



Autotuoajat ja -teollisuus ry:n tuoreen puheenjohtajan mukaan autokaupan yhtenä trendinä on huomattavissa yksityisleasingin kasvu. - Paljon puhutaan auton ostamisesta käytön kokonaiskustannuksesta. Kuukausimaksulla asiakas saa esimerkiksi eri käyttövoimien jäännösarvon ulkoistettua, Ahlstedt sanoo.

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n hallituksen puheenjohtajana aloitti 24.3.2021 Volvo Car Finland Oy:n toimitusjohtaja Lasse Ahlstedt. Auto, tekniikka ja kuljetus kyseli tuoreelta puheenjohtajalta koronan vaikutuksista suomalaisen autoalaan. Autotuoajat ja -teollisuus ry:n jäsenistö koostuu valmistajien valtuuttamistauusien autojen maahantuontiyrityksistä ja kotimaisista auton valmistajista. Yhdistys edustaa henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja- autopuolta. Yhdistyksen hallituksen puheenjohtajan rooli on kaksivuotinen.

Lasse Ahlstedt

seuraa roolissa K Auto Oy:n toimitusjohtajaa

Johan Frimania

Ahlstedt astuu puheenjohtajan pestiin koronaviruksen värittämänä aikana. Maailmanlaajuisen pandemian vaikutukset supistivat vuoden 2020 uusien henkilöautojen kauppaa noin 15 prosentilla edellisestä vuodesta. Uusien pakettiautojen rekisteröinnit taas putosivat vuonna 2020 lähes 13 prosenttia, kuorma- autojen lähes 15 prosenttia ja linja-autojen jopa noin 52 prosenttia.

Vuosi 2020 oli koronaviruksen takia todella poikkeuksellinen. Minkälaisia kokonaisvaikutuksia sillä oli autoalalle?

Myyntilukemat tippuivat viime vuonnakäytännössä kaikissa segmenteissä. Voisi sanoa, että koronaviruksen takia menetettiin kaikkiaan parin kuukauden myynti.

On hyvä huomata, että viime vuoden sisällä oli runsaasti vaihtelua. Vuosi 2020 alkoi alalla

ihan hyvissä tunnelmissa, kunnes keväällä uusien autojen myynti loppui lähes kokonaan. Vuoden toisella puoliskollamenikin sitten ihan hyvin, mikä ei silti auttanut kuromaan alkuvuoden tappioita. Olenkin hieman ihmetellyt, miksi autokauppanyt alkuvuoteen tullessa rauhoittui.

Osuivatko koronan vaikutukset erityisesti joihinkin autosegmentteihin?

Viruksen tarttuvuus ja rajoitukset vaikuttivat ihmisten liikkumiseen, minkä vuoksi henkilönkuljetuksiin liittyvät uusien autojen rekisteröinnit kärsivät erityisesti. Linja-autoala on vaikeuksissa sekä kaupunkiliikenteen että kauko- ja turistiliikenteen puolella.

Taksipuolella korona vaikutti myös. Taksialalla on käynnissä suuret muutokset ja tietynlainen pudotuspelimuutenkin, mikä on osaltaan vaikuttanut aksiautojen rekisteröintimääriin.

Oliko vuonna 2020 rekisteröintien suhteen mitään positiivisia yllätyksiä?

Vaihtoautokaupassa näkyi piristymistä. Kaikkiaan käytettyjen autojen kauppa kasvoi 1,4 prosentilla vuoteen 2019 verrattuna. Osittain juuri ihmisten varovaisuus julkisen liikenteen käyttöä kohtaan vaikutti ja perheisiin ehkä ostettiin kakkos- ja kolmosautoja.

Matkailun keskittyminen lähialueisiin taas lisäsi kiinnostusta matkailuautoja kohtaan.

Koronavuosi on tavallaan vauhdittanut digitalisaatiota työelämässä, esimerkiksi mahdollistamalla ja pakottamalla massiivista

etätyökokeilua. Kontaktien välttely vaikutti varmasti myös autokaupan käytäntöihin?

Sähköiset työvälineet on otettu aktiivisesti käyttöön kuluttajien ja autokaupan toimesta. Muualta maailmasta on myös esimerkkejä, että vaikka liikkeet on suljettu kokonaan, on autokauppa silti käynyt.

Digitalisaatio on ollut toki käynnissä koronasta huolimatta, mutta viime aikoina sen merkitys on noussut esille aivan uudella tavalla. Autoala on kaikinensa yrittänyt parantaa digitaalisen kaupankäynnin valmiuksia.

Moni asiakas palaa varmasti mielellään takaisin kivijalkaliikkeeseen, mutta uskon että maailma ei tule koronan jälkeen ihan samanlainen olemaan. Autokaupan tehtävänä on vastata asiakkaiden odotuksiin sekä verkkomyynnin että kivijalankin osalta.



Ahlstedtin mukaan autoiluun liittyvää keskustelua käydään pitkälti päästöt edellä.

On hyvä muistaa myös autoilun turvallisuuden kehitys. Jos vertaa vaikka 15 vuotta vanhoja autoja uusiin, niin ero turvallisuudessa on aikamoinen.

Tämän vuoden puolella autokaupassa on alkanut näkyä elpymisen merkkejä. Rokotusten ansiosta maailma saattaa palata jossain määrin normaaliin tilaan kesän aikana. Miltä lähitulevaisuus näyttää automaahantuojiensa kannalta?

Pientä nousua on maaliskuussa ollut, mutta ei vielä mitenkään huimaa. Toivon mukaan

yhteiskunnan aukeaminen ja rokotusten edistyminen johtaa siihen, että toisella vuosipuoliskolla pääsisimme aika lailla normaaliin tilaan. Elpymistä pahimmasta notkahduksesta on kuitenkin tapahtunut. Paketti- ja kuorma-autokauppa ovat piristyneet. Tuoreiden lukujen valossahenkilöautorekisteröinnit ovat vuoden alusta 1,7 % viime vuoden vastaavaa ajankohtaa jäljessä. Sen sijaan tehtyjen asiakastilausten määrään hieman viime vuotta edellä.

Volyymissä eteenpäin pääseminen on yksi asia. Uusiin teknologioihin ja liikenteen päästöjen vähentämiseen panostaminen on alalla merkittävässä roolissa.

**Vähäpäästöiset teknologiat
ovat tosiaan kehittyneet
autoissa huomattavasti ja nyt
näyttää siltä, että erityisesti voimalinjojen
sähköistyminen on
voimakasta. Miten Autotuojat
ja -teollisuus näkee autoilun
sähköistymisen? Onko suomalainen
autokauppa, kuluttaja ja
yhteiskunta valmiita siihen?**

Sähköistyminen on iso trendi, eikä pidä vähätellä muitakaan käyttövoimavaihtoehtoja. Kaikki päästöjä vähentävät ratkaisut ovat tervetulleita.

Asiakkaiden näkökulmasta on saatu sellaista tutkimustietoa, että hybridin valinneilla on suurempi valmius siirtyä täyssähköautoon. Eli kiinnostustasähköautoja kohtaan on.

Riittävä latausinfrastrukturi on avain sähköistymisen kannalta. Jakeluverkoston tärkeys pätee samalla lailla muihinkin vaihtoehtoisiin käyttövoimiin, kuten esimerkiksi vetyyn ja kaasuun. Taloyhtiöiden osalta on vielä iso muutostarve edessä ja julkisten pikalatureiden puute on tällä hetkellä pullonkaula. Jos sähköautoilla halutaan lähteä ajamaan pitkiäkin matkoja, tarvitaan lisää pikalatauspaikkoja keskustoihin ja valtateille.

Sähköautoilun tukemisessa ollaan Suomessa vielä aika vaatimattomia. Hankintatuet ovat

keskeisessä roolissa. Tämä näkyy vahvasti maissa, joissa sähköistyminen etenee vauhdilla kuten Norjassa ja Alankomaissa. Esimerkiksi hankintatuki kaasukuorma-autoille on hyvä asia, mutta hieman ihmetytti, miksi sähkölle ei tullut vastaavaa. Raskaalle liikenteellekin on kuitenkin sähköratkaisuja olemassa.

**Polttomoottori ei häviä saman
tien liikenteestä, varsinkaan
raskaalla puolella. Millaisen tulevaisuuden
näet polttomoottorilla?
Usea autonvalmistaja on kuitenkin
ilmoittanut lopettavansa tai
merkittävästi vähentävänsä polttomoottoriautojen
valmistusta.**

Suomen maantieteen takia polttomoottorille oma käyttötarpeensa. Tämä pätee erityisesti raskaan kaluston parissa. Jos miettii ajoneuvojen keski-ikää Suomessa ja niiden käyttötarvetta, luulisin vielä 20 vuoden päästä ison osan autoista käyvän vielä polttomoottorilla. Ei tosin välttämättä uudet autot.

**Onko autoilun hankintaan
ja käyttöön liittyvä verotus
ajan tasalla Suomessa? Minkälaisia
muutoksia siihen olisi
hyvä tehdä?**

Verotuksen osalta olisi tärkeää jollain aikavälillä siirtyä hankinnan verotuksesta käytön verotukseen. Tässä yhteydessä tulee huolehtia siitä, ettei kokonaisveroaste ainakaan nouse nykyisestään. Suomessa liikenteen verotuskertymä verrattuna bruttokansantuotteeseen on 40 prosenttia korkeampi kuin Ruotsissa.

Liikenteen verotukseen liittyvässä keskustelussa ei aina tunnuta ymmärtävän realiteetteja maan kokoon ja autoilun tarpeisiin liittyen.

Latausinfra sähköistymisen pullonkaula

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
22.04.2021 00:00

Teksti | Henri Pakarinen, kuvat | Autoalan tiedotuskeskus ja Volvo Car Finland

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)