Aula Research

Riidoista ratkaisuihin - Raportti kuluttajansuojan uudistamisesta kuluttajien, yhteiskunnan ja autoalan hyväksi



Taustaa selvitykselle

Suomen kuluttajansuojalainsäädäntö, erityisesti elinkaarivastuun soveltaminen autoalalla, aiheuttaa merkittäviä haasteita alan toimijoille

Kuluttajariitalautakuntaan saapuu vuosittain yli 1 400 autokauppaan liittyvää ratkaisupyyntöä, joista valtaosa koskee käytettyjä autoja

KKV:n ja kuluttajaneuvonnan resurssit ovat kuormittuneet, ja alan maine kärsii jatkuvista riitatilanteista

Suomessa on yksi Euroopan vanhimmista autokannoista, mikä heikentää liikenneturvallisuutta ja hidastaa päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Lisäksi tilanteesta tekee vielä haasteellisemman Suomen termiset olosuhteet, jotka nopeuttavat ajoneuvojen vikaantumista

Samalla kun EU:ssa on edistetty kuluttajansuojalainsäädännön harmonisointia, Suomi on valinnut kansallisesti raskaan ja kalliimman linjan, joka poikkeaa esimerkiksi Saksasta, missä käytetyille autoille on yhden vuoden virhevastuu.

Eriävät kuluttajansuojajärjestelmät synnyttävät rinnakkaismarkkinan autokaupassa

Tekijä	Nykytilanne EU:ssa	Vaikutus markkinoihin
Kuluttajasuojan sääntely	Jäsenmaittain eroavat vastuu- ja seuraamuskäytännöt	Oikeudellinen epävarmuus autoliikkeille
Rajat ylittävä myynti	Suoraa myyntiä vältetään	Tavaroiden vapaa liikkuvuus ei toteudu
Markkinarakenne	Epävirallisten autovälittäjien hallitsema väliporras	Rinnakkaismarkkina ja epäyhtenäinen toimijakenttä
Hintavaikutus	Useita kauppaportaita	Korkeammat hinnat kuluttajille
EU-tason ratkaisu	Soveltamiskäytäntöjen yhtenäistäminen	Tehokkaammat sisämarkkinat

- *EU:n sisämarkkinoiden perusperiaatteena on tavaroiden vapaa liikkuvuus, mutta autokaupassa tämä ei toteudu käytännössä.*
- *Jäsenmaiden keskenään erilainen kuluttajansuojalainsäädännön soveltaminen ja siihen liittyvä oikeudellinen epävarmuus estävät autokaupan toimijoita harjoittamasta suoraa rajat ylittävää myyntiä.*
- *Tämän seurauksena markkinoille on syntynyt rinnakkaismalli, jossa ajoneuvoja tuodaan maiden välillä välikäsien kautta, eikä suoraan myyjän ja ostajan välillä.*
- *Väliporras nostaa kustannuksia, hintoja ja heikentää kilpailua, ja osoittaa, että sääntelyn hajanaisuus pirstaloi markkinoita ja estää sisämarkkinoiden täyden hyödyn erityisesti kestokulutushyödykkeissä.*

Selvityksen kuvaus: Mitä on tehty

Parhaat käytänteet - Kansainvälinen vertailu
- Vertailu eri maiden kuluttajansuojan tasosta ja käytänteistä → Mitä Suomi voi oppia – Parhaat käytänteet
- Vertailussa Suomi & Saksa

Sidosryhmähaastattelut ja työpajat Suomessa ja ulkomailla
- Neljä haastattelua, joilla kerätään tietoa ja joista jalostetaan kommenttipuheenvuorot lopulliseen positiopaperiin → kuluttajaviranomainen, oikeusoppinut sekä kotimainen & kansainvälisen autoalan edustaja

Yhteiskunnalliset kustannukset – sääntelyn ja riitojenratkaisun kustannusten analyysi
- Kartoitetaan nykyisen mallin aiheuttamat yhteiskunnalliset kustannukset (Suomi vs. muut maat)
- Kirjallisuuskatsaus & tietopyynnöt: lasketaan nykyisen mallin aiheuttama hallinnollinen työmäärä & kustannus

Vaikutukset markkinaan – Suomen nykyisen mallin vaikutus hintatasoon & autoalan toimijoihin
- Automyynnin tilastojen ja talousdatan analyysi Suomessa & Saksassa → Käytettyjen autojen laaja hintavertailu
- Kysely alan yrityksille → Millainen vaikutus raskaammalla sääntelyllä on hinnoitteluun?

Nykyisen mallin kustannukset yhteiskunnalle, kuluttajille ja autokaupalle

	Kustannus	Yhteiskunta			Kuluttaja	Autokauppa
Määrälliset vaikutukset	**Riidat**	KKV	KRIL	Tuomio-istuimet	Riita-asioihin käytetty aika ja raha	Riita-asioihin käytetty aika ja raha
	Vaikutukset markkinaan	Tehottomampi markkina → Matalampi työllisyys & BKT			Korkeammat hinnat	Vähemmän kaupankäyntiä → Pienempi liikevaihto Kotimaisten yritysten heikompi kilpailukyky
Laadulliset vaikutukset	**Autokanta**	Korkeammat päästöt Matalampi turvallisuus			Suppeampi valikoima Vanhempi autokanta	
	Luottamus				Riidat nakertavat luottamusta	Alan heikompi maine

SAKSAN MALLI

Saksan malli: Virhevastuu perustuu samoihin EU-periaatteisiin, mutta vastuun kesto on selkeämmin rajattu

- Saksassa virhe arvioidaan tavaran sopimuksenmukaisuuden perusteella, kuten Suomessa ja muissakin EU-maissa.

- Käytetyn auton iän, ajomäärän ja luonnollisen kulumisen vaikutus otetaan huomioon virhearvioinnissa. Luonnollinen kuluminen ei lähtökohtaisesti kuulu myyjän vastuulle.

- Keskeinen ero Suomeen on virhevastuun **ajallinen ennakoitavuus**. Saksassa myyjän vastuu on lähtökohtaisesti kaksi vuotta, mutta **käytetyn auton kaupassa se voidaan sopimuksella rajata yhteen vuoteen**.
  - Suomessa vastaavaa kiinteää aikarajaa ei ole, vaan vastuun arviointi voi jatkua pitkällekin kaupan jälkeen tapauskohtaisen virhearvioinnin perusteella.

- Saksan mallissa sekä kuluttajalla että autoliikkeellä on selkeämpi käsitys siitä, kuinka pitkään virhevastuu voi ulottua

Saksan malli: reklamaatiopolku ja kokoluokka

Polku:

1. **Kuluttaja reklamoi ensin autoliikkeelle** ja vaatii virheen korjaamista. Asiantuntijahavaintomme mukaan valtaosa tapauksista ratkaistaan jo kuluttajan ja myyjän välillä.

2. Jos ratkaisua ei löydy, kuluttaja voi kääntyä autoalan **Kfz-Schiedsstelle-sovitteluelimen** puoleen, jos autoliike kuuluu järjestelmään. Kyseessä on vapaaehtoinen ja toimialakohtainen sovittelukanava.
   - (Jos toimialakohtainen sovittelu ei ole käytettävissä, kuluttajalla voi olla mahdollisuus kääntyä yleisen Universalschlichtungsstelle des Bundes -sovitteluelimen puoleen. Sen käytännön merkitys autokauppariidoissa on vähäinen)

3. Käytettyjen autojen kärjistyneissä riidoissa asia voi edetä myös **suoraan asianajajan kautta sovintoon tai tuomioistuimeen**. Kuluttajalla säilyy oikeus viedä asia tuomioistuimeen myös sovittelun jälkeen.

Kokoluokka:

- Saksassa tehdään arviolta **4,82 miljoonaa käytetyn auton autoliikekauppaa vuodessa**, mutta koko Kfz-alan sovittelumenettelyjä on vain noin **2 500 vuodessa (0,05 %)**. Luku sisältää myös huolto- ja korjaamoriidat.

- Näistä sovittelumenettelyistä vain noin **10 prosenttia**, eli noin **250 tapausta**, etenee varsinaiseen lautakuntatyyppiseen käsittelyyn.

- Suomessa Kuluttajariitalautakuntaan tuli vuonna 2025 **1 330 uutta käytettyjä henkilöautoja koskevaa asiaa**, vaikka Saksan käytettyjen autojen markkina on moninkertainen.

- Luvut eivät mittaa täysin samoja asioita: Saksassa tapaukset hajautuvat autoliikkeisiin, sovitteluelimiin, asianajajille ja tuomioistuimiin. Siksi vertailu kertoo ennen kaikkea, että **viralliseen riidanratkaisuun etenevien tapausten mittakaava on Saksassa erittäin pieni**, ei kaikkien reklamaatioiden tarkkaa määrää

KYSELY AUTOKAUPAN TOIMIJOILLE

Taustaa kyselystä

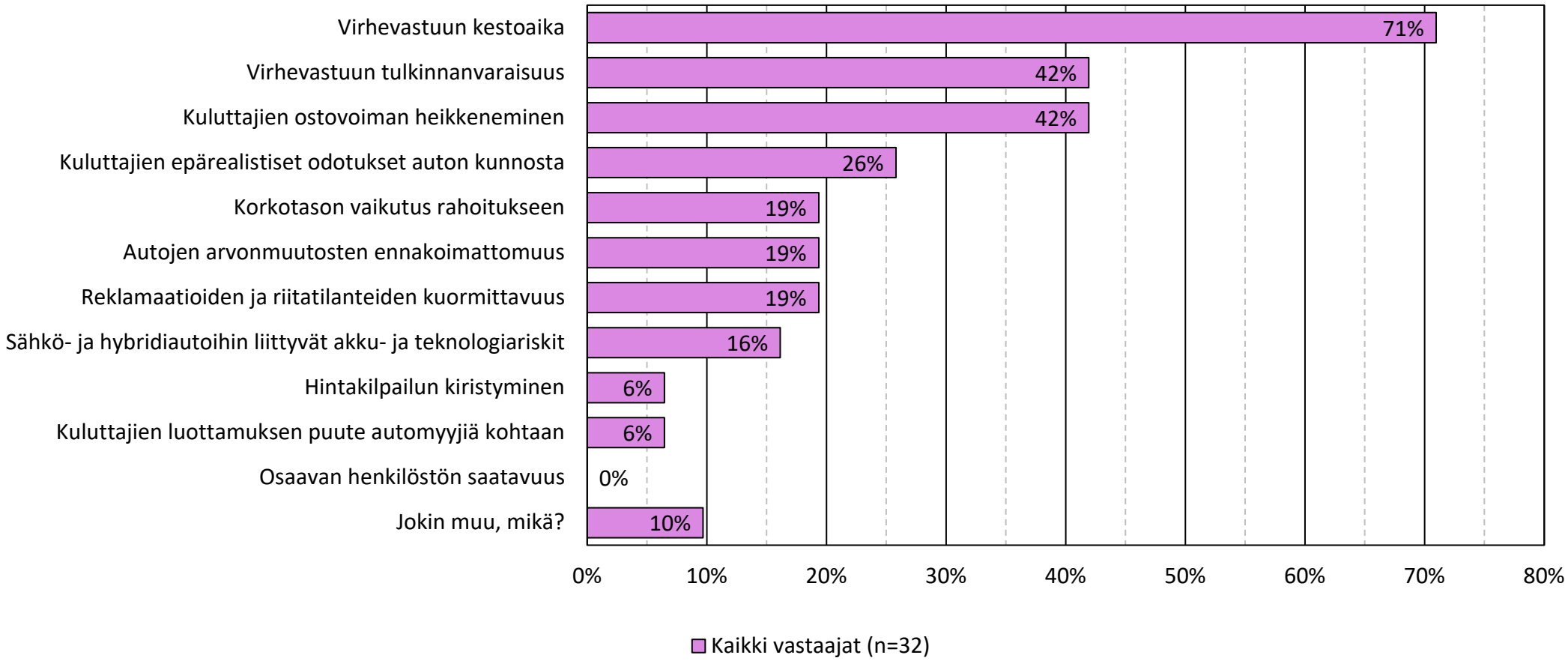
- Aula Research Oy toteutti AKL:n toimeksiannosta kyselyn autokauppojen toimitusjohtajille
- Kyselyn tavoitteena on selvittää miten autokauppojen edustajat näkevät käytettyjen autojen kuluttajansuojan tilan ja mitä asialle pitäisi tehdä
- Kysely toteutettiin sähköisenä kyselynä ja täydennettiin puhelinhaastatteluin 25.3.-27.4.2026
- Kyselyyn vastasi yhteensä 32 autokauppojen toimitusjohtajaa
  - Kyselykutsu lähetettiin 70 toimitusjohtajalle, jolloin vastausprosentti oli 46 %
  - Tulokset edustavat n. 60 % alan liikevaihdosta
- Tuloksia tarkastellaan kaikkien vastaajien tasolla ja ristiintaulukoituna liikkeen liikevaihdon mukaan

Kysely autoalan toimijoille

- Keskeiset havainnot:
  - Virhevastuun sisältö ei ole selvillä kuluttajille—eikä ilmeisesti myöskään myyjille
  - Yksittäinen riita-asia maksaa keskimäärin yli **1 300 €** (muutamasta sadasta eurosta 10 000 euroon)
  - Yhteensä kyselyyn vastanneet yritykset arvioivat, että riita-asioiden käsittelyyn menee vuositasolla n. 6 miljoonaa euroa → **Koko alaan yleistettynä kustannusrasite 10 miljoonaa euroa**
  - Suomen nykyisen mallin ja lainsäädännön katsotaan nostavan käytettyjen autojen hintatasoa noin **4-5 %**
  - Joka viides toimija on joutunut palkkaamaan sisäisen lakimiehen riita-asioiden käsittelyyn; suurin osa ostaa palvelut ulkoa
  - **94 %** alan toimijoista suhtautuu myönteisesti Saksan malliin, jossa käytettyjen autojen virhevastuuaika on rajoitettu yhteen vuoteen. Moni kannattaa vielä tiukempaa kuuden kuukauden rajaa
  - Saksan mallin odotetaan laskevan hintatasoa noin **3,7 – 5 %**

Käytetyn auton kaupan suurimmat haasteet

Mitkä ovat mielestäsi suurimmat haasteet käytetyn auton kaupassa? Valitse 3 suurinta haastetta.



Mikä yksittäinen muutos parantaisi käytetyn auton markkinaa parhaiten?

Mikä yksittäinen muutos parantaisi käytetyn auton markkinaa parhaiten? (n=27)

- **Kuluttajansuojan ja virhevastuun selkeyttäminen** (67 %)
  - *Asetettaisiin käytetyn auton virhevastuulle Saksan tapaan selkeä voimassaoloaika, 12 kuukautta*
  - *Kuluttajansuojaan selkeä 6kk aikaraja. ja pidempi virhevastuu pois.*
  - *Selkeät ikä- ja km. rajat osien ikään.*
  - *Selkeä aika esim,. 2 vuotta ja kaikki kuuluu vastuuseen, paitsi kuluvat osat*

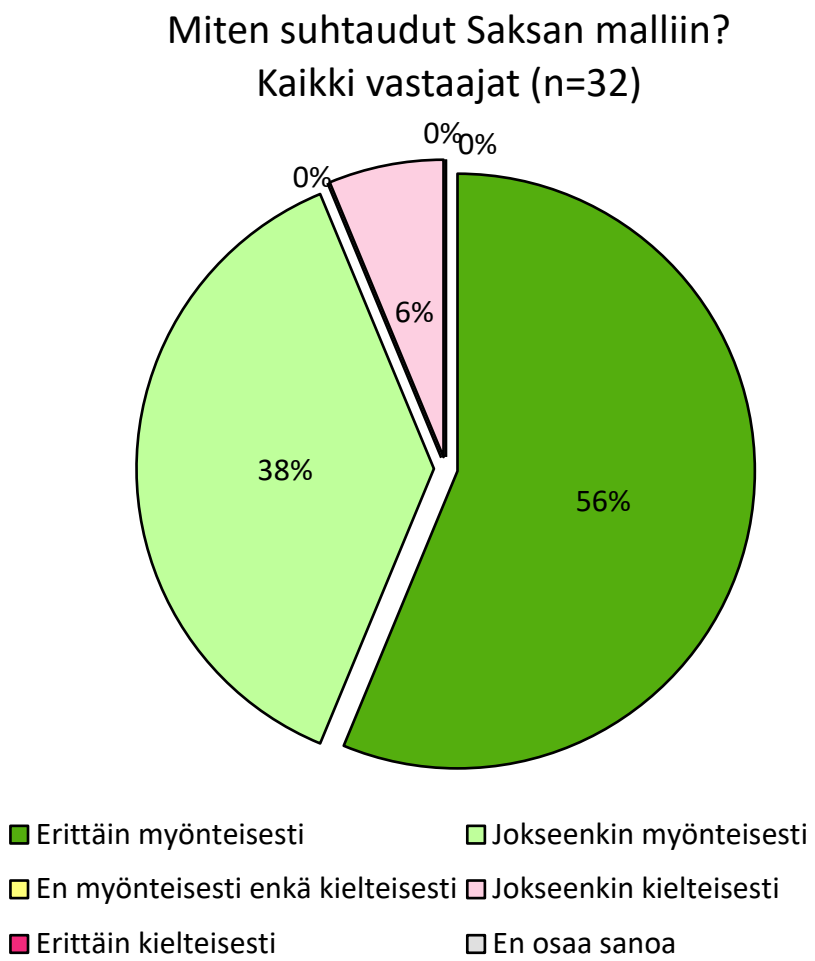
- **Markkinan luottamus ja yleinen taloustilanne** (15 %)
  - *Tällä hetkellä yleinen taloustilanne ja maailmantilanne heijastuvat autokauppaan. Nousseet korot ja kuluttajien epäluottamus näkyvät arjessa.*
  - *Yleinen epävarmuuden väheneminen markkinoilla ja maassa tällä hetkellä.'*

- **Autoverotus ja sääntely** (11 %)
  - *Autoveron poisto. Saataisiin tuotua ulkomailta erilaisia polttomoottoreilla varustettuja autoja Suomeen. Hyviä kaupallisia autoja on liian kallista tuoda Suomeen.*
  - *Uuden auton autoveron kysymys, kyllä vai ei. Uusien autojen myynnin pitää kasvaa, jotta käytetyjen autojen myynti kasvaa myös.*

- **Kilpailu ja toimintaympäristön tervehtyminen** (11 %)
  - *Kuluttajariitalautakuntahan on yksi vitsi, käsittelyaika vuosi ja siellä vedotaan vuosia sitten tapahtuneisiin tapauksiin. Eivät ole ajassa, vuosikin riittää jo muuttamaan kenttää aika paljon tapausten oikeellisuudessa.*

- **Läpinäkyvyys ja kuluttajien tietoisuus** (7 %)
  - *Pyritään saamaan kuluttajalle riittävät tiedot myytävät tiedosta. eli läpinäkyvyys.*

Autokauppojen toimitusjohtajien suhtautuminen Saksan malliin



Johdanto kysymykseen:

AKL selvittää, miten riitatilanteita ja sen aiheuttamia kustannuksia voitaisiin vähentää, siten että se palvelisi sekä autoliikkeitä että kuluttajia.

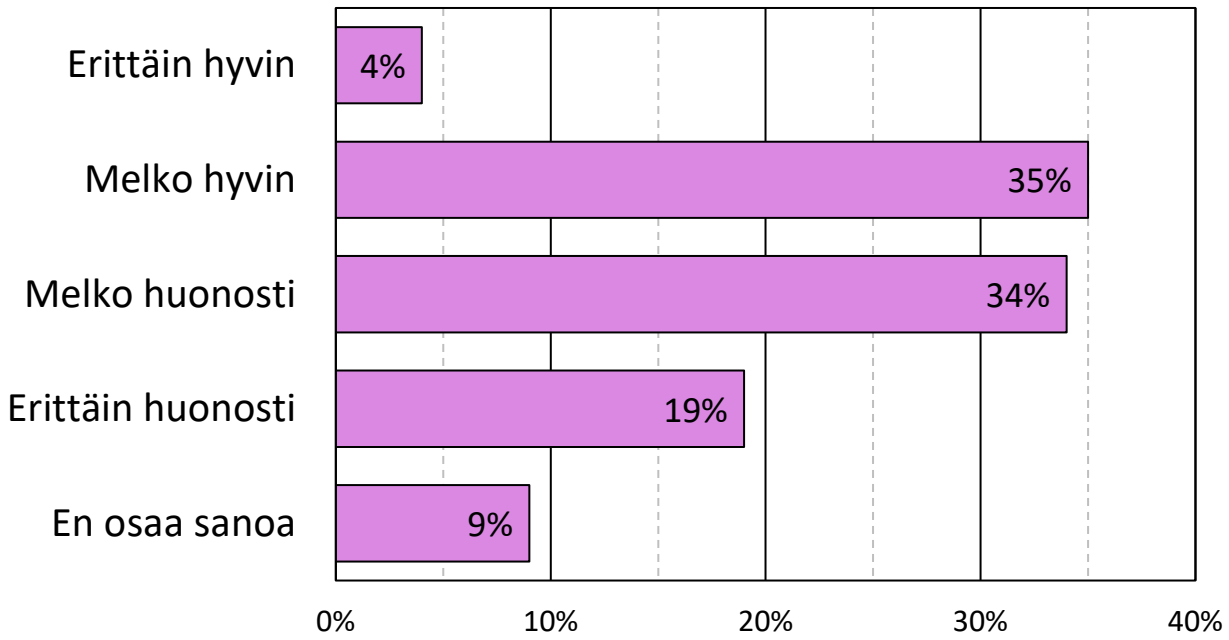
Yhtenä vaihtoehtona pohditaan ns. Saksan mallia, jossa käytettyjen autojen kohdalla myyjän virhevastuu käytetyn auton osalta rajautuu yleisesti yhteen vuoteen, kun Suomessa virhevastuu perustuu elinkaariajatteluun kunkin auton osan osalta.

Tällä tavoitellaan selkeytystä vastuisiin ja riitojen ratkaisujen käsittelyaikoihin.

KULUTTAJIEN NÄKEMYKSET

Kuluttajansuoja on vahva, mutta kuluttajan näkökulmasta vaikeasti ymmärrettävä

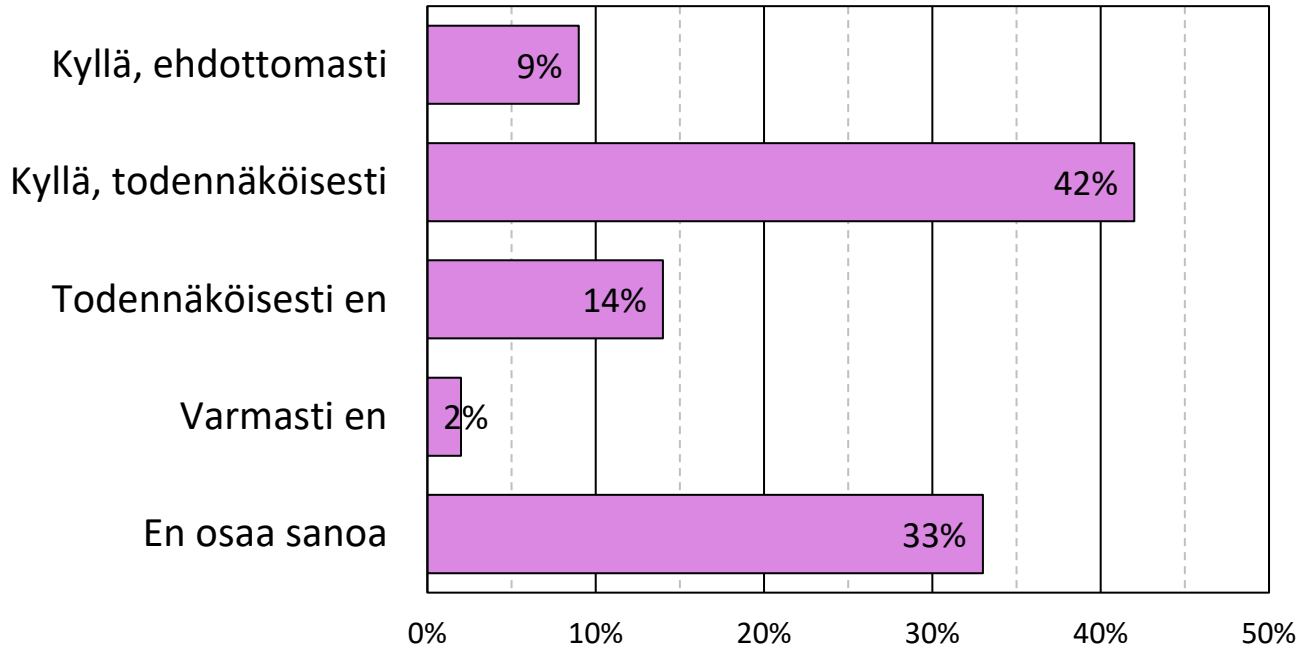
Kuvio: Kuinka hyvin koet tuntevasi autoa ostaessasi autokauppaan liittyvän kuluttajansuojan? Kaikki vastaajat, n = 2081, Lähde: Value Clinic Oy Kuluttajakysely 2026



- Merkittävä osa kuluttajista ei tiedä riittävän hyvin omia oikeuksiaan käytettyä autoa ostaessa
- Kuluttajansuojan tarkoitus on suojata ostajaa, mutta käytännössä sen sisältö ei ole kuluttajalle helposti ymmärrettävä
- Suomen virhevastuussa ei ole selkeää ajallista rajaa, vaan vastuun sisältö määräytyy tapauskohtaisesti auton iän, kilometrien, hinnan ja vian luonteen perusteella.
  - Kuluttajan on vaikea ennakoida, milloin kyse on korvattavasta virheestä ja milloin normaalista kulumisesta.
- Markkinoilla tarjottavat lisäturvat, takuut ja vakuutukset voivat hämärtää käsitystä siitä, mitä lakisääteinen kuluttajansuoja jo kattaa.

Kuluttajat eivät vastustava määräaikaista virhevastuuta, jos vastineena saadaan selkeä suoja ja alempi hinta

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: Value Clinic Oy *Kuluttajakysely 2026*



- Kuluttajille näyttää olevan tärkeämpää korjauksen ennakoitavuus ja auton kokonaishinta kuin vastuun mahdollisimman pitkä kesto
- Suuri kannatus viittaa siihen, että nykyistä selkeämmälle ja ennakoitavammalle mallille voi olla kysyntää
- Samalla suuri "en osaa sanoa" -osuus kertoo, että vastuun keston, korjausturvan ja hinnan välistä kokonaisuutta on monen vaikea arvioida
- Tulos tukee havaintoa siitä, että nykyinen järjestelmä ei ole kuluttajille helposti hahmotettava

RIITELYN KUSTANNUKSET

Riitelyn kustannukset yhteiskunnalle – KRIL:n suorat kustannukset

- Vuonna 2025 lautakunnan määrärahoja kasvatettiin 3,75 miljoonaan euroon vuodessa.
  - Käyttö oli yhteensä 3 279 280 euroa.
  - Määrärahasta valtaosa, noin 89 %, kuluu henkilöstökustannuksiin

- Jos tarkastellaan vain ratkaisujen määrää eikä huomioida lautakunnan muita tehtäviä, yhden päätetyn hakemuksen hinta vuonna 2025 oli 420 euroa.

Riidat:

- Autojen ym. kulkuneuvojen kauppa (KRIL4)
  - Saapuneet uudet valitukset: 1 296 kpl
  - Ratkaistut asiat yhteensä: 1 628 kpl
  - Siirtyi vuodelle 2026: 1 567 kpl
- Autojen ym. kulkuneuvojen korjaus (KRIL5)
  - Saapuneet uudet valitukset: 463 kpl
  - Ratkaistut asiat yhteensä: 337 kpl
  - Siirtyi vuodelle 2026: 824 kpl
- **Yhteensä nämä kaksi ryhmää**
  - **Saapuneet uudet valitukset yhteensä: 1 759 kpl**
  - **Ratkaistut asiat yhteensä: 1 965 kpl**

Jos oletamme, että Saksan mallilla riitojen määrä olisi puolitettavissa:

Suora kustannussäästö KRIL:n menoista = 412 650 €

Riitelyn kustannukset yhteiskunnalle – KRIL:n epäsuorat kustannukset

- Autokauppaa hoitaa 3 jaostoa ja korjaamotoimintaa yksi.
  - Lisäksi on täysistunto, jossa autoalan asioita

- Jaoksilla on kolmen viikon välein kokouksia pois lukien kesäkausi
  - Yhteensä yhdellä jaostolla on n. **12 kokousta vuodessa.**
  - Jaostossa on 6 henkilöä, joista **5 henkilöä Krillin ulkopuolelta.**
  - Jäsenellä menee juttuihin etukäteen tutustumiseen vähintään yksi työpäivä ja yksi työpäivä itse jaoston kokoukseen ja jälkitöihin (mm. Perustelujen ja muotoilujen läpikäymiseen) → **2 työpäivää per kokous**
-

- Varovaisesti laskien siis yksi jaosto vaatii:
  - Krillin ulkopuolisia henkilöresursseja **12x5x2=120 päivää.**
  - Tämä **kerrottuna neljällä jaostolla = 480 henkilötyöpäivää** vapaaehtoisilta (80 euroa/kokous)
  - Tämä siis KRILin resurssoinnin lisäksi.

- Laskelmassa ei ole huomioitu täysistuntoa eikä muita kuin autoalan jaostoja.
  - Näitä on yhteensä enemmän kuin autoalalla on jaostoja.

- **Puolittamalla riitelyn määrän säästäisimme 240 henkilötyöpäivää jaoston ulkopuolisilta asiantuntijoilta**
  - **Asiantuntijatyöpäivän hinta = 1000 € per päivä → Kustannusvaikutus 240.000 €**

Riitelyn kustannukset yhteiskunnalle – Kuluttajaneuvonta

- Määrällisesti autoala painaa myös neuvonnassa: KKV:n kuluttajaneuvontaan vuonna 2026 tulleista valituksista 22,5 prosenttia koskee autoja
  - 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.

Riitelyn aiheuttamat 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 5 miljoonalla eurolla.**

Kuluttajan ajankäyttö ja sen euromääräinen arvo riitatapauksissa

Riidanratkaisuvaihe	**Kuluttajan ajankäyttö (arvio)**	**Arvioitu kustannus (oletuksena mediaanipalkka 22 €/h)**	**Tapaus-määrät**	**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
→ Riitojen puoliintuminen säästäisi kuluttajilta aikaa ja rahaa vähintään 1,7 M €				

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 €**

MARKKINADYNAMIIKKA

Metodologia

- **Tavoite ja rajaus:** Vertaamme käytettyjen autojen hintatasoja Suomessa ja Saksassa sekä arvioimme, miten verotus ja kuluttajansuoja selittävät hintaeroja. Tarkastelu tehdään sekä tukku- että kuluttajatasolla.
- **Aineisto:** Autovista Oy:n kuukausittaiset keskihinnat tukku- ja kuluttajakaupasta 01/2022–03/2026 sekä otospohjainen haku maiden suurimmista nettikauppapaikoista 04/2026.
- **Otos ja normalisointi:** Kohteena n. 3 vuotta vanhat, n. 60 000 km ajetut Suomen suosituimmat mallit eri käyttövoimilla. Varustelutaso normalisoitiin vertailukelpoisuuden varmistamiseksi; riittävä aineisto kertyi 17 mallista, näistä tarkasteltu yhteensä tuhansia datapisteitä.
- **Analyysimenetelmä:** Mallikohtaiset hinnat koottiin maittain, joista laskettiin maakohtaiset keskihinnat ja erot. Eroja tulkittiin kuukausi- ja mallitasolla ja jaettiin autoverolla selittyvään osuuteen sekä muihin tekijöihin (ALV, markkinadynamiikka, kuluttajansuojan vastuut ja takuut).

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	3,50 %	36 715 €	34 344 €	2 371 €	7%
BMW 5 Series Touring	bensiini/hybridi	2,70 %	35 655 €	33 168 €	2 487 €	7%
Mercedes E-Class	Diesel	12,00 %	41 263 €	34 458 €	6 805 €	20%
Skoda Enyaq	Sähkö	0,00 %	35 386 €	29 875 €	5 511 €	18%
Toyota Corolla	bensiini/hybridi	6,00 %	29 198 €	23 796 €	5 402 €	23%
Volkswagen Passat	bensiini/hybridi	3,00 %	27 388 €	21 842 €	5 546 €	25%
Volvo XC60	bensiini/hybridi	3,00 %	41 343 €	36 290 €	5 053 €	14%
KESKIARVO		**6,4%**	**33 570 €**	**30 552 €**	**3 018 €**	**9,9%**

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 %

1. Analyysin perusteella Suomen ja Saksan välinen hintaero käytetyissä autoissa on keskimäärin n. 17 %, vaihteluvälin automallien välillä ollessa 10–34 %.
2. Eron taustalla ovat ennen kaikkea verotuksen ja kuluttajansuojan rakenteelliset vaikutukset.
3. Kun Suomen autoveron vaikutus huomioidaan, jää hintaeroksi 9,9 %
4. **Korkeamman kuluttajansuojan aiheuttama hintavaikutus on analyysin mukaan 2-4 %,** joka on hieman matalampi, mutta linjassa autoalan toimitusjohtajien antaman arvion kanssa

Autojen kysynnän hintajoustot Suomessa, Euroopassa ja maailmalla

Alue	Lyhyen aikavälin hintajousto	Pitkän aikavälin hintajousto
Suomi	Arvio –0,4	Arvio –1,0
EU/keski	–0,3…–0,5	–0,8…–1,2
Maailma	–0,4…–0,8	–1,0…–1,5

Lähteet – Autojen kysynnän hintajousto (tutkimukset, markkinaraportit & viranomaistilastot)

- Baranowski, R., Zayer, E., Stricker, K., & Stein, I. (2023). *The outlook for the European used car market*. **Bain & Company Brief**. https://www.bain.com/insights/the-outlook-for-the-european-used-car-market-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). https://doi.org/10.1186/s12544-020-00454-2
- Leard, B. (2022). *Estimating consumer substitution between new and used passenger vehicles*. Resources for the Future Working Paper. https://www.rff.org/publications/working-papers/estimating-consumer-substitution-between-new-and-used-passenger-vehicles/
- International Energy Agency. (2024). *Global EV Outlook 2024*. **IEA**. https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024
- PricewaterhouseCoopers. (2026). *Automotive industry outlook 2026: Electrification, pricing and M&A*. **PwC Industrial Products Series**. https://www.pwc.com/us/en/industries/industrial-products/library/automotive-industry-outlook.html
- Victoria Transport Policy Institute. (2026). *Transportation elasticities: How prices and other factors affect travel behavior*. **VTPI Report**. https://www.vtpi.org/elasticities.pdf

Yhteenveto Saksan malliin siirtymisen määrällisistä vaikutuksista

Vaikutusalue	Kuvaus	Arvioitu vaikutus	Kohdistuminen
Kuluttajahinnat	Kuluttajansuojan muutoksen arvioitu vaikutus hintatasoon	Hinnat laskevat 2–4 %	Kuluttajat
Yksittäisen auton hinta	20 000 € keskihinta, 2–4 % vaikutus	noin 400–800 € hinnanalennus per auto	Kuluttajat
Kokonaisvaikutus kuluttajille	300 000 autoliikekauppaa vuodessa, yksikköjoustava kysyntä	Säästö kuluttajille noin 120–240 M € vuodessa	Kuluttajat
Kaupan volyymi	2–4 % kysynnän kasvu, yksikköjoustava kysyntä	noin 6 000–12 000 myytyä autoa lisää vuodessa	Autokauppa / kuluttajat
Lisäkaupan arvo	6 000–12 000 lisäautoa, 20 000 € keskihinta	noin 120–240 M € vuodessa	Autokauppa

JOHTOPÄÄTÖKSET & TOIMENPITEET

Johtopäätökset

- Käytettyjen autojen virhevastuuta koskeva sääntely on Suomessa muodostunut vaikeasti ennakoitavaksi. Kuluttajien, yritysten ja viranomaisten on usein vaikea arvioida etukäteen, miten yksittäinen tapaus ratkaistaan.
- Nykyinen järjestelmä synnyttää merkittävän määrän riitoja ja hallinnollisia kustannuksia suhteessa niiden tapausten määrään, joissa kuluttajansuojaa tosiasiallisesti tarvitaan.
- Virhevastuuseen liittyvä epävarmuus näkyy käytettyjen autojen hinnoissa, autoliikkeiden riskienhallinnassa sekä markkinoiden toimivuudessa laajemmin.
- Kansainvälinen vertailu osoittaa, että useissa EU-maissa käytettyjen tavaroiden virhevastuu on rajattu ajallisesti nykyistä Suomen käytäntöä selkeämmin ilman, että kuluttajansuoja vaarantuu.
- Suomen poikkeuksellisen suuri käytettyjen autojen markkina korostaa sääntelyn vaikutuksia kuluttajahintoihin, markkinoiden toimivuuteen sekä autokannan uusiutumiseen.
- Nykyinen sääntely painottaa vahvasti yksittäisten virhetilanteiden suojaa, vaikka samalla syntyy kustannuksia, jotka kohdistuvat kaikkiin käytettyjen autojen ostajiin.

Toimenpidesuositukset

- Käytettyjen autojen virhevastuu tulee rajata lainsäädännössä selkeästi yhteen vuoteen
- Kuluttajansuojalakiin tulee lisätä nykyistä täsmällisemmät säännökset käytettyjen autojen virhevastuun laajuudesta ja vastuun kohdentumisesta
- Käytettyjen autojen kauppaan tulee luoda nykyistä läpinäkyvämpi malli, jossa kuluttaja voi vertailla perussuojan ja erilaisten lisäturvatuotteiden sisältöä ja kustannuksia
- Virhevastuun uudistamisen yhteydessä tulee arvioida mahdollisuudet keventää kuluttajariitojen käsittelyyn liittyvää hallinnollista kuormitusta
- Sääntelyn vaikutuksia kuluttajahintoihin, riitojen määrään ja autokannan uusiutumiseen tulee seurata uudistuksen jälkeen systemaattisesti

Aula Research

Kiitos!

