



Martin Skyttä

Autokaupan muutoksen tuulet

Vaihtoehtoja auton hankintaan

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Tradenomi

Liiketalouden tutkinto-ohjelma

Opinnäytetyö

Tammikuu 2024

Tiivistelmä

Tekijä(t):	Martin Skyttä
Otsikko:	Autokaupan muutoksen tuulet – Vaihtoehtoja auton hankintaan
Sivumäärä:	35 sivua
Aika:	Tammikuu 2024
Tutkinto:	Tradenomi
Tutkinto-ohjelma:	Liiketalouden tutkinto-ohjelma
Suuntautumisvaihtoehto:	Laskenta ja rahoitus
Ohjaaja(t):	Lehtori Merja Lindholm

Opinnäytetyö käsittelee auton hankkimisen vaihtoehtoja, ja tuo näkökulman auto-kauppaan myös alalla tapahtuvien muutosten myötä. Tarkoituksena on, että alasta tietämättömällekin avautuisi näkemys alan nykytilanteesta ja sitä kautta vaikutuksista auton hankinnassa huomioitaviin asioihin. Opinnäytetyö on tarkoitettu jokaiselle luettavaksi ja tueksi auton hankintaan.

Työn kattavin osuus perustuu auton ostamisen vaihtoehtoihin, kuten autokaupan rahoittamiseen käteisellä, rahoitusyhtiön rahoituksella, yksityisleasingillä tai esimerkiksi työsuhdeauton muodossa. Tarkoitus on luoda lukijalle eri vaihtoehtoja kattavasti näkökulmia niin puolesta kuin vastaan. Tämän avulla lukija pystyy pohtimaan itselleen sopivaa auton hankkimisen muotoa. Työn loppuosassa paneudutaan vielä auton toimitusketjun vaikeuksiin tällä hetkellä, mikä osaltaan vaikuttaa myös kuluttajan ostokäyttäytymiseen. Siihen vaikuttavia asioita on esimerkiksi globaali komponenttipula sekä Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan. Lopuksi työssä käsitellään vielä autokaupan tulevaisuuden näkymää, ja pohditaan, millaisia mahdollisia muutoksia ja niitä aiheuttavia tekijöitä markkinoilla voi tapahtua.

Työn tavoitteena on siis toimia oppaana auton hankinnassa ja auttaa kuluttajaa hahmottamaan maailman muutosten vaikutuksia myös auton ostamiseen. Työssä paneudutaan muun muassa käyttövoimamuutoksen mukana tuomiin asioihin, kuten uusien automerkkien mahdollisuuksiin rantautua eurooppalaisille markkinoille ja sen vaikutuksiin myös auton hankintaan. Tavoitteena on myös samalla nostaa esiin syitä, joihin uuden auton ostajan ostopäätös perustuu.

Työssä pääsin hyödyntämään koko elämäni ja kymmenvuotisen työurani aikana hankittuja tietoja autokaupasta ja automarkkinoiden muutoksista. Olen kasvanut autokaupan lähellä ja mielenkiintoni on aina liittynyt alaan, joten työn kirjoittaminen oli luontevaa.

Avainsanat: Auto, Autokauppa, Autoala, Autoliike

Abstract

Author(s): Martin Skyttä
Title: Winds of change in the car trade - Options for buying a car
Number of Pages: 35 pages
Date: January 2024

Degree: Bachelor of Business Administration
Degree Programme: Economics and Business Administration
Specialisation option: Accounting and Finance
Instructor(s): Merja Lindholm, Senior Lecturer

This thesis handles different options for buying a car and brings a perspective on the car trade also with the changes in the industry. The aim is to give even the uninitiated an insight into the current state of the industry and the implications for car buying. This thesis is intended for everyone to read and as a support when buying a car.

The most comprehensive part of the thesis is based on car purchase options, such as financing a car purchase with cash, financing from a finance company, private leasing or, as a preference, a company car. The aim is to provide the reader with a comprehensive set of perspectives both for and against the different options. This will enable the reader to consider the most appropriate form of car purchase for them. The final part of the work will look at the current difficulties in the car supply chain, which also contribute to the consumer's purchasing behavior. This is influenced by issues such as the global shortage of components and Russia's war of aggression in Ukraine. Finally, the paper looks at the future outlook for the car trade and considers the possible changes that could occur in the market and the factors that could cause them.

The aim of the work is therefore to act as a guide to buying a car and to help consumers understand the impact of world changes on car buying. The work focuses on issues such as the opportunities for new car brands to enter the European market and the implications for car purchasing. At the same time, the aim is to highlight the reasons on which the decision to buy a new car is based.

This work has enabled me to draw on a lifetime of knowledge about car sales and changes in the car market, acquired over a ten-year career. Having grown up close to the car trade and having always had an interest in it, it was a natural choice for me to write this thesis.

Keywords: car, car sales, automobile industry

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Opinnäytetyön aihe ja rajaukset	1
1.2	Työmenetelmät	2
1.3	Työn tavoitteet	2
1.4	Rakenne	4
2	Autoalasta yleisesti	4
2.1	Johdannoksi autoalan tilanteesta	4
2.2	Suomalainen uuden auton ostaja	7
2.3	Auton ostamisen lähtötilanne	8
2.4	Autovero	9
3	Auton hankkimisen eri vaihtoehdot	10
3.1	Auton ostaminen käteisellä	10
3.2	Auton ostaminen rahoituksella	11
3.3	Yksityisleasing	13
3.4	Työsuhdeautoilu	16
3.5	Uuden auton hankkiminen verrattuna käytetyn auton hankkimiseen	18
3.6	Yhteenveto auton hankkimisen eri vaihtoehtojen välillä	19
4	Maailmantilanteen vaikutus autokauppaan ja auton hankintaan	22
4.1	Käyttövoimamuutos	22
4.2	Auton toimituksen hankaluudet	26
4.3	Puolijohdepula	28
4.4	Tulevaisuuden autokauppa	29
4.5	Mahdollisia uusia valmistajia ja Kiinan autoteollisuus	30
5	Yhteenveto	32
5.1	Johtopäätökset	32
5.2	Opinnäytetyöprosessin arviointi	33
	Lähteet	36

1 Johdanto

1.1 Opinnäytetyön aihe ja rajaukset

Opinnäytetyöni aiheena on auton hankkimisen erilaisten vaihtoehtojen esitteleminen ja selkeyttäminen kuluttajalle ja autoalalla tapahtuvien suurten muutosten vaikutukset autokauppaan ja auton hankintaan. Ala on valtavassa muutoksessa, jollaista se ei ole koskaan kokenut, ja muutoksilla on suoria vaikutuksia myös kuluttajien autoiluun ja auton hankintaan. Muun muassa autojen sähköistyminen ja auton omistamisen eri vaihtoehdot tuovat muutosta alalle. (Kauppa-lehti 2021.) Myös yleisellä maailman tilanteella on vaikutuksia autoiluun ja autoalan kehitykseen, koska esimerkiksi korkojen nousu voi vaikuttaa ihmisen ostokäyttäytymiseen autokaupassa.

Työn tarkoituksena on esitellä eri vaihtoehtoja ihan tavalliselle autoalan ulkopuolelta tulevalle ihmiselle ja tuoda esiin myös maailmantilanteen mukanaan tuomien muutosten mahdollisia vaikutuksia esimerkiksi rahoitukseen tai sähköautojen saatavuuteen. Opinnäytetyön tarkoituksena on siis selvittää ja selkeyttää, mitä vaihtoehtoja kuluttajalla on auton hankinnassa ja miten maailmalla tapahtuvat muutokset vaikuttavat autokauppaan ja sitä kautta myös ostajien ostopäätöksiin.

Työ on rajattu käsittelemään auton hankkimisen vaihtoehtoja ja muutosten vaikutusta mahdollisimman ymmärrettävällä tavalla, jotta jokainen voisi tutustua siihen ja hyötyä työstä auton hankinnan tullessa ajankohtaiseksi. Työ on suunnattu lähtökohtaisesti kuluttajille ja mahdollisesti myös autokauppaan töihin tulevalle yleisperhdytykseen, mutta työstä rajautuu ulos esimerkiksi autokauppayrittäjät ja heidän näkökulmansa ja myynnillinen puoli. Työn tarkoituksena on siis kertoa auton hankkimisen lähtökohdista ja niihin vaikuttavista ilmiöistä hyvin yksinkertaisista lähtökohdista niille ihmisille, jotka eivät työskentele alan parissa. Opinnäytetyöhön ei ole piilotettu liian hankalaa alan sanastoa, jotta työ olisi selkeä jokaisen lukea.

1.2 Työmenetelmät

Työssä käytettävä menetelmä on pääasiassa laadullinen eli kvalitatiivinen, koska tarkoituksena on kerätä lähteiden perusteella kvalitatiivinen kuvaus auton hankinnan muodoista, joiden perusteella kuluttajan on helpompi vertailla eri vaihtoehtoja itselleen parhaiten sopivalla tavalla. Myös maailman tilanteen tuomat vaikutukset on tarkoitus kerätä yhteen niin, että yhteys myös auton hankintaan vaikuttaviin tekijöihin käy ilmi.

Hyödynnän työssä tämän lisäksi myös yli 10 vuoden työkokemuksen tuomaa tietoa alan teemoista ja problematiikoista ja samalla kokoaan yhteen erilaisia lähteitä hyödyntäen kokonaisvaltaisen tietopaketin auton hankkimisen tavoista, lähtökohdista ja niihin vaikuttavista asioista. Esimerkiksi työpaikallani on nousut esiin niin asiakkaiden kuin työntekijöiden puolesta tarve sille, että auton hankkimisen muotoja ja autoalan muutosten vaikutuksia olisi koottu yhteen helposti ymmärrettävään muotoon, jota olisi mahdollista hyödyntää asiakkaiden kanssa auton hankintatapaa miettiessä.

Myös ymmärrys autoalalla tapahtuvaan muutokseen voi vaikuttaa asiakkaiden mielikuviin ja odotuksiin autokaupan osalta, ja tämä on ollut paljon esillä mediassakin. Esimerkiksi LähiTapiola on Arjen katsaus -kyselytutkimuksien tulosten myötä esittänyt, että auton ostajien epävarmuuteen liittyy maailmalla tapahtuvat muutokset (Lempinen 2022). Sen vuoksi työssä hyödynnetään ja selvitetään niin autoalan asiantuntijoiden kuten Autoalan Keskusliiton tietoja kuin esimerkiksi mediassa esillä olleiden ongelmien taustoja ja vaikutuksia.

1.3 Työn tavoitteet

Opinnäytetyön on tarkoitus saada jokainen pohtimaan itselleen sopivaa autoilun muotoa. Ala elää murroksessa, joten eri käyttövoimat ja autoilun eri muodot elävät hyvin voimakkaasti. Koska autoilu koskee keskimäärin kaikkia suomalaisia

jossain vaiheessa elämää, on tärkeää tuoda näitä asioita esille. Harva tulee etukäteen pohtineeksi auton hankintaan liittyviä kustannuksia ja rahoitusvaihtoehtoja niistä lähtökohdista, jotka kullakin on itsellään käytettävissä. Myös korkojen nousulla ja autojen toimitusvaikeuksilla voi olla vaikutuksia ostokäyttäytymiseen, joten autoalalla tapahtuvilla muutoksilla on myös vaikutusta auton hankinnan eri vaihtoehtoihin kunkin kuluttajan lähtökohdista ja toiveista riippuen. Lisäksi työsuuhdeautojen yleistyessä työsuuhdeautoilija voi tulla pohtineeksi tarkemmin työhön perehtymisen jälkeen autoedun verotusarvoa ja sen merkitystä esimerkiksi käyttäjän eläkkeeseen.

Tämän lisäksi työtä voidaan hyödyntää alalle suuntaavien tai alasta kiinnostuneiden työntekijöiden perehdytyksessä, koska se on hyvä pohjustaja autoalan nyky- ja tulevaisuuden näkymään. Niin ostajan kuin myyjänkin on hyvä ymmärtää autoalan haasteet sekä monipuolisuus, jotta päästään kumpaakin osapuolta miellyttävään lopputulokseen autokaupoilla. Sen vuoksi työn on tarkoitus osoittaa, mitkä asiat korostuvat auton hankinnassa ja sen eri muodoissa. Työn tavoitteena on myös tukea omaa osaamistani autoalan parissa työskennellessä, koska tarkoitus on muodostaa hyvä yleiskatsaus autoalan kokonaisuuteen.

Kun lukija on lukenut työn ja hänen mielenkiintoaan autoilua kohtaa on nostettu, niin hän mahdollisesti alkaa paikallisen autokaupan kanssa kartoittamaan sopivaa vaihtoehtoa itselleen. Kuten opinnäytetyöstä voi huomata, niin myös autoala pyörii hyvin paljon rahoituksen parissa, koska hyvin useassa vaihtoehdossa auto on rahoitettu joko yksityisen henkilön- tai autoliikkeen nimiin. Auton hankintahinta on keskimääräisesti niin suuri, että harvalla on nykypäivänä omaa pääomaa siihen sidottavaksi tai viime kädessä harva on valmis kiinnittämään sitä auton hankintahetkellä kokonaan autoon. Kuitenkin myös muutokset korkotassossa voivat tuoda rajoituksia auton hankkimisen vaihtoehtoihin.

1.4 Rakenne

Aluksi työssä käsitellään ja kuvataan autoalaa yleisellä tasolla, jotta lukijalle syntyy hyvä yleiskäsitys teemasta. Työn kattavin osuus perustuu auton ostamisen vaihtoehtojen esittelyyn, kuten autokaupan rahoittamiseen käteisellä, rahoitusyhtiön rahoituksella, yksityisleasingillä tai esimerkiksi työsuhdeauton muodossa. Tarkoitus on luoda lukijalle eri vaihtoehtoista kattavasti näkökulmia niin puolesta kuin vastaan. Työn loppuosassa paneudutaan vielä esimerkiksi auton toimitusketjun vaikeuksiin tällä hetkellä ja korkojen nousuun, joilla on suora yhteys myös ostokäyttäytymiseen, kun ihmisten muutkin arjen menot kasvavat, mutta tulot pysyvät samoina. Muutoksiin vaikuttavia asioita on esimerkiksi globaali komponenttipula ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan. Lopuksi työssä käsitellään vielä autokaupan tulevaisuuden näkymää ja pohditaan, millaisia mahdollisia muutoksia ja niitä aiheuttavia tekijöitä markkinoilla voi tapahtua ja millaisia vaikutuksia tällä voi olla myös kuluttajalle auton hankinnan yhteydessä.

2 Autoalasta yleisesti

2.1 Johdannoksi autoalan tilanteesta

Meillä Suomessa uusien autojen markkinat poikkeavat todella paljon eurooppalaisista markkinoista. Täällä pohjolan perukoilla autojen keski-ikä on Euroopan vanhin ollessa 12,6 vuotta. Vielä 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenyksellä sekä 2010-luvulla uusia autoja ensirekisteröitiin vielä n. 120 000 kpl vuodessa. Viime vuosina uusien autojen myynti on romahtanut toistaiseksi alle 100 000 kpl, joka on entisestään muuttanut suomalaista autokantaa vanhemmaksi. (Autoalan tiedotuskeskus 2023.)

Alla olevasta taulukosta selviää 2010-luvun ensirekisteröintimäärät Suomessa. Vuoden 2022 alle 82 000 auton rekisteröintimäärä on alhaisin 30 vuoteen. (Autoalan tiedotuskeskus 2023).

Taulukko 1. Ensirekisteröinnit Suomessa eri vuosina (Autoalan tiedotuskeskus 2023).

Vuosi / Year	Henkilöautot / Passenger Cars	Pakettiautot / Vans	Kuorma-autot / Trucks	Linja-autot / Buses	Yhteensä / Total
2003	147 405	12 752	5 603	474	166 234
2004	142 642	15 769	5 820	510	164 741
2005	148 161	14 090	5 459	411	168 121
2006	145 700	15 268	5 257	448	166 673
2007	125 608	16 885	4 853	496	147 842
2008	139 669	15 522	5 211	596	160 998
2009	90 574	8 677	3 173	592	103 016
2010	111 968	11 045	2 870	513	126 396
2011	126 123	14 491	3 413	398	144 425
2012	111 251	11 469	3 252	533	126 505
2013	103 450	10 405	3 508	388	117 751
2014	106 236	10 624	2 560	691	120 111
2015	108 812	11 431	2 707	526	123 476
2016	119 000	13 525	3 330	586	136 441
2017	118 587	15 525	3 473	514	138 099
2018	120 499	15 515	3 897	475	140 386
2019	114 203	14 704	4 020	593	133 520
2020	96 415	12 842	3 430	284	112 971
2021	98 484	12 893	3 536	382	115 295
2022	81 698	11 192	3 341	417	96 648

Autoala on 2020-luvulla ehkä jopa historiansa suurimmassa muutoksessa.

Alalla on muutoksen kohteena samanaikaisesti monta hyvin merkittävää asiaa, kuten käyttövoimamuutos, omistamisen vaihtoehdot ja sisäinen muutos. Sisäisellä muutoksella tarkoitetaan auton jakelutien muutosta autotehtaalta asiakkaalle. Näihin palataan kuitenkin tarkemmin vasta työn loppupuolella.

Myyntimäärien ollessa pieniä, uusia auton omistajia houkuttelevat erilaisilla uusilla auton omistamisen muodoilla, kuten yksityisleasingillä ja matalilla rahoitustarjouksilla. Samalla sisäisesti autoalalla puhaltava muutoksen tuulet, kun autotehtaat pyrkivät karsimaan kuluja jakelutiessä, joka kyseenalaistaa maahan-tuojan ja jälleenmyyjän roolin. Autotehtaiden unelmissa auto tilattaisiin verkosta valmistajan nettisivuilta ja auton luovutus jäisi jälleenmyyjän vastuulle, josta jälleenmyyjä saisi provision (ns. Agentti-malli) (Nikula 2023). Kuluttajan on hyvä tiedostaa, millainen tilanne autoalalla vallitsee, koska esimerkiksi matalat rahoit-

tustarjoukset voivat kuulostaa houkuttelevilta etenkin näin koron nousujen ja inflaation aikana. Niiden takana voi kuitenkin olla esimerkiksi auton valmistajan tarve päästä tietynlaisista autoista eroon, joita ei ole muuten saatu myytyä ja jolloin auton valmistaja maksaa nettokoron ja kampanjakoron välisen erotuksen.

Jakelutien muutokseen ajaa myös autoalan heikentynyt kannattavuus. Kannattavuutta on syönyt kulurakenteen nouseminen ja autojen katemarginaalien supistuminen. Autotehtaille ja jälleenmyyjille on tullut lisää velvoitteita lainsäädännön ja kiristyneen kilpailutilanteen vuoksi. Autojen muuttuessa entistä teknisimmiksi, ovat ne samalla muuttuneet entistä vikaherkemmiksi, jolloin korjauskustannukset ovat myös nousseet. Autonvalmistajien korjauskustannuksia on nostaneet myös autolle myönnettävä takuu, joiden takuuajat ovat pidentyneet jopa seitsemään vuoteen. Esimerkkinä tästä on Kia, joka myöntää autoilleen 7 vuoden tai 150 000 km:n takuuajan rekisteröintipäivästä alkaen (Kia 2023).

Monille automerkkien valmistajille meidän Pohjoismaiden tai edes koko Euroopan automarkkinat eivät ole mielenkiintoiset. Meillä Suomessa alhainen rekisteröintimäärä ja pieni kansa aiheuttavat suhteessa paljon enemmän kuluja valmistajille. Euroopan tasolla ajateltaessa Euroopan markkinoista epäedullisen tekee kova kilpailu, tiukka päästöihin liittyvä lainsäädäntö ja ainoat automarkkinat, jotka eivät ole kasvavia auton kappalemäärissä mitattuina. Vuonna 2021 Euroopasta vietiin vielä enemmän autoja sen ulkopuolelle kuin muualta tuotiin Eurooppaan. (Autoalan tiedotuskeskus 2023.) Kuitenkin jo vuonna 2023 Kiina on noussut eniten autoja tuovaksi maaksi maailmassa (Roininen 2023).

Autonvalmistajille vaikeuksia tuovat Euroopassa myös tiukat turvallisuusvaatimukset. Monilla muilla markkinoilla ulkonäöllisesti saman korimallin auto voi olla aivan eri turvatyyneillä varustettu (turvallisuusvaruste) tai aivan eri tekniikalla, jolloin päästöt ovat täysin eri luokkaa. Automarkkinoilla huhutaan Kiinan ottavan omille markkinoilleenkin samoja vaatimuksia autotehtaille päästöjen ja turvallisuusvarusteiden osalta kuin Euroopassa (Reuters 2023). Tämä toteutuessaan mahdollistaisi kiinalaisille automerkeille paremman mahdollisuuden lähteä Eu-

roopan markkinoille, kuten olemme voineet jo huomata esimerkiksi Maxus:n tulo myötä. Tällöin tuote itsessään soveltuisi helpommin myös kotimaisille ja eurooppalaisille markkinoille.

2.2 Suomalainen uuden auton ostaja

Suomessa keskimäärin uuden auton ostaja on iäkkäämpi kuin muualla Euroopassa. Autoalan tiedotuskeskuksen tutkimuksien mukaan tyypillisin uuden auton ostaja on yli 50-vuotias mies ja joka kolmas ostaja on nainen. Autoalan tiedotuskeskuksen liikenteen erityisasiantuntija Hanna Kalenon mukaan uusien autojen ostajat perustelevat ostopäätöstään järkisyillä, kuten auton luotettavuudella, toimintavarmuudella, turvallisuudella, jälleenmyyntiarvolla ja polttoaineen kulutuksella. Moni kokee myös tärkeäksi päästä valitsemaan auto haluamansa varusteilla. Järkiperusteiset valinnat näkyvät myös auton värin valinnoissa, kun Suomessa usein valitaan valkoisen tai harmaan sävyjä, jotka koetaan hyväksi valinnaksi auton jälleenmyyntiarvon kannalta. (LähiTapiola 2019.)

Auton ostoon liittyy myös vahvasti tunteet. Kyseisissä tutkimuksissa on myös todettu, että auton vaihtoon vaikuttaa vaihtelunhalu, uutuudenviehätys ja elämyksellisyys. Automerkit herättävät vahvoja tunteita niin vastaan kuin puolestaan, jolloin ne ovat vahvoja brändejä ja niihin mielletään vahvoja mielikuvia. (LähiTapiola 2019.)

Suomalaiset uuden auton ostajat ovat myös hyvin merkkiuskovaisia. Automerkki voidaan kokea omakseen tai asiointi samassa liikkeessä automyyntin ja huollon parissa koetaan vaivattomaksi ja turvalliseksi (LähiTapiola 2019).

Yleisesti syynä korkeaan keski-ikään uuden auton hankinnassa pidetään autojen korkeaa hankintahintaa. Suomessa on hyvin poikkeuksellinen vero, jota kutsutaan autoveroksi, joka nostaa autojen hintoja verrattain korkeaksi. Suomessa muutenkin asumisen kulut ovat keskimäärin suuremmat, mikä vähentää ylimääräisen rahan määrää. Auto koetaan usein ihmiselle pakolliseksi, mutta autoa

vaihdetaan usein vasta pakon edessä vanhassa olevien vikojen takia tai muutuneiden tarpeiden mukaan. Nuoret opiskelevat myös pidempään, jolloin perheen perustaminen tapahtuu vasta myöhemmällä iällä. (LähiTapiola 2019.)

2.3 Auton ostamisen lähtötilanne

Auton ostaminen on meille suurin tai yksi suurimmista ostoista ihmisen elämän aikana. On tärkeää, että ostovaiheessa ostaja perehtyy tuotteeseen huolellisesti ja selvittää oman maksukykynsä. Yleisimmät syyt auton ostamiselle on puhtaasti auton tarve, itsensä palkitseminen tai työsuhdeauto/autoetu (Rinta-Joupin Autoliike Oy 2023).

Seuraavana on tärkeää kartoittaa, mitä ominaisuuksia autolta haluaa tai onko auton merkillä ja mallilla väliä. Monesti ihmisillä on jokin harrastus, joka tuo autolla kriteereitä. Valintaan voi myös vaikuttaa ajetaanko autolla lyhyttä vai pitkää matkaa tai vaikka esimerkiksi autoon halutaan matalat käyttö- ja huoltokustannukset. (Rinta-Joupin Autoliike Oy 2023.)

Tavallisesti mieluisan auton löydyttyä lähdetään koeajolle, jolloin autosta saadaan todellista tuntumaan. Koeajon aikana asiakas pääsee kokeilemaan saako autossa esimerkiksi sopivaa ajoasentoa, mahtuuko lastenistuin tai eläimelle tarkoitettu häkki istuimille tai onko ohjaamossa riittävä näkyvyys. Autojen ajettavuudessa voi olla suuria eroja riippuen auton merkistä ja koosta. Eri automerkkien autot voivat olla myös ohjattavuudelta jäykempiä ja pehmeämpiä. (Rinta-Joupin Autoliike Oy 2023.)

Sopivan mallin löytyessä asiakas voi kilpailuttaa tarjouksen useamman jälleenmyyjän välillä. Esimerkkinä pääkaupunkiseudulla Kiaa myy Autokeskus, Delta Auto, Länsiauto ja Rinta-Jouppi. Huomioimalla kaikki jälleenmyyjät ja niiden tarjoamat vaihtoehdot asiakas varmasti saa todella kilpailukykyisen tarjouksen. Päinvastaisena esimerkkinä on Volvo-konserniin kuuluva Polestar, jonka showroomeja löytyy Suomen suurista kaupungeista, mutta auton myyntihinta on aina

sama, eikä sisäistä kilpailua myyjien välillä ole. Pitkällä aikavälillä yhä useampi automerkki tulee menemään tähän kiinteään hintaan, jossa kaikki autokaupat myyvät samalla kiinteällä hinnalla (Rinta-Joupin Autoliike Oy 2023).

2.4 Autovero

Tärkeä osa autoilua ja auton hankintaa Suomessa on autovero. Autovero on alun perin luotu väliaikaiseksi veroksi ja sen tarkoituksena oli vain olla väliaikainen. Se astui voimaan 1. tammikuuta vuonna 1958 ja se on kaikesta huolimatta edelleen voimassa. (Valtiovarainministeriö 2023.)

Usein Suomessa voi törmätä ilmiöön, missä ulkomailta Suomeen tulevat autoalan ihmiset ihmettelevät autoveroa. Muualla maailmassa ei ole vastaavanlaisen veroon totuttu. Autoverolla tarkoitetaan sitä, että uuden auton hintaan lisätään vero, joka perustuu auton hintaan ja hiilidioksidipäästöihin. Vero suosii pienipäästöisiä hybridi- ja sähköautoja, koska niissä on hyvin pienet tai ei lainkaan hiilidioksidipäästöjä. (Valtiovarainministeriö 2023.)

Autotehtaat joutuvat huomioimaan poikkeuksellisesti meidän Suomen markkinan hinnoittelussaan, sillä meillä usean mallin hinta kohoaisi niin suureksi autoveron takia, että sen myyminen ei olisi kannattavaa tai olisi hyvin hankalaa. Luonnollisesti muussakin tapauksessa automalleja hinnoitellaan eri tavalla eri markkinoille kysynnän mukaan, mutta meillä autovero eniten rankaisee suuritehoisia ja -päästöisiä autoja (Valtiovarainministeriö 2023).

Arvioitaessa tulevaisuutta autoveron määrän olisi kannattavampaa pienentyä, ellei poistua kokonaan, koska autokantamme vanhenee hirvittävää vauhtia ja pystyäksemme täyttämään ilmastonmuutoksen edellyttämät asiat, tarvitsemme liikenteeseen uudempia autoja vanhojen tilalle. Muutenkin autovero rankaisee niitä, jotka omistavat suuritehoisen auton. Pikemminkin vero voisi kohdistua niihin, jotka ajavat paljon. Verotus voisi siis voimakkaammin kohdistua esimerkiksi suoraan polttoaineeseen, jolloin enemmän ajavan osuus verotuksessa olisi suurempi.

3 Auton hankkimisen eri vaihtoehdot

3.1 Auton ostaminen käteisellä

Seuraavaksi on tarkoitus esitellä eri vaihtoehtoja auton hankkimiseen. Työn pääasiallinen tarkoitus onkin muodostaa kuluttajalle yksinkertainen ja puolueeton kuva siitä, mitä eri vaihtoehtoja auton hankkimiseen on. Koska autoala on etenkin tällä hetkellä murroksessa, myös vaihtoehdot ovat vuosien aikana lisääntyneet ja esimerkiksi pitkä aika sitten auton ostanut henkilö ei välttämättä ole tietoinen kaikista vaihtoehdoista ja niiden sisällöstä, kuten yksityisleasingistä tai työsuhdeauton ehdoista.

Ensimmäinen ja ehkä perinteisin tapa hankkia auto on auton ostaminen käteisellä. Auton ostaminen käteisellä tarkoittaa auton lunastamista heti itselleen eli ilman osamaksu- tai yksityisleasingsopimusta. Tämä tapa on ollut hyvin perinteinen, kun korkotasot ovat olleet pitkällä aikavälillä tarkasteltuna hyvin korkealla (LähiTapiola 2020). Ennen matalan korkojakson aikaa auton lunastaminen heti itselleen oli melkein ainoa tapa. Vasta myöhemmin on tullut muita vaihtoehtoja autokauppaan. Käteisellä ostamisen etuna on ollut, ettei hinnan päälle tule yllättäviä kustannuksia.

Auton ostaminen käteisellä ja sen suosio on varmasti hieman laskenut matalan korkojakson aikana, koska useat ovat laskeneet, että rahan sitominen autoon ei ole ollut kannattavaa. Sen sijaan rahalla on haettu tuottoa muualta, jonka avulla on lyhennetty auton maksua. Nykyinen maailman tilanne ja nousevat korot ja muiden menojen nousevat kustannukset vaikuttavat kuitenkin suoraan myös siihen, ettei ihmisillä ole enää niin paljon säästöjä tai käteen jääviä kuukausituloja, jotta auton ostaminen käteisellä, tai edes rahoituksella olisi niin helppoa kuin matalan korkojakson aikana. (LähiTapiola 2020.)

3.2 Auton ostaminen rahoituksella

Auton ostaminen rahoituksella on ollut viimeisen parin vuosikymmenen aikana yleistyvää ja tyypillistä. Syynä tähän on ollut esimerkiksi autokauppojen edulliset rahoitustarjoukset, joissa korot ovat liikkuneet 0,0–4,0 % (+ muut kulut) luokassa. Matalilla koroilla on saatu uuden auton ostamiseen houkutelua ihmisiä matalalla kynnyksellä, kun suuria määriä pääomaa ei ole tarvinnut sitoa autoon. Rahoituspäätökset tulevat myös hyvin lyhyessä ajassa, kun automyyjä pystyy hakemaan asiakkaalle rahoituspäätöstä samalla, kun asiakas istuu pöydän toisella puolella ja vastaus saapuu yleensä lyhyen hetken kuluttua. (Karppinen 2017.)

Matalat rahoitustarjoukset ovat liittyneet pääsääntöisesti uusien autojen kauppaan ja käytettyjen autojen myyjillä on ollut korkeampia korkoprosentteja. Syynä tähän on käytetyn auton kaupan erilainen rakenne ja siellä koroista saatu tuotto korostuu eri tavalla autokaupoille. Jopa 0,0 % korko + muut kulut -tarjouksia näki paljon uuden auton kaupassa ennen nykyistä korkojen nousua (Autotie.fi 2023). Siinä autojen maahantuojat joutuivat maksamaan rahoituslaitokselle, jonka kanssa tarjous on tehty, koska rahoituslaitokset eivät ilmaiseksi ilman korkoja tai muita kuluja anna rahaa maailmalle. Eli auton katteesta oli laskettu osan menevän rahoitustarjouksen luomiseen.

Nykyisessä tilanteessa matalat rahoitussopimukset häiritsevät autokauppaa, kun korot ovat lähteneet nousuun. Esimerkkinä asiakas mielellään vaihtaisi autoa, mutta hänen nykyinen autonsa on edullisella rahoitussopimuksella, jonka hän on hankkinut pari vuotta sitten. Koska uudessa rahoitussopimuksessa asiakkaalle tulisi korkeampi korko, asiakas ei ole halukas vaihtamaan autoa, koska hänen kuukausieränsä summa nousisi merkittävästi tai ainakin lainan pääoman kuukausittain lyhennyserä pienenesi.

Suomessa tyypillisesti autokaupassa rahoitus koostuu käsirahasta, perustamismaksusta, käsittelymaksusta, rahoituskorosta ja rahoitusajasta (OP ryhmä

2023). Käsiraha voi olla Suomessa jopa nolla euroa, joten ilman ostajan omaa rahaa voi päästä auton ”omistajaksi” (omistus säilyy rahoituslaitoksella siihen saakka, kun laina on maksettu). Perustamismaksun suuruus liittyy taas auto-kaupan ja rahoituslaitoksen välisestä sopimuksesta. Käsittelymaksu on joka maksuerään kuuluva rahoituslaitoksen lisäys, jolla he peittävät omia kulujaan. Se yleensä on noin 10–30 € luokkaa per lyhennyserä.

Rahoituksen koron suuruus riippuu aina kaupan aikaisesta korosta, jota rahoituslaitokset antavat. Korkeus on rahoituslaitoksen antama korko lainalle + autoliikkeen marginaali esimerkiksi 4,0 % + 1,0 % = 5,0 %. Eli asiakkaan koroksi muodostuisi silloin viisi prosenttia. Pitkään korkotaso oli 0,0–4,0 % luokkaa. Nyt korkeus Euroboron takia rahoituslaitokset ovat nostaneet myös korkojaan, joten nyt vuonna 2023 korkotasot liikkuvat 4,0–8,0 % luokassa yleisesti. (Autotie.fi 2023.)

Tällä hetkellä näkee myös autokauppojen rahoitustarjouksia, jossa korko liikkuu 0–3,89 % luokassa. Näissä tarjouksissa autokauppa joutuu maksamaan rahoituslaitoksille heidän nettokorkonsa ja asiakkaalle tarjoaman koron erotuksen. Esimerkiksi jos asiakkaalle autoliikkeen myymä korkoprosentti on kolme prosenttia ja rahoituslaitoksen korkotaso olisi neljä prosenttia, niin autoliike joutuu maksamaan tästä aiheutuvan erotuksen. Autorahoituksen maksimiaika on Suomessa kuusi vuotta. Viimeinen erä voi kuitenkin olla huomattavasti suurempi, jopa suurimmillaan auton ostohinnasta 50 %.

Esimerkki. Asiakas ostaa 30 000 € auton, jossa perustamismaksu on 299 €, korko 5,95 %, käsittelymaksu 13,0 €, rahoitusaika 60 kk.

Asiakas maksaa 5 000 € käsirahana, ja muu osuus rahoitetaan rahoituslaitoksen rahalla. Viimeiseksi eräksi asiakas haluaa 50 % auton ostohinnasta. Tällöin kustannukset muodostuvat seuraavasti:

Annuiteetti 277,22 € / kk

Perustamismaksu 299,0 €

Käsittelymaksu 13,00 € / kk

Rahoituskorko 5,95 %

Todellinen vuosikorko 7,28 %

Korko sopimusajalta 6057,13 €

Kuluttajansuojalain mukainen luottohinta 32 136,13 €

3.3 Yksityisleasing

Yksityisleasing on meille Suomessa autokaupassa vieraampi käsite. Siinä on tarkoitus tarjota asiakkaalle helppoa ja huoletonta autoilua ennalta sovitulla kuukausihinnalla. Esimerkiksi naapurimaassamme Ruotsissa tämä on ollut tyypillistä jo kauan. Autoveron tuoma korkea hankintahinta on tehnyt auton hinnasta niin kovan, että sitä on ollut vaikea jakaa sopivan hintaisiksi kuukausieriksi.

Nyt kuitenkin yksityisleasing on voimakkaasti myös rantautumassa meille Suomeen. Asian taustalla on monenlaisia syitä, kuten entisestään autokaupat haluavat madaltaa auton ostamisen kynnystä ja toinen syy voi olla autoliikkeiden varastojen purkamisen eri tavoin. Käyttäjän näkökulmasta yksityisleasing vaihtoehto houkuttaa, kun siitä jää niin sanottu omistamisen tuska pois. Erilaisia vaihtoehtoja on monia, mutta tyypillisin on se, että asiakkaalla on esimerkiksi 12–24 kuukauden sopimus, missä asiakas maksaa kiinteää kuukausihintaa. Tyypillisesti hinta sisältää huollot ja talvirenkaat sopimuksen keston ajan. Ainoastaan polttoaine jää asiakkaalle maksettavaksi. Tällöin asiakkaan ei tarvitse pohtia esimerkiksi auton arvon alentumista tai muita kuluva osaa. Auto tyypillisesti on jonkin rahoituslaitoksen nimissä sopimuksen ajan. (Autotalli.com 2023.)

Autokauppojen näkökulmasta haasteena yksityisleasingissä on saada siitä autokaupoille kannattavaa. Siinä erityisesti volyyymi korostuu, ja ilman sitä siitä on mahdotonta saada kannattavaa. Ostaja harvoin kuitenkaan ajattelee sitä puolta ja autokaupan ajatusmaailmaa, kun hän on hankkimassa autoa. Kuluttajan harmitessa eri vaihtoehtoja on kuitenkin hyvä olla tietoinen myös yksityisleasingin

haasteista myyjäosapuolelle, koska autoliikkeen ajautuessa taloudellisiin vaikeuksiin, voi tällä olla vaikutuksia myös kuluttajalle, jos yksityisleasing on tehty osamaksusopimus pohjalle.

Tutustuin tätä tehdessäni yksityisleasing -sopimukseen, jossa arvoltaan noin 40 000 € sähköautoa tarjottiin asiakkaalle 349 € kiinteällä kuukausihinnalla. Sopimus sisälsi 15 000 kilometriä ajoa vuoden aikana ja ylimenevistä kilometreistä on erillinen korvaus. Autoa ei tarvitse huoltaa vuoden aikana, kun huolto-ohjelmaan ei kuulu huoltoja vuoden aikana. (Autoverkkokauppa.fi 2022.)

Sopimus oli rakennettu niin, että autosta oli suoraan annettu 4 000 € alennus, jolloin auton hinta sopimuksessa oli 36 000 €. Vuoden aikana asiakas maksaa 4 188 €, joten sopimukseen oli kirjattu takaisinostosopimus, mikä oli 32 000 €. Myynnissä olevia vuoden vanhoja 15 000 kilometriä ajettuja autoja katsoessa autojen hintapyynnit liikkuvat juuri 32 000 € kummallakin puolella. (Autoverkkokauppa.fi 2022). Tämä kuvastaa siis sitä tilannetta, jota yksityisleasingissa eletään autojen tarjonnan osalta. Pelataan hyvin pienillä marginaaleilla ja pikemminkin pyritään saamaan rekisteröintejä ja autokantaa merkille ja autoista jäävä kate on todella pieni.

Seuraavaksi esittelen esimerkkinä Nordean yksityisleasing yhtiön NF Fleet Oy sopimusehdot (autoleasing.fi 2022.):

- palvelun kuvaus ja vuokrajärjestely
- ajoneuvon kuljettaja
- ajoneuvon käyttö
- käyttökustannukset
- ajoneuvon huolto ja korjaukset
- katsastukset
- vakuutukset
- vahingot ja viat
- sijaisauto
- henkilö- ja luottotiedot

- ulosmittaus ja vastaavat toimenpiteet
- vuokran maksuehto, viivästyskorko ja perimiskulut
- ajoneuvolla ajettut kilometrit
- etämyynti ja peruuttamisoikeus
- sopimuksen purku kesken sopimuskauden
- sosiaalinen suorituseste
- ajoneuvon palautus ja sopimuksen jatkaminen
- siirto-oikeus
- hinnasto lisäkustannuksille
- vahingonkorvaus
- riitojen ratkaisu

Yksityisleasing-sopimuksessa siis hyvin perusteellisesti määritellään jokainen asia, mikä liittyy auton käyttöön. Silloin kummallekin osapuolelle syntyy hyvin selkeä kuva siitä, mitä heidän vastuulleen kuuluu, ja mahdollisissa ristiriitatilanteissa on helppo vedota kirjalliseen sopimukseen.

Seuraavaksi on vielä tarkemmalla tasolla tuotu esiin muutamia käytännön esimerkkejä eri sopimusehdoista, jotta voi ymmärtää paremmin, mihin kannattaa kiinnittää huomiota ehtoja tarkastellessa.

Ajoneuvon kuljettaja: Tällä kohdalla voidaan määrittää saako autoa ajaa sopimuksen keston aikana muut, kuin auton vuokrannut henkilön. Tavallisesti autoa saa ajaa puoliso tai samassa osoitteessa asuvat. Voi myös olla, että kuljettajaa ei ole määritelty mitenkään sopimuksessa ja autoa saa ajaa kuka vain.

Ajoneuvon käyttöalue: Sopimukseen voidaan rajata auton käyttö maantieteellisesti esim. Suomessa tai Euroopan alueella. Nyt käynnissä oleva Ukrainan sota voi myös esimerkiksi vaikuttaa siihen, että auton käyttöaluetta rajataan niin, ettei autoa saa viedä Venäjälle.

Ajoneuvon huolto ja korjaukset: Sopimukseen määritellään aina se kenelle sopimuksen aikana tapahtuvat huolto- ja korjaustoimenpiteet kuuluvat. Noin karkeasti puolet sopimuksista on sellaisia, joihin auton huollot sisältyvät. Toisessa vaihtoehdossa auton huollot kuuluvat asiakkaan vastuulle, ja ne pitää hoitaa ajallaan merkkihuollossa, jolloin kustannus muodostuu asiakkaalle kiinteän leasing-hinnan päälle. Ylimääräiset korjaukset kuuluvat yleensä aina auton käyttäjälle. Useimmat leasing-sopimukset vaativat auton käyttäjältä Kasko -vakuutuksen, jolloin tyypillisesti korjauskustannukset menevät vakuutusyhtiölle.

Vakuutukset: Pääsääntöisesti leasing-sopimuksen hinta ei sisällä vakuutusta. Sopimus kuitenkin edellyttää sitä käyttäjältä. Usein Kasko-vakuutus on minimivaatimus leasing-yhtiöltä, jolloin vakuutus korvaa sekä vastapuolen kuin omatkin vahingot. Suomen tieliikennelaki edellyttää aina auton omistajalta liikennevakuutuksen autoon, joka korvaa vastapuolen vahingot onnettomuudessa.

3.4 Työsuhdeautoilu

Viimeisenä vaihtoehtona on nykypäivänä enemmän yleistynyt työsuhdeautoilu. Auto voi olla ihmiselle myös osa palkkaa, eikä sitä aina tarvitse rahoittaa sen myötä suoraan itse. Työsuhdeauto voi usein olla esimerkiksi osa työpaikkojen ja työnantajien henkilöstöpolitiikkaa. Auto- tai käyttöedun avulla työnantaja voi tarjota houkuttimia työntekijöilleen kovenevassa kilpailussa työvoimasta. Työsuhdeautoa ei kuitenkaan kannata pitää liian hyvältä vaihtoehdolta, koska myös siihen liittyy taloudellisia asioita, jotka kannattaa ottaa huomioon. (Veronmaksajat 2023.)

Työsuhdeautolla pääsääntöisesti tarkoitetaan vapaata auto- tai käyttöetua. Kummassakin työnantaja vastaa auton ostoon ja käyttöön liittyvistä kustannuksista. Poikkeuksena käyttöedussa verrattuna vapaaseen autoetuun auton käyttäjä eli useimmiten työntekijä maksaa polttoaineet auton käytöstä. Sitä pidetään

työntekijän kannalta helppona ja turvallisena vaihtoehtona myös. Vapaassa autoedussa työnantaja maksaa auton huollot, renkaat, polttoaineet, vakuutukset ynnä muut sellaiset autoon liittyvät kustannukset. (Autoalan tiedotuskeskus 2023.)

Peruste työsuhdeautolle voi olla esimerkiksi silloin, jos työntekijä tai hänen perheenjäsenensä käyttää yrityksen autoa yksityisajoihin. Silloin auton käyttö lasketaan autoeduksi, jolloin auton käyttäjän kuuluu maksaa auto- tai käyttöedusta maksettavaa veroa. Veron laskentakaava muotoutuu auton iän perusteella. Siitä seuraavaksi esimerkki:

a) Ikäryhmä A (vuosina 2020–2022 käyttöönnotetut autot)

- Vapaa autoetu: Edun arvo kuukaudessa on 1,4 % auton uushankintahinnasta (= perusarvo) lisättynä 270 eurolla tai 18 sentillä kilometriltä.
- Auton käyttöetu: Edun arvo kuukaudessa on 1,4 % auton uushankintahinnasta lisättynä 105 eurolla tai 7 sentillä kilometriltä.

b) Ikäryhmä B (vuosina 2017–2019 käyttöönnotetut autot)

- Vapaa autoetu: Edun arvo kuukaudessa on 1,2 % auton uushankintahinnasta lisättynä 285 eurolla tai 19 sentillä kilometriltä.
- Auton käyttöetu: Edun arvo kuukaudessa on 1,2 % auton uushankintahinnasta lisättynä 120 eurolla tai 8 sentillä kilometriltä.

Kuvio 1. Vapaan autoedun ja autoedun eroja (Veronmaksajat 2021).

Auton verotusarvo lasketaan osaksi palkkaa tai palkan päälle. Sillä ei ole merkitystä lasketaanko se osaksi palkkaa vai ei, mutta työsuhdeauto nostaa joka tapauksessa työntekijän verotettavia tuloja, jolla on suora vaikutus esimerkiksi eläkkeeseen tai kuukaudessa käteen jääviin nettotuloihin. Tyypillisesti hyvin kallis työsuhde auto, jolla on korkea verotusarvo suhteessa auton käyttäjän palkkaa voi pienentää työntekijän palkkaa huomattavasti, kun se lasketaan osaksi sitä.

Autoalan tiedotuskeskuksen mukaan Suomessa on 80 000 työsuhdeautoilevaa henkilöä, joista kahdella kolmasosaa on vapaa autoetu ja yhdellä neljäsosaa käyttöetu (Autoalan tiedotuskeskus 2023). Näin ollen hyvin montaa autoilevaa suomalaista koskee työsuhde auton merkitys verotukseen.

Valtio kannustaa ihmisiä valitsemaan työsuhdeautoksi käyttövoimaltaan sähköllä kulkevan auton. Nimittäin vuoden 2021 alusta alkaen täyssähköautojen verotusarvosta on laskettu pois 170 € kuukaudessa. Tyypillisesti vapaa autoetu on noin 500–800 €/kk eli valtion huojennusta voidaan pitää merkittävänä. Vuoden 2022 alusta alkaen huomioitiin myös vähäpäästöiset autot eli pääsääntöisesti tekniikaltaan plug-in hybridautot, jotka saavat 85 € kuukaudessa huojennusta verotusarvosta, jos niiden hiilidioksidipäästöt (WLTP) ovat 1–100 g/km. Nämä valtion tarjoamat kannustimet ovat voimassa vuoteen 2025 asti tämänhetkisen tiedon mukaan. (Autoalan tiedotuskeskus 2023.)

Työsuhdeautoa harkitessa kannattaa siis huomioida ja laskea tarkkaan autoedun tuomat kustannukset palkan ja verotuksen osalta. Työsuhde auton tyypillä on pelkästään jo suurikin merkitys edun rahalliseen arvoon. Kallis ja hieno työsuhdeauto voi kuulostaa houkuttelevalta, mutta se voi todellisuudessa tuoda ylimääräisiä kustannuksia esimerkiksi verotuksen osalta.

3.5 Uuden auton hankkiminen verrattuna käytetyn auton hankkimiseen

Vertaillen uuden ja käytetyn auton hankkimista on suurin ero tietysti siinä paljonko auto maksaa. Uusi auto on kalliimpi, mutta samalla turvallisempi sen osalta, että siihen ei heti ole tulossa huoltotarvetta. Uusi auto voi myös olla käyttäjälle mukavampi, koska uudet autot on varusteltu uusimmalla tekniikalla ja erilaisilla käyttömukavuuksilla. Usein myös käytetty auto voi olla kompromissi varusteiden osalta. Jokin varuste saattaa olla ylimääräinen ja jota ei ole ajateltu tarvitsevan ja taas toisinpäin, jokin varuste saattaa jäädä uupumaan ja siitä ollaan valmiita luopumaan, kun haluttua autoa ei ole saatavilla sopivaan hintaan. Uusiin autoihin liittyy keskimäärin parempia tarjouksia kuin käytettyihin autoihin. Autotehtaat voivat olla esimerkiksi ylihyvittämässä vaihdossa tulevan käytetyn auton hyvityshintaa kaupan edistämiseksi. Tämä on kuluttajalle tietysti eduksi, vaikka se ei suoraan ilmenisi tarjouksessa.

Käytetyn auton hyvänä puolena on kuitenkin esimerkiksi se, että niitä on helpommin saatavilla heti eikä tarvitse odottaa auton saapumista tehtaalta. Usein kuluttaja kuitenkin haluaa auton hyvin nopeasti itselleen eikä malta odottaa pitkää aikaa auton saapumista. Tätä ja auton toimituksen viivästymiseen johtavia syitä käsitellään tarkemmin esimerkiksi tämän työn luvussa 4. Käytetty auto voi myös olla hyvä esimerkiksi silloin, jos auton ulkonäöllä tai mukavuuksilla ei ole väliä ja autoa tarvitaan, vaikka vain työmaa-autoksi olosuhteisiin, joissa auton kunto voi vaurioitua.

Käytetyn auton kauppiat kauppaavat lisäturvavakuutuksia käytettyihin autoihin, jotta kuluttajan olisi turvallisempää ja huolettomampaa hankkia itselleen käytetty auto. Se on vastine uuden auton takuulle, jonka autovalmistajat myöntävät uudelle autolle. Tyypillisesti käytetyn auton lisäturvan myöntää jokin palveluun erikoistunut yritys esim. Fragus tai Finntakuu. (Fragus 2023.)

3.6 Yhteenveto auton hankkimisen eri vaihtoehtojen välillä

Nyt, kun auton hankkimisen muotoja on tarkemmin esitelty, on tarkoitus vielä tuoda vertailevalla tasolla esiin erot ja yhteneväisyydet vaihtoehtojen välillä. Seuraavan osion on tarkoitus olla ikään kuin mahdollisimman selkeä tiivistelmä ja pohdinta edellä esitellyistä auton hankkimisen muodoista ja niiden hyvistä ja huonoista puolista.

Jos käytettävissä on rahaa sen verran, että haluamansa auton pystyy hankkimaan suoraan käteisellä, voi se olla kannattava vaihtoehto esimerkiksi nyt korkeiden korkojen aikana, kun silloin korkokustannukset eivät syö omaa varallisuutta. Käteisellä auton ostamisessa kannattaa kuitenkin myös arvioida sitä, onko valmis sitomaan omaa pääomaa autoon ja kuinka paljon on valmis sitomaan pääomaa.

On myös hyvä muistaa, että auto harvoin on tuottava sijoitus ja auton arvo laskee sen käyttöiän myötä ja ajettujen kilometrien perusteella. Autoa harvoin saa myytyä eteenpäin samalla arvolla millä se on hankittu, vaikka auto olisi moitteettomassa kunnossa. Poikkeuksena oli koronapandemian aikana ollut komponenttipula, jolloin uusia autoja ei saatu toimitettua kuluttajille ja sen myötä uudehkoista sähköautoista saattoi saada enemmän rahaa kuin mitä niistä oli alun perin maksettu. Matalat korot ruokkivat entisestään tätä ilmiötä, kun autoja pyrittiin ostamaan hinnalla millä hyvänsä ja tekemään voittoa, mutta tilanne normalisoitui nopeasti autojen toimitusaikojen lyhentyessä.

Myös sillä on vaikutusta, ostaako auton alun perin uutena vai käytettynä, koska luonnollisesti uuden auton arvo laskee hitaammin kuin käytetyn, johon ilmaantuu helpommin esimerkiksi korjaus- ja huoltotarpeita.

Auton ostaminen rahoituksella on puolestaan hyvä vaihtoehto silloin, jos omaa pääomaa ei halua sitoa autoon tai pääomaa ei ole riittävästi auton hankkimiseen ilman rahoitusta. Rahoituksessa ja osamaksusopimusta tehdessä on kuitenkin hyvä huomioida korkotaso, johon ei pysty itse vaikuttamaan maailmalla tapahtuvien muutosten myötä ja on hyvä tehdä laskelmia siitä, kestäkö kuukausittainen budjetti korkotason nousua autolainan lyhennyksen suuruuden kuitenkin pysyessä samalla tasolla.

Hyvin olennaista on myös pohtia autoliikkeiden rahoitustarjouksia, joissa auton saa tiettyyn kuukausihintaan ja sitä, että auton arvo alenisi samassa suhteessa kuin lainaa saa todellisuudessa lyhennettyä. Autoalan kentällä on noussut esiin havainto, jossa monella kuluttajalla on autostaan huomattavasti paljon enemmän velkaa kuin heidän auton arvonsa on. Asialla ei olisi niin suurta väliä, jos keskimäärin kuluttajilla olisi enemmän pääomaa, mutta tyypillisesti ihminen ei ole ajatellut asiaa niin pitkälle ja autosta luopuminen tai sen vaihtaminen on hankalaa tai joskus jopa mahdotonta suuren velan takia.

Niin käteisellä kuin rahoituksellakin auton ostaminen tarkoittaa sitä, että auto ostetaan omaksi itselle, ja auton omistaminen siirtyy viimeistään lainan lyhentämisen jälkeen kokonaan kuluttajalle. Koska auto ei ole lähtökohtaisesti rahallisesti tuottava sijoitus, on omistamisen vaihtoehdoksi rinnalle kehittynyt yksityisleasing-järjestely. Tämä vaihtoehto voi olla hyvä silloin, jos haluaa mahdollisimman huoletonta autoilua ilman paineita auton omistamisesta ja sen arvon laskusta. Yksityisleasingia harkitessa on kuitenkin muistettava esimerkiksi se, että myös tässä vaihtoehdossa korkotasolla voi olla vaikutusta syntyviin kustannuksiin. Myös autokaupan taloudellinen vakaus voi olla huomioitava seikka, koska autokaupan mennessä konkurssiin voi sillä olla vaikutuksia yksityisleasing-sopimukseen.

Työsuhdeautoilu ei ole kaikkien kuluttajien mahdollisena käytettävissä olevana vaihtoehtona, mutta mikäli työnantajan tarjoama työsuhdeauto on mahdollista saada käyttöön, voi tällä olla huomattavia vaikutuksia kuukausittaisiin kuluihin auton osalta. Myös työsuhdeautoilu yksityisleasingin rinnalla on kuluttajalle huoletonta autoilua, kun omistaminen ja autoon kohdistuvat korjaus- ja huoltotarpeet eivät ole suoraan kuluttajan vastuulla. Työsuhdeauton vaihtoehtoa miettiessä on kuitenkin hyvä muistaa, että työsuhdeautoilu voi ulospäin näyttää ilmaiselta autoedun saajalle, mutta sillä on suoraan vaikutus esimerkiksi verotettavaan tuloon ja sitä kautta myös esimerkiksi eläkkeeseen.

4 Maailmantilanteen vaikutus autokauppaan ja auton hankintaan

4.1 Käyttövoimamuutos

Työn loppuosassa tarkoitus on tuoda esiin autoalalla tapahtuvia muutoksia ja syitä niiden takana, koska muutoksilla on suora vaikutus myös kuluttajien ostokäyttäytymiseen. Syynä vaikutuksiin on esimerkiksi se, että erilaiset saatavuusongelmat voivat vaikuttaa siihen, kannattaako kuluttajan hankkia uusi auto pitkällä toimitusajalla ja korkeakorkoisella rahoituksella vai ostaa helpommin saatavilla oleva käytetty auto esimerkiksi käteisellä. Kuluttajalle voi myös olla helpompi ymmärtää muutosten vaikutusta auton hankintaan, kun hän saa yleiskuvan esimerkiksi syistä, miksi autojen toimitusajat ovat pitkiä, miksi autojen käyttövoimaratkaisut ovat muutoksessa tai mitä kiinalaisten automarkkinoiden rantautuminen myös Eurooppaan tarkoittaa automerkkien saatavuuden tai valikoiman osalta.

Käyttövoimamuutoksella tarkoitetaan autojen voimanlähteiden muuttumista fossiilisista polttoaineista sähköisiin voimanlähteisiin. Tarve käyttövoimamuutokselle tulee ilmastonmuutoksen tuomista haasteista, minkä takia Euroopan unioni on tiukentanut ennen kaikkea päästöihin liittyvää lainsäädäntöään. Entistä tiukemmat hiilidioksidipäästöjen rajoitukset aiheuttavat autonvalmistajille pakollisen tarpeen siirtyä hybridi- ja sähköautoihin polttomoottorikäyttöisistä autoista. Euroopan unionin kunnianhimoinen tavoite on, että vuonna 2035 ei myytäisi enää yhtään polttomoottorihenkilöautoa sen alueella. (Autoalan Keskusliitto 2022.)

Suomessa hybridi- ja sähköisten autojen ensirekisteröinnit ovat todella paljon lisääntynyt viime vuosien aikana. Venäjän aloittama hyökkäyssota Ukrainaan vuoden 2022 keväällä nosti Brent -öljyn maailmanmarkkinahinnan ennätyskorkealle, mikä heijastuu tavallisiin suomalaisiin polttoaineasemilla erityisen kor-

keina bensiinin ja dieselin hintoina. Tämän takia ihmisten kiinnostus hybridiautoihin sekä sähköisiin autoihin kasvoi todella paljon. (Autoalan Keskusliitto 2022.)

Käyttövoimamuutos voi siis vaikuttaa siihen, valitseeko kuluttaja herkemmin sähkö- tai hybridiauton tavallisen polttomoottoriauton sijaan, koska niin polttoaineen hintojen nousu kuin esimerkiksi halu torjua ilmastonmuutosta voi vaikuttaa ostopäätökseen.

Paljon puhutaan myös mahdollisesti tulevien kiinalaisten automerkkien yleisty- misestä. Samalla on hyvä muistella, miten japanilaiset automerkit yleistyivät meillä. Yleistyminen alkoi 1970-luvulla, kun maailmanlaajuinen öljykriisi ja Japa- nin Jenin edullinen kurssi suhteessa muihin valuuttoihin edesauttoi, että japani- laisia automerkkejä lähdettiin viemään ulkomaille. Suurimmat markkinat olivat Yhdysvallat, Iso-Britannia ja Länsi-Eurooppa. (Kunnon katsastus 2017.)

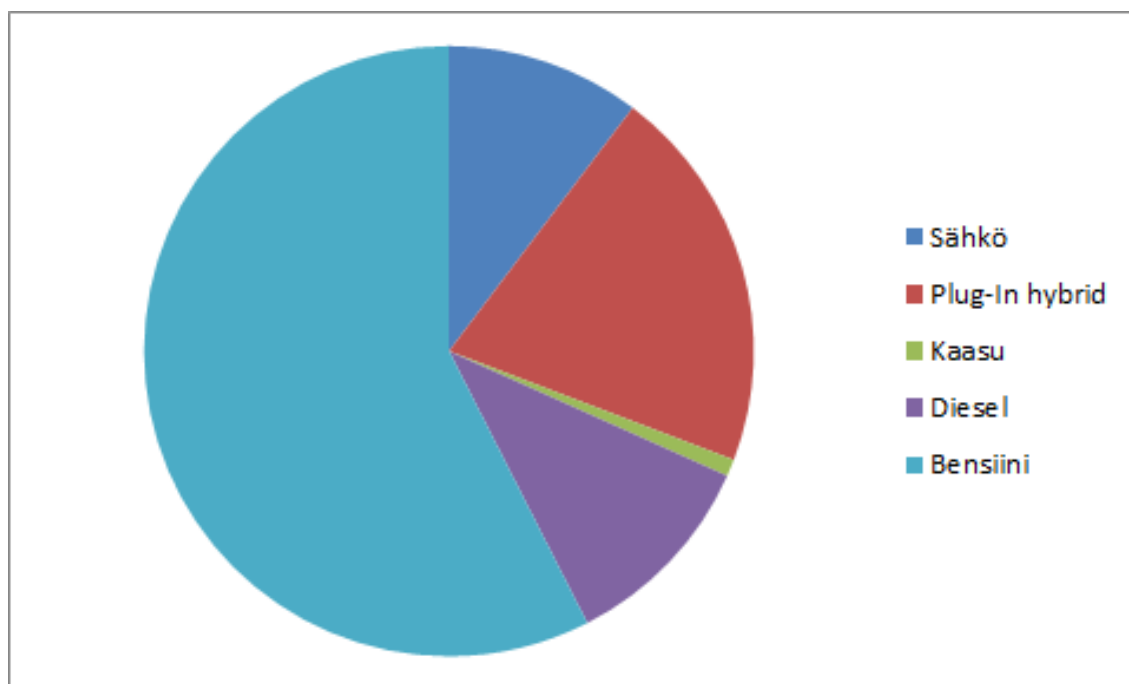
Uusilla markkinoilla alkuun autoja tietenkin oudoksuttiin niiden pienemmän koon takia ja merkkien ja mallien outojen nimien takia, joihin ei ollut aikaisemmin to- tuttu. Nopeasti ne kuitenkin löysivät paikkansa laadun, kestävyys ja ennen kaikkea polttoainepihyden takia. Länsimaissa olimme tottuneet isoihin ameri- kalaisiin autoihin, jotka veivät suuren määrän polttoainetta ja autoteollisuuden huonoon laatuun.

Suomessakin Datsunin (nyk. Nissan) maahantuonti antoi yhden autonsa Aalto- yliopiston teekkareille ajettavaksi, jolla he ajoivat miljoonakilometriä ilman sen suurempia ongelmia. Tällaisilla käytännönläheisillä markkinointitempauksilla ha- luttiiin vakuuttaa ihmiset niiden laadusta. Öljykriisi muokkasi samalla tavalla ih- misiä polttoainestävällisempiin ajoneuvoihin kuten nyt 2020-luvulla ilmaston- muutoksesta ja Ukrainan kriisistä aiheutuvista syistä. (Kunnon katsastus 2017.)

Japanin autoteollisuus kasvoi 1980-luvulla maailman suurimmaksi autojen tuot- taja maaksi, johtuen juuri niiden vahvasta markkina- asemasta Yhdysvaltain, Iso-Britannian ja Länsi-Euroopan markkinoilla (Kunnon katsastus 2017).

Uusien automerkkien myötä kuluttajan vaihtoehdot hankkia esimerkiksi hybridi-auto paranevat, kun markkinat kasvavat niiden osalta.

Alla oleva kuvio on havainnollistamassa vuonna 2021 ensirekisteröityjen autojen käyttövoimien jakaantumista eri vaihtoehtoihin.



Kuvio 2. Eri käyttövoimien markkinaosuudet Suomessa (Autoalan tiedotuskeskus 2023).

Kuvion perusteella voidaan nähdä, että vuonna 2021 20,5 % autoista oli ladattavia hybridejä, 10,3 % täysin sähköistettyjä autoja ja 0,9 % kaasuautoja. Perinteisempiä dieselautoja on puolestaan 10,8 % ja 57,5 % perinteisiä bensiinikäyttöisiä autoja. Ladattavilla hybrideillä tarkoitetaan autoja, joista löytyy perinteinen polttomoottori, jonka tukena on ladattava sähkömoottori, jonka avulla tyypillisesti pääsee 30–100 km.

Huomionarvoista on se, kuinka sähköautoja jo rekisteröidään saman verran kuin dieselautoja. Sähköautojen ensirekisteröinneissä on tapahtunut huimaa määrän nousu, kun vuonna 2018 niitä rekisteröitiin 2404 kappaletta, joka tarkoitti vain 0,60 % markkinaosuutta. Luku verrattain viime vuonna rekisteröityihin

autoihin on muuttunut 20 488 kappaletta ensirekisteröinnin verran suuremmaksi. Diesel-autojen rekisteröinnissä on suhteessa tapahtunut suurempi notkahdus, kun vuonna 2018 niiden markkinaosuus oli 23,80 %. Neljässä vuodessa siis dieselautojen markkinaosuus on yli puoliintunut. (Autoalan tiedotuskeskus 2023.)

Tulevaisuudessa fossiilisten polttoaineiden markkinaosuudet tulevat entisestään pienenemään, kun autojen päästörajat sekä polttoaineen hinta ohjaavat autojen kehitystä entistä ympäristöystävällisemmäksi. Jossain vaiheessa tulemme tilanteeseen, jossa uusia bensiini- ja diesel -autoja ei myydä enää ollenkaan. On vaikea vielä arvioida, onnistuuko Euroopan unioni tavoitteessaan, jolloin vuonna 2035 koko Euroopan unionin alueella ei enää ensirekisteröitäisi yhtään polttomoottorikäyttöistä autoa (Euroopan parlamentti 2022).

AKL:n (Autoalan Keskusliitto) arvion mukaan vuonna 2025 Suomessa ensirekisteröidyistä autoista kolmannes olisi jo sähköautoja ja n. 55 % joko sähkö- tai ladattavia hybridautoja. Arviossa myös arvioitiin vuonna 2030 olevan Suomen autokannassa 740 000 kappaletta ladattavia autoja. Polttomoottorikäyttöisten autojen autokannan laajuus arvioidaan olevan silloin 2,2 miljoonaa autoa. Suomen hidas autokannan kierto korostuu ja näkyy käyttövoiman muutoksessa muutoksen hitautena. (Autoalan tiedotuskeskus 2023.)

Seuraavana olevassa taulukossa kuitenkin näkyy hyvin sähköisten ja ladattavien hybridautojen yleistymisen Suomessa.

Taulukko 2. Autokannan kehitys Suomessa (Autoalan tiedotuskeskus 2023).

Vuosi / Year	täyssähköautot / battery electric vehicles	ladattavat hybridautot / plug-in hybrid vehicles
31.12.2010	23	0
31.12.2011	56	0
31.12.2012	109	128
31.12.2013	169	296
31.12.2014	360	569
31.12.2015	614	973
31.12.2016	844	2 441
31.12.2017	1 449	5 719
31.12.2018	2 404	13 095
31.12.2019	4 661	24 704
31.12.2020	9 697	45 625
31.12.2021	22 892	77 045
31.12.2022	44 889	104 039

Kasvu on ollut räjähdysmäistä viimeisen noin kuuden vuoden aikana. Mutta tavoitteet ovat kovia ja niiden täyttämiseen nykyinen tahti ei vielä riitä. Yleistymiseen on vaikuttanut totta kai vaihtoehtojen monipuolistuminen ja tarjonta yhä useammalta merkiltä. (Autoalan tiedotuskeskus 2023.)

4.2 Auton toimituksen hankaluudet

Auton toimittaminen komponentteja valmistavalta alihankkijalta asiakkaalle on pitkä matka. Autoja nykyään valmistetaan ympäri maailmaa kaukana niiden markkinoista. Esimerkiksi uusia Hondia valmistetaan Yhdysvalloissa, Kanadassa, Meksikossa, Brasiliassa, Argentiinassa, Iso-Britanniassa, Turkissa, Kiinassa, Thaimaassa, Intiassa ja Vietnaminissa (Honda 2023).

Perinteisesti jälleenmyyjä on vastannut uuden auton luovuttamisesta asiakkaalle omista hienoista ”showroom:sta” valmistajan edellyttämällä tavalla. Nykyään sen rinnalle on saapunut auton vieminen asiakkaan luo, vaikka toiselle puolelle Suomea. Muutos johtunee autoliikkeiden halusta palvella entistä enemmän asiakasta. Huomionarvoista on se, että jos asiakas ostaa näkemättä auton, niin kauppa luokitellaan etäkaupaksi. Silloin kauppaan sovelletaan etäkaupan ehtoja. Tässä opinnäytetyössä etäkaupan yksityiskohtaisempi tarkastelu on kuitenkin jätetty pois työn rajallisuuden vuoksi.

Koko maailmaa koskettava komponenttipula on hyvin voimakkaasti vaikuttanut autoteollisuuteen. Se on pistänyt pohtimaan uudelleen autovalmistajat heidän logistisia ratkaisuitaan. Pääsääntöisesti auto kasataan jossain päin maailmaa, mutta auton osat saapuvat tehtaalle ympäri maailmaa. Esimerkkinä Uudenkaupungin autotehdas Suomessa, joka sopimusvalmistajana valmistaa muutamaa Mercedes-Benz henkilöautomallia Daimlerille (Leppänen & Länkinen 2017). Auton osia ei suinkaan valmisteta Suomessa, vaan ne tulevat ympäri maailmaa ja ne vain kasataan täällä yhdeksi autoksi.

Nyt koronan ja Ukrainan sodan mukana tuomat logistiset ongelmat ovat sekoittaneet ja horjuttaneet tätä palettia niin, että on jouduttu tekemään tuotantokatkoksia eri vaiheissa auton tuotantoa. Tämä on totta kai pidentänyt osaltaan auton toimitusta asiakkaille, mikä puolestaan vaikuttaa kuluttajan haluun perua kauppa, kun autoa on joutunut odottamaan niin kauan. Osa voi suoraan jättää uuden auton ostamatta, jos tarve autolle on pikainen.

Uusimmaksi haasteeksi on noussut syksyllä vuonna 2022 pula kuorma-autonkuljettajista Euroopassa. Perinteisesti monet kuorma-autonkuljettajat ovat olleet Itä-Euroopasta, kuten Ukrainasta, mutta Ukrainan kriisin takia monet ovat lähteneet Ukrainaan sotimaan tai koteihinsa. (Palokallio 2022.)

Muutenkin kuljetusalan yritykset ovat ahdingossa kohonneen polttoaineen hinnan takia. Kuljettajapula nostaa entisestään kustannuksia, koska osaavista kuljettajista on suuri pula, mikä nostaa palkkauksen tasoa. (Palokallio 2022.)

4.3 Puolijohdepula

Nykypäivän autoissa on todella paljon erilaisia puolijohhteita, jotka ovat mikro-sirun tärkeimpiä komponentteja. Kiinasta oli muodostunut maailman suurin puolijohhteiden valmistaja alhaisten tuotantokustannusten seurauksena.

Puolijohdepula alkoi Korona-pandemian myötä, kun Kiinassa suljettiin puolijohhteita valmistavia tehtaita, kun oletettiin, että koronan tuomien vaikutusten kautta ihmisten kulutus laskisi. Päin vastoin kävi, kun ihmiset kuluttivatkin vähintään saman verran ja nyt tämän puolijohdepulan kurominen takaisin ”normaaliksi” vie aikaa. (ALD Automotive 2022.)

Kiinalaiset yritykset hyötyivät totta kai enemmän tilanteesta ja he eivät kärsineet niin pahasti puolijohdeongelmista. Heidän eduksensa oli puolestaan puolijohde-markkinoiden läheisyys, kun heidän olin helpompi saada niitä. Sen takia he saavuttivat markkinoilla etulyöntiaseman verrattuna Länsimaihin. Tämän takia länsimaissa samalla myös herättiin todellisuuteen ja uuteen normaaliin, jossa tarvitaan puolijohdetuotantoa myös Länsimaihin. Kansainvälinen Bosch ilmoittikin avaavansa pikavauhdilla puolijohdetehtaan Saksan Dresdeniin. Investoinnin arvoksi kerrottiin miljardi euroa. (Bosch 2021.) Tämän vaikutus luonnollisesti tähän komponenttipulaan on pienempi, mutta se ennalta ehkäisee uuden puolijohdepulan syntymistä.

Kun autoteollisuus kärsi pahoin puolijohdepulasta, niin monet automerkit tekivät niin sanottuja riisuttuja automalleja, joista puuttuu sellaisia varusteita, missä mikro-siruja olisi tarvittu. Hyvänä esimerkkinä siitä on se, että normaalisti autossa olisi aktiivinen vakionopeuden säädin ja sähköinen takaluukku, mutta nyt ne puuttuivat kokonaan. (Mäntylä 2021.)

4.4 Tulevaisuuden autokauppa

Suomessa uusien autojen markkinoiden tärkein asia on se, mihin suuntaan uusien autojen rekisteröintimäärät lähtevät kehittymään. Jos ne saadaan palautettua 2000-luvun alkupuoliskon 120 000 ensirekisteröinnin tasolle tai mieluusti vähän suuremmaksi kuin tämäkin, niin autoalan muutos ei tule karsimaan toimijoita niin vahvasti pois. Joka tapauksessa autokauppa tulee keskittymään yhä isommille toimijoille jatkossa. Pienien on entistä vaikeampi kilpailla suurien toimijoiden kanssa kustannusten yhä kasvaessa. (Pennanen 2022.)

Tästä esimerkkinä on Mercedes-Benz henkilöautojen Suomen maahantuonnista vastaava ja merkin vahvan jälleenmyyjäverkoston omaava Veho, joka luopui esimerkiksi Oulun jälleenmyynti pisteestä, joka siirtyi Wetterille (Kaleva 2017). Esimerkin avulla on tarkoitus kertoa, että meidän markkinoillamme voi pelkästään tapahtua uudelleen järjestelyitä, joilla yritykset pyrkivät parantamaan omaa asemaansa. Autoalan muutoksella ja pienten toimijoiden vähentymisellä ja autokaupan keskittymisellä suurille toimijoille on vaikutus myös kuluttajiin. Kilpailutilanne voi vääristyä autokaupassa, kun kuluttajalla ei ole enää niin montaa eri vaihtoehtoa paikan suhteen, mistä hankkia juuri hänelle sopiva auto sopivalla hankintamuodolla.

Pienempien toimijoiden kulmakivenä on ollut toimiminen pienemmillä paikkakunnilla, joissa heillä on ollut hyvät mahdollisuudet tehdä autokauppaa. Tulevaisuudessa suomalaisten entistä enemmän muuttaessa Etelä-Suomen suuriin kasvukeskuksiin pienten toimijoiden toiminta vaikeutuu, mutta myös kuluttajien mahdollisuudet kilpailuttaa auton hankintaa eri toimijoiden välillä vaikeutuu huomattavasti.

Jakelutien muutoksia on varmasti tulossa tietyillä autonvalmistajilla ja auton ostaminen entistä enemmän keskittyy verkkokaupan tyyliin kaupankäyntiin. Osa valmistajista haluaa leikata kuluja ja kyseenalaista nykyistä mallia. Perinteisille autoliikkeille varmasti jää kuitenkin oma paikkansa tässä jakelutiessä. Ihmiset ovat tottuneet asioimaan tutuissa liikkeissä, kun huomioidaan Suomessa

myytävien uusien autojen ostajakunta. Lisäksi jonkun pitää varustella ja putsata auto asiakkaalle luovutuskuntoon, vaikkakin tulevaisuudessa autot tulevat olemaan heti jo entistä valmiimpia ja asiakkaan toiveiden näköisiä.

4.5 Mahdollisia uusia valmistajia ja Kiinan autoteollisuus

Automarkkinoilla odotetaan kiinalaisten automerkkien nousua kilpailemaan perinteisten autovalmistajien kanssa. Tiedostamme Kiinan suuren sisämarkkinoiden potentiaalin ja kiinalaisten markkinoiden suuren pääoman määrän. Sen uskotaan edesauttavan kiinalaisten mukaan pääsyä teknologisen kehityksen kärkeen, joka koskee myös autoalaa. Odotukset Kiinaa kohtaa ovat suuret ja sieltä odotetaan seuraavaa Teslan tyylistä ilmiötä, jossa uusi automerkki tuo markkinoille auton, jossa ominaisuudet ovat kehityksen kärjessä ja automerkin brändi on meille ennestään tuntematon (Roininen 2023).

Kiinan autoteollisuudessa neljästä suurimmasta automerkistä käytetään nimitystä "Big four". Tähän listaukseen kuuluvat SAIC Motor, Dongfeng, FAW ja Chang an. Näiden ohella on lukuisia monia muita automerkkejä. Joidenkin arvioiden mukaan jopa 100 erilaista automerkkiä. SAIC Motor on varmasti paras esimerkki meille jo. Heidän tuotteitaan Pohjoismaihin tuo norjalainen RSA. Emoyhtiön alainen RSA Finland vastaa Suomessa SAIC Motorin automerkkien myynnistä. Näkyvin SAIC Motorin automerkeistä on Maxus, jolla alkaa olemaan jo hyvin kattava jälleenmyyjäverkosto Suomessa. Jälleenmyyjä ovat esimerkiksi Delta Auto ja Autolle.com. (List Car Brands 2022.)

Yksi keino kiinalaisten automerkkien pääsystä markkinoille on ollut perinteisten eurooppalaisten automerkkien osto. SAIC Motor omistaa nykyään perinteisen englantilaisen merkin MG:n. Toisena esimerkkinä Geely Holding, joka osti Volvo Cars:n eli Volvon henkilöauto puolen. Näin kiinalaisille automerkeille avautuu välittömästi valmis jakelutie markkinoille, ja heillä on valmiiksi vahva asiakaskunta ja tietoisuus ihmisten keskuudessa. (List Car Brands 2022.)

Voi olla todennäköistä, että tulevaisuudessa useampi meille ennestään länsimaalaisille tuttu automerkki vaihtaa omistajuuttaan kiinalaiseksi. Uuden myynti- ja huoltoverkoston rakentaminen on todella vaikeaa, aikaa vievää ja kallista. Hieno esimerkki on tästä Polestar, joka on oma merkkinsä, mutta sen omistaa Geely Holding kuten Volvonkin. Polestar rakentuu täällä meillä Suomessa hyvin vahvasti Volvo-jälleenmyyjä verkoston varaan, ja sitä kautta he saavat käyttöönsä vahvan myynti ja huolto osaamisen käytännössä rakentamatta uutta verkostoa. (Jalovaara 2020.) Siitä huolimatta jälleenmyyjien pitää täyttää tiloiltaan tarvittavat vaateet ja henkilöstö täytyy kouluttaa uuden merkin pariin vaaditulla tavalla. Kokonaisuudessaan investoinnit ovat kuitenkin paljon pienemmät verrattuna siihen kuin uutta verkostoa alettaisiin rakentamaan alusta saakka.

Markkinoilla kilpailu kiristyy koko ajan sähköautojen yleistyessä. Aikoinaan Tesla tuli rytinällä markkinoille sähköisillä malleilla. Vastaavaa ilmiötä ei pysty kovin helposti uudelleen syntymään kuin Tesla aikoinaan onnistui saavuttamaan, kun se toi sähköauton markkinoille ja perinteisillä autonvalmistajilla ei ollut tarjota markkinoille mitään vastaavaa. Nykyään perinteisillä autonvalmistajilla on omia sähköisiä mallistoja polttomoottorien rinnalla, kuten Citroënin ë -mallisto, Mercedes-Benzillä EQ-mallisto ja kokonaan edellä mainittu Volvon mallistosta omaksi merkiksi eriytetty Polestar-merkki.

Tulevaisuudessa polttomoottorilla varustetut autot tulevat väistymään, kun esimerkiksi EU-päättäjien laatimat tiukat päästörajat ja -normit ohjaavat autovalmistajat väkisinkin sähköisiin energiavaihtoehtoihin. Tämä avaa kiinalaisille autovalmistajille mahdollisuuden päästä toden teolla mukaan markkinoille. Suuret autovalmistajat ovat paljon siirtäneet vuosien saatossa tuotantoaan Kiinaan, josta kiinalaiset ovat imeneet paljon tietoa ja osaamista itselleen. Tämän lisäksi Kiinan valtio on tukenut todella paljon paikallisia autovalmistajia taloudellisesti. Tulevaisuudessa kiinalaiset automerkit tulevat eurooppalaisille markkinoille kilpailemaan niin hinta kuin laatuakin edellä. Tällä puolestaan on vaikutusta myös kuluttajien ostokäyttäytymiseen ja vaihtoehtojen lisääntymiseen. (Roininen 2023.)

5 Yhteenveto

5.1 Johtopäätökset

Työn tarkoituksena on ollut muodostaa kuluttajille kuva auton hankkimisen vaihtoehtoista ja niiden lähtökohdista. Työn tarkoituksena on myös ollut avata ihmisten silmiä alalla tapahtuviin myllerryksiin, jotka heijastuvat laajemmin yhteiskunnasta, kuten Ukrainan sodan kautta ja siihen liittyvän kuorma-autokuljettajien pulan myötä. Tarkoituksena on ollut siis tuoda esiin myös muun muassa näiden edellä mainittujen muutosten vaikutuksista myös kuluttajan ostokäyttäytymiseen ja näin ollen auton hankintaan vaikuttaviin seikkoihin.

Auton ostamisen kappaleissa on pyritty avaamaan auton hankkimisen monia vaihtoehtoja. Pyrin tuomaan esille niin hyviä kuin huonoja puolia jokaisesta vaihtoehdosta ja esittelyn lisäksi vertailemaan eri vaihtoehtoja keskenään. Tavoitteena olisi myös se, että luettuaan tämän opinnäytetyön jokainen pystyisi paremmin omaan tilanteeseen nähden peilaamalla pohtimaan mikä olisi itselleen paras vaihtoehto huomioimalla olemassa olevat ja mahdolliset tulevaisuuden tuomat uudet vaihtoehdot.

Maailmantilanteen huomioiminen ja ymmärtäminen edesauttaa ostajaa huomioimaan asioita peilaten niitä omiin toiveisiin ja lähtökohtiin. Kuten työstä käy ilmi, auton hankkiminen voi vaikuttaa yksinkertaiselta prosessilta, koska se on niin yleinen ja käytännöntasolla tavallinen hankinta ihmisten elämässä, mutta kun asiaan perehtyy tarkemmalla katsella, on pystyttävä huomioimaan paljon erilaisia seikkoja niin auton hankkimisen muodoista kuin erilaisten vaikutustekijöiden merkityksestä ja painoarvosta.

Lisäksi esimerkiksi Kiinan autoteollisuus ja kasvava automarkkina sekä Venäjän teollisuuteen liittyvä asema ja sen tulevaisuus voi tulevaisuudessa tuoda hyvin ennakoimattomampiakin tilanteita, joten kuluttajan on hyvä huomioida, haluaako hän tukea minkälaista autoteollisuutta ja pohtia myös esimerkiksi autoteollisuuden ja auton hankinnan eettisyyttä.

Kaiken kaikkiaan auton ostamista harkitsevan on siis tärkeää olla tietoinen erilaisista vaihtoehdoistaan, sekä tulevaisuuden mukanaan tuomista muutoksista. Jos nyt harkitsee esimerkiksi uuden kalliin sähköauton ostamista korkeakorkoisella rahoituksella, voi tulevaisuuden muuttuva markkinatilanne niin vaihtelevan korkotason kuin uusien automerkkien ja käyttövoimamuutoksen myötä tuoda tilanteeseen täysin uudet lähtökohdat ja jokainen on viime kädessä vastuussa itse siitä, minkälaisena sijoituskohteena auton haluaa nähdä ja millaisia riskejä on valmis ottamaan.

5.2 Opinnäytetyöprosessin arviointi

Opinnäytetyön aiheeni valinta kävi mielestäni helposti, koska työskennellessäni autoalalla mielenkiintoni auton hankinnan vaihtoehtoihin ja maailmalla tapahtuvien muutosten vaikutuksia kohtaan on valtava. Ala on todella monisyinen, mikä mahdollisti opinnäytetyön kirjoittamisen huomioiden useamman näkökulman.

Mielestäni opin myös itse kirjoitusprosessin aikana paljon uutta, kuten esimerkiksi yksityisleasingin vaaroista kuluttajalle, jos autoliike menisi konkurssiin, jonka myötä vaaraa aiheutuu silloin, jos yksityisleasing on tehty osamaksusopimus pohjalle. Alalla on paljon markkinoitu yksityisleasingiä yksityisille asiakkaille nimenomaan osamaksupohjalle. Talouden heikkenemisen myötä monen autoalan yrityksen talous on koetuksella, joten vaara piilee hyvin monella kotitaloudella. Opin myös, että työn kirjoittamisen prosessi on pitkä, ja vaatii paneutumista aiheeseen syvällisesti.

Haasteita kirjoitusprosessiin toi aikatauluttaminen kokopäiväisen työn ohella, ja oppimisvaikeuksien myötä aineiston läpikäyminen johdonmukaisesti. Yllättävän työlästä oli se, että vaikka käytännön kokemus alalta on vankka, teoreettisen tiedon tuottaminen ei aina ole niin helppoa. Työn kirjoittaminen on siis ottanut aikansa, mutta toisaalta aiheeseen liittyviä asioita on myös samalla ehtinyt oppia ja pohdiskella paremmin. Tästä huolimatta koen, että lopputulos on selkeä ja onnistunut lähtökohtiin nähden, ja työ on ymmärrettävä ja hyödyllinen opas

auton hankintaan myös tavallisen alan ulkopuolelta tulevan kuluttajan näkökulmasta.

Lähtötiedot ovat kertyneet jo ennen kirjoitusprosessia niin kokemuksen kuin opintojenkin kautta. Kuitenkin kuten edellä on tuotu esiin, lähdeaineiston kerääminen ei ollut aluksi niin helppoa, mutta helpottui loppua kohti. Lähdeaineistona on esimerkiksi käytetty autoalan toimijoiden kuten Autoalan keskusliiton tuottamaa tietoa. Tämän lisäksi aiheen ajankohtaisuutta on tuotu esiin muun muassa aiheeseen liittyvien uutisten ja artikkelien avulla. Autoalaan liittyvä lähdemateriaali koostuu kuitenkin pitkälti juuri artikkeleista ja eri automerkkien tuottamista tiedoista, joten niitä on osattava katsoa myös kriittisellä silmällä. Käytännön kokemus kuitenkin auttaa hahmottamaan kuvaa autoalan todellisesta tilanteesta.

Kun arvioidaan opinnäytetyön eettisyyttä, opinnäytetyö on kirjoitettu ilman, että siitä aiheutuu eettisiä riskejä, koska työssä ei esimerkiksi käsitellä kenenkään henkilötietoja tai tutkita yksittäisten yritysten tietoja.

Työn luotettavuutta voi arvioida sillä perusteella, että koska tarkoitus on ollut auttaa kuluttajaa arvioimaan itselle sopivia auton hankkimisen muotoja ja siihen vaikuttavia tekijöitä, joten tarkoitus on ollut tuoda asioita esille mahdollisimman puolueettomasti ja yleisellä tasolla. Luotettavuutta arvioitaessa on myös huomioitava edellä esiin tuotu havainto siitä, että lähdeaineisto ei ole suoraan esimerkiksi aikaisempaan tieteelliseen tutkimukseen nojautuvaa aiheen luonteen vuoksi.

Tulevaisuudessa auton ostamisessa huomioitavat asiat tuskin tulevat yksinkertaistumaan, vaan päinvastoin ne monimutkaistuvat ja voivat tuoda kuluttajille ikäviäkin yllätyksiä. Siksi on hyvä, että tämän kaltaisia ohjeita ja esittelyjä on saatavilla, jotta jokaisella olisi mahdollisuus hankkia itselleen parhaiten sopiva auto sopivalla ostomuodolla.

Itse autoalalla toimivana näen myös hyvin mielenkiintoisena sen, että tulevaisuudessa voisi selvittää tarkemmin esimerkiksi sitä, millaisia vaikutuksia korkojen nousulla on ihmisten ostokäyttäytymiseen niin autokaupassa kuin muissa suuremmissa hankinnoissa.

Lähteet

Autoalan Keskusliitto 2022. Autokannan käyttövoimamurros kiihtyy. <https://akl.fi/uutiset/autokannan-kayttovoimamurros-kiihtyy/>. Viitattu 23.3.2023.

Autoalan tiedotuskeskus 2023. Autokannan keski-ikä kasvoi lähes 13 vuoteen. https://www.aut.fi/ajankohtaista/tiedotteet/autokannan_keski-ika_kasvoi_lahes_13_vuoteen.3384.news Viitattu 19.3.2023.

Autoalan tiedotuskeskus 2023. Ensirekisteröintien vuosittainen määrä ajoneuvolajeittain. https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien_vuosittainen_kehitys. Viitattu 18.3.2023.

Autoalan Tiedotuskeskus 2023. Ensirekisteröityjen henkilöautojen käyttövoimatilastot. https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisteroinnit_kayttovoimittain/henkiloautojen_kayttovoimatilastot. Viitattu 26.3.2023.

Autoalan Tiedotuskeskus 2023. Liikennekäytössä olevien ladattavien henkilöautojen määrä. https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/sahkoautojen_maaan_kehitys.- Viitattu 24.3.2023.

Autoalan Tiedotuskeskus 2023. https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen_verotus/tyosuhdeautojen_verotus. Viitattu 22.8.2023.

Autoalan Tiedotuskeskus 2023. https://www.aut.fi/tilastot/kansainvaliset_tilastot/maailman_autotuotanto_ja_automyynti. Viitattu 13.10.2023.

Autoleasing.fi 2022. <https://autoleasing.fi/palvelu/sopimusehdot/>. Viitattu 23.8.2022.

Autolle.com Oy 2023. Yhteystiedot. <https://autolle.com>. Viitattu 26.3.2023.

Autotalli.com 2023. <https://www.autotalli.com/leasing/faq/>. Viitattu 1.11.2023.

Autotie.fi 2023. <https://www.autotie.fi/autorahoitus-ja-korko>. Viitattu 30.10.2023.

Autoverkkokauppa.fi 2022. <https://www.autoverkkokauppa.fi/yksityisleasing>. Viitattu 1.2.2022.

ALD Automotive 2022. <https://www.aldautomotive.fi/ajankohtaista/uutiset/uutinen/5172/puolijohdepula-ja-toimitusviiveet-vaivaavat-autoalaa>. Viitattu 23.8.2022.

Bosch 2021. Bosch investoi miljardi euroa puolijohdetehtaan rakentamiseen. <https://www.bosch.fi/uutisia-ja-tarinoita/bosch-investoi-miljardi-euroa-puolijohdetehtaan-rakentamiseen/> Viitattu 30.3.2023.

Delta Auto Oy 2023. Delta-konsernin omistus. <https://www.delta.fi/fi/> Viitattu 26.3.2023.

Euroopan parlamentti 2022. Hiilidioksidipäästöjä vähentämässä: EU:n tavoitteet ja toimet. <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/society/20180305STO99003/hiilidioksidipaastoja-vahentamassa-eu-n-tavoitteet-ja-toimet>. Viitattu 1.2.2022.

Fragus 2023. <https://www.fragus.com/fi/tietoa-yrityksesta/>. Viitattu 30.10.2023.

Honda 2023. <https://www.honda.fi/cars/more-about-honda/present/in-the-world> Viitattu 27.10.2023.

Ilkka, Ilmo 2022. Suomen autot vanhenevat käsiin: Autokannan keski-ikä kasvoi ennätyskorkeaksi. Helsingin Sanomat 1.2.2022. <https://www.hs.fi/talous/art-2000008580703.html>. Viitattu 23.3.2023.

Jalovaara, Toni 2020. Polestar 2 testissä: Hauska ja vilkas Volvon jälkeläinen – käynnistyy ilman napin painallusta. Ilta-Sanomat 4.10.2020. <https://www.is.fi/autot/art-2000006655780.html>. Viitattu 21.3.2023.

Lempinen, Tommi 2022. Suomalaisten autokauppa-aikeissa suuria muutoksia – ”Vähän mietityttää” Ilta-Sanomat 16.8.2022. <https://www.is.fi/autot/art-2000009005723.html>. Viitattu 10.10.2023.

Kaleva 2017. Oulun seudun autokaupassa iso myllerrys: Wetteri ostaa Vehon henkilöautoliiketoiminnot. Kaleva 18.4.2017. <https://www.kaleva.fi/oulu-seudun-autokaupassa-iso-myllerrys-wetteri-os/1637831>. Viitattu 29.10.2023.

Karppinen, Pekka 2017. Kannattaako auto hankkia käteisellä, lainalla vai liisamalla? OP Ryhmä 16.8.2017. <https://www.op-media.fi/liikenne/kannattaako-auto-hankkia-kateisella-lainalla-vai-liisamalla/>. Viitattu 19.3.2023.

Kauppalehti 2021. Autokauppa hakee uutta roolia alan kiihtyvässä muutoksessa. Kauppalehti 5.11.2021. <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/autokauppa-hakee-uutta-roolia-alan-kiihtyvassa-muutoksessa/a7016e36-15cd-469e-9ba9-3f575a1673d3>. Viitattu 12.10.2023.

Kia 2023. <https://www.kia.com/fi/tietoa-kiasta/7-vuoden-takuu/>. Viitattu 12.10.2023.

Kunnon katsastus 2017. Japanilaiset autoteollisuuden historia. Kunnon katsastus 20.1.2017. <https://kunnonkatsastus.fi/japanilaiset-autoteollisuuden-historia/>. Viitattu 30.3.2023.

Leppänen, Mikko & Länkinen, Tiina 2017. Uudenkaupungin autotehdas alkaa valmistaa Mercedes-Benzin uutta mallia – luvassa jo sitä ennen tuhat uutta työpaikkaa. Yle 22.3.2017. <https://yle.fi/a/3-9523751>. Viitattu 12.2.2022.

List Car Brands 2022. List of all Chinese Car Brands. <https://listcar-brands.com/chinese-car-companies/>. Viitattu 28.3.2023.

LähiTapiola-ryhmä 2019. Suomalaiset auton ostajat voi jakaa kolmeen ryhmään - katso mihin ryhmään kuulut. <https://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/uutiset/uutinen/1509556790584>. Viitattu 25.3.2023.

LähiTapiola-ryhmä 2020. Koronavuosi iski autokauppaan: suomalainen hankkii auton nyt yhä useammin suoraan verkosta ja käytettynä. <https://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/uutiset/uutinen/1509566378556>. Viitattu 1.11.2023.

Mäntylä, Juha-Matti 2021. Autotehtaat sammuttavat jo koneitaan, koska niillä ei ole riittävästi mikrosiruja – Kysyimme Ponsselta, Nokialta ja Verkkokauppa.comista, miten sirupula näkyy. Yle 10.4.2021. <https://yle.fi/a/3-11865414>. Viitattu 23.8.2022.

Nikula, Paula 2023. ”Talvirenkaat, hyvitykset ja alennukset alkavat olla eilistä päivää – Digimaailma ja agenttimalli ryskyttävät autokaupan rakenteita”. Kauppalehti 6.4.2023. <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/talvirenkaat-hyvitykset-ja-alennukset-alkavat-olla-eilista-paivaa-digimaailma-ja-agenttimalli-ryskyttavat-autokaupan-rakenteita/adbda807-0ec0-4c05-ab56-5b5c11006e08>. Viitattu 12.10.2023.

OP Ryhmä 2023. <https://www.op.fi/henkiloasiakkaat/lainat-ja-asunnot/autorahoitus/osamaksu-auton-ostoon>. Viitattu 29.10.2023.

Palokallio, Jarmo 2022. Ukrainan sota ajaa kuljetusyhtiöitä ahdinkoon ja sotkee logistiikkaa kaikkialla Euroopassa. Maaseudun tulevaisuus 18.3.2022. <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/metsa/2455b86d-108c-5bf8-9905-0783a8a28c78>. Viitattu 1.4.2023.

Pennanen, Jussi 2022. Suomen autokauppa keskittyy tulevaisuudessa, alalla uskotaan – ”Tulevaisuudessa toimijoiden on tehtävä merkittäviä investointeja pärjätäkseen markkinoilla”. Kauppalehti 5.7.2022. <https://www.kauppalehti.fi/uu->

tiset/suomen-autokauppa-keskittyy-tulevaisuudessa-alalla-uskotaan-tulevaisuudessa-toimijoiden-on-tehtava-merkittavia-investointeja-parjatakseen-markkinoilla/147d585b-af2a-4080-8aa9-36ddb059eed7. Viitattu 23.8.2023.

Reuters 2023. Autoalan johtaja paljasti syyn, miksi kiinalaiset valtaavat nyt Euroopan markkinaa. Iltä-Sanomat 7.1.2023. <https://www.is.fi/autot/art-2000009309758.html>. Viitattu 28.10.2023.

Rinta-Joupin Autoliike Oy 2023. Näin ostat auton - autokauppa askel askeleelta. <https://www.rinta-jouppi.com/osta/vinkit-autoilijalle/nain-ostat-auton-autokauppa-askel-askeleelta/>. Viitattu 24.3.2023.

Traficom 2023. Ensirekisteröidyt henkilöautot käyttövoimittain. <https://liikenne-fakta.fi/fi/ymparisto/henkiloautot/ensirekisteroidyt-henkiloautot-kayttovoimittain>. Viitattu 25.3.2023.

Roininen, Alexander 2023. Näin Kiinasta tuli autoviennin supervalta – Yhden sähköautomerkin saapuminen Suomeen kiinnostaa erityisesti. Uusi Suomi 10.7.2023. <https://www.uusisuomi.fi/uutiset/nain-kiinasta-tuli-autoviennin-supervalta-yhden-sahkoautomerkin-saapuminen-suomeen-kiinnostaa-erityisesti/8000b7ed-52b7-4471-a6bd-47016706837e>. Viitattu 30.10.2023.

Valtiovarainministeriö 2023. Autovero. <https://vm.fi/autovero>. Viitattu 23.3.2023.

Veronmaksajat 2021. Autoetu 2022. <https://www.veronmaksajat.fi/Palkka-ja-elake/Luontoisedut/autoetu-2022/#3cabd31f>. Viitattu 17.3.2023.

Veronmaksajat 2023. Veronmaksajien pieni opas – Työsuhdeauto vai oma auto? https://www.veronmaksajat.fi/globalassets/oppaat/tyosuhde-auto-opas-iillili.pdf?utm_source=Veronmaksajien+opas%3A+Tyosuhde-auto+vai+oma+auto%3F&utm_medium=email&utm_campaign=opas-tyosuhde-autoilun-verotus. Viitattu 20.10.2023.

