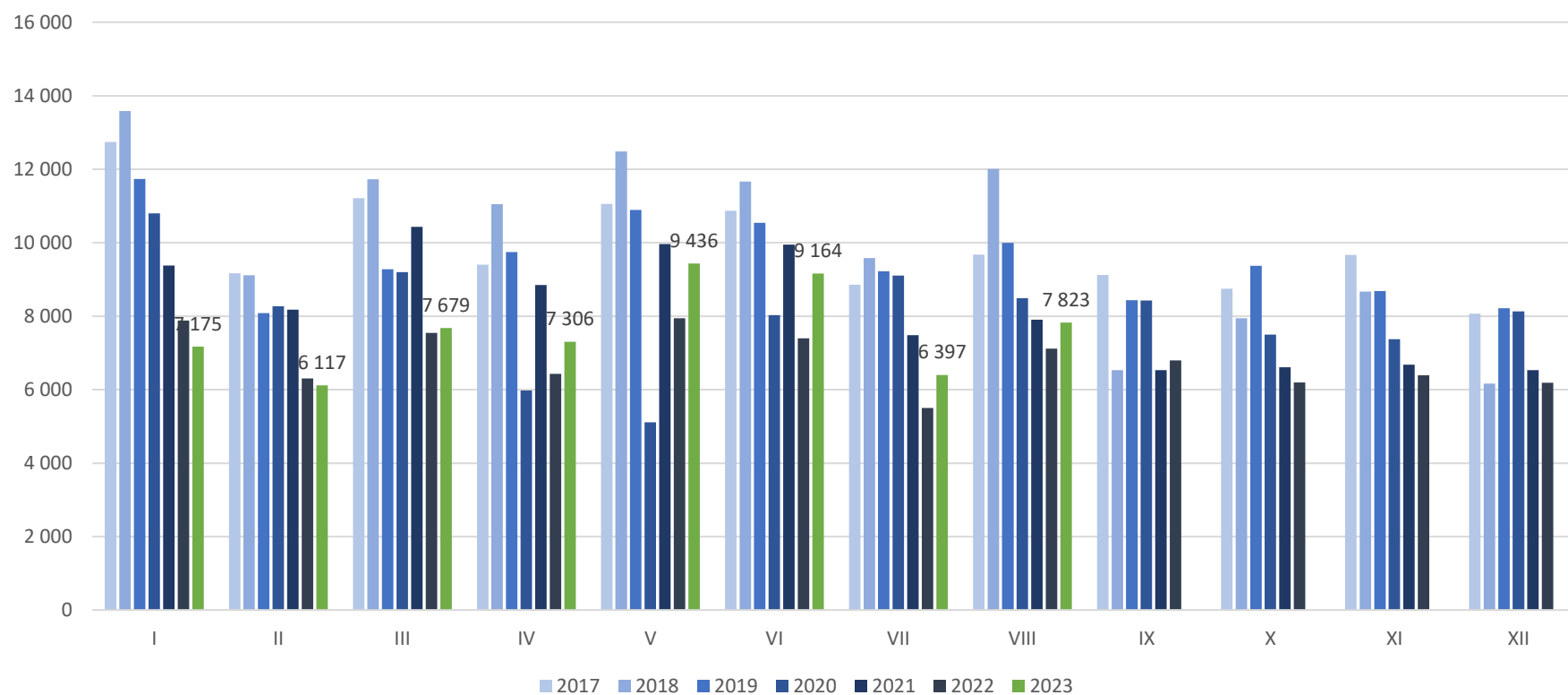


*) Vuoden 2023 ja 2024 ennusteet ovat autoalan ennusteryhmän markkina-ennusteita.

Henkilöautojen ensirekisteröintien kehitys

Uutena ensirekisteröidyt autot	1-8/2023	1-8/2022	Muutos (%)
Henkilöautot yhteensä	61 098	56 122	+8,9 %
joista matkailuautoja	1 022	1 031	-10,3 %
joista muita henkilöautoja	60 076	54 983	+9,3 %

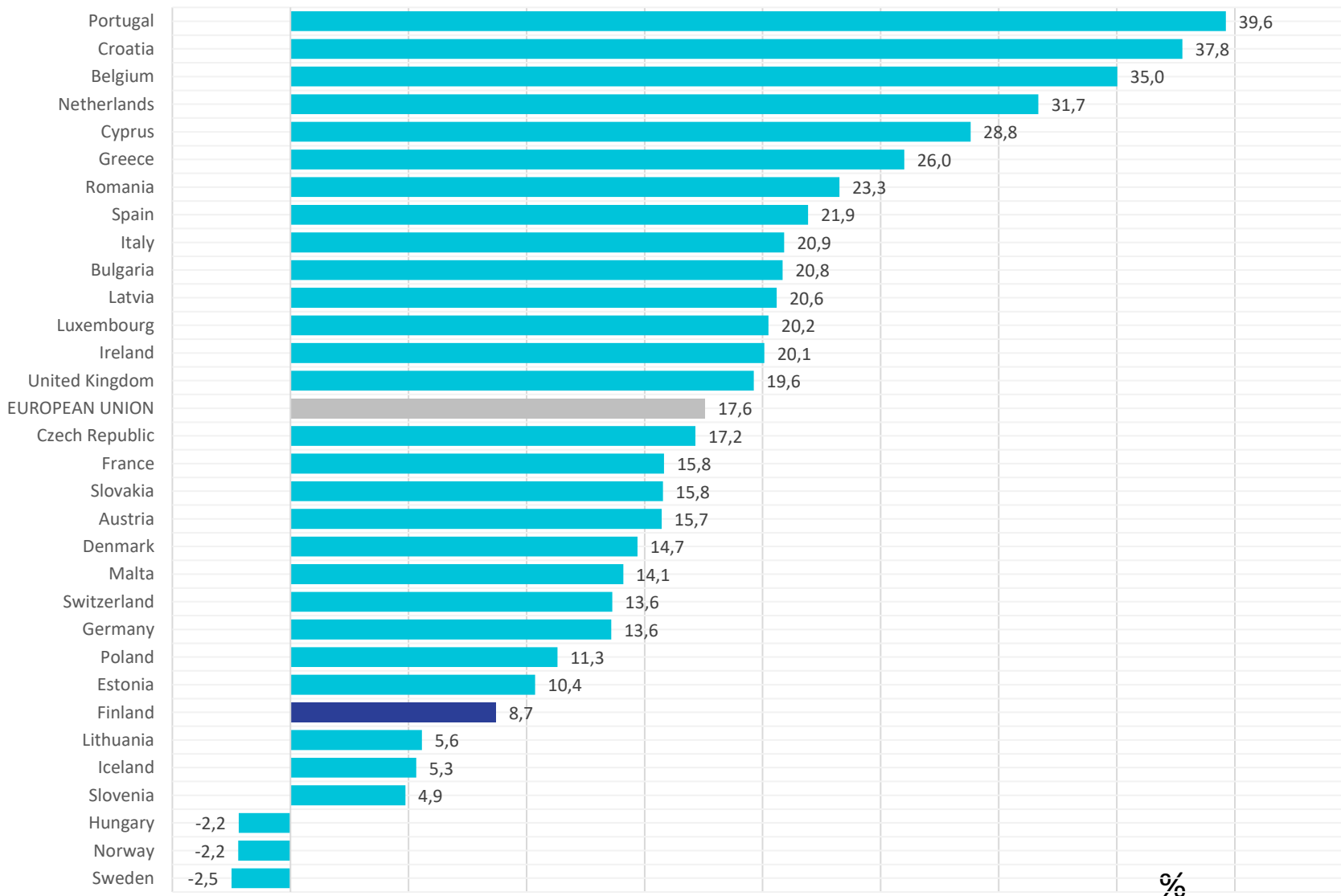
henkilöautojen ensirekisteröintien määrä



- henkilöautoja on elokuun loppuun mennessä ensirekisteröity noin 61 100, joka on 8,9 prosenttia enemmän vuonna vastaavaan aikaan viime vuonna
- ennätysellisen korkea tilauskanta on alkuvuoden aikana pienentynyt huomattavasti
- tilauskannan ennakoidaan sulavan normaaliin syys-lokakuussa

Henkilöautojen ensirekisteröinnit ovat kasvussa viime vuoteen nähden lähes koko Euroopassa

Henkilöautojen ensirekisteröinnit tammi-heinäkuussa 2023 edelliseen vuoteen verrattuna (%)

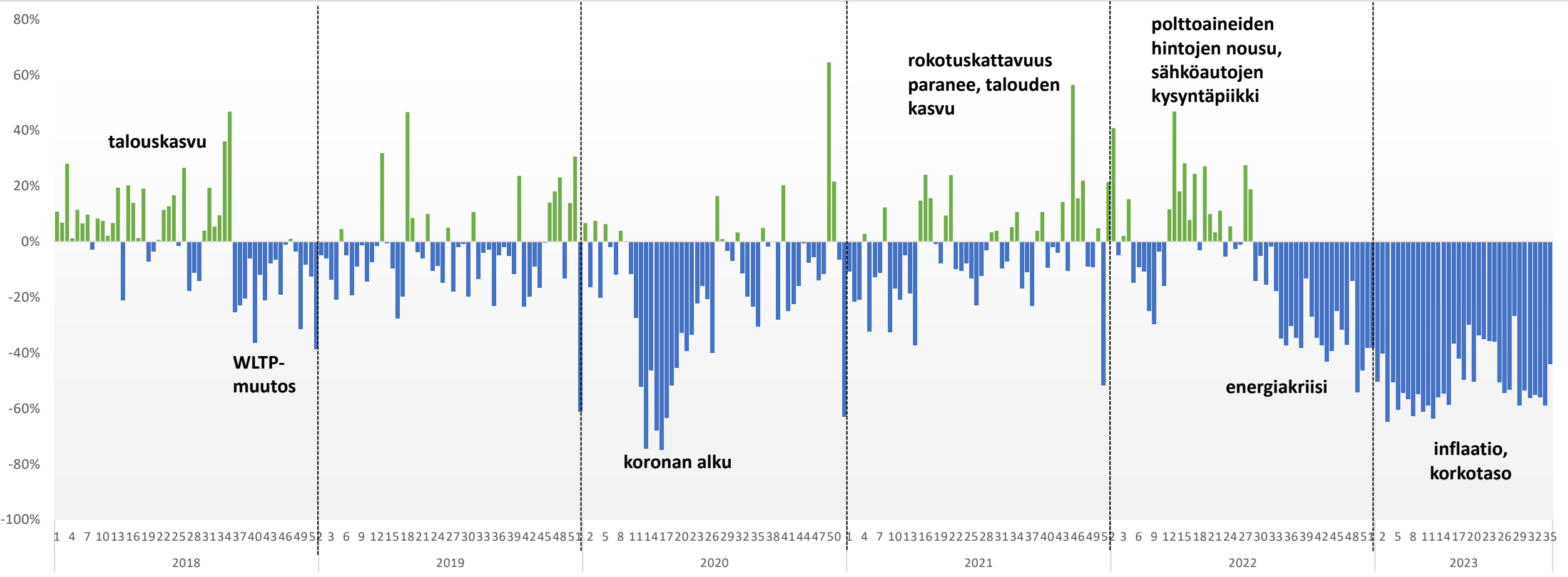


- geopolitiittisen tilanteen syventämä komponenttipula, tuotantokatkokset ja raaka-aineiden heikentynyt saatavuus leikkasivat henkilö- ja pakettiautojen kysyntää koko Euroopassa
- vuonna 2023 rekisteröintien määrä on kääntynyt kasvuun, kun toimitusvaikeudet on pääosin voitettu ja vuosina 2021-2022 kertynyttä tilauskantaa on päästy purkamaan

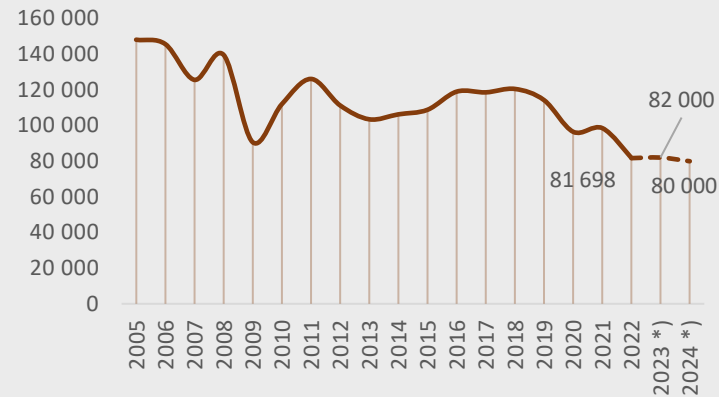
- vuoden 2022 lopussa kumulatiivinen asiakastilaukseritys oli **10,3 prosenttia viiden vuoden keskiarvoa alempi**
- vuoden 2023 viikon 35 lopussa määrä oli **51 prosenttia alempi kuin viiden vuoden keskiarvo**

Henkilöautojen asiakastilausten kehitys

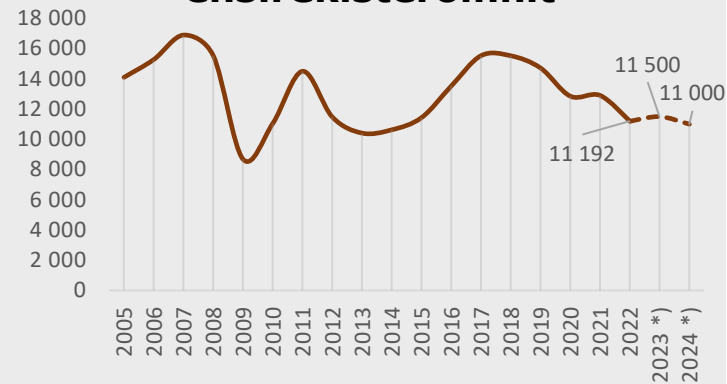
Asiakastilausten kehitys vastaavan viikon viiden vuoden keskiarvoon verrattuna



Henkilöautojen ensirekisteröinnit



Pakettiautojen ensirekisteröinnit



	henkilöautot	pakettiautot
2018	120 505	15 515
2019	114 203	14 704
2020	96 418	12 842
2021	98 484	12 893
2022	81 698	11 192
2023	82 000*)	11 500 *)
2024	80 000*)	11 000 *)

*) Ennusteryhmän laatima ennuste, päivitetty 8.6.2023

Henkilö- ja pakettiautojen lyhyen aikavälin markkinaennusteet



Kasvuindikaattorit

- henkilö- ja pakettiautojen tilauskanta on poikkeuksellisen korkealla toimitusvaikeuksien takia
- työllisyys on taloustilanteeseen nähden korkealla ja takana on talouden ennakoitua nopeampi elpyminen koronatilanteesta
- kotitalouksien säästämistä on verrattain korkealla
- asuntomarkkinoiden ennakoitaan pysyvän Suomessa hintojen laskusta ja korkojen noususta huolimatta suhteellisen vakaana
- talouden taantumasta ennakoitaan lyhytaikaista ja sen ei arvioida heikentävän merkittävästi työllisyystilannetta
- hintakehitys energia- ja raaka-ainemarkkinoilla on tasaantunut
- korkotason kasvun ennakoitaan pysähtyvän syksyn aikana
- inflaation kasvu on hidastunut
- ladattavien työsuhteautojen hankintatuet jatkuvat lähivuosina



Laskevat indikaattorit

- talous painuu lyhytaikaisesti taantumaan
- kuluttajien luottamus on edelleen poikkeuksellisen alhaalla
- korkea inflaatio heikentää ostovoimaa ja kotitaloudet varautuvat energiakriisiin säästämällä menoistaan
- korot ovat nousseet nopeasti viimeisimmän vuoden aikana eikä korkojen ennakoita laskevan lähivuosina 2010-luvun tasolle
- energian hintavaihtelut lisäävät epävarmuutta käyttövoiman valinnassa
- komponenttipulan ennakoitaan jatkuvan suhteellisen pitkäaikaisena, vaikka tuotanto onkin jo palautumassa viime vuosien heikosta tilanteesta
- pitkät toimitusajat ja uusien autojen hintojen nousu vähentävät uusien autojen kysyntää



Markkinoiden riskitekijät

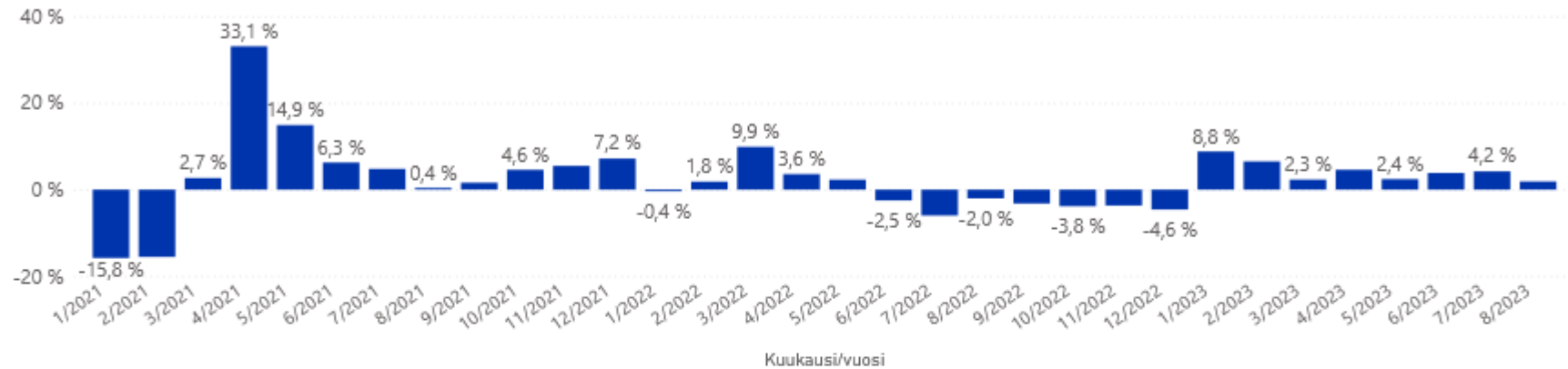
- geopoliittinen tilanne voi kiristyä entisestään ja sotatilanne voi laajentua muille alueille
- globaalit talousennusteet ovat geopoliittisen tilanteen takia epävarmoja
- talouden taantuma voi osoittautua ennakoitua pidemmäksi ja heijastua työllisyyteen

Liikennemäärien kehitys päätieverkolla

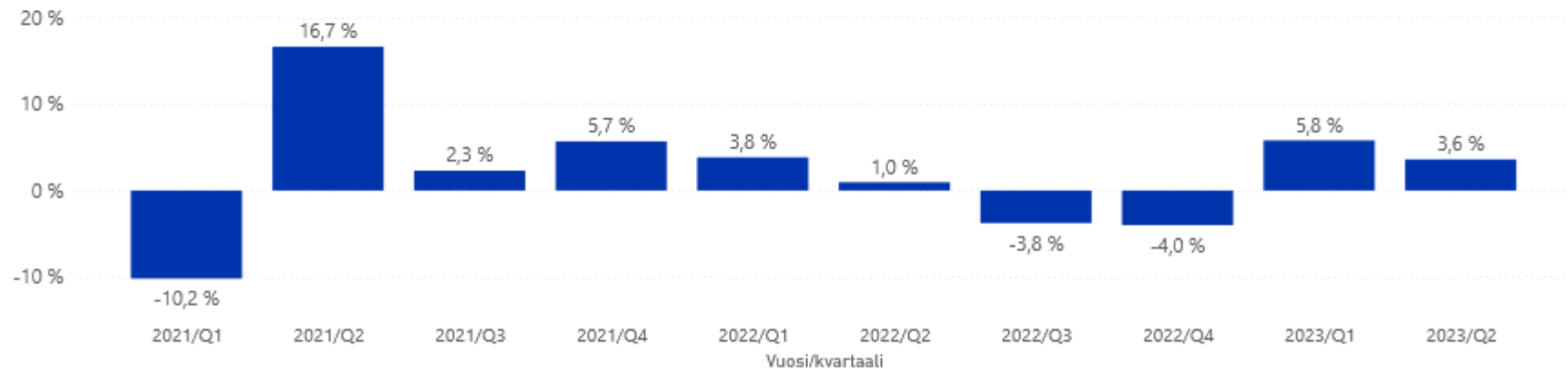
Henkilö- ja pakettiautot

- henkilöautoliikenteen liikennemäärä päätieverkolla oli vuonna 2021 noin 3,2 prosenttia prosenttia suurempi kuin vuonna 2020
- vuonna 2022 henkilö- ja pakettiautojen liikennemäärät olivat 1,0 prosenttia vuoden 2021 liikennemääriä pienemmät
- henkilö- ja pakettiautojen liikennemäärät kääntyivät laskuun kesällä 2022
- alkuvuonna 2023 liikennemäärät ovat olleet viime vuosia suuremmat

Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta



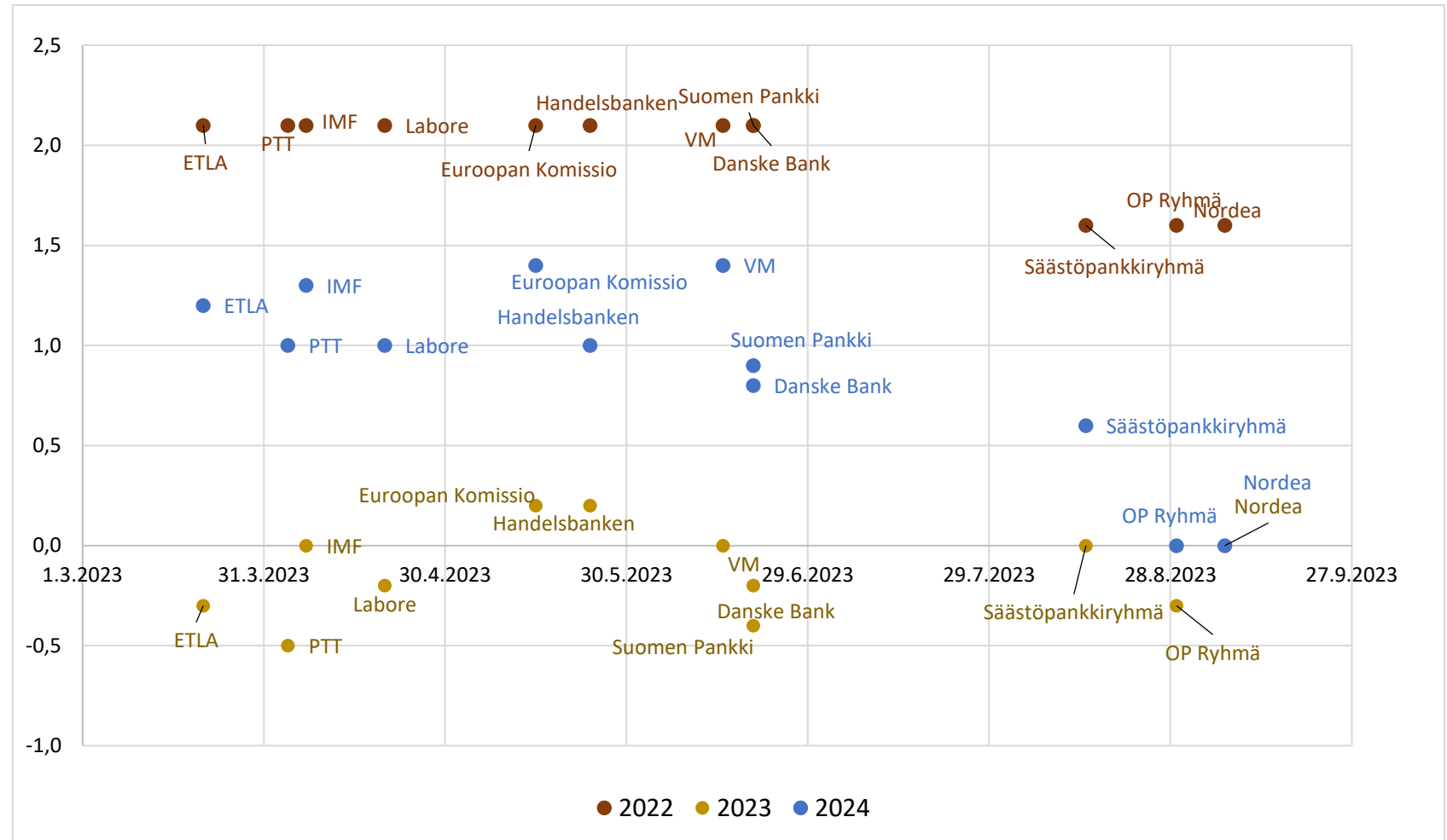
Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kvartaalista



- Kiinan talous on elpynyt hitaasti, Yhdysvaltain talous on kääntymässä taantumaan ja euroalueen talouden näkymät ovat heikot
- taustalla on sodan ja ostovoiman heikkenemisen ennätyksellisen matalaksi painama kuluttajien luottamus ja korkea inflaatio
- energiakriisi ei kärjistynyt pahimpien skenaarioiden mukaisesti ja Suomen talous kääntyi vuoden 2023 alussa hienoiseen kasvuun
- vuodelle 2023 ennakoitaan lievää taantumaa (0 - -0,5 %), sillä talouden näkymät ovat korkean inflaation ja korkotason takia heikot
- viime kuukausina odotukset ensi vuoden kasvusta ovat hiipuneet
- Etlan laatiman pitkän aikavälin talousennusteen mukaan Suomen tuottavuuskasvu on keskimäärin 1,1 prosenttia vuosina 2023–2043

Viimeisimmät talousennusteet

bkt-muutos (%)



- euroalueella inflaation kasvu on kevään ja kesän aikana hidastunut, mutta inflaatio oli heinäkuussa poikkeuksellisesti hieman kesäkuuta suurempi
- euroalueen inflaatio oli heinäkuussa 5,3 ja Suomen 4,2
- ilman energian ja ruuan hintoja mitattava pohjainflaation kasvu oli heinäkuussa 5,5 prosenttia, mikä oli hieman huhtitoukokuuta suurempi
- inflaatiota on laskenut eniten energian hinnan lasku
- ruuan inflaatio on edelleen poikkeuksellisen korkea
- palveluhintojen inflaation arvioidaan laskevan hitaasti
- kokonaisinflaation arvioidaan laskevan verkkaisesti ja tavaroiden ja palvelujen inflaation näkyvämmiin vasta vuoden jälkipuoliskolla

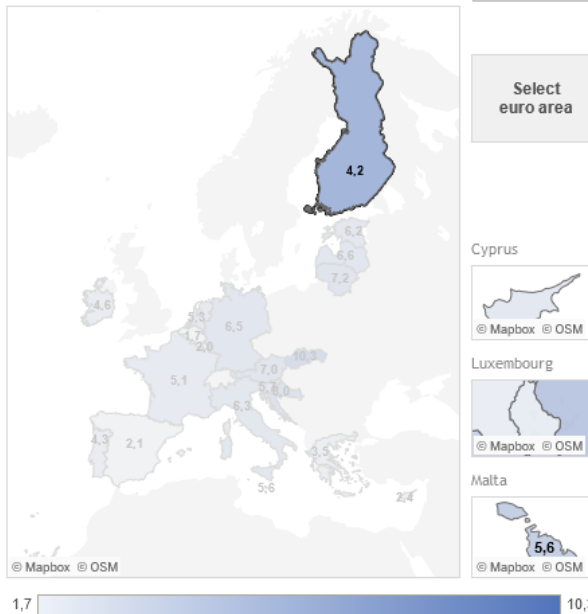
Euro-alueen ja Suomen inflaatiokehitys

Measuring inflation – the Harmonised Index of Consumer Prices (HICP)

HICP inflation in the **euro area** decreased to **5,3%** in **heinäkuuta 2023** compared to **5,5%** in **kesäkuuta 2023**

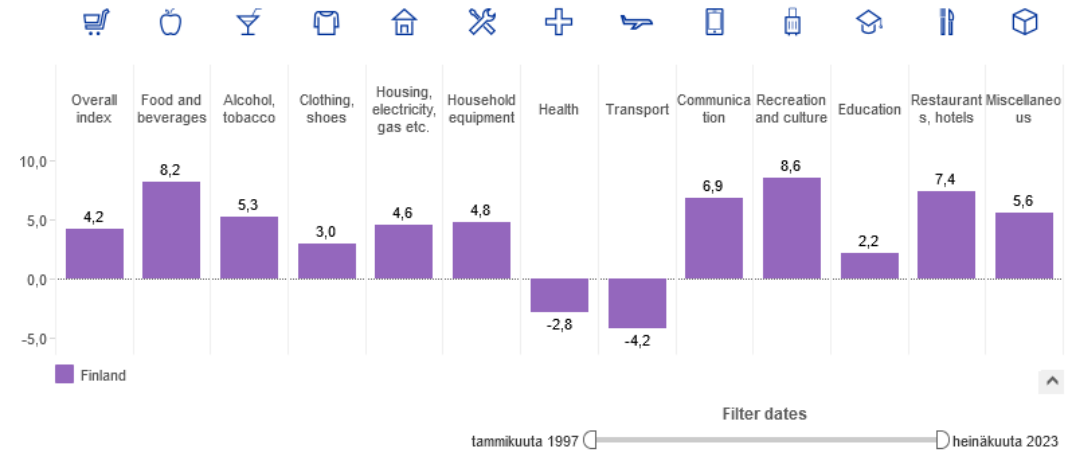
	Euro area	Lowest Belgium	Highest Slovakia
heinäkuu 2023	5,3	1,7	10,3

HICP inflation rate - Overall index
heinäkuu 2023, Euro area countries



Last update: 18 August 2023 Next update will be in the afternoon of 19 September 2023. Latest HICP data can be accessed via the link below the

Overall and breakdown of HICP by components heinäkuuta 2023, Finland



HICP inflation rate - Overall index
Euro area, Finland

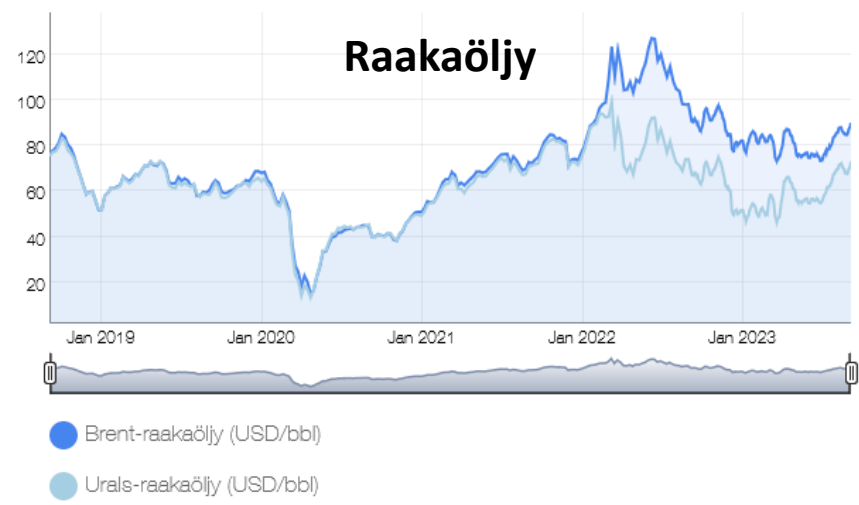


Yhdenmukaistetussa kuluttajahintaindeksissä (HICP) ei ole mukana omistusasumista, rahapelejä, kulutus- ja muiden luottojen korkoja, omakotitalon palovakuutusta, ajoneuvoveroa eikä kalastus- ja metsästysmaksuja.

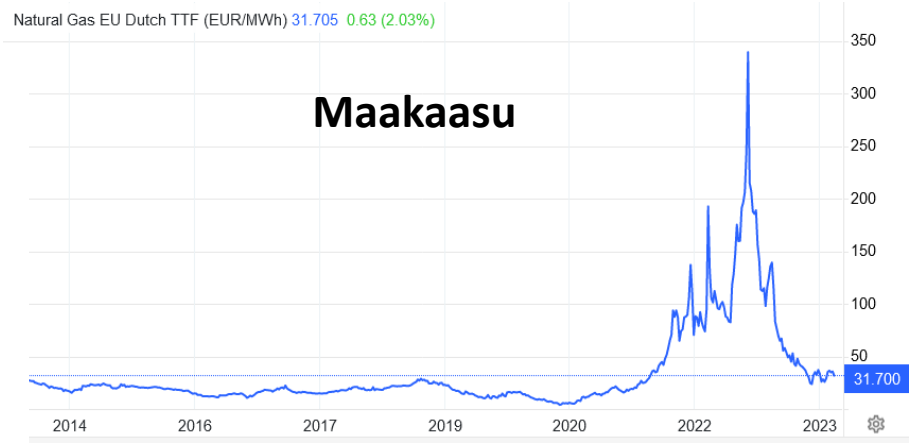
Euroopan keskuspankki, OP Talouden näkymät 5/2023

Energiamarkkinoiden kriisiytyminen vältettiin

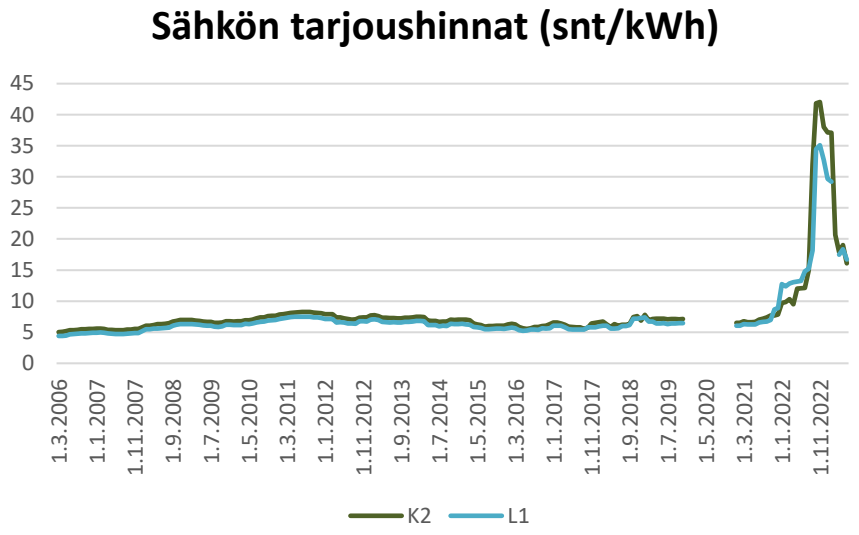
- raakaöljyn hinta kääntyi Ukrainan tilanteen kriisiytyessä jyrkkään nousuun
- Brent-öljyn hinta on ollut viime kuukausina hieman yli 80 dollaria barrelilta
- maakaasun hinta on laskenut lähelle pitkän aikavälin keskiarvoa ja Euroopan kaasuvärasotaso on hyvä lähestyvää lämmityskauden alkua ennakoiden
- sähkön hinta on laskenut loppuvuoden 2022 ennätyslukemista ja hintafutuurit ennakoivat hinnan laskua noin 7-8 senttiin/kWh vuoden 2024 alussa
- ETS-päästöoikeuden hinta on kasvanut lähes yhtäjaksoisesti vuoden 2020 syksystä alkaen, kun komissio julkisti EU:n uuden 55 prosentin päästötavoitteen ja leikkasi ilmaisoikeuksien jakelua
- päästöoikeuden hinnan ennakoitaan lähivuosina kasvavan noin 120 euroon tonnilta



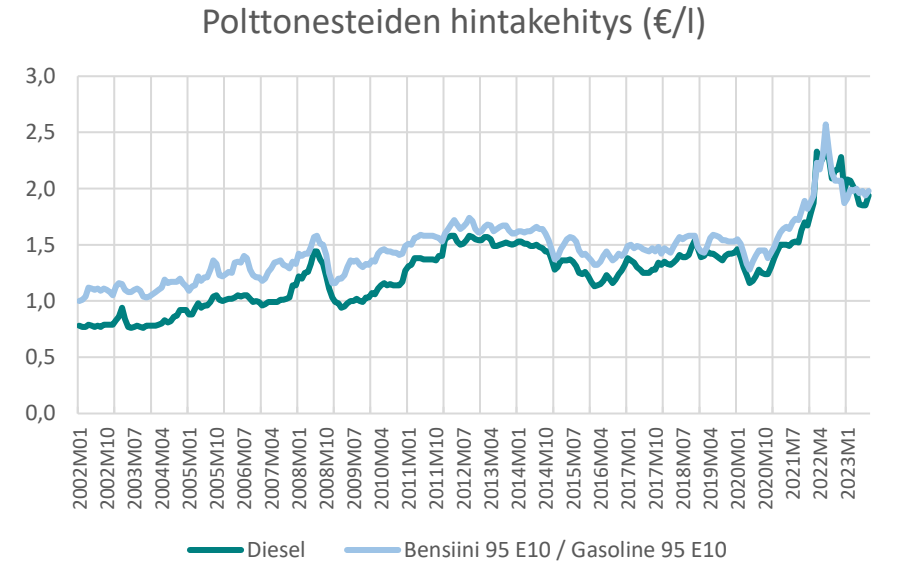
Thomson Reuters, Neste



Trading Economics

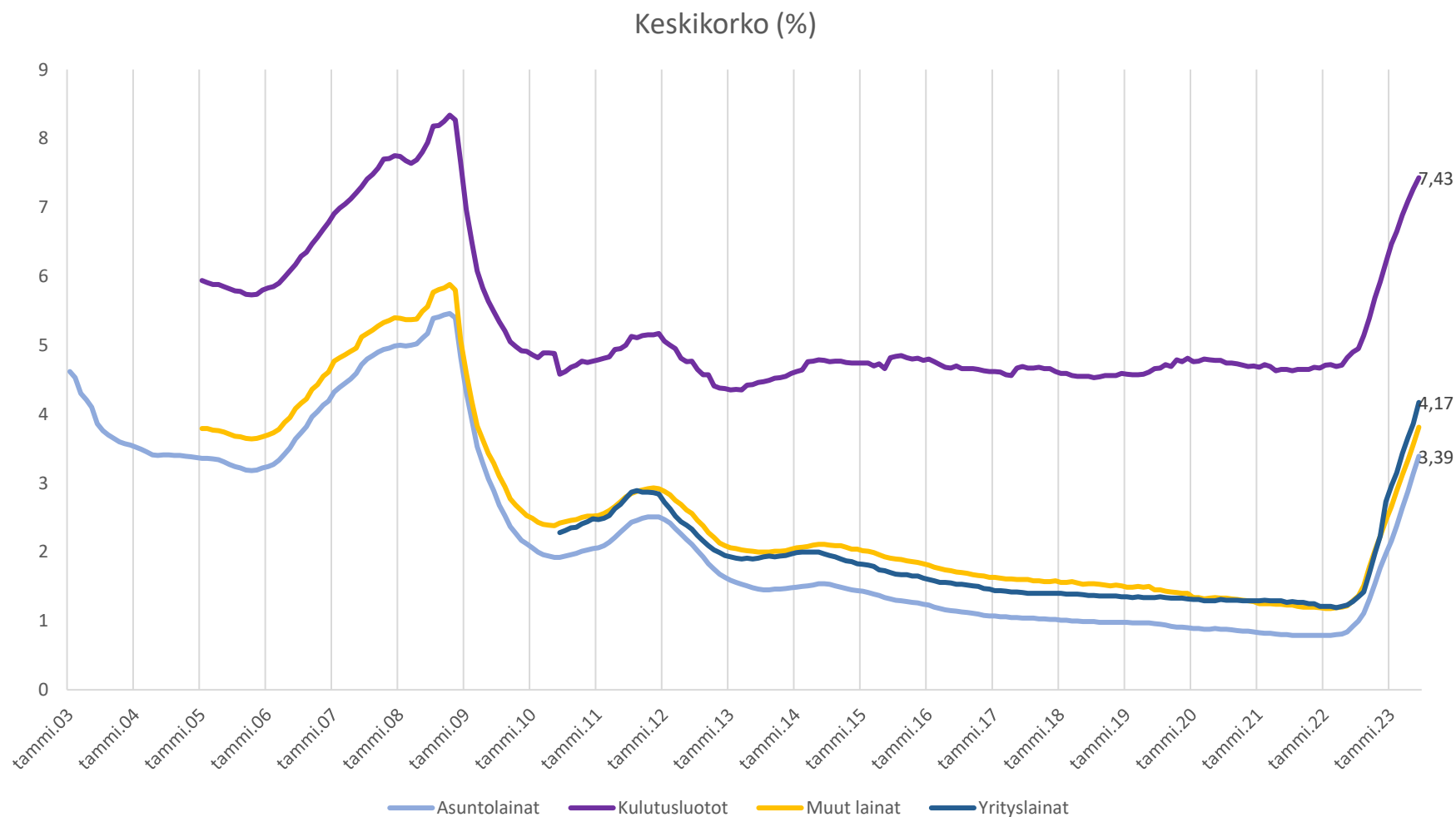


K2 = Pientalo, sähkökiuas, ei sähkölämmitystä, pääsulake 3x25 A, sähkön käyttö 5 000 kWh/vuosi
L1 = Pientalo, huonekohtainen sähkölämmitys, pääsulake 3x25 A, sähkön käyttö 18 000 kWh/vuosi
Energiavirasto



Lainojen keskimääräinen korkotaso

- kotitalouksien autolainoista noin 44 on pankeista ja noin 56 prosenttia muista rahoituslaitoksista
- kotitalouksien kulutusluottojen keskekorko oli kesäkuussa noin 7,4 prosenttia ja asuntolainojen noin 3,4 prosenttia
- vaikka korkotaso ei ole pitkässä aikasarjassa poikkeuksellisen korkea, korkojen nopea nousu rasittaa velallisia ja sijoittajia – kotitaloudet ovat velkaantuneempia kuin koskaan aiemmin korkojen noustessa

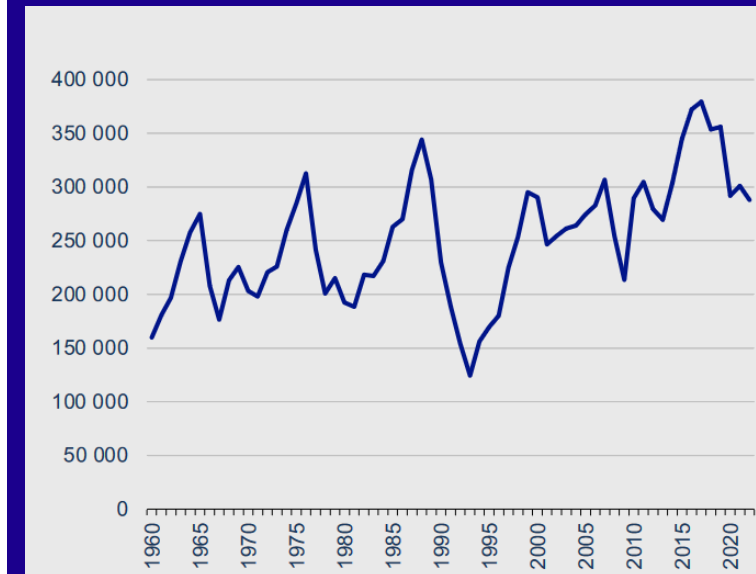


Ruotsissa rekisteröinnit ovat vielä viime vuotta jäljessä

- henkilöautojen ensirekisteröinnit jäivät viime vuonna Ruotsissa 4,3 prosenttia alemmas kuin vuonna 2021
- tänä vuonna rekisteröintien määrä oli elokuun lopulla vielä 0,4 prosenttia viime vuotta jäljessä
- myös Ruotsissa tilauskanta on poikkeuksellisen korkea ja rekisteröintien määrän ennakoitaan kasvavan viime vuotta suuremmiksi
- sähköistymisen kasvun ennakoitaan hidastuvan, sillä marraskuun 2022 jälkeen tilattuihin autoihin ei ole enää voinut saada hankintatukia
- noin 70 prosenttia vuonna 2023 rekisteröidyistä sähköautoista on yritysten hankkimia
- uusien autojen asiakastilaukset ovat tänä vuonna jääneet noin puoleen edellisvuoden lukemista – taustalla korko- ja talouskehitys sekä hankintakannusteiden yllättävä alasajo marraskuussa 2022

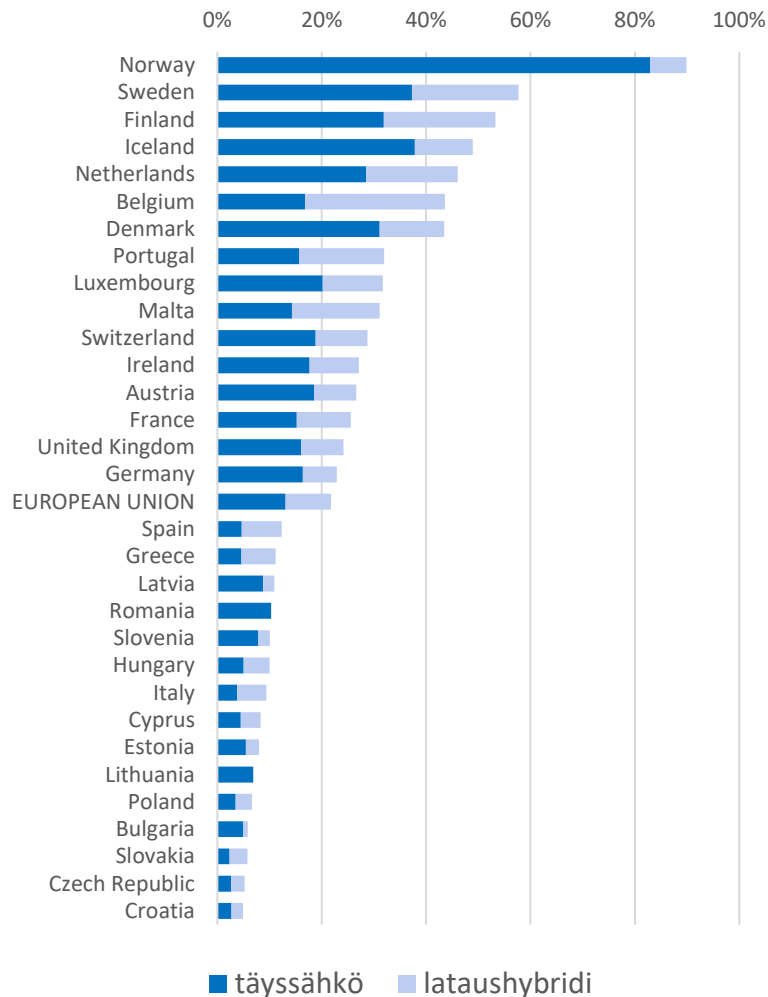


Henkilöautojen ensirekisteröinnit
Ruotsissa

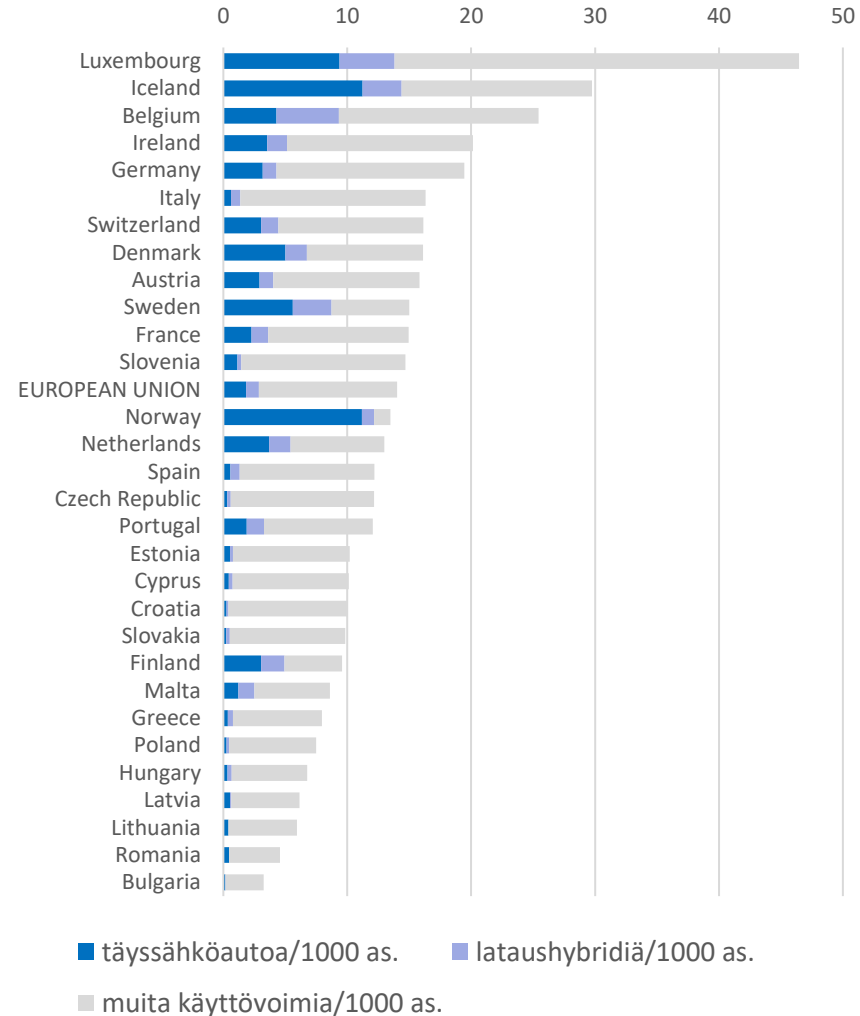


Pohjoismaat ja Benelux-maat ovat sähköistymässä selvästi eteläisiä ja itäisiä maita nopeammin

Ladattavien autojen osuus ensirekisteröinneistä, tammi-heinäkuu 2023



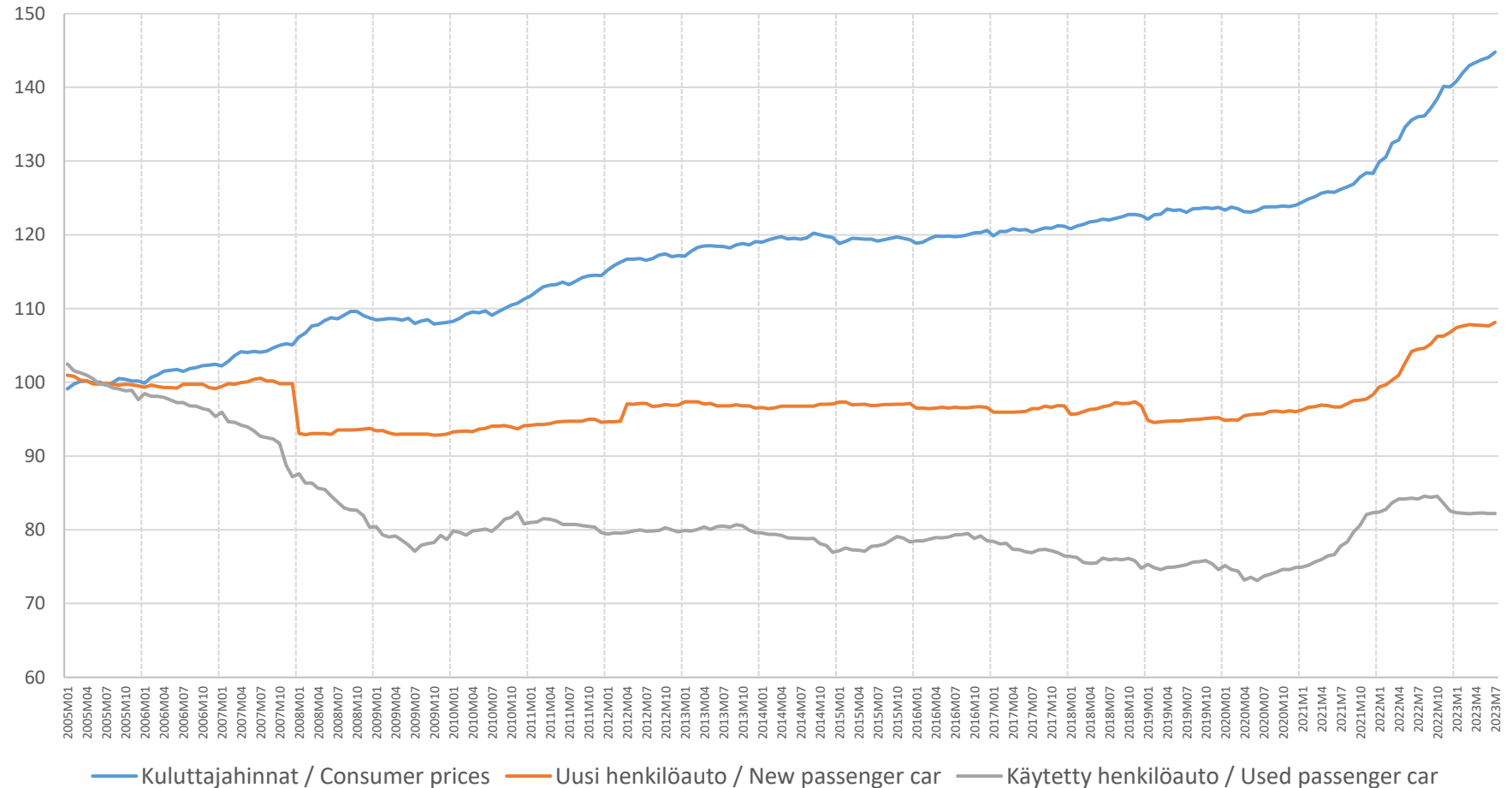
Uusien autojen ensirekisteröinnit tammi-heinäkuussa 2023 (autoa/1 000 as.)



- Suomessa ladattavien autojen korkeaa osuutta selittää ennen kaikkea muiden käyttövoimien rekisteröintien pieni määrä
- tammi-elokuussa uusia autoja on Suomessa rekisteröity alle 10 tuhatta asukasta kohti, kun EU:ssa vastaava luku on keskimäärin 14

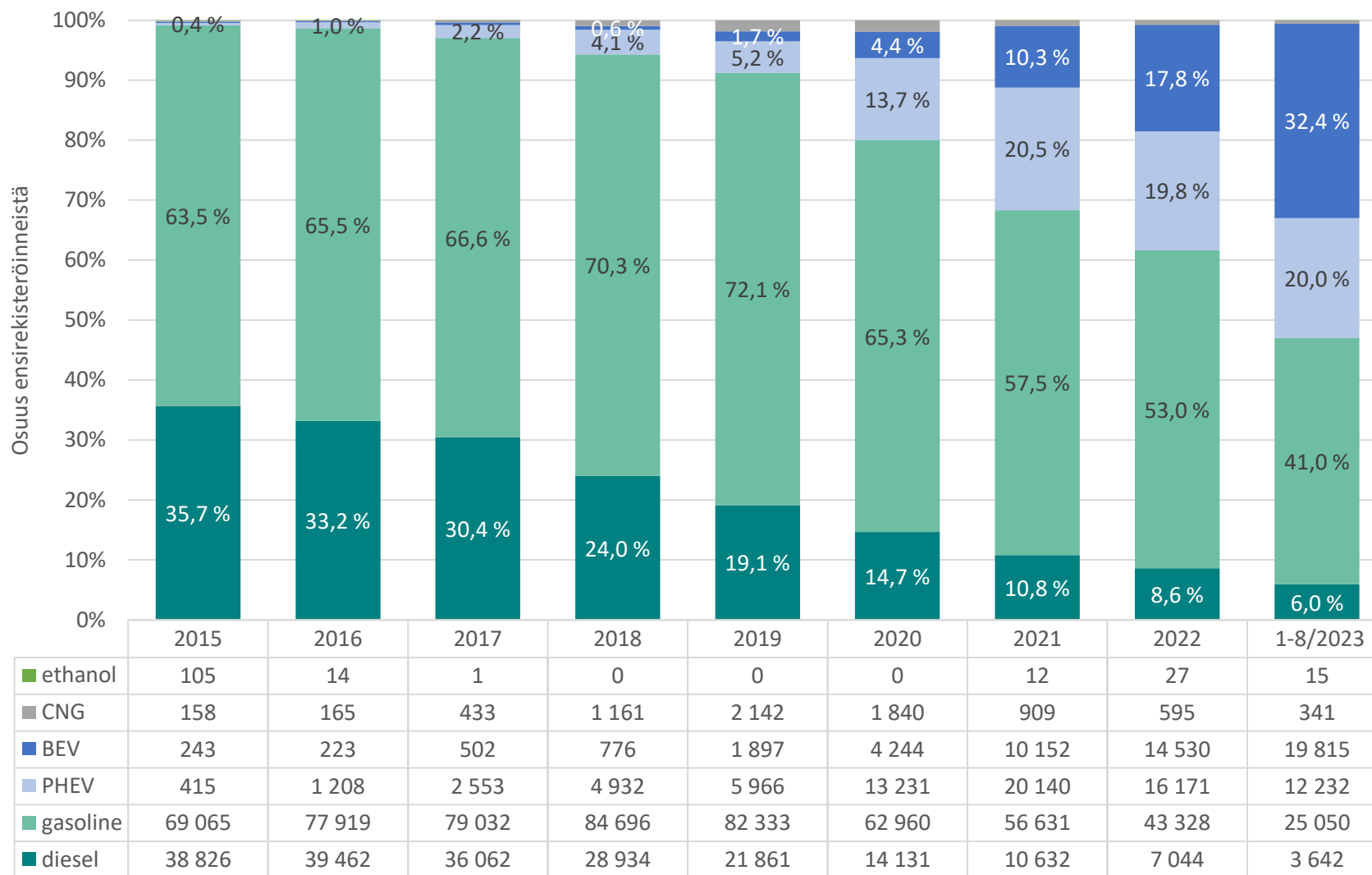
Uusien ja käytettyjen autojen hintakehitys

indeksi, 2005=100



- käytettyjen autojen hinta kääntyi koronapandemian aikaan pitkään jatkuneen hitaan laskun jälkeen nousuun, kun käytettyjen autojen kysyntä kasvoi
- käytettyjen autojen hinnan nousu taittui vuonna 2022 ja kääntyi laskuun loppuvuonna – hinnat ovat olleet koko kuluvan vuoden ajan vakaat
- uusien autojen hinta on inflaation ja ladattavien autojen osuuden kasvun takia kääntynyt kasvuun
- uusien autojen hinnat olivat heinäkuussa 2023 noin 3,5 prosenttia korkeammat kuin edellisen vuoden heinäkuussa
- uusien autojen hinnannousu on taittumassa

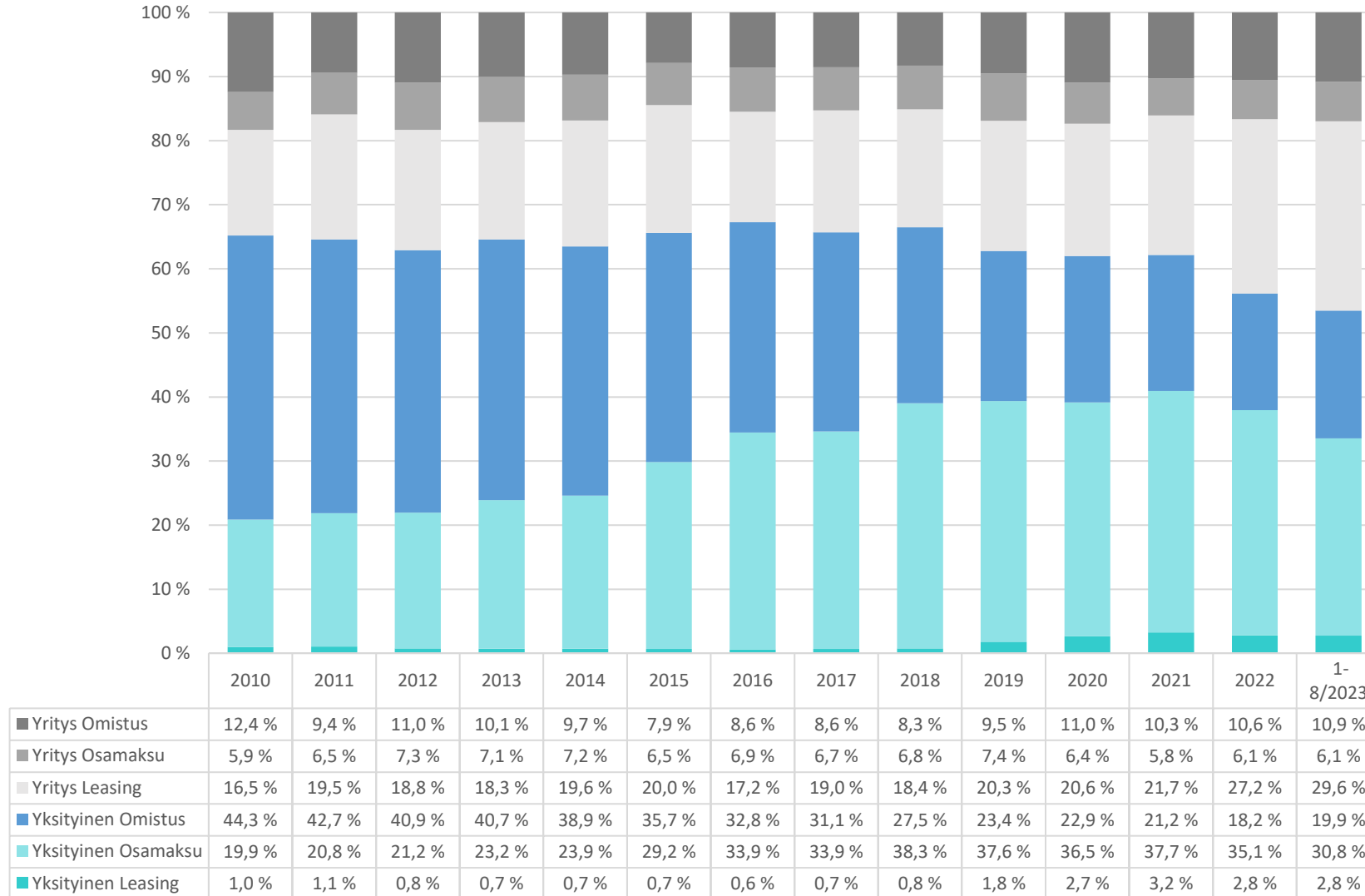
Henkilöautojen ensirekisteröintien jakautuminen eri käyttövoimiin



Traficom, Netwheels Mittaristo ja Traficomien liikenneasioiden rekisteri
ei-ladattavat hybridautot sisältävät sekä täyshybridit (HEV) että kevyhybridit (MHEV)

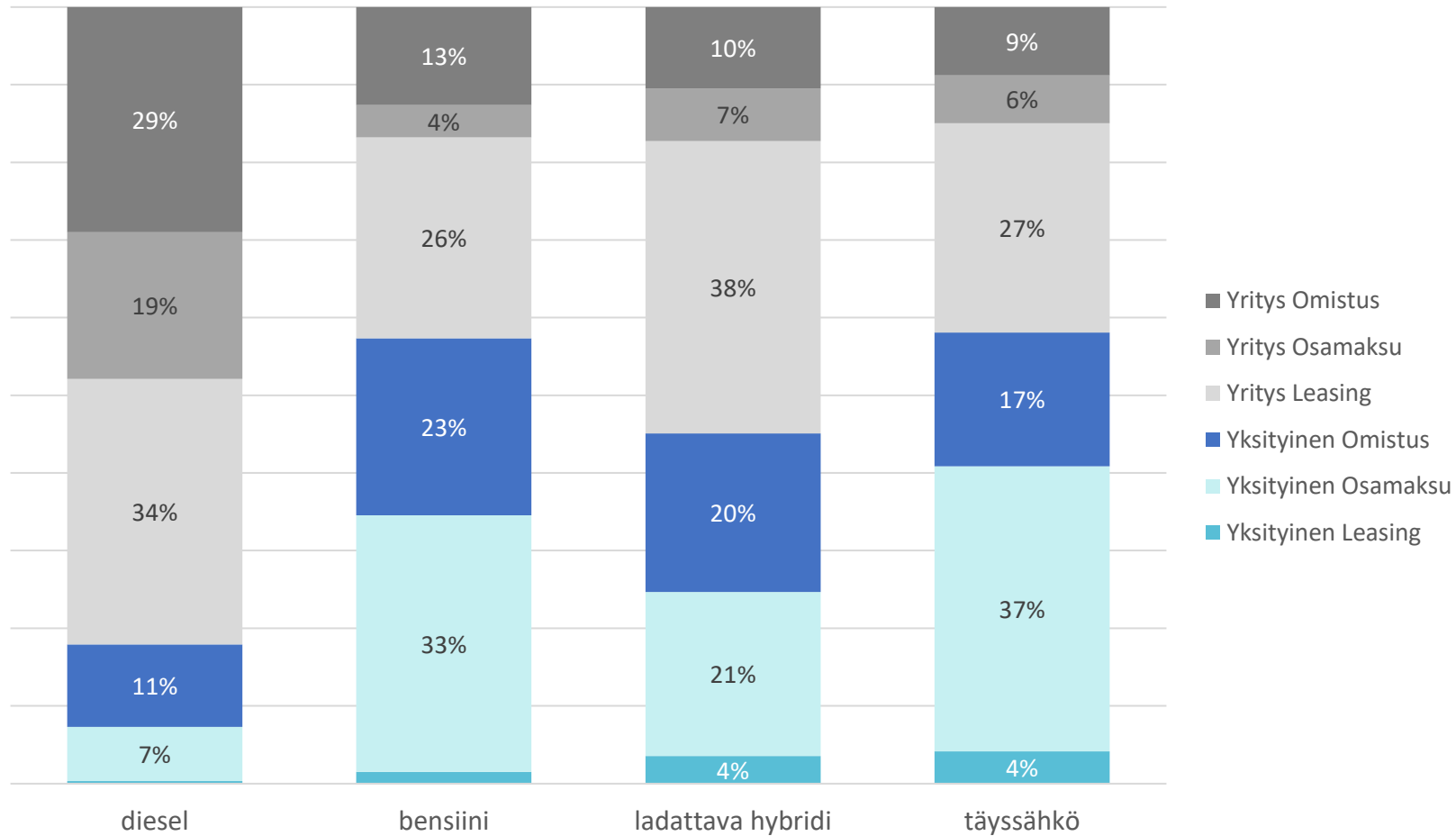
- alkuvuonna 2023 ladattavien autojen osuus on ollut 51,4 prosenttia ensirekisteröinneistä
- sillä ladattavien autojen osuus tilauskannasta kasvoi selvästi vuoden 2022 keväällä
- täyssähköautojen osuus on alkuvuoden aikana kasvanut noin 33 prosenttiin rekisteröinneistä
- sähköautojen osuutta ensirekisteröinneissä nostavat vuoden 2023 ensimmäisen puolikkaan aikana vuoden 2021 lopun ja alkuvuoden 2022 suuret sähköautojen asiakastilaukset
- heinäkuun alussa tilauskannassa olevista henkilöautoista noin kolmannes oli täyssähköautoja, kun osuus kävi vuonna 2022 korkeimmillaan yli 40 prosentissa

Henkilöautojen ensirekisteröintien jakautuminen kotitalouksien ja yritysten hankkimiin autoihin



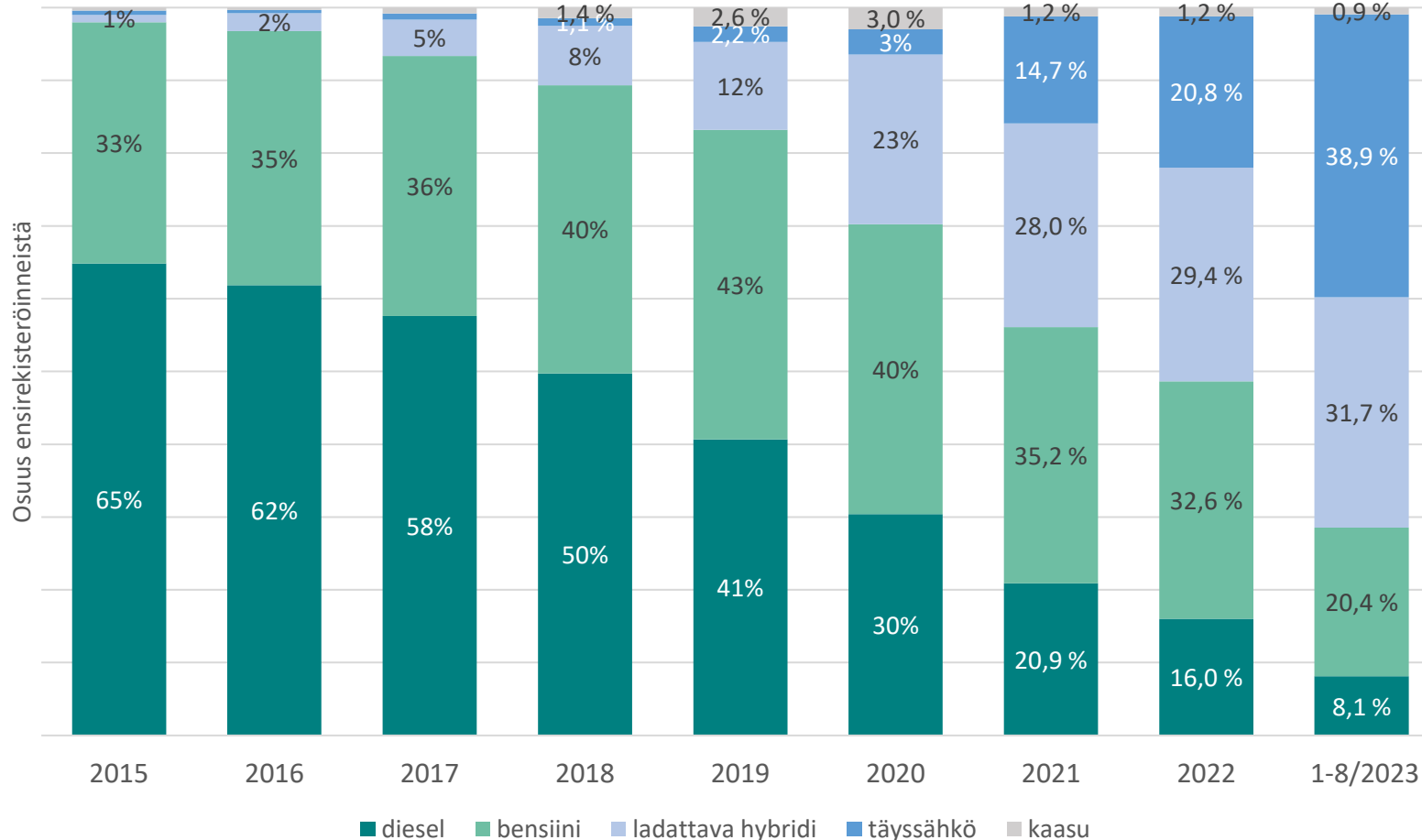
- kotitalouksien suoraan omistukseensa hankkimien autojen osuus on viime vuosina alentunut
- osamaksukaupan suosio on viime vuosina kasvanut
- yritysten osuus autohankinnoista on samaan aikaan kasvanut
- yksityisleasingin osuus on ollut tänä vuonna alle 3 prosenttia autohankinnoista

Vuonna 2023 ensirekisteröityjen henkilöautojen hankintatavat käyttövoimittain



- dieselautoista suurin osa rekisteröidään yrityksiin ja työsuhdeautoiksi
- ladattavilla autoilla leasing on suosituin hankinta

Ensirekisteröityjen työsuhdeautojen käyttövoimajakauma

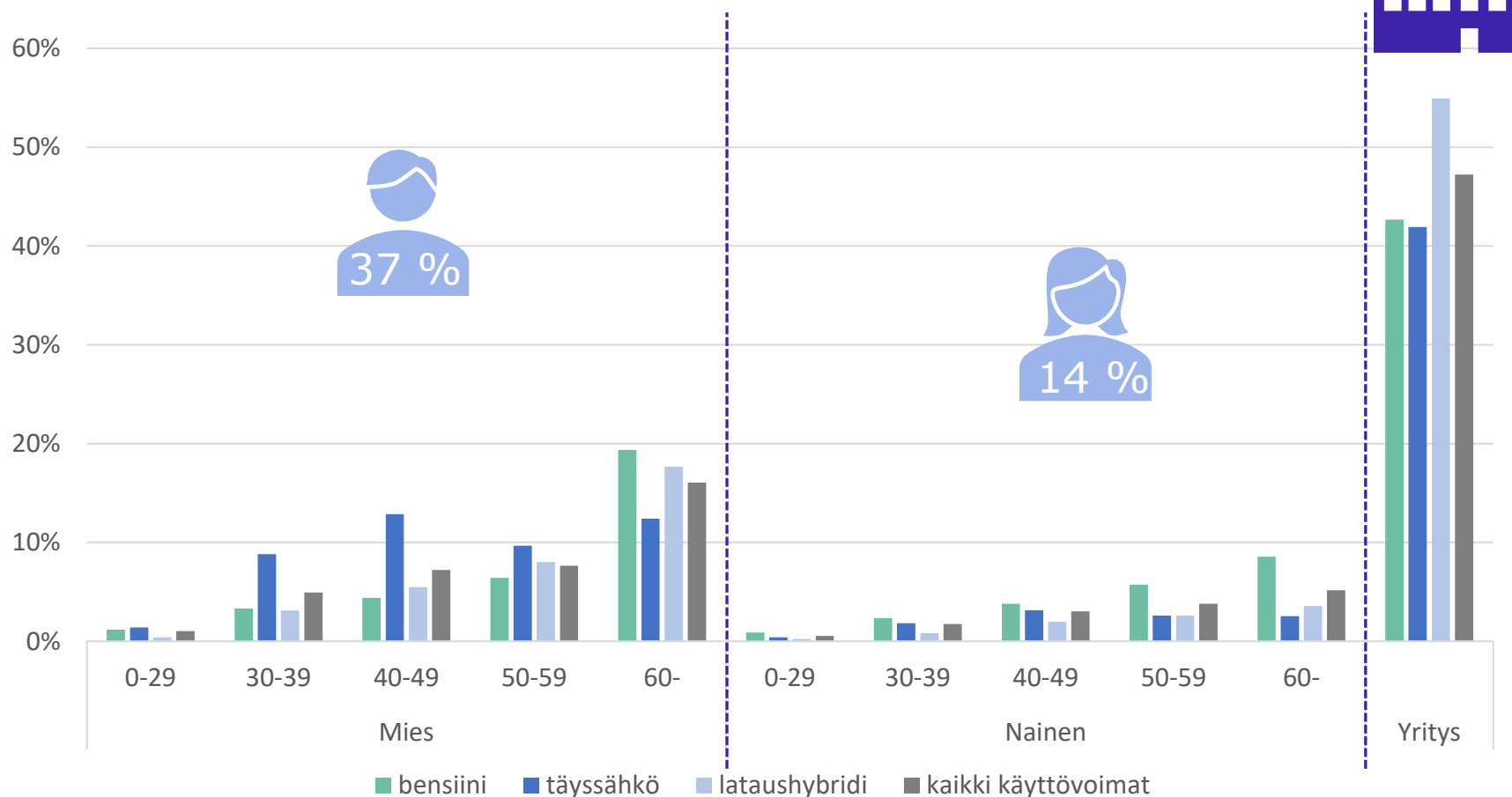


täyshybridit ja kevythybridit, joissa ei ole ulkoista latausmahdollisuutta, on luokiteltu bensiini- tai dieselautoiksi
 Traficom, Netwheels Mittaristo ja Traficom:n liikenneasioiden rekisteri
 tilastoon on poimittu yksityiseen käyttöön ensirekisteröidyt yritysaivot

- työsuhdeautoja oli Verohallinnon tilastojen mukaan käytössä vuonna 2021 noin 72 000
- määrä on ollut viime vuosina vakaa
- noin 75 prosenttia työsuhdeautoista on vapaan edun ja noin 25 prosenttia käyttöedun autoja
- työsuhdeautojen tai yritysten hankkimien muiden yksityisessä käytössä olevien autojen osuus ensirekisteröinneistä on noin viidennes, joten niiden merkitys autokannan kehityksen kannalta on olennaisen tärkeä
- työsuhdeautoissa sähköistyminen on edennyt vuosina 2021-2022 nopeasti
- sähköistymistä on nopeuttanut vuoden 2021 alussa voimaan tullut verotusarvosta tehtävä vähennys, joka tasaa verotusarvossa sähköautojen kalliimman hankintahinnan vaikutusta verotusarvoon

Henkilöautojen ensirekisteröintien jakautuminen haltijaryhmiin

Uusien henkilöautojen haltijoiden jakautuminen tammi-elokuussa 2023



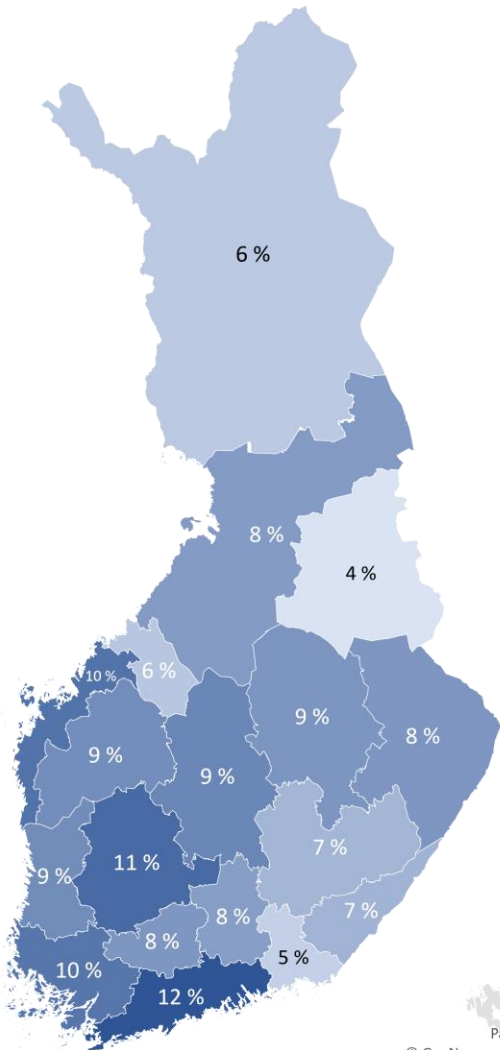
- yritysten osuus autohankinnoista on kasvanut
- kotitalouksien hankkimissa autoissa ylivoimaisesti suurin uuden auton ostajaryhmä on edelleen yli 59-vuotiaat miehet, jotka ovat haltijana tai omistajana noin 30 prosentissa kotitalouksien hankkimista autoista
- täyssähköautoja hankkivat suhteellisesti eniten 30-50-vuotiaat
- naisten osuus uusien autojen haltijoista on pienentynyt viime vuoden noin 17 prosentista 14 prosenttiin

Täyssähköautojen osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä maakunnittain

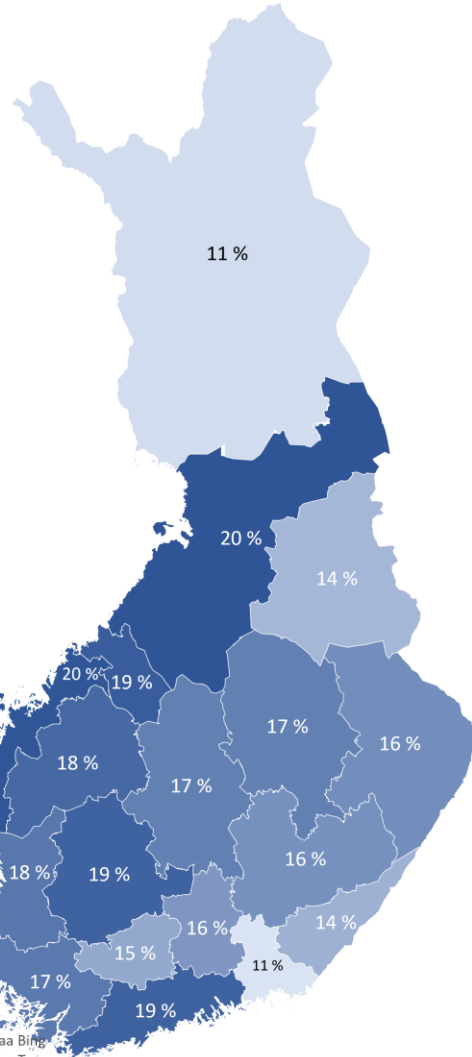
2021

2022

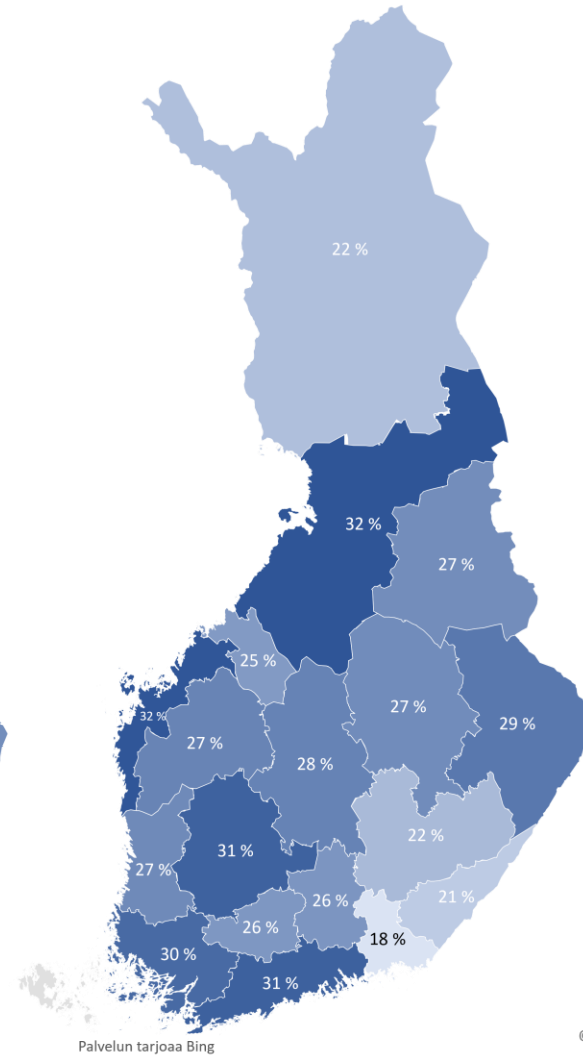
1-8, 2023



Palvelun tarjoaa Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



Palvelun tarjoaa Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

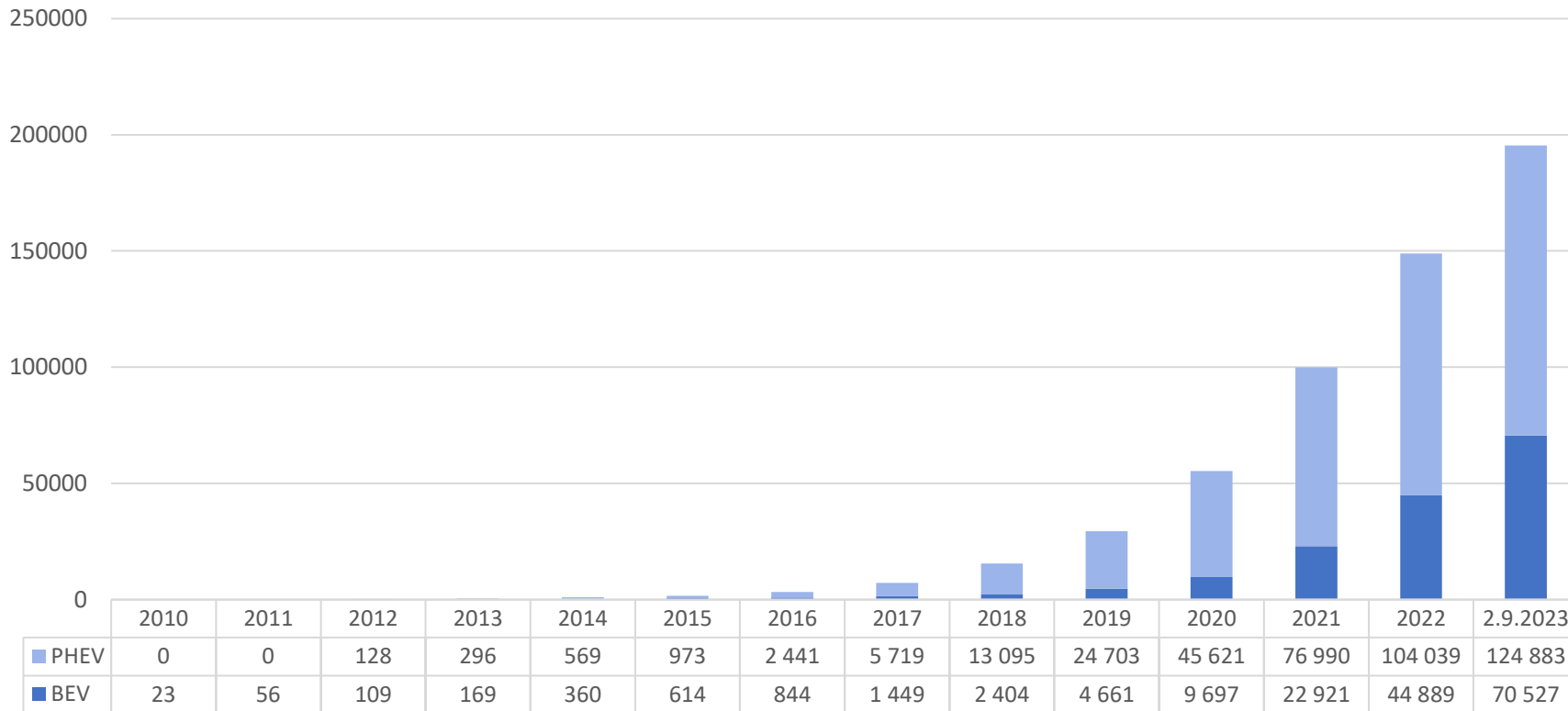


Palvelun tarjoaa Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

- sähköautoilu on arkipäiväistynyt ja sähköautoja rekisteröidään melko tasaisesti eri maakunnissa
- sähköautojen osuus ensirekisteröinneistä on kasvanut eri maakunnissa melko tasaisesti
- osuus on vuonna 2023 ollut pienin Kymenlaaksossa, Etelä-Karjalassa ja Lapissa

Ladattavien autojen määrä autokannassa

Syyskuun 2023 alussa noin 7,0 prosenttia henkilöautoista oli ladattavia

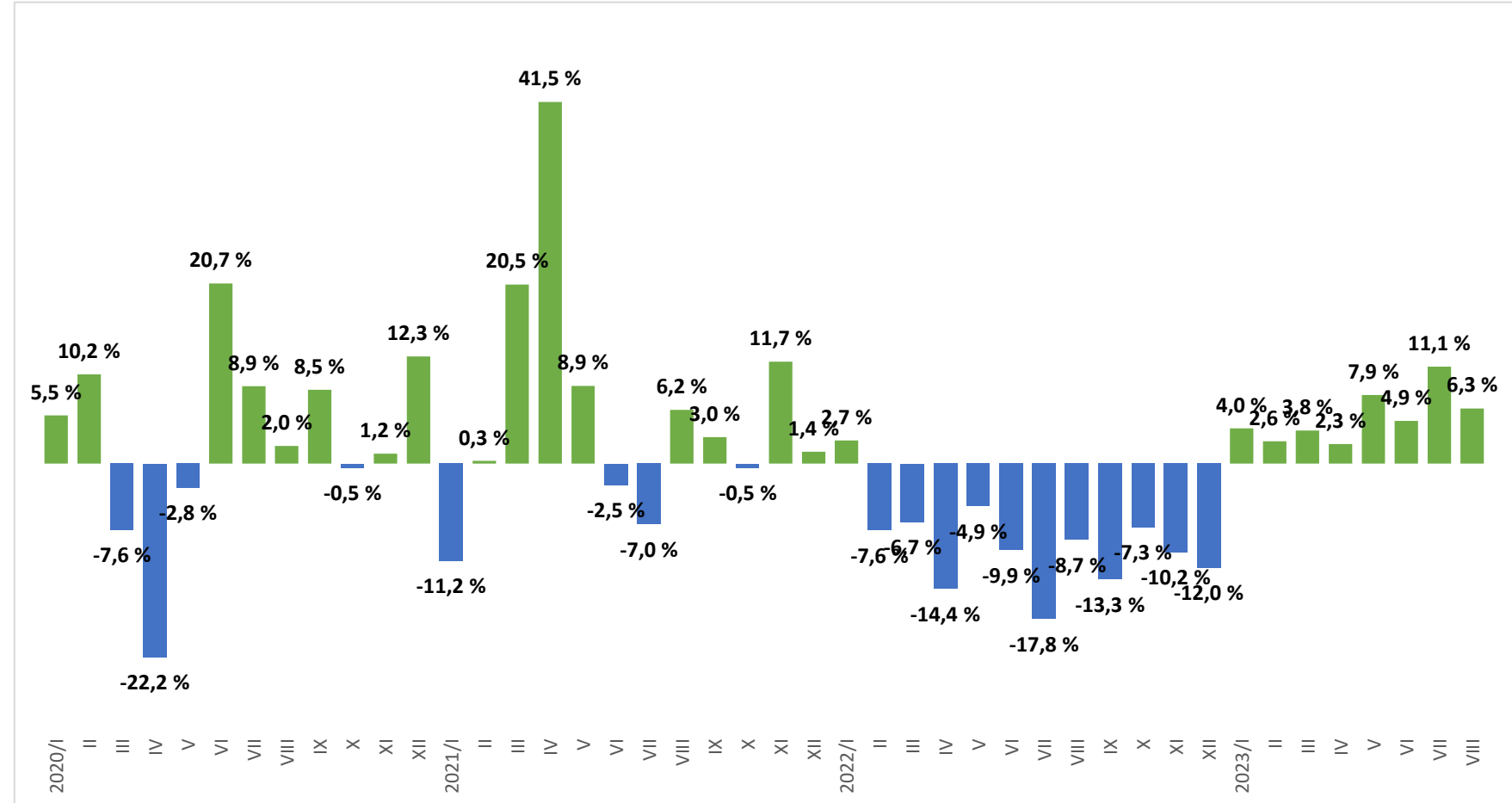


Ladattavien autojen määrä autokannassa 2.9.2023
(liikennekäytössä olevat autot)

Ajoneuvoluokka	ladattava hybridi	täyssähkö
Henkilöautot	124 883	70 527
Pakettiautot	277	2 661
Kuorma-autot	4	53
Linja-autot	2	643
Yhteensä	125 166	73 884

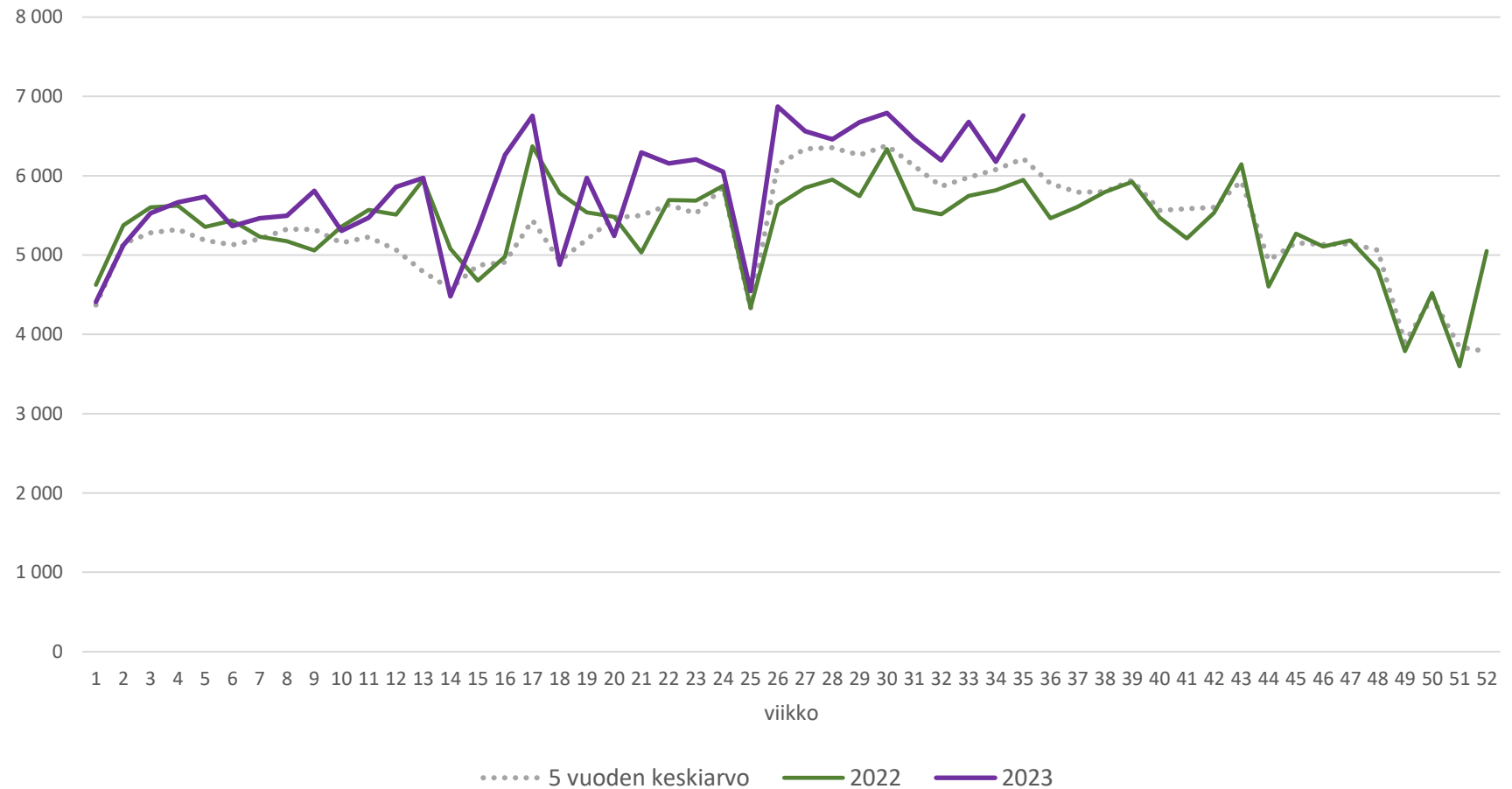
Autoliikkeiden käytettyjen henkilöautojen kaupan kehitys edellisen vuoden vastaavaan kuukauteen nähden

- käytettyjen autojen kauppaa oli vuosina 2020 ja 2021 keskimääräistä vilkkaampaa
- vuonna 2022 käytettyjen autojen myynti kääntyi laskuun
- vuoden 2023 alusta käytettyjen autojen kauppaa on ollut kasvussa edelliseen vuoteen nähden
- tammi-elokuussa käytettyjen autojen kauppaa on autoliikkeistä käyty 5,5 prosenttia viime vuotta enemmän

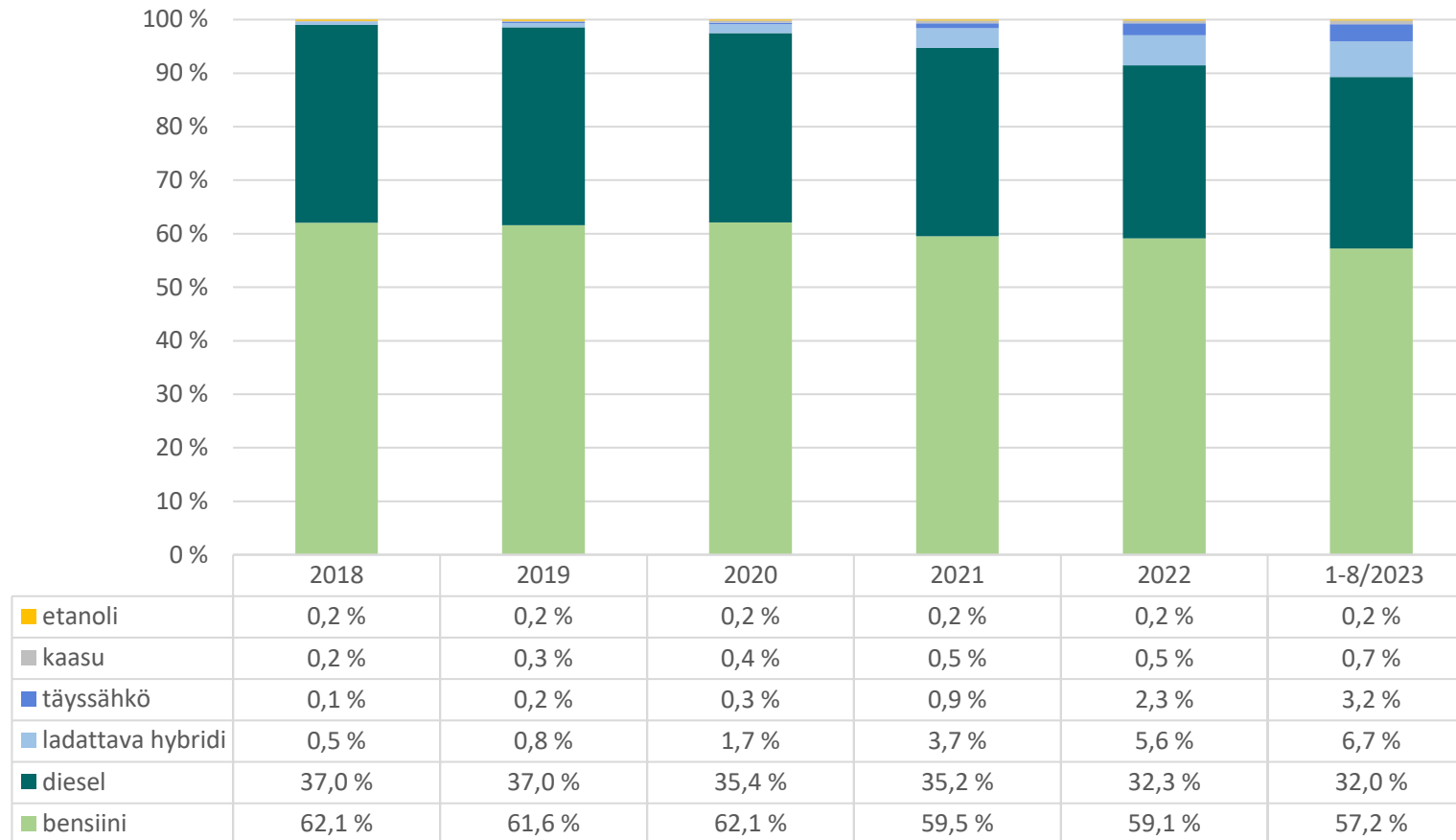


Suurimpien autoliikkeiden myymien käytettyjen autojen määrän kehitys

- käytettyjen autojen kauppa on tammikuun alkuviikkojen jälkeen ollut selvästi keskimääräistä vilkkaampaa
- tammi-elokuussa 2023 vaihtoautoja on suurimmista autoliikkeistä myyty kumulatiivisesti noin 8 % enemmän kuin viitenä viime vuonna keskimäärin



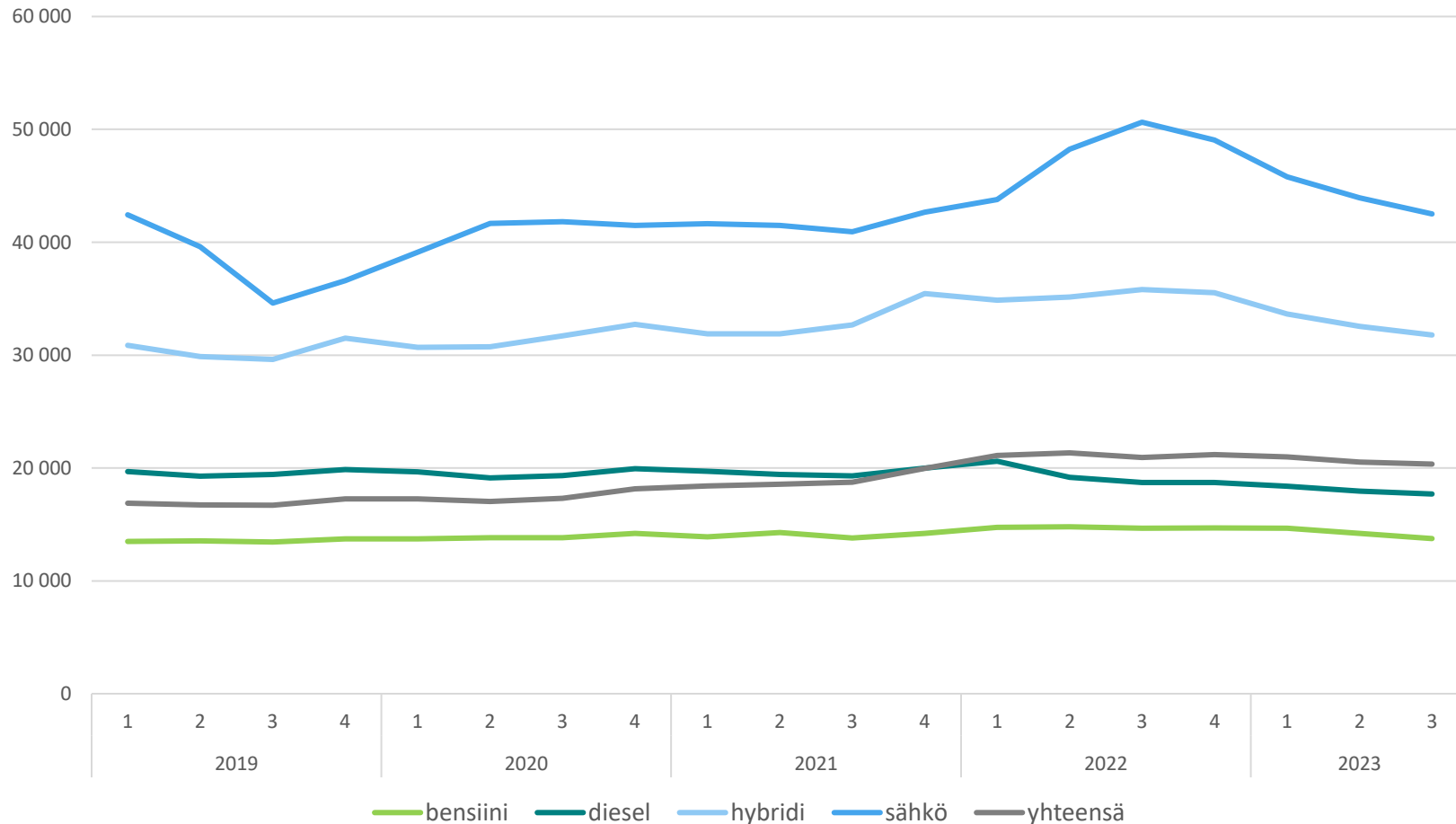
Autoliikkeiden myymien käytettyjen henkilöautojen käyttövoimajakauman kehitys



- ladattavien autojen osuus käytettynä myydyistä autoista on viime vuosina kääntynyt kasvuun, kun niiden osuus autokannasta on vähitellen kasvanut
- ladattavien autojen osuus kasvoi vuonna 2022 noin 8 prosenttiin
- tammi-heinäkuussa 2023 osuus on kasvanut noin 10 prosenttiin
- eri käyttövoimien osuudet edustavat melko tarkalleen niiden osuutta alle 10-vuotiaassa autokannassa

Käytettyjen autoliikkeiden myymien autojen pyyntihintojen kehitys

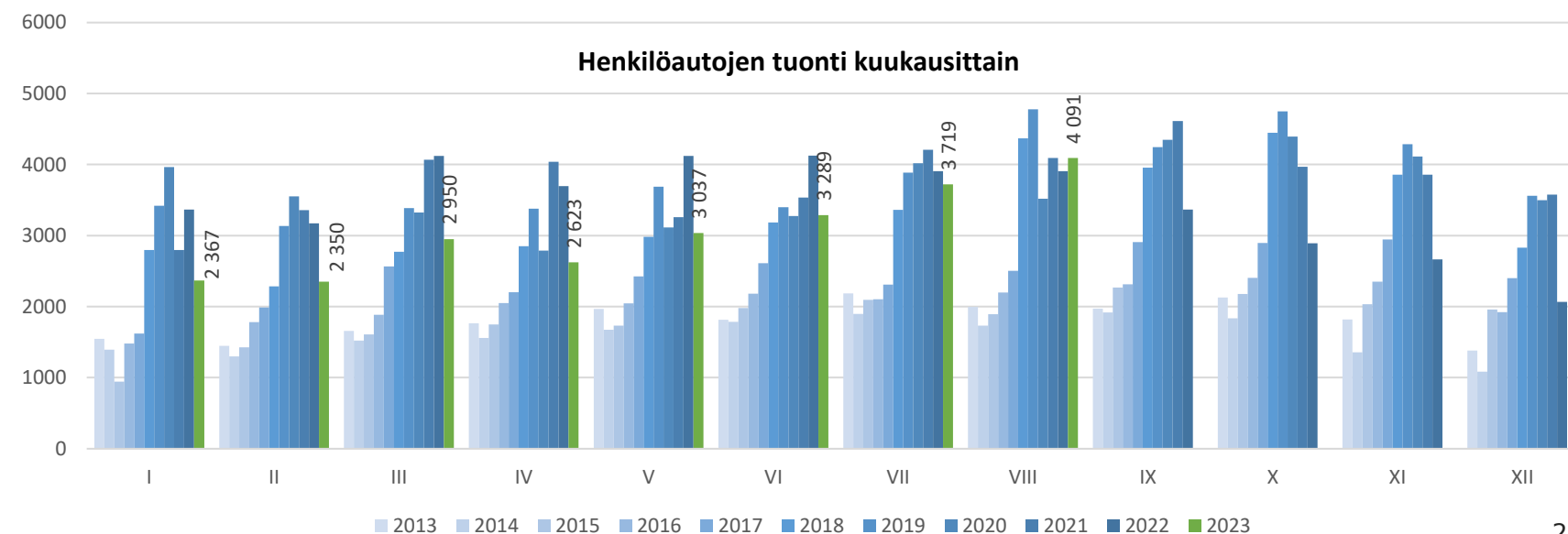
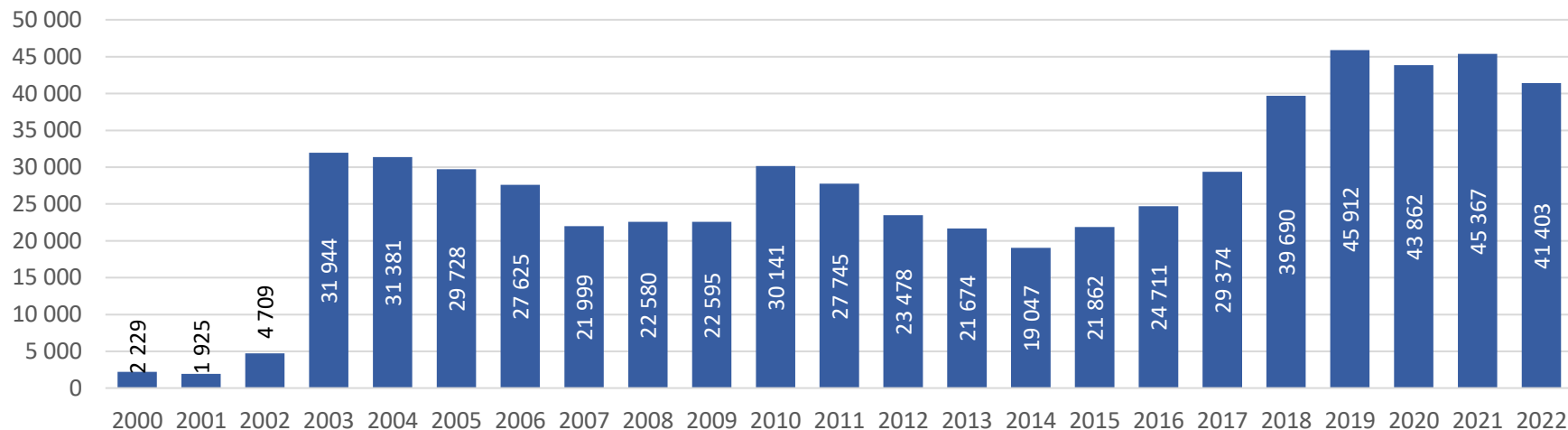
Autoliikkeiden myymien autojen keskimääräiset pyyntihinnat vuosineljänneksittäin



- autoliikkeiden myymien autojen keskimääräinen pyyntihinta on noin 20 000 euroa
- hinta on hieman noussut viime vuosina
- hintojen nousu liittyy ensisijaisesti siihen, että ladattavien autojen osuus vaihtoautokaupasta on kasvanut
- autoliikkeistä myytyjen bensiiniautojen keski-ikä on 9,1 vuotta ja dieselautojen 8,8 vuotta, hybridautojen 3,8 vuotta ja sähköautojen 2,4 vuotta
- muissa käyttövoimissa autoliikkeiden myymien autojen keski-ikä on kasvanut, mutta sähköautoissa se on alentunut, koska sähköautojen määrä ensirekisteröinneissä on kasvanut

Käytettynä maahantuotujen henkilöautojen määrä on kääntymässä kasvuun

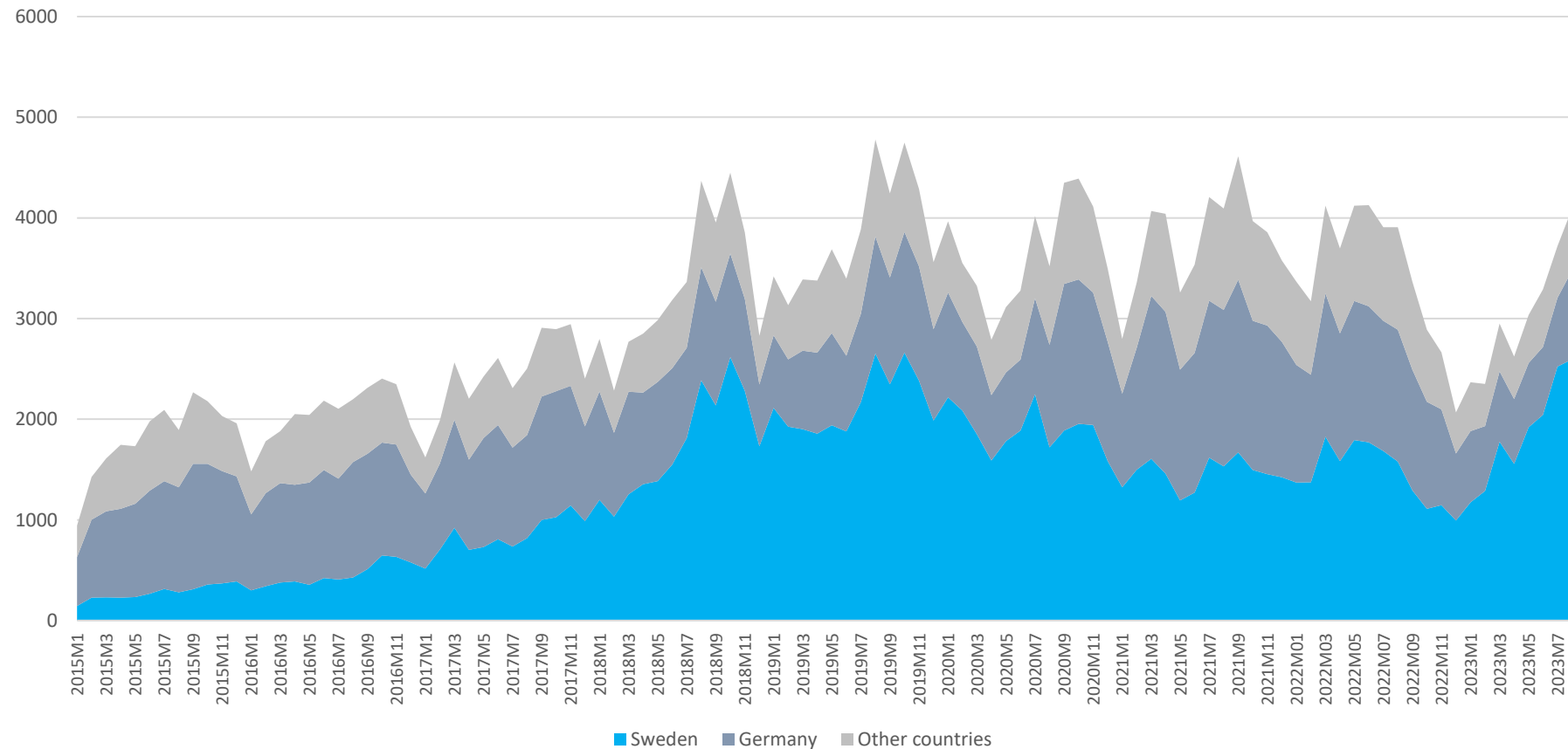
- käytettyjä henkilöautoja tuotiin maahan vuonna 2022 yhteensä noin 41 000 – henkilöautojen tuonti väheni noin 9 prosentilla vuoteen 2021 nähden
- vuoden 2022 syksyn aikana tuonti väheni selvästi, kun käytettyjen autojen kysyntä on vähentynyt ja autojen hinnat ovat myös lähtömaissa nousseet
- tammi-heinäkuussa 2023 henkilöautojen tuonti on ollut viime vuotta verkkaisempaa, mutta tuonti kääntyi elokuussa hienoiseen kasvuun
- alkuvuoden kehityksen ja aiempien vuosien kausivaihtelujen perusteella tuonti on tänä vuonna kasvamassa noin 38 000 henkilöautoon



- käytettyjen autojen tuonti Ruotsista on lähtenyt tänä vuonna ripeään kasvuun kruunun heikentymisen seurauksena
- tuonti Ruotsista on kesän aikana kasvanut lähes samoin ennätyslukemiin kuin syksyllä 2019
- Ruotsin osuus tuonnista on vuonna 2023 ollut noin 60 prosenttia, kun edellisinä vuosina se on jäänyt noin 40 prosenttiin
- heinäkuussa Ruotsin osuus tuonnista kasvoi noin 70 prosenttiin
- tuonti Saksasta on vähentynyt kuluvan vuoden aikana

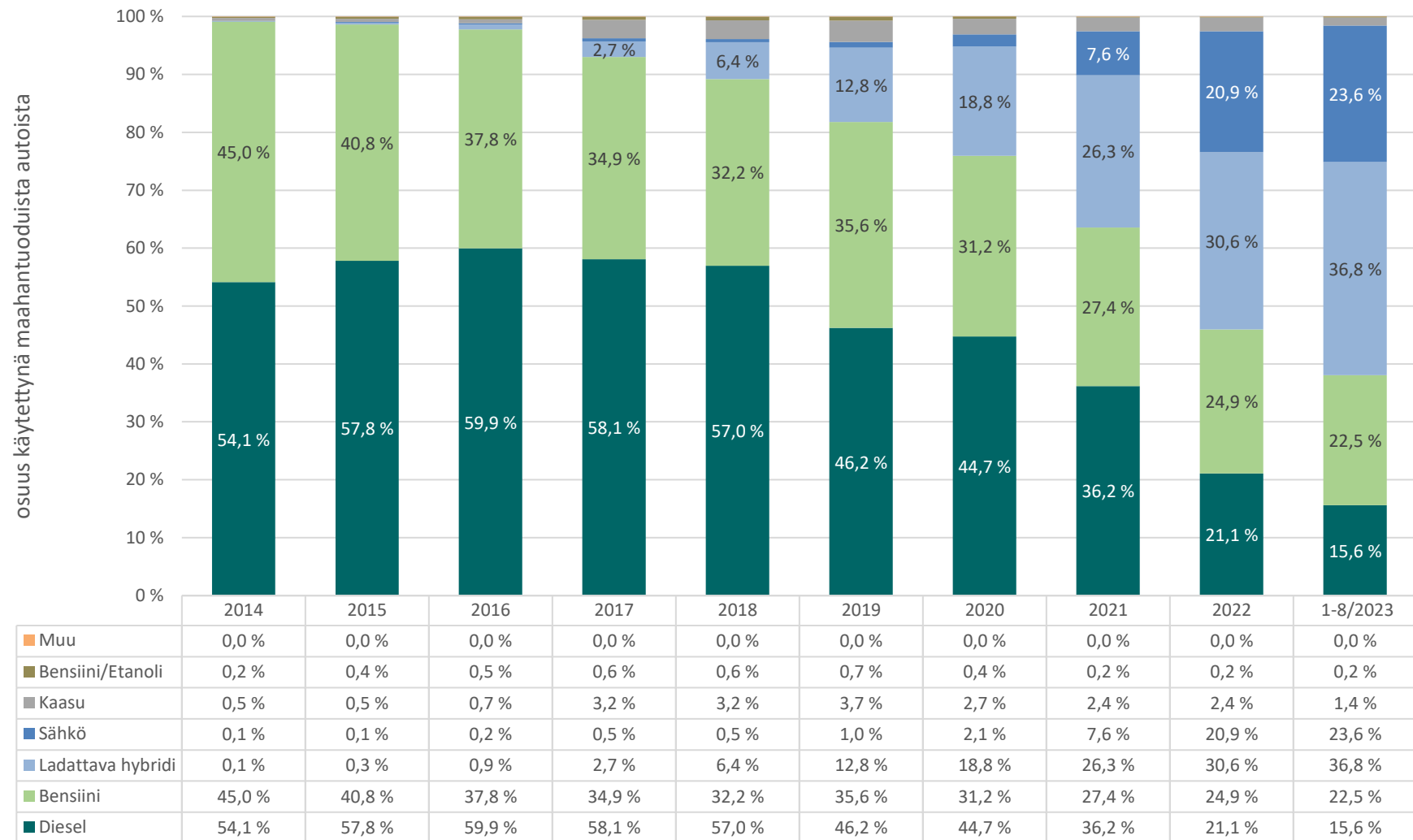
Käytettynä maahantuotujen henkilöautojen tuontimaat

kuukausittain tuotujen autojen määrä



Käytettynä maahantuotujen henkilöautojen käyttövoimajakauma

- sähköautojen osuus käytettynä maahantuoduista autoista kasvoi poikkeuksellisen nopeasti vuonna 2022, mutta sähköautojen osuuden kasvu on tänä vuonna pysähtynyt
- vuonna 2023 noin 37 prosenttia tuonnista on ollut ladattavia hybridejä
- dieselautojen osuus tuonnista on pienentynyt noin 16 prosenttiin





**Miten eteenpäin autokannan
uudistamisessa?**
– Autoalan viestit hallitukselle

Alkavan vaalikauden haasteet liikenne- ja kuljetussektorin näkökulmasta

Liikenne- ja kuljetusalan markkinatilanne on huolestuttavan heikko

EU-lainsäädäntö nopeuttaa vihreää siirtymää, mutta tuo myös uusia vaatimuksia

Huolena tieverkon korjausvelka ja kehittämisrahoituksen kohdentuminen

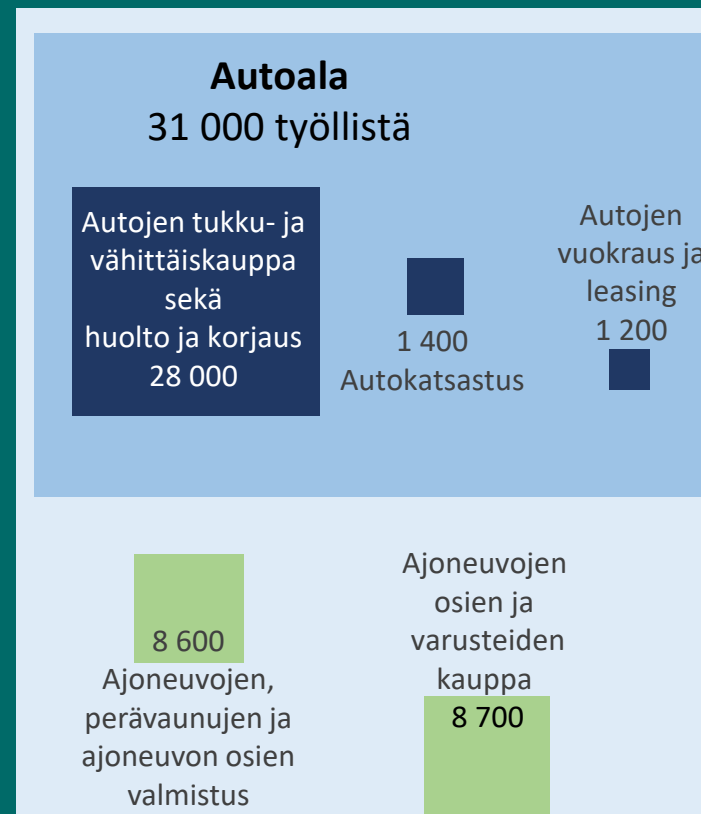
Autokannan hidas uusiutuminen hidastaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista

Lataus- ja jakeluinfran kehittämisen tarve kasvaa

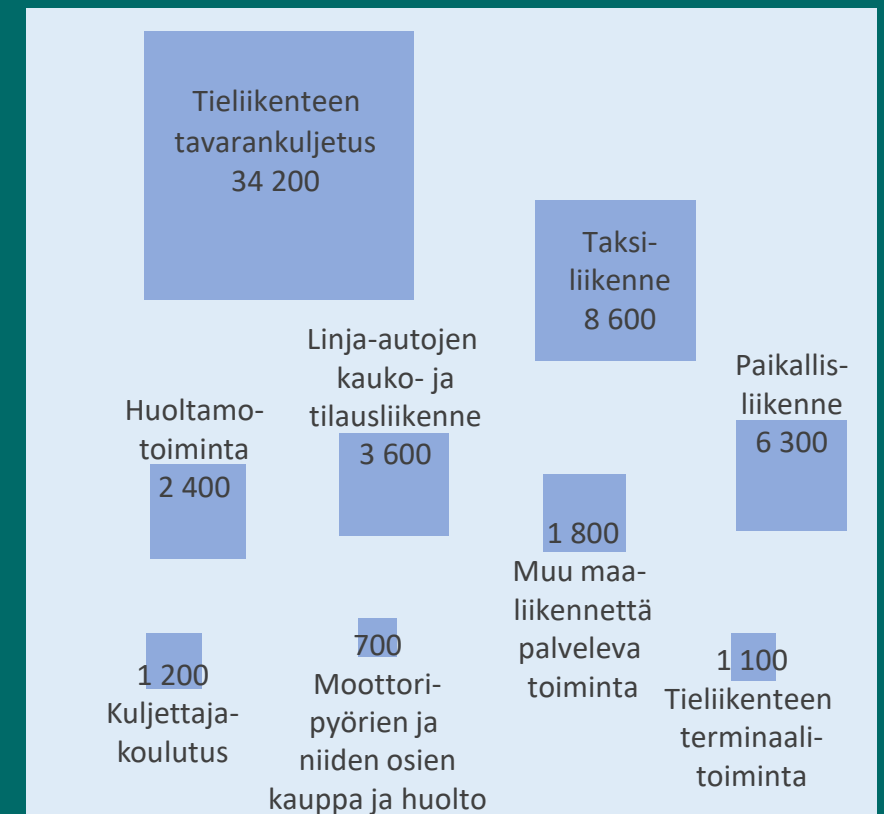
Tieliikenneklusteri työllistää noin 108 000 henkilöä

- tieliikenneklusteri on merkittävä työllistäjä
- ala on valtakunnallisesti tasainen työllistäjä – alan työpaikkoja on kaikilla seuduilla
- vaikka alan näkymät ovat vallitsevassa tilanteessa heikot, alan yritykset arvioivat osaavan työvoiman heikon saatavuuden olevan yksi lähitulevaisuuden suurimmista haasteista

Autoklusteri 47 900 työllistä



Liikenne- ja kuljetusklusteri 60 000 työllistä



Liikenteen sähköistymisen kannusteet Suomessa

Täyssähköautojen hankintatuki kotitalouksille, 2 000 euroa, v. 2018-2021

Täyssähköautojen hankintatuki 2022

Sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki 2022-24

romutuspalkkio, 1-8/2018

romutuspalkkio (12/20-4/21)

1.10.2021 Täyssähkö- ja vetyautot vapautetaan autoverosta

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

Täyssähköisten työsuhdeautojen verotusarvoa lasketaan 170-290 euroa/kk, 2021-2025

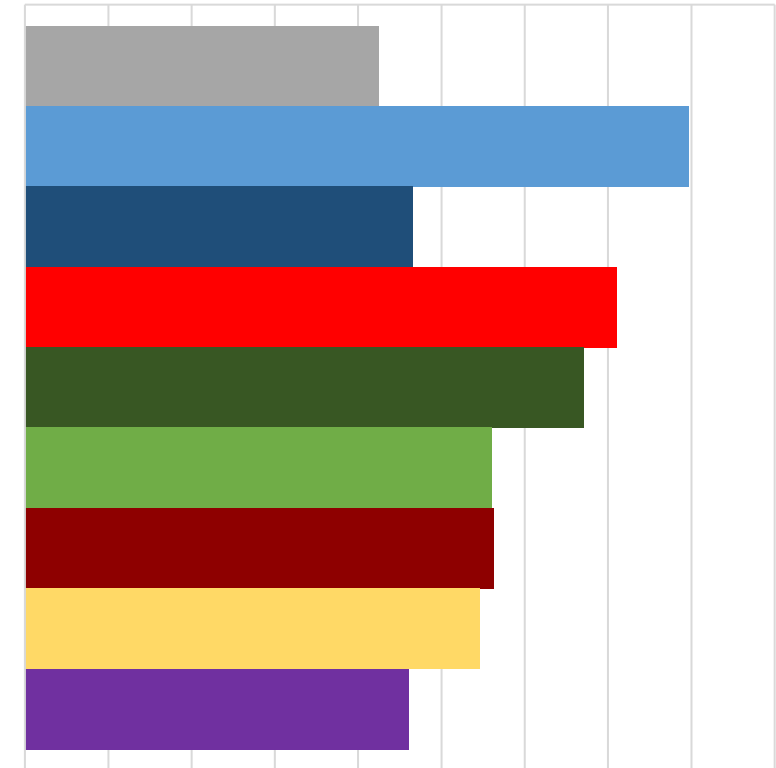
Vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvoa lasketaan 85-145 euroa/kk, 2022-2025

Taloyhtiöille suunnattu latausinfra tuki 2018-

Julkisen latausinfra investointituki 2019-

Kierrätyspalkkiolla on laaja kannatus yli puoluerajojen

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%



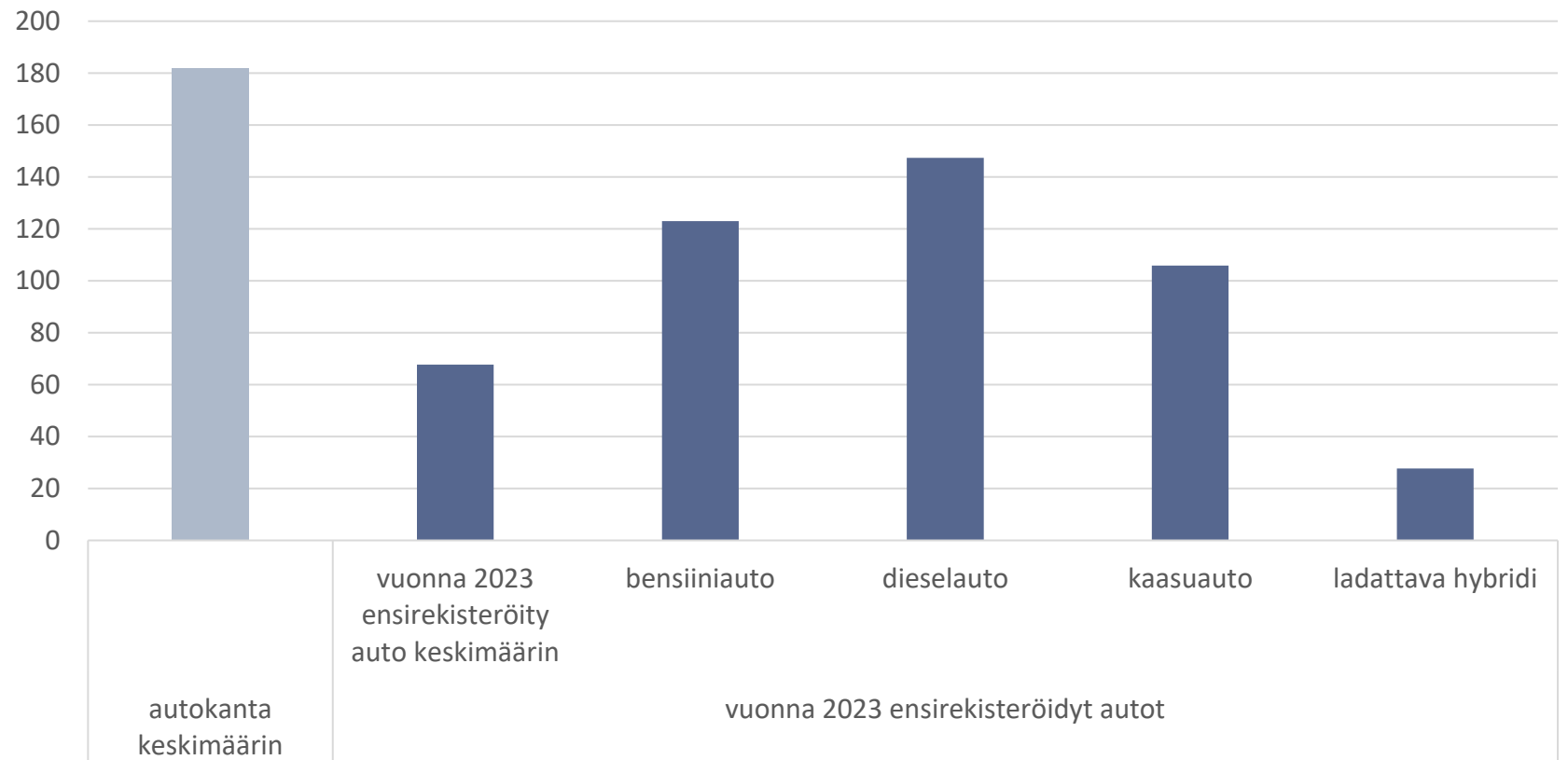
Autokannan kiertoa nopeuttavalla romutuspalkkioilla, jossa uuden auton ostaja saisi romutuspalkkion kierrättäessään samalla elinkaarensa päässä olevan autonsa

■ kansalaiset ■ Kokoomus ■ PS
■ SDP ■ Keskusta ■ Vihreät
■ Vasemmistoliitto ■ RKP ■ KD

- Auto- ja liikennealan vaalikoneessa kysyttiin keväällä kansanedustajaehdokkailta näkemyksiä liikenteen päästövähennystoimista
- suhtautuminen kierrätyspalkkioon oli esitetyistä kannusteista myönteisin

Uusien autojen päästöt ovat selvästi kannan keskivertopäästöjä pienemmät

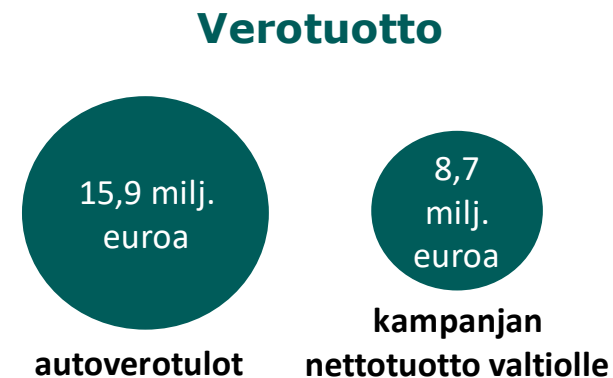
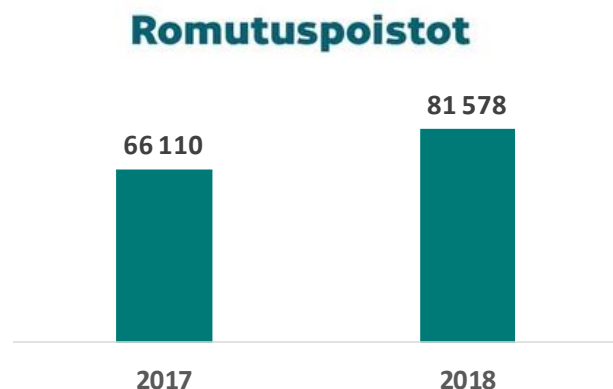
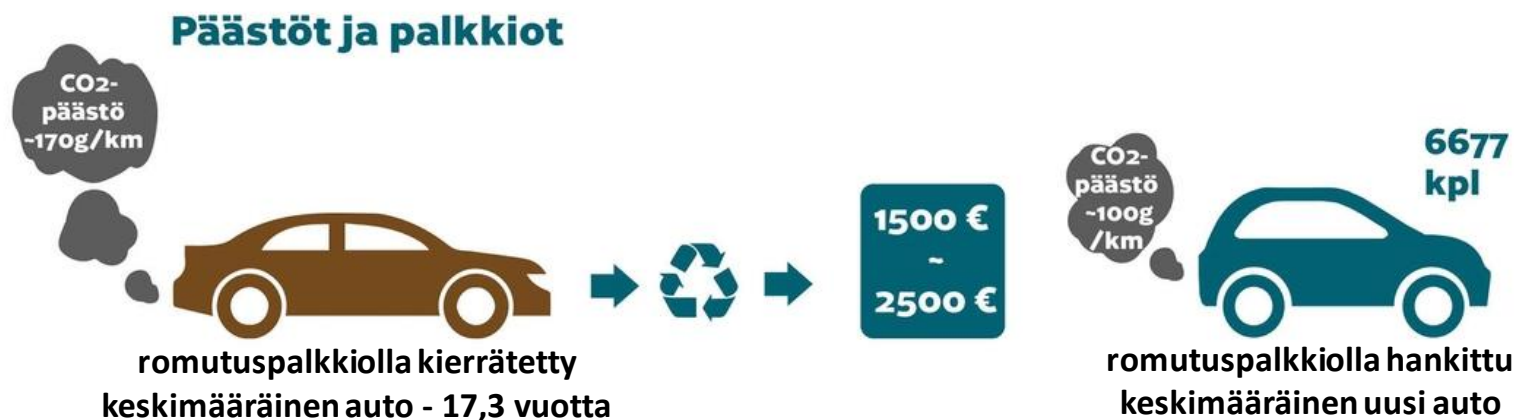
keskimääräiset hiilidioksidipäästöt



Kierrätyspalkkiokampanjan uusimisen hyödyt

- autokannan nopeampi uudistuminen
- liikenteen päästöjen alentaminen
- liikenneturvallisuus paranee vanhojen autojen korvautuessa uusilla
- kierrätyspalkkio edellyttää valtion rahoitusta, mutta lisää verokertymää - monesta muusta kannusteesta poiketen se on valtiolle tuottava elvytystoimi
- kierrätyspalkkion hyödyntäjät poikkeavat uuden auton ostajien valtavirrasta – palkkion hyödyntäneet ovat pienempituloisia, nuorempia ja asuivat suhteellisesti useammin alueilla, joissa uusia autoja hankitaan keskimääräistä vähemmän

Vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjan päätuloksia





Kierrätyspalkkion hyödyntäjät poikkeavat selvästi muista uuden auton ostajista -

- romutuspalkkion hyödyntäneet eroavat palkkiosta tehtyjen seurantatutkimusten tulosten perusteella selvästi muista uuden auton ostajista
- vuosien 2015 ja 2020–2021 seurantatutkimusten tulosten perusteella yli 60 prosenttia palkkiolla hankituista uusista vähäpäästöisistä autoista olisi jäänyt hankkimatta ilman romutuspalkkiota
- suurin osa uuden auton ostaneista olisi ilman romutuspalkkiota hankkinut uuden auton sijasta käytetyn auton
- tutkimusten perusteella erityisesti alle 40-vuotiaat romutuspalkkion hyödyntäjät sekä lapsiperheet olisivat todennäköisimmin päätyneet käytetyn auton hankintaan ilman romutuspalkkiota
- ensimmäistä kertaa uutta autoa ostaneista lähes 70 prosenttia arvioi, että olisi ilman palkkiota päätyneet käytetyn auton hankintaan
- käytettyyn autoon olisivat muita todennäköisemmin vaihtaneet myös paljon romuttamallaan autolla ajaneet, mikä osaltaan kertoo siitä, että uusi auto on usein hankittu aktiivisessa ajossa olleen vanhan auton tilalle



Autoalan ehdotus vuoden 2024 kierrätyspalkkiosta

- laki tulisi valmistella vuoden 2018 toteutuskerrasta pienin muutoksin – palkkion saisi ainoastaan uuden aiemmin ensirekisteröimättömän auton hankintaan
- päästöraja
 - päästörajaa ehdotetaan nostettavan, jotta myös edulliset B- ja C-segmentin autot mahtuisivat päästörajan alle ja palkkio nopeuttaisi mahdollisimman paljon autokannan uusiutumista
 - palkkion voisi saada alle 145 g/km päästötason autoihin
- jos palkkio olisi 1 000 – 2 000 euroa ja kierrätyspalkkion budjetti 15 miljoonaa euroa, romutuspalkkiolla hankittaisiin yhteensä **noin 11 000** uutta autoa
 - autoverokertymä kasvaisi noin 12 miljoonalla eurolla ja alv-kertymä 28 miljoonalla eurolla, kun laskennassa otetaan huomioon vain ne autot, joita ei ilman palkkiota hankittaisi



Autoveron alentaminen yhdistettynä nollapäästöisten autojen hankintatukeen vähentäisi päästöjä yhteensä 380 000 CO₂-tonnilla (vuoden 2030 tasolla)

Autoveron portaittainen alentaminen autokannan kierron nopeuttamiseksi

- autoveron alentaminen lisää uusien autojen kysyntää ja nopeuttaa vanhojen autojen poistumaa
- veron alentaminen alentaa myös käytettyjen autojen hintaa, jolloin yhä useammalla vanhemmalla autolla ajavalla on mahdollisuus vaihtaa hieman nykyistä autoaan uudempaan autoon
- ajoneuvotekniikan kehittyessä uudet autot ovat merkittävästi vanhoja kannasta poistuvia autoja vähäpäästöisempiä ja turvallisempia
- autoveron tuotto olisi vuonna 2027 enää suhteellisen pieni (noin 200 milj. euroa), jolloin sen portaittaisen alentamisen vaikutus valtion talouteen jää pitkällä aikavälillä pieneksi
- uusien autojen kysyntä kasvaisi noin 25 000 – 30 000 autolla vuosittain nykykehityksen mukaiseen ennusteeseen nähden
- autokannan kierron nopeutumisella on useita dynaamisia vaikutuksia:
 - arvonlisäverotuotot kasvavat arviolta 240 milj.€/v uusien autojen kysynnän kasvaessa
 - liikenneturvallisuushyödyt noin 70 milj. euroa/v.
 - myönteiset työllisyysvaikutukset autoalalla



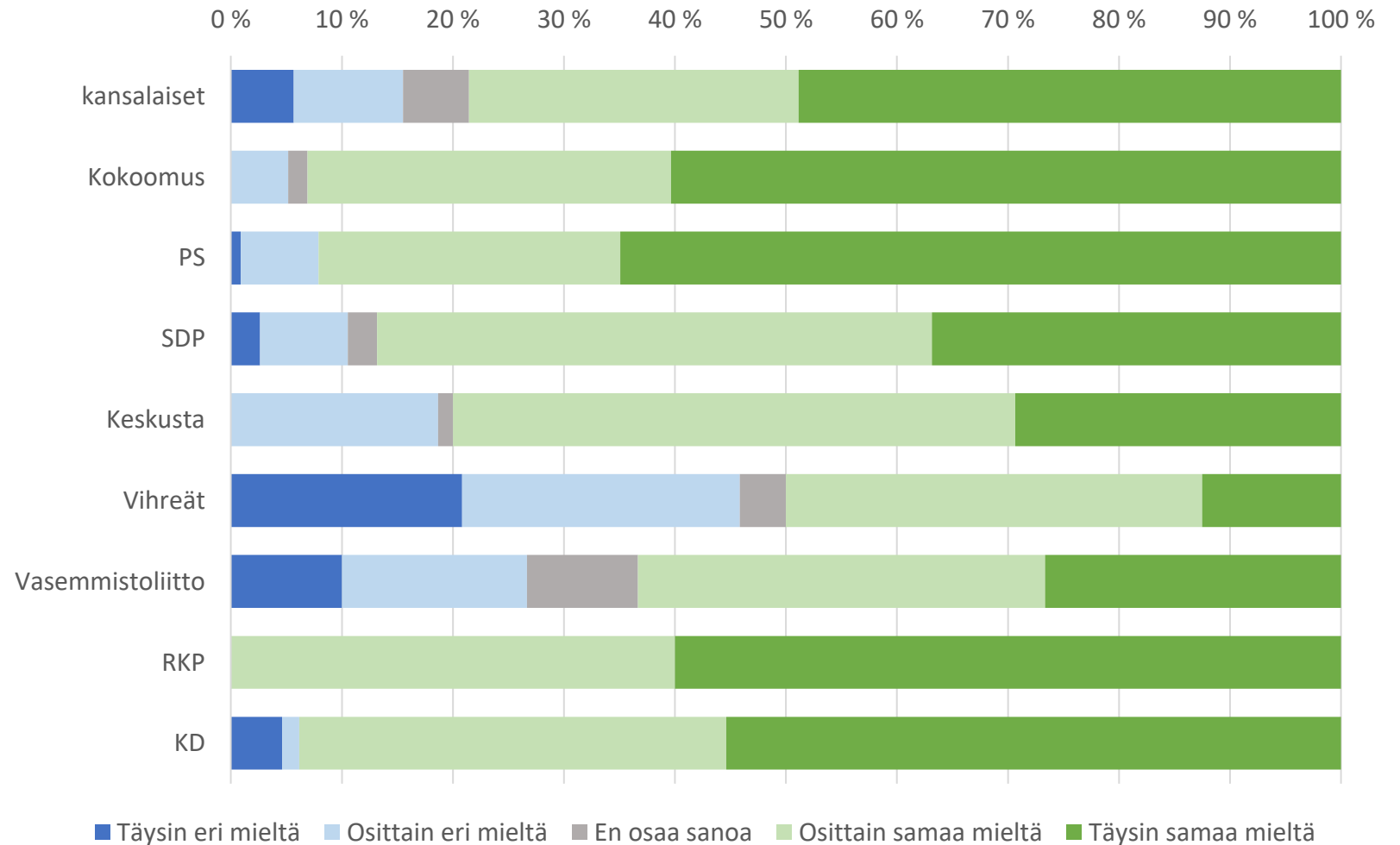
Autoveron portaittainen alentaminen autokannan kierron nopeuttamiseksi

Tavoitteet

1. luoda nykyistä verojärjestelmää stabiilimpi veropohja
 - hankinnan verotus on herkkää suhdannevaihteluille
2. nopeuttaa autokannan kiertoa
 - autovero nostaa keinotekoisesti autojen arvoa ja hidastaa siten autokannan kiertoa
 - myönteiset ympäristö- ja turvallisuusvaikutukset
3. luoda kuluttajille, yrityksille ja yhteiskunnalle oikeudenmukaisempi liikenteen verotusjärjestelmä
 - taloudelliset vaikutukset kotitalouksille, yrityksille ja yhteiskunnalle: autoihin sitoutuneen pääoman vähentäminen
4. yksinkertaistaa verojärjestelmää
 - hankinnan yhteydessä perittävä autovero on kuluttajalle, autokaupalle ja julkiselle hallinnolle raskas ja EU-oikeudellisesti ongelmallinen
 - nykyinen veromalli on johtanut käytettyjen autojen viennin ja tuonnin vinoutumiseen: maahan tuodaan kymmeniä tuhansia autoja käytettynä, käytettyjen autojen maastavienti on vähäistä
5. lisätä kotimaisen autokaupan ja leasingtoiminnan kilpailukykyä
 - työllisyyden parantaminen
 - kotimaassa toimivien yritysten kilpailukyvyn parantaminen

Puolueet suhtautuvat yleisesti melko myönteisesti autoveron tason alentamiseen

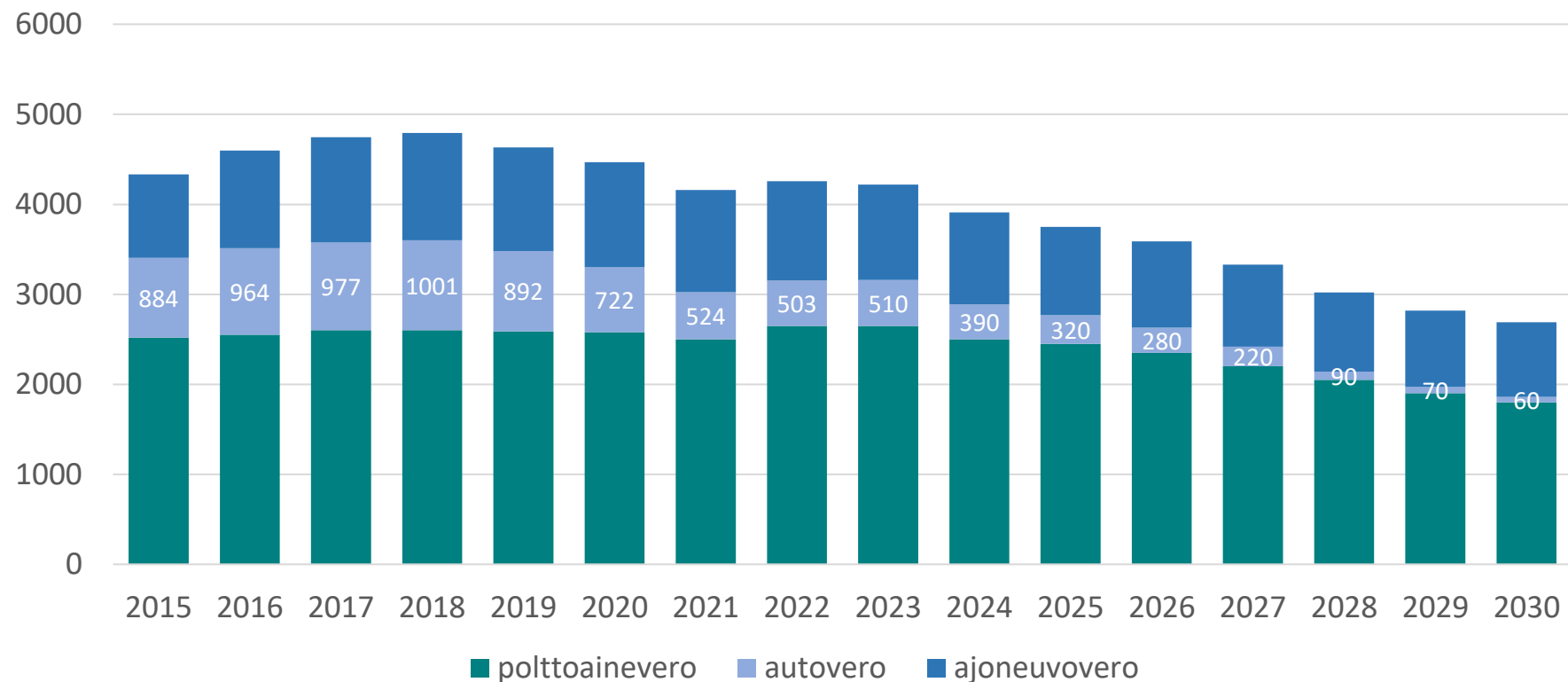
Uuden auton hankinnan yhteydessä maksettavaa autoveroa tulisi laskea, jotta autokantaa voitaisiin uudistaa nykyistä nopeammin



Auto- ja liikennealan vaalikoneessa puolueista myönteisimmin autoveron alentamiseen suhtautuvat Perussuomalaisten, Kokoomuksen, RKP:n ja Kristillisdemokraattien ehdokkaat

Autoveron kertymä laskee tällä vuosikymmenellä – autoveron alentamisen valtiontaloudelliset vaikutukset jäävät tulevina vuosina maltillisiksi

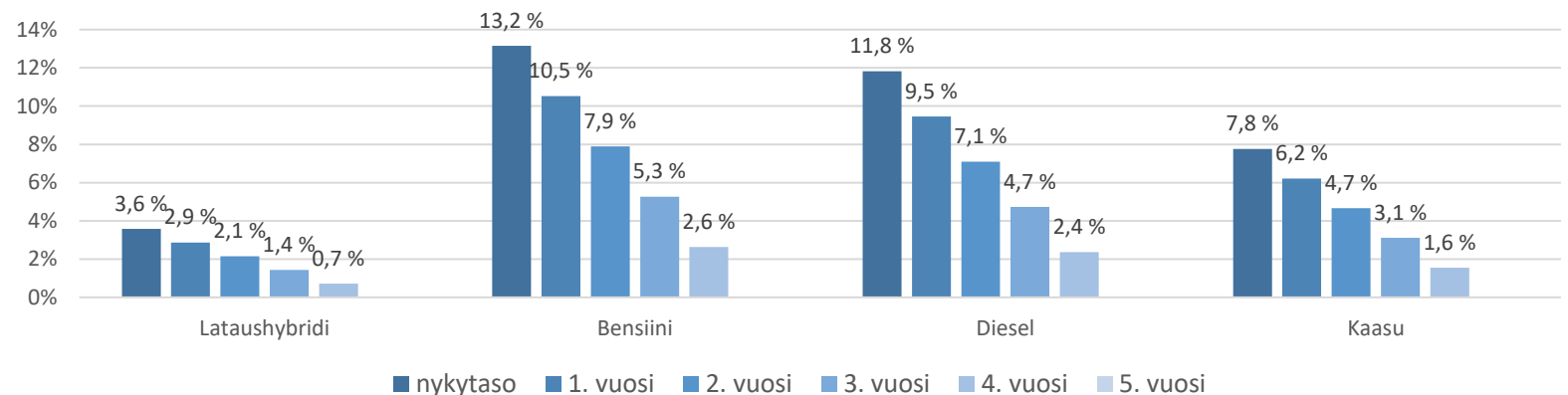
Liikenteen erillisverojen kertymä vuosina 2015-2021 ja arvio vuosien 2022-2030 kehityksestä
milj. euroa



Autoveron poistaminen autokannan kierron nopeuttamiseksi

- autoveroa alennetaan vähitellen: autovero alenisi tasaisesti neljänä ennalta ilmoitettuna portaina
- autoveron **ensimmäinen** alenema toteutetaan yli yön -periaatteella markkinahäiriön välttämiseksi: takautuva voimaantulo hallituksen esityksen julkistamispäivään kuten vuosien 2003 ja 2021 autoveromuutoksissa ja Ruotsin toteuttamassa autoveron poistossa vuonna 1996
- portaittaiset veronalennukset eivät aiheuta markkinahäiriötä, jolloin kotitalouksien, autokaupan sekä leasing- ja rahoitusyhtiöiden vaihto- ja käyttöomaisuuden arvon alenema on hallittu

keskimääräinen autoveroprosentti





Lataus- ja jakeluinfran kehitys on ratkaisevan tärkeää käyttövoimamurroksen etenemiselle

- lataus- ja jakeluinfratuen on tutkimuksissa havaittu olevan yksi kustannustehokkaimmista käyttövoimamurroksen edistämistoimista ja koko Euroopassa latausinfra laajenee tällä hetkellä tukien vauhdittamana
- suuritehoisten latauspisteiden ja vedyn jakeluasemien rakentamiseen suunnattu liikenteen infratuki on esitetty lakkautettavaksi (tänä vuonna 21,5 milj. euroa)
- kuorma-autoille soveltuva julkinen latausverkosto puuttuu Suomesta vielä kokonaan - kuorma-autojen latausinfra ei markkinaehtoisesti laajene vielä lähivuosina, koska sähkökäyttöisten kuorma-autojen määrä on vielä pieni
- myös varikkoalueiden, satamien ja terminaalien latausverkostoon tarvittaisiin alkuvaiheessa tukea, sillä kuorma-autojen sähköistymisessä ollaan vasta alkumetreillä
- Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen (ARA) kautta jaetulle taloyhtiöiden ja työpaikkojen latausinfrautuelle ei ole esitetty rahoitusta ensi vuodelle (tänä vuonna 10 milj. euroa) - taloyhtiöt ovat hakeneet tukea aktiivisesti ja useimmissa tapauksissa latausinvestointeja ei ilman tukea olisi voitu toteuttaa
- nykyisten tukien rahoitusta tulisi jatkaa riittävällä budjetilla ja tuet tulisi laajentaa myös varikko- ja terminaalilatauspisteiden rakentamiseen, jotta liikenteen käyttövoimamurros ei jarruttaisi puutteelliseen lataus- ja jakeluinfraan



Jakeluvelvoitteen polttoaineen hintoja nostava vaikutus kompensoidaan veronalennuksilla

- polttoaineiden valmisteveroa alennetaan vuoden 2024 alussa, vaikutus pumppuhintoihin 4,4-4,9 snt/litra alv-vaikutus huomioon ottaen, verotulot alenevat **156 milj. eurolla**
- polttoaineeveroa alennetaan vielä toistamiseen hallituskaudella **100 milj. eurolla**
- keski- ja suuripäästöisten NEDC-autojen ajoneuvoveron vuosittaista perusveroa kevennetään **50 milj. eurolla**, vero alenee päästötasoilla 111-210 g/km keskimäärin 28 eurolla vuodessa vuoden 2024 alusta alkaen
- jakeluvelvoitteen hintapaineita on tarkoitus purkaa myös joustomekanismilla, jossa jakelijat voisivat täyttää velvoitetta rajatusti ostamalla päästövähennyksiä muilta taakanjako- ja maakäyttösektorin osa-alueilta



Toimenpidepaketti autokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi

Autoverotus ja hankintakannusteet

- nollapäästöisten henkilöautojen hankintatuki
- sähkö-, vety- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet
- autoveron alentaminen autokannan kierron nopeuttamiseksi
- kannusteveromalli

Työsuhdeautojen verokannusteiden täydentäminen

- nolla- ja vähäpäästöisten autojen verotusarvosta tehtävän huojennuksen jatkaminen vuosina 2026-2028
- työntajan työpaikoilla tarjoaman lataussähkön verovapauden jatkaminen vuosina 2026-2028
- työsuhdeautojen kotilataussähkön verotuksen yksinkertaistaminen

Ajokorttilain muutos

- sähkökäyttöisten kevytkuorma-autojen (3,5-4,25 t) ajamisen salliminen B-kortilla
- vaihteistovaatimuksen poistaminen

Jakeluvelvoitteen nosto ja joustomekanismit

- jakeluvelvoite kasvu-uralle
- liikennesähkö jakeluvelvoitteeseen
- taakanjakosektorien välinen joustomekanismi

Henkilöautojen kierrätyspalkkio

- kierrätyspalkkio uuden ladattavan auton hankintaan, kun auton ostaja kierrättää omistuksessaan olevan vähintään 15 vuotta vanhan henkilöauton

Pienet verokannusteet

- hankintatuki kotilatauslaitteen hankintaan
- korotettu kotitalousvähennys kotilatauslaitteen asentamiskustannuksiin
- nollapäästöisten autojen vakuutusmaksuveron alentaminen

Taloyhtiöiden ja julkisen latausinfraan tuet

- ns. ARA-tuen ja liikenteen infratuen jatko vuoden 2028 loppuun asti
- asunto-osakeyhtiöiden ja yritysten suunnittelutuki ja korkotukilaina latauspaikkainvestointeihin

Varikoiden ja terminaalien latausinfraan tuki

- investointituki kuorma-autojen varikko- ja terminaalilatausinvestointeihin