LOPPURAPORTTI: Riidoista ratkaisuihin

KULUTTAJANSUOJAN UUDISTAMISESTA KULUTTAJIEN, YHTEISKUNNAN JA AUTOALAN HYVÄKSI

AUTOALAN KESKUSLIITTO RY & AULA RESEARCH OY

Sisällys

1. Johdanto ja työn tausta 2
   1.1 Selvityksen lähtökohdat 2
   1.2 Miksi autoalan kuluttajansuoja on tarkastelussa? 3
   1.3 Työn tavoite ja rajaukset 3
   1.4 Metodologia 3
2. Nykytilanne Suomessa 5
   2.1 Lainsäädännöllinen kehikko 5
   2.2 Elinkaarivastuun tulkinta ja käytännöt 6
   2.3 Nykyinen malli on kuluttajalle epäselvä 7
   2.4 Riitatilanteiden määrä ja luonne 9
   2.5 Markkinan erityispiirteet (autokanta, olosuhteet) 9
   2.6 Kuluttajariitalautakunnan uusi tulkinta 10
3. Kansainvälinen vertailu 11
   3.1 EU:n sääntelykehys ja harmonisointi 11
   3.2 Saksa: malli ja keskeiset opit 11
   3.3 Miten Suomi poikkeaa ja miksi sillä on merkitystä 15
4. Vaikutukset kuluttajalle, autoalalle ja yhteiskunnalle: keskeiset haasteet 15
   4.1 Autokaupan toimijoiden näkemys nykytilanteesta 16
   4.2 Riitelyn kustannukset yhteiskunnalle, yrityksille ja kuluttajille 19
   4.3 Vaikutukset kuluttajahintoihin 23
   4.4 Vaikutukset kysyntään 25
   4.5 Vaikutukset autokantaan, päästöihin, turvallisuuteen ja valikoimaan 27
   4.6 Yhteenveto vaikutuksista 28
5. Johtopäätökset ja kehitysehdotukset 31
6. Lähteet ja aineisto 33
   6.1 Lähteet 33
   6.2 Liitteet 36
   6.3 Raporttiin tuotetut aineistot 37

1. Johdanto ja työn tausta

1.1 Selvityksen lähtökohdat

Voiko vahva kuluttajansuoja joskus heikentää markkinoiden toimivuutta? Tässä raportissa tarkastellaan, miten käytettyjen autojen kuluttajansuoja vaikuttaa markkinan toimivuuteen, kuluttajien asemaan ja autoalan toimintaympäristöön, sekä arvioidaan kansainvälisten vertailujen pohjalta, miten järjestelmästä voitaisiin tehdä ennakoitavampi, selkeämpi ja vähemmän riitauttava.

Vaikka järjestelmä näyttäytyy kuluttajan näkökulmasta vahvana, sen kokonaisvaikutukset voivat olla ristiriitaisia. Epäselvä vastuunjako voi lisätä riitoja, kasvattaa kustannuksia ja ohjata markkinaa tavalla, joka ei välttämättä palvele kuluttajan kokonaisetua. Suomen käytettyjen autojen markkina on merkittävä volyymiltaan. Vuonna 2025 käytettynä myytiin yhteensä 642 971 henkilöautoa, joista 325 521 autoliikkeiden kautta. Markkinan koko korostaa sitä, että kuluttajansuojan toimivuudella on laaja-alaisia vaikutuksia sekä kuluttajien taloudelliseen asemaan että yritysten toimintaympäristöön.[1]

Suomessa käytettyjen henkilöautojen kauppa on poikkeuksellisen suurta suhteessa uusien autojen kauppaan. Vuonna 2025 uusia henkilöautoja rekisteröitiin 71 888[2], joten yhtä uutena rekisteröityä henkilöautoa kohti myytiin yhdeksän käytettyä autoa.[3] Vastaava suhdeluku oli Saksassa yhden suhde kahteen[4] ja Ruotsissakin yhden suhde viiteen[5] [6].

Selvityksen tavoitteena on arvioida, miten kuluttajansuojan nykyinen rakenne vaikuttaa autokaupan ennakoitavuuteen, hintatasoon, riitaisuuteen ja markkinan rakenteeseen. Lisäksi selvityksessä tarkastellaan, miten järjestelmää voitaisiin kehittää selkeämmäksi ja vähemmän riitauttavaksi kuluttajan asema turvaten.

---

[1] Autoalan Keskusliitto & Autoalan Tiedotuskeskus. Henkilöautomarkkinan vuosikatsaus 2025. Saatavissa: https://aut.fi/wp-content/uploads/2026/01/Henkiloautomarkkinan-vuosikatsaus-2025.pdf

[2] Tilastokeskus. Vuonna 2025 Manner-Suomessa ensirekisteröitiin 71 890 uutta henkilöautoa. Saatavissa: https://stat.fi/fi/julkaisu/cmfqj2tup86x007w3rjuj9esz

[3] Autoalan Keskusliitto (AKL). Vuosi 2025 oli haastava uusien autojen kaupassa – käytettyjen autojen kauppa kasvoi. Saatavissa: https://akl.fi/uutiset/12378/

[4] Verband der Automobilindustrie (VDA). Neuzulassungen und Besitzumschreibungen. Saatavissa: https://www.vda.de/de/aktuelles/zahlen-und-daten/jahreszahlen/neuzulassungen-und-besitzumschreibungen

[5] Mobility Sweden. Svagt fordonsår 2025 – rekordår för laddhybrider. Saatavissa: https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2025/svagt-fordonsar-2025-rekordar-for-laddhybrider

[6] Kvdbil. Allt fler väljer en begagnad elbil. Saatavissa: https://www.kvd.se/artiklar/marknadskoll/allt-fler-valjer-en-begagnad-elbil

1.2 Miksi autoalan kuluttajansuoja on tarkastelussa?

Autoalan kuluttajansuojaa tarkastellaan, koska käytettyjen autojen kauppaan liittyy poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Ajoneuvojen kunto, käyttöikä ja vikariski vaihtelevat merkittävästi, eikä täydellistä tietoa teknisestä tilasta ole usein saatavilla kaupantekohetkellä.

Tiedon epäsymmetria on tunnistettu keskeiseksi ongelmaksi myös viranomaisnäkökulmasta. Ostajat ovat pitkälti myyjän antaman tiedon varassa ja että ongelmia syntyy esimerkiksi silloin, kun myyjä antaa virheellistä tai puutteellista tietoa auton historiasta tai ristiriitaista tietoa virhetilanteen käsittelyssä.

Epävarmuus näkyy myös riitojen määrässä ja käsittelyn kestossa. Pitkät prosessit ja epävarmat lopputulokset heikentävät sekä kuluttajien että yritysten luottamusta järjestelmään. Tarkastelu ei siten koske vain yksittäisiä ongelmatapauksia, vaan laajempaa kysymystä siitä, ovatko sääntelyn pelisäännöt riittävän selkeitä ja ennakoitavia käytettyjen autojen markkinan kannalta.

1.3 Työn tavoite ja rajaukset

Selvityksen tavoitteena on muodostaa kokonaiskuva käytettyjen autojen kuluttajansuojan nykytilasta Suomessa, tunnistaa keskeiset ongelmakohdat ja esittää analyysiin perustuvia kehitysehdotuksia. Tarkastelu yhdistää lainsäädännöllisen, markkinaehtoisen ja kuluttajanäkökulman. Lisäksi analyysia täydennetään kansainvälisellä vertailulla, jonka avulla arvioidaan Suomen mallin erityispiirteitä suhteessa muihin eurooppalaisiin käytäntöihin.

Selvitys rajautuu käytettyjen autojen kuluttajakauppaan, erityisesti virhevastuuseen, sen tulkintaan ja vaikutuksiin. Uusien autojen kauppaa tai muita kulutushyödykkeitä ei tarkastella erikseen. Kyse ei ole oikeudellisesta tulkintaohjeesta yksittäisiin tapauksiin, vaan yleisluonteisesta arviosta järjestelmän toimivuudesta ja kehitystarpeista.

1.4 Metodologia

Kirjallisuuskatsaus

Kirjallisuuskatsaus toteutettiin alkuvuonna 2026 ja se muodosti selvityksen tausta-aineiston sekä analyyttisen viitekehyksen. Katsauksessa hyödynnettiin lainsäädäntöä, viranomaisaineistoja, oikeuskäytäntöä, tutkimusraportteja, markkina- ja tilastoaineistoja sekä kansainvälisiä vertailulähteitä. Kirjallisuuskatsauksen pohjalta määriteltiin selvityksen keskeiset tutkimuskysymykset, analyysikehikko ja aineistonkeruun painopisteet. Tarkastelu kattoi erityisesti Suomen ja Saksan käytännöt käytettyjen autojen kuluttajansuojassa ja virhevastuussa.

Tilastoanalyysi

Selvityksen tilastoanalyysi toteutettiin keväällä 2026. Analyysi perustui markkina-, hinta- ja riidanratkaisuaineistoihin. Tavoitteena oli arvioida, miten käytettyjen autojen kuluttajansuojan nykyinen tulkinta vaikuttaa markkinoiden toimintaan, hintatasoon ja riitojen määrään sekä vertailla Suomen tilannetta kansainvälisiin verrokkimaihin.

Kyselyt

Aula Research Oy toteutti raporttia varten kolme kyselyä. Aineistot kerättiin sähköisinä kyselyinä, joista ensimmäistä täydennettiin puhelinhaastatteluin.

Ensimmäisen kyselyn tavoitteena oli selvittää, miten autoalan johto arvioi käytettyjen autojen kuluttajansuojan nykytilaa ja mitä muutoksia se pitäisi tarpeellisina. Kyselyn otos kerättiin 25.3.–27.4.2026. Kyselykutsu lähetettiin 70 autoliikkeen toimitusjohtajalle ja vastauksia saatiin 32, jolloin vastausprosentti oli 46 prosenttia. Vastaajajoukon pieni koko rajoittaa tulosten yleistettävyyttä, mutta korkea vastausprosentti ja vastaajien asema alan johdossa tekevät aineistosta kuvaavan alan tilannearvion

Toisen kyselyn tavoitteena oli selvittää, miten autoalan johto arvioi kuluttajariitalautakunnan uuden virhevastuuta koskevan linjauksen vaikutuksia käytettyjen autojen kuluttajahintoihin sekä sitä, missä määrin linjauksesta mahdollisesti aiheutuvat lisäkustannukset siirtyvät hintoihin. Kyselyn otos kerättiin 4.6.–16.7.2026. Kyselykutsu lähetettiin 68 toimitusjohtajalle ja vastauksia saatiin 23, jolloin vastausprosentti oli 34 prosenttia.

Raportin kolmas kysely osoitettiin kuluttajille osana laajempaa kansalaismielipidetutkimusta, jonka tavoitteena oli tuottaa ajantasainen kokonaiskuva suomalaisten näkemyksistä henkilöautoilusta, liikenteen muutoksista, eri käyttövoimista, autoilun verotuksesta sekä auton merkityksestä arjen liikkumisessa. Kyselyyn vastasi yhteensä 2 081 täysi-ikäistä suomalaista. Otos edustaa Suomen aikuisväestöä sukupuolen, iän, asuinmaakunnan ja pääasiallisen toiminnan mukaan. Tutkimuksen toimeksiantajana toimi Autoalan Tiedotuskeskus, ja sen toteuttivat Aula Research Oy sekä Value Clinic Oy kesällä 2026.

Laadulliset asiantuntijahaastattelut & työpajat

Osana raporttia Aula Research Oy toteutti asiantuntijahaastatteluja Suomessa ja Saksassa, joiden aineistot teemoiteltiin. Haastattelut toteutettiin 21.5.-26.8.2026. Haastateltavat edustivat oikeudellista näkökulmaa, autoalaa sekä Suomesta että Saksasta, viranomaisnäkökulmaa. Haastattelujen tavoitteena oli syventää ymmärrystä käytettyjen autojen liittyvään kuluttajansuojaan ja sen vaikutuksista eri näkökulmista.

Lisäksi järjestimme neljä työpajaa yhdessä Autoalan keskusliiton asiantuntijoiden kanssa helmi-elokuussa 2026. Työpajojen tavoitteena oli muodostaa tilannekuva käytettyjen autojen kuluttajansuojan nykytilasta, tunnistaa keskeiset tutkimuskysymykset sekä tukea aineistonkeruun ja analyysin suunnittelua. Työpajojen pohjalta laadittiin haastattelu- ja kyselyrungot sekä määriteltiin tilastoanalyysin keskeiset tarkastelukohteet.

Raportin laatimisessa hyödynnettiin generatiivista tekoälyä aineistojen jäsentämisen, analyysin tukemisen ja raportoinnin valmistelun apuvälineenä. Kaikki tulkinnat, johtopäätökset ja lopullinen sisältö ovat tutkimusryhmän tarkistamia ja hyväksymiä.

2. Nykytilanne Suomessa

2.1 Lainsäädännöllinen kehikko

Kuluttajansuojalain 5 luku sääntelee elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välistä tavarakauppaa. Vuoden 2022 uudistus perustuu EU:n tavarankauppadirektiiviin (EU) 2019/771 ja koskee myös käytettyjä autoja. Säännökset ovat kuluttajan hyväksi pakottavia, eikä niistä voida poiketa kuluttajan asemaa heikentävällä tavalla. [7] [8]

Kuluttajansuojalain mukaan tavarassa on virhe, jos se ei ole sopimuksen mukainen. Tavaran on vastattava sovittua muun muassa kuvaukseltaan, laadultaan, toimivuudeltaan ja muilta ominaisuuksiltaan sekä sovelluttava siihen käyttötarkoitukseen, johon se on hankittu. Lisäksi tavaran on täytettävä tavanomaiset vaatimukset: sen tulee olla kestävyydeltään ja laadultaan sellainen kuin kuluttaja voi perustellusti odottaa. Arvioinnissa otetaan huomioon muun muassa tavaran hinta, markkinoinnissa annetut tiedot sekä käytetyn tavaran osalta sen ikä ja käyttömäärä.[9]

Virhevastuu kohdistuu ensisijaisesti myyjään. Kuluttaja voi vaatia virheen oikaisua suoraan siltä elinkeinonharjoittajalta, jolta tavara on ostettu, eikä myyjä voi siirtää vastuuta esimerkiksi valmistajalle tai maahantuojalle. Takuu ei rajoita lakisääteistä virhevastuuta, vaan toimii sen rinnalla.[10] [11]

Jos tavarassa on virhe, kuluttajalla on ensisijaisesti oikeus vaatia virheen oikaisua eli korjausta tai vaihtoa. Oikaisun on tapahduttava kohtuullisessa ajassa ja kuluttajalle maksutta. Jos oikaisu ei ole mahdollinen tai aiheuttaisi kohtuuttomia kustannuksia, kuluttajalla on oikeus hinnanalennukseen tai kaupan purkuun. Lisäksi kuluttajalla voi olla oikeus vahingonkorvaukseen.[12]

Sääntely jättää kuitenkin tulkintavaraa erityisesti käytettyjen autojen kohdalla. Virheen arviointi perustuu tapauskohtaisiin kriteereihin, kuten auton ikään, ajomäärään, hintaan, käyttötarkoitukseen ja kuluttajan perusteltuihin odotuksiin.

---

[7] Kuluttajansuojalaki 38/1978. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5

[8] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/771 tiettyjen tavaroiden kauppaa koskevista sopimuksista. Eur-Lex. Saatavissa: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32019L0771

[9] Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 12 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P12

[10] Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 16 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P16

[11] Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV). Virhevastuu ja takuu. Saatavissa: https://www.kkv.fi/kuluttaja-asiat/tietoa-ja-ohjeita/kuluttajalle/virhevastuu-ja-takuu/

[12] Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 18 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P18

2.2 Elinkaarivastuun tulkinta ja käytännöt

Elinkaarivastuulla viitataan käytännössä virhevastuun ajalliseen ulottuvuuteen. Käsite ei ole kuluttajansuojalaissa määritelty, vaan sillä kuvataan sitä, että myyjän vastuu määräytyy tavaran oletettavissa olevan kestoiän perusteella ilman tarkkaa laissa säädettyä enimmäiskestoa.[13]

Kuluttajansuojalain mukaan myyjä vastaa virheestä niin kauan kuin tavaran tai sen osan voidaan olettaa kestävän normaalissa käytössä. Käytettyjen autojen kohdalla tämä tarkoittaa, että esimerkiksi merkittävät tekniset viat voivat kuulua virhevastuun piiriin vielä pitkänkin ajan kuluttua kaupasta, jos vika ilmenee ennenaikaisesti suhteessa auton ikään ja ajomäärään. Käytännössä vastuun ajallinen ulottuvuus ei ole selkeästi rajattu, vaan se määräytyy tapauskohtaisesti.[14]

Virhevastuun arviointiin vaikuttaa myös todistustaakka. Jos virhe ilmenee vuoden kuluessa luovutuksesta, sen oletetaan olleen olemassa jo luovutushetkellä, ellei myyjä osoita muuta. Tämän jälkeen todistustaakka siirtyy kuluttajalle. Tämä voi johtaa epäselviin tilanteisiin erityisesti silloin, kun vika ilmenee vasta pitkän ajan kuluttua kaupasta [15] [16]

Keskeinen tulkintakysymys liittyy kulumisen ja virheen väliseen rajaan. Myyjä ei vastaa tavanomaisesta kulumisesta, vaan arvioinnissa otetaan huomioon auton ikä, ajokilometrit, kauppahinta sekä ennen kaupantekoa annetut tiedot. Uudehkolta ja kalliilta autolta voidaan edellyttää enemmän kuin vanhalta ja paljon ajetulta autolta. Jos vika ilmenee selvästi ennenaikaisesti tai auton kunto poikkeaa olennaisesti perustelluista odotuksista, kyse voi olla virheestä. Rajanveto kulumisen ja virheen välillä on yksi keskeisimmistä riitoja synnyttävistä tekijöistä. [17] [18]

Viimeaikaisessa kuluttajariitalautakunnan ratkaisukäytännössä on korostettu myyjän velvollisuutta oikaista virhe maksutta. Vuoden 2026 täysistuntoratkaisuissa lautakunta katsoi, ettei kuluttajalta voida edellyttää osallistumista korjauskustannuksiin, sillä perusteella, että ajoneuvo tulee korjauksen myötä parempaan kuntoon. Lautakunnan mukaan kyse on tavaran

[13] Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV). Käytetyn auton virhe. Saatavissa: https://www.kkv.fi/kuluttaja-asiat/autot-ja-pysakointi/kaytetyt-autot/kaytetyn-auton-virhe/
[14] Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 16 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P16
[15] Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 16 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P16
[16] Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuluttajansuojalain muuttamisesta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2021 vp). Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_180+2021.aspx
[17]Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV). Käytetyn auton virhe. Saatavissa: https://www.kkv.fi/kuluttaja-asiat/autot-ja-pysakointi/kaytetyt-autot/kaytetyn-auton-virhe/
[18] Kuluttajariitalautakunta. Ajoneuvon kauppa. Saatavissa: https://www.kuluttajariita.fi/yleisimmat-aiheet/ajoneuvon-kauppa/

saattamisesta sopimuksen mukaiseksi, eikä tällöin sovelleta vahingonkorvausoikeudellista rikastumiskieltoa.[19]

Kokonaisuutena virhevastuun soveltaminen käytettyjen autojen kaupassa yhdistää lainsäädännön yleiset periaatteet, viranomaisohjeet ja ratkaisukäytännön. Järjestelmä on joustava, mutta samalla kuluttajan ja myyjän kannalta vaikeasti ennakoitava.

2.3 Nykyinen malli on kuluttajalle epäselvä

Nykyinen malli on kuluttajalle vaikeasti hahmotettava, vaikka lainsäädäntö määrittelee virhevastuun periaatteet kattavasti. Käytännön epäselvyys syntyy siitä, että vastuun sisältö määräytyy useiden tapauskohtaisten tekijöiden perusteella.

Käytännön tilanteissa epäselvyys näkyy siinä, miten kuluttajat ymmärtävät oikeutensa. Toistuvasti on tunnistettu toistuvasti tilanteita, joissa ostajat ovat pitkälti myyjän antaman tiedon varassa ja saavat puutteellista tai ristiriitaista tietoa esimerkiksi auton kunnosta tai omista oikeuksistaan. Tämä korostaa tiedon epäsymmetriaa myyjän ja ostajan välillä sekä vaikeuttaa kuluttajan mahdollisuuksia tehdä informoituja päätöksiä.

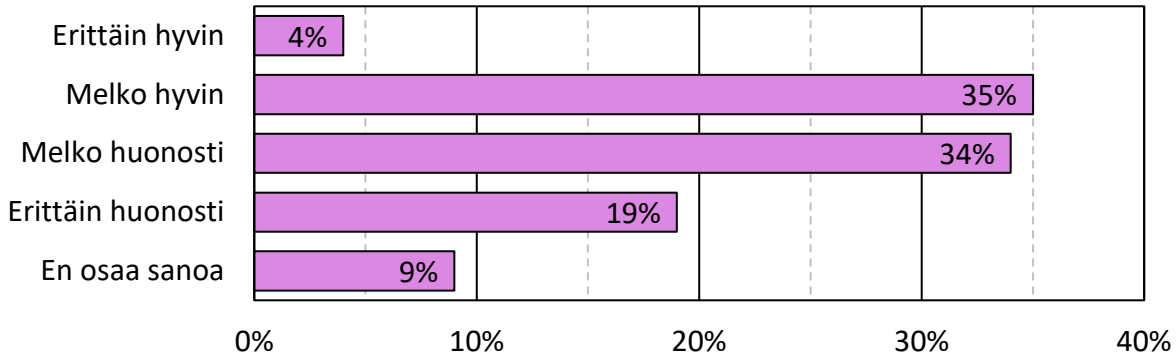
Epäselvyys näkyy myös markkinakäytännöissä. Käytettyjen autojen kaupassa tarjotaan erillisiä lisäturvia ja takuita, mikä viittaa siihen, ettei lakisääteisen suojan sisältö ole kuluttajalle riittävän ymmärrettävä tai ennakoitava. Kun lakisääteisen virhevastuun ja kaupallisten lisäturvien välinen ero jää epäselväksi, kuluttaja voi päätyä ostamaan palveluita, jotka kattavat osin samoja riskejä kuin kuluttajansuojalain mukainen virhevastuu. Tämä tekee suojan kokonaisuudesta vaikeasti hahmotettavan ja voi heikentää kuluttajan mahdollisuuksia arvioida, mistä hän todellisuudessa maksaa.

Joustava tapauskohtainen arviointi voi tuottaa oikeudenmukaisia ratkaisuja yksittäistapauksissa, mutta samalla se heikentää järjestelmän läpinäkyvyyttä. Tämä lisää erimielisyyksien riskiä ja voi osaltaan selittää käytettyjen autojen kauppaan liittyvien riitojen suurta määrää.

Kuluttajille suunnatun kyselyn tulokset viittaavat siihen, että käytettyjen autojen kuluttajansuoja ei ole kuluttajille helposti hahmotettava kokonaisuus. Vastaajista 53 prosenttia arvioi tuntevansa autoa ostettaessa sovellettavan kuluttajansuojan melko tai erittäin huonosti, kun taas 39 prosenttia koki tuntevansa sen melko tai erittäin hyvin. Lisäksi yhdeksän prosenttia ei osannut arvioida kuluttajansuojan tuntemustaan.

[19] Kuluttajariitalautakunta (2026). Uudet täysistuntoratkaisut selkeyttävät myyjän velvollisuutta maksuttomaan virheen oikaisuun. Kuluttajariitalautakunta. Saatavissa: https://www.kuluttajariita.fi/ajankohtaista/tiedote-ja-uutisarkisto/uudet-taysistuntoratkaisut-selkeyttavat-myyjan-velvollisuutta-maksuttomaan-virheen-oikaisuun/

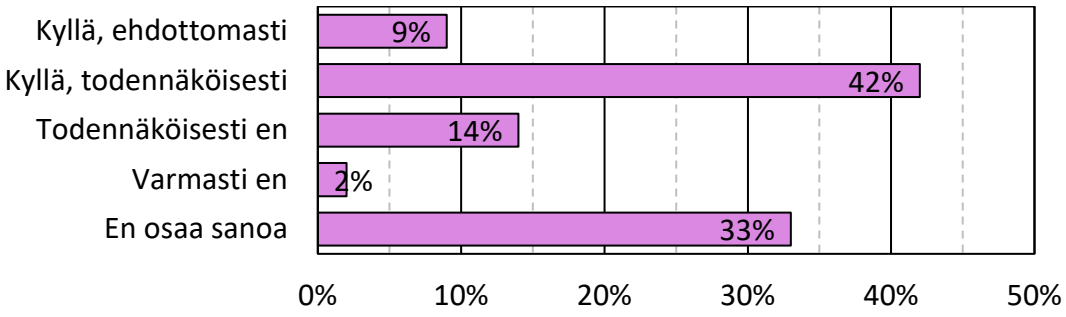
Kuvio: Kuinka hyvin koet tuntevasi autoa ostaessasi autokauppaan liittyvän kuluttajansuojan? Kaikki vastaajat, n = 2081, Lähde: AKL:n Kuluttajakysely 2026



Samansuuntainen tulos näkyy arvioissa nykyisen järjestelmän selkeydestä. Vastaajista 45 prosenttia piti nykyistä autojen kuluttajansuojaa melko tai erittäin epäselvänä, kun taas 39 prosenttia piti sitä melko tai erittäin selkeänä. 16 prosenttia vastaajista ei osannut arvioida järjestelmän selkeyttä. Tulokset viittaavat siihen, että kuluttajansuojan sisältö ja käytännön soveltaminen eivät ole kuluttajille yksiselitteisiä.

Kuluttajat eivät myöskään näyttäisi suhtautuvan lähtökohtaisen kielteisesti nykyistä selkeämmin rajattuun virhevastuuseen. Vastaajista 51 prosenttia ilmoitti ottavansa ehdottomasti tai todennäköisesti 1–2 vuoden mittaisen virhevastuun, jos virheen korjaaminen olisi vastuuajan sisällä maksutonta ja järjestely alentaisi käytetyn auton hintaa. Kielteisesti vaihtoehtoon suhtautui 16 prosenttia vastaajista. Merkillepantavaa on kuitenkin, että 33 prosenttia ei osannut arvioida kantaansa. Tämä voi viitata siihen, että vastuun keston, hinnan ja korjausturvan välistä kokonaisuutta on monen kuluttajan vaikea arvioida

Kuvio: Ottaisitko lyhyemmän, ajallisesti rajatun (1-2 vuoden mittaisen) virhevastuun, jos virheen korjaus olisi maksuton virhevastuun sisällä ja jos se laskisi käytetyn auton hintaa? Kaikki vastaajat, n = 2081, Lähde: AKL:n Kuluttajakysely 2026



2.4 Riitatilanteiden määrä ja luonne

Käytettyjen autojen kauppaan liittyy Suomessa runsaasti riitoja verrattuna moniin muihin kulutushyödykkeisiin. Arvioiden mukaan käytettyjen autojen kauppaan liittyviä reklamaatioita tehdään vuosittain kymmeniä tuhansia. Niistä merkittävä osa päätyy kuluttajaneuvontaan, jossa käsitellään vuosittain tuhansia autoihin liittyviä yhteydenottoja. Kuluttajariitalautakuntaan etenee tästä joukosta edelleen noin 1 500 tapausta vuodessa. Vain pieni osa riidoista päätyy lopulta tuomioistuimiin, mutta jo lautakuntakäsittelyjen määrä kertoo ilmiön laajuudesta.

Riitatilanteiden luonne liittyy tyypillisesti virhevastuun tulkintaan. Erimielisyydet koskevat usein sitä, onko ajoneuvossa ilmennyt vika sellainen, josta myyjä vastaa, vai onko kyse tavanomaisesta kulumisesta. Lisäksi riitoja syntyy siitä, missä määrin vian voidaan katsoa olleen olemassa jo luovutushetkellä sekä siitä, mikä on kohtuullinen vastuunjako tilanteessa, jossa ajoneuvoa on käytetty kaupan jälkeen.

Riitatilanteiden käsittelyyn liittyy myös merkittävä ajallinen ulottuvuus. Kuluttajariitalautakunnan vuoden 2025 toimintakertomuksen mukaan kaikkien asioiden keskimääräinen käsittelyaika oli 14 kuukautta, ja autojen kauppaa koskevissa asioissa keskimääräinen käsittelyaika oli kesäkuussa 2026 jo 19 kuukautta. Pitkät käsittelyajat pidentävät epävarmuutta siitä, kuka vastaa virheen korjaamisesta ja kustannuksista, mikä kuormittaa sekä kuluttajaa että myyjää. Käytettyjen autojen kaupassa viive on erityisen ongelmallinen, koska ajoneuvo on monille välttämätön arjen ja työssäkäynnin kannalta. Samalla pitkät käsittelyajat ovat ristiriidassa kuluttajariitojen vaihtoehtoiselle riidanratkaisulle asetetun tavoitteen kanssa, jonka mukaan riidat tulisi ratkaista nopeasti, tehokkaasti ja kohtuullisin kustannuksin.

Kokonaisuutena riitojen määrä ja käsittelyn raskaus viittaavat siihen, että nykyinen järjestelmä ei tuota riittävän selkeitä ja ennakoitavia lopputuloksia. Ilmiö heijastaa käytettyjen autojen kaupan rakenteellista epävarmuutta, ei vain yksittäisiä ongelmatapauksia.

2.5 Markkinan erityispiirteet (autokanta, olosuhteet)

Suomen käytettyjen autojen markkinaa leimaavat autokannan korkea ikä, vaativat käyttöolosuhteet ja ajoneuvojen suuri yksilöllinen vaihtelu. Nämä tekijät vaikuttavat suoraan virhevastuun soveltamiseen ja riitojen syntyyn.

Suomen autokanta on eurooppalaisessa vertailussa suhteellisen vanha. Käytettyjen autojen kaupassa liikkuu suuri määrä ajoneuvoja, joiden ikä ja ajomäärät ovat korkeita. Vuonna 2025 käytettynä myytiin lähes 643 000 henkilöautoa, mikä korostaa markkinan laajuutta ja käytettyjen ajoneuvojen keskeistä roolia kuluttajamarkkinassa. Vanhempi autokanta merkitsee käytännössä sitä, että ajoneuvojen tekninen kunto ja vikaherkkyys vaihtelevat merkittävästi yksilöittäin.

Ajoneuvojen käyttöolosuhteet Suomessa poikkeavat monin tavoin useista muista Euroopan maista. Pitkät etäisyydet, kylmä ilmasto sekä vaihtelevat sääolosuhteet kuormittavat ajoneuvoja eri tavoin kuin esimerkiksi Keski-Euroopassa. Erityisesti talviolosuhteet, kuten

pakkaslämpötilat, suolaus ja toistuvat lämpötilavaihtelut, voivat nopeuttaa ajoneuvojen kulumista ja lisätä vikojen riskiä. Tämä korostaa kulumisen ja virheen välisen rajanvedon merkitystä.

Kokonaisuutena Suomen olosuhteet korostavat tarvetta sääntelylle, joka tunnistaa käytettyjen autojen erityisluonteen mutta antaa samalla osapuolille selkeät ja ennakoitavat pelisäännöt.

2.6 Kuluttajariitalautakunnan uusi tulkinta

Kuluttajariitalautakunta (KRIL) on vuonna 2026 antanut täysistuntoratkaisuja, jotka täsmentävät myyjän virhevastuuta virheen oikaisussa. Keskeinen linjaus on, että virhe on oikaistava kuluttajalle maksutta, eikä kuluttajalta lähtökohtaisesti voida edellyttää osallistumista korjauskustannuksiin, sillä perusteella, että auto tulee korjauksen myötä parempaan kuntoon. [20]

Kyse ei ole lainsäädännön muutoksesta, vaan kuluttajariitalautakunnan omasta tulkintalinjan muutoksesta. Kuluttajansuojalaki ei ole tältä osin muuttunut, vaan uusi linjaus perustuu lautakunnan tulkintaan voimassa olevasta sääntelystä sekä EU-oikeudellisista lähtökohdista.

Autoalan näkökulmasta uusi linjaus herättää kuitenkin huolta. Esiin on nostettu erityisesti se, että tulkinta voi laajentaa myyjän vastuuta tilanteissa, joissa ajoneuvon korjaaminen johtaa sen kunnon olennaiseen paranemiseen suhteessa kaupantekohetkeen. Tällöin myyjä voi joutua vastaamaan kustannuksista, jotka ylittävät alkuperäisen sopimustasapainon palauttamisen.

Lisäksi on esitetty, että uusi linjaus sivuuttaa osin vahingonkorvausoikeudessa vakiintuneen rikastumiskieltoperiaatteen sekä aiemman oikeuskäytännön, jossa korjauskustannusten kohtuullisuutta on arvioitu suhteessa ajoneuvon arvoon ja käyttöön. Tulkinnan muutos voi näin ollen lisätä epävarmuutta erityisesti tilanteissa, joissa virheen korjaaminen on kallista suhteessa ajoneuvon arvoon.

Toinen keskeinen näkökulma liittyy oikeudelliseen ennakoitavuuteen. Koska kyse on lautakunnan tulkintalinjan muutoksesta ilman vastaavaa ylempien tuomioistuinten ratkaisukäytäntöä, on esitetty, että uuden linjan oikeudellinen perusta ja soveltamisala kaipaavat vielä täsmentymistä. Tämä voi lisätä epävarmuutta sekä kuluttajien että yritysten näkökulmasta.

Jos lautakunnan uutta linjaa pidetään oikeudellisesti epäselvänä tai markkinaa kohtuuttomasti kuormittavana, osa toimijoista voi olla aiempaa halukkaampia viemään tapauksia tuomioistuimiin. Tämä voisi heikentää lautakuntaratkaisujen noudattamisastetta, pidentää prosesseja ja kasvattaa järjestelmän kokonaiskustannuksia.

[20] Kuluttajariitalautakunta (2026). Uudet täysistuntoratkaisut selkeyttävät myyjän velvollisuutta maksuttomaan virheen oikaisuun. Saatavissa: https://www.kuluttajariita.fi/ajankohtaista/tiedote-ja-uutisarkisto/uudet-taysistuntoratkaisut-selkeyttavat-myyjan-velvollisuutta-maksuttomaan-virheen-oikaisuun/

Kokonaisuutena uusi tulkinta vahvistaa kuluttajan asemaa virheen oikaisutilanteissa, mutta samalla se kasvattaa tarvetta arvioida, miten vastuun rajat voidaan määritellä markkinan kannalta ennakoitavasti.

3. Kansainvälinen vertailu

3.1 EU:n sääntelykehys ja harmonisointi

Euroopan unionin kuluttajansuojaa koskeva sääntely perustuu pitkälti yhteisiin direktiiveihin, joiden tavoitteena on yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ja varmistaa kuluttajille yhtenäinen vähimmäissuoja sisämarkkinoilla. Käytettyjen autojen kaupan kannalta keskeinen säädös on tavarakauppadirektiivi (EU) 2019/771, joka on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä kaikissa jäsenvaltioissa.

Direktiivin keskeinen lähtökohta on tavaran sopimuksenmukaisuus (conformity). Tavaran tulee vastata sovittua sekä ominaisuuksiltaan että käyttötarkoitukseltaan, ja sen on täytettävä kuluttajan perustellut odotukset. Lisäksi direktiivi määrittelee kuluttajan oikeussuojakeinot virhetilanteissa, kuten korjauksen, vaihdon, hinnanalennuksen ja kaupan purun.

Yksi keskeinen harmonisoinnin elementti on virhevastuun ajallinen ulottuvuus. Direktiivin mukaan myyjä vastaa virheestä vähintään kahden vuoden ajan tavaran luovutuksesta, ja tämän ajan kuluessa ilmenevien virheiden oletetaan lähtökohtaisesti olleen olemassa jo luovutushetkellä. Jäsenvaltioilla on kuitenkin mahdollisuus säätää joiltain osin direktiiviä pidemmälle menevästä suojasta tai tarkentaa sääntelyä kansallisesti.

Käytettyjen tavaroiden osalta direktiivi mahdollistaa myös joustoa. Jäsenvaltiot voivat sallia, että myyjä ja kuluttaja sopivat lyhyemmästä, vähintään yhden vuoden mittaisesta vastuujaksosta. Tämä on johtanut siihen, että monissa EU-maissa käytettyjen tavaroiden, kuten autojen, virhevastuu on ajallisesti selkeämmin rajattu kuin yleinen kahden vuoden sääntö.

Vaikka EU-sääntely luo yhteisen kehyksen, kansalliset erot ovat edelleen merkittäviä erityisesti virhevastuun tulkinnassa ja soveltamisessa. Erot liittyvät muun muassa siihen, miten virheen ajallinen ulottuvuus määritellään käytännössä, kuinka laajasti myyjän vastuuta tulkitaan sekä millaisia mahdollisuuksia sopimusperusteiseen vastuun rajaamiseen on.

Näin ollen EU:n harmonisointi ei ole johtanut täysin yhtenäiseen käytäntöön, vaan jäsenvaltioiden välillä on edelleen merkittäviä eroja. Nämä erot korostuvat erityisesti käytettyjen autojen kaltaisilla markkinoilla, joissa tavaran kunto, käyttöikä ja riskit vaihtelevat merkittävästi.

3.2 Saksa: malli ja keskeiset opit

Saksan kuluttajansuojaa koskeva sääntely perustuu EU:n tavarakauppadirektiivin täytäntöönpanoon, mutta käytännön soveltamisessa keskeistä on virhevastuun selkeä ajallinen rajaus. Saksassa myyjän lakisääteinen virhevastuu on pääsääntöisesti voimassa kaksi

vuotta tavaran luovutuksesta, mutta käytettyjen tavaroiden osalta vastuu voidaan sopimuksella lyhentää yhteen vuoteen. Kuten muissakin EU-maissa, myös Saksassa virhe määritellään tavaran sopimuksenmukaisuuden kautta. Tavaran tulee vastata sovittua sekä ominaisuuksiltaan että käyttötarkoitukseltaan, ja sen tulee täyttää kuluttajan perustellut odotukset. Arvioinnissa otetaan huomioon myös käytetyn tavaran erityispiirteet, kuten ikä, kuluminen ja aiempi käyttö.[21]

Keskeinen ero Suomen malliin nähden liittyy virhevastuun ajalliseen ennakoitavuuteen. Saksassa vastuun kesto on lähtökohtaisesti selkeästi rajattu, ja erityisesti käytettyjen autojen kaupassa yhden vuoden vastuuaika on vakiintunut käytäntö. Tämä antaa sekä kuluttajalle että myyjälle selkeämmän käsityksen siitä, kuinka pitkälle vastuu ulottuu.

Lisäksi Saksan mallissa korostuu sopimusperusteisuus. Osapuolet voivat tietyin edellytyksin sopia vastuun kestosta käytetyn tavaran kaupassa, mikä lisää joustavuutta mutta samalla selkeyttää vastuun rajoja. Tällainen sopimusmahdollisuus vähentää tulkinnanvaraa erityisesti tilanteissa, joissa vika ilmenee pitkän ajan kuluttua kaupasta.

Vaikka myös Saksassa virhevastuun arviointi sisältää tapauskohtaisia elementtejä, kuten kulumisen ja virheen välistä rajanvetoa, selkeä ajallinen rajaus rajoittaa näiden tulkintatilanteiden kestoa. Tämä voi vähentää epävarmuutta ja rajata riitatilanteita ajallisesti verrattuna järjestelmiin, joissa vastuun kestoa ei ole yhtä selkeästi määritelty.

Saksan malli osoittaa, että EU:n yhteisen sääntelykehyksen puitteissa on mahdollista toteuttaa järjestelmä, jossa virhevastuun keskeiset periaatteet säilyvät, mutta vastuun ajallinen ulottuvuus on selkeämmin rajattu. Tämä tarjoaa vertailukohdan arvioitaessa eri mallien vaikutuksia markkinan toimivuuteen ja ennakoitavuuteen.

Riidanratkaisumenettelyihin edetään Saksassa harvemmin kuin Suomessa

Saksassa käytettyjen autojen reklamaatioprosessi etenee lähtökohtaisesti siten, että kuluttaja reklamoi havaitsemastaan virheestä ensin autoliikkeelle ja vaatii virheen korjaamista. Mikäli osapuolet eivät pääse ratkaisuun, asia voidaan käsitellä autoalan omissa Kfz-Schiedsstellen-sovitteluelimissä silloin, kun autoliike kuuluu järjestelmään. Vaihtoehtoisesti käytettävissä on yleinen Universalschlichtungsstelle des Bundes, mutta sen käytännön merkitys autokauppaa koskevissa riidoissa on vähäistä. Sovittelumenettelyjen jälkeen kuluttajalla on aina mahdollisuus viedä asia tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Saksan järjestelmästä ei ole saatavilla kattavaa tilastoa, joka osoittaisi kuinka suuri osuus käytettyjen autojen kaupoista johtaa reklamaatioon. Käytettävissä olevat tiedot kuitenkin viittaavat siihen, että virallisiin riidanratkaisumenettelyihin päätyvien tapausten määrä on suhteessa markkinan kokoon erittäin pieni. Saksalaisen autoalan asiantuntija-arvion mukaan myös Kfz-Schiedsstellen-järjestelmän käyttö reklamaatiotilanteissa on harvinaista, ja käytettyjen autojen kauppaa koskevissa tapauksissa vielä tätäkin vähäisempää. Tämä

[21] Lexia Asianajotoimisto. KV-vertailu kuluttajasuojasta ja virhevastuusta eri maissa. Julkaisematon tausta-aineisto.

poikkeaa Suomen tilanteesta, jossa arviolta noin 10 prosenttia käytettyjen autojen kaupoista johtaa reklamaatioon.

Vertailussa on kuitenkin huomioitava, että maiden tilastot eivät ole täysin vertailukelpoisia. Saksassa reklamaatioita käsitellään useissa eri kanavissa eikä käytettyjen autojen kauppaa koskevaa keskitettyä tilastointia ole. Lisäksi osa riidoista etenee tuomioistuimiin, mutta niiden määrää ei pystytty tämän selvityksen yhteydessä arvioimaan käytettävissä olevien julkisten tilastojen perusteella. Tästä huolimatta käytettävissä olevien tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että käytettyjen autojen kauppaa koskevat reklamaatiot ja erityisesti virallisiin riidanratkaisumenettelyihin etenevät tapaukset ovat Saksassa selvästi Suomea harvinaisempia.

Saksan käytettyjen autojen reklmaatiot

Saksassa tehtiin vuonna 2025 noin 6,5 miljoonaa käytetyn henkilöauton omistajanvaihdosta. [22]Käytettyjen autojen kauppa tapahtuu pääosin ammattimaisen autokaupan kautta: noin 74 % ostajista hankki auton joko merkkiliikkeestä tai muusta autoliikkeestä.[23]

Kuluttajaneuvontajärjestöjen (Verbraucherzentrale) tietoon tulee vuosittain arviolta noin 6 000 ajoneuvoihin liittyvää valitusta. Tyypillisiä ovat virhevastuuta (Gewährleistung) koskevat erimielisyydet käytetyn auton kaupan jälkeen. [24]

Autoalan oma riidanratkaisujärjestelmä (Kfz-Schiedsstelle) käsittelee vuosittain noin 2 500 tapausta. Luku sisältää sekä käytettyjen autojen kauppaa että huolto- ja korjaamopalveluja koskevia riitoja, joten käytettyjen autojen osuutta ei voida erottaa tarkasti. [25]

Yleinen valtakunnallinen sovitteluelin (Universalschlichtungsstelle des Bundes) toimii vaihtoehtoisena kanavana tilanteissa, joissa autoalan omaa menettelyä ei voida käyttää. [26] Sen käyttö autoalalla on kuitenkin melko vähäistä.

Vain noin 10 % autoalan riidanratkaisumenettelyistä etenee varsinaisen lautakunnan (Schiedskommission) käsittelyyn. Suurin osa tapauksista ratkaistaan tätä ennen.

Arvio riitojen suhteellisesta määrästä

Jos autoliikkeiden osuudeksi arvioidaan noin 74 % kaikista käytettyjen autojen kaupoista, autoliike–kuluttaja-kauppoja tehtiin Saksassa vuonna 2025 noin 4,8 miljoonaa. [27]

Vaikka kaikki autoalan riidanratkaisujärjestelmän noin 2 500 tapausta koskisivat käytettyjen autojen kauppaa, viralliseen riidanratkaisuun päätyisi enintään noin 0,05 % autoliikkeiden tekemistä käytettyjen autojen kaupoista. Todellinen osuus on tätä pienempi, koska mukana on myös huolto- ja korjaamoriitoja.

Lautakuntatyyppiseen täysimittaiseen käsittelyyn etenee enintään noin 250 tapausta vuodessa, mikä vastaa noin 0,005 %:a autoliikkeiden käytettyjen autojen kaupoista. [28] [29]

---

[22] Deutsche Automobil Treuhand (DAT). Gebrauchtwagenmarkt im Dezember 2025.
[23] Deutsche Automobil Treuhand (DAT). DAT Report 2026 – Endverbraucher entscheidet über die Zukunft des Automobilmarktes.
[24] Verbraucherzentrale Bundesverband (2025). Verbraucherreport: Mobilität & Reisen.
[25] Kfz-Schiedsstellen. Tietoa Saksan autokaupan sovittelujärjestelmästä.
[26] Universalschlichtungsstelle des Bundes. Tätigkeitsbericht 2025.
[27] Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Statistik: Neuzulassungen, Besitzumschreibungen, Außerbetriebsetzungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken im Jahr 2025.
[28] Kfz-Schiedsstellen. Tietoa Saksan autokaupan sovittelujärjestelmästä. Saatavissa: https://www.kfz-schiedsstellen.de/
[29] Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Statistik: Neuzulassungen, Besitzumschreibungen, Außerbetriebsetzungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken im Jahr 2025. Saatavissa: https://www.kba.de/DE/Statistik/Nachrichten/2026/fz_5_2024

3.3 Miten Suomi poikkeaa ja miksi sillä on merkitystä

Kansainvälinen vertailu osoittaa, että vaikka EU:n sääntely luo yhteisen perustan kuluttajansuojalle, jäsenvaltioiden välillä on merkittäviä eroja soveltamiskäytäntöjen osalta. Suomen malli sijoittuu tässä vertailussa poikkeukselliseksi erityisesti virhevastuun ajallisen ulottuvuuden osalta.

Useissa vertailumaissa, kuten Saksassa, virhevastuun kesto on selkeästi rajattu. Vaikka EU-direktiivin mukainen kahden vuoden vastuuaika muodostaa yleisen lähtökohdan, käytettyjen tavaroiden osalta vastuuta voidaan usein lyhentää sopimuksella yhteen vuoteen. Tämä luo sekä kuluttajalle että myyjälle ennakoitavan aikarajan, jonka puitteissa vastuu pääsääntöisesti realisoituu. [30]

Suomessa virhevastuun ajallinen ulottuvuus ei perustu vastaavaan selkeään aikarajaukseen, vaan arvio tehdään tapauskohtaisesti tavaran oletettavissa olevan kestoiän perusteella. Tämä johtaa tilanteeseen, jossa vastuu voi ulottua huomattavasti pidemmälle kuin useimmissa muissa maissa, erityisesti käytettyjen autojen kaltaisissa tuotteissa, joiden käyttöikä on pitkä ja vaihteleva.

Toinen keskeinen ero liittyy sopimusvapauteen. Monissa maissa käytetyn tavaran kaupassa on mahdollista sopia vastuun kestosta selkeästi, mikä vähentää tulkinnanvaraa ja rajaa riskejä. Suomessa vastaavaa käytäntöä ei ole samalla tavalla vakiintunut, vaan vastuun sisältö määräytyy pitkälti lain yleisten periaatteiden ja niiden tulkinnan kautta.

Näillä eroilla on merkittäviä käytännön vaikutuksia. Selkeästi rajattu vastuu lisää ennakoitavuutta ja voi vähentää riitatilanteita, kun osapuolilla on yhtenäinen käsitys vastuun kestosta. Sen sijaan avoimempi ja tapauskohtaisempi malli voi lisätä epävarmuutta, koska vastuun rajat eivät ole etukäteen yksiselitteisiä.

Samalla on huomioitava, että Suomen malli tarjoaa joustavuutta yksittäistapauksissa. Tapauskohtainen arviointi mahdollistaa sen, että virhevastuu voidaan ulottaa tilanteisiin, joissa vika ilmenee poikkeuksellisen aikaisin suhteessa tuotteen odotettuun käyttöikään. Tämä voi vahvistaa kuluttajan asemaa yksittäisissä tapauksissa, mutta samalla se lisää järjestelmän kokonaisepävarmuutta.

Kokonaisuutena vertailu osoittaa, että Suomen järjestelmä korostaa joustavuutta ja tapauskohtaista harkintaa, kun taas monissa muissa maissa painottuvat ennakoitavuus ja selkeät ajalliset rajat. Tämä ero on keskeinen arvioitaessa sääntelyn vaikutuksia markkinan toimivuuteen, riitatilanteiden määrään sekä osapuolten kokemaan oikeusvarmuuteen.

4. Vaikutukset kuluttajalle, autoalalle ja yhteiskunnalle: keskeiset haasteet

Tässä luvussa arvioidaan nykyisen kuluttajansuojamallin keskeisiä vaikutuksia kuluttajille, autoalalle ja yhteiskunnalle. Tarkastelu perustuu autokaupan toimijoille toteutettuun

[30] Lexia Asianajotoimisto. KV-vertailu kuluttajasuojasta ja virhevastuusta eri maissa.

kyselyyn, asiantuntijahaastatteluihin, riidanratkaisun kustannuksia koskevaan tilastoanalyysiin sekä käytettyjen autojen markkina- ja hintavertailuun. Analyysin tavoitteena on arvioida, millaisia taloudellisia ja toiminnallisia vaikutuksia syntyy nykyisestä, tapauskohtaisesti tulkittavasta virhevastuusta sekä millaisia vaikutuksia Saksan mallin kaltaisella selkeämmällä ja ajallisesti rajatummalla kuluttajansuojalla voisi olla.

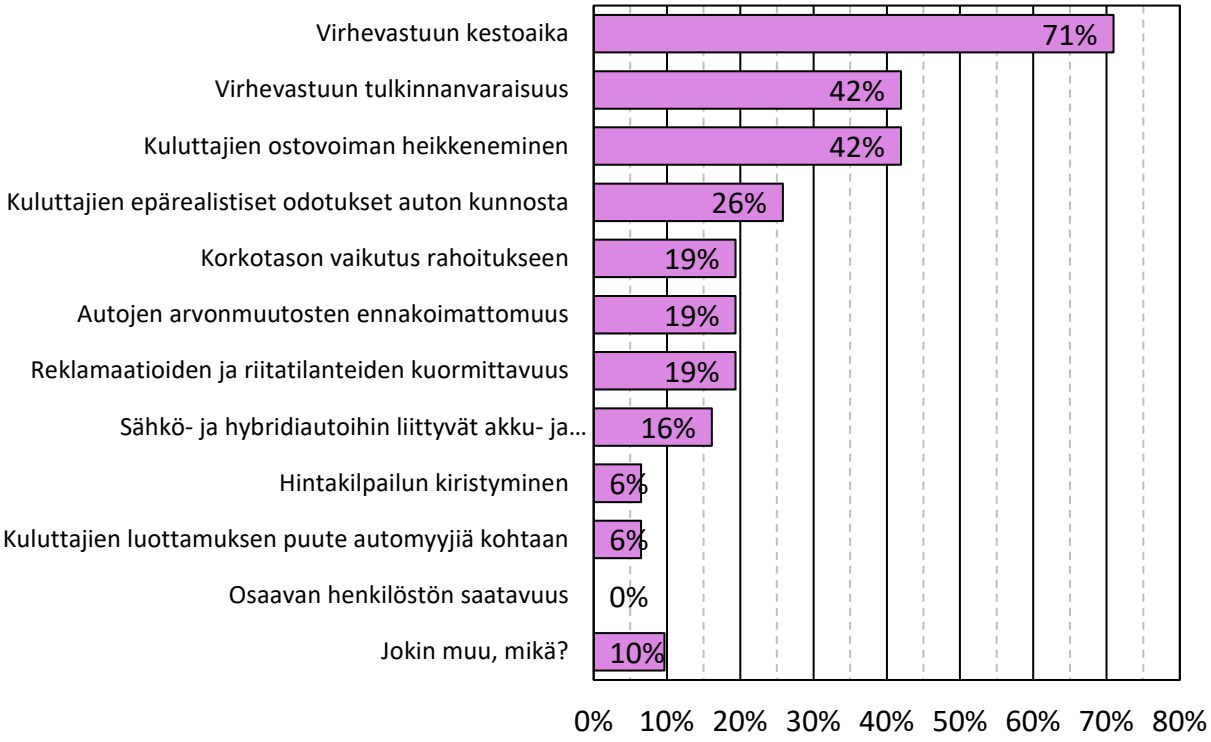
Luvun läpi kulkevana vertailuskenaariona käytetään oletusta, jossa riitatilanteiden määrä puolittuisi Saksan malliin siirtymisen seurauksena. Skenaariolaskelma ei ole ennuste, vaan vaikutusten suuruusluokkaa havainnollistava laskennallinen lähtökohta. Sen avulla voidaan arvioida, miten sääntelyn selkeyttäminen voisi vaikuttaa riidanratkaisun kuormitukseen, yritysten kustannuksiin, kuluttajien ajankäyttöön, hintatasoon ja markkinan toimivuuteen. Oletuksemme riitojen puolittumisesta on todennäköisesti pitkällä aikavälillä jopa konservatiivinen, sillä kuten edellisessä luvussa havaittiin, Saksassa selkeämpi kuluttajansuojaan liittyvä sääntely pitää riitelyn määrän merkittävästi Suomea matalammalla tasolla.

4.1 Autokaupan toimijoiden näkemys nykytilanteesta

Virhevastuun epäselvyys keskeisimpänä ongelmana

Autokaupan toimijoiden parissa toteutettujen kyselyn ja haastatteluiden perusteella selvin yksittäinen havainto on, että virhevastuun sisältö ei ole selvillä kuluttajille eikä usein myöskään myyjille. Kysyttäessä käytetyn auton kaupan suurimpia haasteita virhevastuun kestoaika nousi selvästi kärkeen: sen mainitsi lähes 71 prosenttia vastaajista, kun seuraavaksi yleisimmät haasteet, virhevastuun tulkinnanvaraisuus ja kuluttajien ostovoiman heikkeneminen, mainittiin kumpikin noin 42 prosentin osuudella. Muut mahdolliset haasteet, kuten korkotaso, autojen arvonmuutosten ennakoimattomuus tai sähkö- ja hybridiautojen akkuriskit, jäivät selvästi näiden taakse. Sääntelyyn liittyvät tekijät hallitsevat siten alan ongelmakäsitystä markkinaehtoisia tekijöitä voimakkaammin.

Kuvio: Mitkä ovat mielestäsi suurimmat haasteet käytetyn auton kaupassa? Kaikki vastaajat, n = 32, Lähde: Kysely autokaupan toimitusjohtajille



Arvio virhevastuun selkeydestä eroaa merkittävästi sen mukaan, kummasta näkökulmasta asiaa tarkastellaan. Omaa yhtiötä ajatellen noin 52 prosenttia vastaajista piti virhevastuuta vähintään jokseenkin selkeänä, mutta kuluttajan näkökulmasta vastaava osuus jäi noin 13 prosenttiin. Peräti 87 prosenttia vastaajista arvioi, ettei virhevastuu ole kuluttajalle kovinkaan tai lainkaan selkeä. Tulos viittaa siihen, että sääntelyn tulkinnanvaraisuus siirtyy käytännössä asiakasrajapintaan. Myyjä joutuu selittämään kuluttajalle vastuujärjestelmää, jonka sisältö ei ole kummallekaan osapuolelle yksiselitteinen.

Sama asetelma näkyy myös riitojen syissä. Vastaajat nimesivät yleisimmiksi riitatilanteiden aiheuttajiksi kuluttajan epärealistiset odotukset käytettyä autoa kohtaan sekä normaalit viat ja kuluminen kaupan jälkeen. Näiden jälkeen tulivat kuluttajansuojalain tulkinnanvaraisuus, puutteellinen informaatio ja väärinymmärrykset sekä vaihtoautojen piilevät viat. Avovastausten perusteella keskeinen jännite syntyy siitä, että käytettyä autoa kohdellaan kestokulutushyödykkeenä, jonka normaali kuluminen tulkitaan herkästi virheeksi. Kuluttajilla on vastaajien mukaan laajalti käsitys, että liikkeestä ostettuun käytettyyn autoon liittyy kattava takuu.

Kustannusvaikutukset yrityksille

Riitely on alalle merkittävä kustannuserä. Yksittäisen riita-asian käsittely maksaa vastaajien arvion mukaan keskimäärin yli 1 300 euroa, vaihteluvälin ulottuessa muutamasta sadasta eurosta 10 000 euroon. Kyselyyn vastanneet yritykset arvioivat käyttävänsä riita-asioiden käsittelyyn yhteensä noin kuusi miljoonaa euroa vuodessa.

Kustannukset jakautuvat epätasaisesti. Lakipalveluiden ja riita-asioiden käsittelyn suorista kustannuksista raportoineiden keskiarvo oli 63 375 euroa vuodessa mediaanin ollessa 26 250 euroa, ja ulkopuolisten lakipalveluiden ostoissa keskiarvo oli 26 138 euroa mediaanin jäädessä 5 000 euroon. Molemmissa hajonta on suurta. Suurin yksittäinen ilmoitettu summa oli 200 000 euroa vuodessa, mikä kertoo siitä, että kustannusrasite kasautuu osalle toimijoista. Henkilöresursseina riitojen käsittely vie niissä yhtiöissä, joissa se sitoo työaikaa, keskimäärin 1,4 henkilötyövuotta mediaanin ollessa yksi henkilötyövuosi.

Kustannusrasite näkyy myös organisoitumisessa. Noin 16 prosenttia vastaajista on palkannut in-house-juristin riitojenratkaisua varten, ja tämä osuus kasvaa selvästi liikevaihdon mukana, eli suurin osa alasta ostaa palvelut ulkoa. Tämä viittaa mittakaavaetuun, jossa nykyinen vastuujärjestelmä rasittaa suhteellisesti raskaimmin pieniä toimijoita, joilla ei ole omaa juridista kapasiteettia.

Vaikutus hintatasoon ja markkinarakenteeseen

Sääntelyn vaikutukset ulottuvat myös markkinarakenteeseen. EU:n sisämarkkinoiden perusperiaate tavaroiden vapaasta liikkuvuudesta ei toteudu autokaupassa käytännössä, koska jäsenmaiden erilainen kuluttajansuojalainsäädännön soveltaminen ja siihen liittyvä oikeudellinen epävarmuus estävät suoran rajat ylittävän myynnin. Seurauksena on syntynyt rinnakkaismalli, jossa ajoneuvoja tuodaan maiden välillä välikäsien kautta suoran myyjä–ostajasuhteen sijaan. Väliporras nostaa kustannuksia ja hintoja sekä heikentää kilpailua, mikä osoittaa sääntelyn hajanaisuuden pirstaloivan markkinoita erityisesti kestokulutushyödykkeissä.

Kysyttäessä, mikä yksittäinen muutos parantaisi käytetyn auton markkinaa parhaiten, 67 prosenttia vastauksista koski kuluttajansuojan ja virhevastuun selkeyttämistä. Konkreettisina ehdotuksina esitettiin Saksan mallin mukaista 12 kuukauden määräaikaa, tiukempaa kuuden kuukauden rajaa sekä selkeitä ikä- ja kilometrirajoja osien vastuulle. Muut teemat, kuten markkinan luottamus ja yleinen taloustilanne (15 %), autoverotus ja sääntely (11 %), kilpailu ja toimintaympäristö (11 %) sekä läpinäkyvyys ja kuluttajien tietoisuus (7 %), jäivät selvästi vähemmälle.

Suhtautuminen Saksan malliin, jossa myyjän virhevastuu rajautuu käytetyn auton osalta yleisesti yhteen vuoteen Suomen osakohtaisen elinkaariajattelun sijaan, on alalla poikkeuksellisen yksimielinen: 56 prosenttia vastaajista suhtautuu siihen erittäin myönteisesti ja 38 prosenttia jokseenkin myönteisesti, jolloin myönteisten kokonaisosuus on 94 prosenttia. Vain noin kuusi prosenttia suhtautui jokseenkin kielteisesti, eikä yksikään vastaaja ollut erittäin kielteinen tai epätietoinen. Mallilla tavoitellaan selkeytystä sekä vastuunjakoon että riitojen käsittelyaikoihin.

Saksan malliin siirtymisen nähtiin laskevan käytettyjen autojen hintoja Suomen markkinassa. Keskimäärin autoalan toimitusjohtajat arvioivat kuluttajansuojan uudistamisen laskevan hintoja −3,7 % ja mediaanin ollessa −5 %.

Kuluttajariitalautakunnan uusi tulkinta nähdään autokaupassa merkittävänä kustannus- ja riskitekijänä

Raporttia varten toteutetussa kyselyssä selvitettiin autokauppojen toimitusjohtajien näkemyksiä kuluttajariitalautakunnan uudesta tulkinnasta käytettyjen autojen virhevastuun soveltamisesta (*luku 2.6 Kuluttajariitalautakunnan uusi tulkinta)*. Selvityksen yhteydessä toteutettiin erillinen kysely autokauppojen toimitusjohtajille, minkä tavoitteena oli kartoittaa, miten he arvioivat uuden linjauksen vaikutuksia käytettyjen autojen hintoihin, liiketoimintaan ja markkinoiden toimintaan.

Kyselyssä autokaupan toimitusjohtajat suhtautuvat kuluttajariitalautakunnan uuteen linjaukseen pääosin kriittisesti ja pitävät sitä merkittävänä kustannus- ja riskitekijänä. 96 prosenttia ilmoitti tuntevansa uuden linjauksen hyvin tai melko hyvin. Vastaajien mukaan linjaus kasvattaa myynnin jälkeisiä kustannuksia ja voi johtaa vaihtoautojen tarkempaan valikointiin, vanhempien autojen valikoiman kaventumiseen sekä riitojen ja oikeusprosessien lisääntymiseen.

Vastaajista 83 prosenttia arvioi linjauksen nostavan käytettyjen autojen hintoja, eikä yksikään odottanut hintojen laskevan. Keskimääräiseksi hintavaikutukseksi arvioitiin noin 5,5 prosenttia, ja 75 prosenttia hintavaikutusta arvioineista ennakoi vähintään viiden prosentin nousua. Lisäksi 77 prosenttia arvioi kustannusten siirtyvän hintoihin vähintään suurelta osin ja 50 prosenttia lähes kokonaan tai täysimääräisesti. Vaikutukset voivat näkyä myyntihintojen lisäksi suurempina välirahoina, korkeampina toimitusmaksuina tai alempina vaihtoautojen hyvityshintoina.

Yhteenveto

Aineisto piirtää johdonmukaisen kuvan, jossa nykyisen kuluttajansuojan keskeinen ongelma ei alan näkökulmasta ole suojan taso sinänsä, vaan sen määrittelyn epätäsmällisyys. Elinkaariajatteluun perustuva, ajallisesti rajaamaton virhevastuu tuottaa tulkintaepävarmuutta, joka realisoituu riitoina, oikeudellisina kustannuksina ja henkilöstöresurssien sitoutumisena ja siirtyy lopulta hintoihin arviolta viiden prosentin riskilisänä. Vaikutus kohdistuu suhteellisesti voimakkaimmin pieniin toimijoihin, ja sääntelyn kansallinen hajanaisuus heikentää samalla rajat ylittävän kaupan toimivuutta. Alan oma vastaus on lähes yksimielinen: ajallisesti selkeästi rajattu virhevastuu, jonka odotetaan alentavan hintatasoa noin 3,5–5 prosenttia.

4.2 Riitelyn kustannukset yhteiskunnalle, yrityksille ja kuluttajille

Kuluttajan ja elinkeinonharjoittajan väliset riidat eivät ole yksinomaan osapuolten välinen kysymys, vaan ne sitovat merkittäviä yhteiskunnallisia voimavaroja. Autokauppa ja autojen korjaustoiminta muodostavat kuluttajariitojen ratkaisujärjestelmässä poikkeuksellisen suuren asiaryhmän, minkä vuoksi ala tarjoaa hyvän tarkastelukohteen riitelyn kokonaiskustannusten arvioinnille. Tässä luvussa kustannuksia tarkastellaan neljästä näkökulmasta: riidanratkaisuelinten suorat ja epäsuorat kustannukset, kuluttajaneuvonnan ja

valvontaviranomaisten resurssit, yrityksille aiheutuva kustannusrasite sekä kuluttajien oma ajankäyttö.

Kuluttajariitalautakunnan suorat kustannukset

Kuluttajariitalautakunnan määrärahaa kasvatettiin vuonna 2025 3,75 miljoonaan euroon, ja toteutunut käyttö oli noin 3,28 miljoonaa euroa. Valtaosa, noin 89 prosenttia, kohdistui henkilöstökustannuksiin, mikä tekee toiminnasta rakenteeltaan erittäin työvoimavaltaista: käsittelymäärien muutokset heijastuvat lähes suoraan resurssitarpeeseen. Kun tarkastellaan yksinomaan ratkaisujen määrää eikä lautakunnan muita lakisääteisiä tehtäviä, yhden päätetyn hakemuksen yksikkökustannus oli vuonna 2025 noin 420 euroa.

Autoalan osuus asiamäärästä on huomattava. Kulkuneuvojen kauppaa koskevia uusia valituksia saapui 1 296 kappaletta ja ratkaisuja annettiin 1 628, kun taas kulkuneuvojen korjausta koskevia valituksia saapui 463 ja ratkaisuja annettiin 337. Yhteensä nämä kaksi ryhmää tuottivat 1 759 uutta valitusta ja 1 965 ratkaistua asiaa. Samalla vuodelle 2026 siirtyi kaupan osalta 1 567 ja korjauksen osalta 824 asiaa, mikä osoittaa, että käsittelykapasiteetti ei riitä kattamaan kertyvää asiakantaa.

Mikäli riitojen määrä puolittuisi Saksan malliin siirtymisen seurauksena, suora laskennallinen kustannussäästö lautakunnan menoista olisi 412 650 euroa vuodessa. [31]

Epäsuorat kustannukset ja vapaaehtoisresurssi

Suorat määrärahakustannukset antavat riitelyn hinnasta vaillinaisen kuvan, sillä lautakunnan ratkaisutoiminta nojaa merkittävässä määrin organisaation ulkopuoliseen asiantuntijatyöhön. Autokauppaa käsittelee kolme jaostoa ja korjaamotoimintaa yksi, minkä lisäksi autoalan asioita käsitellään täysistunnossa. Jaostot kokoontuvat noin kolmen viikon välein kesäkautta lukuun ottamatta, eli noin 12 kertaa vuodessa. Kussakin jaostossa on kuusi jäsentä, joista viisi tulee lautakunnan ulkopuolelta, ja yhtä kokousta kohden jäsenelle kertyy varovaisesti arvioiden kaksi työpäivää: yksi aineistoon perehtymiseen ja yksi itse kokoukseen sekä jälkitöihin, kuten perustelujen ja muotoilujen läpikäyntiin. [32]

Näin yksi jaosto sitoo vuodessa noin 120 ulkopuolista henkilötyöpäivää (12 × 5 × 2), ja neljän jaoston osalta kertymä on 480 henkilötyöpäivää. Tämä on käytännössä vapaaehtoispohjaista työtä, josta maksettava kokouspalkkio on 80 euroa kokoukselta. Laskelmassa ei ole huomioitu täysistuntoa. Riitojen puolittuminen vapauttaisi 240 asiantuntijatyöpäivää, mikä asiantuntijan 1 000 euron päivähinnalla vastaa noin 240 000 euron kustannusvaikutusta.

[31] Kuluttajariitalautakunta. Kuluttajariitalautakunnan toimintakertomus 2025 – Kuluttajien oikeusturvan takaaminen ratkaisupyyntöjen määrän kasvaessa. Saatavissa: https://www.kuluttajariita.fi/ajankohtaista/tiedote-ja-uutisarkisto/kuluttajariitalautakunnan-toimintakertomus-2025-kuluttajien-oikeusturvan-takaaminen-ratkaisupyyntojen-maaran-kasvaessa/
[32] Aula Research. Asiantuntijahaastatteluihin perustuva arvio työmäärästä. Julkaisematon tausta-aineisto.

Kuluttajaneuvonta ja kuluttaja-asiamies

Kuluttajaneuvonta on järjestetty Kilpailu- ja kuluttajavirastoon (KKV), joka kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain (661/2012) 2 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla huolehtii neuvonnan järjestämisestä. Vaikka kuluttajaneuvonnan ja lautakunnan toimialueet eivät ole identtiset, järjestelmät ovat toiminnallisesti kytköksissä toisiinsa: neuvojat saavat lautakunnalta oikeudellista ohjausta ja linjaustietoa, heillä on pääsy lautakunnan sisäiseen ratkaisutietokantaan ja he toimivat jäseninä tai varajäseninä useissa jaostoissa ja täysistunnoissa. Kuluttaja-asiamiehen ja lautakunnan yhteistyötä ilmentää puolestaan ryhmävalitus, jonka nojalla lautakunta voi ratkaista yhdellä päätöksellä useiden kuluttajien samaan elinkeinonharjoittajaan kohdistuvat vaatimukset. Neuvonnan resursointi vaikuttaa siten välillisesti koko riidanratkaisuketjun kuormitukseen.

Määrällisesti autoala painaa myös neuvonnassa: KKV:n kuluttajaneuvonta on vuonna 2026 viiden ensimmäisen kuukauden aikana vastaanottanut yli 3 400 käytettyä autoa koskevaa valitusta, ja autoihin liittyy 22,5 prosenttia kaikista yhteydenotoista. Osuus on kasvanut jatkuvasti. Vuonna 2023 käytettyjen autojen osuus valituksista oli 16,6 prosenttia. Vuositasolla käytettyjä autoja koskevien yhteydenottojen määrä on arviolta 8 000–12 000 tapausta.

Vuonna 2025 kuluttajaneuvontaan resursoitiin 45,1 henkilötyövuotta. Kun autoasioiden resurssitarvetta arvioidaan niiden yhteydenotto-osuuden perusteella, kaikki autoihin liittyvät asiat sitovat KKV:n kuluttajaneuvonnassa laskennallisesti yli 10 henkilötyövuotta. Autoihin liittyvän riitelyn puolittuminen vastaisi suuruusluokaltaan noin viiden henkilötyövuoden vapautumista. Arvio on suuntaa antava, sillä se olettaa autoihin liittyvien yhteydenottojen vaativan keskimäärin yhtä paljon työaikaa kuin muut yhteydenotot. [33]

Kustannukset yrityksille

Yritysten näkökulmasta riitojen todellinen määrä on huomattavasti lautakuntaan saapuvia valituksia suurempi, sillä valtaosa tapauksista ratkeaa jo ennen lautakuntakäsittelyä. Riitelyä voi kuvata suppilona, jossa reklamaatiosta edetään keskusteluun ja sovitteluun ja vasta viimeisenä vaiheena lautakuntaan. Yksittäinen riita-asia maksaa yritykselle keskimäärin yli 1 300 euroa, vaihteluvälin ulottuessa muutamasta sadasta eurosta aina 10 000 euroon. Kyselyyn vastanneet yritykset arvioivat riita-asioiden käsittelyn vievän vuositasolla yhteensä noin kuusi miljoonaa euroa, ja koko alalle yleistettynä riitelyn suorat kustannukset eli työaika ja ostopalvelut ovat arviomme mukaan vähintään 10 miljoonaa euroa vuodessa. Riitojen puolittuminen leikkaisi näin ollen yritysten kustannuksia arviolta viidellä miljoonalla eurolla.

Kustannukset kuluttajille

Kuluttajalle riitely realisoituu ennen muuta ajankäyttönä. Reklamaatiovaiheeseen kuluu arviolta 2–5 tuntia, samoin kuluttajaneuvonnan neuvontaan ja sovitteluun; lautakunnan kirjallinen käsittely ratkaisupyynnön laatimisineen vie 6–12 tuntia ja käräjäoikeuskäsittely kanteen valmisteluineen 20–40 tuntia. Kun aika hinnoitellaan mediaanipalkan mukaisella 22

[33] Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV). Kilpailu- ja kuluttajaviraston tilinpäätös vuodelta 2025. Saatavissa: https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/kkv-tilinpaatos-2025.pdf

euron tuntihinnalla, vaihekohtaiset kustannukset ovat kymmenistä euroista satoihin euroihin. Tapausmäärillä painotettuna (noin 30 000 reklamaatiota, 10 000 neuvontatapausta, 1 500 lautakuntaratkaisua ja noin 100 tuomioistuinasiaa) kuluttajille kohdistuva kokonaisrasite on noin 3,4 miljoonaa euroa vuodessa. On kuitenkin huomioitava, että tämä arvio on todennäköisesti alakanttiin, sillä se ei huomioi kuluttajien käyttämiä ostopalveluita ja niiden kustannuksia lainkaan. Tällä arviolla riitelyn puolittamisesta aiheutuva kustannussäästö kuluttajille olisi kuitenkin 1,7 miljoonaa euroa.

Taulukko: Kuluttajan ajankäyttö ja sen euromääräinen arvo riitatapauksissa

Riidanratkaisuvaihe	**Kuluttajan ajankäyttö (arvio)**	**Arvioitu kustannus (oletuksena mediaanipalkka 22 €/h)**	**Tapausmäärät**	**Keskimäärin yhteensä:**
Reklamaatio	2–5 tuntia	44–110 €	30 000 kpl	2 310 000 €
Kuluttajaneuvonta (neuvonta & sovittelu)	2–5 tuntia	44–110 €	10 000 kpl	770 000 €
Kuluttajariitalautakunta (kirjallinen käsittely) – Ratkaisupyynnön laatiminen, lisätiedot jne.	6–12 tuntia	132–264 €	1500 kpl	297 000 €
Tuomioistuinkäsittely (käräjäoikeus) – Kanteen valmistelu, käsittely jne.	20–40 tuntia	440–880 €	100 kpl	66 000 €
Ostetut palvelut	Ei arviota	Ei arviota	Ei arviota	Ei arviota
			Yhteensä:	**3,4 M € + ostetut palvelut**

Yhteenveto

Taulukko: Koonti riitelyn puolittamisen kustannusvaikutuksista eri sektoreilla

Sektori	**Kustannusvaikutus per vuosi**
Kuluttajariitalautakunta • suora kustannussäästö • epäsuora kustannussäästö vapaaehtoisresurssin kautta	 0,41 M € 0,24 M €
KKV / Kuluttajaneuvonta	0,5 M €
Kustannussäästö yrityksille	5 M €
Kustannussäästö kuluttajille	1,7 M €
Yhteensä:	**n. 7–8 M €**

Kokonaiskuva osoittaa, että riitely on järjestelmätason kustannuserä, joka jakautuu neljälle toimijaryhmälle. Tunnistetut vaikutukset, kuten lautakunnan suorat menot, ulkopuolinen asiantuntijaresurssi, yritysten käsittelykustannukset ja kuluttajien ajankäyttö muodostavat yhdessä useiden miljoonien eurojen vuosittaisen rasitteen, ja arvio on konservatiivinen, sillä laskelma ei huomioi kaikkia kuluttajaneuvonnan, tuomioistuinten ja kuluttajien ajankäyttöön liittyviä kustannuksia. Riitojen puolittumista koskevassa skenaariossa säästöpotentiaali on suuruusluokaltaan yli seitsemän miljoonaa euroa vuodessa, mikä tekee riitojen ennaltaehkäisystä ja sääntelyn selkeyttämisestä taloudellisesti perustellun politiikkatoimen. Suoria säästöjä julkiselle sektorille voidaan arvioida syntyvän julkiselle sektorille vähintään miljoonan euron arvosta. Yrityksille ja kuluttajille syntyvät hyödyt ovat vielä huomattavasti suuremmat.

4.3 Vaikutukset kuluttajahintoihin

Analyysissä tarkastellaan Suomen ja Saksan käytettyjen autojen hintatasoja ja erityisesti verotuksen ja kuluttajansuojan vaikutuksia hintaan. Analyysi perustuu käytettyjen autojen keskihintoihin, joita on tarkasteltu sekä tukku- että kuluttajatasolla. Tällainen kaksitasoinen tarkastelu mahdollistaa sen, että vertailu ei jää pelkästään yhden markkinatason tarkasteluksi, vaan se antaa samanaikaisesti kuvan sekä ammattimaisesta hankinta- että kuluttajaostamisen hintarakenteesta.

Metodologia rakentuu kahdesta osasta. Ensinnäkin määrällinen hintavertailu perustuu vertailtujen autojen keskihintoihin, jotka on ryhmitelty mallin, käyttövoiman ja maan mukaan. Toiseksi hintojen välisiä eroja pyritään selittämään verotuksen ja kuluttajansuojan osatekijöillä. Näihin kuuluvat erityisesti autovero, ALV, markkinadynamiikan vaikutukset sekä kuluttajansuojaan liittyvät vastuukäytännöt ja takuut. Tämän rakenteen avulla voidaan erottaa toisistaan suorat hintaan vaikuttavat tekijät ja rakenteelliset ostokäyttäytymiseen liittyvät tekijät.

Käytetyt lähdeaineistot ovat:

- **Tukkukauppa:** Autovista Oy:n data Suomesta ja Saksasta. Keskimääräiset hinnat haettu kuukausittain tietokannasta 01/2022–03/2026.
- **Kuluttajakauppa 1**: Autovista Oy:n data Suomesta ja Saksasta. Keskimääräiset hinnat haettu kuukausittain tietokannasta 01/2022–03/2026.
- **Kuluttajakauppa 2:** Otospohjainen haku Suomen ja Saksan suosituimpia nettikauppapaikkojen käytettyjen autojen pyyntihinnoista 04/2026. Tarkastelussa 10 Suomen suosituinta automallia.

Analyysissa tarkastelimme n. 3 vuotta vanhoja autoja, joilla on ajettu n. 60 000 km. Tarkasteluun valittiin Suomen suosituimpia automalleja erilaisin käyttövoimin. Pyrimme normalisoimaan autojen varustelutason aineistossa mahdollisimman kattavasti, jotta hinnat olisivat mahdollisimman vertailukelpoiset. Riittävästi vertailukelpoista dataa kertyi 17 automallista ja näiden pohjalta toteutettiin varsinainen analyysi.

Laskennallinen lähestymistapa on kuvattu seuraavasti. Kunkin vertailuauton osalta on muodostettu vertailukohtainen hintatieto eri maissa. Näiden hintojen perusteella on laskettu maakohtaiset keskihinnat ja niiden väliset erot. Erojen tarkempi tulkinta on tehty vertaamalla kuukausittaista tai mallikohtaista hintatasoa maakohtaisesti, jotta yhdenmukaisuus eri mallien välillä säilyy. Lisäksi on arvioitu, kuinka suuri osa Suomen ja Saksan eroista voidaan selittää autoverolla ja kuinka paljon jäljelle jäävistä eroista voidaan katsoa johtuvan muista tekijöistä.

Taulukko: Hintavertailun tuloksia.

Suomi – Saksa käytettyjen autojen hintaero	**17 %**
Autoveron vaikutus	~7 %
ALV vaikutus	~5–6 %
Markkinadynamiikka (pienempi markkina)	~0-1 %
Suomen tiukempi kuluttajansuoja	~2-4 %

Suomi on analyysissa vertailun kallein maa käytetyissä autoissa. Analyysin perusteella Suomen ja Saksan välinen hintaero käytetyissä autoissa on keskimäärin n. 17 %, vaihteluvälin automallien välillä ollessa 10–34 %.

Autovero on selkeästi suurin yksittäinen hintaan vaikuttava tekijä. Analyysin mukaan autovero selittää noin 7 prosenttiyksikköä Suomen ja Saksan välisestä erosta, mikä vastaa keskimäärin noin 671–1 343 euron lisäkustannusta yksittäisen auton kohdalla. Lisäksi Suomen korkeampi ALV-prosentti kasvattaa jo valmiiksi korkeaa eroa entisestään.

Kolmanneksi suurin selittävä tekijä on kuluttajansuoja. Suomalainen kuluttajansuoja on tiukempi kuin vertailumaissa, mikä lisää valmistajien ja jälleenmyyjien riskivarauksia, takuukustannuksia ja dokumentointivelvoitteita. Näiden lisäkustannusten arvioidaan olevan keskeinen osa kokonaishintaa. Vaikka kuluttajansuoja ei itsessään ole yhtä suoraan mitattava kuin verotus, sen vaikutus näkyy käytännössä korkeampina hintoina ja vahvempiin laatu- ja turvallisuusvaatimuksiin pohjautuvina kustannuksina. Analyysimme perusteella tiukemman kuluttajansuojan vaikutus käytettyjen autojen hintaan on keskimäärin n. 2–4 % suhteessa

Saksaan. Tämä on melko hyvin linjassa autoalan toimitusjohtajien kyselyssä antaman arvion kanssa, joka oli 3,7–5 %.

Neljäntenä hintaeroa selittävänä tekijänä voidaan pitää markkinadynamiikkaa ja erityisesti Suomen pienempää markkinaa, eli pienempää myyjien ja ostajien määrää. Suomessa on kuitenkin yksi Euroopan voimakkaimmin kilpailluista automarkkinoista ja sen vuoksi tämä vaikutus jää todennäköisesti hyvin pieneksi. Suomessa käytettyjen autojen kauppa ei ole keskittynyt kovinkaan voimakkaasti ja toimijoita on useita satoja. Lisäksi Suomessa yksittäisiä myyntipisteitä suhteessa markkinankokoon on huomattavasti enemmän kuin Euroopassa keskimäärin. Suomessa yksittäisen autoliikkeen myyntimäärät (kpl) ovat alle puolet Euroopan ja Iso-Britannian keskiarvosta.[34]

Johtopäätökset ovat selkeät. Ensinnäkin Suomen hintataso on systemaattisesti korkeampi kuin Saksan hintataso. Toiseksi tämän eron taustalla ovat ennen kaikkea verotuksen ja kuluttajansuojan rakenteelliset vaikutukset. Kolmanneksi tulokset viittaavat siihen, että korkeita hintoja ei voida pitää satunnaisena poikkeuksena, vaan se on pysyvä osa käytettyjen autojen markkinarakennetta Suomessa.

4.4 Vaikutukset kysyntään

Kuluttajansuojalainsäädännön muutoksen taloudellisia vaikutuksia ei voida arvioida pelkästään hintavaikutuksen kautta, vaan on tarkasteltava myös sitä, miten kysyntä reagoi hinnanmuutokseen. Tämän arvioinnin keskeinen väline on kysynnän hintajousto, joka kertoo, kuinka monta prosenttia kysytty määrä muuttuu, kun hinta muuttuu yhden prosentin.

Käytettyjen autojen kysynnän hintajousto on lyhyellä aikavälillä melko maltillinen, tyypillisesti itseisarvoltaan noin -0,5. Pitkällä aikavälillä jousto on selvästi suurempi, itseisarvoltaan noin -0,8–1,2, kun kuluttajat ehtivät sopeuttaa käyttäytymisensä muuttuneisiin hinta- ja markkinaolosuhteisiin. EU-tasolla käytettyjen autojen kysyntä reagoi hintoihin keskimäärin –0,3…–0,5 lyhyellä ja noin –1,0:n tuntumassa pitkällä aikavälillä, joskin maiden välillä esiintyy vaihtelua. Suomen osalta lyhyen aikavälin jousto on todennäköisesti linjassa muiden kehittyneiden EU-maiden kanssa; korkea elintaso ja autoveroista johtuvat korkeat hinnat voivat lieventää hintaherkkyyttä joissakin ostajaryhmissä, kun taas pienituloisilla jousto on jyrkempi. Globaalissa vertailussa erot korostuvat: korkean tulotason maissa, joissa auto on usein välttämättömyys, jousto on alhaisempi, kun taas kehittyvissä talouksissa hinnanmuutokset välittyvät kysyntään voimakkaammin. Suomen osalta analyysissa käytetään arviota –0,4 lyhyellä ja –1,0 pitkällä aikavälillä. Estimaatit nojaavat kansainväliseen tutkimus- ja markkinaraporttikirjallisuuteen. [35]

[34] International Car Distribution Programme (ICDP). Picking a Path to Future Success: Nordic Study 2024–2025.
[35] Baranowski, R., Zayer, E., Stricker, K., & Stein, I. (2023). *The outlook for the European used car market*. Bain & Company Brief.
Fridstrøm, L., & Østli, V. (2021). *Direct and cross price elasticities of demand for gasoline, diesel, hybrid and battery electric cars: The case of Norway*. European Transport Research Review, 13(3).
Leard, B. (2022). *Estimating consumer substitution between new and used passenger vehicles*. Resources for the Future Working Paper.
International Energy Agency. (2024). *Global EV Outlook 2024*. IEA.

Joustoa muokkaavat tekijät

Käytettyjen autojen kysynnän hintaherkkyys ei ole vakio, vaan riippuu erityisesti uusien autojen markkinatilanteesta ristijouston kautta. Kun uudet autot kallistuvat tai niiden saatavuus heikkenee, kuten puolijohdepulan aikana 2021–2022, kuluttajat siirtyvät vaihtoautomarkkinoille ja käytettyjen autojen kysyntä kasvaa. Tämä alentaa käytettyjen autojen hintajoustoa, koska ostajat ovat valmiita maksamaan käytetystä autosta enemmän korvatakseen uusien puutteen. Päinvastaisessa tilanteessa, jossa uusia autoja on hyvin saatavilla edullisesti, käytettyjen kysyntä muuttuu elastisemmaksi, koska kuluttaja voi pienellä lisäkustannuksella siirtyä uuden auton ostajaksi.

Myös verotus ja liikennepolitiikka vaikuttavat joustoon. Suomen korkea henkilöauton hankintavero nostaa uusien autojen hintoja ja ohjaa kuluttajia käytettyihin autoihin, jolloin käytettyjen kysyntä on jossain määrin pakotettua ja hintajousto vastaavasti matalampi. Toisaalta päästöperusteinen ohjaus ja ajoneuvokohtaiset rajoitukset voivat pitkällä aikavälillä vähentää polttomoottoriautojen kokonaiskysyntää ja kasvattaa joustoa, kun kuluttajat harkitsevat auton korvaamista sähköautolla tai muilla liikkumismuodoilla.

Vaikutus kaupan volyymiin

Kun oletetaan yksikköjoustava kysyntä ja lainsäädäntömuutoksesta seuraava 2–4 prosentin hintojen lasku, autokaupan volyymin voidaan arvioida piristyvän vastaavasti 2–4 prosenttia. Nykyisellä noin 600 000 vuosittaisen autokaupan tasolla tämä merkitsisi arviolta 12 000–24 000 myytyä käytettyä autoa lisää vuodessa koko Suomen markkinassa. Arvioon liittyy kuitenkin selkeitä varauksia. Yksikköjoustavan kysynnän oletus vastaa lähinnä pitkän aikavälin joustoestimaattia, kun taas lyhyellä aikavälillä Suomen arvioitu jousto –0,4 tuottaisi selvästi vaimeamman välittömän volyymivaikutuksen.

Jos hintojen lasku olisi 2–4 prosenttia ja keskimääräisen autoliikkeiden kautta myydyn auton arvona käytetään 20 000 euroa, yksittäisen auton hinnanalennus olisi noin 400–800 euroa. Nykyisellä vuosittain noin 300 000 autoliikkeessä tehdyn autokaupan tasolla tämä vastaisi staattisesti arvioituna noin 120–240 miljoonan euron kokonaisarvoista hintavaikutusta kuluttajille. Toisaalta kysynnän ollessa yksikköjoustavaa lisääntynyt kaupan arvo olisi vastaavasti noin 120–240 miljoonaa euroa vuodessa. Vaikutus ei kuitenkaan realisoidu täysimääräisesti heti, vaan todennäköisesti asteittain useamman vuoden aikana.

Vastapainona volyymihyödylle on huomattava, että hintatason lasku alentaa myös kuluttajien nykyisen autovarallisuuden arvoa. Auton jo omistavalle ostajalle hyöty kohdistuu käytännössä vain välirahaan, kun taas ilman vaihtoautoa ostavalle, käytännössä ensiauton hankkijalle, säästö toteutuu täysimääräisenä koko hankinnasta.

PricewaterhouseCoopers. (2026). *Automotive industry outlook 2026: Electrification, pricing and M&A*. PwC Industrial Products Series.
Victoria Transport Policy Institute. (2026). *Transportation elasticities: How prices and other factors affect travel behavior*. VTPI Report.

4.5 Vaikutukset autokantaan, päästöihin, turvallisuuteen ja valikoimaan

Autokannan uusiutuminen ja liikenneturvallisuus

Suomen autokanta on kansainvälisesti tarkasteltuna vanha, mikä heijastuu sekä liikenneturvallisuuteen että päästökehitykseen. Henkilöautojen keskimääräinen ikä oli vuonna 2024 noin 13,6 vuotta. Uudemmissa ajoneuvoissa on tyypillisesti kehittyneempiä turvajärjestelmiä, kuten automaattinen hätäjarrutus, kaistavahdit ja kehittyneet turvatyynyt, mitkä voivat vähentää onnettomuuksien todennäköisyyttä ja lieventää niiden seurauksia.

Tilastot viittaavat siihen, että henkilövahinkojen osuus on pienempi uudemmissa ajoneuvoissa kuin vanhemmissa ikäluokissa [36]. Sääntelyn vaikutus turvallisuuteen on kuitenkin välillinen, mikä syntyy ennen kaikkea siitä, miten vastuun ennakoitavuus vaikuttaa käytettyjen autojen kiertoon, hintatasoon ja siihen, missä kanavissa kauppaa käydään.

Nykyinen, pitkäkestoinen ja tapauskohtaisesti määräytyvä virhevastuu lisää epävarmuutta erityisesti vanhempien ja edullisempien ajoneuvojen myynnissä. Tämä voi vähentää autoliikkeiden halukkuutta ottaa tällaisia autoja valikoimiinsa ja ohjata niitä kuluttajien väliseen kauppaan tai muihin kanaviin, joissa ajoneuvojen kuntoa ei välttämättä arvioida yhtä systemaattisesti.

Jos virhevastuun kesto olisi selkeämmin rajattu ja ennakoitavampi, suurempi osa myös vanhemmista ajoneuvoista voisi kulkea ammatillisen kaupan kautta. Tämä voisi lisätä kuntotarkastusten, huoltojen ja dokumentoinnin kattavuutta ennen myyntiä sekä parantaa kuluttajan mahdollisuuksia vertailla auton kuntoa, hintaa ja turvaa läpinäkyvästi.

Päästöt ja ilmastotavoitteet

Autokannan ikärakenne on keskeinen tekijä myös liikenteen päästökehityksessä. Suomessa tieliikenne tuottaa merkittävän osan kasvihuonekaasupäästöistä, ja henkilöautojen osuus tästä on huomattava. Uusien autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat selvästi alhaisempia kuin liikenteessä olevan autokannan keskiarvo, ja vanhemmat ajoneuvot tuottavat tyypillisesti enemmän paikallispäästöjä, kuten typen oksideja ja pienhiukkasia.[37] [38]

Kuluttajansuojamallin vaikutukset päästöihin eivät ole suoria, mutta ne voivat syntyä markkinavaikutusten kautta. Jos vastuun ennakoitavuus alentaa hintatasoa, lisää vaihtoautomarkkinan toimivuutta ja nopeuttaa autokannan kiertoa, se voi tukea autokannan asteittaista uudistumista. Vaikutus riippuu kuitenkin siitä, millaisia autoja markkinoille tulee,

[36] Autoalan Keskusliitto (AKL). Suomen vanha autokanta vaarantaa liikenneturvallisuutta – näin auton ikä vaikuttaa henkilövahinkoriskiin. Saatavissa: https://aut.fi/suomen-vanha-autokanta-vaarantaa-liikenneturvallisuutta-nain-auton-ika-vaikuttaa-henkilovahinkoriskiin

[37] Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Henkilöautojen käyttövoimat ja hiilidioksidipäästöt. Saatavissa: https://tieto.traficom.fi/

[38] Tilastokeskus. Suomen ajoneuvokanta vanhenee eikä muutu vähäpäästöisemmäksi. Saatavissa: https://stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/suomen-ajoneuvokanta-vanhenee-eika-muutu-vahapaastoisemmaksi

miten kysyntä reagoi ja kuinka nopeasti kuluttajat korvaavat vanhempia ajoneuvoja uudemmilla.

Valikoima ja markkinavaikutukset

Kuluttajansuojan rakenne vaikuttaa myös siihen, millaisia ajoneuvoja autoliikkeet tarjoavat kuluttajille. Laaja ja ajallisesti avoin virhevastuu kasvattaa erityisesti vanhempiin ja edullisempiin autoihin liittyvää taloudellista riskiä, mikä voi kaventaa autoliikkeiden valikoimaa näissä hintaluokissa. Tämä on merkityksellistä erityisesti pienituloisille ja ensimmäistä autoaan ostaville kuluttajille, joiden vaihtoehdot painottuvat usein edullisempiin ajoneuvoihin.

Selkeämpi ja ajallisesti rajatumpi virhevastuu voisi lisätä ennakoitavuutta sekä myyjän että ostajan näkökulmasta. Tällöin autoliikkeet voisivat tarjota laajemmin myös vanhempia ajoneuvoja kuluttajakaupassa, ja kuluttaja saisi nykyistä paremmin vertailtavan kokonaisuuden: auton hinnan, kunnon, vastuun keston ja mahdollisen lisäturvan. Samalla osa kaupasta voisi siirtyä takaisin kanaviin, joissa kuluttajalla on käytettävissään selkeämpi suoja kuin yksityisten välisessä kaupassa.

Kokonaisuutena vaikutukset autokantaan, päästöihin, turvallisuuteen ja valikoimaan ovat todennäköisesti välillisiä mutta markkinan toiminnan kannalta merkityksellisiä. Sääntelyn selkeyttäminen ei yksin ratkaise autokannan ikääntymistä tai päästöhaasteita, mutta se voi parantaa käytettyjen autojen markkinan toimivuutta, lisätä tarjonnan läpinäkyvyyttä ja tukea autokannan hallittua uusiutumista.

4.6 Yhteenveto vaikutuksista

Tarkastelu osoittaa, että nykyisen, tulkinnanvaraisen virhevastuumallin vaikutukset jakautuvat kuluttajille, autokaupalle ja yhteiskunnalle useiden eri kanavien kautta. Vaikutukset näkyvät yhtäältä riitelyn suorina ja epäsuorina kustannuksina, toisaalta korkeampana hintatasona, markkinan pienempänä volyymina sekä viranomais- ja asiantuntijaresurssien sitoutumisena riidanratkaisuun. Arviot ovat suuruusluokkalaskelmia, eivät ennusteita, mutta ne havainnollistavat järjestelmän taloudellista merkitystä.

Kuluttajan näkökulmasta keskeisin määrällinen vaikutus liittyy hintatasoon. Kuluttajansuojan rakenteellisen kustannusvaikutuksen arvioidaan nostavan käytettyjen autojen hintoja noin 2–4 prosenttia suhteessa Saksan kaltaiseen malliin. Kun keskimääräisenä auton arvona käytetään 20 000 euroa, tämä tarkoittaa noin 400–800 euron vaikutusta yksittäisen auton hintaan. Noin 300 000 autoliikkeessä tehdyn vuosittaisen autokaupan tasolla staattinen hintavaikutus vastaa noin 120–240 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi kuluttajien oma ajankäyttö riitatilanteissa on arvioitu noin 3,4 miljoonan euron vuosittaiseksi rasitteeksi, josta riitojen puolittuminen säästäisi noin 1,7 miljoonaa euroa.

Autokaupan näkökulmasta vaikutukset näkyvät ennen kaikkea riitojen käsittelyn kustannuksina ja riskivarauksina hinnoissa. Kyselyaineiston perusteella yksittäisen riita-asian käsittely maksaa yritykselle keskimäärin yli 1 300 euroa, ja riitelyn suorien kustannusten koko alalle yleistetty arvio on vähintään noin 10 miljoonaa euroa vuodessa. Riitojen puolittuminen

merkitsisi yrityksille arviolta noin viiden miljoonan euron vuosittaista kustannussäästöä. Lisäksi hintatason 2–4 prosentin lasku voisi pitkällä aikavälillä lisätä autoliikkeissä tehtävää kauppaa noin 6 000–12 000 autolla vuodessa, mikä vastaisi noin 120–240 miljoonan euron lisäkaupan arvoa.

Yhteiskunnan näkökulmasta kustannukset muodostuvat erityisesti kuluttajariitalautakunnan, kuluttajaneuvonnan ja ulkopuolisen asiantuntijaresurssin kuormituksesta. Riitojen puolittuminen vähentäisi kuluttajariitalautakunnan suoria kustannuksia arviolta noin 410 000 eurolla vuodessa ja vapauttaisi noin 240 asiantuntijatyöpäivää, jonka laskennallinen arvo on noin 240 000 euroa. Kuluttajaneuvonnan osalta vaikutukseksi on arvioitu noin viiden henkilötyövuoden vapautuminen. Kokonaisuutena luvussa 5 tunnistettu riitelyn puolittumisen säästöpotentiaali on vähintään noin 7–8 miljoonaa euroa vuodessa, minkä lisäksi tulevat mahdolliset markkinavaikutukset hintatasoon, volyymiin, valikoimaan ja autokannan uusiutumiseen.

Taulukko: Yhteenveto luvun 5 keskeisistä määrällisistä vaikutuksista

	Vaikutusalue	Kuvaus	Arvioitu vaikutus	Kohdistuminen
Markkinavaikutukset	Kuluttajahinnat	Kuluttajansuojan muutoksen arvioitu vaikutus hintatasoon	noin 2–4 %	Kuluttajat
	Yksittäisen auton hinta	20 000 € keskihinta, 2–4 % vaikutus	noin 400–800 € / auto	Kuluttajat
	Kokonaisvaikutus kuluttajille	300 000 autoliikekauppaa vuodessa	Säästö kuluttajille noin 120–240 M € vuodessa	Kuluttajat
	Kaupan volyymi	2–4 % kysynnän kasvu pitkällä aikavälillä	noin 6 000–12 000 autoa lisää vuodessa	Autokauppa / kuluttajat
	Lisäkaupan arvo	6 000–12 000 lisäautoa, 20 000 € keskihinta	noin 120–240 M € vuodessa	Autokauppa
Riitelyn puolittumisesta aiheutuva säästö	Yritysten säästöpotentiaali	Kustannus- ja resurssisäästö	noin 5 M € vuodessa	Autokauppa
	Kuluttajien ajankäyttö	Käytetyn ajan euromääräinen arvo	noin 1,7 M € vuodessa	Kuluttajat
	Kuluttajariitalautakunta	Kustannus- ja resurssisäästö	noin 650 000 € vuodessa	Yhteiskunta
	Kuluttajaneuvonta	Vapautuva työpanos	noin 5 henkilötyövuotta	Yhteiskunta
	Riitelyn kokonaisrasite	Tunnistettu säästöpotentiaali	vähintään noin 7–8 M € vuodessa	Kuluttajat, autokauppa ja yhteiskunta

Määrällisten vaikutusten perusteella kuluttajansuojamallin selkeyttämisen taloudellinen merkitys on suurin hintatason ja markkinavolyymin kautta, mutta myös riitelyn kustannusten väheneminen muodostaa huomattavan vuosittaisen säästöpotentiaalin. Vaikutukset eivät jakaudu yksiselitteisesti: kuluttaja hyötyisi alemmista hinnoista, selkeämmästä vastuusta ja vähäisemmästä ajankäytöstä riitoihin, mutta yksittäisen virhetilanteen suoja voisi samalla kaventua. Autokaupalle keskeinen hyöty olisi riskin ja käsittelykustannusten pieneneminen, kun taas yhteiskunnalle vaikutus näkyisi riidanratkaisujärjestelmän kuormituksen kevenemisenä ja resurssien vapautumisena muuhun käyttöön.

Vaikutuksia voidaan tarkastella myös laajemman talouden näkökulmasta. Käytetty auto on monelle kotitaloudelle yksi suurimmista yksittäisistä hankinnoista, joten myös suhteellisen pienillä kustannusmuutoksilla voi olla merkitystä ostovoiman kannalta. Kuluttajansuojamallin selkeyttäminen vähentää autokaupan kustannuksia, joka välittyy kuluttajille alempina hintoina, jolloin kotitalouksille jää enemmän varoja muuhun käyttöön. Hitaan talouskasvun oloissa tällaiset ostovoimaa vahvistavat vaikutukset voivat tukea yksityistä kulutusta ja taloudellista toimeliaisuutta laajemmin. Kuluttajansuojan kehittämistä voidaan siten tarkastella paitsi oikeudellisena myös talouspoliittisena kysymyksenä.

5. Johtopäätökset ja kehitysehdotukset

Käytettyjen autojen virhevastuuta koskevan sääntelyn keskeinen ongelma Suomessa on sen tulkinnanvaraisuus. Vastuun sisältö ja kesto määräytyvät tapauskohtaisesti auton iän, ajomäärän, hinnan, käyttöhistorian ja perusteltujen odotusten perusteella, mikä vaikeuttaa sekä kuluttajien, yritysten että viranomaisten mahdollisuuksia arvioida lopputuloksia etukäteen. Markkinan koko huomioon ottaen epävarmuus ei ole vain yksittäisiä riitatilanteita koskeva ongelma, vaan koko käytettyjen autojen kaupan toimivuutta heikentävä rakenteellinen tekijä.

Nykyisen mallin vaikutukset näkyvät ennen kaikkea korkeampina kuluttajahintoina, riita-asioiden suurena määränä ja hallinnollisen kuormituksen kasvuna. Virhevastuuseen liittyvä epävarmuus siirtyy autoliikkeiden riskivarauksina hintoihin, jolloin kustannukset kohdistuvat kaikkiin käytettyjen autojen ostajiin riippumatta siitä, syntyykö heidän kaupastaan riitaa. Samalla riitojen käsittely sitoo kuluttajien, yritysten, kuluttajaneuvonnan ja kuluttajariitalautakunnan resursseja tavalla, joka on suhteettoman raskas järjestelmästä saatavaan hyötyyn nähden.

Käytettyjen autojen virhevastuu tulisi rajata lainsäädännössä selkeästi yhteen vuoteen nykyisen tapauskohtaisen elinkaarivastuun sijaan. Saksan mallin kaltainen ajallisesti rajattu vastuu lisäisi oikeusvarmuutta, vähentäisi tulkintaeroja ja pienentäisi jälkikäteisen riidanratkaisun tarvetta ilman, että kuluttajansuojan perusperiaatteista luovuttaisiin. Samalla kuluttajansuojalakiin tulisi lisätä nykyistä täsmällisemmät säännökset käytettyjen autojen virhevastuun laajuudesta ja vastuun kohdentumisesta, jotta vastuun rajat olisivat ymmärrettäviä sekä kuluttajille että yrityksille.

Uudistus muuttaisi kuluttajansuojan luonnetta. Yksittäisen virhetilanteen suoja kaventuisi osassa tapauksia vastuuajan lyhentyessä, mutta tätä kompensoisivat alemmat hinnat, suurempi valikoima, nopeampi riidanratkaisu ja nykyistä selkeämmät pelisäännöt. Kuluttajan päätöksenteko helpottuisi, kun perusvirhevastuun sisältö ja kesto olisivat nykyistä vertailukelpoisempia, ja lisäturvatuotteiden rooli selkeytyisi aidoksi valinnaksi erilaisen suoja- ja hintatason välillä.

Selkeämpi vastuumalli tukisi myös käytettyjen autojen markkinan toimivuutta laajemmin. Hintojen lasku ja riskien parempi ennakoitavuus voisivat lisätä kysyntää, kasvattaa ammattimaisen kaupan volyymia ja monipuolistaa tarjontaa. Kun suurempi osa kaupasta kulkisi autoliikkeiden kautta, kuluttajat hyötyisivät paremmasta dokumentaatiosta,

kuntotarkastuksista ja vertailtavuudesta. Pitkällä aikavälillä toimivampi vaihtoautomarkkina voisi myös tukea autokannan hallittua uusiutumista sekä liikenneturvallisuus- ja päästötavoitteita.

Kokonaisuutena siirtymä ajallisesti selkeästi rajattuun virhevastuuseen parantaisi markkinan ennakoitavuutta, alentaisi järjestelmän kustannuksia ja keventäisi riidanratkaisun kuormitusta. Uudistuksen tavoitteena ei olisi kuluttajansuojan heikentäminen sinänsä, vaan suojan tekeminen nykyistä ymmärrettävämmäksi, kustannuksiltaan läpinäkyvämmäksi ja markkinan toiminnan kannalta kestävämmäksi. Vaikutuksia kuluttajahintoihin, riitojen määrään, valikoimaan ja autokannan uusiutumiseen tulisi seurata systemaattisesti, jotta sääntelyn toimivuutta voidaan arvioida jatkossa näyttöön perustuen.

6. Lähteet ja aineisto

6.1 Lähteet

Autoalan Keskusliitto & Autoalan Tiedotuskeskus. Henkilöautomarkkinan vuosikatsaus 2025. Saatavissa: https://aut.fi/wp-content/uploads/2026/01/Henkiloautomarkkinan-vuosikatsaus-2025.pdf

Autoalan Keskusliitto (AKL). Suomen vanha autokanta vaarantaa liikenneturvallisuutta – näin auton ikä vaikuttaa henkilövahinkoriskiin. Saatavissa: https://aut.fi/suomen-vanha-autokanta-vaarantaa-liikenneturvallisuutta-nain-auton-ika-vaikuttaa-henkilovahinkoriskiin

Autoalan Keskusliitto (AKL). Vuosi 2025 oli haastava uusien autojen kaupassa – käytettyjen autojen kauppa kasvoi. Saatavissa: https://akl.fi/uutiset/12378/

Baranowski, R., Zayer, E., Stricker, K. & Stein, I. (2023). The Outlook for the European Used Car Market. Bain & Company Brief. Saatavissa: https://www.bain.com/

Cocron, P., Wappelhorst, S. ym. (2020). Tieteellinen artikkeli, DOI: 10.1186/s12544-020-00454-2. Saatavissa: https://doi.org/10.1186/s12544-020-00454-2

Deutsche Automobil Treuhand (DAT). DAT Report 2026 – Endverbraucher entscheidet über die Zukunft des Automobilmarktes. Saatavissa: https://www.dat.de/fileadmin/de/images/produkte/DAT_Report/DAT_Report_NEW/2026/DAT-Report-2026-Kurzbericht.pdf

Deutsche Automobil Treuhand (DAT). Gebrauchtwagenmarkt im Dezember 2025. Saatavissa: https://www.dat.de/news/gebrauchtwagenmarkt-im-dezember-2025/

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/771 tiettyjen tavaroiden kauppaa koskevista sopimuksista. Eur-Lex. Saatavissa: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32019L0771

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuluttajansuojalain muuttamisesta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2021 vp). Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_180+2021.aspx

International Car Distribution Programme (ICDP). Picking a Path to Future Success: Nordic Study 2024–2025.

International Energy Agency (IEA). Global EV Outlook 2024. Saatavissa: https://www.iea.org/

Kfz-Schiedsstellen. Tietoa Saksan autokaupan sovittelujärjestelmästä. Saatavissa: https://www.kfz-schiedsstellen.de/

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV). Kilpailu- ja kuluttajaviraston tilinpäätös vuodelta 2025. Saatavissa: https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/kkv-tilinpaatos-2025.pdf

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV). Käytetyn auton virhe. Saatavissa: https://www.kkv.fi/kuluttaja-asiat/autot-ja-pysakointi/kaytetyt-autot/kaytetyn-auton-virhe/

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV). Virhevastuu ja takuu. Saatavissa: https://www.kkv.fi/kuluttaja-asiat/tietoa-ja-ohjeita/kuluttajalle/virhevastuu-ja-takuu/

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Statistik: Neuzulassungen, Besitzumschreibungen, Außerbetriebsetzungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken im Jahr 2025. Saatavissa: https://www.kba.de/DE/Statistik/Nachrichten/2026/fz_5_2024

Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 12 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P12

Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 16 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P16

Kuluttajansuojalaki 38/1978, 5 luku 18 §. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5P18

Kuluttajansuojalaki 38/1978. Finlex. Saatavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780038#L5

Kuluttajariitalautakunta. Ajoneuvon kauppa. Saatavissa: https://www.kuluttajariita.fi/yleisimmat-aiheet/ajoneuvon-kauppa/

Kuluttajariitalautakunta. Kuluttajariitalautakunnan toimintakertomus 2025 – Kuluttajien oikeusturvan takaaminen ratkaisupyyntöjen määrän kasvaessa. Saatavissa: https://www.kuluttajariita.fi/ajankohtaista/tiedote-ja-uutisarkisto/kuluttajariitalautakunnan-toimintakertomus-2025-kuluttajien-oikeusturvan-takaaminen-ratkaisupyyntojen-maaran-kasvaessa/

Kuluttajariitalautakunta. Uudet täysistuntoratkaisut selkeyttävät myyjän velvollisuutta maksuttomaan virheen oikaisuun. Saatavissa: https://www.kuluttajariita.fi/ajankohtaista/tiedote-ja-uutisarkisto/uudet-taysistuntoratkaisut-selkeyttavat-myyjan-velvollisuutta-maksuttomaan-virheen-oikaisuun/

Kvdbil. Allt fler väljer en begagnad elbil. Saatavissa: https://www.kvd.se/artiklar/marknadskoll/allt-fler-valjer-en-begagnad-elbil

Leard, B. (2022). Estimating Consumer Substitution Between New and Used Passenger Vehicles. Resources for the Future Working Paper. Saatavissa: https://www.rff.org/

Lexia Asianajotoimisto *KV-vertailu kuluttajasuojasta ja virhevastuusta eri maissa.*

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Henkilöautojen käyttövoimat ja hiilidioksidipäästöt. Saatavissa: https://tieto.traficom.fi/

Mobility Sweden. Svagt fordonsår 2025 – rekordår för laddhybrider. Saatavissa: https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2025/svagt-fordonsar-2025-rekordar-for-laddhybrider

PwC. Automotive Industry Outlook. Saatavissa: https://www.pwc.com/us/en/industries/industrial-products/library/automotive-industry-outlook.html

Tilastokeskus. Suomen ajoneuvokanta vanhenee eikä muutu vähäpäästöisemmäksi. Saatavissa: https://stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/suomen-ajoneuvokanta-vanhenee-eika-muutu-vahapaastoisemmaksi

Tilastokeskus. Vuonna 2025 Manner-Suomessa ensirekisteröitiin 71 890 uutta henkilöautoa. Saatavissa: https://stat.fi/fi/julkaisu/cmfqj2tup86x007w3rjuj9esz

Universalschlichtungsstelle des Bundes. Tätigkeitsbericht 2025. Saatavissa: https://www.universalschlichtungsstelle.de/fileadmin/images/Taetigkeitsbericht_2025.pdf

Verband der Automobilindustrie (VDA). Neuzulassungen und Besitzumschreibungen. Saatavissa: https://www.vda.de/de/aktuelles/zahlen-und-daten/jahreszahlen/neuzulassungen-und-besitzumschreibungen

Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv). Verbraucherreport: Mobilität & Reisen 2025. Saatavissa: https://www.vzbv.de/verbraucherreport/2025

Victoria Transport Policy Institute (VTPI). Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior. Saatavissa: https://www.vtpi.org/

6.2 Liitteet

Taulukko: Yhdistetty hintavertailu: Suomi vs. Saksa (+Suomen autovero)

Automalli	Käyttövoima	Autovero %	Suomi € (ALV)	Saksa + vero €	Ero vs Saksa €	Ero vs Saksa %
BMW 3-sarja	bensiini/hybridi	3,4%	38 323 €	32 952 €	5 370 €	16%
Ford Focus	bensiini/hybridi	9,7%	21 137 €	21 640 €	- 503 €	-2%
Mercedes Benz C	bensiini/hybridi	3,9%	38 575 €	37 433 €	1 142 €	3%
Mercedes Benz C	diesel	12,4%	46 890 €	40 371 €	6 519 €	16%
Nissan Qashqai	bensiini/hybridi	14,0%	26 377 €	30 057 €	-3 679 €	-12%
Skoda Octavia	diesel	8,8%	34 693 €	30 063 €	4 630 €	15%
Toyota Corolla	bensiini/hybridi	7,0%	26 712 €	24 622 €	2 090 €	8%
Toyota Yaris	bensiini/hybridi	6,2%	19 196 €	18 027 €	1 169 €	6%
Volkswagen Golf	bensiini/hybridi	9,7%	25 618 €	25 885 €	- 267 €	-1%
Volvo XC60	bensiini/hybridi	3,2%	46 220 €	44 565 €	1 654 €	4%
Audi A6	bensiini/hybridi	3,5 %	36 715 €	34 344 €	2 371 €	7%
BMW 5 Series Touring	bensiini/hybridi	2,7 %	35 655 €	33 168 €	2 487 €	7%
Mercedes E-Class	Diesel	12,0 %	41 263 €	34 458 €	6 805 €	20%
Skoda Enyaq	Sähkö	0,0 %	35 386 €	29 875 €	5 511 €	18%

Toyota Corolla	bensiini/hybridi	6,0 %	29 198 €	23 796 €	5 402 €	23%
Volkswagen Passat	bensiini/hybridi	3,0 %	27 388 €	21 842 €	5 546 €	25%
Volvo XC60	bensiini/hybridi	3,0 %	41 343 €	36 290 €	5 053 €	14%
KESKIARVO		**6,4%**	**33 570 €**	**30 552 €**	**3 018 €**	**9,9%**

6.3 Raporttiin tuotetut aineistot

- Aula Research Oy (2026). Kysely autokauppojen toimitusjohtajille, 25.3.–27.4.2026 (n = 32).
- Aula Research Oy (2026). Kysely autokauppojen toimitusjohtajille, 4.6.–16.7.2026 (n = 23).
- Aula Research Oy (2026). Käytettyjen autojen hintavertailu Suomessa ja Saksassa. 01/2022–03/2026.
- Autoalan Tiedotuskeskus, Aula Research Oy & Value Clinic Oy (2026). Kuluttajakysely, 06-08/2026 (n = 2 081).
- Asiantuntijahaastattelut Suomessa ja Saksassa, 21.5.–26.8.2026. Autoalan Keskusliiton toimeksiannosta toteutettu.
- Autoalan Keskusliitto (AKL). Asiantuntijatyöpajat, helmi–elokuu 2026.