

**SUOMALAISET TARVITSEVAT  
UUDEMPIA, TURVALLISEMPIÄ  
JA VÄHÄPÄÄSTÖISEMPIÄ AUTOJA**



**AUTOTUOJAT**



**AUTOALAN  
KESKUSLIITTO RY**



**Suomen  
Autokierrätys**



Keskihintaisessa uudessa autossa on **veroa yli kolmasosa** sen hinnasta. Suomessa onkin EU-maiden toiseksi korkein autovero.



Moderni auto on jopa **50 % turvallisempi** ja kuluttaa noin kolmanneksen vähemmän kuin 1990-luvun auto.



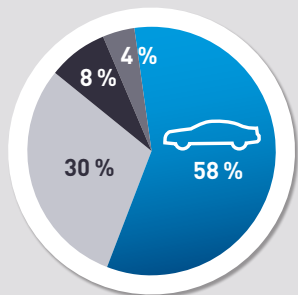
Suomessa auto päätty kierrätykseen keskimäärin vasta **yli 20-vuotiaana**. Iäkäs autokanta heikentää Suomessa liikenneturvallisuutta ja hidastaa liikenteen energiankulutuksen ja päästöjen vähenemistä.

## AUTOLLA TEHDÄÄN SUURIN OSA MATKOISTA

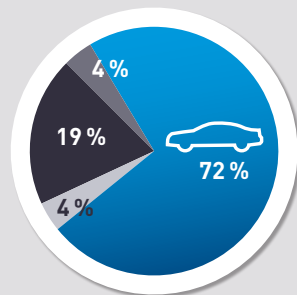
Suomalaiset tekevät keskimäärin kolme matkaa päivässä ja kulkevat päivän aikana yli 40 kilometriä. Liikenteessä kuluu päivittäin keskimäärin 65 minuuttia. Matkojen määrä ei ole vuosien saatossa muuttunut, mutta matkojen pituus on

viime vuosikymmeninä kasvanut. **Henkilöauton merkitys liikkumisessa on olennaisen tärkeä, sillä ylivoimaisesti suurin osa matkoista tehdään autolla.** Auton merkitys on tärkein 5–150 kilometrin mittaisilla matkoilla.

ERI KULKUTAPOJEN OSUUS MATKOISTA



ERI KULKUTAPOJEN OSUUS LIIKUTUISTA KILOMETREISTÄ



- Henkilöautolla
- Joukkoliikenteellä
- Jalan tai pyörällä
- Muu

Noin 60 prosenttia matkoista ja 70 prosenttia kilometreistä liikutaan henkilöautolla.

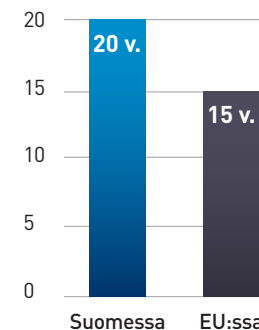
[Lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011, www.htt.fi]

*”Joukkoliikenne ei saavuta harvaan asutun maamme jokaista kolkkaa”*

## SUOMEN AUTOKANTA ON ERÄS EU-MAIDEN VANHIMMISTA

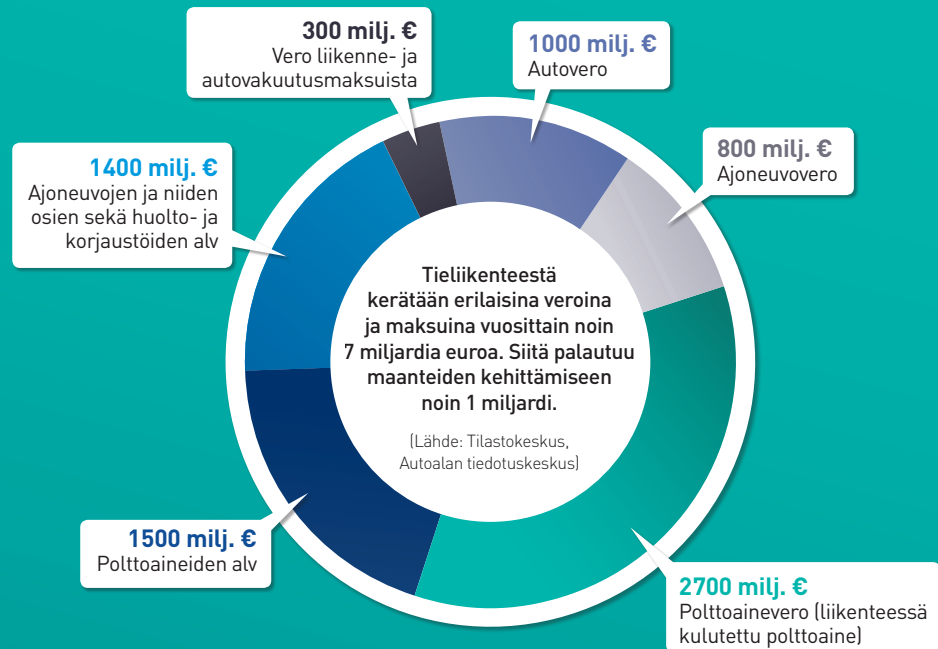
Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä Suomessa on 11,2 vuotta ja koko henkilöautokannan keski-ikä yli 13 vuotta. Molemmat ovat viime vuosina nousseet selvästi. EU-maiden keskiarvo on 8–9 vuotta. Suurimpana syynä tilanteeseen on korkea autovero, joka kannustaa suomalaisia korjaamaan vanhaa autoaan ja ajamaan sillä mahdollisimman pitkään. Korkea autovero heijastuu myös käytettyjen autojen hintaan. **Auto päätty Suomessa kierrätykseen keskimäärin yli 20-vuotiaana.** EU:ssa keskimääräinen romutusikä on 15 vuotta.

AUTON KESKIMÄÄRÄINEN ROMUTUSIKÄ



# LIIKENTEEN VEROTUSRAKENNE UUDISTAMISEN TARPEESSA

TIELIIKENTEESTÄ KERÄTYT VEROTULOT VUONNA 2012



*Autoveron korotus johtaa verotulojen vähenemiseen, koska myyntimäärät alenevat. Vuoden 2012 autoveron korotuksen jälkeen autoverotuotto jäi 200 miljoonaa euroa budjetoitua pienemmäksi.*

Autojen tullessa yhä energiatehokkaammiksi autoveron tuotto laskee, elleivät myyntimäärät kasva.

Verotusrakennetta tulisi uudistaa kokonaisuutena siten, että se tukisi pitkäjänteisesti liikennepoliittisia tavoitteita.

**Liikkuminen on kotitalouksille toiseksi suurin kuluerä asumisen jälkeen.** Liikenteen verorasitus ei saa tulevaisuudessa kasvaa. Monipuoliset liikkumismahdollisuudet takaavat muun muassa toimivat työmarkkinat sekä asukkaiden sujuvan arjen.

Autokannan uusiutuminen parantaa

selvästi liikenneturvallisuutta ja energiatehokkuutta sekä helpottaa liikenteen päästötavoitteiden saavuttamista. Uusia henkilöautoja tulisi vuosittain rekisteröidä vähintään 150 000, jotta keski-ikä kasvu saataisiin pysähtymään. **Autoilun verotuksen painopiste tulee siirtää auton hankinnasta sen käyttöön.** Tämä tehdään esimerkiksi alentamalla autoveroa ja kompensoimalla sitä ajoneuvoverolla tai haluttaessa kilometripohjaisilla veroilla.

Autoveroprosentti on sidottu auton hiilidioksidipäästöön.

# AUTOKANNAN UUSIUTUMINEN EDISTÄÄ TEHOKKAIMMIN PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISTAVOITTEITA

AUTON KOKO ELINKAAREN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖT



10 % Auton valmistus, kierrätys ja ylläpito



90 % Auton käyttö

Suomi on yhdessä muiden EU-maiden kanssa sitoutunut vähentämään kasvi-huonekaasupäästöjä ilmastonmuutoksen vaikutusten vähentämiseksi. Myös ilman laadulle haitallisia päästöjä on tavoitteena vähentää.

EU velvoittaa, että vuonna 2020 liikennesektorilla käytettävästä energiasta 10 prosenttia olisi uusiutuvaa. Suomi on kansallisesti päättänyt korkeammasta 20 %:n tavoitteesta, johon ei nykykehityksellä päästä.

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn edistäminen eivät yksin riitä päästö- vähennystavoitteiden saavuttamiseen,

vaan se edellyttää autokannan uusiutumisen nopeuden selvää kasvua. Henkilöautojen pakokaasupäästöt ovat vähentyneet viime vuosina huomattavasti. Vuoden 2015 alusta ensirekisteröitävien autojen tulee täyttää Euro 6 -luokan normit, jotka vähentävät edelleen erityisesti typen oksidi -päästöjä.

**Uusi energiatehokas ja vähäpäästöinen ajoneuvotekniikka sekä vaihtoehtoiset polttoaineet yleistyvät hitaasti.**

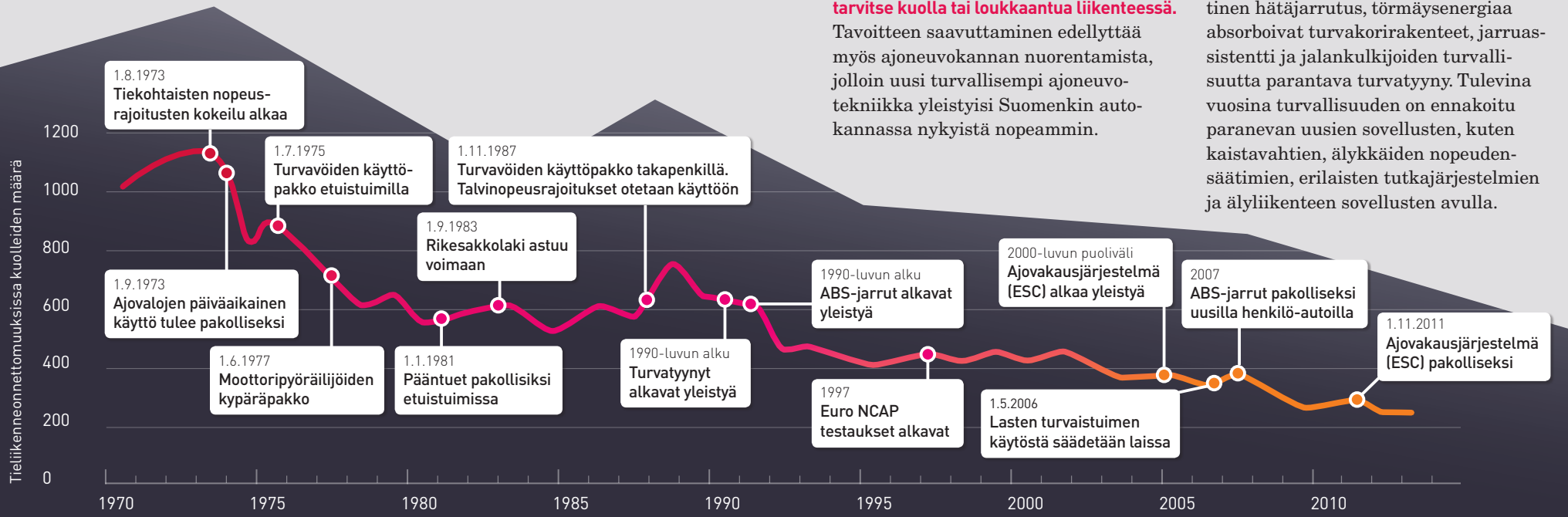
Suomalaiselle tärkeimpiä kriteereitä auton valinnassa ovat hinnan lisäksi vähäpäästöisyys ja kulutus. Suurin este vähäpäästöisen auton ostamiselle on korkea hinta.

**Yli 90 % auton koko elinkaaren hiilidioksidipäästöistä aiheutuu henkilöautojen käytöstä.** Auton valmistus, kierrätys ja ylläpito ovat tähän nähden vähäisiä eriä. Paljon polttoainetta kuluttavan auton

vaihtaminen energiatehokkaampaan on siis hiilidioksidipäästöjen kannalta edullista vaikka tarkasteluun otetaan mukaan myös uuden auton valmistuksesta aiheutuvat päästöt.

# LIIKENNETURVALLISUUS PARANEE AUTOKANNAN UUSIUTUESSA

LIIKENNETURVALLISUUSTOIMENPITEIDEN JA AJONEUVOTEKNIIKAN SEKÄ  
TIELIIKENTESSÄ KUOLLEIDEN MÄÄRÄN KEHITYS SUOMESSA VUOSINA 1970–2010



Autojen turvallisuus on parantunut huomattavasti viime vuosikymmenten aikana. Uudenlaiset aktiiviset ja passiiviset turvalaitteet ovat vähentäneet selvästi henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrää. **Suomi on linjannut liikennepoliittiseksi tavoitteekseen ns. nollavision, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä.** Tavoitteen saavuttaminen edellyttää myös ajoneuvokannan nuorentamista, jolloin uusi turvallisempi ajoneuvotekniikka yleistyi Suomenkin autokannassa nykyistä nopeammin.

Viime vuosikymmeninä liikenneturvallisuutta ovat parantaneet muun muassa automaattiset turvavyön kiristimet, turvatyynyt ja lukkiutumattomat jarrut, jotka alkoivat yleistyä jo 1990-luvulla.

Autojen turvallisuutta ovat viime vuosina parantaneet erityisesti ajovakauden hallintajärjestelmä (ESC), automaattinen hätäjarrutus, törmäysenergiaa absorboivat turvakorirakenteet, jarruasistentti ja jalankulkijoiden turvallisuutta parantava turvatyyny. Tulevina vuosina turvallisuuden on ennakoitu paranevan uusien sovellusten, kuten kaistavahtien, älykkäiden nopeudensäätimien, erilaisten tutkajärjestelmien ja älyliikenteen sovellusten avulla.

# AUTOALA TYÖLLISTÄÄ 46 000 HENKILÖÄ

Autoalan liikevaihto oli vuonna 2012 noin 20 miljardia euroa. Autokauppa ja korjaamotoiminnot työllistivät noin 27 000 henkilöä. Ajoneuvojen ja niiden osien valmistus työllistää yli 6 000 sekä ajoneuvojen osien ja renkaiden tukku- ja vähittäiskauppa lähes 10 000 henkilöä. Autoalalla työskentelee yhteensä noin 46 000 työllistä. **Alan työllistävyydellä on alueellisesti tärkeä merkitys, sillä ala tarjoaa työpaikkoja myös taantuvilla alueilla.**

Moottoriajoneuvojen valmistus on tärkeä osa suomalaista konepaja- ja kokoonpanoteollisuutta, jolla on pitkät perinteet. Ajoneuvojen valmistus tukee osaamis pääomallaan myös muiden koneiden ja laitteiden valmistuksen toimialoja, joista monet ovat kasvualoja. Toisen asteen ammatilliset oppilaitokset tarjoavat liki 2 500 aloituspaikkaa autoalan koulutukseen vuosittain. Autoalan oma panos koulutuksen kehittämisessä ja tarjonnassa on merkittävä.

*Autoala työllistää yhdessä sitä läheisesti sivuavan tieliikenneklusterin kanssa noin 120 000 henkilöä.*

## AUTOALAN JA KOKO LIIKENNESEKTORIN TYÖLLISET VUONNA 2012

[Lähde: Tilastokeskus]



[www.autotuojat.fi/vaalit2015](http://www.autotuojat.fi/vaalit2015)

[www.akl.fi/vaalit2015](http://www.akl.fi/vaalit2015)

[www.suomenautokierratys.fi/vaalit2015](http://www.suomenautokierratys.fi/vaalit2015)