



55-valmiuspaketin vaikutukset kuluttajien ostokäyttäytymiseen

Alexander Siiman

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Tradenomi

Amk-opinnäytetyö

2024

Tiivistelmä

Tekijä(t) Alexander Siiman.
Tutkinto Tradenomi.
Raportin/Opinnäytetyön nimi 55 -valmiuspaketin vaikutukset kuluttajien ostokäyttäytymiseen.
Sivu- ja liitesivumäärä 26 + 3
<p>Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan suomalaisten tietoisuutta Euroopan unionin 55-valmiuspaketista, ja sen vaikutuksista henkilöautoja koskeviin säännöksiin sekä pyritään selvittämään vaihtuuko valmiuspaketti suomalaisten kuluttajien päätöksentekoon näiden hankkiessa ensimmäistä autoaan tai vaihtaessaan autoa. Tutkimus toteutettiin kvantitatiivisen kyselyn avulla, joka jaettiin sosiaalisen median kanavien, erityisesti Jodelin, kautta. Kyselyyn vastasi viikon aikana 92 henkilöä.</p> <p>Työn teoriaosuudessa määritellään tutkimuksen tavoitteet ja keskeiset käsitteet. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää suomalaisten tietoisuutta Euroopan unionin 55-valmiuspaketista ja sen sisältämistä määräyksistä koskien henkilöautoja sekä selvittää, onko valmiuspaketilla vaikutusta suomalaisten kuluttajien päätöksentekoon näiden hankkiessaan ensimmäistä autoaan tai vaihtaessaan autoa. Lisäksi tavoitteena on tutkia, miten erilaiset demografiset tekijät vaikuttavat kuluttajien tietoisuuteen valmiuspaketista ja heidän halukkuuteensa hankkia hybridi- tai sähköauto. Opinnäytetyön keskeisiä käsitteitä ovat kestävä kehitys ja Euroopan unionin ilmastopoliittikka, jotka painottavat ympäristönäkökulmaa autoalan kehityksessä ja sääntelyssä. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti pyritään vähentämään ympäristövaikutuksia ja edistämään ekologista kestävyttä. Euroopan unionin ilmastopoliittikka puolestaan asettaa tavoitteita hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle ja uusiutuvan energian käytön edistämiseksi autoteollisuudessa. Autonvalmistus- ja myynti Euroopassa viittaa automarkkinoiden toimintaan, valmistajiin ja myyntiin alueella, joka on merkittävässä asemassa Euroopan taloudessa. Kuluttajien ostokäyttäytyminen puolestaan kuvaa kuluttajien toimintaa ja päätöksentekoa ostaessaan tuotteita tai palveluita, mukaan lukien autojen hankinta. Euroopan unionin 55-valmiuspaketti on sääntelypaketti, joka sisältää määräyksiä henkilöautojen päästöjen vähentämiseksi ja ympäristöystävällisempien autojen edistämiseksi Euroopassa.</p> <p>Tutkimuksen lopputuloksena voidaan todeta, että suurin osa vastaajista ei ollut lainkaan tietoisia Euroopan unionin 55-valmiuspaketista, mutta moni oli kiinnostunut hankkimaan hybridi- tai sähköauton. Vaikka suoria yhteyksiä valmiuspaketin tietoisuuden ja kiinnostuksen välillä ei havaittu, erilaiset kannustimet, kuten laajempi latausinfrastruktuuri ja hankintatuet, koettiin tehokkaiksi keinoiksi lisätä sähkö- ja hybridautojen hankintaa.</p> <p>Opinnäytetyön yhteenveto-osuudessa esitettiin tutkimustulokset, havainnot ja johtopäätökset, ja korostettiin tarvetta lisätä tietoisuutta Euroopan unionin toimenpiteistä ja keinoista edistää sähkö- ja hybridautojen käyttöönottoa. Työ antaa hyödyllistä tietoa siitä, miten poliittiset päättäjät ja yritykset voivat kannustaa kuluttajia valitsemaan ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja auton hankinnassa.</p>
Asiasanat Kestävä kehitys, ilmastopoliittikka, ostokäyttäytyminen, henkilöauto

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Tavoitteet ja rajaukset	1
1.2	Keskeiset käsitteet	4
1.3	Tutkimuksen tausta ja merkitys kohderyhmille.....	4
2	Tietoperusta	6
2.1	Kestävä kehitys ja Euroopan unionin ilmastopolitiikka	6
2.2	Autonvalmistus- ja myynti Euroopassa.....	7
2.3	Kuluttajien ostokäyttäytyminen	8
2.4	Euroopan unionin 55-valmiuspaketti.....	9
3	Tutkimus.....	11
3.1	Tutkimusaineisto- ja menetelmät.....	11
3.2	Tutkimustulokset ja analyysi.....	12
3.2.1	Demograafiset tiedot.....	12
3.2.2	Auton omistaminen ja käyttö.....	14
3.2.3	Tietoisuus 55 -valmiuspaketista	18
3.2.4	Kiinnostus hybridi- tai sähköauton hankintaan	20
4	Yhteenveto ja johtopäätökset	23
4.1	Tutkimuksen tulokset.....	23
4.2	Havainnot.....	24
4.3	Johtopäätökset.....	25
4.4	Oman oppimisen arviointi	25
	Lähteet.....	27
	Liitteet.....	29
	Liite 1. Kyselyn rakenne	29

1 Johdanto

Tämän opinnäytetyön aihe on Euroopan Unionin 55 -valmiuspaketin vaikutus kuluttajien henkilöautojen hankintaan liittyvään päätöksentekoon, eli ostokäyttäytymiseen. Valmiuspaketti on Euroopan unionin strateginen suunnitelma, jonka tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoihin (Eurooppa-neuvosto 2024). Autoteollisuus, erityisesti henkilöautojen markkinat, on merkittävässä roolissa tämän tavoitteen saavuttamisessa. Henkilö- ja pakettiautojen tuottamat päästöt kattoivat 15 prosenttia Euroopan unionin päästöistä vuonna 2018, ja tästä syystä on olennaisen tärkeää ymmärtää, miten politiikkatoimet kuten 55-valmiuspaketti ohjaavat kuluttajien valintoja auton ostotilanteissa (Euroopan parlamentti 2023).

Tämän tutkimuksen pääkysymys on seuraava, miten 55-valmiuspaketti vaikuttaa kuluttajien ajoneuvojen hankintaan liittyvään päätöksentekoon? Tutkimuksen alaongelmat pureutuvat syvemmin siihen, miten valmiuspaketin aiheuttamat muutokset ajoneuvojen päästönormeissa vaikuttavat kuluttajien suhtautumiseen ajoneuvojen ympäristöystävällisyyteen ja vaihtoehtoihin ajoneuvoihin, sekä muihin keskeisiin tekijöihin ajoneuvojen hankinnassa.

Tämä opinnäytetyö rajautuu käsittelemään ainoastaan henkilöautoja, mikä antaa mahdollisuuden keskittyä syvällisesti yhteen merkittävään ajoneuvoluokkaan ja mahdollistaa Traficomien ensirekisteröityjen ajoneuvojen tilastojen hyödyntämisen tutkimuksessa. Henkilöautojen valintaan vaikuttavat monet tekijät, joista hinta, käyttömukavuus, tekniset ominaisuudet ja ympäristöystävällisyys ovat keskeisiä. Tämä tutkimus pyrkii selvittämään, miten nämä tekijät painottuvat kuluttajien päätöksenteossa 55-valmiuspaketin kontekstissa.

Opinnäytetyöllä ei ole toimeksiantajaa, vaan se perustuu omaan mielenkiintoni opinnäytetyön aiheetta kohtaan.

1.1 Tavoitteet ja rajaukset

Tämän työn tavoitteena on tuoda esiin tärkeitä näkökulmia ja informaatiota, joka voi tukea päätöksentekoa sekä kuluttaja- että poliittisella tasolla, edistäen kestävämpien liikkumismuotojen omaksumista. Työ pyrkii kyseenalaistamaan vallitsevia käsityksiä autoilusta ja autoteollisuuden tulevaisuudesta, tarjoten samalla ratkaisuja, jotka tukevat ilmastonmuutoksen torjuntaa ja kestävästä kehitystä

Tutkimuksen pääkysymys on selvittää, miten Euroopan unionin 55-valmiuspaketti vaikuttaa kuluttajien päätöksentekoon henkilöauton hankintaan liittyen. Tarkoituksena on ymmärtää, miten 55-valmiuspaketin sisältämät ilmastopolitiikkaan ja autoiluun liittyvät toimenpiteet vaikuttavat kuluttajien ajoneuvovalintoihin. Tutkimus pyrkii analysoimaan, miten esimerkiksi tiukemmat hiilidioksidipäästönormit, uusiutuvien polttoaineiden edistäminen ja muut paketin sisältämät toimenpiteet vaikuttavat kuluttajien preferensseihin, ostopäätöksentekoprosessiin ja lopulta henkilöauton ostamiseen. Tämä auttaa hahmottamaan, miten ilmastopolitiikan muutokset vaikuttavat kuluttajien käyttäytymiseen autojen hankinnassa ja siten mahdollistavat kestävämmän liikkumisen edistämisen.

Tutkimuksen alakysymykset ovat;

1. Millä tavoin 55-valmiuspaketti muuttaa ajoneuvojen päästönormeja, ja mitkä ovat näiden muutosten vaikutukset eri henkilöautoihin?
2. Miten kuluttajat arvioivat ajoneuvojen ympäristöystävällisyyttä ja kuinka suuri merkitys tällä tekijällä on ajoneuvon valinnassa?
3. Miten kuluttajat suhtautuvat vaihtoehtoihin ajoneuvoihin, kuten sähkö- ja hybridi-autoihin, ja millälaisia esteitä niiden hankinnassa on?
4. Mitkä tekijät ovat tärkeitä kuluttajille ajoneuvojen hankinnassa, kuten hinta, käyttömukavuus ja tekniset ominaisuudet, ja miten nämä tekijät vaikuttavat ajoneuvon valintaan suhteessa ympäristöystävällisyyteen?
5. Millaisia toimenpiteitä yritykset voivat tehdä vähentääkseen kuluttajien mahdollisia epävarmuuksia ja esteitä ympäristöystävällisempien ajoneuvojen hankinnassa?

Tutkimusongelman rajaus määrittää, mitä tutkimus käsittelee ja mitä se jättää huomiotta. Tämän tutkimuksen aiheena on 55-valmiuspaketin vaikutus kuluttajien päätöksentekoon henkilöautojen hankinnassa. Tutkimus keskittyy selvittämään, miten EU:n ilmastotoimet muokkaavat kuluttajien valintoja autojen ostotilanteissa, erityisesti keskittyen päästönormien muutoksiin, ympäristöystävällisyyden arviointiin, vaihtoehtoisten ajoneuvojen hankintaan, sekä kuluttajille tärkeisiin hankintatekijöihin. Rajaukset on valittu, jotta tutkimus pysyy hallittavissa rajoissa ja voi tuottaa syvällistä tietoa keskeisistä kysymyksistä, jotka vaikuttavat kuluttajien henkilöautojen hankintapäätöksiin 55-valmiuspaketin kontekstissa.

Tutkimus keskittyy yksityishenkilöiden tekemiin ensirekisteröityjen henkilöautojen hankintapäätöksiin Suomessa. Yritysten tai julkisen sektorin ajoneuvohankinnat jätetään tutkimuksen ulkopuolelle, sillä nämä ryhmät voivat toimia eri logiikan ja hankintakriteerien mukaan.

Tutkimus keskittyy ensirekisteröityihin henkilöautoihin, jättäen raskaan liikenteen, kuten kuorma- ja linja-autot, sekä moottoripyörät ja muut erikoisajoneuvot ulkopuolelle. Tämä rajaus on tehty, koska henkilöautot ovat yleisimmin kuluttajien hankkimia ajoneuvoja. (Traficom 2024.)

Tutkimuksessa keskitytään erityisesti hiilidioksidipäästöihin ja energiatehokkuuteen liittyviin ympäristöystävällisyyden tekijöihin. Muita ympäristövaikutuksia, kuten melusaastetta tai valmistusprosessien ympäristövaikutuksia, ei käsitellä yhtä yksityiskohtaisesti.

Alaongelmat	Tietoperusta (luku)	Tulokset (luku)	Lomakkeen kysymykset
1. Millä tavoin 55-valmiuspaketti muuttaa ajoneuvojen päästönormeja, ja mitkä ovat näiden muutosten vaikutukset eri henkilöautoihin?	2.1 & 2.4	3.2.4	7
2. Miten kuluttajat arvioivat ajoneuvojen ympäristöystävällisyyttä ja kuinka suuri merkitys tällä tekijällä on ajoneuvon valinnassa?	2.1 & 2.4	3.2.3	8
3. Miten kuluttajat suhtautuvat vaihtoehtoisiin ajoneuvoihin, kuten sähkö- ja hybridautoihin, ja minäkälaisia esteitä niiden hankinnassa on?	2.1 & 2.4	3.2.4	9-10
4. Mitkä tekijät ovat tärkeitä kuluttajille ajoneuvojen hankinnassa, kuten hinta, käyttömukavuus ja tekniset ominaisuudet, ja miten nämä tekijät vaikuttavat ajoneuvon valintaan suhteessa ympäristöystävällisyyteen?	2.2	3.2.3 & 3.2.4	8, 11 & 12
5. Millaisia toimenpiteitä yritykset voivat tehdä vähentääkseen kuluttajien mahdollisia epävarmuuksia ja esteitä ympäristöystävällisempien ajoneuvojen hankinnassa?	2.4	3.2.4	14

1.2 Keskeiset käsitteet

Opinnäytetyölle keskeisiä käsitteitä ovat kestävä kehitys, joka viittaa kehitykseen, joka tyydyttää nykyisten sukupolvien tarpeet siten, että se ei vaaranna tulevien sukupolvien mahdollisuuksia tyydyttää omia tarpeitaan (Ympäristöministeriö 2023). Toinen tärkeä käsite on Euroopan unionin 55 - valmiuspaketti, joka on laaja lainsäädäntöpaketti, jonka tavoitteena on asettaa Euroopan unionille hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet, erityisesti liikenteen ja teollisuuden osalta (Eurooppa-neuvosto 2023). Viimeisenä ostokäyttäytyminen viittaa kuluttajien toimintaan, päätöksentekoon ja käyttäytymiseen ostaessaan tuotteita tai palveluita. Se kattaa kaikki vaiheet ostoprosessissa, aina tarpeiden tunnistamisesta tuotteen valintaan ja lopulta ostopäätöksen tekemiseen asti. Ostokäyttäytymisen tutkiminen sisältää usein analyysin kuluttajien motiiveista, preferensseistä, odotuksista ja käyttäytymismalleista, jotka vaikuttavat heidän ostokäyttäytymiseensä (Bergström & Leppänen 2009, 81- 100).

1.3 Tutkimuksen tausta ja merkitys kohderyhmille

Tutkimuksen tausta liittyy laajempaan kestävä kehityksen ja ilmastonmuutoksen torjunnan kokonaisuuteen. Se sijoittuu keskelle globaalia keskustelua siitä, miten yhteiskuntamme voi siirtyä kohti kestävämpää tulevaisuutta. Tutkimus toteutetaan kartoittavana empiirisenä työnä, jossa käytetään kvantitatiivisia menetelmiä verkkokyselyn muodossa, tarkoituksena muodostaa kattava ymmärrys siitä, miten EU:n ilmastopoliittikan toimenpiteet vaikuttavat kuluttajien henkilöautovalintoihin. Lisäksi tutkimuksessa hyödynnetään saatavilla olevaa tietoa ilmastopoliittisista toimista, kuluttajien suhtautumisesta niihin sekä Traficomien palveluista löytyvää tietoa.

Autoteollisuuden yritykset. Tutkimuksen tulokset auttavat ymmärtämään kuluttajien arvostuksia, odotuksia ja huolenaiheita liittyen ympäristöystävällisempiin henkilöautoihin. Tämä tieto on hyödyllistä uusien tuotteiden kehityksessä, markkinointistrategioiden suunnittelussa sekä asiakaspalvelun parantamisessa.

Poliittiset päättäjät. Tutkimuksen tarjoama tieto auttaa hahmottamaan, miten erilaiset ilmastopoliittikan toimet, kuten päästönormien tiukentaminen, vaikuttavat kuluttajien käyttäytymiseen.

Ympäristöjärjestöt. Tutkimuksen tulokset antavat ympäristöjärjestöille lisätietoa kuluttajien näemyksistä ja esteistä ympäristöystävällisempien autojen hankinnassa. Tämä tieto voi auttaa suunnittelemaan tehokkaampia kampanjoita ja vaikuttamistyötä, jotka kannustavat ympäristötietoisempaan kuluttamiseen.

Kuluttajat. Tutkimus tarjoaa kuluttajille tietoa siitä, miten heidän valintansa vaikuttavat ilmastonmuutokseen ja mitä vaihtoehtoja on saatavilla ympäristöystävällisempään liikkumiseen. Lisäksi se voi auttaa kuluttajia tekemään tietoisempia päätöksiä autohankinnoissaan.

2 Tietoperusta

Tutkimuksen tietoperusta viittaa siihen tietoon ja teoreettiseen viitekehykseen, joka muodostaa tutkimuksen perustan ja auttaa tutkijaa ymmärtämään tutkimuksen aiheeseen liittyviä keskeisiä käsitteitä, ilmiöitä ja taustaa. Se auttaa tutkijaa asettamaan tutkimuskysymyksen ja tulosten tulkinnan oikeaan kontekstiin.

2.1 Kestävä kehitys ja Euroopan unionin ilmastopolitiikka

Kestävä kehitys on lähestymistapa, jonka tavoitteena on tyydyttää nykyisten sukupolvien tarpeet ottamatta kuitenkaan pois tulevien sukupolvien mahdollisuuksia tyydyttää omia tarpeitaan. Se pyrkii tasapainottamaan sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristölliset näkökohdat niin, että taloudellinen kasvu ja yhteiskunnallinen hyvinvointi tapahtuvat ekologisesti kestäväällä tavalla. (Ympäristöministeriö 2023.)

Euroopan unioni on sitoutunut kunnianhimoisiin ilmastotavoitteisiin osana kestäväen kehityksen edistämistä. Euroopan unionin ilmastopolitiikka pyrkii vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä ja sopeutumaan ilmastomuutoksen vaikutuksiin. (Euroopan parlamentti 2023.)

Tärkeimmät EU:n ilmastopolitiikan välineet ja aloitteet ovat:

Pariisin ilmastosopimus: Euroopan unioni on sitoutunut Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteisiin rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousun selvästi alle 2 celsiusasteeseen suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkivänsä rajoittamaan sen 1,5 celsiusasteeseen. (Eurooppa-neuvosto 2024.)

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma: Euroopan unionin keskeinen aloite kestäväen kehityksen edistämiseksi. Ohjelma käsittää useita toimenpiteitä ja aloitteita, jotka liittyvät esimerkiksi ilmastomuutoksen torjuntaan, uusiutuvien energialähteiden käytön edistämiseen, energiatehokkuuden parantamiseen, luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen, kiertotalouden edistämiseen ja puhtaan teknologian kehittämiseen. Sen tavoitteena on tehdä EU:sta hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä ja asettaa välitavoitteita vuodelle 2030. (Eurooppa-neuvosto 2024.)

Päästökauppajärjestelmä: alla lainaus Euroopan parlamentin verkkosivuilta määritelmästä.

Päästökauppajärjestelmä perustuu niin sanottuun "saastuttaja maksaa" -periaatteeseen, ja sen piirissä on yli 10 000 energiantuotanto- ja teollisuuslaitosta. Niiden on hankittava lupa jokaista ilmaan päästämäänsä hiilidioksiditonnia kohden. Tämän on tarkoitus kannustaa yrityksiä saastuttamaan vähemmän: mitä vähemmän saastutat, sitä vähemmän maksat. Yritykset

ostavat päästöoikeutensa huutokaupalla, ja hinta määräytyy kysynnän ja tarjonnan mukaan. (Euroopan parlamentti 2022.)

55-valmiuspaketti: Euroopan unionin toimenpidepaketti, jonka tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoihin. Paketti sisältää useita lainsäädäntöehdotuksia eri aloilta, mukaan lukien liikenne, energia ja maatalous. Tähän palataan kappaleessa 2.4. (Eurooppa-neuvosto 2024.)

Uusiutuvan energian direktiivi: Euroopan unionin lainsäädäntöväline, joka edistää uusiutuvan energian käyttöä ja asettaa jäsenvaltioille tavoitteita uusiutuvan energian osuuden kasvattamiseksi energiantuotannossa. (Eurooppa-neuvosto 2024.)

Energiatehokkuusdirektiivi: Tavoitteena on parantaa energiatehokkuutta eri sektoreilla, kuten rakennuksissa, liikenteessä ja teollisuudessa. (Ciucci 2023.)

Näiden aloitteiden yhteinen tavoite on vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä, edistää kestäväää kehitystä ja tehdä EU:sta hiilineutraali alue. EU pyrkii toimimaan esimerkkinä ja johtajana globaalissa taistelussa ilmastomuutosta vastaan. (Eurooppa-neuvosto 2024.)

2.2 Autonvalmistus- ja myynti Euroopassa

Autoteollisuus on merkittävä talouden ala Euroopassa, joka kattaa laajan valikoiman toimijoita, kuten autonvalmistajia, komponenttitoimittajia, jälleenmyyjiä ja huoltopalveluita. Tämä ala vaikuttaa sekä Euroopan talouteen että ihmisten päivittäiseen elämään, sillä autojen käyttö on yleistä niin yksityishenkilöiden kuin yritystenkin keskuudessa. (Euroopan komissio 2024.)

Autoteollisuus on myös merkittävä työllistäjä Euroopassa, ja sen vaikutus ulottuu laajalle tuotanto- ja palveluketjuun. Autonvalmistus teollisuudenalaan kuuluu myös tutkimus- ja kehitystoimintaa, joka keskittyy uusien teknologioiden, polttoaineiden ja ajoneuvomallien kehittämiseen. (Euroopan komissio 2024.)

EU:n autoteollisuus...



on osuudeltaan yli
7% EU:n BKT:stä

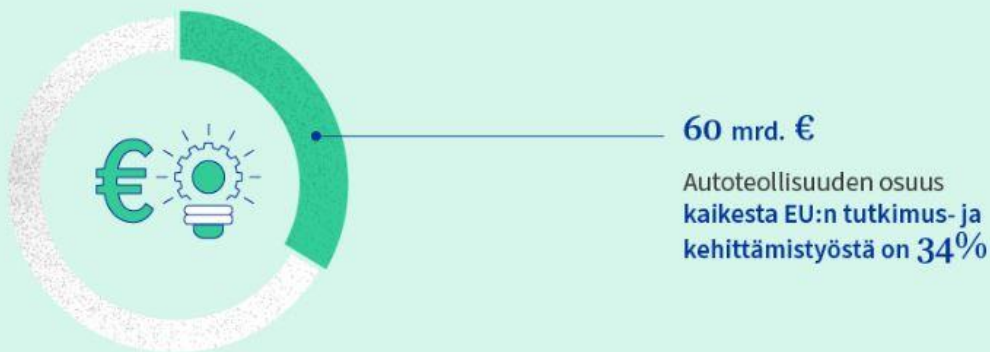


tarjoaa
12,7 miljoonaa työpaikkaa,
mikä on 6,6% kaikista
EU:n työpaikoista



on Kiinan jälkeen
maailman toiseksi suurin
moottoriajoneuvojen valmistaja

on EU:n suurin tutkimus- ja kehitysala



Lähde: Euroopan komissio

Kuva 1. Euroopan unionin autoteollisuus (Eurooppa-neuvosto 2022.)

Auton myynti tapahtuu usein autoliikkeiden kautta, jotka voivat olla joko valmistajien omia myymälöitä tai itsenäisiä jälleenmyyjiä. Lisäksi autoja myydään yhä enemmän myös verkossa, ja digitaaliset kanavat ovat tärkeä osa auton ostamisen prosessia nykypäivänä.

2.3 Kuluttajien ostokäyttäytyminen

Ostokäyttäytymisellä tarkoitetaan kuluttajan toimintaa ostotilanteessa, sitä ennen ja sen jälkeen. Ostokäyttäytymiseen kuuluu kaikki ostoprosessin osat, alkaen tarpeesta tai halusta, tietoisuudesta ostettavasta tuotteesta tai palvelusta, harkinnasta vaihtoehtojen välillä, ostopäätöksestä ja tätä seuraavasta joko positiivisesta tai negatiivisesta palautteesta. (Bergström & Leppänen 2009, 100-101.)

Ostokäyttäytymistä ohjaavat monet eri tekijät, jotka voivat vaihdella yksilöllisesti ja tilannekohtaisesti. Näihin tekijöihin kuuluvat muun muassa yksilön demografiset tiedot, kuten ikä, sukupuoli, koulutustaso, ammatti ja taloudellinen tilanne. Lisäksi sosiaaliset tekijät, kuten perhe, ystävät ja muut vertaisryhmät, voivat vaikuttaa antamalla neuvoja, suosituksia ja normeja. Kulttuuriset tekijät, kuten arvot, uskomukset ja perinteet, muokkaavat myös ostokäyttäytymistä. Psykologiset tekijät, kuten mieliala, persoonallisuus ja motiivit, vaikuttavat siihen, miten henkilö suhtautuu ostotilanteisiin ja tekee päätöksiä. Taloudelliset tekijät, kuten tulotaso, varallisuus ja taloudellinen vakaus, vaikuttavat myös siihen, millaisia tuotteita ja palveluita henkilö on valmis ostamaan sekä millaisia ostopäätöksiä hän tekee. (Bergström & Leppänen 2009, 81- 100.)

Alla yksinkertaistettu kaavio ostoprosessin kulusta.



Kuva 2. Ostoprosessi. (Mukaillen Bergström & Leppänen 2009, 103 – 105.)

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan erityisesti sitä, miten EU:n ilmastopoliittiset toimet, kuten päästönormien tiukentaminen ja ympäristöystävällisten vaihtoehtojen edistäminen, vaikuttavat kuluttajien päätöksentekoon ensirekisteröidyn auton hankinnassa Suomessa. Lisäksi tutkimus tarkastelee sitä, miten kuluttajat arvioivat auton ympäristöystävällisyyttä ja millaisia esteitä he kokevat ympäristöystävällisten vaihtoehtojen hankinnassa.

2.4 Euroopan unionin 55-valmiuspaketti

55-valmiuspaketti, tunnettu myös nimellä "Fit for 55", on Euroopan Unionin kattava lainsäädäntöpaketti, jonka tavoitteena on vähentää Euroopan unionin kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoihin. Tämä on osa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa, jonka lopullisena päämääränä on saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Paketti sisältää laajan valikoiman toimenpiteitä, jotka kattavat eri sektorit, kuten energia, liikenne ja rakennukset, ja sisältää uusia sekä päivitettyjä EU:n lainsäädäntöehdotuksia. (Eurooppa-neuvosto 2024.)

55-valmiuspaketin toimenpiteet sisältävät muun muassa Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän laajentamisen, uusiutuvan energian ja energiatehokkuuden tavoitteiden nostamisen,

hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet tieliikenteelle ja rakennuksille sekä hiilirajamekanismin käyttöönoton. Näiden toimien tarkoituksena on kannustaa investointeja kestäviin teknologioihin, edistää puhtaan energian käyttöä ja vähentää fossiilisten polttoaineiden riippuvuutta. 55-valmiuspaketti on keskeinen askel EU:n sitoutumisessa Pariisin ilmastopöytäkirjaan ja pyrkimyksessä hillitä ilmastomuutosta. (Eurooppa-neuvosto 2024.)

Pakettiin sisältyy useita ilmastopoliittisia toimenpiteitä, kuten tiukempia päästönormeja henkilöautoille, uusiutuvien polttoaineiden edistämistä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä. Näistä tämän työn kannalta keskeisimpiä ovat uusien polttomoottoriautojen myynnin kieltä vuodesta 2035 alkaen tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta (Eurooppa-neuvosto 2024). Lisäksi maaliskuussa 2023 Euroopan parlamentissa tehty sopimus, joka sitoo Euroopan unionin jäsenmaat lisäämään lataus- ja tankkausasemien määrää seuraavalla tavalla:

tehoaltaan vähintään 400 kW:n latausasemia henkilöautoille on otettava käyttöön vähintään 60 kilometrin välein Euroopan laajuisen liikenneverkon-runkoverkon reiteillä vuoteen 2026 mennessä siten, että verkon antoteho kasvaa 600 kW:iin vuoteen 2028 mennessä. Kuorma- ja linja-autojen latausasemia on oltava 120 kilometrin välein. Nämä asemat olisi asennettava puolelta EU:n pääteistä vuoteen 2028 mennessä, ja antotehon täytyy olla 1400–2800 kW tiestä riippuen. EU-maiden on varmistettava, että Euroopan laajuisen liikenneverkon-runkoverkon varrella vetytankkausasemia on käytössä vähintään 200 kilometrin välein vuoteen 2031 mennessä. (Euroopan parlamentti 2023)

Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluu Suomessa valtatie 1, 4 ja 7, joten edellä mainittu sopimus lataus- ja tankkausasemista koskee vain pientä osaa Suomen tieverkosta, keskittyen etelään Turku, Helsinki ja Kotka akselille, sekä Valtatie neljään Ouluun saakka. (Euroopan komissio 2021.)

Nämä toimenpiteet voivat vaikuttaa kuluttajien päätöksiin auton hankinnassa monin tavoin. Esimerkiksi tiukemmat päästönormit voivat kannustaa kuluttajia valitsemaan ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja, kuten sähkö- tai hybridi-autoja. Lisäksi uusiutuvien polttoaineiden, latauspisteiden sekä infrastruktuurin ja vaihtoehtoisten ajoneuvojen saatavuuden lisääntyminen voi tehdä näistä vaihtoehtoista houkuttelevampia ja helpommin saatavilla olevia kuluttajille.

3 Tutkimus

Tämän työn tutkimusosiossa tarkastellaan Euroopan Unionin 55-valmiuspaketin vaikutusta kuluttajien ostokäyttäytymiseen ensirekisteröityjen henkilöautojen hankinnassa. Tutkimus pyrkii selvittämään sen pääkysymyksen kautta miten ilmastopoliittiset toimenpiteet, kuten tiukemmat päästönormit ja uusiutuvien polttoaineiden käytön edistäminen muokkaavat kuluttajien preferenssejä ja ostopäätöksiä. Lisäksi tutkimus pyrkii selvittämään, minkälaisia esteitä ja mahdollisuuksia kuluttajat kokevat näiden toimenpiteiden seurauksena.

Tutkimuksen pääkysymys on, miten Euroopan unionin 55-valmiuspaketti vaikuttaa kuluttajien päätöksentekoon henkilöauton hankintaan liittyen.

3.1 Tutkimusaineisto- ja menetelmät

Tutkimusaineistona käytetään verkkokyselyä, joka kerätään satunnaisotannalla valituilta Suomen kansalaisilta. Kysely koostuu sekä suljettujen että avointen kysymysten osuuksista, jotka on suunniteltu kartoittamaan kuluttajien näkemyksiä ja käyttäytymistä henkilöautojen hankinnassa sekä niiden ympäristöystävällisyyteen liittyviä asenteita. Kyselyn lisäksi tutkimuksessa hyödynnetään myös jo olemassa olevaa kirjallisuutta ja tilastotietoja EU:n ilmastopoliitikasta, ostokäyttäytymisestä sekä autoteollisuudesta.

Tutkimuksessa käytettävään kyselyyn johtavaa linkkiä levitetään Jodel -sovelluksen kautta, joten tämä on otettava huomioon tuloksia tarkastellessa. Statistan mukaan Suomessa Jodelia käyttää suurimmaksi osaksi vuosien 1981–2012 välillä syntyneet, ja käyttäjistä 60 prosenttia on naisia ja 40 prosenttia miehiä. Tämän lisäksi Jodelin käyttäjistä 56 prosenttia asuu kaupungeissa. (Statista 2024.)

Menetelminä käytetään kvantitatiivista analyysia, joka perustuu kerätyn kyselyaineiston tilastolliseen käsittelyyn ja tulkintaan. Analyysissä pyritään tunnistamaan keskeiset trendit, preferenssit ja asenteet kuluttajien ostokäyttäytymisessä ja niiden yhteydet EU:n ilmastopoliittisiin toimenpiteisiin. Lisäksi tarkastellaan mahdollisia alueellisia tai demografisia eroja.

Tutkimuksessa pyritään myös huomioimaan mahdolliset vääristymät ja virhelähteet kyselyaineistossa sekä varmistamaan sen luotettavuus ja validiteetti mahdollisimman tarkasti.

3.2 Tutkimustulokset ja analyysi

Tutkimusta varten tehtyyn kyselyyn vastasi yhteensä 92 henkilöä, eli otannan koko tekee tästä työstä kokeellisen tutkimuksen. Tässä osiossa tarkastellaan vastaajien demograafisia tietoja, vastaajien auton omistajuutta kyselyhetkellä, tietoisuutta Euroopan parlamentin 55-valmiuspaketista sekä etsitään korrelaatioita edellä mainittujen tekijöiden ja halukkuuden ostaa hybridi- tai sähköauto välillä. Kyselyn tuloksia analysoidaan ristiintaulukoimalla, regressioanalyyseillä sekä korreloimalla käyttäen SPSS-ohjelmistoa.

3.2.1 Demograafiset tiedot

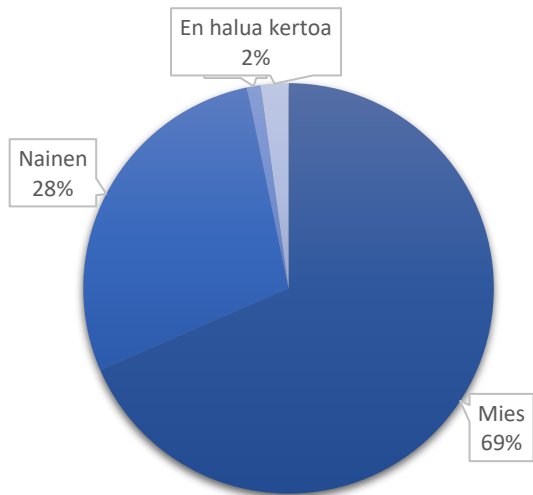
Demografisilla tiedoilla viitataan kuluttajien ominaisuuksiin ja luokitteluun väestöryhmittäin tietyillä kriteereillä. Näitä voivat olla esimerkiksi ikä, sukupuoli, tulotaso, asuinpaikka, perhetilanne, työtilanne ja koulutustaso.

Esimerkiksi nuoret aikuiset saattavat etsiä erilaisia ominaisuuksia ja hintaluokkia kuin vanhemmat ikäryhmät. Sukupuolella voi olla eroja autovalinnoissa ja prioriteeteissa. Korkeamman tulotason omaavat kuluttajat saattavat hakea premium-luokan autoja, kun taas pienemmällä tulotasolla olevat saattavat etsiä edullisempia vaihtoehtoja. Kaupunki- ja maaseutualueilla asuvilla voi olla erilaisia tarpeita ja mieltymyksiä auton suhteen. Perheellisillä kuluttajilla saattaa olla erilaiset tarpeet tilan ja turvallisuuden suhteen kuin yksin elävillä. Työtilanteella, kuten työmatkan pituudella ja työn luonteella, voi olla merkitystä autonvalinnassa. Lisäksi korkeamman koulutustason omaavilla kuluttajilla saattaa olla tietoisuutta ympäristöasioista ja teknologian kehityksestä, jotka vaikuttavat autovalintaan.

Nämä demografiset tekijät voivat vaikuttaa kuluttajien mieltymyksiin, tarpeisiin ja arvoihin auton ostaessaan.

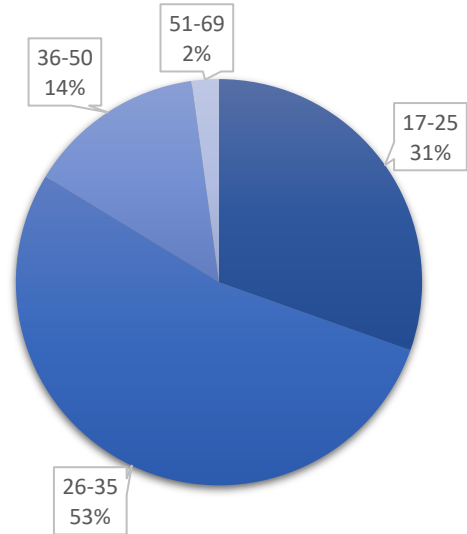
Kyselyyn vastanneista 92 henkilöstä valtaosa oli nuoria miehiä. Seuraavalla sivulla olevissa graafeissa on vastaajien sukupuoli- ja ikäjakauma sekä vastaajien sukupuolijakauma ikäryhmittäin.

Vastaajien sukupuolijakauma

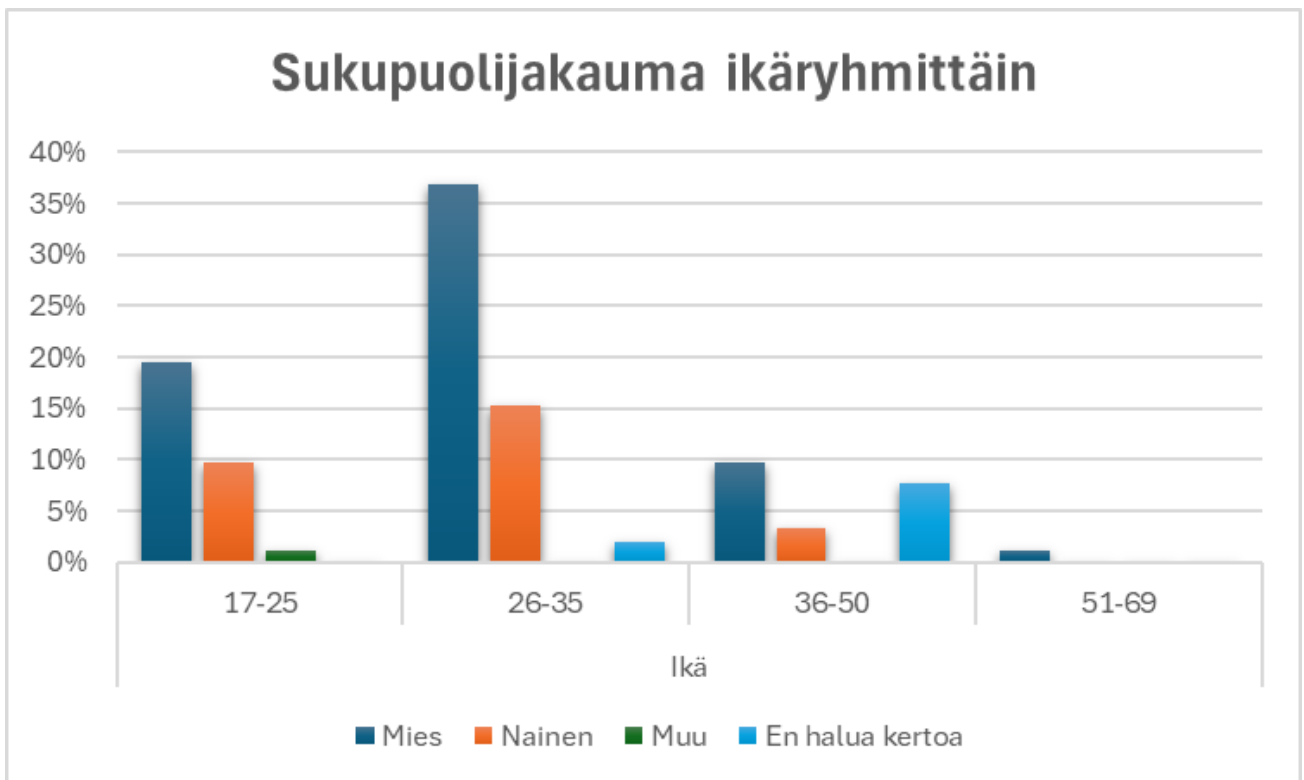


Kuva 3. Vastaajien sukupuolijakauma.

Vastaajien ikäjakauma



Kuva 4. Vastaajien ikäjakauma.



Kuva 5. Sukupuolijakauma ikäryhmittäin.

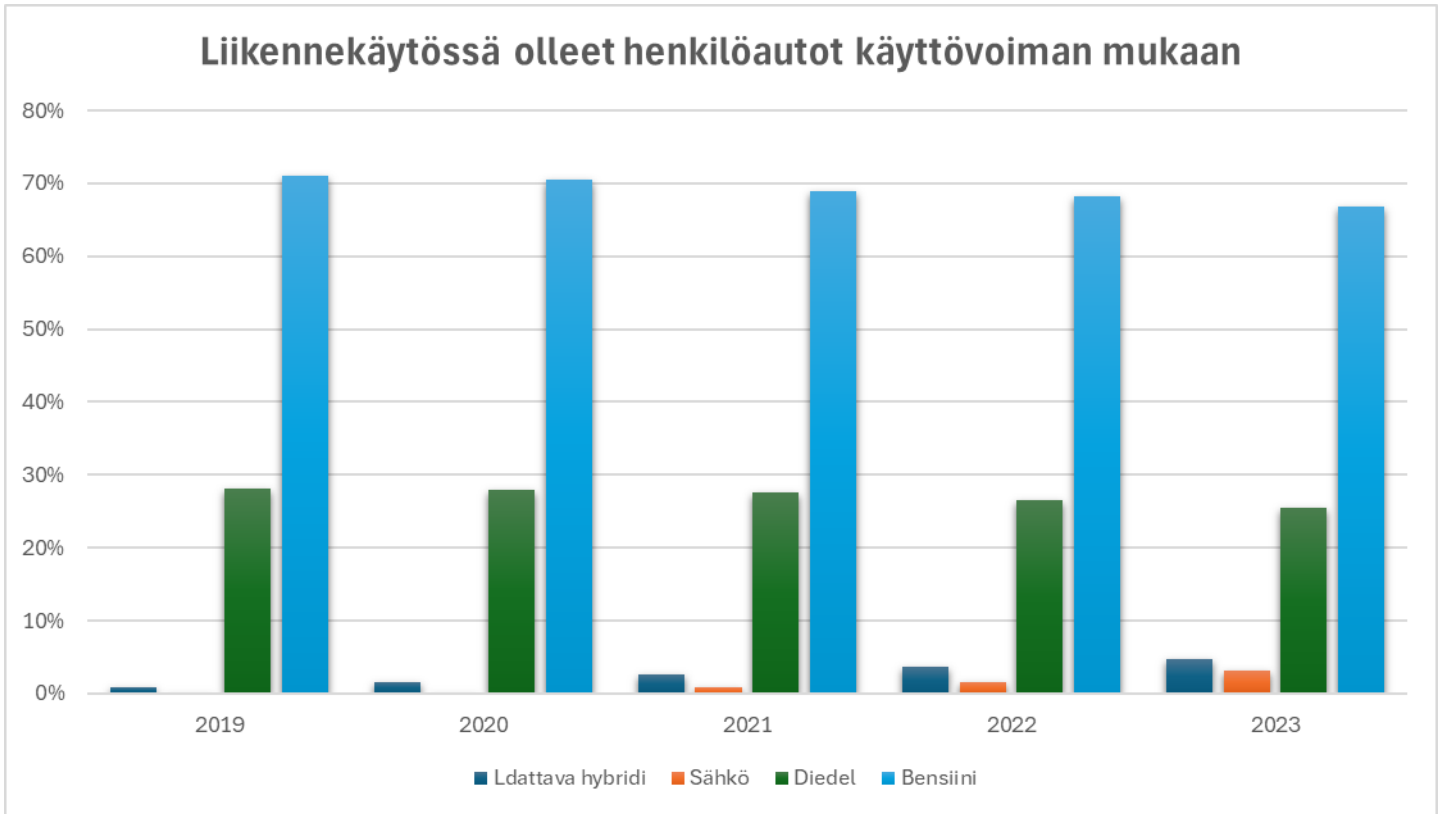
Kyselyssä vaihtoehtona sukupuolta koskevaan kysymykseen oli myös vastausvaihtoehdot ”muu” ja ”en halua kertoa”, mutta vastaajia, jotka valitsivat toisen edellä mainituista vastausvaihtoehdoista, oli niin vähän, että löydöksiä heitä koskien ei voida pitää tilastollisesti merkittävänä.

Kyselyyn vastanneista 92 henkilöstä 51 sanoi asuvansa Kaupungissa kerrostaloalueella, 37 omakotitaloalueella taajamassa ja 4 taajaman ulkopuolisella haja-asutusalueella.

3.2.2 Auton omistaminen ja käyttö

Tässä osiossa tarkastellaan tutkimusaineiston perusteella kuluttajien auton omistamiseen ja käyttöön liittyviä näkökohtia. Analyysissä selvitetään muun muassa, kuinka moni vastaajista omistaa auton, miten he käyttävät autoaan, esimerkiksi kuinka pitkiä matkoja sekä kuinka usein he ajavat, sekä mahdolliset trendit auton omistamisen suhteen eri demografisten ryhmien keskuudessa. Lisäksi tarkastellaan mahdollisia yhteyksiä auton omistamisen ja Euroopan unionin 55-valmiuspaketin tuntemisen välillä.

Tilastokeskuksen mukaan vuoden 2023 lopussa Suomessa oli rekisterissä 3 744 469 henkilöautoa, joista liikennekäytössä oli 2 782 205. Näistä henkilöautoista 86 011 oli täyssähköisiä ja 128 564 ladattavia hybridejä. Verrattuna vuoteen 2021 jolloin sähköautot näkyvät ensimmäistä kertaa Tilastokeskuksen moottoriajoneuvokantaa koskevassa julkaisussa, sähköautojen määrä on lähes nelinkertaistunut, mutta ne käsittävät silti vasta 3,1 prosenttia liikennekäytössä olevista henkilöautoista. Lataushybridit puolestaan ovat olleet markkinoilla pidempään kuin täysin sähköiset autot, ja niiden osuus liikennekäytössä olevista henkilöautoista on 4,7 prosenttia. (Tilastokeskus 2024.)

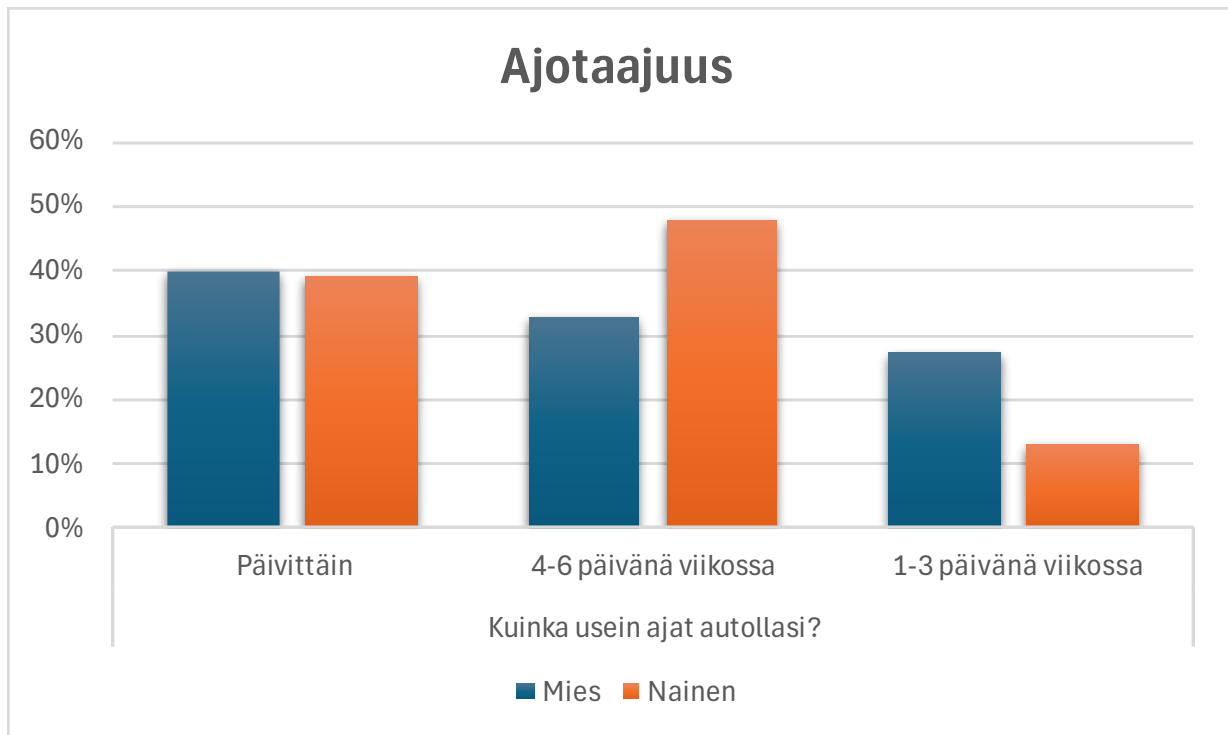


Kuva 6. Liikennekäytössä olleet henkilöautot käyttövoiman mukaan. (Traficom 2024.)

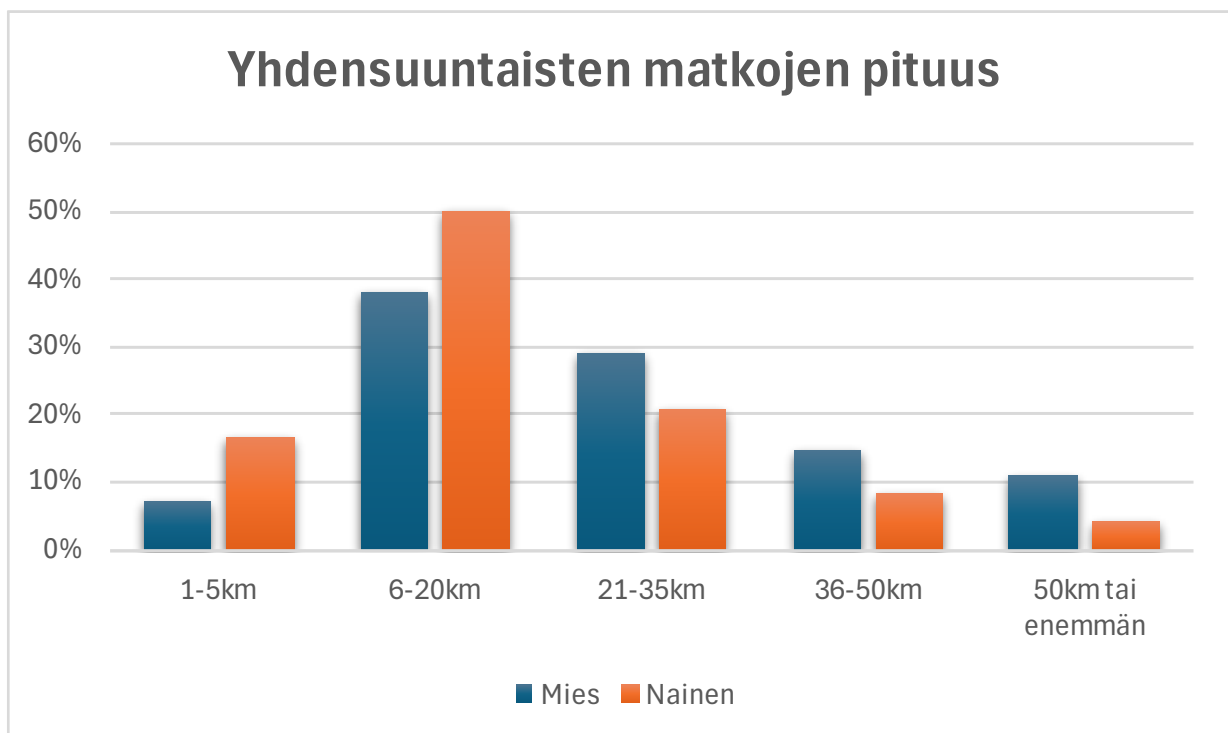
Kyselyyn vastanneista 92 henkilöstä 81 vastasi kyselyssä omistavansa auton tai että heidän käytössään oli leasing -auto, auton omistajuus oli hieman yleisempää kyselyyn vastanneilla naisilla kuin miehillä. Kyselyyn vastanneista miehistä 88,7 prosenttia vastasi, että he omistavat auton tai heillä on käytössään leasing -auto, kun taas naisilla vastaava luku oli 92,3 prosenttia. Ikäryhmittäin luvut olivat samanlaisia kuin sukupuolien välillä, eikä tilastollisesti merkittävää korrelaatiota löytynyt iän ja auton omistuksen välillä. Asuinalueen ja auton omistajuuden väliltä löytyi selkeä positiivinen ja tilastollisesti merkittävä korrelaatio, jonka mukaan omakotitalo- ja haja-asutusalueella auton omistaminen oli yleisempää kuin kaupunkien keskustassa ja sen läheisyydessä asuvilla.

Auton käyttö niillä vastaajilla, jotka omistavat auton tai joilla on käytössään leasing -auto, oli päivittäistä tai lähes päivittäistä, noin 20 prosenttia vastaajista sanoi käyttävänsä autoaan 1–3 päivänä viikossa ja pieni murto-osa vastaajista sanoi käyttävänsä autoaan harvemmin kuin kerran viikossa. Auton päivittäisessä käytössä ei ollut sukupuolien välillä huomattavaa eroa, mutta kyselyn vastauksista ilmeni, että autolla ajaminen 4–6 päivänä viikossa oli yleisempää naisilla kuin miehillä, kun taas 1–3 päivänä viikossa ajaminen oli yleisempää miehille kuin naisille noin 15 prosentin erolla. Yhdensuuntaisten autolla kuljettujen matkojen pituus oli suurimmalla osalla vastaajista 6–20

kilometriä. Kyselyn vastauksista korostui, että yli 20 kilometriä pitkät yhdensuuntaiset matkat olivat yleisempiä miehillä kuin naisilla, kun taas alle 20 kilometriä pitkät yhdensuuntaiset matkat olivat yleisempiä naisilla kuin miehillä. Alla olevissa graafeissa on visualisoituna niiden vastaajien ajotaajuus sekä yhdensuuntaisten matkojen pituus, jotka vastasivat kyselyyn omistavansa auton. Graafien tiedot kuvaavat erikseen prosenttiosuutta miehistä ja naisista.

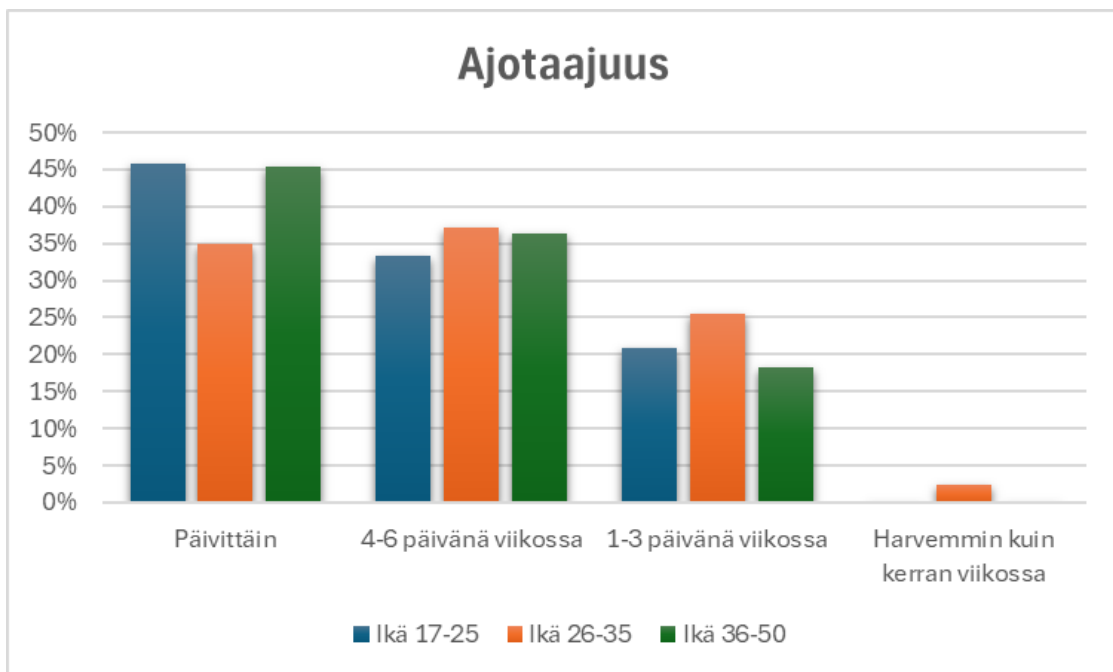


Kuva 7. Kyselyn vastaajien ajotaajuus sukupuolittain.

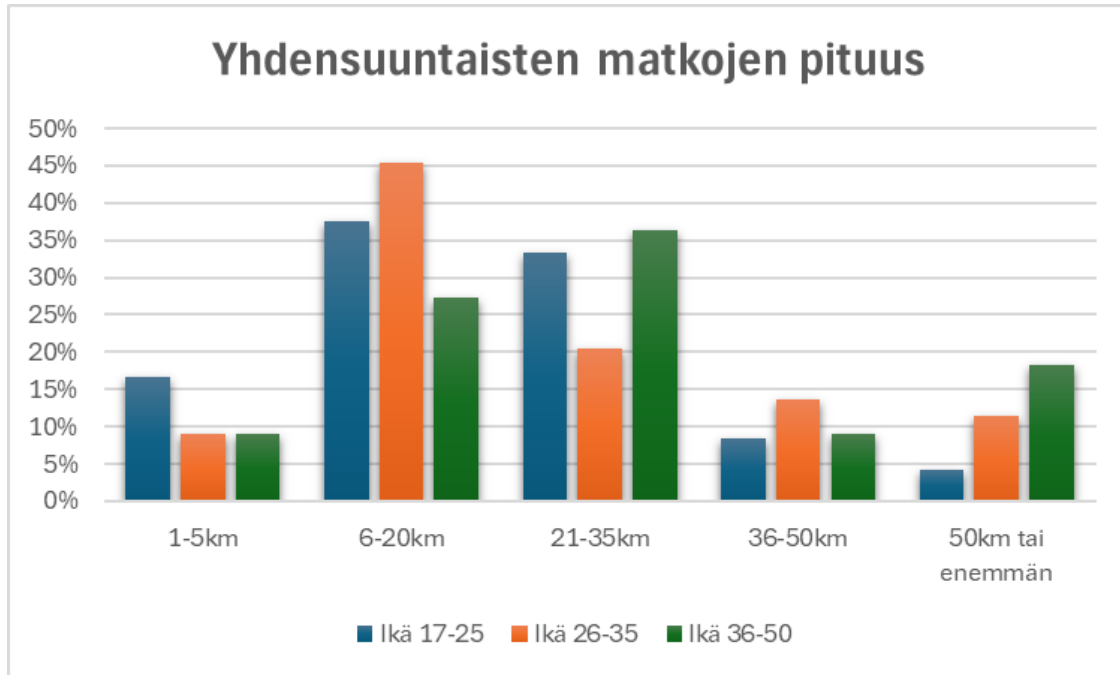


Kuva 8. Kyselyn vastaajien yhdensuuntaisten matkojen pituus sukupuolittain.

Ikäryhmittäin auton omistavien vastaajien ajotaajuudessa huomattavin ero oli että 26–35-vuotiaiden ikäryhmällä päivittäinen ajo oli harvinaisempaa kuin muilla ikäryhmillä, ja 1–3 päivänä viikosta tai harvemmin ajaminen oli 26–35-vuotiaiden ikäryhmällä yleisempää kuin muilla ikäryhmillä. Huomattavimpia eroja eri ikäryhmien yhdensuuntaisten matkojen pituuksissa olivat lyhyiden 1–5 kilometriä pitkien matkojen määrä 17–25-vuotiaiden ikäryhmällä verrattuna muihin ikäryhmiin, 6–20 kilometriä pitkien matkojen määrä 26–35-vuotiaiden ikäryhmässä muihin ikäryhmiin verrattuna ja 50 kilometriä tai pidempien matkojen määrä 36–50-vuotiaiden ikäryhmässä verrattuna muihin ikäryhmiin. Alla graafit eri ikäryhmien ajotaajuuksista sekä yhdensuuntaisten matkojen pituuksista, graafeissa kuvatut prosenttiosuudet kuvaavat ajotaajuuden ja yhdensuuntaisten matkojen pituuksien jakautumista kunkin ikäryhmän kesken.



Kuva 9. Kyselyn vastaajien ajotaajuus ikäryhmittäin.



Kuva 10. Vastaajien yhdensuuntaisten matkojen pituus ikäryhmittäin.

Asuinalueen huomattavin vaikutus kyselyyn vastanneiden autonomistajien ajotaajuuteen oli se, että omakotitaloalueella asuvista yli 50 prosenttia ajoi autollaan päivittäin, ja vain 9 prosenttia omakotitaloalueella asuvista ajoi autollaan 1–3 päivänä viikossa. Kaupungin keskustaa tai kantakautunkia vastaavalla alueella ja haja-asutusalueella asuvien vastaajien ajotaajuus jakautui lähes tasan vastausvaihtoehtojen päivittäin, 4–6 päivänä viikossa ja 1–3 päivänä viikossa kesken.

3.2.3 Tietoisuus 55 -valmiuspaketista

Tässä osiossa tarkastellaan vastaajien tietoisuutta 55-valmiuspaketista ja heidän asenteitaan ja reaktioitaan siihen. Pyritään arvioimaan, kuinka laajalti valmiuspaketti tunnetaan kuluttajien keskuudessa ja millaisia odotuksia ja huolenaiheita siihen liittyy auton hankintaprosessissa.

Kyselyyn vastanneista 92 henkilöstä vain yksi vastasi olevansa melko hyvin tietoinen Euroopan unionin 55-valmiuspaketista, 10 henkilöä vastasi olevansa hieman tietoisia valmiuspaketista ja 80 henkilöä vastasi, että he eivät ole lainkaan tietoisia valmiuspaketista, jättäen yhden vastaajan vastauksen tyhjäksi. Kun kyselyn vastauksia tarkasteltiin sukupuolittain, ilmeni että tietoisuus valmiuspaketista oli naisten keskuudessa hieman yleisempää kuin miesten, mutta ainoa melko hyvin tietoinen -vastaus kysymykseen ” Kuinka tietoinen olet EU:n 55 -valmiuspaketista ja sen vaikutuksista henkilöautoja koskeviin säännöksiin?” oli mieheltä.



Kuva 11. Kyselyn vastaajien tietoisuus 55-valmiuspaketista sukupuolittain.

Ikäryhmittäin valmiuspaketista tietoisia oli ainoastaan 17–25-vuotiaiden ryhmässä sekä 26–35-vuotiaiden ryhmässä. Ristitaulukoimalla kyselyn vastauksia koskien auton käyttöä ja tietoisuutta Euroopan unionin 55-valmiuspaketista, kävi ilmi, että tietoisuus valmiuspaketista oli yleisintä niillä vastaajilla, jotka käyttivät autoaan 4–6 päivänä viikosta, ja joiden yhdensuuntaiset matkat olivat 36–50 kilometriä. Valmiuspaketista vähiten tietoisia olivat ne vastaajat, jotka käyttivät autoaan vain 1–3 päivänä viikosta, ja vastaajat, jotka ajoivat enimmäkseen yli 50 kilometrin yhdensuuntaisia matkoja.

Vaikka tietoisuuden valmiuspaketista ja auton käyttöön liittyvien- ja demografisten tekijöiden väliltä ei löytynyt tilastollisesti merkittävää yhteyttä, ristiintaulukoimalla samoja muuttujia löytyi joitakin pieniä eroja.

Lisäksi kyselyssä kysyttiin ”Kuinka tärkeänä pidät ajoneuvon ympäristöystävällisyyttä valitessasi autoa?”. Kaikista kyselyn vastaajista 10,8 prosenttia piti auton ympäristöystävällisyyttä erittäin- tai hyvin tärkeänä, jotka olivat viisi asteisen vastausvaihtoehdot kaksi korkeinta vastausta. Vastaavasti 72,8 prosenttia vastaajista valitsi vaihtoehdoista kaksi alinta vastausvaihtoehtoa, jotka olivat ei lainkaan tärkeänä ja hieman tärkeänä. Tarkastelemalla tätä kysymystä regressioanalyysillä, ilmeni että suurin yhteys ajoneuvon ympäristöystävällisyyden tärkeydelle oli kiinnostus hankkia hybridi- tai sähköauto näiden välisen b-arvon ollessa 0.381 ja p-arvon <0.001.

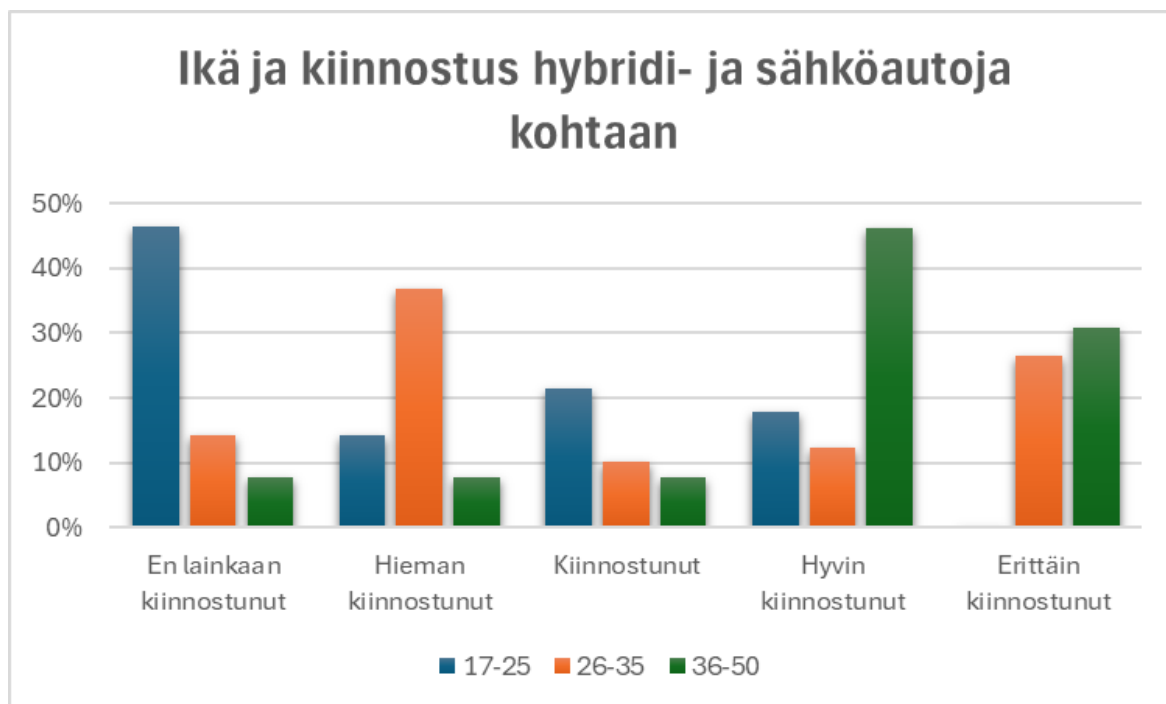
3.2.4 Kiinnostus hybridi- tai sähköauton hankintaan

Tässä osiossa tutkitaan kyselyyn vastanneiden halukkuutta hankkia seuraavaksi autokseen hybridi- tai sähköauton, sekä pyritään selvittämään, miten valmiuspaketin sisältämät ilmastopoliittiset toimenpiteet ja sääntelyvaatimukset vaikuttavat kuluttajien valintoihin autonvalinnassa.

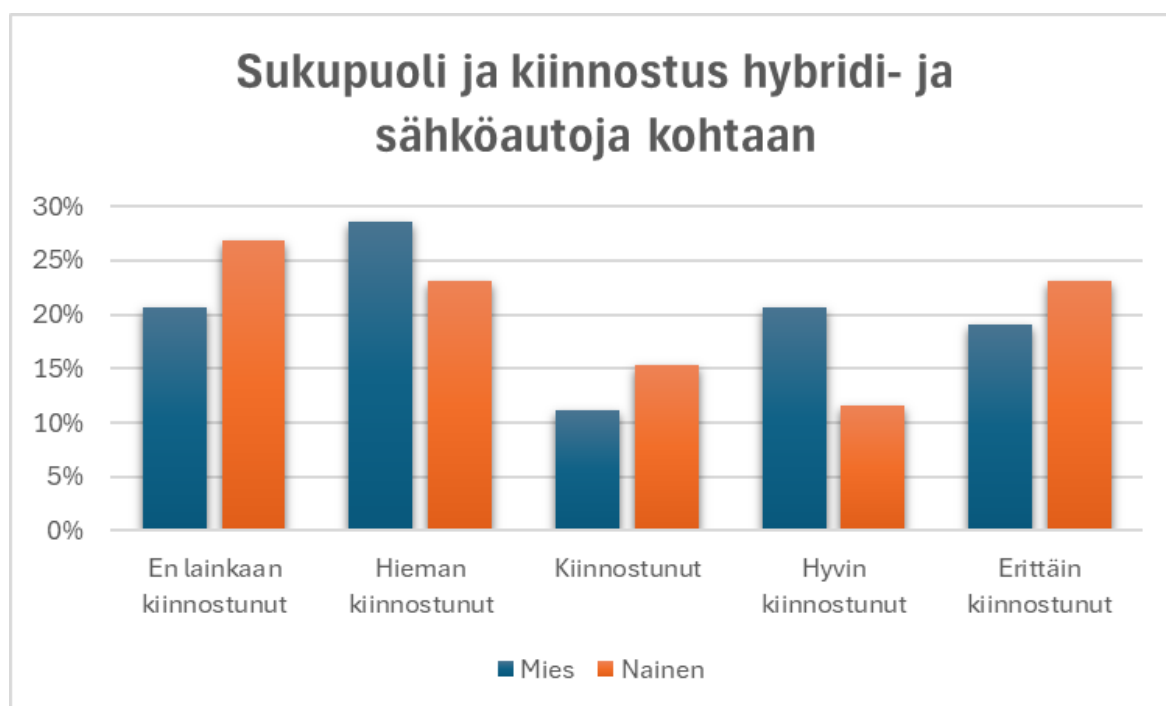
Analyysissä tarkastellaan erityisesti vastaajien suhtautumista ympäristöystävällisiin vaihtoehtoihin ja uusiin teknologioihin, kuten sähkö- ja hybridi-autoihin, jotka saattavat tulla houkuttelevammiksi valinnaksi valmiuspaketin myötä. Lisäksi arvioidaan, miten tiukemmat päästönormit ja mahdolliset muutokset verotuksessa vaikuttavat kuluttajien päätöksentekoon auton ostamisessa. Tavoitteena on saada syvällistä ymmärrystä siitä, miten ilmastopoliittiset toimenpiteet ohjaavat kuluttajien valintoja auton hankintaprosessissa ja miten tämä heijastuu käytännössä markkinoilla.

Kyselyyn vastanneista 92 henkilöstä 38,1 prosenttia vastasi olevansa hyvin tai erittäin kiinnostunut hankkimaan seuraavaksi autokseen hybridi- tai sähköauton, 39,1 prosenttia oli hieman kiinnostunut tai kiinnostunut hankkimaan seuraavaksi autokseen hybridi- tai sähköauton ja 22,8 prosenttia vastaajista ei ollut lainkaan kiinnostuneita hankkimaan seuraavaksi autokseen hybridi- tai sähköautoa.

Tarkastelemalla regressioanalyysillä vastaajien demografisia tietoja, suhtautumista auton ympäristöystävällisyyteen, auton hinnan vaikutusta auton valintaan sekä vastaajien auton käyttöä verrattuna vastaajien kiinnostukseen hankkia hybridi- tai sähköauto joko ensiautokseen tai seuraavan auton vaihdon yhteydessä kävi ilmi, että kyselyyn vastanneiden kesken ikä ja sukupuoli olivat merkittävimmät tekijät kiinnostukseen hybridi- ja sähköauton hankintaa kohtaan. Iän ja kiinnostuksen hankkia hybridi- tai sähköauto välinen b-arvo oli 0.584 ja p-arvo 0.003, eli kun vastaajan ikäryhmä kasvoi yhdellä yksiköllä, niin kiinnostus hybridi- ja sähköautoja kohtaan nousi 0.584 yksikköä ja alle 0.01 suuruinen p-arvo tarkoittaa tämän olevan tilastollisesti merkittävä tieto. Sukupuolen ja kiinnostuksen hankkia hybridi- tai sähköauto välinen b-arvo oli puolestaan -0.517 ja p-arvo 0.029, joka viittaa siihen, että naisilla on suurempi kiinnostus hybridi- ja sähköautoja kohtaan, ja löydös on tilastollisesti merkittävä p-arvon ollessa alle 0.05. Alla graafi ristiintaulukoinnista vastaajien iästä ja kiinnostuksesta hankkia seuraavaksi autokseen hybridi- tai sähköauto sekä vastaajien sukupuolesta ja kiinnostuksesta hankkia hybridi- tai sähköauto.



Kuva 12. Kiinnostus hybridi- ja sähköautoja kohtaan ikäryhmittäin.

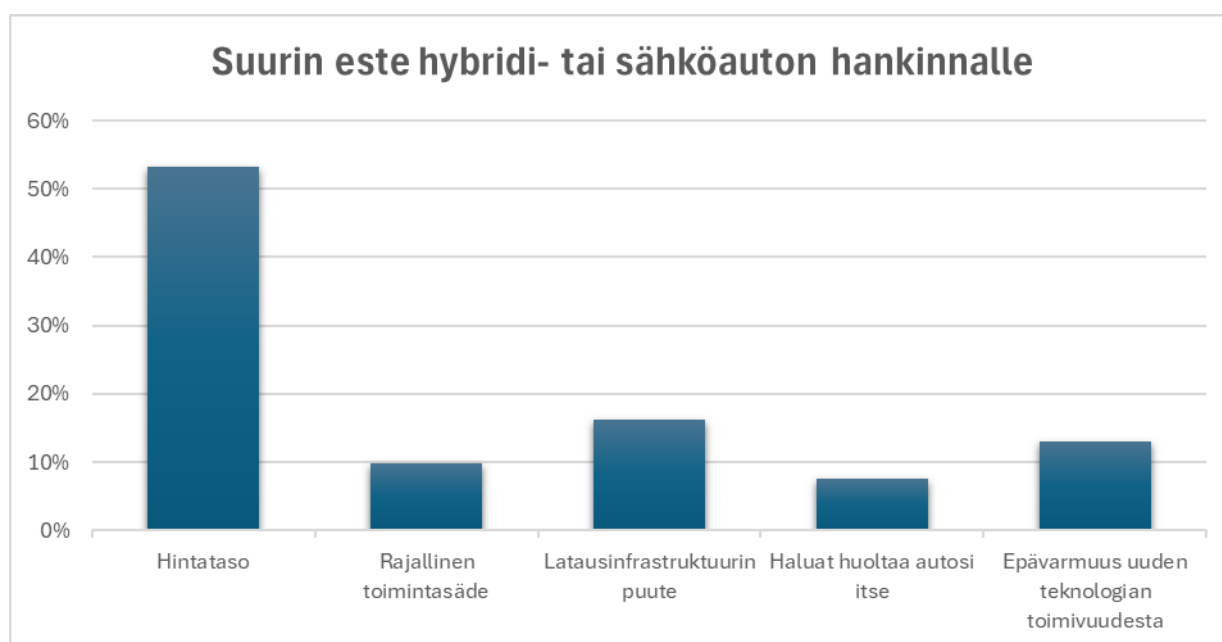


Kuva 13. Kiinnostus hybridi- ja sähköautoja kohtaan sukupuolittain.

Ristiintaulukoimalla vastaajien asuinalueita ja kiinnostusta hybridi- tai sähköauton hankintaa kohtaan ilmeni, että omakotitaloalueella asuvat vastaajat olivat yleisesti kiinnostuneempia hybridi- ja sähköauton hankinnasta. Lisäksi vertaamalla vastaajien tietoisuutta hybridi- ja sähköautoiluun kannustavista toimista, kuten kotilatauspisteiden asennustuesta olivat omakotitaloalueella asuvat näistä enemmän tietoisia kuin muut vastaajat.

Ristiintaulukoimalla kyselyn vastauksia kysymyksiin koskien vastaajien halukkuutta hankkia seuraavaksi autokseen sähkö- tai hybridi-auto ja tietoisuutta Euroopan unionin 55-valmiuspaketista, kävi ilmi, ettei näiden kahden tekijän välillä ollut huomattavaa korrelaatiota. Niistä vastaajista jotka eivät tunteneet ennen kyselyyn vastaamista valmiuspakettia yhteensä 50 prosenttia vastasi olevansa joko kiinnostunut, hyvin kiinnostunut tai erittäin kiinnostunut hankkimaan sähkö- tai hybridi-auton joko ensiautokseen tai seuraavan autonvaihdon yhteydessä. Niiden vastaajien kesken, jotka vastasivat olevansa hieman tietoisia valmiuspaketista, vastaava luku oli myös 50 prosenttia. Kyselyn ainoa vastaaja, joka tunsi valmiuspaketin melko hyvin vastatessaan kyselyyn vastasi olevansa erittäin kiinnostunut hankkimaan sähkö- tai hybridi-auton seuraavaksi autokseen, tätä ei kuitenkaan voida pitää tilastollisesti merkittävänä.

Jotta saataisiin selville yleisimmät syyt, joiden takia ihmiset eivät ole vielä valmiita hankkimaan hybridi- tai sähköautoa, tutkimusta varten tehdyssä kyselyssä oli kysymys ”Mikä on suurin este sähkö- tai hybridi-auton hankinnassa sinun mielestäsi?”. Selkeästi yleisin syy oli hybridi- ja sähköautojen hintataso. Esimerkiksi uusi Tesla Model 3 täyssähköauto maksaa tämän opinnäytetyön tekohetkellä uutena halvimmillaan 41 990 euroa. (Tesla 2024.)



Kuva 14. Kyselyn vastaajien kokemat esteet hybridi- tai sähköauton hankinnalle.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

Opinnäytetyön viimeisessä osassa tiivistetään numeeriset ja tilastolliset tulokset tutkimuksen eri osista, käydään läpi mitä saaduista tuloksista on pääteltävissä sekä tiivistetään tutkimus ja pohditaan, onko tutkimuskysymyksiin saatu vastaus.

4.1 Tutkimuksen tulokset

Tutkimusta varten tehtyyn kyselyyn vastattiin yhteensä 92 kertaa. Suurin osa vastaajista, 53 prosenttia kuului 26–35-vuotiaiden ryhmään. Kyselyn vastauksissa tarjotut ikäryhmät olivat 17–25, 26–35, 36–50, 51–69 ja 70 vuotta tai enemmän. Vastaajien sukupuolijakauma puolestaan oli 69 prosenttia miehiä, 28 prosenttia naisia, joiden lisäksi 3 prosenttia oli valinnut jättää sukupuolensa kertomatta. Kyselyn vastaajista 52 prosenttia asui kaupungissa, 43 prosenttia omakotitaloalueella taajamassa ja loput 5 prosenttia haja-asutusalueella.

Opinnäytetyössä pyrittiin myös selvittämään, onko ihmisten auton käytöllä yhteyttä siihen, kuinka tietoisia he ovat henkilöautoja koskevista poliittisista toimenpiteistä, kuten 55-valmiuspaketista. Kyselyn vastauksista selvisi, että 89 prosenttia kyselyyn vastanneista omisti auton, tai heillä oli käytössään leasing-auto. 35 prosenttia niistä vastaajista, jotka omistivat auton, sanoivat ajavansa päivittäin, 32 prosenttia 4–6 päivänä viikossa ja 20 prosenttia 1–3 päivänä viikossa. Eniten, 36 prosenttia vastaajista, ilmoitti yhdensuuntaisten matkojensa pituudeksi 6–20 kilometriä, kun taas 23 prosenttia vastaajista kertoi matkojensa olevan 21–35 kilometriä pitkiä. Sen jälkeen 11 prosenttia ilmoitti matkojensa pituudeksi 36–50 kilometriä, kun taas 10 prosenttia ilmoitti matkojensa olevan 1–5 kilometriä pitkiä. Vain 9 prosenttia vastaajista ilmoitti matkojensa olevan 50 kilometriä tai enemmän.

Vain 11 prosenttia kyselyyn vastanneista sanoi olevansa hieman tietoisia Euroopan unionin 55-valmiuspaketista, kun taas suurin osa vastaajista, noin 88 prosenttia ei ollut lainkaan tietoisia valmiuspaketista.

Opinnäytetyön pääkysymys oli miten Euroopan unionin 55-valmiuspaketti vaikuttaa kuluttajien ajoneuvojen hankintaan liittyvään päätöksentekoon. Tämän selvittämiseksi etsittiin korrelaatiota kyselyn vastaajien tietoisuuden valmiuspaketista ja vastaajien halukkuuden hankkia seuraavaksi autokseen hybridi- tai sähköauto välillä. Näiden kahden tekijän välillä ei ollut löydettävissä tilastollisesti merkittävää korrelaatiota. Opinnäytetyössä selvitettiin regressioanalyysillä mitkä kyselyyn vastanneiden demografisista- tai auton käyttöön liittyvistä tekijöistä vaikuttivat eniten siihen, ovatko he kiinnostuneita hankkimaan hybridi- tai sähköauton. Suurin näin löydetty yhteys oli iän ja

kiinnostuksen hybridi- tai sähköauton hankintaa kohtaan välillä, b-arvo näiden kahden välillä oli 0.584 ja p-arvo 0.003. Toiseksi eniten kiinnostukseen hankkia hybridi- tai sähköauto vaikutti sukupuoli, näiden välinen b-arvo oli 0.517 ja p-arvo 0.029, tarkoittaen että kiinnostus hankkia hybridi- tai sähköauto oli yleisempää naisilla kuin miehillä.

Suurimpana esteenä hybridi- tai sähköauton hankkimiselle pidettiin kyselyn vastanneiden keskuudessa näiden hintatasoa, jonka jälkeen suurimpina esteinä pidettiin latausinfrastruktuurin puutetta sekä epävarmuutta uuden teknologian toimivuudesta.

4.2 Havainnot

Saaduista vastauksista voidaan päätellä, että kuluttajien kiinnostukseen hankkia hybridi- tai sähköauto ensiautokseen tai seuraavan autonvaihdon yhteydessä ja tuntemuksen Euroopan unionin 55-valmiuspaketin välillä ei ole yhteyttä. Kyselyn tuloksista selvisi kuitenkin se, että kiinnostus hybridi- tai sähköauton hankintaan on yhteydessä ikään ja sukupuoleen niin, että kun vastaajien ikä kasvoi, kasvoi myös kiinnostus hybridi- tai sähköauton hankintaa kohtaan. Tämän lisäksi suurempi osuus naisista kuin miehistä vastasi olevansa kiinnostunut hankkimaan hybridi- tai sähköauton.

Kyselyn vastauksista kävi myös ilmi, että päivittäinen ajaminen oli yleisempää 17–25-vuotiaiden ja 36–50-vuotiaiden keskuudessa kuin 26–35-vuotiaiden keskuudesta. Vastaavasti satunnaisempi ajo 1–3 päivänä viikossa tai harvemmin kuin kerran viikossa oli yleisempää 25–36-vuotiaiden keskuudessa. Tämä voi olla selitettävissä sillä, että 26–35-vuotiaiden ryhmässä etäyön mahdollistava tietotyö on yleisempää kuin työelämän alkuvaiheessa olevilla 17–25-vuotiailla, ja avoimuus uusia toimintatapoja kohtaan voi olla yleisempää 26–35-vuotiaiden kuin 36–50-vuotiaiden keskuudessa.

Kyselyyn vastanneilta kysyttiin mitkä ovat heidän mukaansa tehokkaimmat keinot kannustaa kuluttajia harkitsemaan seuraavaksi autokseen hybridi- tai sähköautoa. Näitä olivat laajempi latausinfrastruktuuri, joka tarkoittaisi enemmän julkisia latauspisteitä, sekä parempaa saatavuutta ja helpoutta lataamiseen eri alueilla. Laajempi latausverkosto lisäisi sähköautojen houkuttelevuutta ja käytännöllisyyttä päivittäisessä käytössä. Laajemman latausinfrastruktuuri lisäksi vastaajat pitivät hankintatukia ja verohelpotuksia toimivina keinoina lisätä kiinnostusta hybridi- tai sähköauton hankintaa kohtaan. Traficom on myöntänyt vuonna 2022 hankittujen täyssähköautojen ostamiseen hankintatukea, tätä ei kuitenkaan enää ole saatavilla kuin täyssähköisiin paketti- ja kuorma-autoihin. Laajemman latausinfrastruktuurin sekä hankintatuen ja verohelpotusten lisäksi kyselyyn vastanneet pitivät hybridi- ja sähköautojen eduista markkinointia ja tiedotusta toimivana tapana lisätä näiden houkuttelevuutta. (Traficom 2024.)

4.3 Johtopäätökset

Vaikka vastaajien tietoisuuden Euroopan unionin 55-valmiuspaketista ja kiinnostuksen hankkia hybridi- tai sähköauton välillä ei löytynyt yhteyttä, saatiin tutkimuksesta selville ensinnäkin se, että suurin osa kyselyn vastaajista ei tuntenut 55-valmiuspakettia. Tämä oli mielestäni melko yllättävää, koska osana valmiuspakettia on tavoite, että kaikkien markkinoille tulevien uusien henkilöautojen tulisi olla täysin hiilidioksidipäästöttömiä vuodesta 2035 alkaen. Tämä on valtava askel autoteollisuudelle ja autoilulle, mutta toisaalta vuoteen 2035 on tämän opinnäytetyön tekohetkellä vielä yli 10 vuotta aikaa. 55-valmiuspakettiin sisältyvästä tavoitteesta, joka pyrkii siihen, että uudet henkilöautot olisivat päästöttömiä vuodesta 2035 alkaen uutisoidaan esimerkiksi Euroopan parlamentin omilla verkkosivuilla uusien bensiini- ja dieselautojen myyntikieltona. Tämä ei kuitenkaan pidä ihan sellaisenaan paikkaansa, koska esimerkiksi synteettisillä polttoaineilla toimivien autojen myynti sallitaan tulevaisuudessakin. (Euroopan parlamentti 2023; Helsingin Sanomat 2023.)

Monet vastaajista pitivät hankintatukia ja verohelpotuksia tehokkaina tapoina edistää kuluttajien kiinnostusta hybridi- ja sähköautoja kohtaan. Tämän opinnäytetyön tekohetkellä kuitenkin tällaisia hankintatukia ei ole saatavilla henkilöautomallisille hybridi- tai sähköautoille. Lisäksi täyssähköisten autojen verotusta on nostettu vuoden 2023 lokakuussa. Tämä viestii mielestäni siitä, että Suomen hallinto ei pidä polttomoottoriautoista luopumista kovinkaan tärkeänä vielä, tai sen tukemiseen ei ole riittävästi varoja. Helsingin Sanomat 2023.)

Moni opinnäytetyötä varten tehtyyn kyselyyn vastannutta mainitsi latausinfrastruktuurin puutteen esteeksi hybridi- tai sähköauton hankinnalle, Euroopan unioni kuitenkin vaatii jäsenmaitaan rakentamaan TEN-T-runkoverkon reiteille vähintään 60 kilometrin välein teholtaan vähinään 400 kilowatin latausasemia henkilöautoille vuoteen 2026 mennessä. Esimerkiksi näkyvä tiedottaminen tästä voisi antaa kuluttajille luottamusta siihen, että latausinfrastruktuuri tulee olemaan riittävä lataushybrideille sekä sähköautoille ainakin TEN-T-runkoverkon alueella, joka käsittää Suomessa moottoritiet Helsingin ja Turun välillä, Helsingin ja Kotkan välillä sekä Helsingin ja Oulun välillä. (Euroopan parlamentti 2023.)

4.4 Oman oppimisen arviointi

Opinnäytetyön aihe heräsi siitä, kun näin itse uutisotsikoissa Euroopan unionin 55-valmiuspakettia koskevan uutisen, jota pidin mielenkiintoisena, etenkin sitä, kuinka osana valmiuspakettia on uusien polttomoottorikäyttöisiä koskeva myyntikielto vuodesta 2035 alkaen. Halusin selvittää ovatko

kuluttajat tietoisia näin suuresta henkilöautoja koskevasta muutoksesta, ja jos ovat, ottavatko he sitä vielä huomioon valitessaan joko ensiautoaan, tai seuraavan autonvaihdon yhteydessä hankittavaa autoa.

Aloitin opinnäytetyöprosessin vuoden 2023 keväällä, mutta jouduin jättämään opinnäytetyön tauolle, koska työtehtäväni muuttuivat ja jouduin siihen liittyen opiskella todella paljon hallintolakia sekä verolainsäädäntöä, jonka takia en saanut tehtyä vapaa-ajallani opinnäytetyötä. Töiden loputtua vuoden 2023 loppuessa jatkoin opinnäytetyön tekoa samalla kun suoritin viimeiset kurssini Haaga-Heliassa. Opinnäytetyön tekeminen oli aluksi haastavaa ja hidasta, koska siitä kun olin suorittanut tutkimustyön perusteet ja menetelmät -kurssin oli jo lähes vuosi ja olin unohtanut paljon niitä asioita, joita kurssilla opeteltiin tukemaan opinnäytetyön teossa. Sain kuitenkin edistettyä työtä. Seuraavana haasteena esittäytyi kanavan löytäminen opinnäytetyön kyselyä varten, koska työllä ei ollut toimeksiantajaa, jonka valmiita jakelukanavia olisin voinut hyödyntää. Päädyin jakamaan linkkiä kyselyyn Jodelin kautta, ja sain viikossa hieman alle 100 vastausta kyselyyn. Kyselyn tulosten analysointi oli aluksi haastavaa, koska en ollut käyttänyt SPSS:ää melkein vuoteen, sain kuitenkin melko pian palautettua mieleeni mitä eri analyyseillä voi selvittää ja miten.

Sain opinnäytetyön valmiiksi, mutta koin lähes jatkuvasti, että jonkin asian olisi voinut tehdä paremmin. Toivon että lopputulos on vähintään tyydyttävä.

Lähteet

Bergström, S. & Leppänen, A. 2015. Yrityksen asiakasmarkkinointi. 16. uudistettu painos. Edita. Helsinki.

Ciucci, M. 2023. Energiatehokkuus. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/69/energiatehokkuus> Luettu: 12.5.2024

Euroopan komissio. 2021. Trans-European transport network. Luettavissa: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/SchematicA0_EUcorridor_map.pdf Luettu: 12.5.2024

Euroopan komissio. 2024. Automotive industry. Luettavissa: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry_en?prefLang=fi Luettu: 12.5.2024

Euroopan parlamentti. 2019. Autojen hiilidioksidipäästöt: tietoa ja tilastoja. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/society/20190313STO31218/autojen-hiilidioksidipaastot-tietoa-ja-tilastoja> Luettu: 12.5.2024

Euroopan parlamentti. 2022. EU:n päästökauppajärjestelmä ja sen uudistaminen. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/topics/fi/article/20170213STO62208/eu-n-paastokauppajarjestelma> Luettu: 12.5.2024

Euroopan parlamentti. 2023. Hiilidioksidipäästöjä vähentämässä: EU:n tavoitteet ja toimet. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/topics/fi/article/20180305STO99003/hiilidioksidipaastoja-vahtamassa-eu-n-tavoitteet-ja-toimet> Luettu: 12.5.2024

Euroopan parlamentti. 2023. Mepit hyväksyivät uudet säännöt: lisää latausasemia ja puhtaampia meripolttoaineita. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/press-room/20230707IPR02419/lisaa-latausasemia-ja-puhtaampia-meripolttoaineita> Luettu: 12.5.2024

Euroopan parlamentti. 2023. Uusien bensiini- ja dieselautojen myyntikielto – mitä vuosi 2035 tuo mukanaan? Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/topics/fi/article/20221019STO44572/uusien-bensiini-ja-dieselautojen-myyntikielto-mita-vuosi-2035-tuo-mukanaan> Luettu: 12.5.2024

Euroopan parlamentti. 2024. Energiatehokkuus. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/69/energiatehokkuus> Luettu: 12.5.2024

Eurooppa-neuvosto. 2023. 55-valmiuspaketti. Luettavissa: <https://www.consilium.europa.eu/fi/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/> Luettu: 12.5.2024

Eurooppa-neuvosto. 2023. Euroopan vihreän kehityksen ohjelma. Luettavissa: <https://www.consilium.europa.eu/fi/policies/green-deal/> Luettu: 12.5.2024

Eurooppa-neuvosto. 2023. Uusiutuva energia: neuvostolta uudet säännöt. Luettavissa: <https://www.consilium.europa.eu/fi/press/press-releases/2023/10/09/renewable-energy-council-adopts-new-rules/> Luettu: 12.5.2024

Eurooppa-neuvosto. 2024. Ilmastotavoitteet ja EU:n ulkopolitiikka. Luettavissa: <https://www.consilium.europa.eu/fi/policies/climate-change/climate-external-policy/>

Eurooppa-neuvosto. 2024. Pariisin ilmastopöytäkirja. Luettavissa: <https://www.consilium.europa.eu/fi/policies/climate-change/paris-agreement/> Luettu: 12.5.2024

Helsingin Sanomat. 2023. Bensiini- ja dieselautojen kielto vesittymässä, kohtalo ratkeaa lopullisesti tiistaina. Luettavissa: <https://www.hs.fi/talous/art-2000009480840.html> Luettu: 12.5.2024

Helsingin Sanomat. 2023. Sähköautojen verotus kiristyy lokakuussa – näin nousu osuu sinuun. Luettavissa: <https://www.hs.fi/talous/art-2000009872768.html> Luettu: 12.5.2024

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2024. Ajoneuvokannan tilastot. Luettavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot> Luettu: 12.5.2024

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2024. Hae sähköauton hankintatukea 1.1.2022 alkaen. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-sahkoauton-hankintatukea-112022-alkaen> Luettu: 12.5.2024

Statista. 2024. Social media: Jodel users in Finland. Luettavissa: <https://www.statista.com/study/73515/social-media-jodel-users-in-finland/> Luettu: 12.5.2024

Tilastokeskus. 2024. Suomen ajoneuvokanta kasvoi vuonna 2023. Luettavissa: <https://stat.fi/julkaisu/clmsxbot4egug0avy55h65yjs> Luettu: 12.5.2024

Tesla. 2024. Model 3. Luettavissa: https://www.tesla.com/fi_fi/model3-choose Luettu: 12.5.2024

Ympäristöministeriö. 2023. Mitä on kestävä kehitys?. Luettavissa: <https://ym.fi/mita-on-kestava-kehitys> Luettu: 12.5.2024

Liitteet

Liite 1. Kyselyn rakenne

1. Sukupuoli

- Mies
- Nainen
- Muu
- En halua kertoa

2. Ikä

- 17-25
- 26-35
- 36-50
- 51-69
- 70 tai yli

3. Mikä seuraavista kuvaa parhaiten asuinaluettasi?

- Kaupungin keskusta tai kantakaupunki
- Omakotitaloalue taajamassa
- Taajaman ulkopuolinen haja-asutusalue

4. Omistatko tällä hetkellä auton?

- Kyllä
- En

Kysymykset 5 ja 6 näkyvät ainoastaan niille vastaajille, jotka ovat vastanneet omistavansa auton.

5. Kuinka usein ajat autollasi?

- Päivittäin
- 4-6 päivänä viikossa
- 1-3 päivänä viikossa
- Harvemmin kuin kerran viikossa

6. Kuinka pitkiä ajamasi yhdensuuntaiset matkat ovat yleensä?

- 1-5km
- 6-20km
- 21-35km

- 36-50km
- 50km tai enemmän

7. Kuinka tietoinen olet EU:n 55 -valmiuspaketista ja sen vaikutuksista henkilöautoja koskeviin säännöksiin?

- En lainkaan tietoinen
- Hieman tietoinen
- Melko hyvin tietoinen
- Hyvin tietoinen
- Erittäin tietoinen

8. Kuinka tärkeänä pidät ajoneuvon ympäristöystävällisyyttä valitessasi autoa?

- En lainkaan tärkeänä
- Hieman tärkeänä
- Tärkeänä
- Hyvin tärkeänä
- Erittäin tärkeänä

9. Kuinka kiinnostunut olet hankkimaan sähkö- tai hybridauton ensiautoksesi tai seuraavan autonvaihdon yhteydessä?

- En lainkaan kiinnostunut
- Hieman kiinnostunut
- Kiinnostunut
- Hyvin kiinnostunut
- Erittäin kiinnostunut

10. Mikä on suurin este sähkö- tai hybridauton hankinnassa sinun mielestäsi?

- Hintataso
- Rajallinen toimintasäde
- Latausinfrastruktuurin puute
- Haluat huoltaa autosi itse
- Epävarmuus uuden teknologian toimivuudesta

11. Kuinka paljon hinta vaikuttaa päätökseesi valita tietty henkilöauto?

- Ei lainkaan
- Vähän

- Melko paljon
- Paljon
- Erittäin paljon

12. Kuinka tärkeänä pidät teknisiä ominaisuuksia, kuten moottorin suorituskykyä ja ajoneuvon ajotuntumaa, ostopäätöstä tehdessäsi?

- Ei lainkaan tärkeänä
- Hieman tärkeänä
- Tärkeänä
- Hyvin tärkeänä
- Erittäin tärkeänä

13. Kuinka tietoinen olet valtion ja yritysten tarjoamista tukitoimenpiteistä, kuten latausinfrastruktuurin rakentamisesta, kotilatauspisteen asentamisen tuesta ja uusien ensirekisteröityjen täyssähköautojen verovapaudesta?

- En lainkaan tietoinen
- Hieman tietoinen
- Melko tietoinen
- Hyvin tietoinen
- Erittäin tietoinen

14. Mitkä ovat mielestäsi tehokkaimmat toimenpiteet, joita poliittiset päättäjät ja yritykset voivat tehdä kannustaakseen valitsemaan sähkö- ja lataushybridiajoneuvoja? (Tähän kysymykseen voi valita useamman vastausvaihtoehdon)

- Laajempi latausinfrastruktuuri
- Hankintatuki ja verohelpotukset
- Markkinointi ja tiedotus sähkö- ja lataushybrideihin liittyen
- Hintojen alentaminen
- Muu, mikä?