



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN
KESKUSLIITTO



Autoalan
Tiedotuskeskus

Automarkkinoiden vuosikatsaus 2024

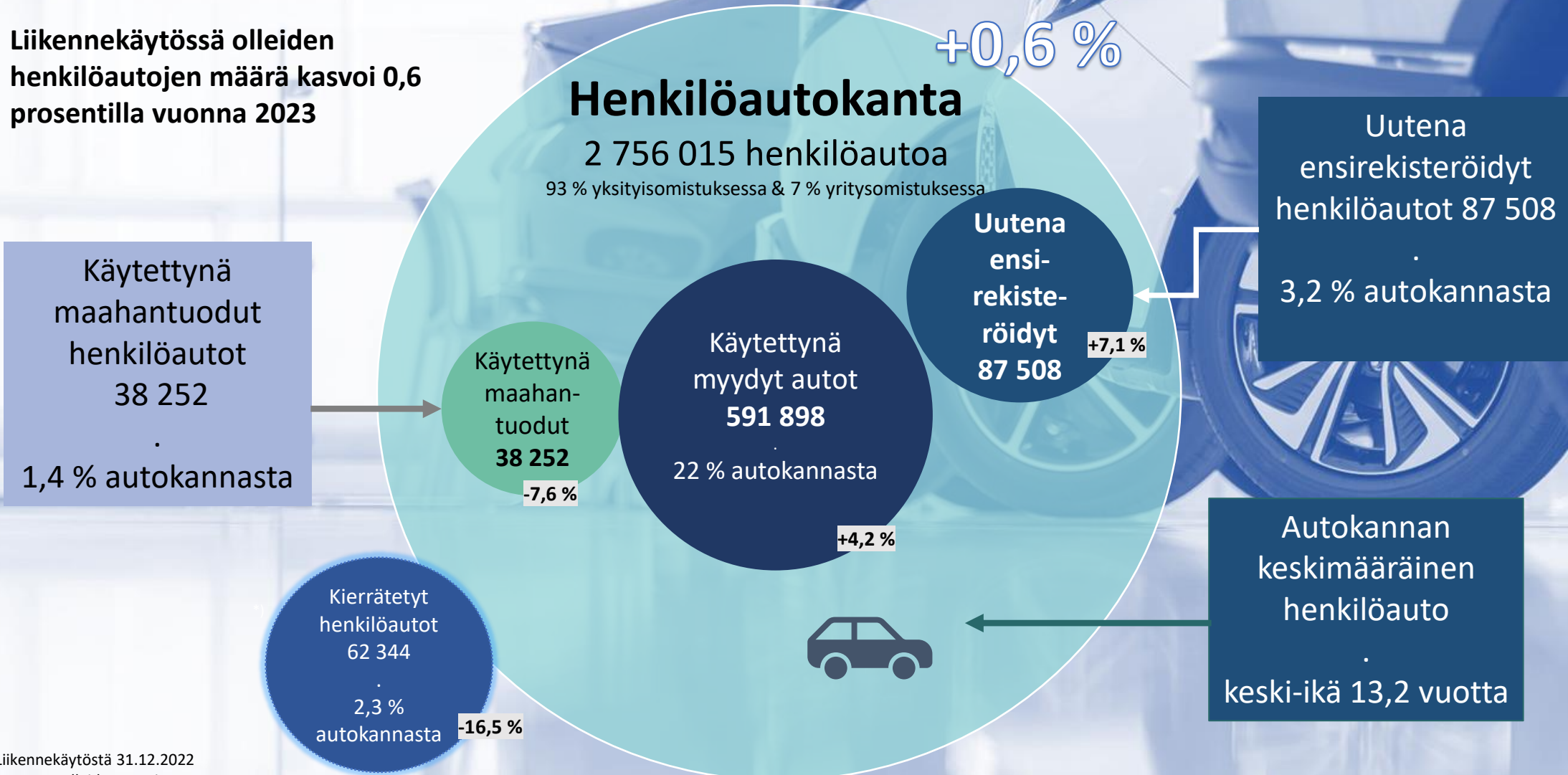
11.1.2024

A photograph of a row of cars in a showroom, viewed from a low angle. The cars are parked on a highly reflective floor. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text 'Autokannan uusiutuminen on hidastunut' is written in a bold, dark blue font across the lower portion of the image.

Autokannan uusiutuminen on hidastunut

Henkilöautokannan muutokset vuonna 2023

Liikennekäytössä olleiden henkilöautojen määrä kasvoi 0,6 prosentilla vuonna 2023

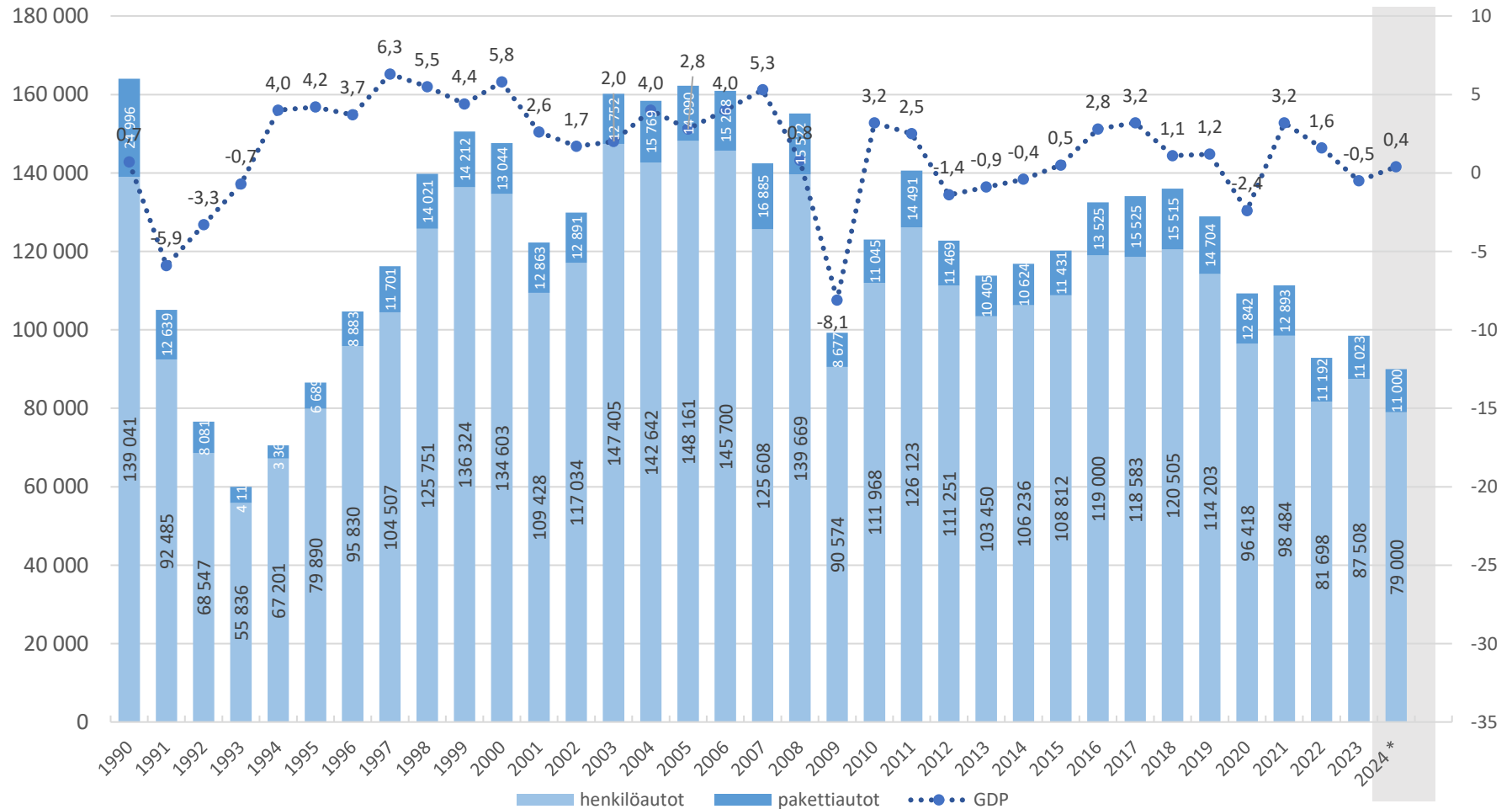


*) Liikennekäytöstä 31.12.2022 poistettuna olleiden autojen määrän muutos verrattuna vuoden 2021 loppuun

Paketti- ja kuorma-autojen vallitsevat ennusteet rekisteröintien kehityksestä

henkilö- ja pakettiautojen ensirekisteröinnit

bkt-muutos (%)



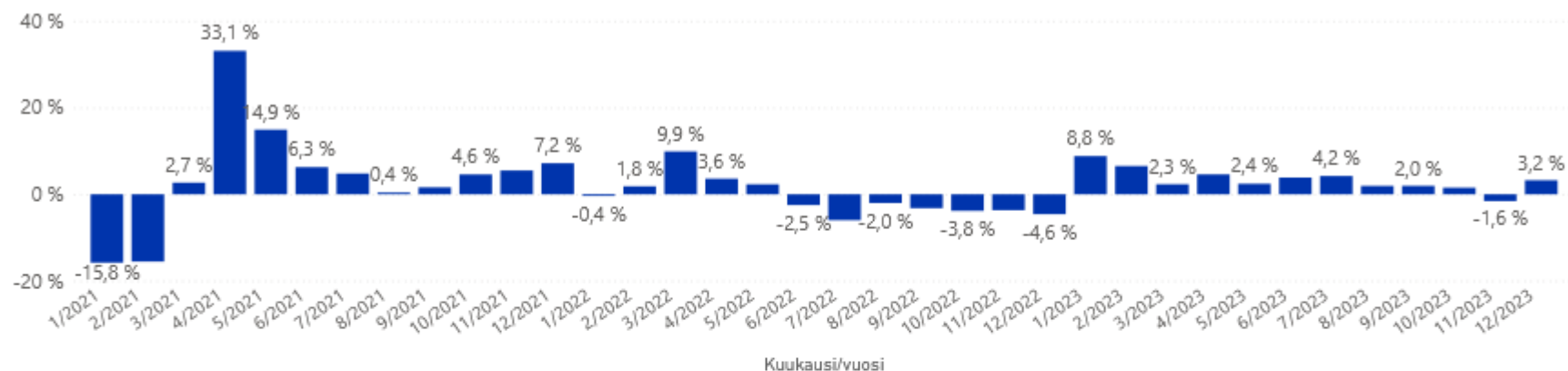
*) Vuoden 2024 ennusteet ovat autoalan ennusteryhmän markkina-ennusteita.

- talouden kehitys on epävarmaa Ukrainan sotatilanteen, kasvaneen korkotason ja energiamarkkinoiden epävakauden seurauksena
- komponenttipula on leikannut viime vuosina autojen tuotantokapasiteettia ja siirtänyt rekisteröintejä vuodelle 2023
- vuoden 2023 jälkeen talouskasvun ennakoitaan jäävän maltilliseksi
- vuonna 2024 asiakastilausten kehityksen arvioidaan olevan inflaation taittuessa vuotta 2023 korkeampi, mutta jäävän selvästi vuosien 2015-2021 tasoa alemmas

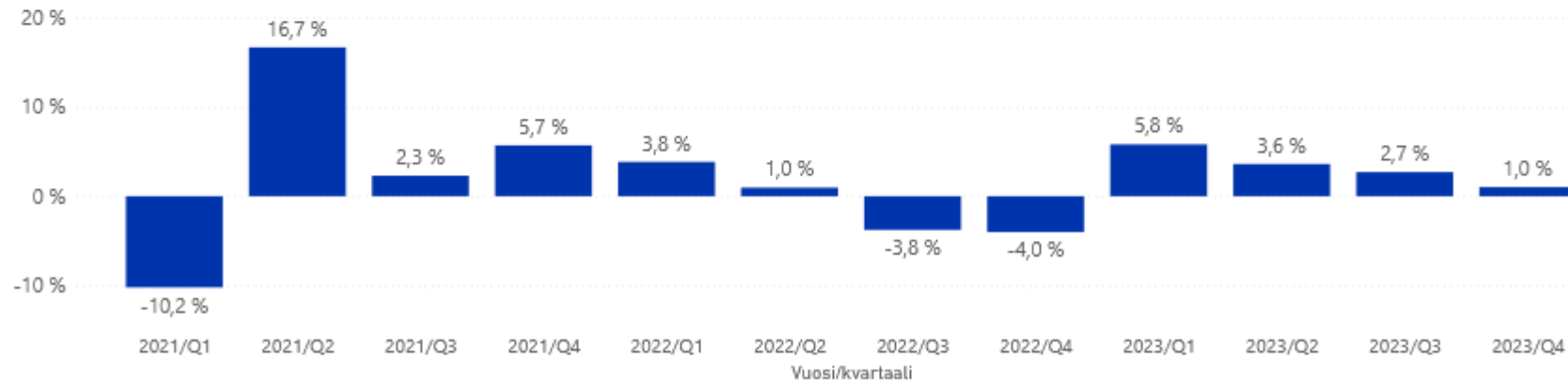
Liikennemäärien kehitys päätieverkolla

Henkilö- ja pakettiautot

Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta



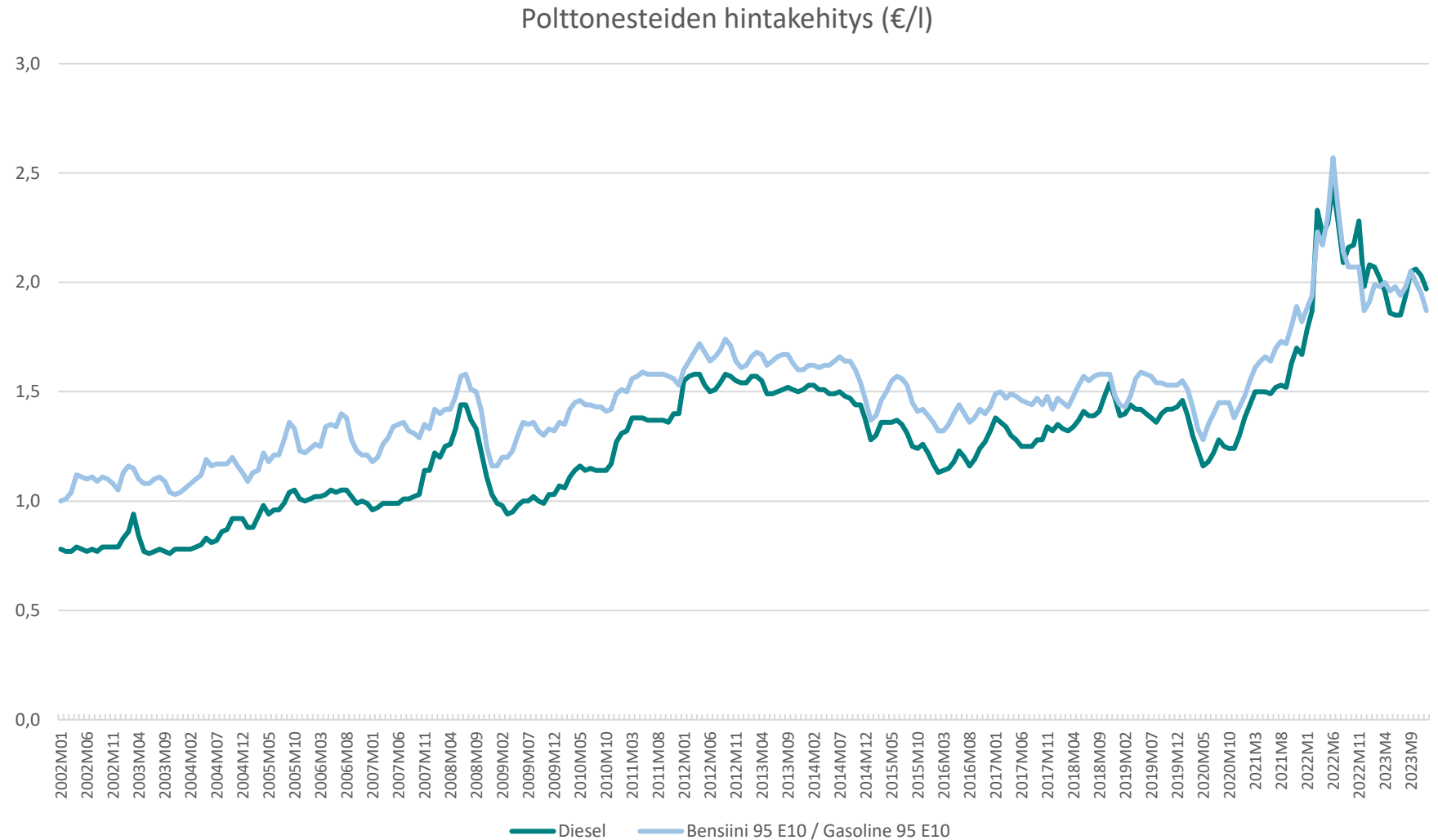
Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kvartaalista



- vuonna 2023 päätieverkon liikennemäärät kasvoivat 3,0 prosentilla edellisvuoteen nähden
- vuonna 2022 henkilö- ja pakettiautojen liikennemäärät olivat 1,0 prosenttia vuoden 2021 liikennemääriä pienemmät
- henkilö- ja pakettiautojen liikennemäärät kääntyivät laskuun kesällä 2022

- polttonesteiden hinnat vaikuttavat käytettyjen autojen kaupassa hintatasoon ja käyttövoimajakaumaan
- polttonesteiden hinnat lähtivät koronapandemian alun jälkeen nopeaan nousuun vuonna 2021, kun nopea talouskasvu käänsi öljyn kysynnän kasvuun
- Venäjän hyökkäyssota käynnisti energiakriisin, joka nosti polttonesteiden hinnat ennätyskorkealle kevään ja kesän 2022 aikana
- polttonesteiden hinnat ovat laskeneet huipputasostaan, mutta niiden ei ennakoita palaavan Ukrainan sotaa edeltäneelle tasolle
- dieselin jalostusmarginaali on noussut vuoden 2023 loppupuolella noussut lähes samalle tasolle kuin vuonna 2022
- polttoaineveron alennus alentaa pumppuhintoja noin 5 sentillä litralta vuoden 2024 alussa

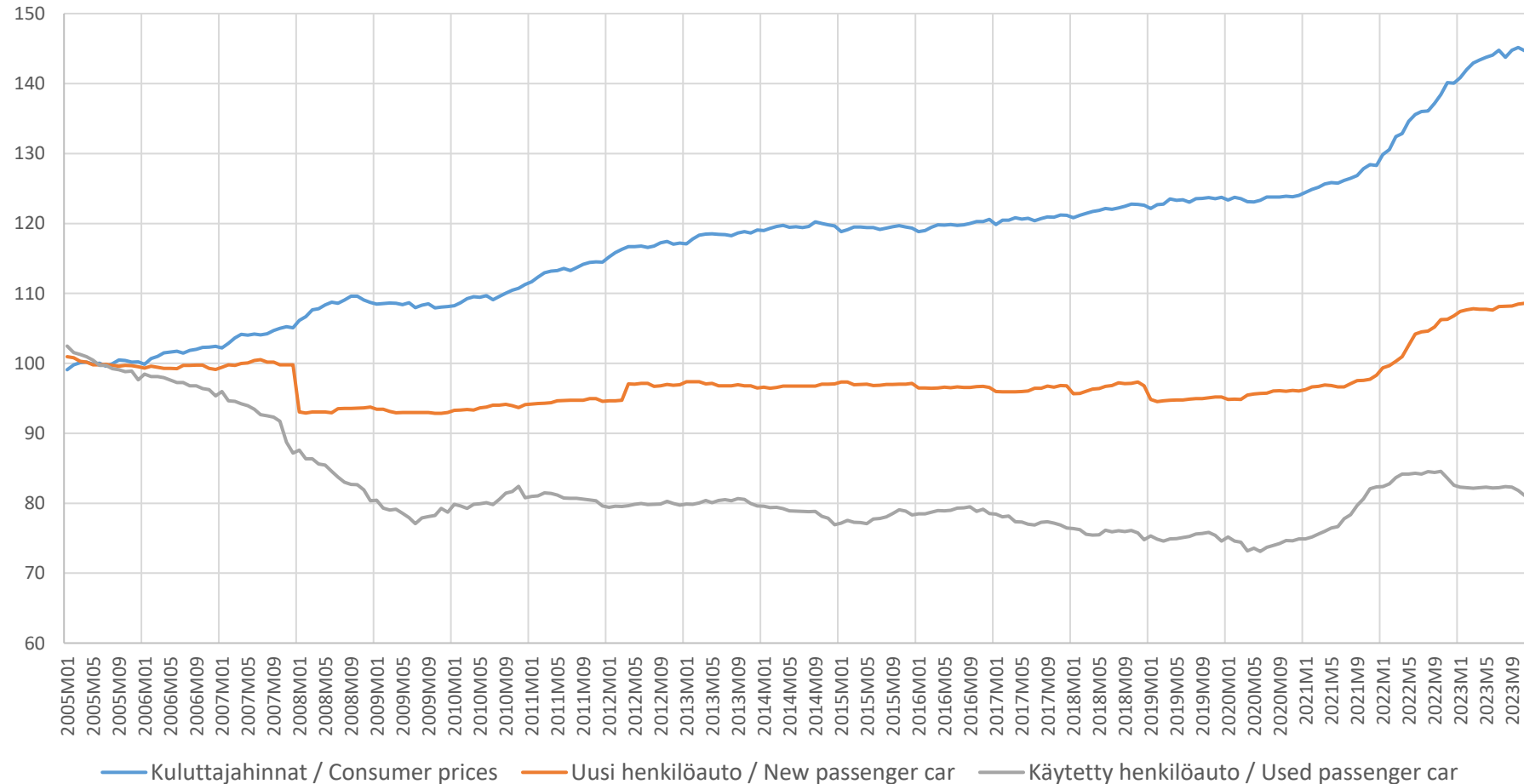
Bensiinin ja dieselin hintakehitys



Uusien ja käytettyjen autojen hintakehitys

- 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
- käytettyjen autojen hinnat ovat laskeneet noin 3,0 prosenttia viime vuoden marraskuuhun nähden
- uusien autojen hinta on inflaation ja ladattavien autojen osuuden kasvun takia kääntynyt kasvuun
- uusien autojen hinnat olivat marraskuussa 2023 noin 2,2 prosenttia korkeammat kuin viime vuoden marraskuussa

indeksi, 2005=100



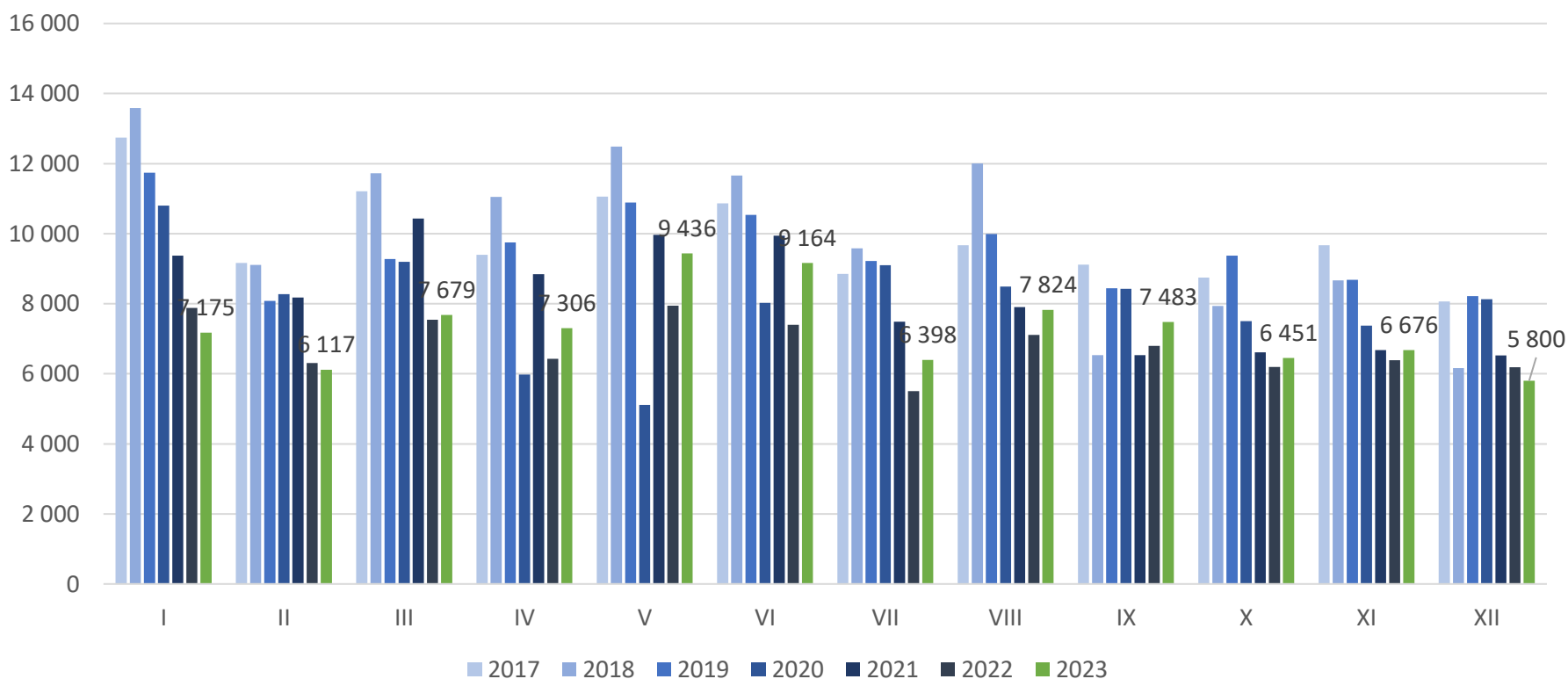
Uusien autojen hintojen nousuun ovat vaikuttaneet monet eri tekijät

- raaka-aineiden ja energian hintojen nousu on nostanut uusien autojen tuotantokustannuksia
 - pandemian aikana alkanut ja Venäjän hyökkäyssodan syventämä komponenttipula on muuttanut autoteollisuuden materiaalien ja komponenttien hankintakanavia ja nostanut logistisia kustannuksia
 - monien raaka-aineiden hinnat ovat jääneet pysyvästi pandemiaa edeltänyttä tasoa korkeammalle
- ajoneuvojen tekniset vaatimukset ovat viime vuosina kasvaneet
 - hiilidioksidipäästöjen vähentäminen edellyttää uusilta autoilta aiempaa parempaa energiatehokkuutta, mikä on lisännyt hankintakustannuksia nostavien hybridivoimalinjojen yleisyyttä uutena ensirekisteröitävissä autoissa
 - yleinen turvallisuusasetus on tuonut uusiin autoihin pakollisina varusteina mm. älykkään nopeusavustimen, hätätilanteiden kaistanpitojärjestelmän, hätäjarrutusjärjestelmän, kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden tunnistimen ja varoitusjärjestelmän ja onnettomuustietotallentimen
 - pakokaasupäästölainsäädäntö edellyttää uusilta autoilta aiempaa alempia päästötasoja liikenteessä tehtävissä mittauksissa ja polttoaineenkulutuksen seurannan ja ajoneuvoista kerättävien kulutustietojen järjestelmien vaatimukset ovat kasvaneet
- sähkö- ja hybridautojen osuus ensirekisteröinneistä on kasvanut
 - ladattavien autojen osuuden kasvu on nostanut keskihintaa, sillä ladattavat autot ovat tuotantokustannuksiltaan vielä selvästi bensiiniautoja kalliimpia

Henkilöautojen ensirekisteröintien kehitys

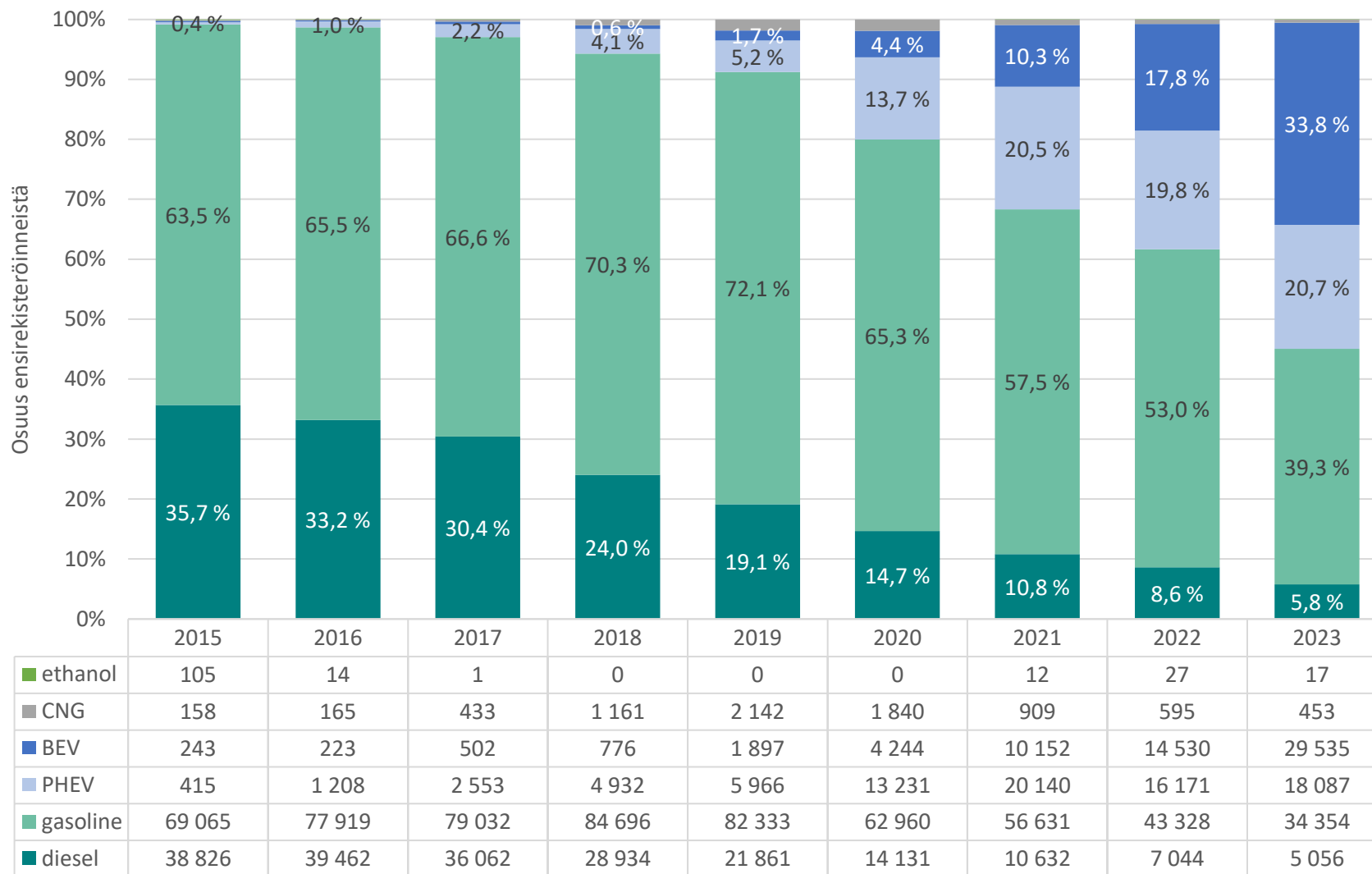
Uutena ensirekisteröidyt autot	2023	2022	Muutos (%)
Henkilöautot yhteensä	87 508	81 700	+7,1
joista matkailuautoja	1 394	1 446	-3,6
joista muita henkilöautoja	86 114	80 254	+7,3

henkilöautojen ensirekisteröintien määrä



- henkilöautoja ensirekisteröitiin vuonna 2023 yhteensä 87 508, joka on 7,1 prosenttia enemmän kuin vuonna 2022
- ennätysellisen korkea tilauskanta purkautui rekisteröinniksi pääosin kevään ja kesän aikana
- asiakastilausten heikko kehitys näkyy loppuvuoden rekisteröintimäärissä

Henkilöautojen ensirekisteröintien jakautuminen eri käyttövoimiin



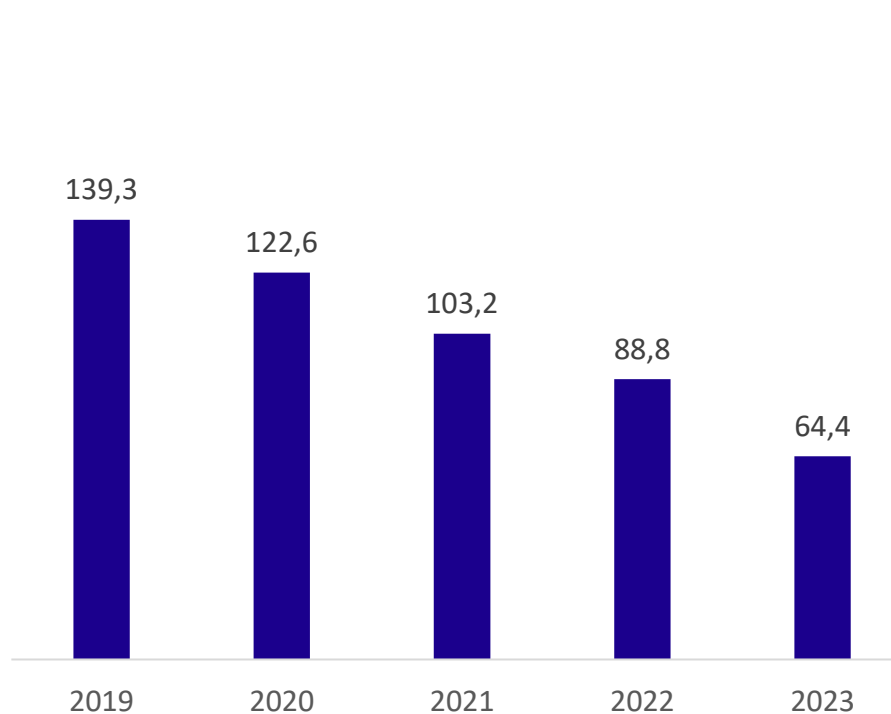
Traficom, Netwheels Mittaristo ja Traficomien liikenneasioiden rekisteri
ei-ladattavat hybridautot sisältävät sekä täyshybridit (HEV) että kevyhybridit (MHEV)

- vuonna 2023 ladattavien autojen osuus oli noin 54 prosenttia ensirekisteröinneistä
- ladattavien autojen osuus tilauskannasta kasvoi selvästi vuoden 2022 keväällä ja kesällä, kun polttoaineiden hinnat nousivat ennätyskorkeiksi
- täyssähköautojen osuus on kasvanut hieman yli kolmannekseen rekisteröinneistä
- sähköautojen osuutta ensirekisteröinneissä nostavat alkuvuoden 2022 suuret sähköautojen asiakastilaukset sekä sähköautojen kysyntälähtöinen markkinahinnoittelu

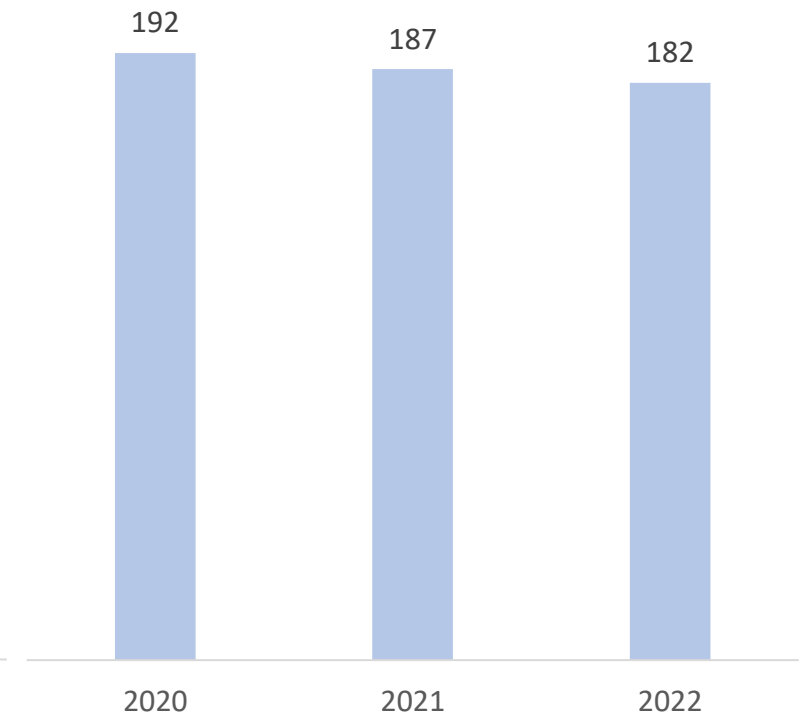
Ensirekisteröityjen henkilöautojen ja autokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

- ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet viime vuosina nopeasti
- vuonna 2023 keskipäästöt olivat noin 64 g/km (WLTP)
- päästöt vähenivät noin 27,5 prosentilla vuoden 2022 tasoon nähden
- päästöt ovat alentuneet ladattavien autojen osuuden kasvun sekä autojen yleisen energiatehokkuuden parantuessa

Ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt CO₂, g/km (WLTP)

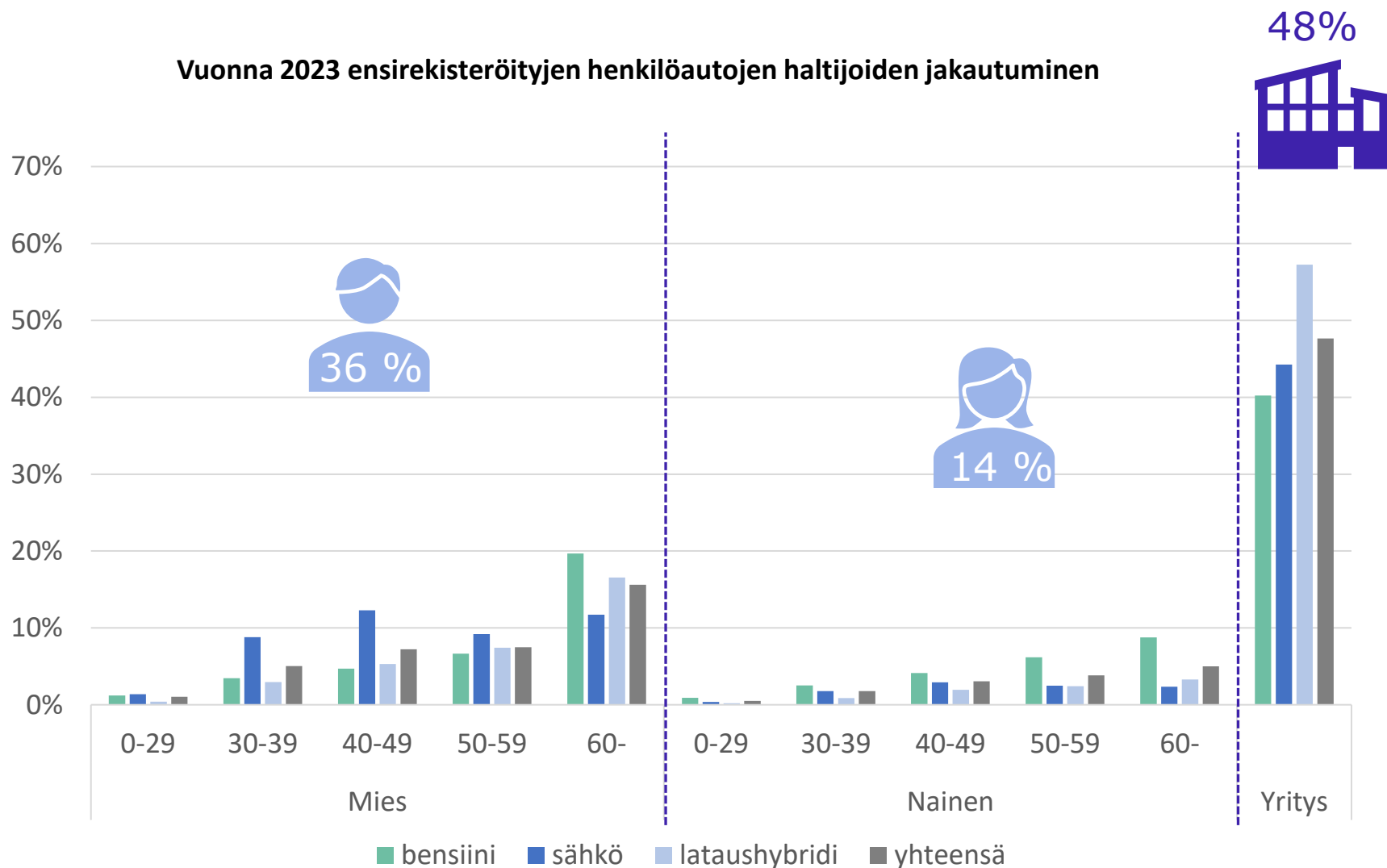


Autokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt CO₂, g/km (WLTP)



Henkilöautojen ensirekisteröintien jakautuminen haltijaryhmiin

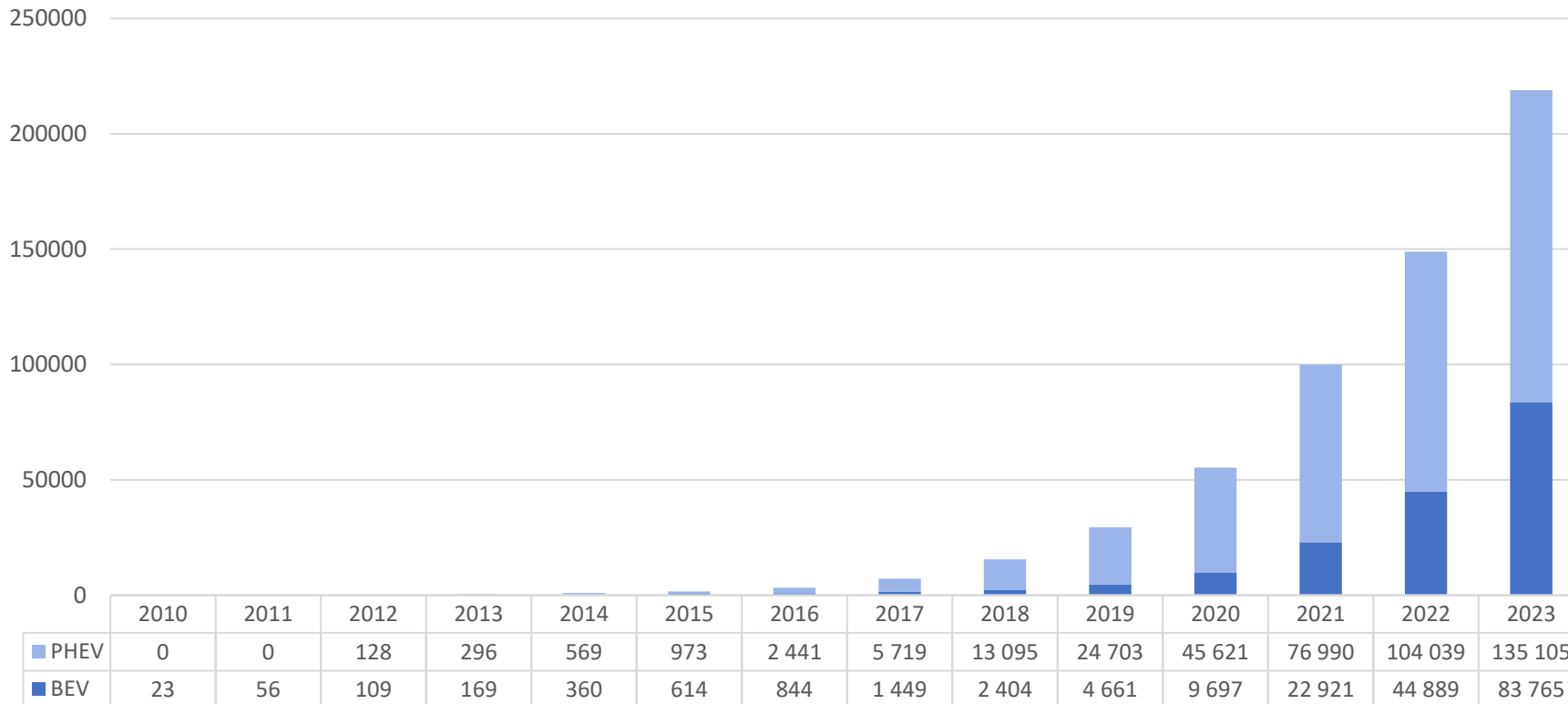
Vuonna 2023 ensirekisteröityjen henkilöautojen haltijoiden jakautuminen



- 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 40-49-vuotiaat
- ladattavat autot ovat nostaneet suosiotaan myös yli 59-vuotiaiden ryhmässä
- naisten osuus uusien autojen haltijoista on pienentynyt vuoden 2022 noin 17 prosentista 14 prosenttiin

Ladattavien henkilöautojen määrä autokannassa

Tammikuun 2024 alussa noin 7,9 % henkilöautokannasta oli ladattavia autoja. Täyssähköisten autojen osuus oli 3,0 %.

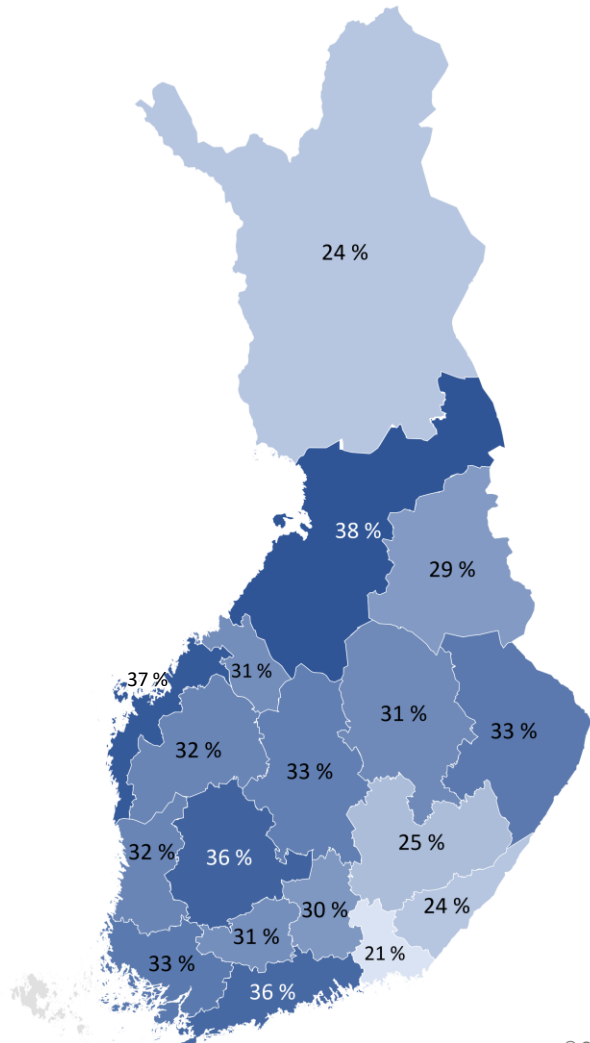


Ladattavien autojen määrä autokannassa 2.1.2024 (liikennekäytössä olevat autot)

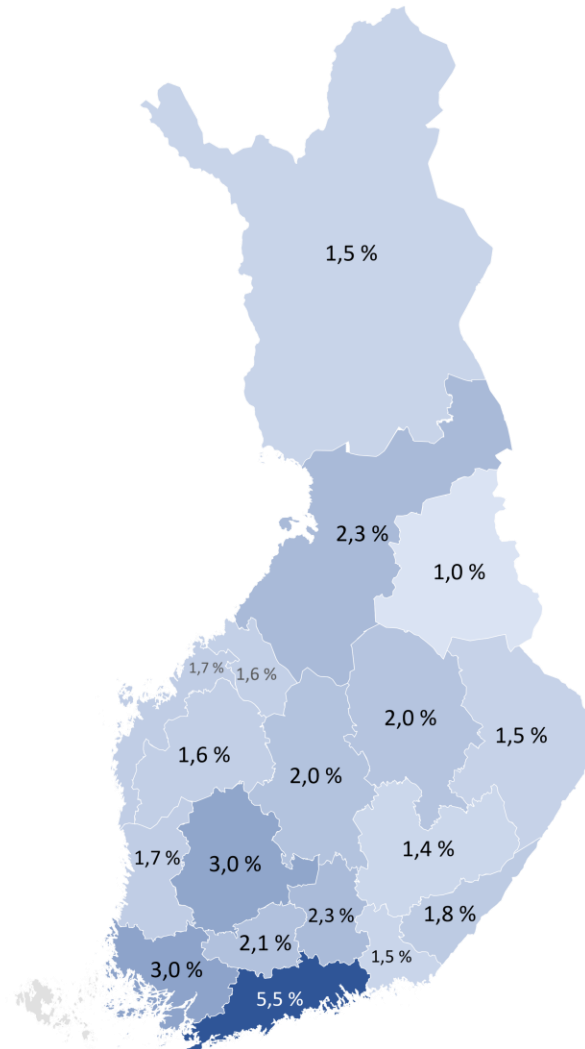
Ajoneuvoluokka	ladattava hybridi	täyssähkö
Henkilöautot	135 105	83 765
Pakettiautot	294	3 181
Kuorma-autot	5	66
Linja-autot	2	653
Yhteensä	135 391	87 665

Sähköistyminen etenee ensirekisteröinneissä nopeasti, mutta kannassa hitaasti

Täyssähköautojen osuus ensirekisteröinneistä vuonna 2023

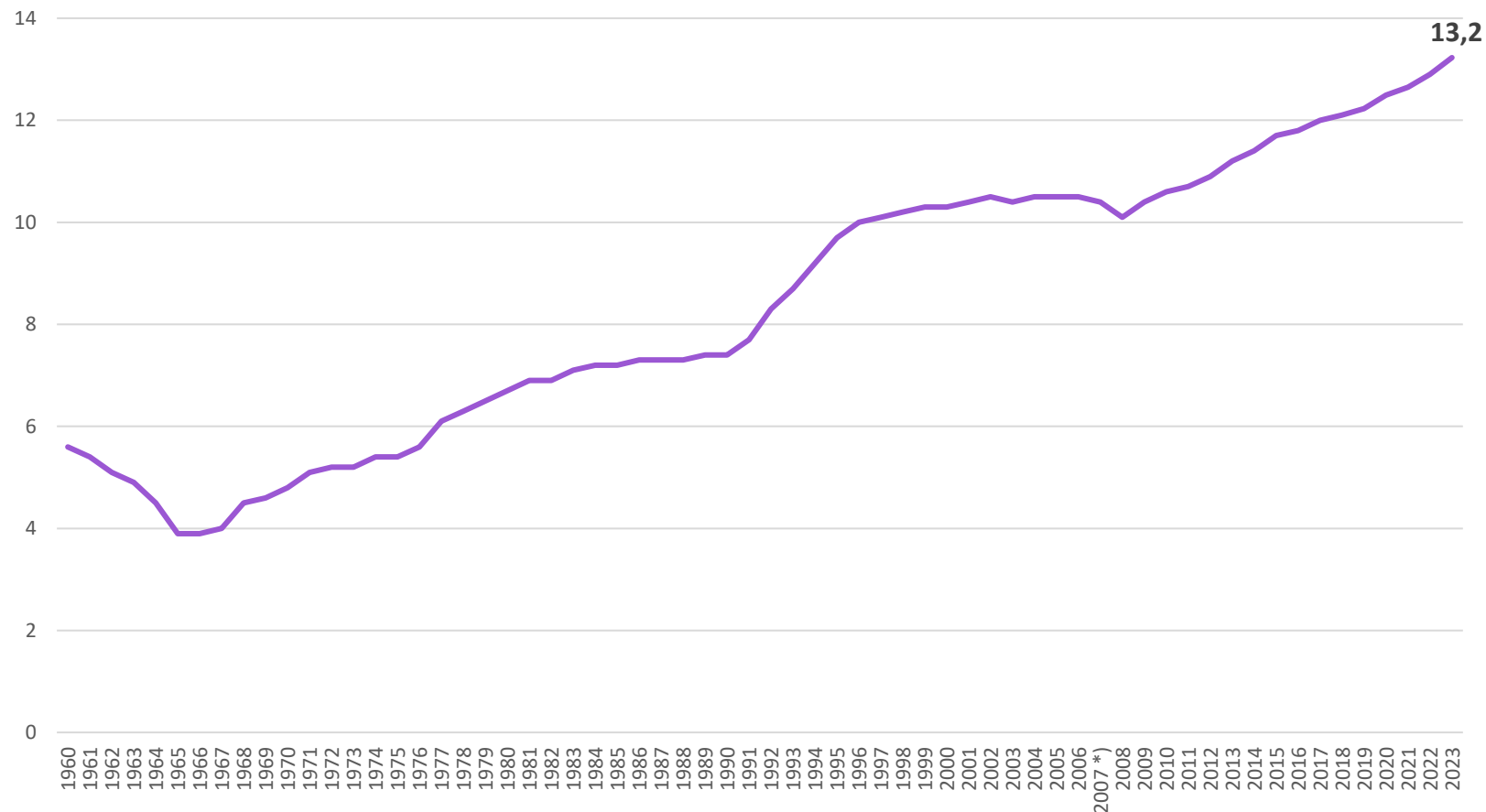


Täyssähköautojen osuus henkilöautokannasta (31.12.2023)



Liikennekäytössä olevan henkilöautokannan iän kehitys

keski-ikä (v)



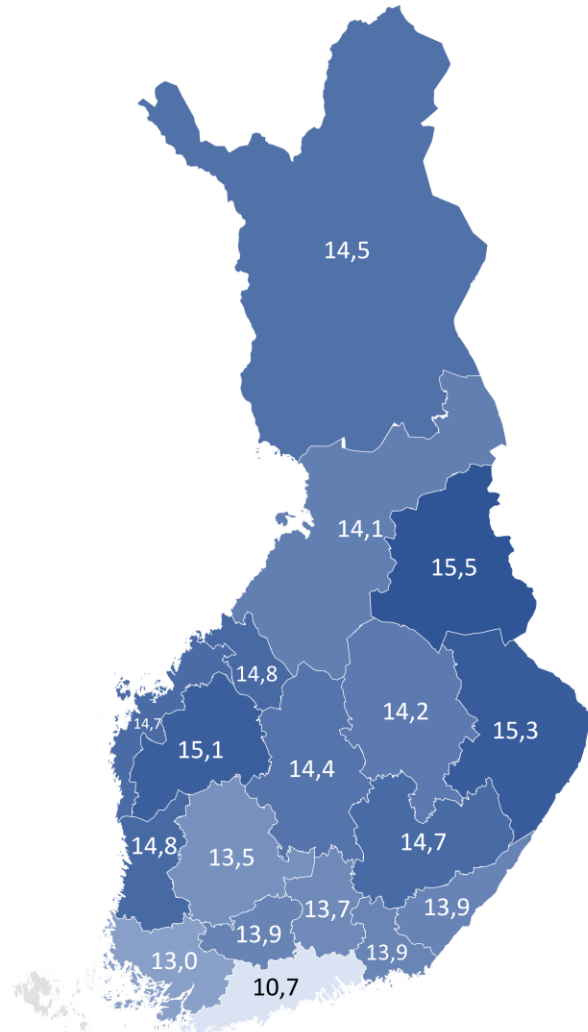
Ikätilasto sisältää kaikki liikennekäytössä olevat henkilöautot, myös museoautot.

*) Vuosien 1960-2006 tilasto kuvaa rekisterissä olevien autojen keski-ikää ja vuosien 2007-2022 luvut liikennekäytössä olevien autojen keski-ikää 31.12.

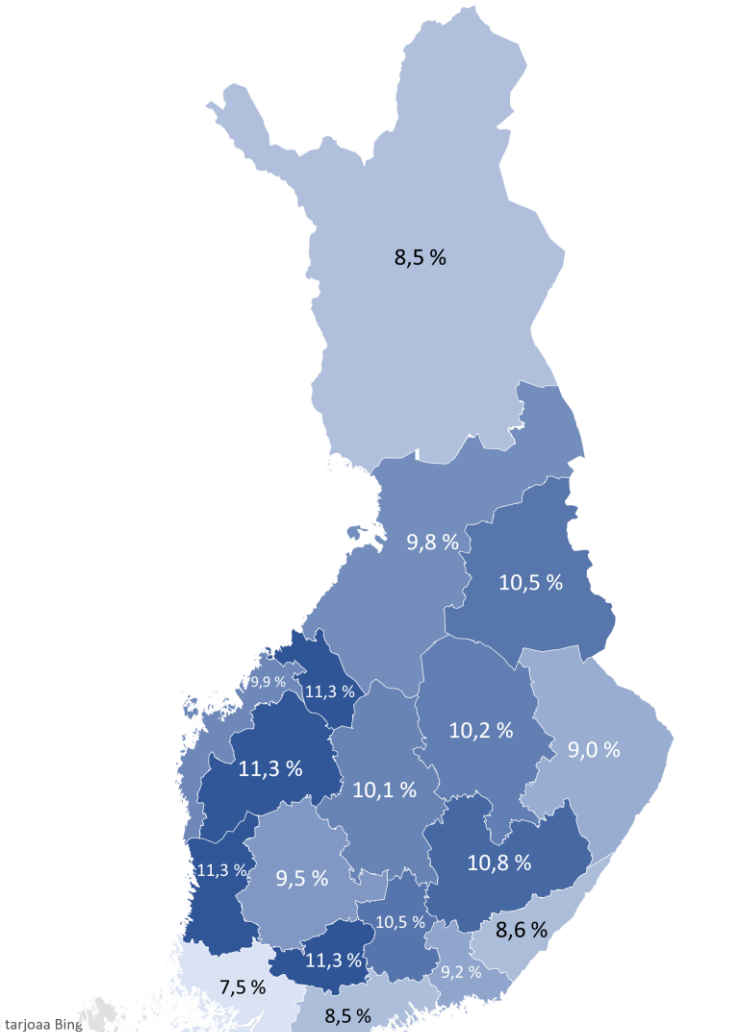
- henkilöautokannan keski-ikä kasvoi 13,2 vuoteen vuonna 2023
- keski-ikä kasvoi noin 0,3 vuodella eli noin 3,4 kuukaudella vuodesta 2022
- kannan keski-ikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2007 alkaen
- keski-ikä on kasvanut 2,0 vuodella kymmenen viime vuoden aikana

Henkilöautokannan keski-ikä maakunnittain

Henkilöautokannan keski-ikä maakunnittain



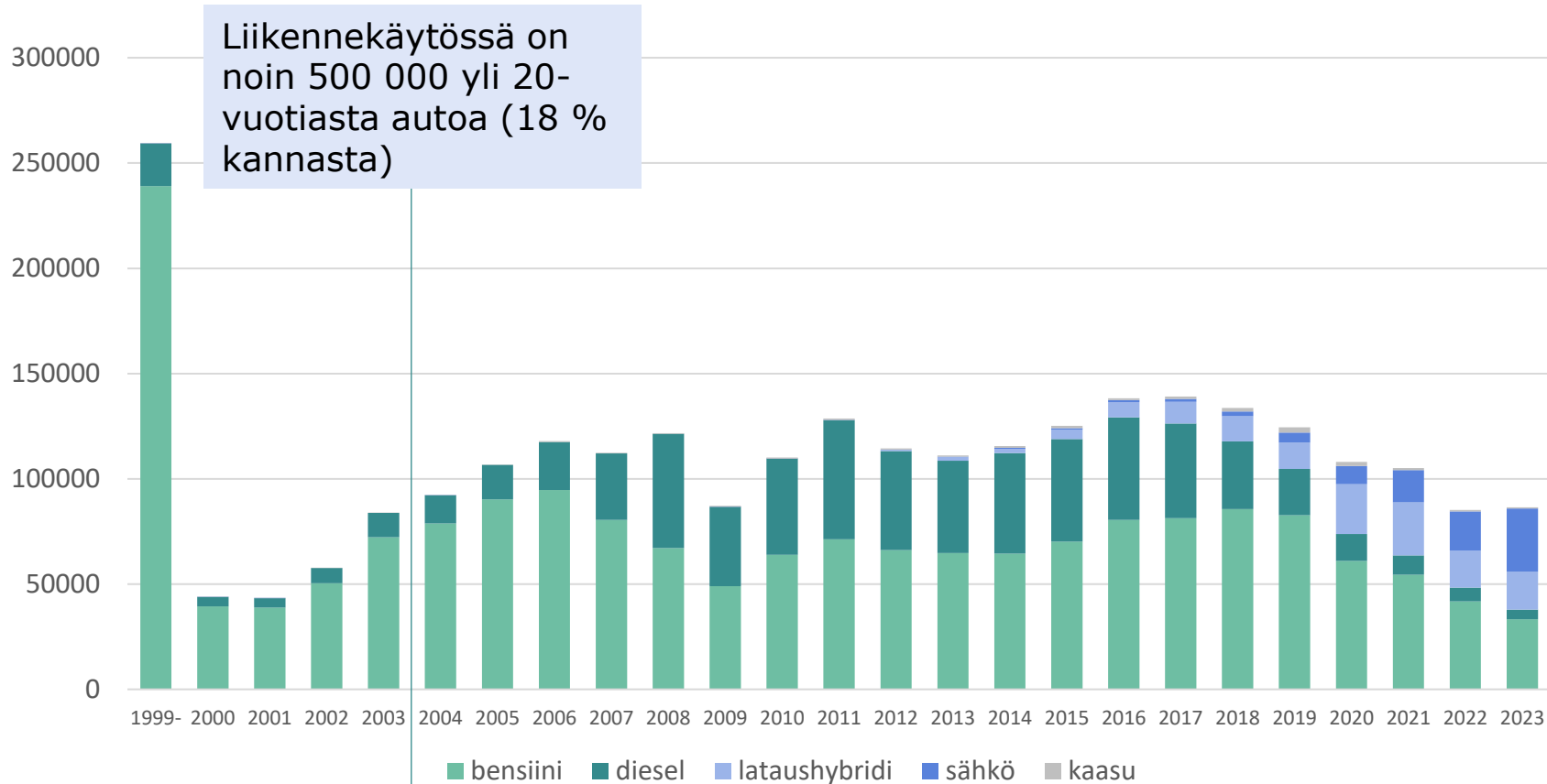
Henkilöautokannan keski-ikä kasvua vuosina 2019-2023



- autokannan keski-ikä on korkein Kainuussa, Pohjois-Karjalassa ja Etelä-Pohjanmaalla
- keski-ikä on viiden viime vuoden aikana kasvanut eniten Kanta-Hämeessä, Keski-Pohjanmaalla, Satakunnassa ja Etelä-Pohjanmaalla

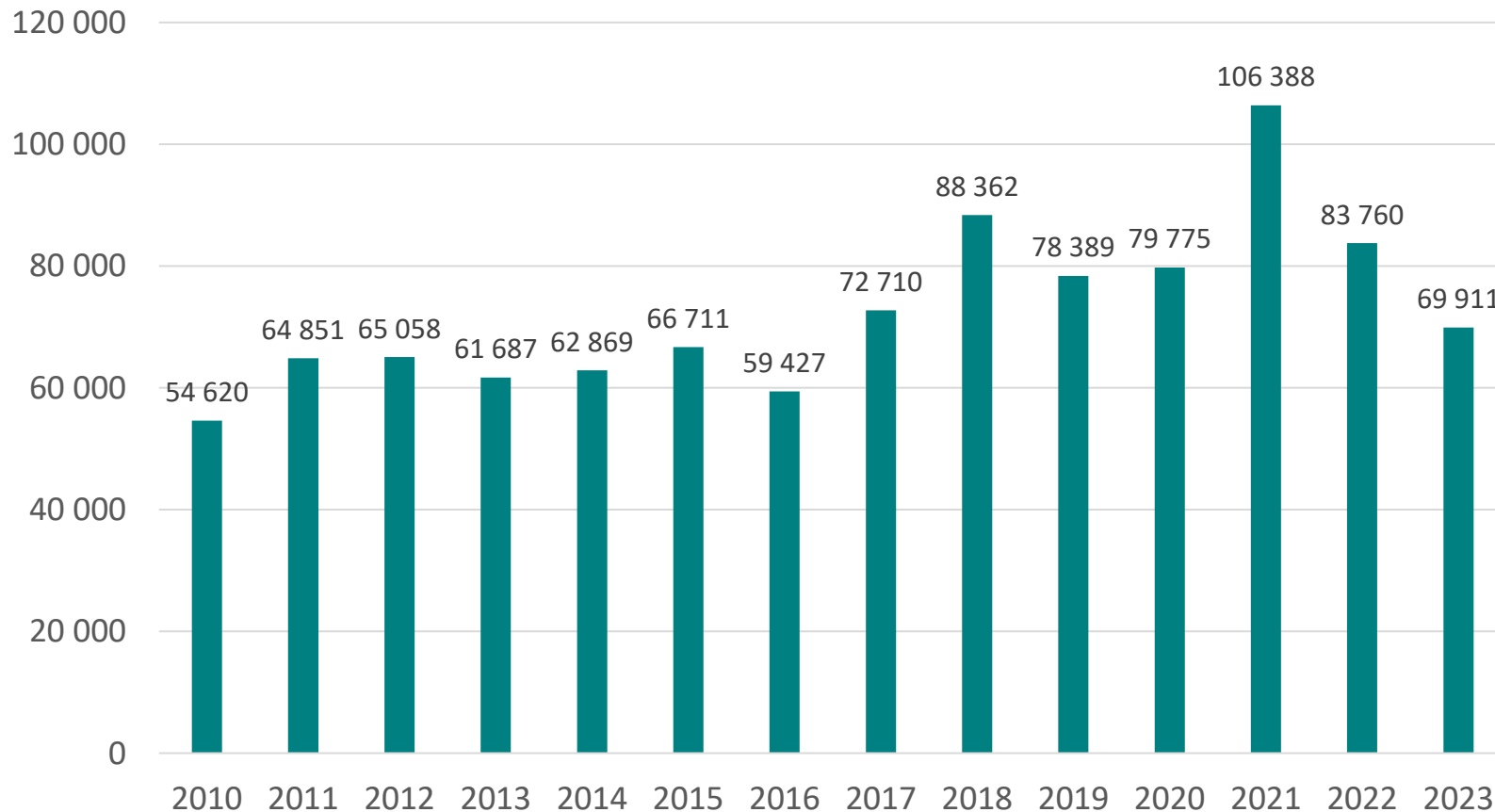
Liikennekäytössä oleva henkilöautokanta ikävuosittain ja käyttövoimittain

Henkilöautokanta 31.12.2023



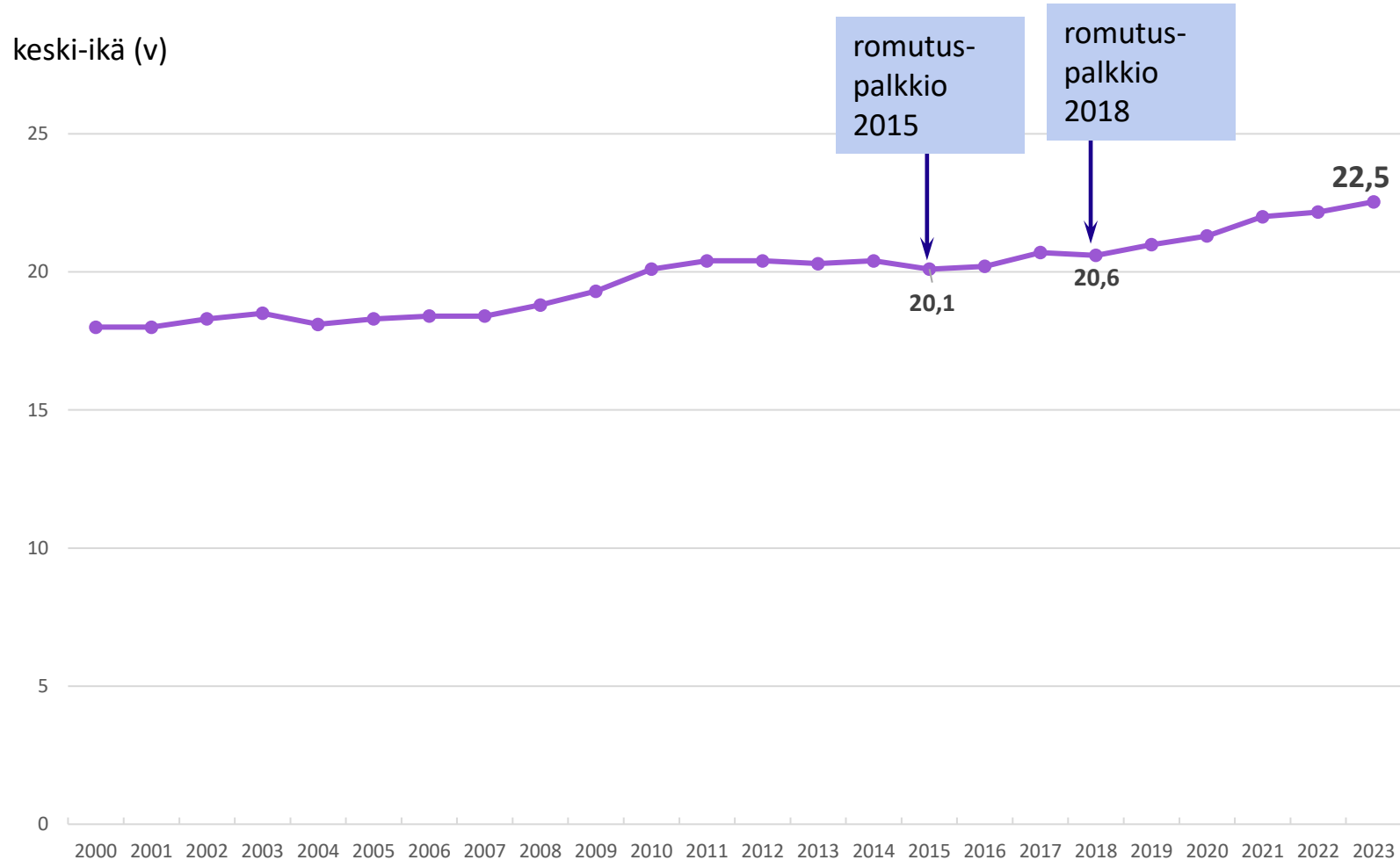
- bensiinautojen keski-ikä on 15,0 vuotta
- dieselautot ovat keski-ikältään selvästi nuorempia, noin 12,0 vuotta
- ladattavien hybridien keski-ikä on noin 3,8 vuotta ja täyssähköautojen noin 2,1 vuotta
- kaasuautojen keski-ikä on noin 7,5 vuotta
- lähes joka viides auto on yli 20-vuotias

Kierrätettyjen autojen määrän kehitys



- vuonna 2023 kierrätettiin noin 70 000 autoa
- määrä jäi noin 16,5 prosenttia vuoden 2022 kierrätysmäärää pienemmäksi
- vuoden 2021 ennätysellisen suurten romutuspoistojen määrän kasvun taustalla ovat metallin maailmanmarkkinahintojen vuoden 2020 lopulla alkanut nopea kasvu
- romutusten määrää lisäsi vuonna 2021 myös romutuspalkkiokampanja
- romutuspalkkio näkyy myös vuosien 2015 ja 2018 romutusmäärien kasvussa

Henkilöautojen keskimääräisen romutusiän kehitys



- henkilöautojen keskimääräinen romutusikä kasvoi vuonna 2023 22,5 vuoteen
- romutusikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2013 lukuun ottamatta vuosia 2015 ja 2018, jolloin romutus-palkkio nuorensi kierrätykseen päätyvien autojen keski-ikää

Markkinaennusteet vuodelle 2024

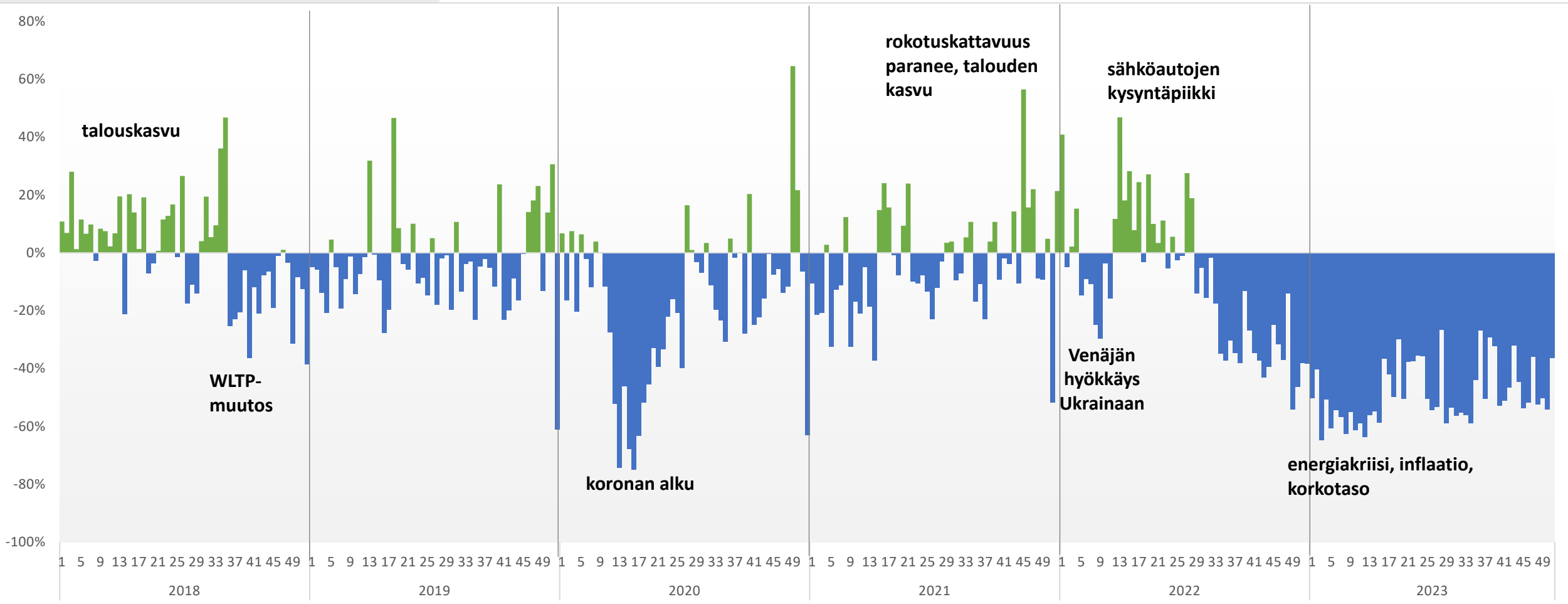
Ajoneuvolaji	2020	muutos vuoteen 2019	2021	muutos vuoteen 2020	2022	muutos vuoteen 2021	2023	muutos vuoteen 2022	ennuste 2024 *)	muutos vuoteen 2023
henkilöautot	96 415	-15,6 %	98 484	+2,1 %	81 700	-17,0 %	87 508	+7,1 %	79 000	-9,7 %
pakettiautot	12 842	-12,7 %	12 893	+0,4 %	11 193	-13,2 %	11 023	-1,5 %	11 000	-0,0 %
kuorma-autot, alle 6 t	871	+4,2 %	886	+1,7 %	747	-15,7 %	862	+15,4 %	850	-1,4 %
kuorma-autot, 6-16 t	242	-11,4 %	224	-7,4 %	174	-22,3 %	195	+12,1 %	180	-7,7 %
kuorma-autot yli 16 t	2 317	-20,4 %	2 426	+4,7 %	2 420	-0,2 %	2 892	+19,5 %	2 200	-23,9 %
kuorma-autot yhteensä	3 430	-14,7 %	3 536	+3,1 %	3 341	-5,5 %	3 949	+18,2 %	3 230	-18,2 %
linja-autot, alle 8 t	127	-32,8 %	115	-9,4 %	102	-11,3 %	122	+19,6 %	110	-9,8 %
linja-autot, 8 t -	157	-61,1 %	247	+57,3 %	314	+27,1 %	124	-141,9 %	300	+141,9 %
linja-autot yhteensä	284	-52,1 %	362	+27,5 %	416	+14,9 %	249	-40,1 %	410	+64,7 %

*) Henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2024 ennusteita on tarkastettu 13.12.2023 ja kuorma- ja linja-autojen 21.11.2023.

- vuoden 2022 lopussa kumulatiivinen asiakastilaukset oli **10,3 prosenttia viiden vuoden keskiarvoa alempi**
- vuoden 2023 viikon 51 lopussa määrä oli **49 prosenttia alempi kuin viiden vuoden keskiarvo**

Henkilöautojen asiakastilausten kehitys

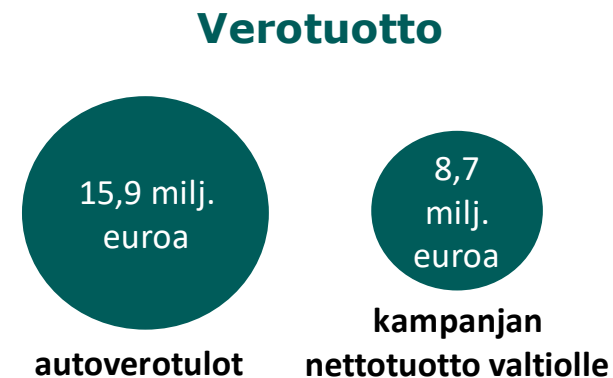
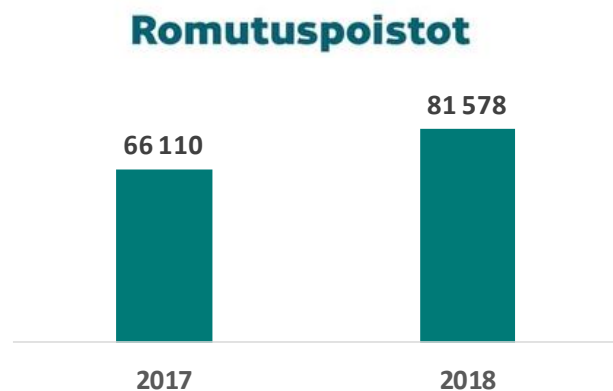
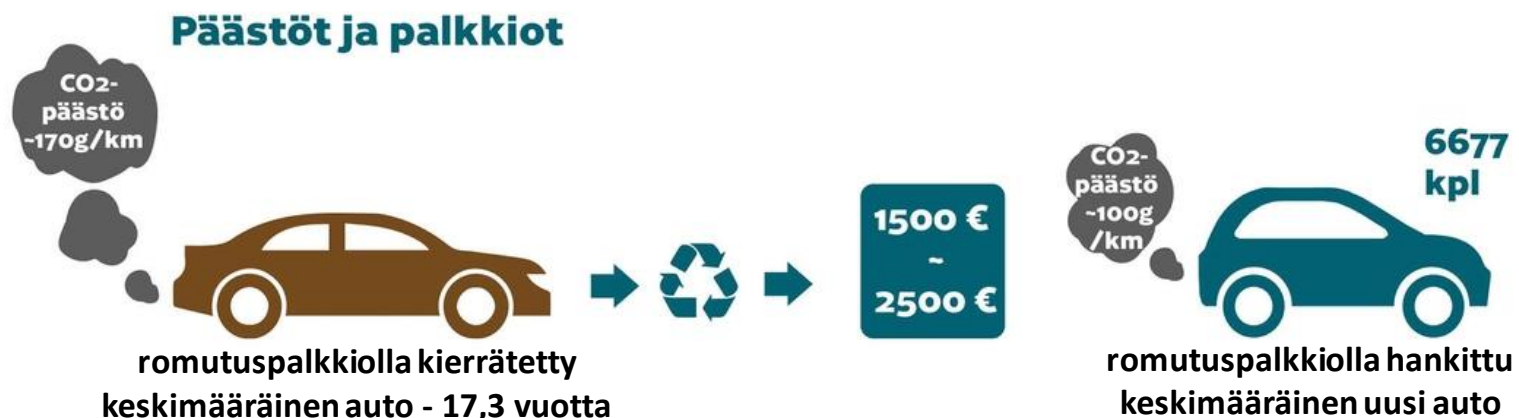
Asiakastilausten kehitys vastaavan viikon viiden vuoden keskiarvoon verrattuna



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





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 portaittainen alentaminen autokannan kierron nopeuttamiseksi

- autoveron alentaminen lisää uusien autojen kysyntää ja nopeuttaa vanhojen autojen poistumaa
- veron alentaminen pienentää myös välirahana tarvetta käytettyjen autojen kaupassa, jolloin yhä useammalla vanhemmalla autolla ajavalla on mahdollisuus vaihtaa nykyistä autoaan uudempaan autoon
- ajoneuvotekniikan kehittyessä uudet autot ovat keskimäärin 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

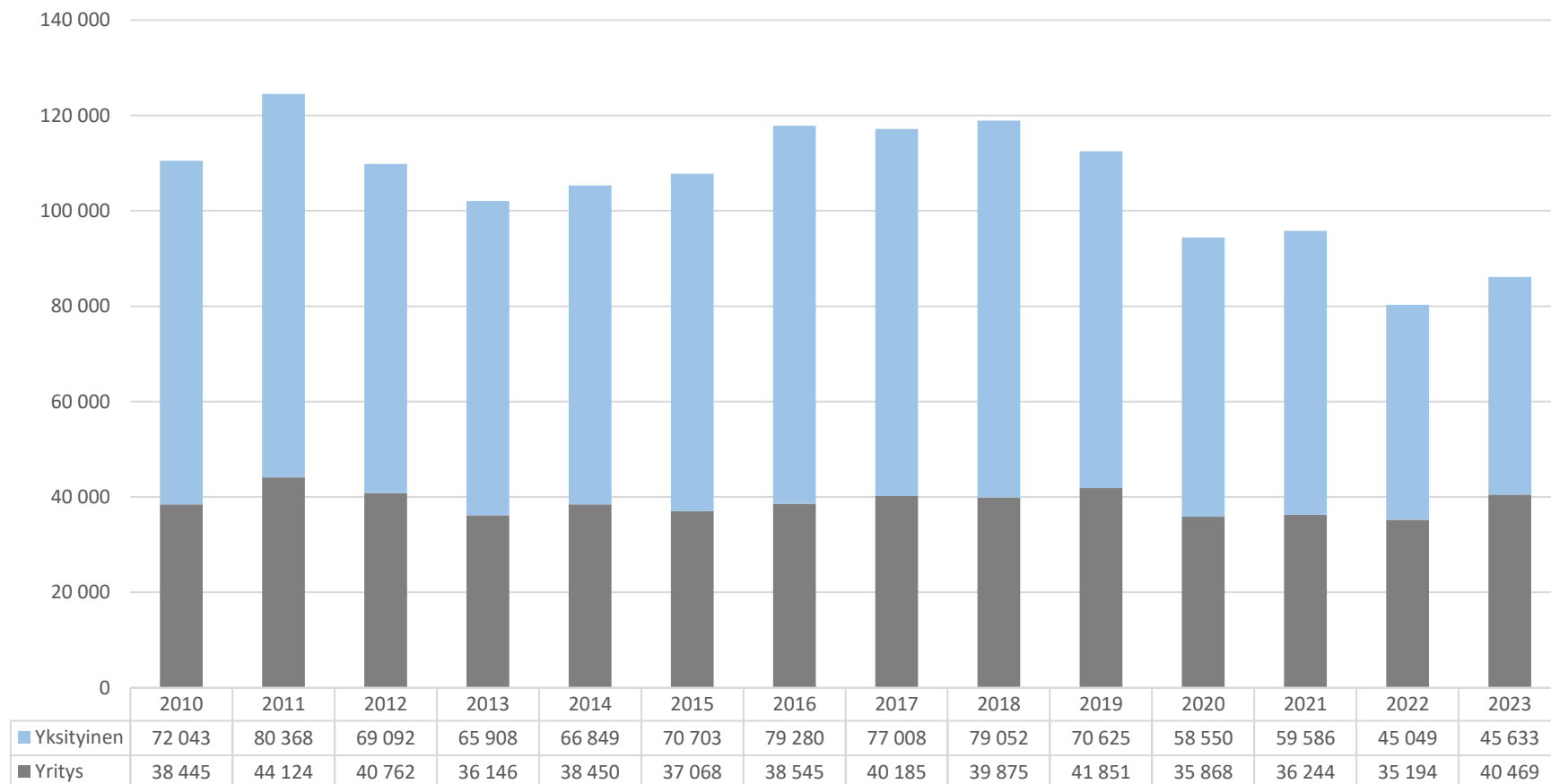
A low-angle, close-up shot of the front of several modern cars parked in a brightly lit showroom. The cars are arranged in a line, receding into the background. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The floor is highly reflective, mirroring the cars above. The background shows large windows and a clean, minimalist interior.

Yritysautojen markkina kasvoi

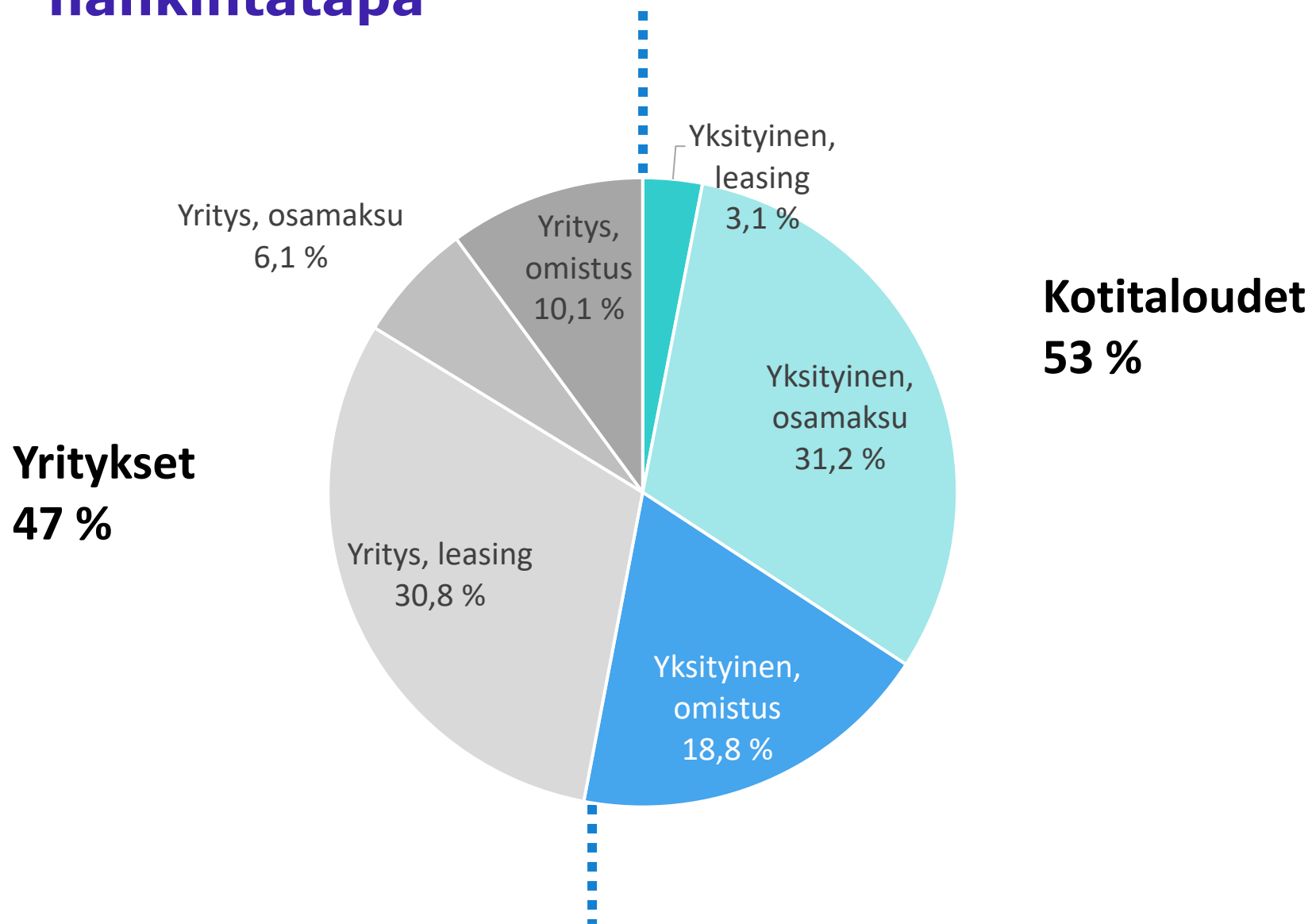
Yrityksille ensirekisteröityjen henkilöautojen määrä on viime vuosina ollut noin 40 000

- yritysautojen suhdannevaihtelut ovat pienempiä kuin kotitalouksilla
- komponenttipula ja viime vuosien poikkeuksellinen korkokehitys ja inflaatio näkyvät myös vuosien 2020-2022 yritysautojen rekisteröinneissä
- vuonna 2023 yritysautojen rekisteröinnit kasvoivat komponenttipulan hälvenemisen takia lähes samalle tasolle kuin viime vuosikymmenen keskiarvo

Ensirekisteröinnit haltijaryhmittäin

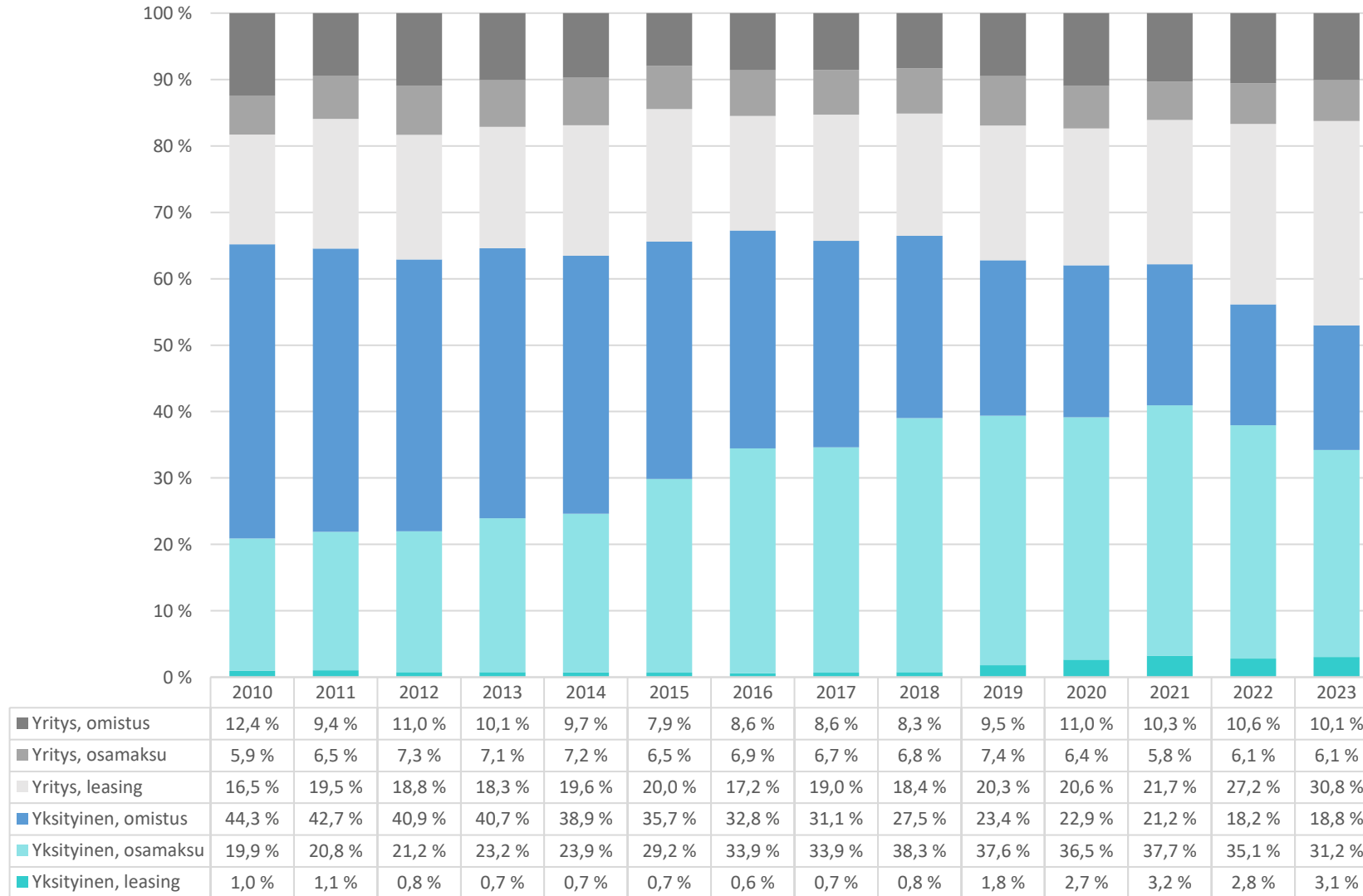


Ensirekisteröityjen henkilöautojen hankintatapa



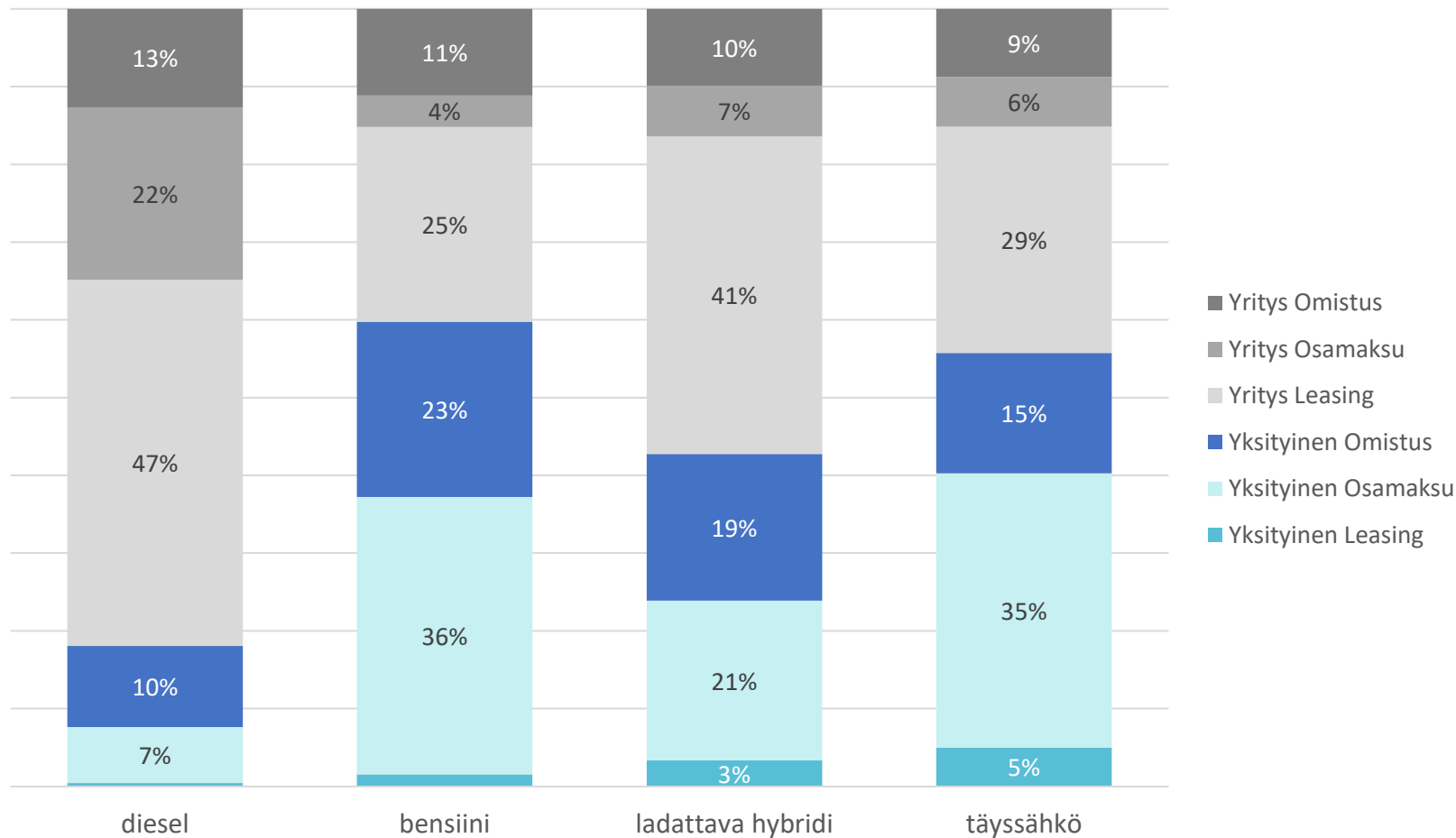
- hieman alle puolet autoista on ensirekisteröity yrityksille
- yrityksille yleisin tapa hankkia auto on leasingvuokraus
- kotitalouksien autohankinnoista suurin osa on osamaksupohjaisia

Henkilöautojen ensirekisteröintien jakautuminen kotitalouksien ja yritysten hankkimisiin autoihin



- kotitalouksien suoraan omistukseensa hankkimien autojen osuus on viime vuosina pienentynyt
- osamaksukaupan suosio on viime vuosina kasvanut, mutta korkojen nousu on vuosina 2022-2023 lisännyt omistukseen ostettujen ja yritysleasingillä hankittujen autojen osuutta
- yritysten osuus autohankinnoista on samaan aikaan kasvanut
- yksityisleasingin osuus on ollut tänä vuonna noin 3 prosenttia autohankinnoista

Vuonna 2023 ensirekisteröityjen henkilöautojen hankintatavat käyttövoimittain



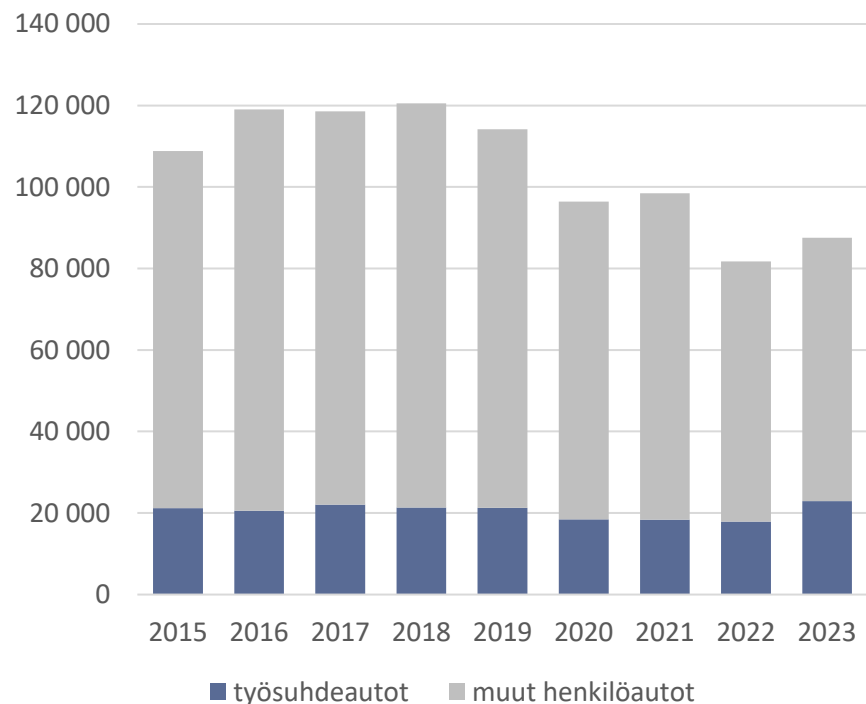
Netwheels, Mittaristo; Traficomien liikenneasioiden rekisteri
Tilasto ei sisällä matkailuautoja

- kotitaloudet hankkivat lähes 60 prosenttia bensiiniautoista ja täyssähköautoista
- dieselautoista noin 80 prosenttia rekisteröidään yrityksiin ja työsuhdeautoiksi
- yritykset hankkivat selvästi kotitalouksia useammin ladattavia hybridejä
- ladattavilla autoilla leasing on suosituimpi hankintatapa kuin muissa käyttövoimissa – noin 4 prosenttia ladattavista autoista on hankittu yksityisleasingillä
- osamaksu on kotitalouksille yleisin tapa hankkia täyssähköauto
- yritysleasing on yleisin hankintatapa dieselautoilla ja ladattavilla hybrideillä

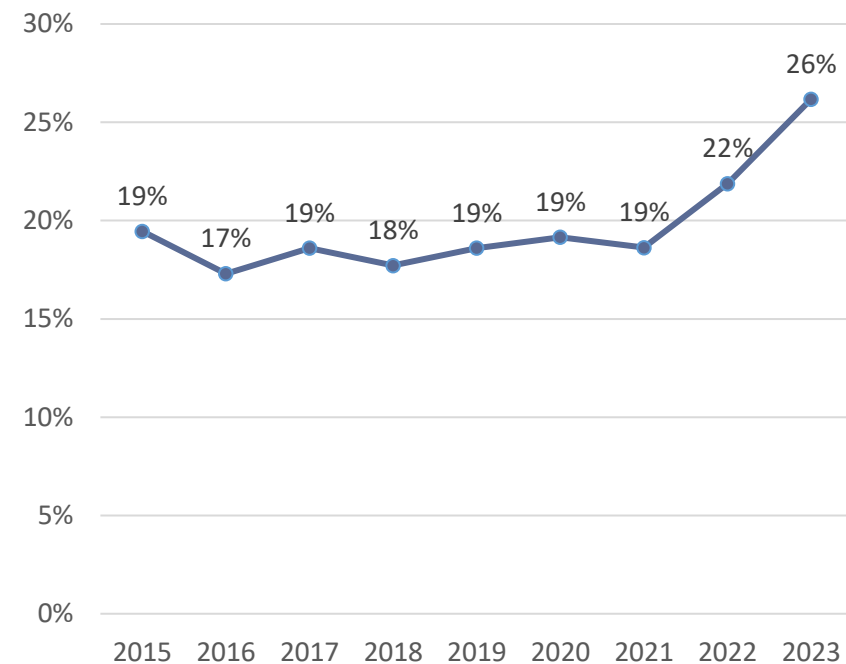
Työsuhdeautomarkkina autokannan kannalta

Työsuhdeautojen merkitys autokannan uudistajana korostuu erityisesti matalasuhdanteessa, jossa kotitalouksien autohankinnat vähenevät.

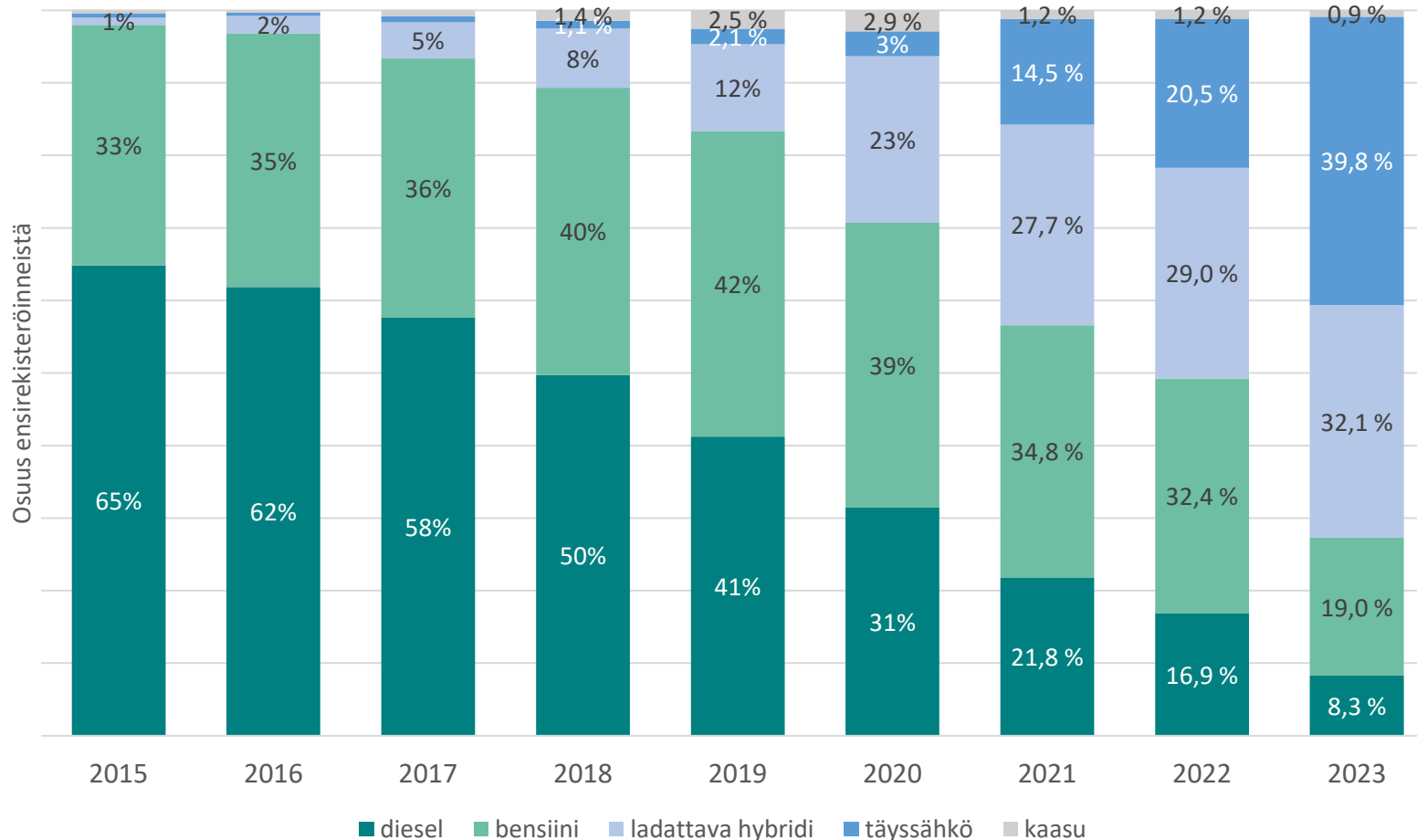
Uusia työsuhdeautoja rekisteröidään vuosittain noin 20 000



Työsuhdeautojen suhteellinen osuus markkinasta on viime vuosina kasvanut



Ensirekisteröityjen työsuhdeautojen käyttövoimajakauma



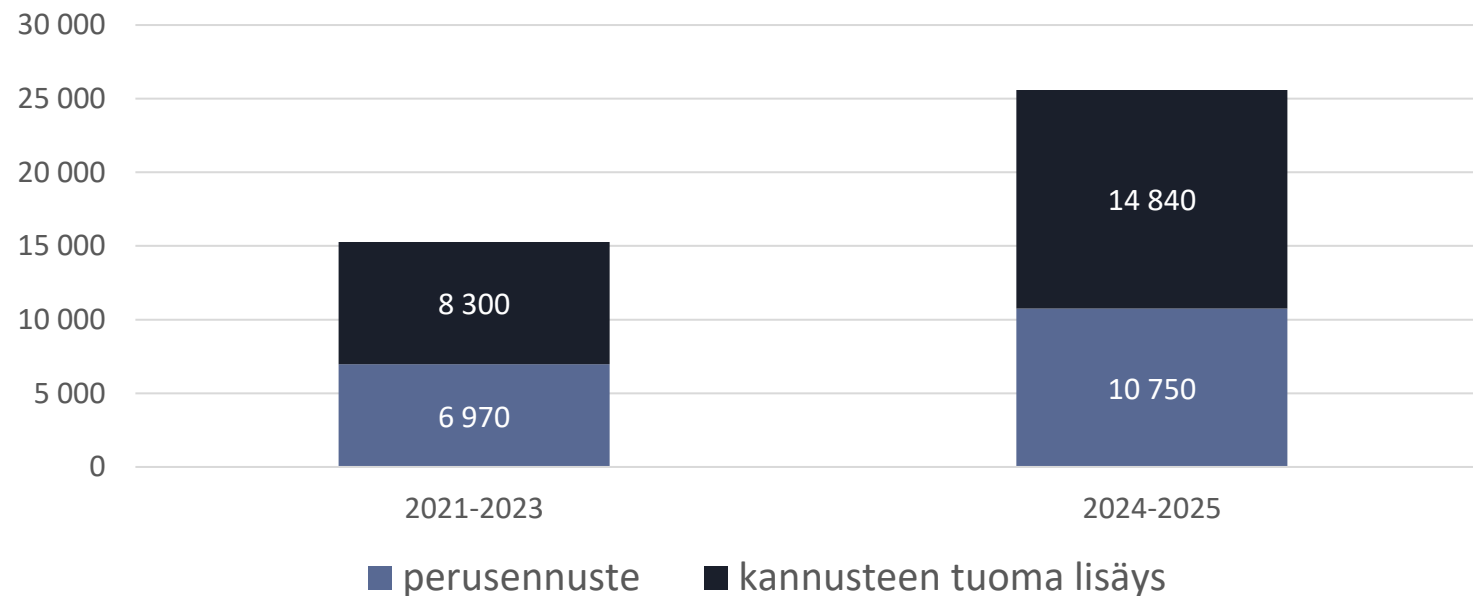
- työsuhdeautoja oli Verohallinnon tilastojen mukaan käytössä vuonna 2021 noin 72 000
- määrä on ollut viime vuosina vakaa
- noin 75 prosenttia työsuhdeautoista on vapaan edun ja noin 25 prosenttia käyttöedun autoja
- työsuhdeautojen tai yritysten työsuhdeautoissa sähköistyminen on edennyt vuosina 2021-2023 nopeasti
- sähköistymistä on nopeuttanut vuoden 2021 alussa voimaan tullut verotusarvosta tehtävä vähennys, joka tasaa sähköautojen kalliimman hankintahinnan vaikutusta verotusarvoon

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

Täyssähköisten työsuhdeautojen kannuste

- autoalan arvion mukaan verokannuste on lisännyt täyssähköisten työsuhdeautojen rekisteröintejä vuosina 2021-2023 noin 8 300 täyssähköautolla
- vuosina 2024-2025 vaikutuksen ennakoidaan olevan noin 15 000 autoa, mikäli tuki jatkuisi vuoden 2025 jälkeen
- yritykset ovat suhtautuneet verokannusteeseen erittäin myönteisesti, sillä se soveltuu hyvin yritysten omiin vapaaehtoisiin päästövähennystoimenpiteisiin

ensirekisteröitävien täyssähköisten työsuhdeautojen määrä

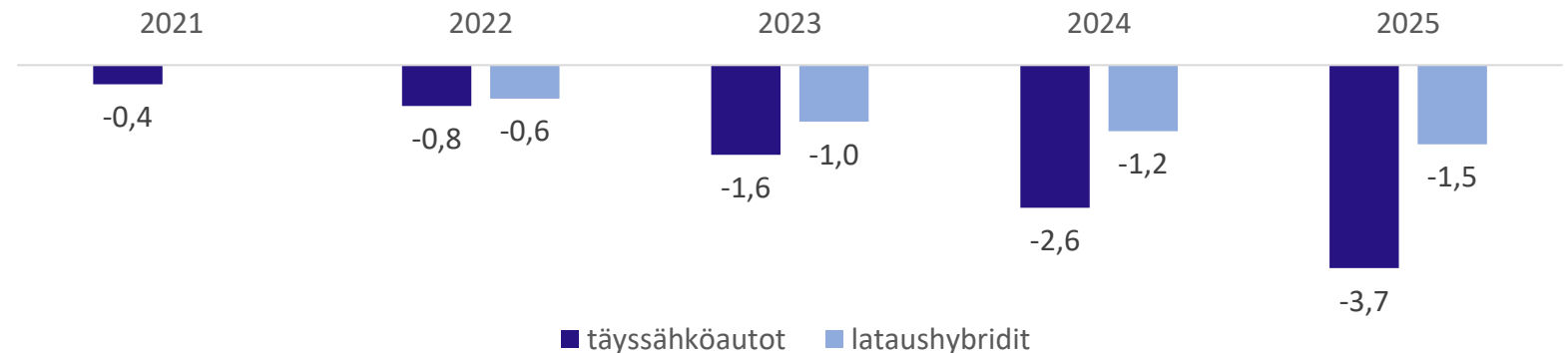


Työsuhdeautojen verokannusteen vaikutukset tulovero- ja kunnallisverokertymään

- vaikutukset tuloverokertymään ovat maltilliset, sillä suurin osa työsuhdeautoista on käytössä tuloverokertymän kannalta neutraalilla kokonaispalkkamallilla
- arvio kannusteiden aiheuttamista tulovero- ja kunnallisveromenetyksistä on vuosina 2021-2025 on yhteensä noin 13,4 miljoonaa euroa, josta noin 9,1 miljoonaa euroa koostuu täyssähköautojen ja noin 4,3 lataushybridien verokannusteesta

Arvio veroetuuden vaikutuksista tulo- ja kunnallisverokertymään (milj. euroa)

Alenemasta noin 70 prosenttia on tuloverokertymän ja noin 30 prosenttia kunnallisverokertymän alenemaa.

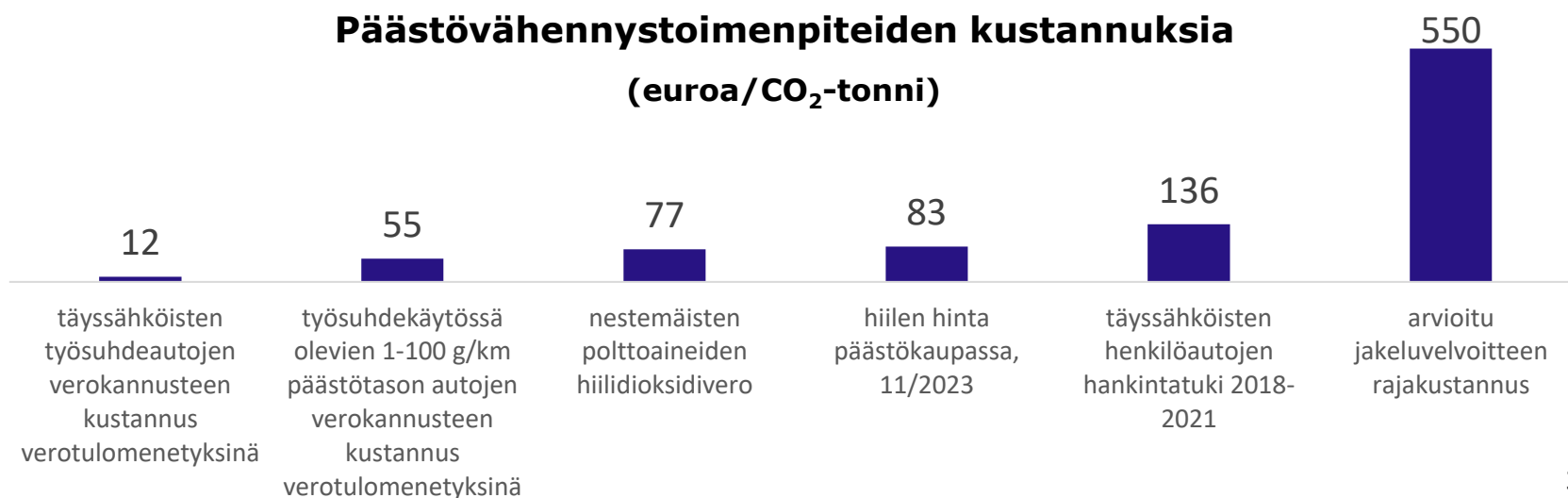


Työsuhdeautojen verokannuste on kustannustehokas päästövähennystoimenpide

- verotulojen vähenemä johtaa noin 400 euron verotukeen tuen kannustamana hankittua täyssähköautoa ja noin 600 euron verotukeen tuen kannustamana hankittua lataushybridiä kohti
- päästövähennystoimenä hankintakannuste on erittäin kustannustehokas: kannusteen päästövähennyskustannukset olisivat **täyssähköautoilla noin 12 euroa hiilidioksiditonille** ja **lataushybrideille noin 55 euroa hiilidioksiditonille** auton koko elinkaarelta, jos oletetaan, että etuudella hankitun ladattavan auton sijasta olisi hankittu keskimääräinen uusi bensiiniauto

Päästövähennystoimenpiteiden kustannuksia

(euroa/CO₂-tonni)





Työsuhdeautokannusteen arvioidut vaikutukset vuosina 2024-2030

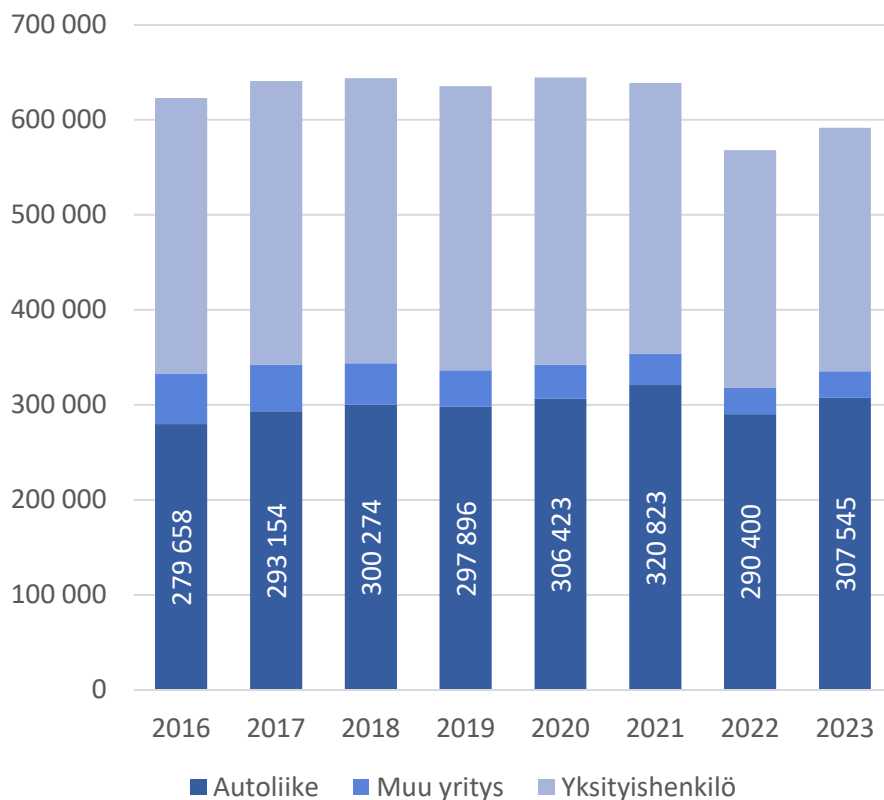
- työsuhdeautojen verokannusteen jatkaminen vuosina 2026-2030 nopeuttaisi huomattavasti autokannan sähköistymistä
- vuosina 2024-2030 kannuste lisäsi täyssähköautojen määrää autokannassa hieman alle 40 000 täyssähköautolla
- nopeampi sähköistyminen vähentäisi jakeluvälvoitteen nostopainetta hieman yli 1 prosenttiyksiköllä, mikäli kannuste jatkuisi nykyisen kaltaisena vuoden 2030 loppuun asti
- tämä vähentäisi polttonesteiden hintapainetta noin 2 sentillä litralta
- polttoaineveron alennuksena vastaava hintapaineen purku maksaisi noin 100 miljoonaa euroa vuodessa

A photograph of several cars parked in a row in a showroom, viewed from a low angle. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The cars are modern, with visible headlights and wheels. The floor is highly reflective, showing the cars' reflections. The background consists of large windows or glass partitions.

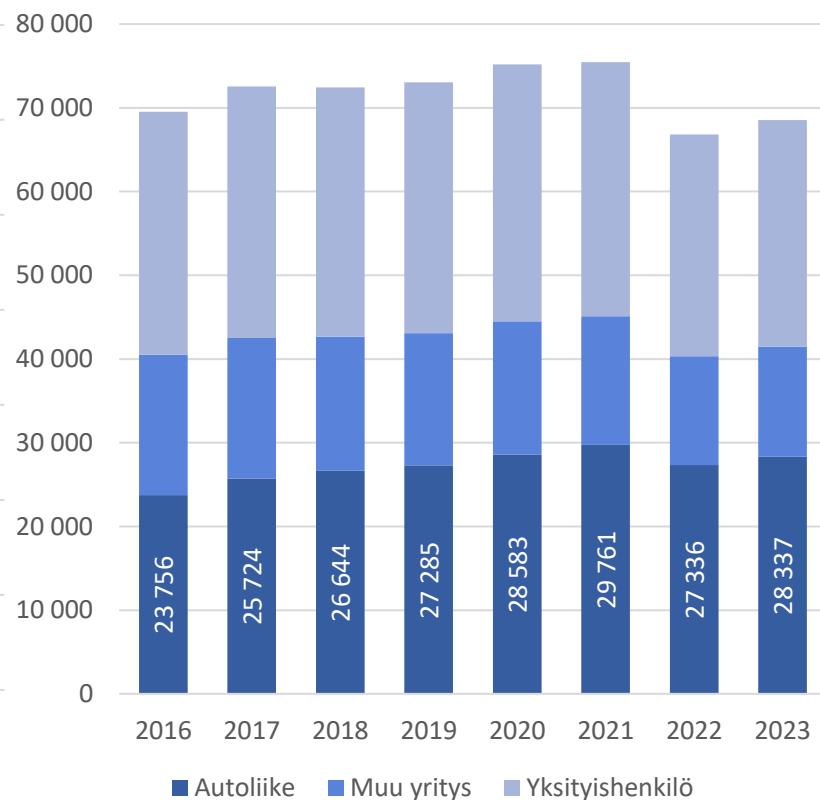
Käytettyjen autojen markkinassa vilkasta

Käytettyjen henkilö- ja pakettiautojen markkina

Henkilöautokaupan jakautuminen liikkeiden tekemiin ja yksityishenkilöiden välisiin kaappoihin



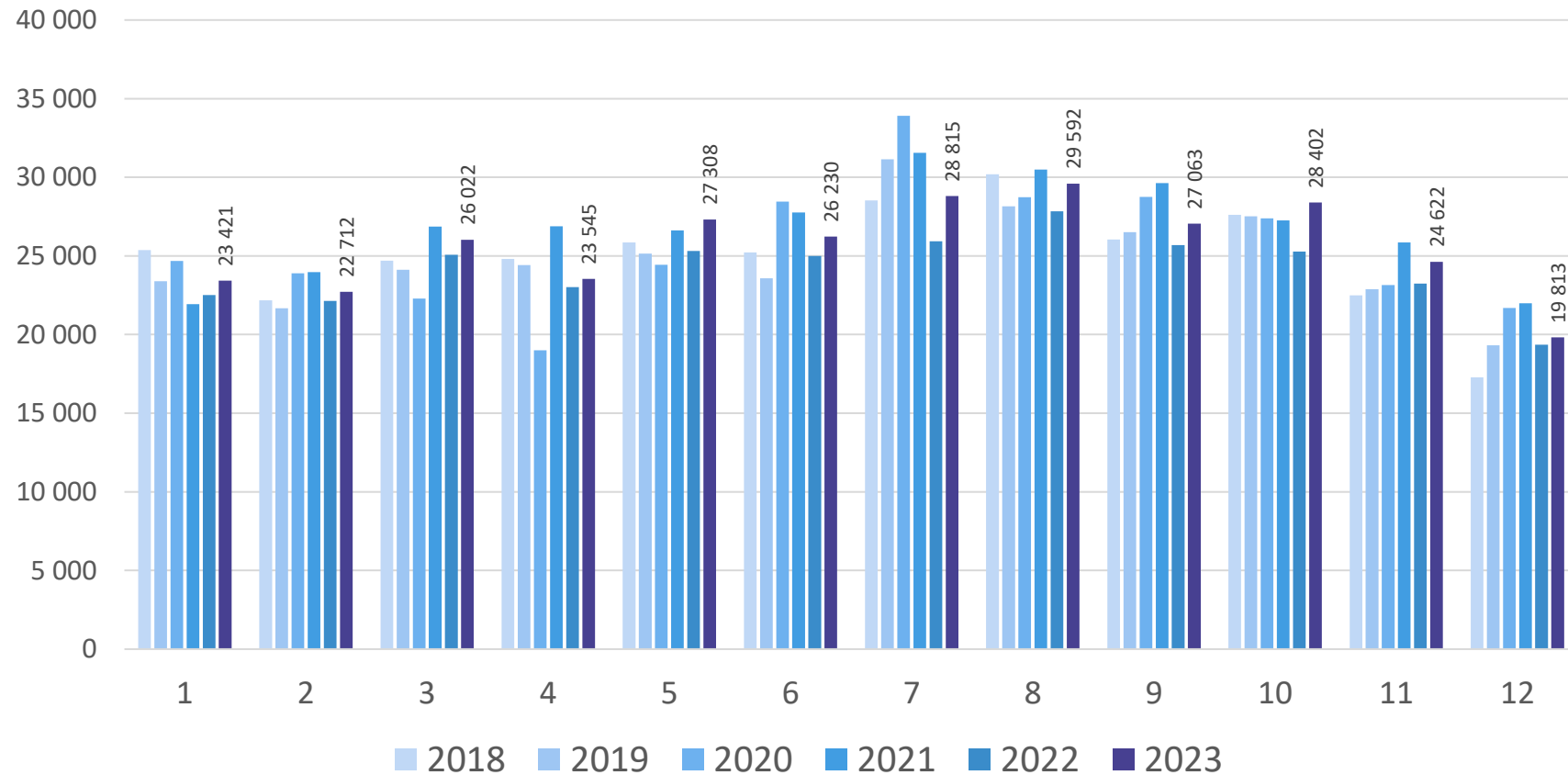
Pakettiautokaupan jakautuminen liikkeiden tekemiin ja yksityishenkilöiden välisiin kaappoihin



- vuonna 2023 tehtiin noin 590 000 käytetyn henkilöauton kauppaa, näistä hieman yli puolet autoliikkeissä
- autoliikkeiden käytettyjen henkilöautojen kauppaa kasvoi vuonna 2023 noin 5,9 prosentilla vuoteen 2022 nähden
- vuonna 2023 tehtiin noin 69 000 käytetyn pakettiauton kauppaa, näistä noin 40 prosenttia tehtiin autoliikkeissä
- käytettyjä pakettiautoja autoliikkeet myivät vuonna 2023 noin 28 300, kasvua edelliseen vuoteen noin 3,7 prosenttia

Tilasto ei sisällä käytettynä maahantuotuja henkilöautoja.
Netwheels, aineistolähteenä Traficommin liikenneasioiden rekisteri

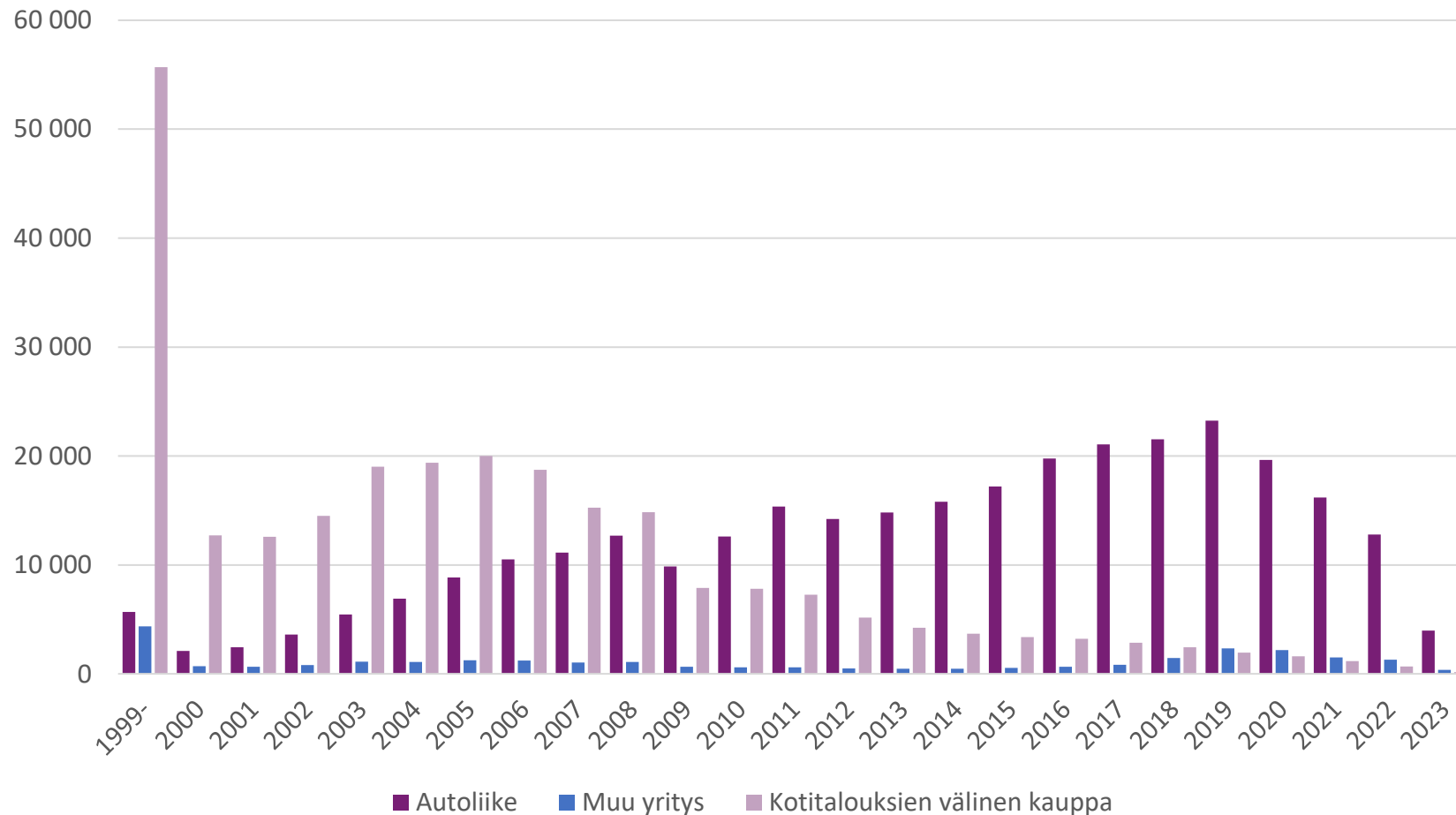
Autoliikkeistä myytyjen käytettyjen autojen kauppavuosit 2018-2023



- käytettyjen autojen kauppavuosi kääntyi laskuun vuoden 2022 keväällä
- vuoden 2023 aikana käytettyjen autojen kauppavuosi on käytyin 5,9 prosenttia viime vuotta vilkkaammin

Autoliikkeiden kautta kulkevat uusimmat vaihtoautot

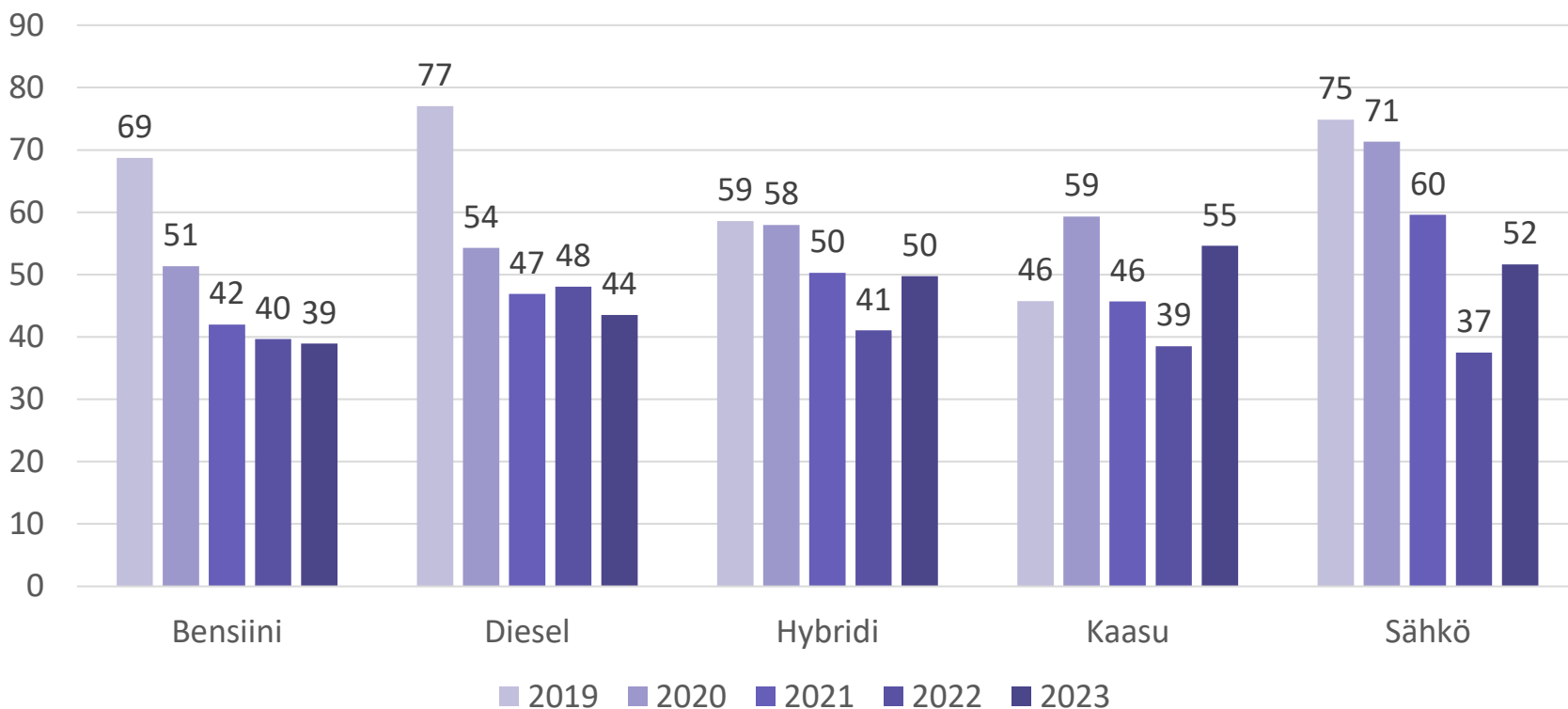
Käytettyjen henkilöautojen kauppa vuosimalleittain vuonna 2023



- käytettyjen autojen kaupassa autojen keski-ikä on noin 14,6 vuotta
- autoliikkeiden kautta kulkevat tyypillisimmin alle 10-vuotiaat autot - noin 84 prosenttia alle 10-vuotiaista autoista on autoliikkeiden myymiä
- autoliikkeiden kautta myytyjen vaihtoautojen keski-ikä on noin 10 vuotta
- kotitalouksien välisessä kaupassa omistajaa vaihtavien autojen keski-ikä on noin 20 vuotta

Autoliikkeiden myymien vaihtoautojen keskimääräiset myyntiajat

Autoliikkeiden myymien autojen keskimääräinen varastopäivien määrä

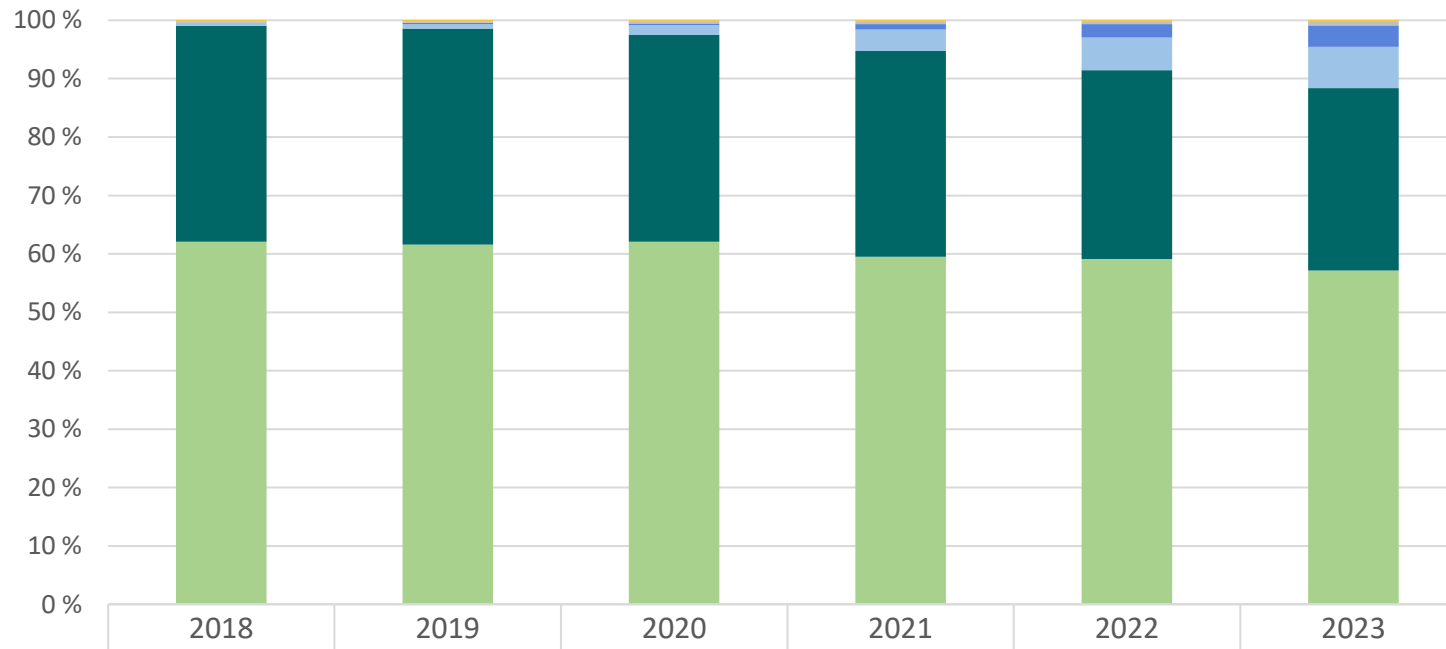


Hybridiajoneuvot sisältävät lataushybridit sekä ei-ladattavat hybridit (täyshybridit ja kevythybridit)

Netwheels Mittaristo, aineistolähteenä Traficomien liikenneasioiden rekisteri

- käytettyjen autojen kaupassa myyntiajat ovat viime vuosina keskimäärin lyhentyneet
- myytyjen käytettyjen autojen keskimääräinen varastopäivien määrä oli vuonna 2022 noin 42 päivää ja vuonna 2023 noin 43 päivää
- vuonna 2022 erityisesti ladattavien autojen ja hybridautojen kysyntä kasvoi, ja niiden myyntiajat lyhenivät eniten ladattavien autojen kysynnän kasvun ja uusien autojen huonon saatavuuden takia
- vuonna 2023 myös ladattavien autojen myyntiajat normalisoituivat

Autoliikkeiden myymien käytettyjen henkilöautojen käyttövoimajakauman kehitys



■ etanoli	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %
■ kaasu	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,5 %	0,7 %
■ täyssähkö	0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,9 %	2,3 %	3,7 %
■ ladattava hybridi	0,5 %	0,8 %	1,7 %	3,7 %	5,6 %	7,1 %
■ diesel	37,0 %	37,0 %	35,4 %	35,2 %	32,3 %	31,2 %
■ benksiini	62,1 %	61,6 %	62,1 %	59,5 %	59,1 %	57,1 %

- 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 ja vuonna 2023 noin 11 prosenttiin

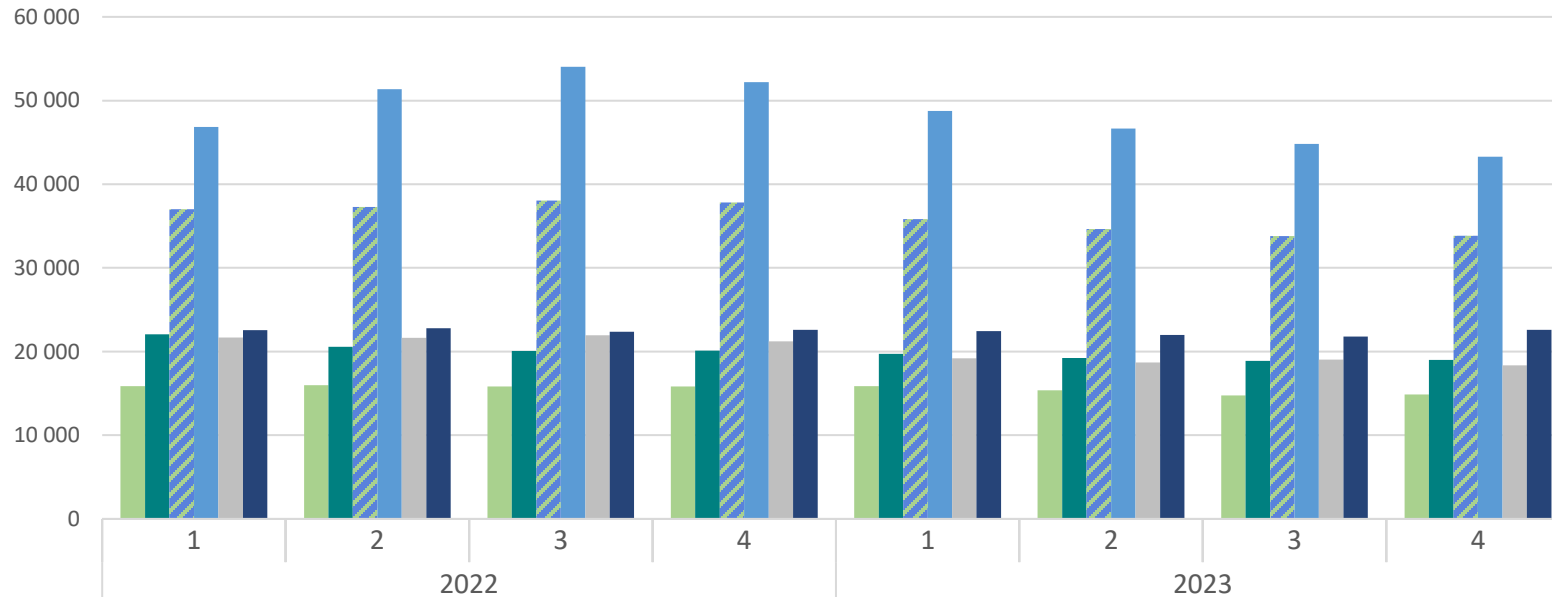
Autoliikkeiden vuonna 2023 myymien käytettyjen autojen suosituimmat merkit ja mallit

	Merkki		
1	TOYOTA	34 379	11 %
2	VOLKSWAGEN	31 202	10 %
3	VOLVO	28 234	9 %
4	MERCEDES-BENZ	27 495	9 %
5	BMW	22 372	7 %
6	SKODA	20 195	7 %
7	AUDI	18 494	6 %
8	FORD	18 130	6 %
9	KIA	13 207	4 %
10	NISSAN	12 526	4 %

	Merkki	Malli		
1	SKODA	OCTAVIA	10 613	3,5 %
2	VOLKSWAGEN	GOLF	9 988	3,3 %
3	TOYOTA	COROLLA	7 991	2,6 %
4	MERCEDES-BENZ	C-SARJA	7 871	2,6 %
5	VOLKSWAGEN	PASSAT	7 261	2,4 %
6	BMW	3-SARJA	6 967	2,3 %
7	TOYOTA	YARIS	6 655	2,2 %
8	FORD	FOCUS	6 632	2,2 %
9	MERCEDES-BENZ	E-SARJA	6 533	2,2 %
10	BMW	5-SARJA	6 246	2,1 %

Käytettyjen autoliikkeiden myymien autojen pyyntihintojen kehitys kvartaaleittain

Autoliikkeiden myymien käytettyjen autojen keskimääräiset pyyntihinnat vuosineljänneksittäin



	2022				2023			
	1	2	3	4	1	2	3	4
bensiini	15 874	15 961	15 810	15 837	15 857	15 377	14 744	14 880
diesel	22 075	20 553	20 082	20 096	19 728	19 235	18 880	18 994
hybridi	37 024	37 302	38 067	37 809	35 813	34 643	33 803	33 858
sähkö	46 849	51 377	54 030	52 224	48 765	46 642	44 813	43 282
kaasu	21 661	21 643	21 927	21 225	19 190	18 705	19 025	18 356
yhteensä	22 563	22 789	22 382	22 612	22 450	21 974	21 798	22 592

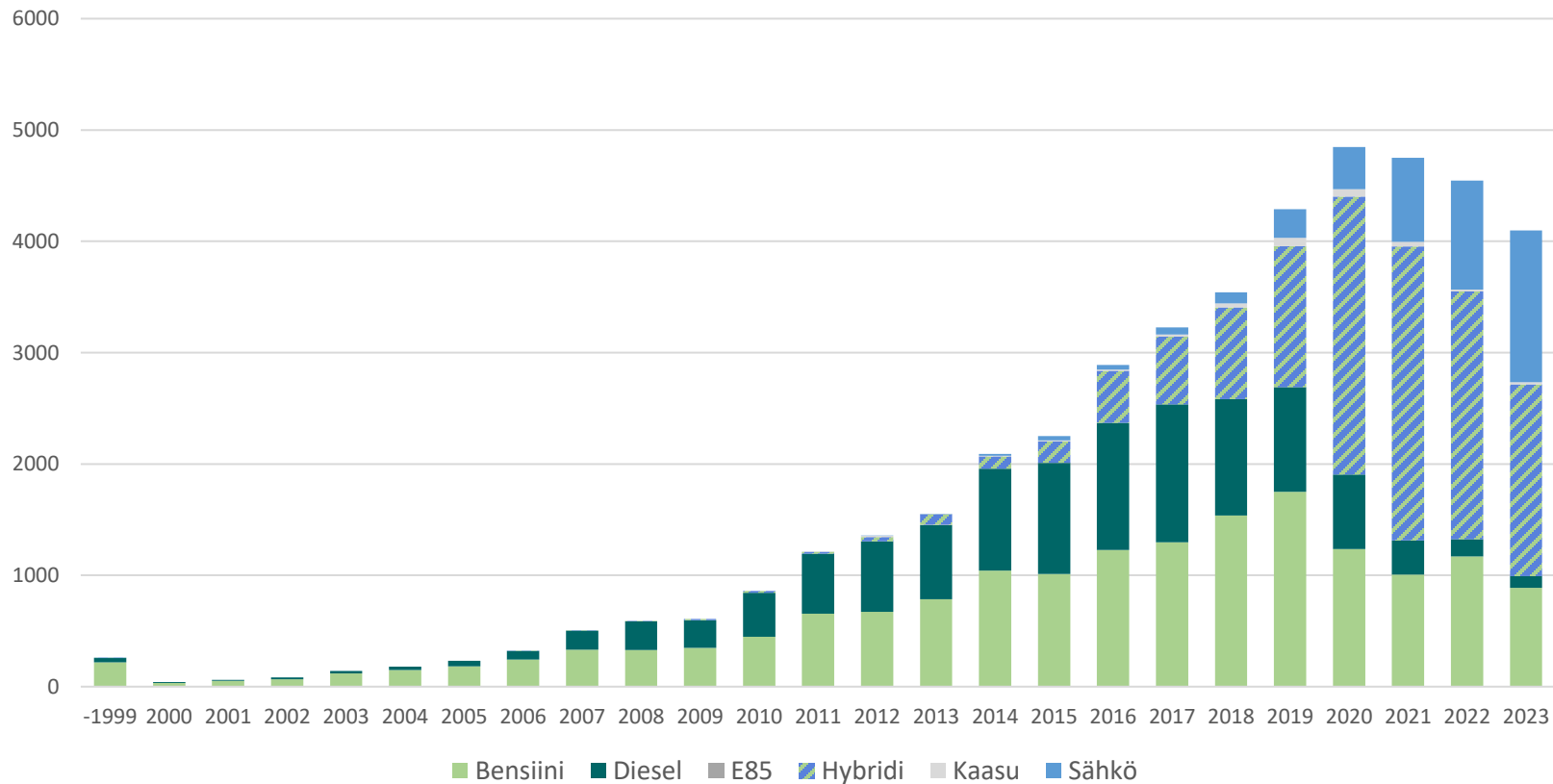
Hybridiajoneuvot sisältävät lataushybridit sekä ei-ladattavat hybridit (täyshybridit ja kevythybridit)

Netwheels, Mittaristo ja Traficomien liikenneasioiden rekisteri

- autoliikkeiden myymien autojen keskimääräinen pyyntihinta on vuonna 2023 ollut noin 22 200 euroa
- hinta on hieman noussut viime vuosina
- hintojen nousu liittyy ensisijaisesti siihen, että ladattavien autojen osuus vaihtoautokaupasta on kasvanut
- autoliikkeiden myymien sähköautojen keski-ikä alentunut, sillä sähköautojen osuus ensirekisteröinneistä on kasvanut viime vuosina nopeasti
- käytettyjen sähköautojen hinnat nousivat vuoden 2022 keväällä, kun polttoaineiden nopea hinnan nousu lisäsi niiden kysyntää ja uusien sähköautojen toimitusajat olivat komponenttipulan takia poikkeuksellisen pitkiä

Autoliikkeiden vaihtoautovarasto vuosimalleittain joulukuussa 2023

Autoliikkeiden vaihtoautovarasto vuosimalleittain 13.12.2023



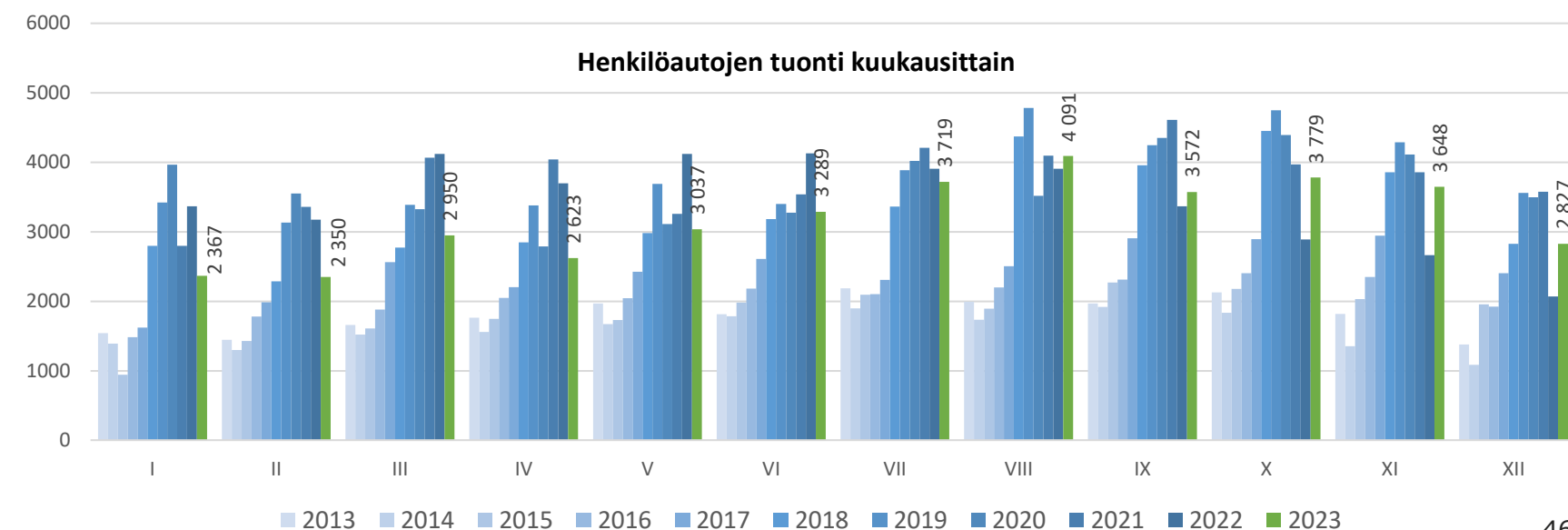
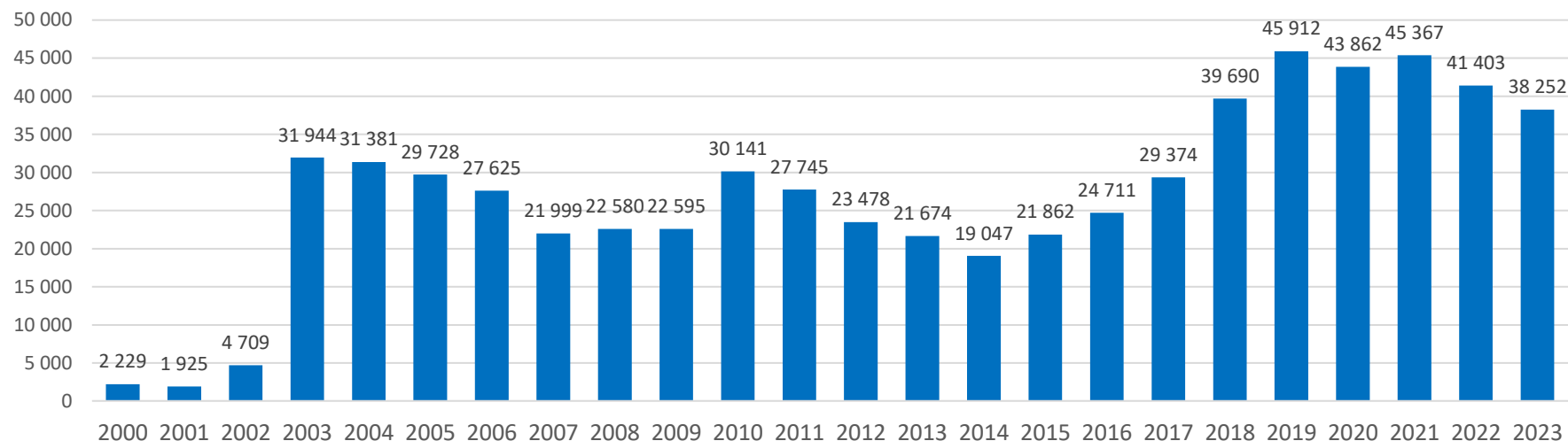
Hybridiajoneuvot sisältävät lataushybridit sekä ei-ladattavat hybridit (täyshybridit ja kevythybridit)

Netwheels, Mittaristo ja Traficom:n liikenneasioiden rekisteri

- autoliikkeiden vaihtoautovarastossa oli lokakuussa eniten vuosimallien 2020-2023 autoja
- dieselautojen osuus korostuu erityisesti vuosimallien 2011-2019 autoissa
- bensiinivaihtoautojen määrä on ikäluokittain suhteellisen tasainen
- myynnissä olevat sähköautot ovat pääosin tänä tai viime vuonna ensirekisteröityjä

Käytettynä maahantuotujen henkilöautojen määrän kehitys

- 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
- vuonna 2023 tuonti väheni noin 8 prosentilla vuoteen 2022 nähden
- syksyn 2023 aikana tuonti on kääntynyt kasvuun
- kasvun ennakoitaan jatkuvan myös vuonna 2024



Käytettynä maahantuotujen henkilöautojen käyttövoimajakauma

- sähköautojen osuus käytettynä maahantuoduista autoista kasvoi poikkeuksellisen nopeasti vuonna 2022
- sähköautojen osuuden kasvu hidastui vuonna 2023, kun uusien sähköautojen saatavuus on merkittävästi parantunut
- vuonna 2023 noin 38 prosenttia tuonnista on ollut ladattavia hybridejä
- dieselautojen osuus tuonnista on pienentynyt noin 14 prosenttiin

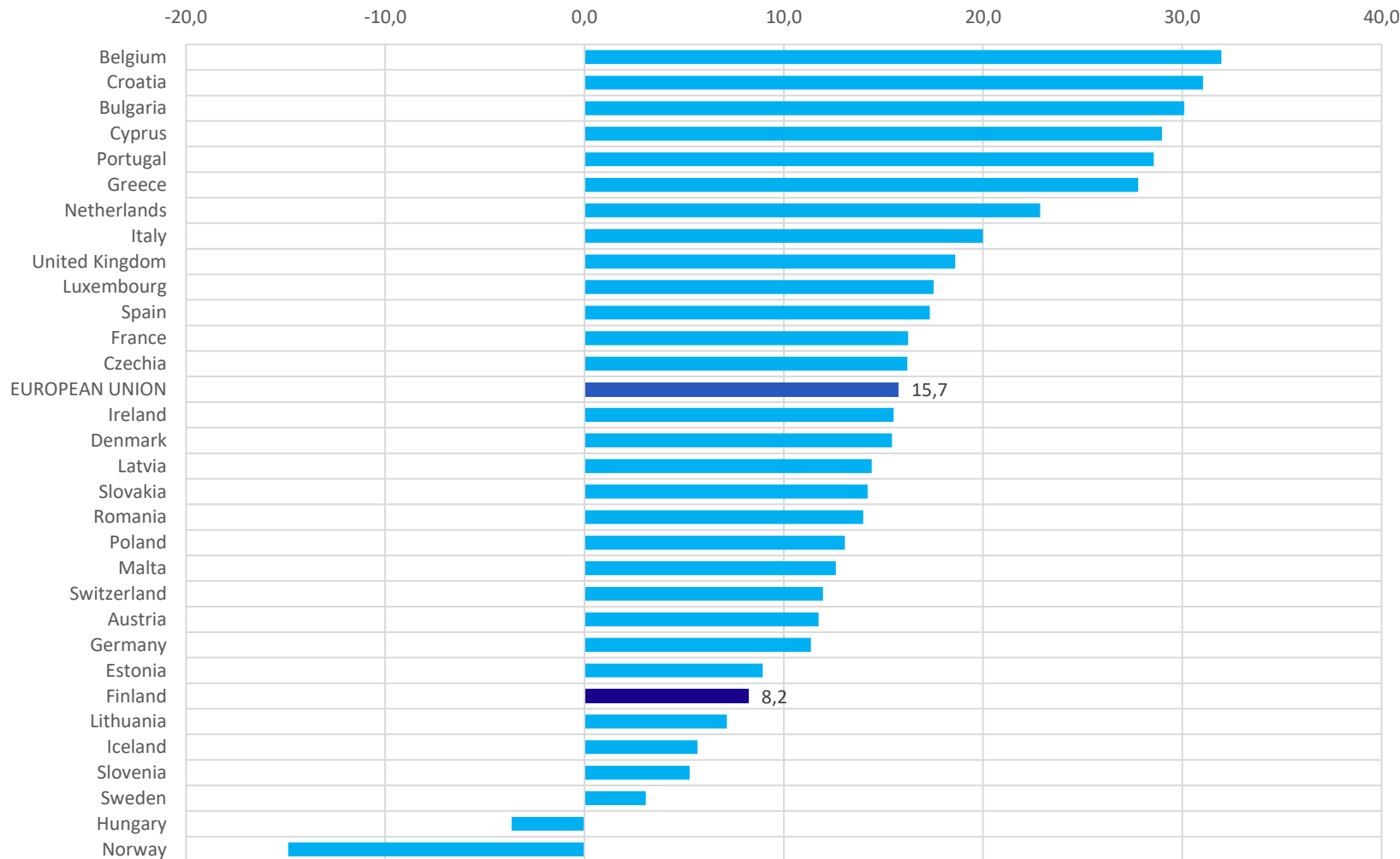




Suomen markkinat pohjoismaisessa ja eurooppalaisessa vertailussa

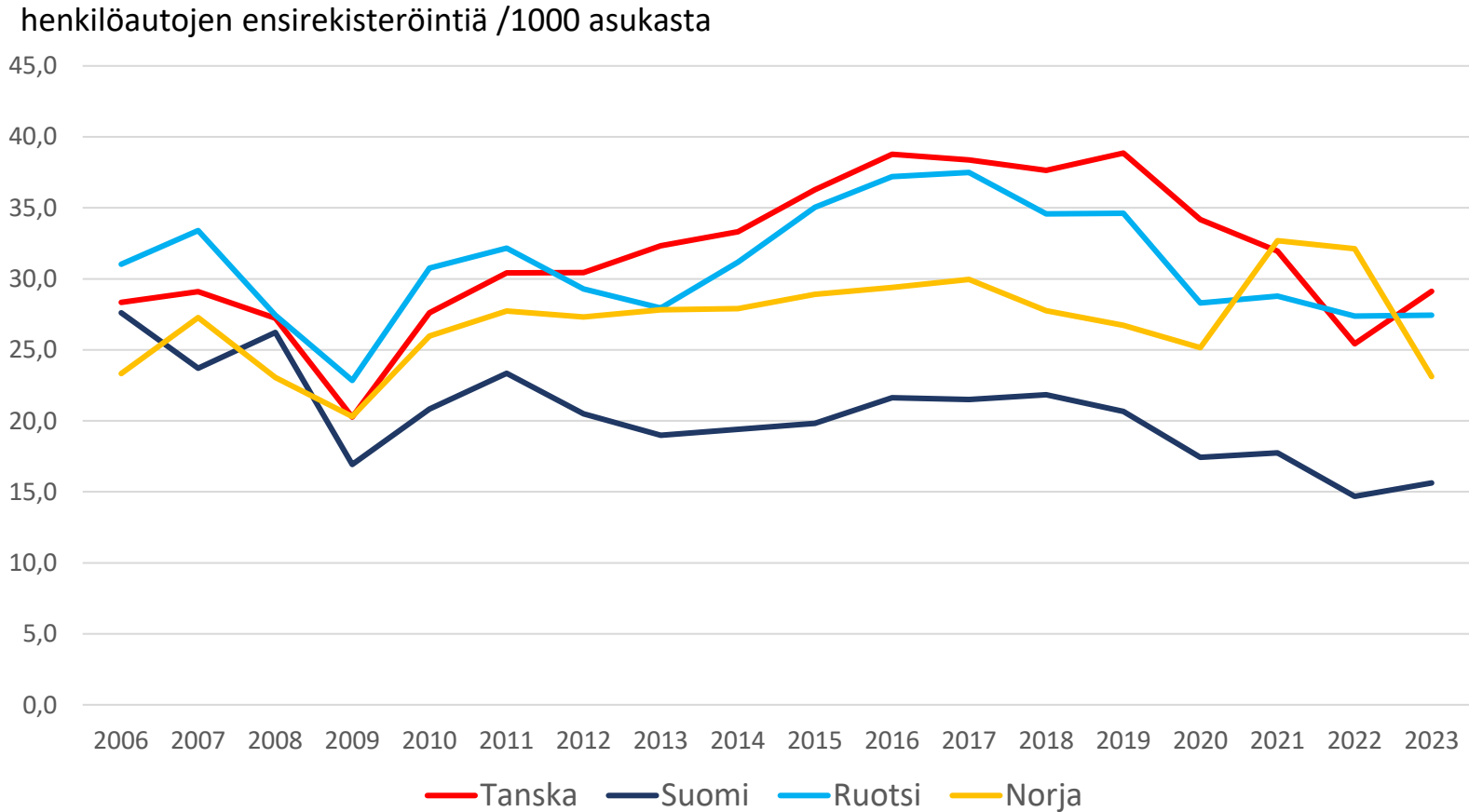
Henkilöautojen ensirekisteröinnit kasvoivat edellisvuoteen nähden lähes koko Euroopassa

Henkilöautojen ensirekisteröintien muutos tammi-marraskuussa 2023 edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan nähden (%)

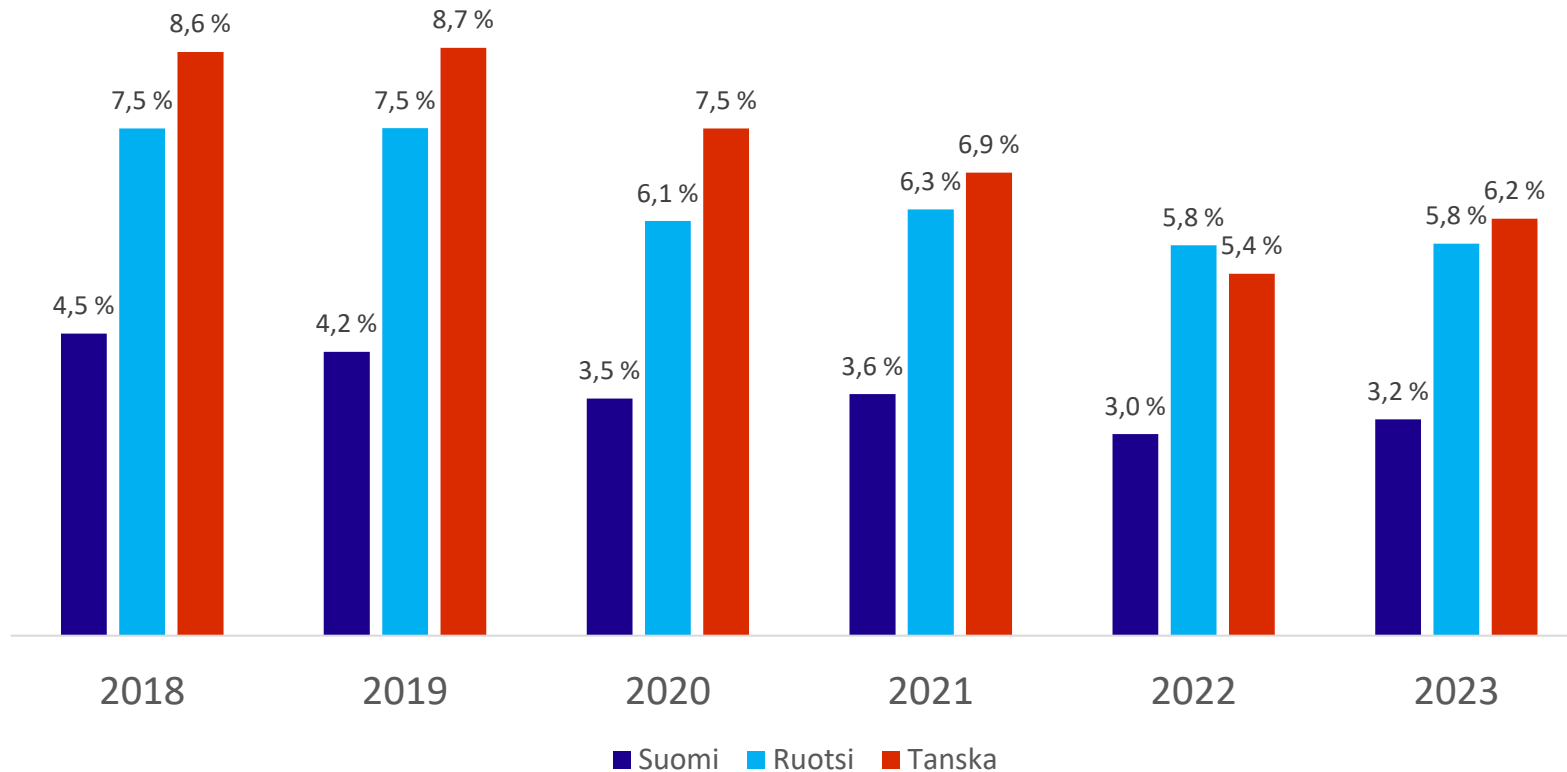


- vuonna 2022 geopoliittisen tilanteen syventämä komponenttipula, tuotantokatkokset ja raaka-aineiden heikentynyt saatavuus leikkasivat henkilö- ja pakettiautojen rekisteröintejä ja kysyntää koko Euroopassa
- vuonna 2023 rekisteröintien määrä on lähes kaikissa Euroopan missä käänntynyt kasvuun, kun toimitusvaikeudet on pääosin voitettu ja vuosina 2021-2022 kertynyttä tilauskantaa on päästy purkamaan
- Suomessa kasvu oli maltillista

Ensirekisteröintien määrä Pohjoismaissa asukaslukuun suhteutettuna

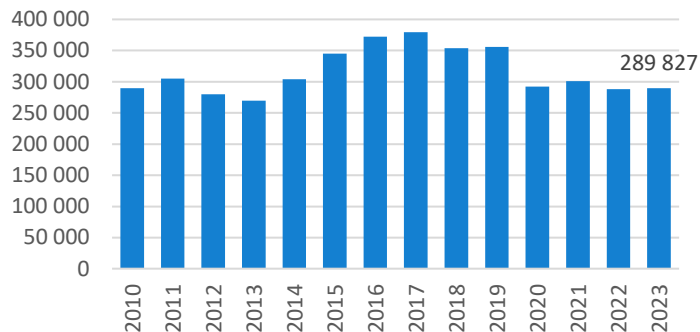


Ensirekisteröintien osuus autokannasta



- autokannan kiertonopeus on hidastunut Suomessa viime vuosien aikana
- vuosina 2000-2010 osuus oli keskimäärin 5,5 prosenttia
- vuonna vuosina 2022-2023 vain hieman yli 3 prosenttia autokannasta uusiutui
- autokannan keski-ikä alentaminen edellyttäisi että 5-6 prosenttia autokannasta uusiutuisi vuosittain – tämä tarkoittaisi Suomessa noin 140 000 henkilöauton vuosittaista ensirekisteröintimäärää
- esimerkiksi Ruotsissa ja Tanskassa keskimäärin 5-8 prosenttia autokannasta on poikkeuksellisesta markkinasta huolimatta viime vuosina uusiutunut

Ruotsissa henkilöautojen rekisteröinnit olivat samaa tasoa kuin vuonna 2022 – paketti- ja kuorma-autojen rekisteröinnit kasvoivat

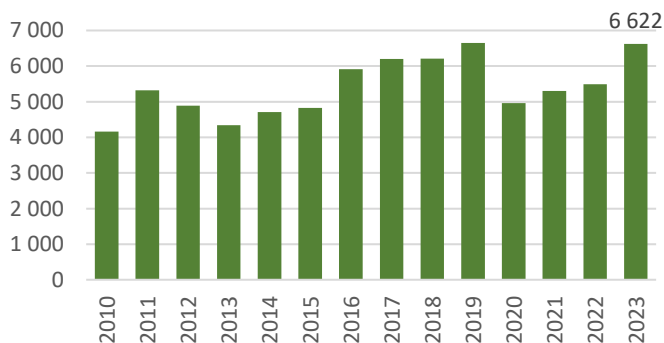


289 827
+0,6 %



- 3,5 t

44 713
+26,6 %

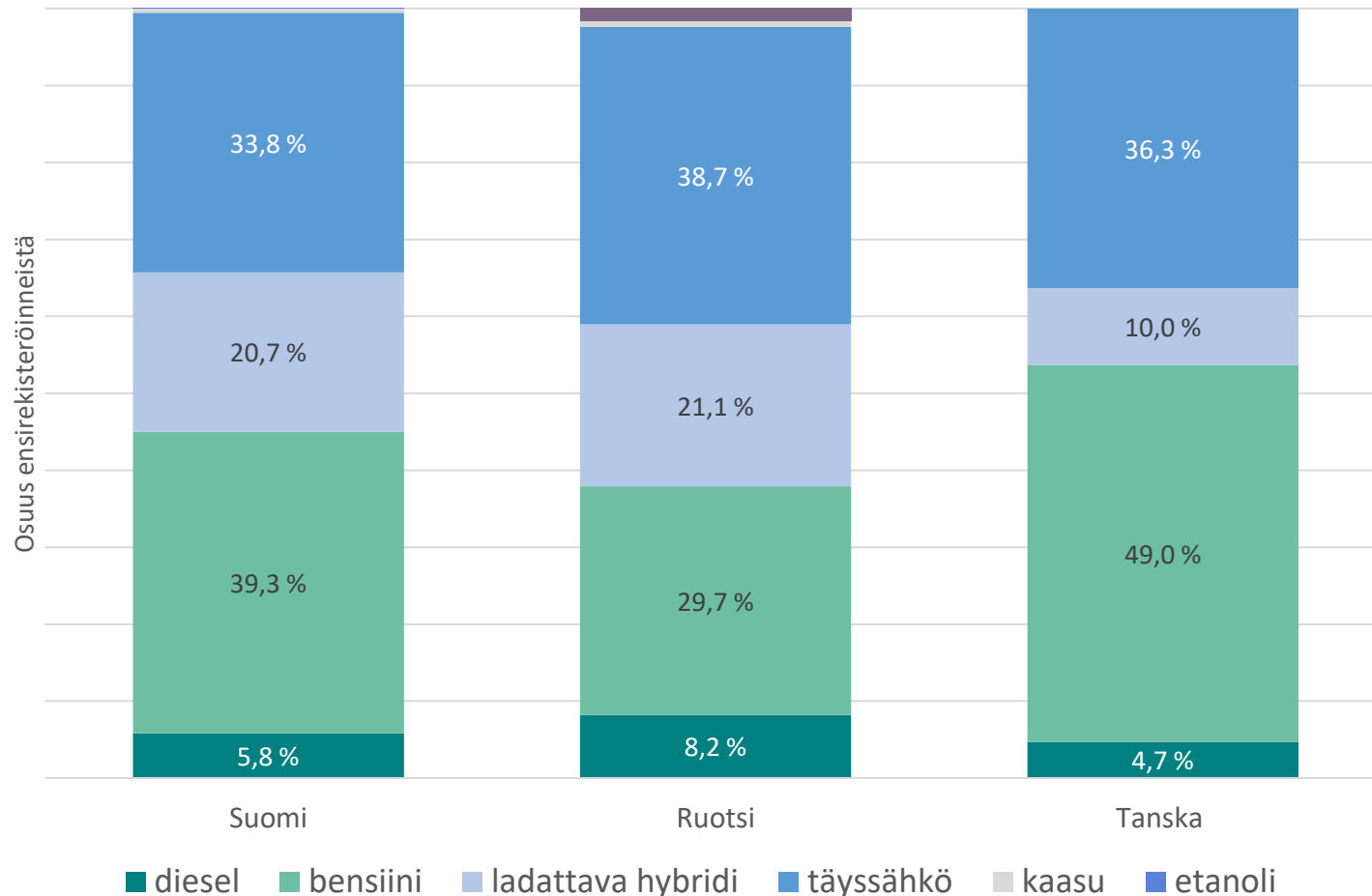


16 t -

6 622
+20,6 %

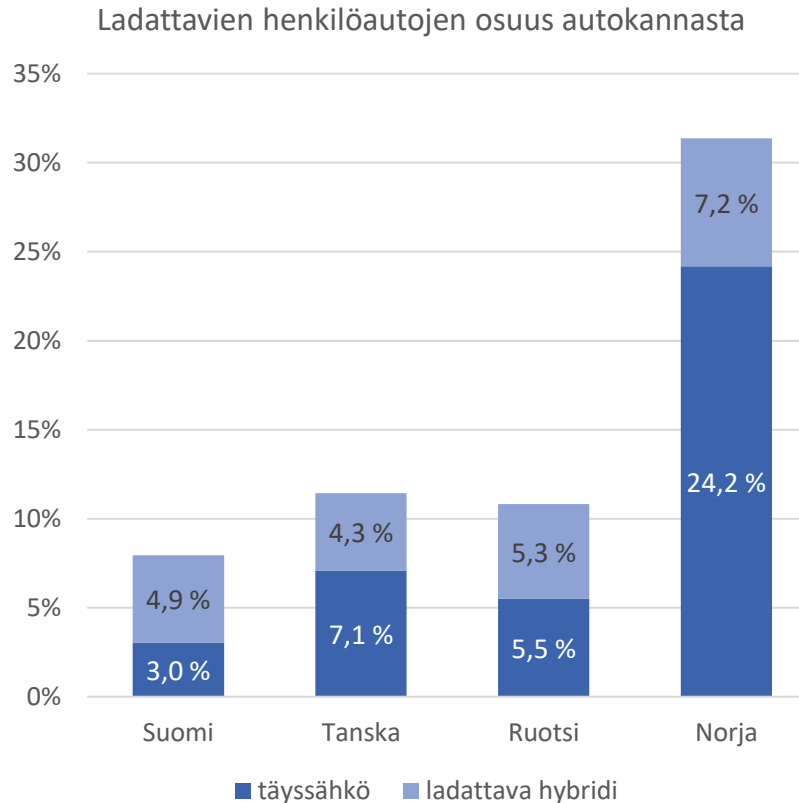
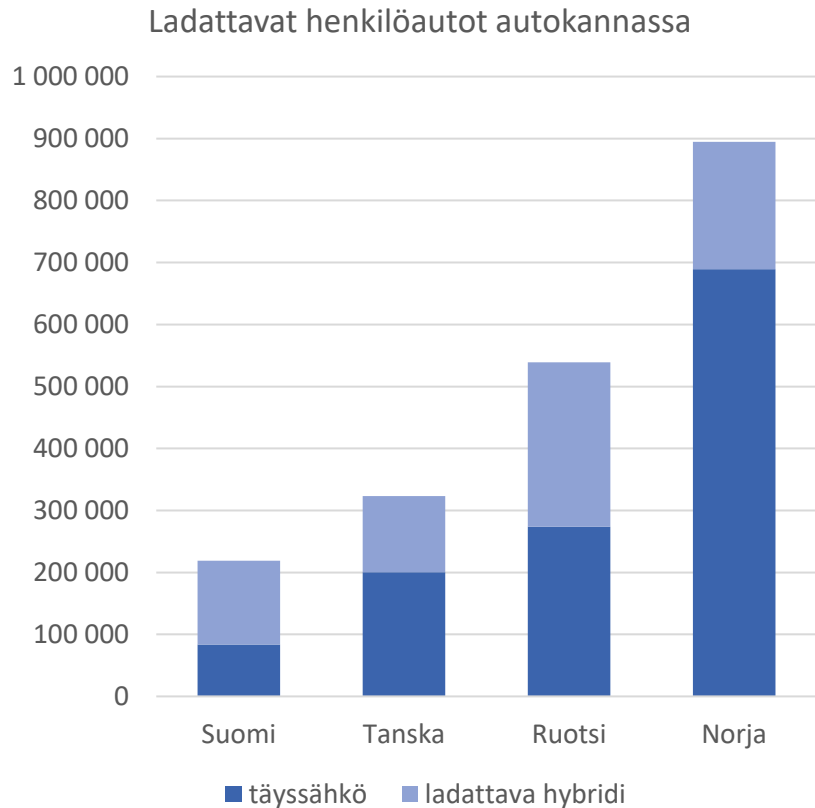
- paketti- ja kuorma-autojen rekisteröintien määrä kasvoi selvästi
- pakettiautojen rekisteröintimäärä kasvoi eniten, mutta jäi vielä pandemiaa edeltävää tasoa alemmas

Suomi jää hieman muista pohjoismaista täyssähköautojen osuudessa



- hankintatukien kannustamana täyssähköautojen osuus rekisteröinneistä kasvoi Ruotsissa vuonna 2022 noin 33 prosenttiin ja vuonna 2023 noin 39 prosenttiin
- sähköistymisen kasvu Ruotsissa on hidastunut, sillä sähköautojen hankintatuet päättyivät 2022 marraskuun alussa – tukea jaetaan kuitenkin edelleen ennen tätä tilattuihin sähköautoihin
- Tanskassa sähköautojen osuus kasvoi noin 20 prosentista 36 prosenttiin

Autokannan sähköistyminen pohjoismaissa



- Norjan henkilöautokannassa on lähes 700 000 ja Ruotsin autokannassa noin 280 000 täyssähköautoa
- Tanskassa täyssähköautoja on noin 200 000
- Suomi on 7-8 vuotta jäljessä Norjan ja 3-4 vuotta jäljessä Ruotsin ja Tanskan sähköistymiskehityksestä

Norjan tiedot 31.12.2023, <https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/elbilbestand/>

Ruotsin tiedot 31.12.2023, <https://www.elbilsstatistik.se/>

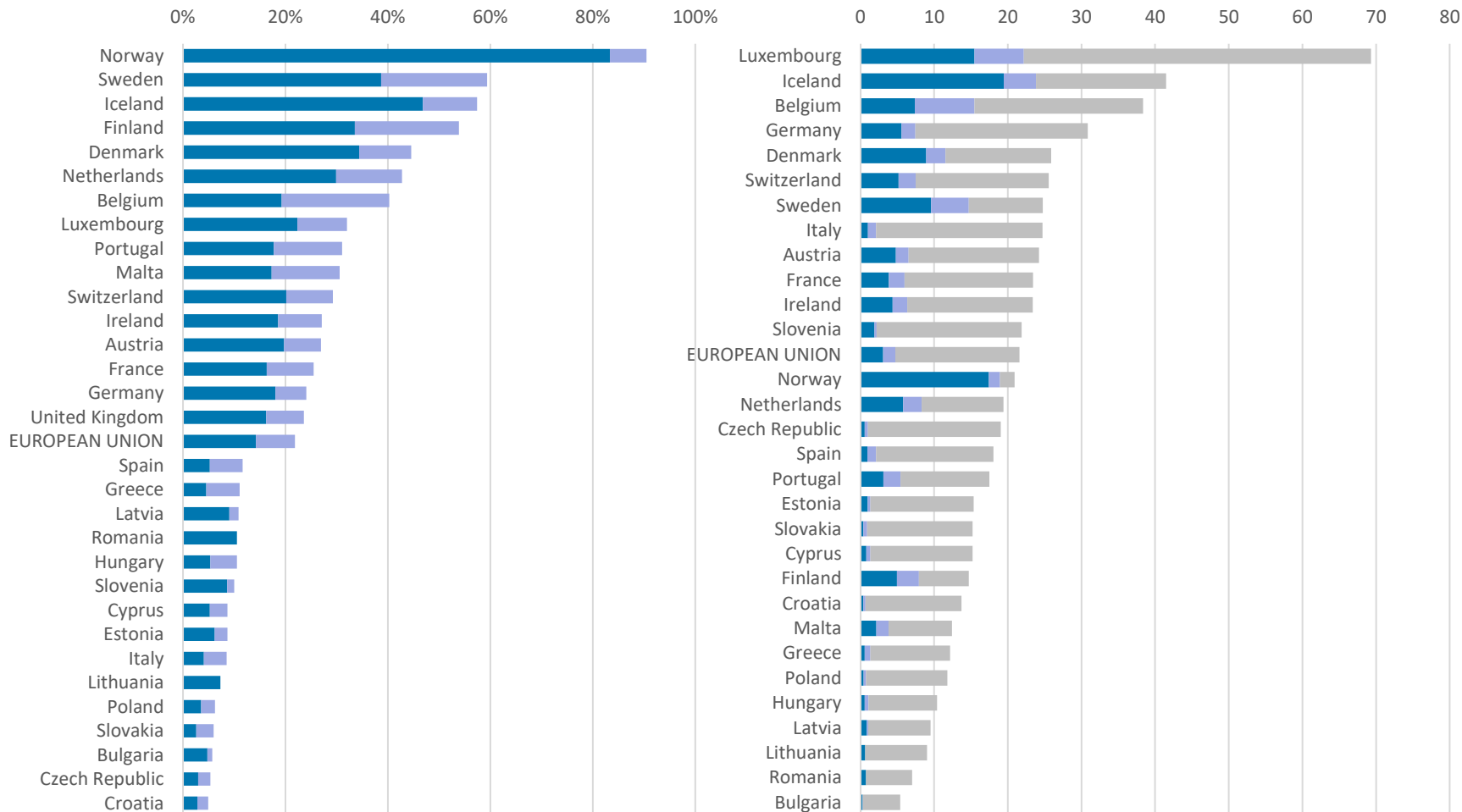
Tanskan tiedot 31.12.2023, <https://www.statistikbanken.dk>

Suomen tiedot 31.12.2023, Tilastokeskus

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

Ladattavien autojen osuus ensirekisteröinneistä tammi-marraskuussa 2023

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



- Suomessa ladattavien autojen korkeaa osuutta selittää ennen kaikkea muiden käyttövoimien rekisteröintien pieni määrä
- Suomessa asukaslukuun suhteutetut rekisteröinnit jäävät selvästi alle EU-maiden keskiarvon



Kuorma- ja pakettiautomarkkinan näkymät

Markkinaennusteet vuodelle 2024

Ajoneuvolaji	2020	muutos vuoteen 2019	2021	muutos vuoteen 2020	2022	muutos vuoteen 2021	2023	muutos vuoteen 2022	ennuste 2024 *)	muutos vuoteen 2023
henkilöautot	96 415	-15,6 %	98 484	+2,1 %	81 700	-17,0 %	87 508	+7,1 %	79 000	-9,7 %
pakettiautot	12 842	-12,7 %	12 893	+0,4 %	11 193	-13,2 %	11 023	-1,5 %	11 000	-0,0 %
kuorma-autot, alle 6 t	871	+4,2 %	886	+1,7 %	747	-15,7 %	862	+15,4 %	850	-1,4 %
kuorma-autot, 6-16 t	242	-11,4 %	224	-7,4 %	174	-22,3 %	195	+12,1 %	180	-7,7 %
kuorma-autot yli 16 t	2 317	-20,4 %	2 426	+4,7 %	2 420	-0,2 %	2 892	+19,5 %	2 200	-23,9 %
kuorma-autot yhteensä	3 430	-14,7 %	3 536	+3,1 %	3 341	-5,5 %	3 949	+18,2 %	3 230	-18,2 %
linja-autot, alle 8 t	127	-32,8 %	115	-9,4 %	102	-11,3 %	122	+19,6 %	110	-9,8 %
linja-autot, 8 t -	157	-61,1 %	247	+57,3 %	314	+27,1 %	124	-141,9 %	300	+141,9 %
linja-autot yhteensä	284	-52,1 %	362	+27,5 %	416	+14,9 %	249	-40,1 %	410	+64,7 %

*) Henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2024 ennusteita on tarkastettu 13.12.2023 ja kuorma- ja linja-autojen 21.11.2023.

Kuorma-autokannan muutokset vuonna 2023

Liikennekäytössä olleiden kuorma-autojen määrä väheni noin 2,7 prosentilla vuonna 2023

Kuorma-autokanta

90 086 kuorma-autoa

- 36 % alle 6 t
- 11 % 6-15,9 t
- 53 % 16 t-

-2,7 %

Käytettynä
myydyt autot
15 866
18 %
autokannasta

Uutena
ensi-
rekiste-
roidyt
3 949

+18,2 %

Uutena
ensirekisteröidyt
kuorma-autot
3 949
4,3 %
autokannasta

Käytettynä
maahantuodut
kuorma-autot
1 206
1,3 %
autokannasta

Käytettynä
maahan-
tuodut
1 206

-25,7 %

-3,5 %

80 % yritysomistuksessa & 20 % yksityisomistuksessa

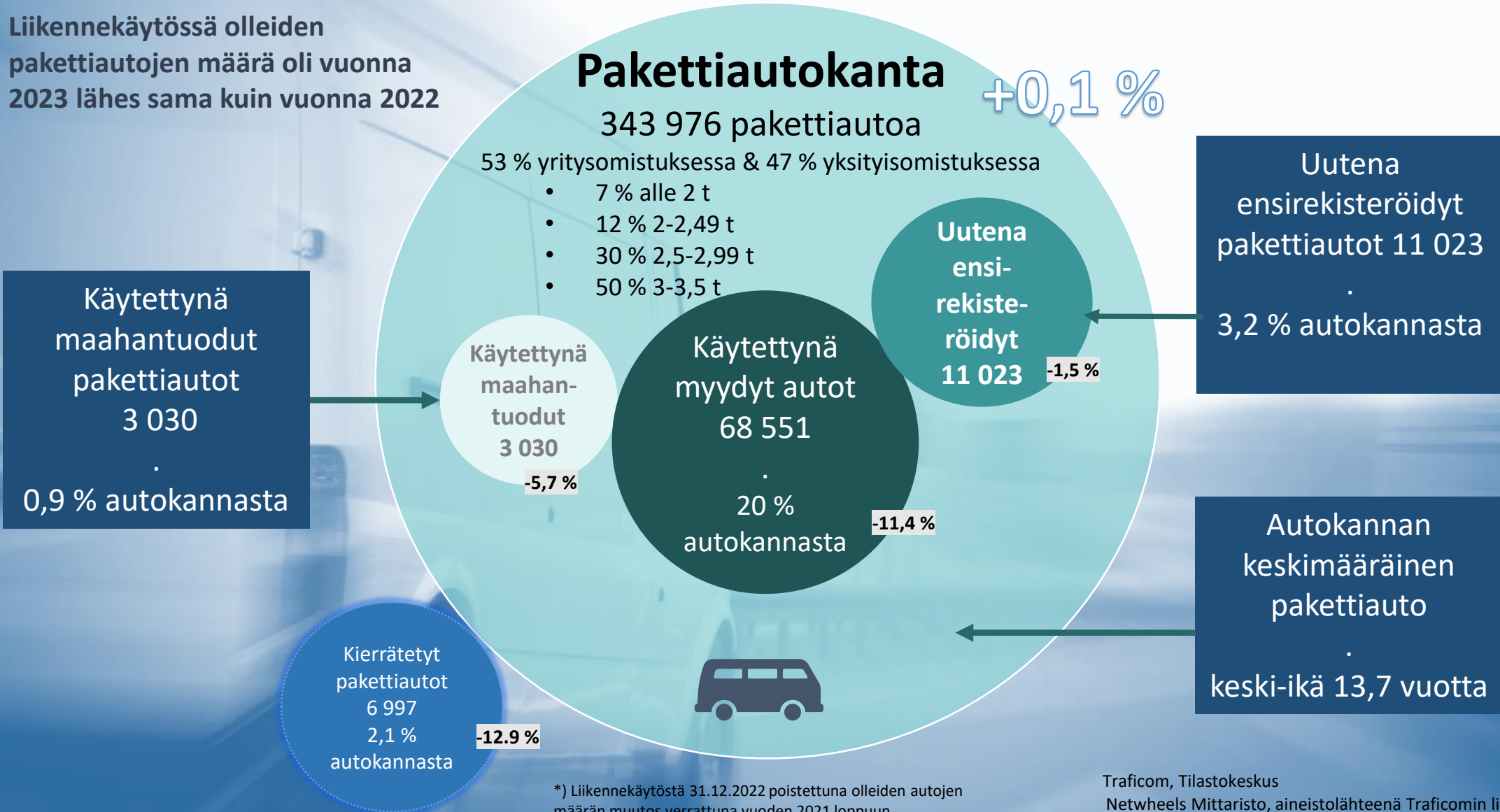


Autokannan
keskimääräinen
kuorma-auto
keski-ikä 14,9 vuotta

*) Liikennekäytöstä 31.12.2023 poistettuna olleiden autojen määrän muutos verrattuna vuoden 2022 loppuun

Pakettiautokannan muutokset vuonna 2023

Liikennekäytössä olleiden pakettiautojen määrä oli vuonna 2023 lähes sama kuin vuonna 2022



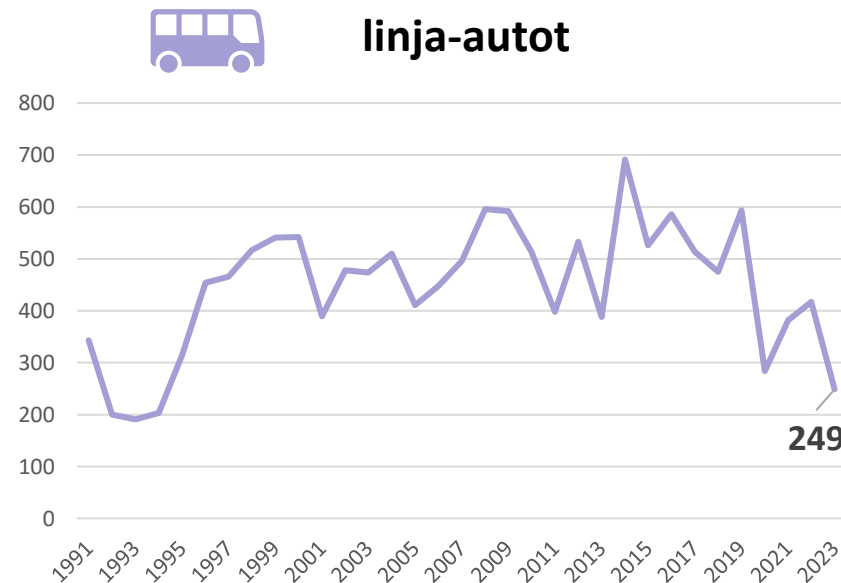
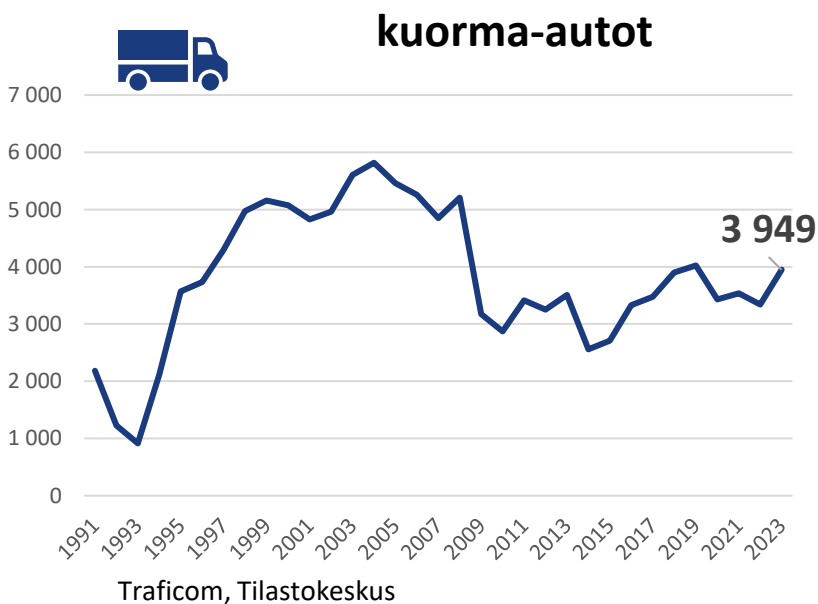
*) Liikennekäytöstä 31.12.2022 poistettuna olleiden autojen määrän muutos verrattuna vuoden 2021 loppuun

Traficom, Tilastokeskus

Netwheels Mittaristo, aineistolähteenä Traficomien liikenneasioiden rekisteri

Paketti-, kuorma- ja linja-autojen ensirekisteröintien kehitys

ajoneuvoa vuodessa

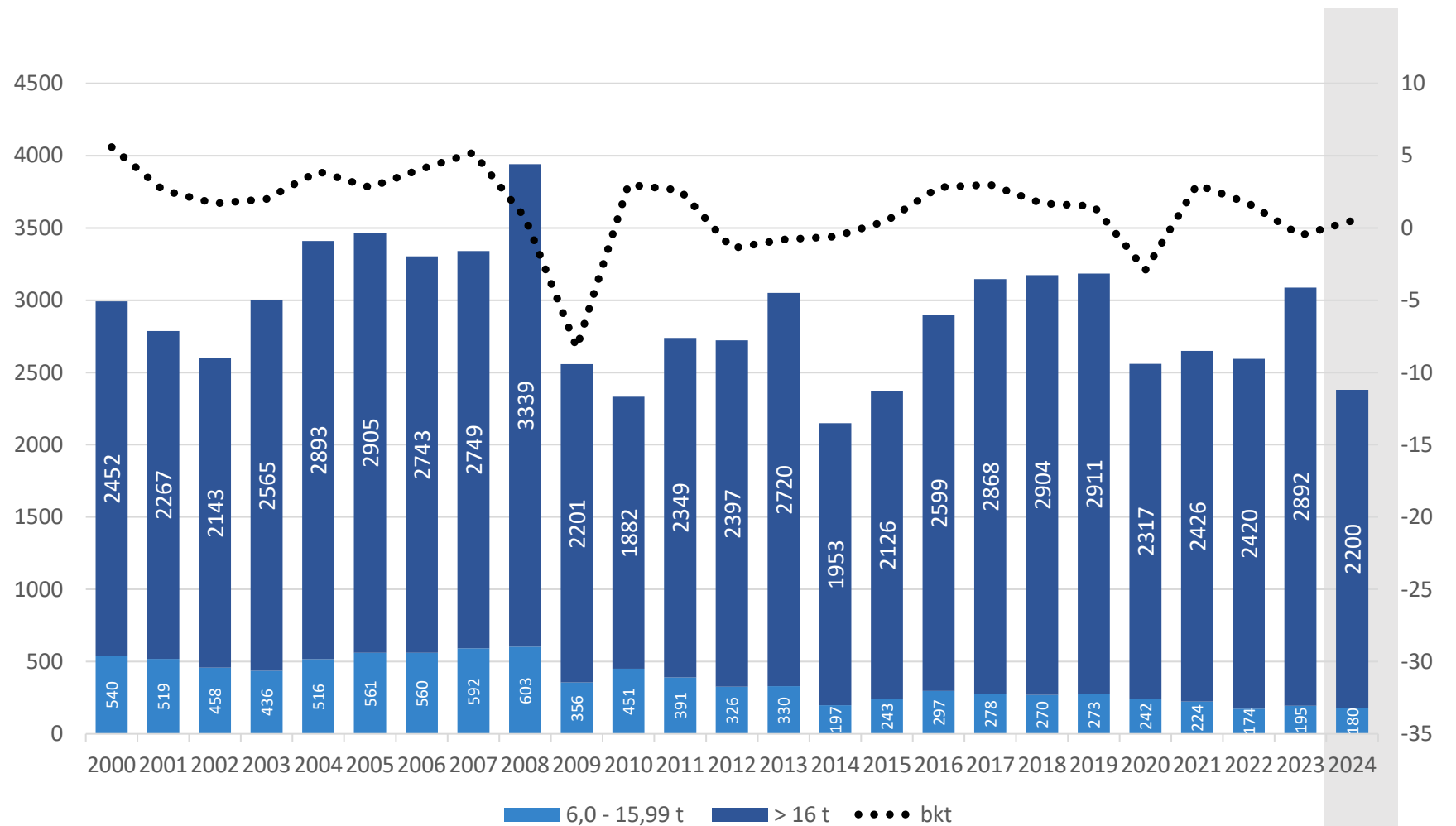


- pakettiautojen ensirekisteröintien määrä väheni vuonna 2023 noin 1,5 prosentilla vuoteen 2022 verrattuna
- kuorma-autojen rekisteröintien määrä kasvoi 18,2 prosentilla
- linja-autojen rekisteröintien määrä kasvoi väheni selvästi
- pandemia käänsi linja-autojen kysynnän nopeaan laskuun vuonna 2020 ja linja-autojen kysyntä on vielä jäljessä pitkän aikavälin keskiarvostaan

Raskaiden ja keskiraskaiden kuorma-autojen ensirekisteröintikehitys

kuorma-autoa vuodessa

bkt-muutos (%)



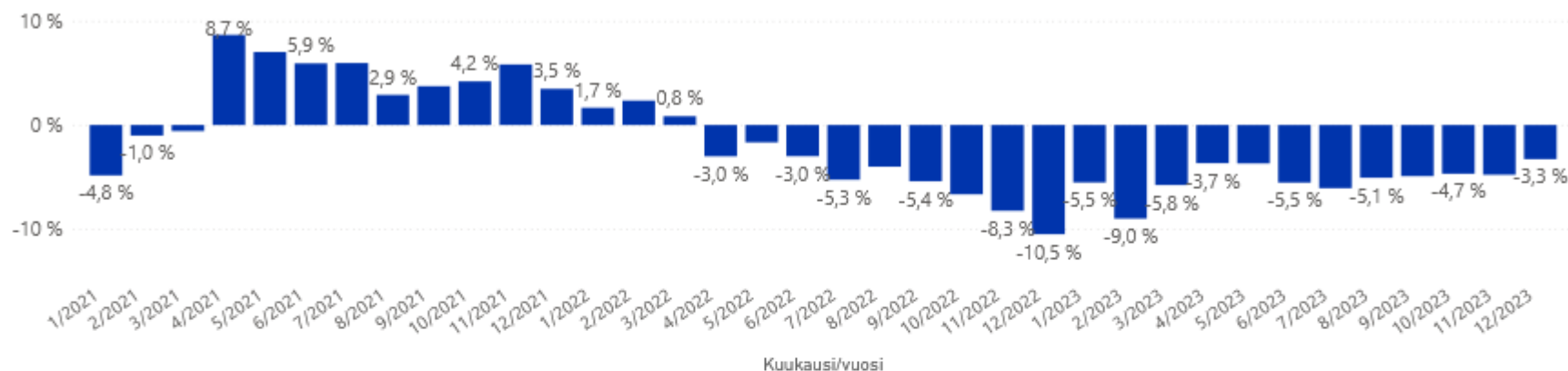
ennuste

- kuorma-autojen kysyntä ei ole pandemian ja geopoliittisen kriisiytymisen seurauksena laskenut yhtä paljon kuin vuosien 2008-2009 ja 2014-2015 matalasuhdanteessa
- yli 16 tonnin kokoluokassa kuorma-autoja rekisteröitiin vuonna 2023 lähes yhtä paljon kuin vuosina 2017-2019
- tilauskannan purkautuminen nosti vuoden 2023 rekisteröinnit viime vuosia korkeammalle
- talouden taantuma ja kuljetuskysynnän alenemisen on ennakoitu leikkaavan kuorma-autojen kysyntää vuonna 2024

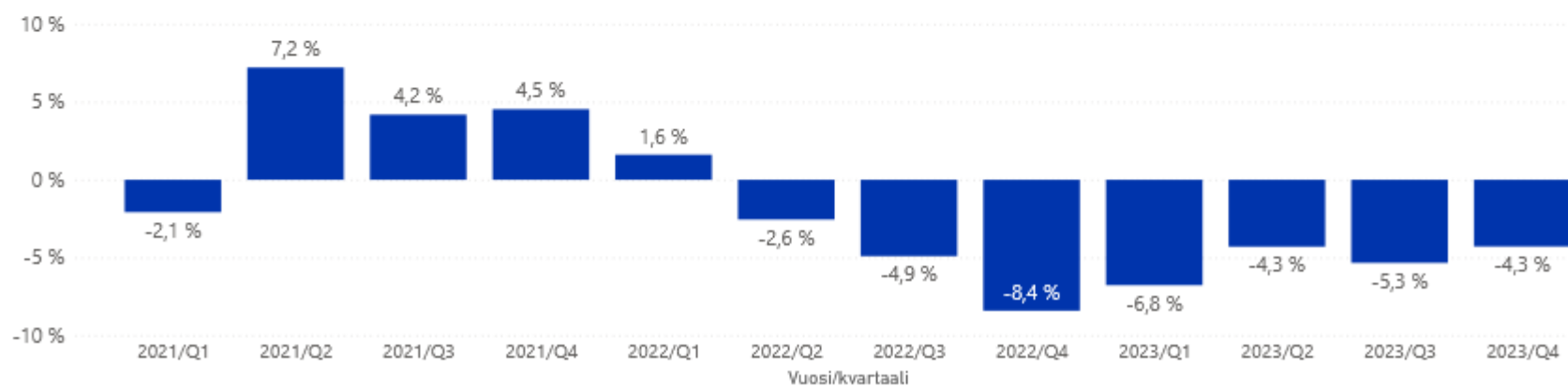
Liikennemäärien kehitys päätieverkolla

Kuorma- ja linja-autot

Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta



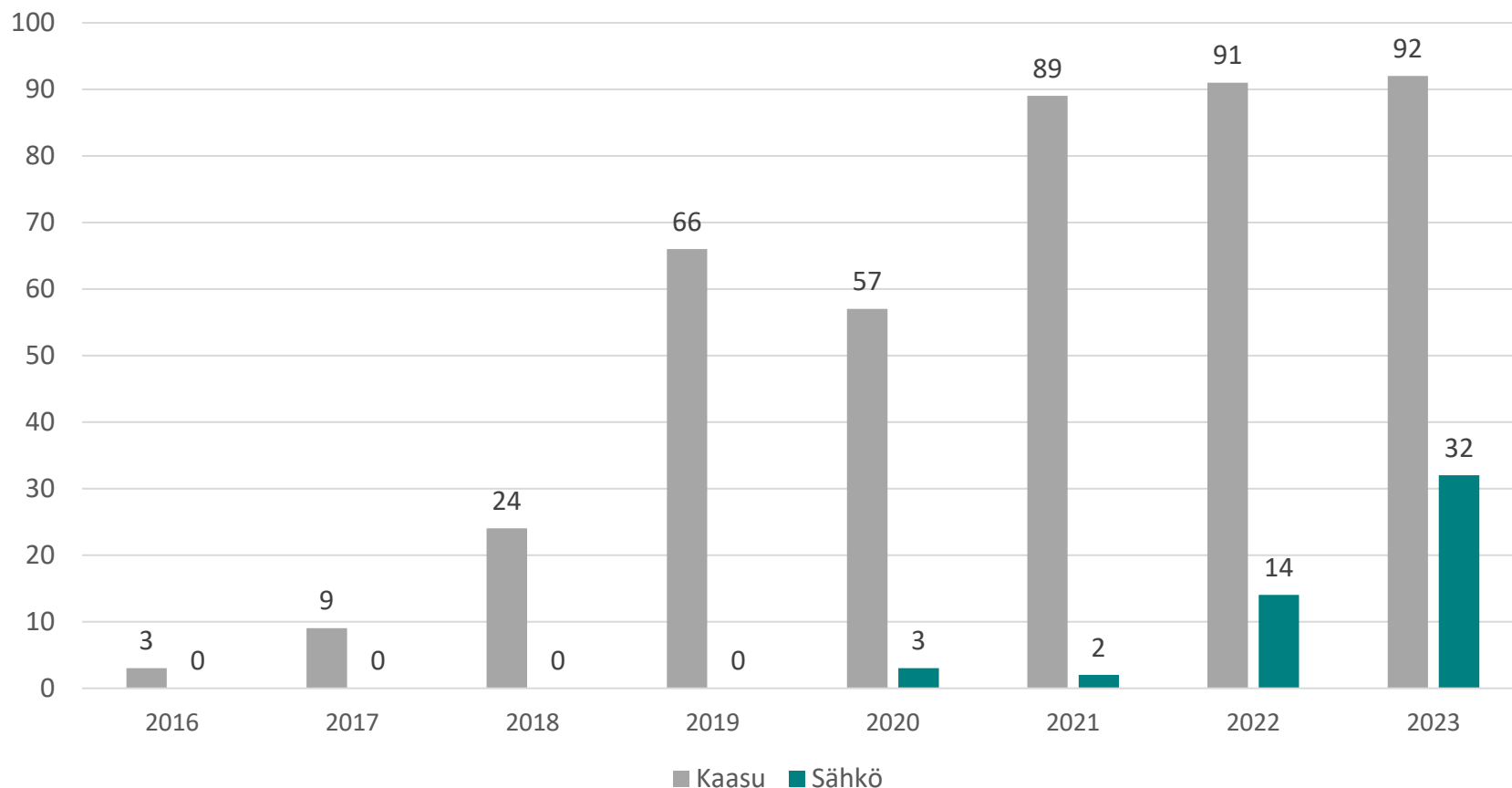
Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kvartaalista



- vuonna 2023 kuorma- ja linja-autojen liikennemäärä päätieverkolla aleni noin 5,0 prosenttia edelliseen vuoteen nähden
- vuonna 2022 raskaan liikenteen liikennemäärät olivat päätieverkolla 3,7 prosenttia vuoden 2021 liikennemääriä pienemmät
- raskaan liikenteen liikennemäärä kääntyi laskuun huhtikuussa 2022 ja trendi on ollut laskeva koko vuoden 2023 ajan
- vähenemä on hidastunut vuoden 2023 lopulla

Kuorma-autokannan käyttövoimamurros on vasta alkamassa

Raskaiden kaasu- ja sähkökuorma-autojen ensirekisteröinnit (16 t -)



- raskaita kaasukuorma-autoja on viime vuosina ensirekisteröity vuosittain noin 90
- kaasukuorma-autojen osuus yli 16 t kuorma-autojen ensirekisteröinneistä oli vuonna 2023 noin 3,1 prosenttia
- sähkökuorma-autojen rekisteröinnit ovat vielä olleet yksittäisiä, mutta määrä on lähtenyt selvään kasvuun vuonna 2023
- vuonna 2023 ensirekisteröitiin 38 sähkökuorma-autoa, joista 32 oli kokonaismassaltaan vähintään 16 t
- sähkökuorma-autojen osuus yli 16 tonnin kuorma-autojen rekisteröinneistä oli vuonna 2022 0,5 prosenttia ja vuonna 2023 noin 1,1 prosenttia
- vuoden 2021 alussa käynnistynyt kaasukuorma-autojen hankintatuki sekä vuoden 2022 alussa käynnistynyt sähkökuorma-autojen hankintatuki on lisännyt sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen kysyntää

Kuorma-autojen markkinaennuste



Kasvuindikaattorit

- työllisyys on talouden suhdanteeseen nähden hyvä
- komponenttipula ja tuotannon viiveet ovat hellittäneet vuoden 2023 aikana ja uusien autojen saatavuus ja varastotilanne on hyvä
- talouden ennakoitaan kääntyvän vuonna 2024 maltilliseen kasvuun
- inflaation kasvu on hidastunut ja se ennakoitaan jatkavan laskuaan ensi vuonna
- korkojen arvioidaan kääntyvän hitaaseen laskuun vuoden 2024 aikana
- energiamarkkinat ovat Suomessa vakaat ja energian hinnan ennakoitaan pysyvän verrattain matalana
- kaasu- ja sähkökuorma-autoille on saatavilla kilpailukykyisiä hankintatukia
- rakentamisen volyymin ennakoitaan kääntyvän maltilliseen kasvuun ensi vuonna



Laskevat indikaattorit

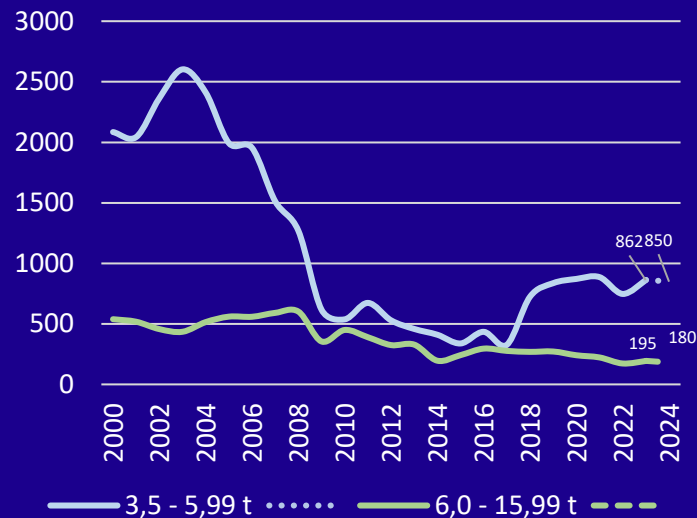
- talouden taantuma vähentää kuljetuskysyntää
- korkealle jääneet korot vähentävät investointimahdollisuuksia
- Suomen tärkeimpien vientimaiden heikot talousnäkyvät leikkaavat teollisuuden tilauksia
- rakentamisen volyymi on maltillisesta kasvusta huolimatta pieni pandemiaa edeltäneisiin vuosiin nähden
- kuljetusyritysten investointimahdollisuudet ovat heikot
- inflaatio on nostanut uusia autojen hintaa



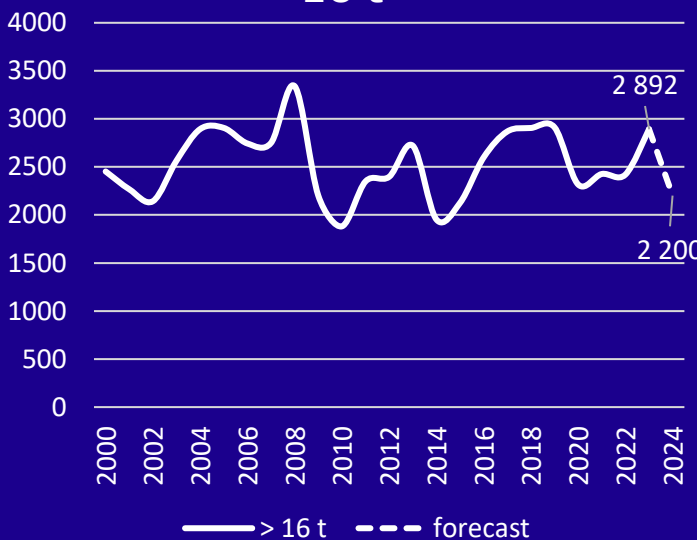
Markkinoiden riskitekijät

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

Ensirekisteröinnit 3,5-15,9 t

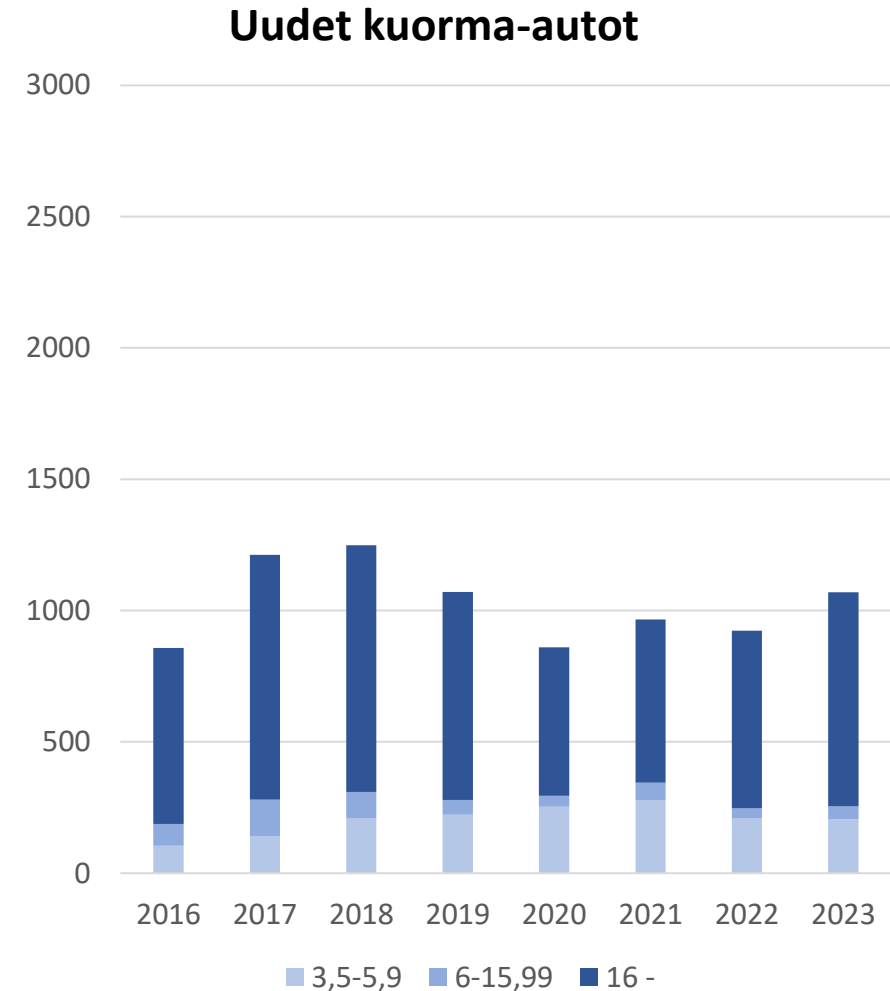
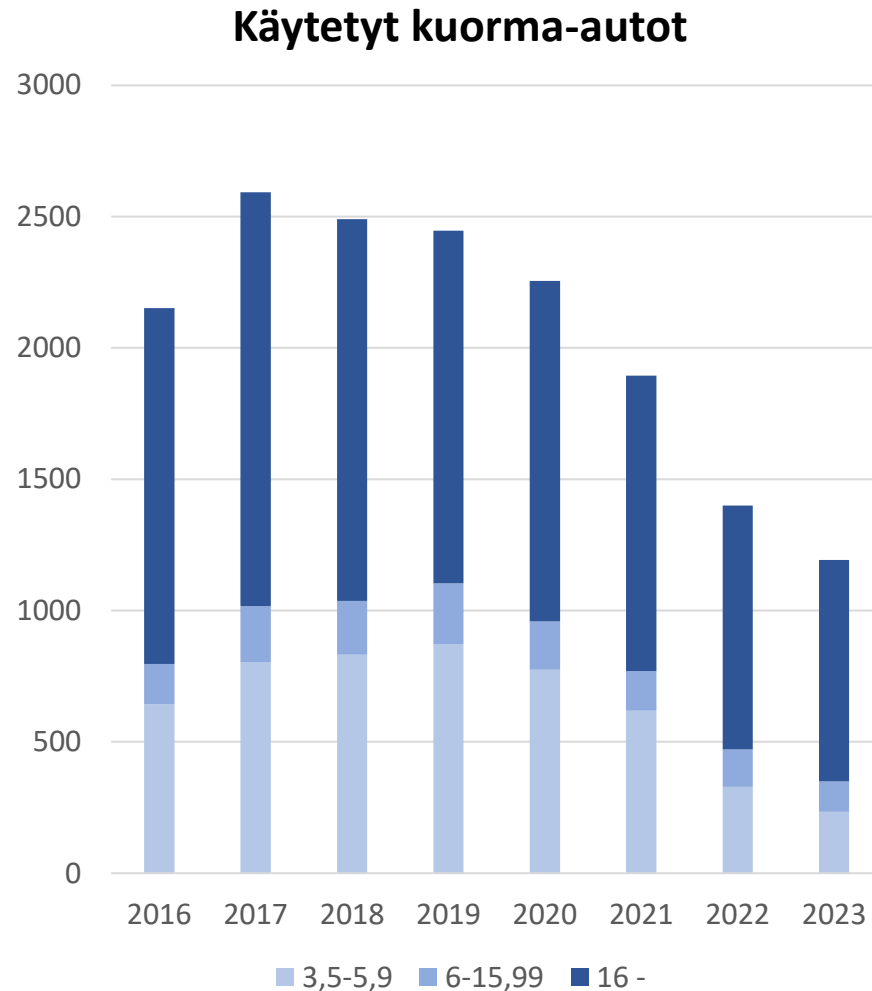


Ensirekisteröinnit 16 t -



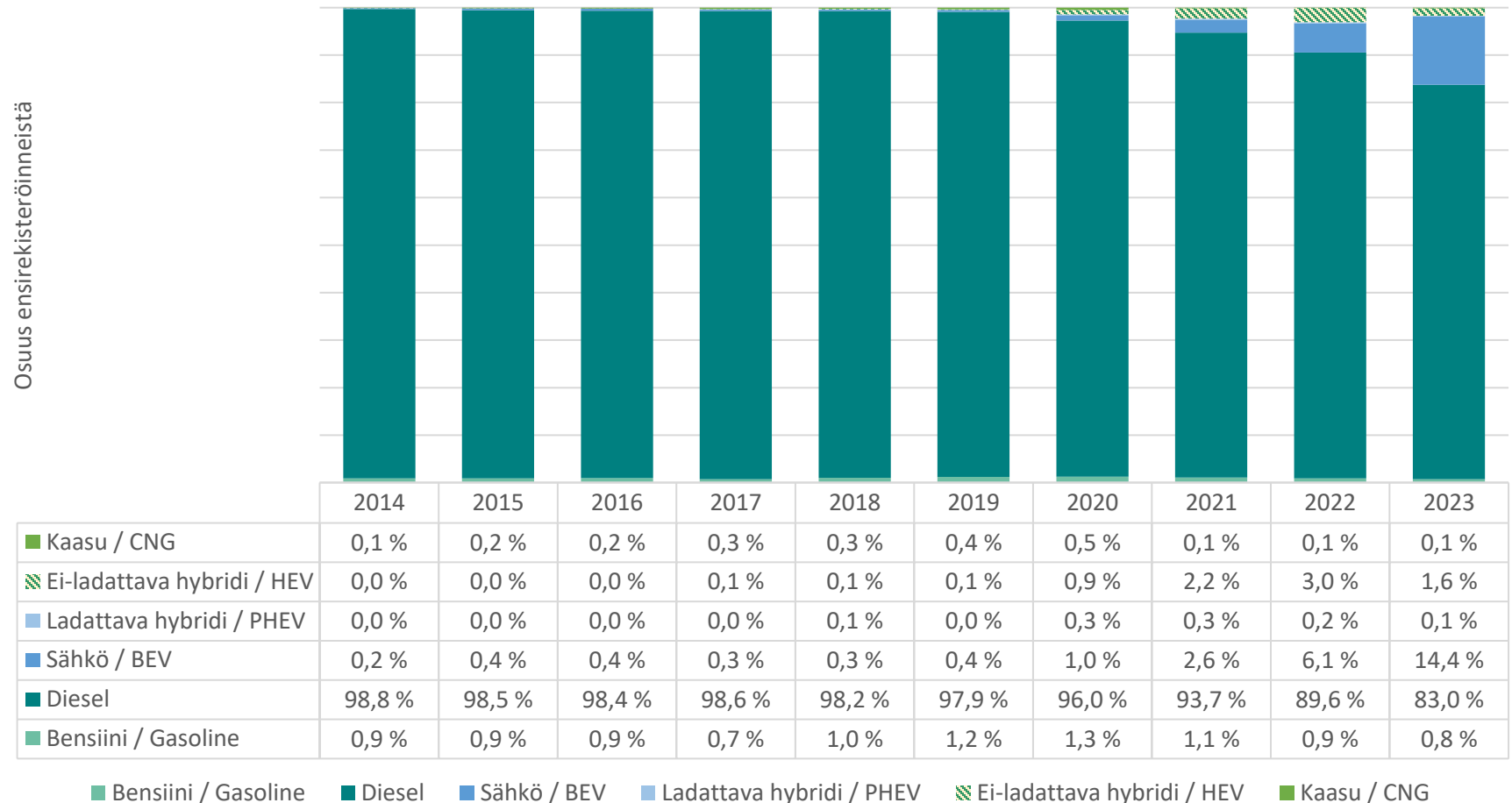
Yksittäin maahantuotujen kuorma-autojen määrän kehitys

- maahan tuotiin yksittäin vuonna 2023 yhteensä 1 206 käytettyä ja 1 073 uutta kuorma-autoa
- käytettynä tuotujen kuorma-autojen määrä väheni noin 15 prosentilla edelliseen vuoteen nähden
- uutena yksittäin maahantuotujen kuorma-autojen määrä kasvoi vuonna 2023 noin 16 prosentilla



Ensirekisteröityjen pakettiautojen käyttövoimajakauma

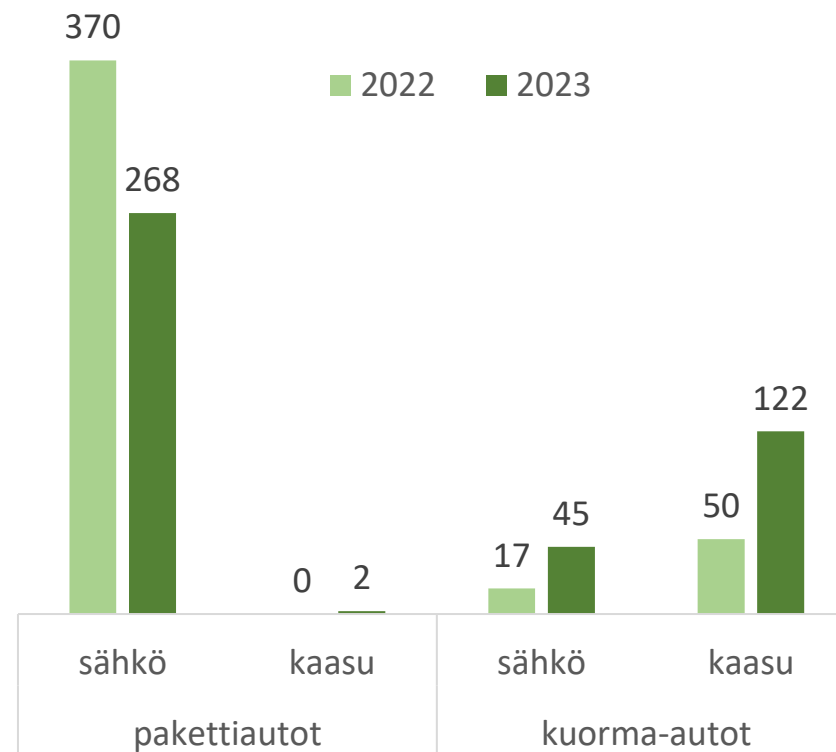
- dieselin osuus pakettiautojen ensirekisteröinneistä oli vuonna 2022 noin 90 prosenttia
- täyssähköisten pakettiautojen osuus on lähtenyt verrattain nopeaan kasvuun ja osuus kasvoi vuonna 2023 kasvanut noin 14,4 prosenttiin
- autokannassa oli vuoden lopussa yhteensä 3 181 täyssähköistä pakettiautoa – tämä vastaa noin 0,9 prosenttia pakettiautokannasta



Sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki

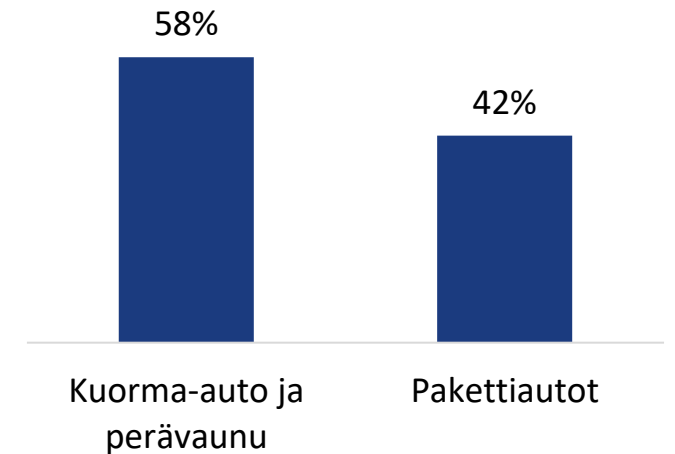
- hankintatuki on ollut tärkein yksittäinen kannuste paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimamurroksessa

Vastaanotettujen hakemusten määrä



Budjetista varatut määrärahat

9.1.2024



Ensirekisteröityjen pakettiautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

- ensirekisteröityjen pakettiautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet viime vuosina
- vuonna 2023 keskipäästöt olivat noin 177 g/km (WLTP)
- päästöt vähenivät noin 8 prosentilla vuoden 2022 tasoon nähden

