

Traficom julkaisu 11/2026
ISSN 2669-8757
ISBN 978-952-425-016-0

Kysely sähköpakettiautojen, sähkökuorma-autojen ja kaasukuorma-autojen hankintatuen vaikutuksista 2025

Pauliina Aho Insight Director
Taloustutkimus Oy

Esipuhe

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta saattoi hakea vuosina 2020–2024 valtionavustusta uusien vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien kuorma- ja pakettiautojen hankintaan. Näiden valtionavustusten, niin sanottujen hankintatukien, tavoitteena oli vähentää liikenteestä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä ja vauhdittaa autokannan irtautumista fossiilisista käyttövoimista. Hankintatukea oli mahdollista saada kaasulla toimivan kuorma-auton hankintaan 1.12.2020 alkaen ja sähköllä toimivan kuorma- tai pakettiauton sekä kaasulla toimivan pakettiauton hankintaan 1.1.2022 alkaen. Kaasukäyttöisiä pakettiautoja hankittiin hankintatuettuna vain yksi kappale. Hankintatukea saattoi hakea myös vedyllä toimivan kaluston hankintaan 31.12.2023 alkaen, mutta yhtään vetyajoneuvoa koskevaa hakemusta ei koskaan tullut Traficomiin.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on valtionavustuslain (688/2001) mukaan velvollinen seuraamaan myöntämiensä valtionavustusten käytön tuloksellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta sekä vaikutuksia kilpailuun, eri väestöryhmien asemaan ja ympäristöön. Sekä kuorma-autojen että pakettiautojen avustuksia saattoivat hakea niin yksityishenkilöt kuin yritykset, joten valtionavustuslain lisäksi hankintatukia koski myös laki taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä edellytyksistä (429/2016). Sen mukaan tukiviranomaisen on määräajoin, viimeistään ennen tukiohjelman tai tukiohjelman ulkopuolisen yksittäisen tuen jatkamista tai muuttamista, arvioitava tuen vaikuttavuutta, tehokkuutta ja toimivuutta sen tarpeellisuuden ja kehittämistarpeiden selvittämiseksi. Lain esitöissä (HE 22/2016) määritellään, että arvioinnin suorittajan tulee olla ulkopuolinen taho suhteessa tuen myöntäjään. Näin ollen seurantatutkimuksen käytännön toteutuksen sekä analyysin toteutti Traficomin toimeksiannosta Taloustutkimus Oy.

Seurantatutkimus toteutettiin hankintatukikauden päättymisen jälkeen. Seurantatutkimuksen tavoitteena oli muun muassa selvittää, miten kuorma- ja pakettiautojen hankintatuki on vaikuttanut ajoneuvokannan muuttumiseen vähäpäästöisemmäksi, missä määrin tuet vaikuttivat sähköllä ja kaasulla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuuteen ja kysyntään sekä millaisia kokemuksia tukea hyödyntäneillä toimijoilla on tuen myötä hankituista sähkö- ja kaasukäyttöisistä ajoneuvoista. Kaasupakettiautoja ja vetykäyttöistä kalustoa ei hakemusten puutteen vuoksi sisällytetty tutkimukseen lainkaan.

Helsinki, 12. maaliskuuta 2026

Anni Hytti-Melasniemi
Johtava asiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Tausta

- Tuen myöntämisen perusteista säädettiin laissa vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (1289/2021).
- Lakeja koskevissa hallituksen esityksissä hankintatukien tavoitteiksi mainittiin:
 - Ajoneuvokannan uudistaminen vähäpäästöisemmäksi ja siten kasvihuonekaasujen vähentäminen (HE 215/2021)
 - Kansallisten tavoitteiden edistäminen ajoneuvomurroksen osalta ja edelleen liikenteen päästövähennysten saavuttamisen mahdollistaminen (HE 171/2022)
 - Sähköllä ja kaasulla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuuden ja kysynnän edistäminen (HE 215/2021):
 - sähköllä ja kaasulla toimivien kuorma-autojen sekä paketti-autojen hankintakustannuksien alentaminen, jolloin kyseisten ajoneuvojen hankinta olisi mahdollista aiempaa useammalle ajoneuvon ostajalle
 - vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen markkinoiden kehittymisen ja kuljetusalan vihreään siirtymän edistäminen (myös HE 171/2022).

Hankintatuen ehdot

Kaikkien ajoneuvotyyppien osalta yksityishenkilöt saattoivat hakea avustusta yhteen ja yritykset enintään viiteen ajoneuvoon vuodessa koko tukikauden ajan. Alla oleva taulukko tiivistää avustuksen enimmäismäärän ja ehdot ajoneuvotyypeittäin.

Ajoneuvotyyppi	Käyttövoima	Tuki max (€)	Keskeinen kriteeri
Kuorma-auto	Sähkö	6 000	Massa ≥ 3 501 kg
Kuorma-auto	Sähkö	12 000	Massa ≥ 6 000 kg
Kuorma-auto	Sähkö	18 000	Massa ≥ 16 000 kg
Kuorma-auto	Sähkö	25 000	Massa ≥ 26 000 kg
Kuorma-auto	Sähkö	40 000	Massa ≥ 18 000 kg & yhd. ≥ 40 000 kg tai massa ≥ 38 000 kg
Kuorma-auto	Sähkö	50 000	Massa ≥ 26 000 kg & yhd. ≥ 60 000 kg
Perävaunu	Sähkö	10 000	Massa ≥ 18 000 kg, akku ≥ 20 kWh
Kuorma-auto	Kaasu (CNG/CBG)	2 000	Massa ≥ 3 501 kg
Kuorma-auto	Kaasu (CNG/CBG)	4 000	Massa ≥ 6 000 kg
Kuorma-auto	Kaasu (CNG/CBG)	6 000	Massa ≥ 16 000 kg
Kuorma-auto	Kaasu (LNG/LBG)	14 000	LNG
Pakettiauto	Kaasu	2 000	Kantavuus ≥ 680 kg
Pakettiauto (pieni)	Sähkö	2 000	Hinta ≤ 50 000 €
Pakettiauto (keski)	Sähkö	4 000	Massa > 2 500 kg
Pakettiauto (suuri)	Sähkö	6 000	Akseliväli > 3,5 m

Toteutuneet hankintatuet

- Hankintatukea myönnettiin keskimäärin
 - 11 200 € kaasukuorma-autoa kohden
 - 22 700 € sähkökuorma-autoa kohden
 - 3 800 € sähköpakettiautoa kohden

Vuosi	Kaasukuorma-autot		Sähkökuorma-autot		Sähköpakettiautot	
	Lkm	Euroa yht	Lkm	Euroa	Lkm	Euroa
2020	21	161 000	-	-	-	-
2021	88	804 000	-	-	-	-
2022	21	291 112	7	114 000	169	633 495
2023	40	384 937	26	563 000	389	1 356 958
2024	126	1 567 814	39	815 998	377	1 209 505
2025	67	848 217	20	595 033	180	556 631
Yht	363	4 057 080	92	2 088 031	1 115	3 756 859

Kyselyn toteutus

Tutkimuksen tarkoitus

Taloustutkimus on toteuttanut Traficomin toimeksiannosta sähköpakettiautojen, sähkökuorma-autojen ja kaasukuorma-autojen hankintatuen vaikuttavuuteen liittyvän kyselyn.

Tutkimuksen kohderyhmä

Sähköpakettiauton, sähkökuorma-auton ja kaasukuorma-auton hankintatukea saaneet yritykset. Tilaaja toimitti hankintatukea saaneiden yritysten ja hankintatukihakemuksessa annettujen yhteyshenkilöiden tiedot tutkimuskutsun lähettämistä varten.

Tiedonkeruumenetelmä

Aineisto on kerätty Push to web-tiedonkeruuna. Kysely on toteutettu suomeksi.

Ajankohta

Aineisto kerättiin 3.11.2025-3.12.2025. Kyselyyn vastasi yhteensä 232 yritysten edustajaa.

Tutkimusaineistot

Tilaaajalle on toimitettu tämän raportin lisäksi tulostaulukoinnit ja data-aineisto Excel- muodossa.

LISÄTIETOJA

Pauliina Aho
Insight Director
pauliina.aho@taloustutkimus.fi

Puh. 010 7585 11

www.taloustutkimus.fi



Push to web-tiedonkeruu

- Push to web-tiedonkeruussa yrityksiin rekisterissä olevan yhteyshenkilön nimissä lähetettiin postitse tutkimuskutsu sähköiseen kyselyyn vastaamiseksi.
 - Kutsukirje lähetettiin 1 151 yhteystietoon 3.11.2025.
 - Eri yrityksiä rekisterissä oli yhteensä 717.
 - Tämän ryhmän ei-vastanneille lähetettiin muistutus sähköpostitse 18.11.2025 ja 28.11.2025.
- Kutsukirjeessä ohjattiin tutkimuksen nettisivulle, jossa kerrottiin tutkimuksesta. Nettisivulta siirryttiin varsinaiselle kyselylomakkeelle. Kyselyyn pääsi vastaamaan antamalla salasanan. Tutkimussivu hankintatukikysely.fi luotiin tätä tutkimusta varten. Kutsukirjeen saatetekstit on esitetty tämän raportin liitteenä.
- Vastaajia saatiin yhteensä 232. Vastausprosentti on 32,4 % (yritysten määrään suhteutettuna).

Vastaajamäärät ja vastausprosentit ajoneuvotyypeittäin:

 - Sähköpakettiautot 153 28,1 %
 - Sähkökuorma-autot 16 38,1 %
 - Kaasukuorma-autot 63 48,1 %

Tervetuloa vastaamaan hankinta- tukikyselyyn

Tämä kysely selvittää mm. kaluston hankinnan syitä sekä hankintatuen vaikutuksia ajoneuvokantaan. Kyselyn tuloksia käytetään arvioimaan, ovatko hankintatuet edistäneet lainsäädännön tuelle asettamia tavoitteita.

Kyselyn tuloksia ei käytetä valvontatarkoituksiin. Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista. Vastaukset ovat anonyymejä.

VASTAA KYSELYYN



Kuka toteuttaa tutkimuksen?

Tämä on kysely hankintatuista. Kyselyn toteuttamisesta vastaa Taloustutkimus Oy Traficom in toimeksiannosta.

Kuka toteuttaa tutkimuksen?

Tämä on kysely hankintatuista. Kyselyn toteuttamisesta vastaa Taloustutkimus Oy Traficom in toimeksiannosta.

Osoitelähde

Osoitelähde: Liikenneasioiden rekisteri, Traficom, PL 320, 00059 TRAFICOM

Aloitin kyselyn netissä, mutta joudun keskeyttämään sen

Tämä ei ole ongelma, voit sulkea kyselyn ja palata jatkamaan sitä toisena ajankohtana.

Kuka voi osallistua tähän kyselyyn?

Kutsukirjeen saanut tai muu henkilö yrityksessä, joka tietää kalustohankinnoista ja hankintatuen käytöstä hankinnoissa voi vastata tähän kyselyyn. Osallistumisesi on täysin vapaaehtoista, ja halutessasi voit keskeyttää osallistumisesi milloin tahansa.

Miten kyselyyn voi vastata?

Voit vastata suomeksi tai ruotsiksi. Näkörajoitteisten on helpointa käyttää mobiililaitetta.

Jos haluat apua tai lisää tietoa kyselystä, ole hyvä ja ota yhteyttä meihin
hankintatukikysely@taloustutkimus.fi

Luottamuksellisuus

Henkilötietojasi käsittelee Liikenne- ja viestintävirasto sekä Taloustutkimus Oy Liikenne- ja viestintäviraston lukuun. Tietojasi ei luovuteta eteenpäin, ei liitetä vastauksiin ja ne tuhoetaan tietoturvallisesti kyselyn päättymisen jälkeen. Et saa minkäänlaista "roskapostia" osallistumisen seurauksena.

Taloustutkimus taltioi antamasi vastaukset ja pitää ne luottamuksellisina. Tulosten analysoinnissa yhdistetään antamasi vastaukset muiden kyselyyn osallistuneiden henkilöiden vastausten kanssa. Tutkimuksesta kerätyistä tiedoista julkaistaan ainoastaan yleisiä tilastollisia yhteenvedoja, joista yksittäiset henkilöt eivät ole tunnistettavissa. Kerättyä vastausaineistoa voidaan luovuttaa eteenpäin viranomaiskäyttöön suunnittelu- ja selvitystyötä varten.

Vastaamalla kyselyyn, vastaaja antaa suostumuksensa antamiensa vastausten käyttöön edellä mainittuihin käyttötarkoituksiin.

Lisätietoja siitä, miten tietoa käytetään sekä tietoa oikeuksistasi saat kyselyn tietosuojaselosteesta Traficom in sivuilla <https://traficom.fi/fi/traficom/tietosuoja-trafficomissa/trafficomin-ilmoittautumislomakkeiden-kyselyiden-ja-selvitysten> sekä Taloustutkimuksen tietosuojakäytäntöihin Taloustutkimuksen sivuilla <https://www.taloustutkimus.fi/tietosuoja.html>.

Lisätietoja antaa Taloustutkimuksen tietosuojavastaava: tietosuoja@taloustutkimus.fi

Tietoja hankintatukea hakeneiden yritysten yhteystiedoista

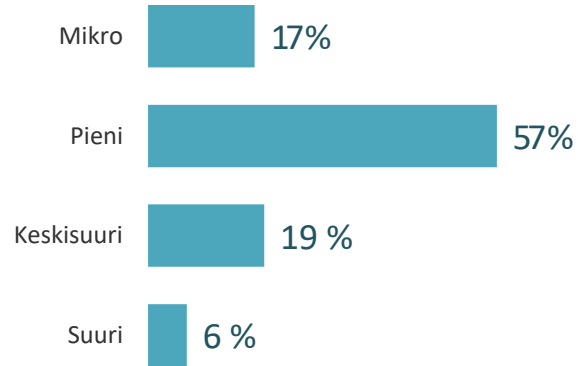
- Sähköpakettiautot
 - 842 yhteystietoriviä
 - 544 eri yritystä
 - 561 eri henkilöä
 - 117 yritystä, joilla useampi haku
 - Sähköpostimuistutuksia lähetettiin 540 henkilölle, joista 30 osoitetta palautui
- Sähkökuorma-autot
 - 82 yhteystietoriviä
 - 42 eri yritystä
 - 47 eri henkilöä
 - 18 yritystä, joilla useampi haku
 - Sähköpostimuistutuksia lähetettiin 43 henkilölle, joista 5 osoitetta palautui
- Kaasukuorma-autot
 - 131 yhteystietoriviä
 - 131 eri yritystä
 - 139 eri henkilöä
 - 44 yritystä, joilla useampi haku
 - Sähköpostimuistutuksia lähetettiin 119 henkilölle, joista 0 osoitetta palautui

Taustatiedot

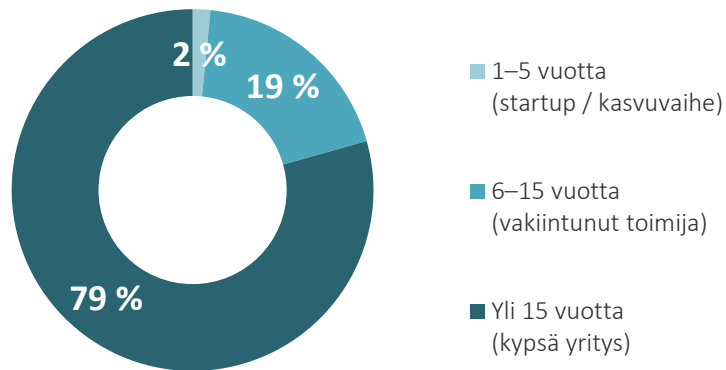
Vastaajien taustatiedot – Kaasukuorma-autot

n=63

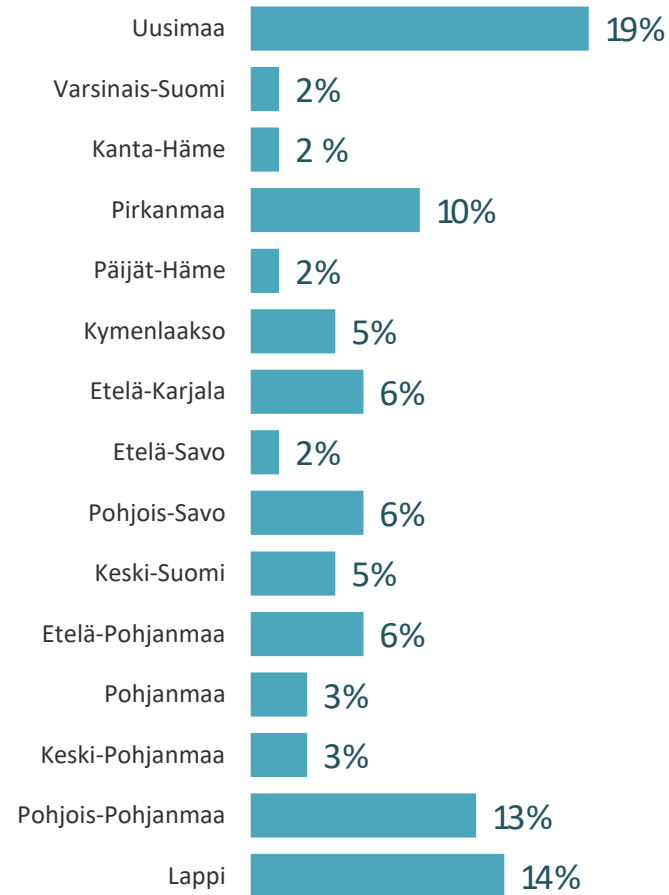
YRITYKSEN KOKO



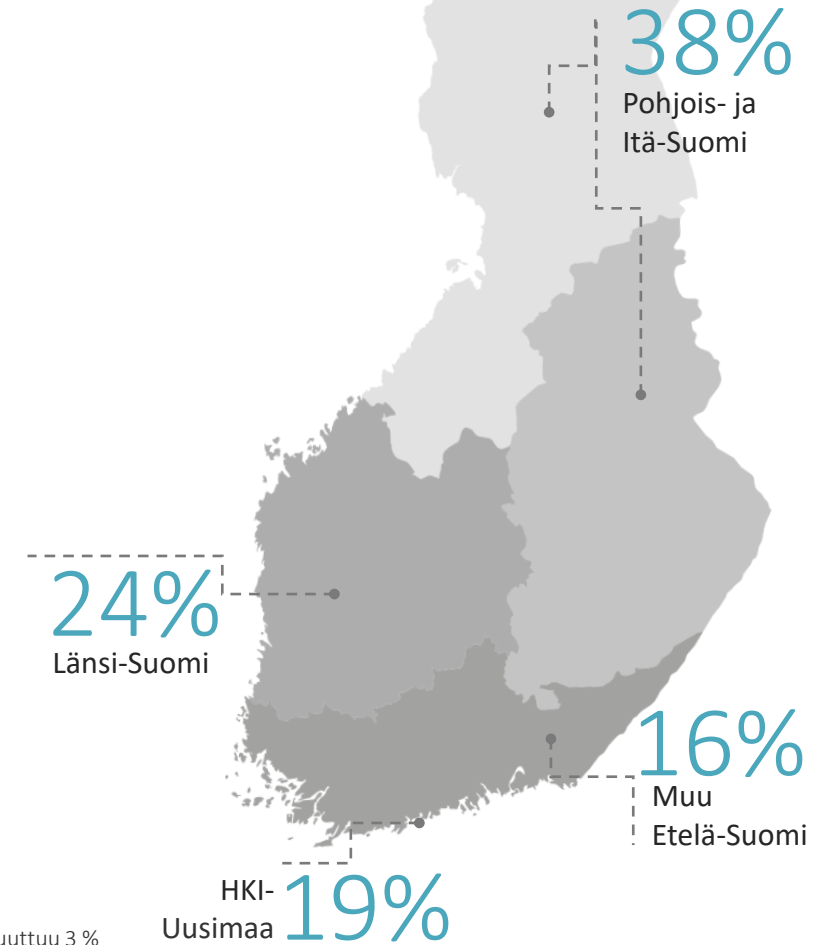
YRITYKSEN IKÄ



MAAKUNTA



SUURALUEET

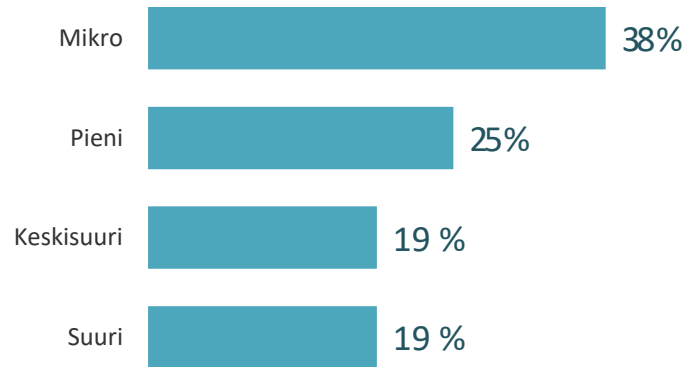


Aluetieto puuttuu 3 %

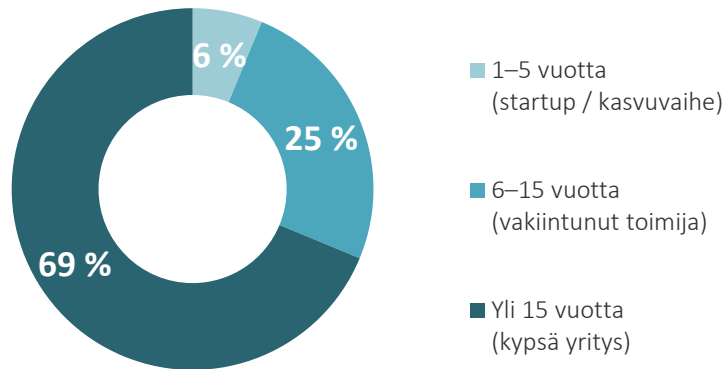
Vastaajien taustatiedot – Sähkökuorma-autot

n=16

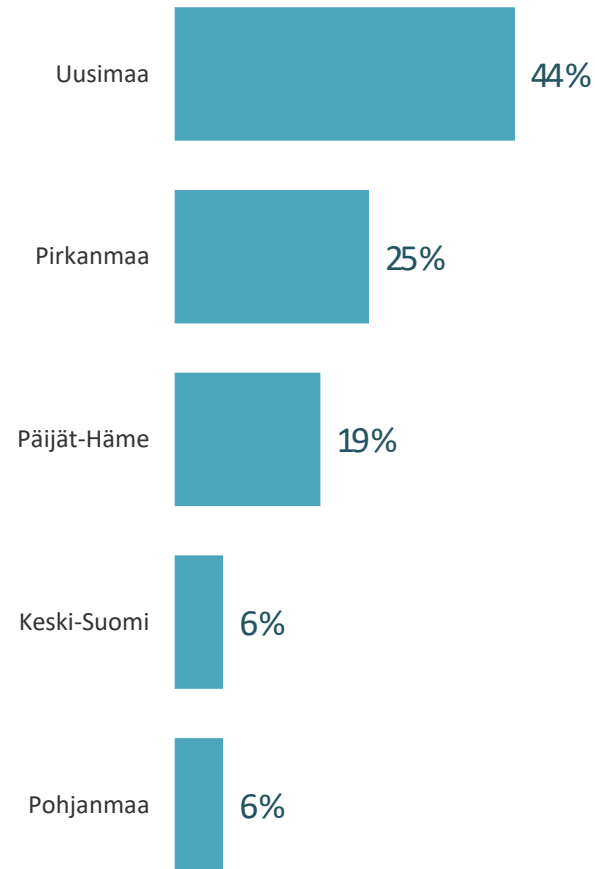
YRITYKSEN KOKO



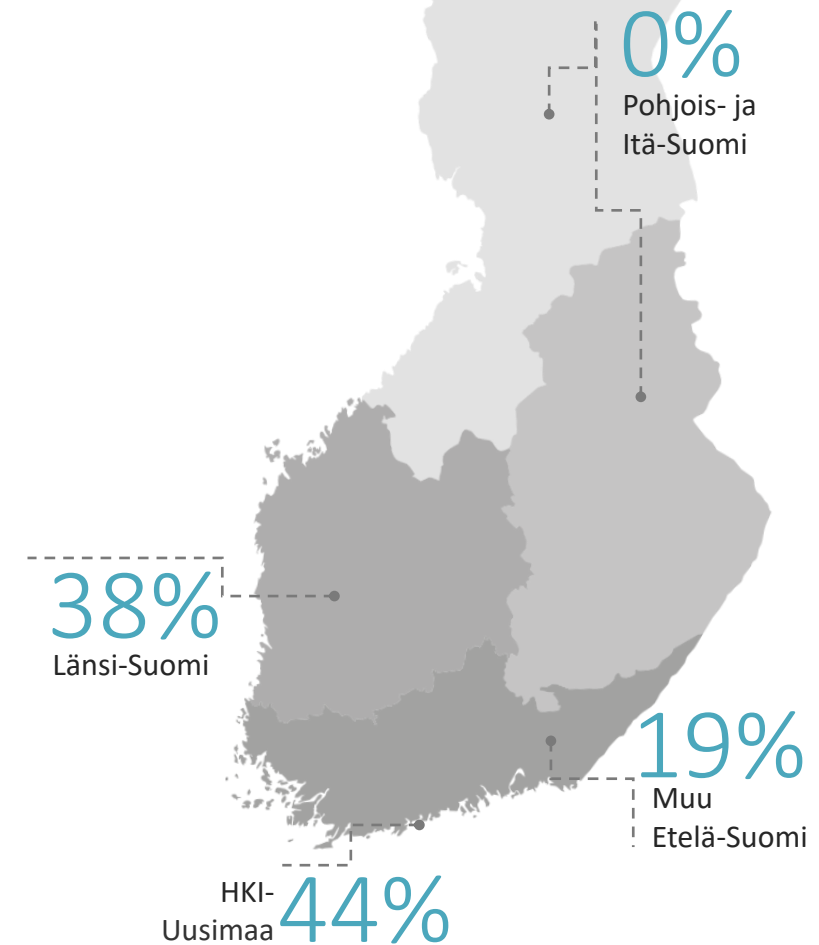
YRITYKSEN IKÄ



MAAKUNTA



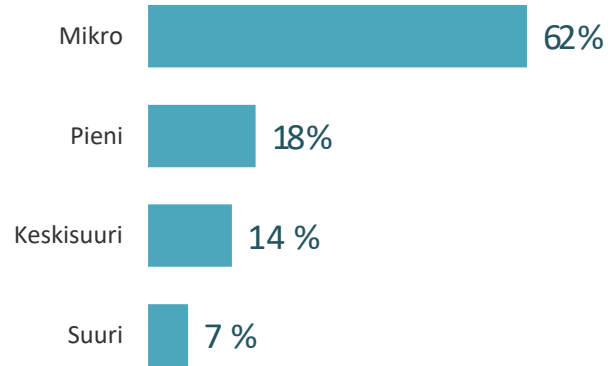
SUURALUEET



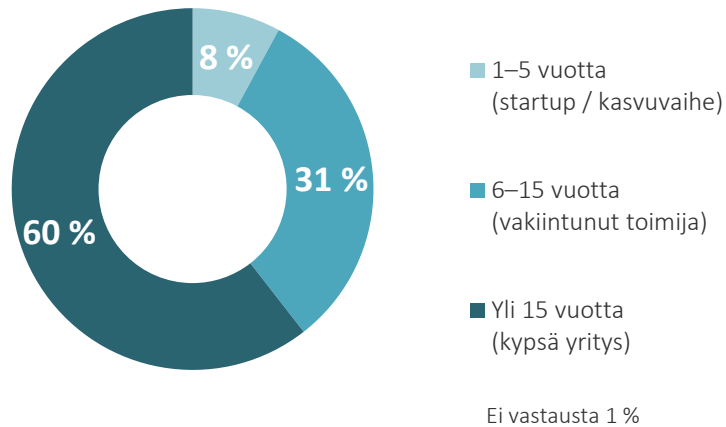
Vastaajien taustatiedot – Sähköpakettiautot

n=153

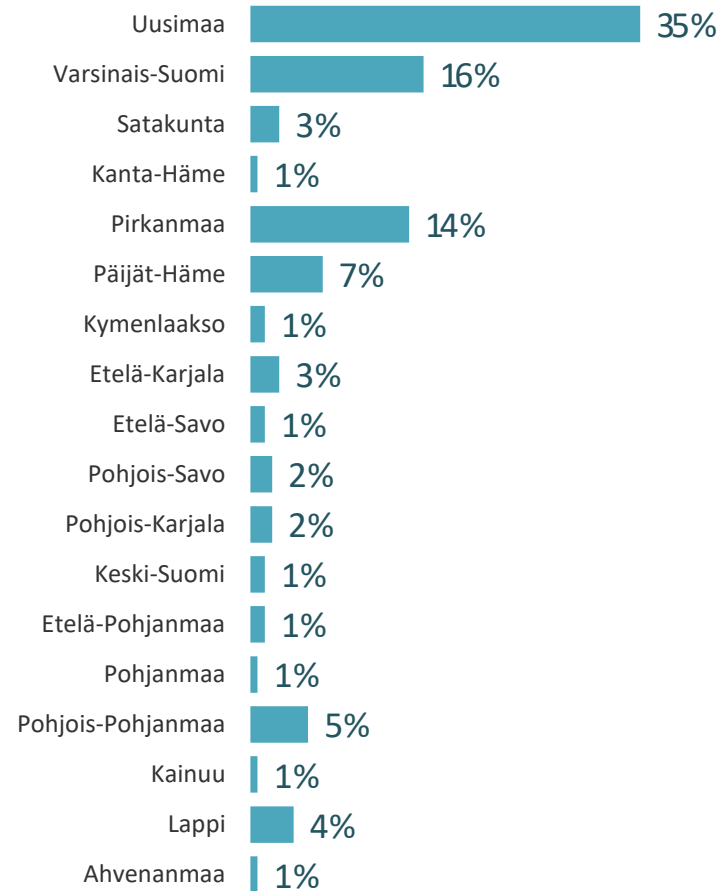
YRITYKSEN KOKO



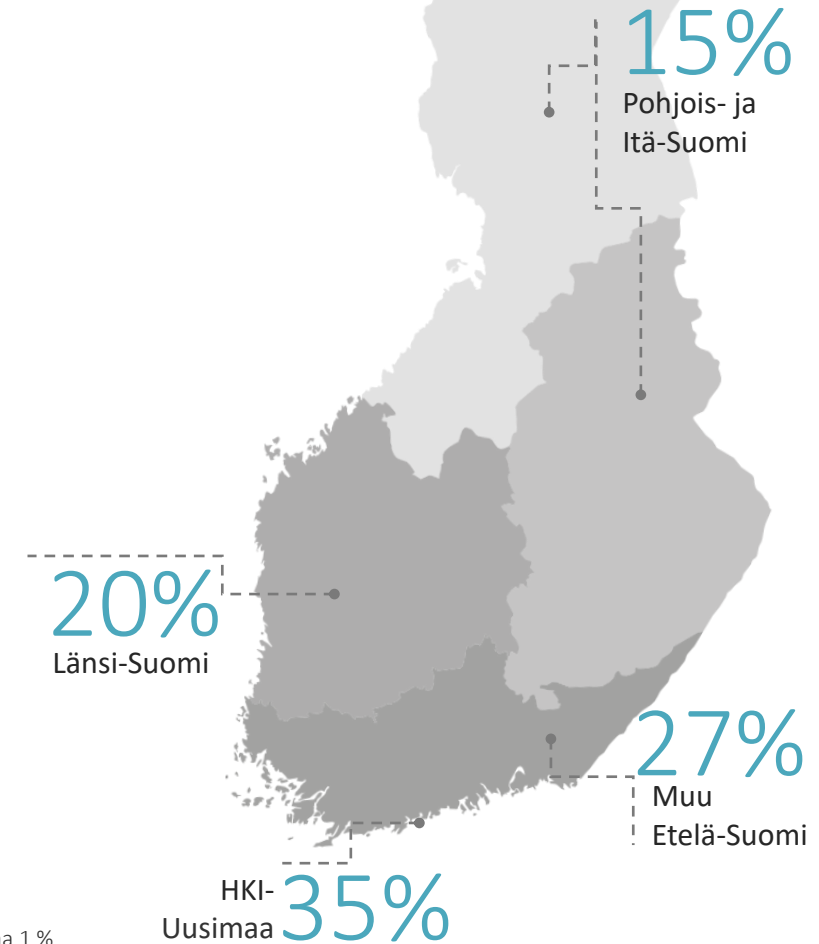
YRITYKSEN IKÄ



MAAKUNTA



SUURALUEET



Ahvenanmaa 1 %
Aluetieto puuttuu 2 %

Yhteenveto tuloksista

Yhteenveto

- Valtaosassa yrityksiä tukea on haettu yhteen ajoneuvoon. Erityisesti näin on sähköpakettiautojen kohdalla. Osassa yrityksiä tukea on haettu useampaan ajoneuvoon, mikä kasvattaa tukea haettujen ajoneuvojen keskimäärän noin kahteen ajoneuvoon/yritys.
- Hankintatuella hankittu ajoneuvo on lähes yhdeksässä kymmenestä yrityksestä ensimmäinen kaasu- tai sähkökuorma-auto ja kolmessa neljäsosassa yrityksiä ensimmäinen sähköpakettiauto.
- Hakemusten määrä oli vähäisin vuonna 2022. Vuonna 2023 hakeminen lisääntyi. Eniten hakemuksia oli vuonna 2024 korostuen kaasukuorma-autoissa.
- Noin joka neljässä yrityksessä viidestä rohkaisi hankkimaan ajoneuvon, jota muuten ei todennäköisesti olisi hankittu.
 - Jos hankintatukea ei olisi ollut, olisi mitä todennäköisemmin hankittu uusi dieselkäyttöinen kuorma-auto. Pakettiautopuolella olisi hankittu todennäköisimmin uusi tai käytetty dieselkäyttöinen pakettiauto.
- Jos hankintatukea ei olisi ollut, yli puolessa yrityksiä sähköllä tai kaasulla toimiva ajoneuvo olisi hankittu myöhemmin.
- Sähkö- tai kaasukäyttöisen ajoneuvon hankinnan motiiveina ovat päästöjen vähentäminen sekä yrityksen oman että asiakkaiden strategian ja kriteerien vuoksi. Sähköpakettiautohankinnoissa korostuu lisäksi ajoneuvosta aikavälin säästö polttoaine-, ajo- ja huoltokuluissa. Sähköpakettiautoissa hankintatuen koettiin tuoneen ”alennusta hankintahintaan” eli ajoneuvosta maksettava hinta oli hankintatukea saataessa pienempi kuin ilman hankintatukea. Valtaosa hankki tuen myötä kaasu- tai sähkövoimalla toimivan ajoneuvon, jota muuten ei olisi hankkinut.
- Jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen välittömästi tai 1-2 vuoden kuluttua, tukea hyödynnettäisiin sekä sähkö- että kaasukuorma-autohankintoihin valtaosassa hankintatukea saaneissa yrityksissä, kaasukuorma-autoissa hieman enemmän kuin sähkökuorma-autoissa. Sähköpakettiautoihin hankintatukea hyödynnettäisiin noin 1-2 vuoden kuluttua.
- Tietoa hankintatuesta saatiin kuorma-autojen osalta ammatillisten verkostojen kautta, automyyjältä sekä Traficom sivujen kautta. Sähköpakettiautoilla yleisin tietolähde oli automyyjä.

Hankintatuen vaikutus

Hankintatukea käytetty keskimäärin

2,37

kaasukuorma-autoon

- 1 ajoneuvo: 52 %
- 2 ajoneuvoa: 16 %
- 3 ajoneuvoa: 6 %
- 4 ajoneuvoa: 8 %
- 5+ ajoneuvoa: 14 %

Käytössä keskimäärin 3 kaasukuorma-autoa

86 % ensimmäinen koskaan hankittu kaasukuorma-auto

Hankintatukea käytetty keskimäärin

2,06

sähkökuorma-autoon

- 1 ajoneuvo: 56 %
- 2 ajoneuvoa: 19 %
- 3+ ajoneuvoa: 25 %

Käytössä keskimäärin 3,75 sähkökuorma-autoa

88 % ensimmäinen koskaan hankittu sähkökuorma-auto

Hankintatukea käytetty keskimäärin

2,06

Sähköpakettiautoon

- 1 ajoneuvo: 69 %
- 2 ajoneuvoa: 10 %
- 3 ajoneuvoa: 7 %
- 4 ajoneuvoa: 5 %
- 5+ ajoneuvoa: 9 %

Käytössä keskimäärin 7,85 sähköpakettiautoa

76 % ensimmäinen koskaan hankittu sähköpakettiauto

Hankintatuen hakuvuosi	Kaasukuorma-autot	Sähkökuorma-autot	Sähköpaketti-autot
2022	19 %	25 %	34 %
2023	48 %	50 %	27 %
2024	70 %	56 %	53 %

Jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen, hankkisimme...	Kaasukuorma-autot	Sähkökuorma-autot	Sähköpaketti-autot
...autoja välittömästi	48 %	44 %	25 %
...autoja 1-2 vuoden kuluttua	43 %	38 %	66 %
Emme hankkisi ...autoja	16%	25 %	10 %

Suhtautuminen sähkökuorma-auton, kaasukuorma-auton ja sähköpakettiauton hankintaan ja hankintatukeen

Täysin tai jokseenkin samaa mieltä	Kaasu-kuorma-autot	Sähkö-kuorma-autot	Sähköpaketti-autot	Täysin tai jokseenkin samaa mieltä	Kaasu-kuorma-autot	Sähkö-kuorma-autot	Sähköpaketti-autot
Haluamme vähentää kuljetustemme päästöjä yrityksemme oman strategian tai arvomaailman vuoksi.	93 %	82 %	85 %	Hankintatuki tarjosi tilaisuuden saada jo suunnittelemaamme hankintaan alennusta.	61 %	50 %	73 %
Haluamme vähentää kuljetustemme päästöjä asiakkaidemme hankintakriteerien, strategian tai arvomaailman vuoksi.	97 %	82 %	71 %	rohkaisi hankkimaan ...auton, jota emme muuten olisi hankkineet.	80 %	82 %	75 %
Hankimme ...auton, koska halusimme säästää polttoaine-, ajo- tai huoltokustannuksissa pitkällä aikavälillä.	62 %	69 %	93 %				
Halusimme hankkia ...auton imagosyistä.	68 %	75 %	63 %				

Jos hankintatukea ei olisi ollut, todennäköisesti...

Jos hankintatukea ei olisi ollut...	Kaasukuorma-autot	Sähkökuorma-autot	Sähköpaketti-autot
Ei olisi hankittu minkäänlaista ...autoa	6 %	13 %	5 %
Olisi hankittu sama ...auton ilman hankintatukeakin	33 %	31 %	37 %
Olisi hankittu eri käyttövoimalla toimivaa uusi ...auto	60 %	50 %	36 %
Olisi hankittu käytettyauto	- %	6 %	22 %

Eri käyttövoimalla hankittu auto olisi todennäköisesti...	Kaasukuorma-autot	Sähkökuorma-autot	Sähköpaketti-autot
Sähkökäyttöinen	11 %	- % (muu käyttövoima)	10 % (muu käyttövoima)
Dieselläkäyttöinen	92 %	89 %	75 %
Kaasukäyttöinen	3 % (muu käyttövoima)	11 %	4 %

Hankintatuen vaikutus ...auton hankinta-aikaan. Jos hankintatukea ei olisi ollut...

Hankintatuen vaikutus ...auton hankinta-aikaan. Jos hankintatukea ei olisi ollut...	Kaasukuorma-autot	Sähkökuorma-autot	Sähköpaketti-autot
olisimme hankkineet ...auton jo aiemmin	5 %	- %	- %
olisimme hankkineet ...auton vasta myöhemmin	59 %	56 %	54 %
Ei vaikutusta ajankohtaan	37%	44 %	46 %

Hankintatukea saaneiden ajoneuvojen käyttö

Hankintatukea saaneilla kaasukuorma-autoilla ajetaan keskimäärin

165 269
km/v

Yleisimmin yli 100 000 -200 000 km/v, 38 %

Hankintatukea saaneille sähkökuorma-autoilla ajetaan keskimäärin

56 875
km/v

Ladataan säännöllisesti
Oma yksityinen latauspiste 69 %
Yhteiskäyttöinen latauspiste 44 %
Julkinen latauspiste 19 %

Hankintatukea saaneille sähköpakettiautoilla ajetaan keskimäärin

25 356
km/v

Tyypillisimmin
yli 15 000 -20 000 km/v, 27 %
yli 25 000 -30 000 km/v, 20 %
Ladataan säännöllisesti
Oma yksityinen latauspiste 88 %
Yhteiskäyttöinen latauspiste 10 %
Julkinen latauspiste 12 %

...autoja ollut yrityksessä käytössä	Kaasu-kuorma-autot	Sähkökuorma-autot	Sähköpaketti-autot
Alle vuoden	21 %	19 %	12 %
1-2 vuotta	46 %	31 %	25 %
Yli 2 vuotta	33 %	50 %	62 %

Seuraavan 3 vuoden aikana

- Autojen määrää lisätään vähintään jonkin verran
 - Kaasukuorma-autot 62 %
 - Sähkökuorma-autot 50 %
 - Sähköpakettiautot 38 %
- Määrä pysyy ennallaan
 - Kaasukuorma-autot 33 %
 - Sähkökuorma-autot 44 %
 - Sähköpakettiautot 59 %

Tiedonsaanti hankintatuesta, vastanneiden yritysprofiili

Mistä sai tietoa hankintatuesta	Kaasukuorma-autot	Sähkökuorma-autot	Sähköpakettiautot
automyyjältä	84 %	50 %	63 %
ammattillisista verkostoista	65 %	56 %	23 %
uutisista (esimerkiksi TV, radio, sanomalehdet tai verkkolehdet)	8 %	19 %	29%
sosiaalisesta mediasta	11 %	6 %	10 %
Traficom in verkkosivuilta	49 %	69 %	27 %
Muualta	3 %	- %	1 %

Kaasukuorma-autot

- Yrityskoko tyypillisesti pieni
- Yli 15 vuotta toiminnassa olevat yritykset
- Päätoimipaikat ympäri Suomea
- Tyypillisimmät liikennöintialueet: Uusimaa, Keski-Suomi, Päijät-Häme, Pirkanmaa

Sähkökuorma-autot

- Yrityskoko tyypillisimmin mikro, mutta ajoneuvoja myös muun kokoluokan yrityksissä
- Yli 15 vuotta toiminnassa olevat yritykset
- Päätoimipaikat yleensä Hki-Uusimaalla, ei lainkaan Pohjois- ja Itä-Suomessa
- Tyypillisimmät liikennöintialueet: Uusimaa, Pirkanmaa, koko Suomi

Sähköpakettiautot

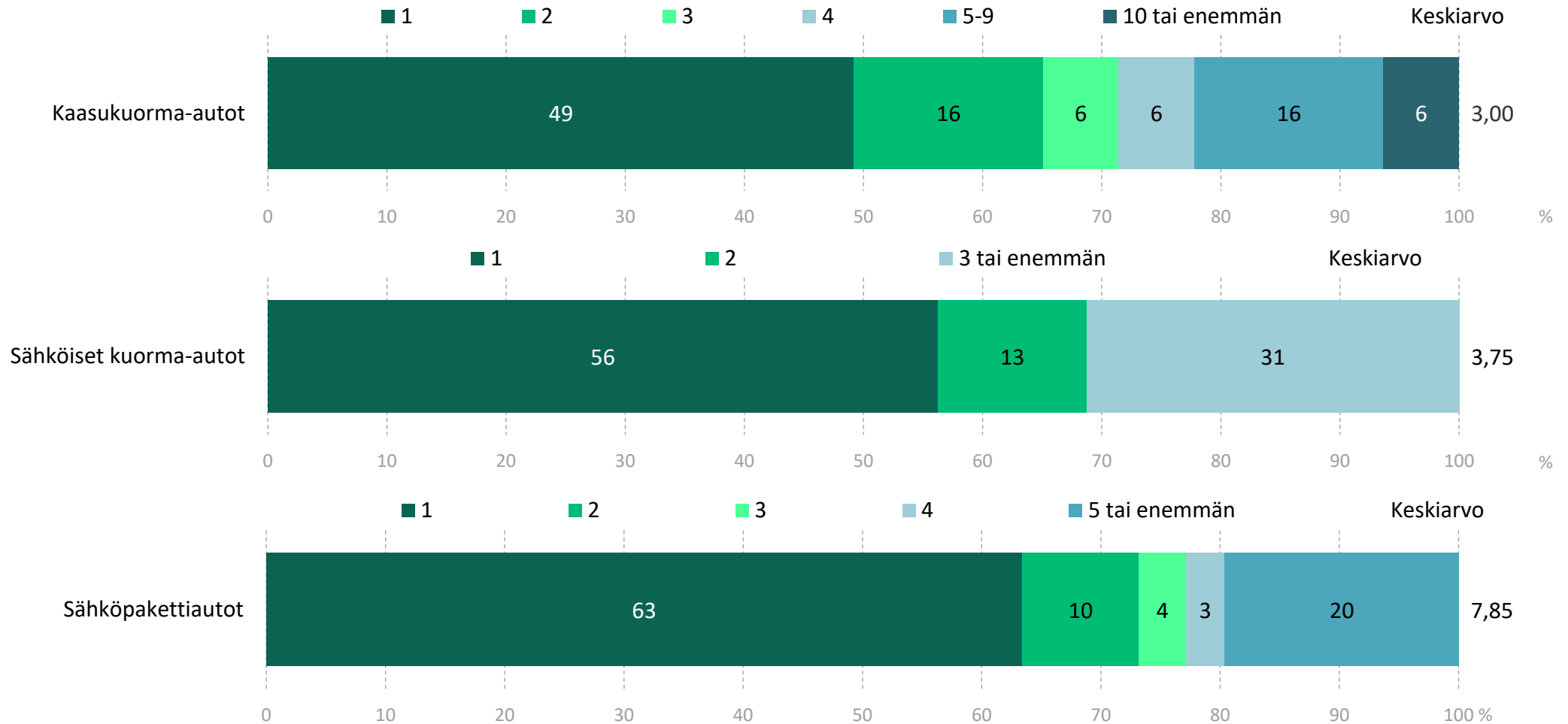
- Yrityskoko tyypillisimmin mikro
- Yli 15 vuotta toiminnassa olevat yritykset, myös 6-15-vuotta toimineissa yrityksissä
- Päätoimipaikka yleisimmin Hki-Uusimaalla
- Tyypillisimmät liikennöintialueet: Uusimaa, Varsinais-Suomi, Pirkanmaa

Johtopäätökset

- Tämän kyselyn tulosten perusteella hankintatuella on ollut myönteinen vaikutus yritysten ajoneuvokannan uudistamiseen vähäpäästöisemmäksi, mikä on yksi hankintatuen tavoitteista.
- Hankintatuen avulla on hankittu sähkö- ja kaasukäyttöisiä ajoneuvoja, jotka muutoin olisivat saattaneet olla dieselkäyttöisiä tai sähkö- tai kaasukäyttöisen ajoneuvo olisi hankittu myöhemmin tai tällaista ajoneuvoa ei olisi hankittu lainkaan. Hankintatuki on osaltaan ohjannut yrityksiä vähäpäästöisemmän kaluston käyttöön.
- Yrityksiä motivoivat vähäpäästöisemmän ajoneuvokannan käyttöön kustannustekijät eli hankintatuki on myötävaikuttanut hankinnan kannattavuuteen liiketaloudellisesta näkökulmasta. Vähäpäästöisyyden koetaan vähentävän käyttökustannuksia, mikä osaltaan vaikuttaa vähäpäästöisen ajoneuvon hankintaan myönteisesti.
- Yrityksiä motivoi vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön rahallisen hyödyn lisäksi päästöjen vähentäminen niin oman kuin asiakkaiden strategian ja kriteerien vuoksi. Voitaneen olettaa, että hankintatuki on osaltaan mahdollistanut yrityksille vastata asiakkaiden vaateisiin vähäpäästöisestä kalustosta.
- Hankintatukeen myönteisestä suhtautumisesta ja vaikuttavuudesta kertoo lisäksi se, että jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen, sitä hyödynnettäisiin kuorma-autohankintoihin valtaosassa nyt tukea käyttäneissä yrityksissä lähes välittömästi.
- Sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen tekninen toimivuus ja käytettävyys koetaan tämän kyselyn perusteella hyväksi. Rajoitteita tulee lähinnä sähköajoneuvojen toimintamatkasta ja latausinfrastruktuurista. Kun latauspaikkoja ja kaasun tankkausasemia on riittävästi käytettävissä ja reittisuunnittelulla voidaan maksimoida toimintamatka, ovat vähäpäästöiset ajoneuvot toimivia tästä näkökulmasta yritysten kuljetuskäyttöön. Teknisten ominaisuuksien kehittyessä ja toimintamatkojen kasvaessa voidaan olettaa mahdollisesti tulevaisuudessa toteutettavalla hankintatuella olevan ajoneuvokannan vähäpäästöisemmäksi ohjaava vaikutus.
- Jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen, suositeltavaa olisi tuoda hankintatukimahdollisuus autoliikkeiden tietoisuuteen, sillä automyyjillä on mahdollisuus tätä kautta vaikuttaa hankintapäätöksiin. Traficomien verkkosivut ovat myös vartenotettava tietolähde hankintatukeen liittyen, joten tietoa kannattaa tuoda esille verkkosivulla sekä ammattilaisverkostojen kautta.

Tulosgraafit

1. Kuinka monta kaasu-/sähkökuorma-autoa/sähköpakettiautoa yrityksessänne on tällä hetkellä kaiken kaikkiaan käytettävissä?

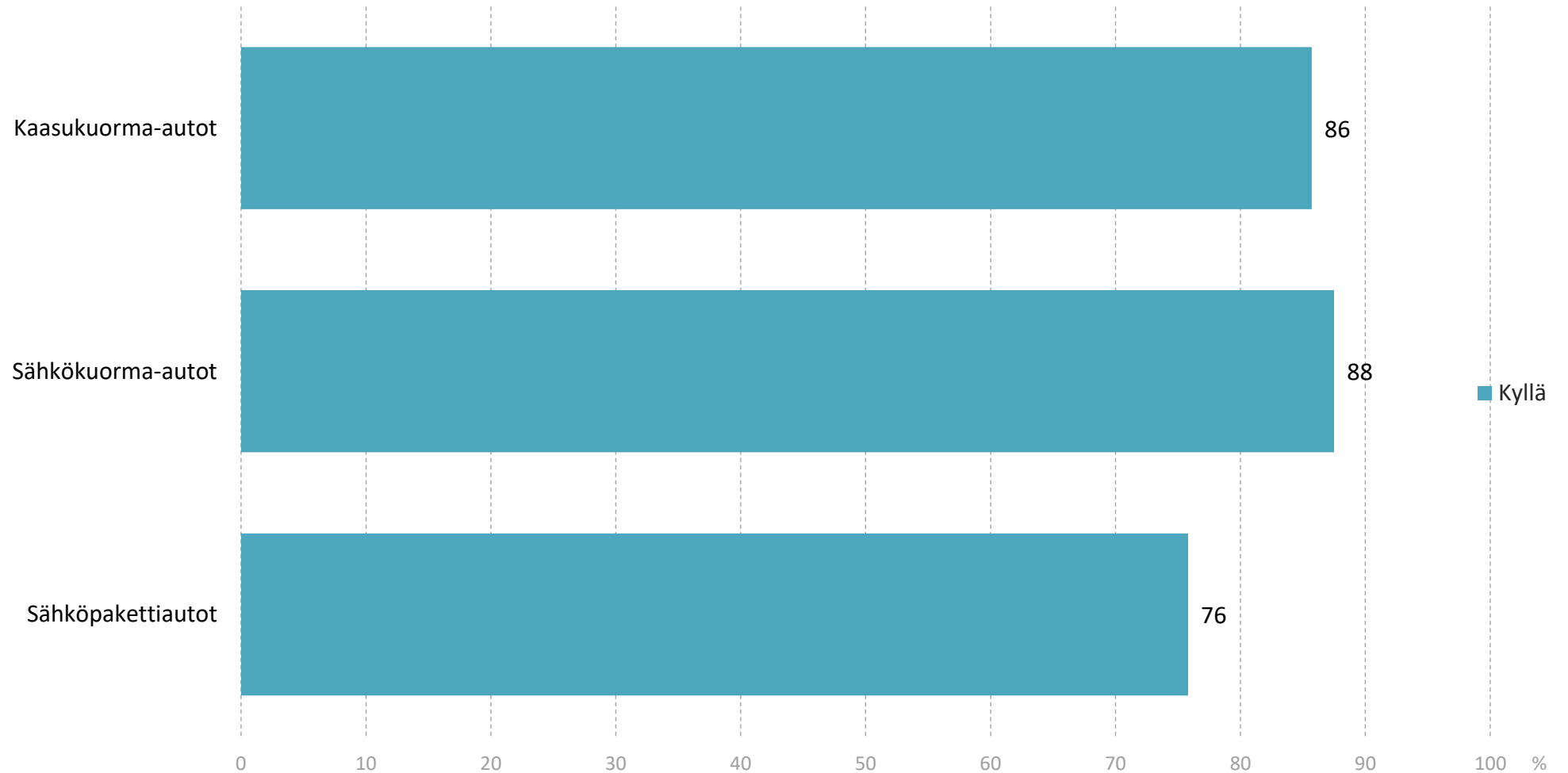


2. Kuinka monen auton hankintaan yrityksenne on käyttänyt hankintatukea?

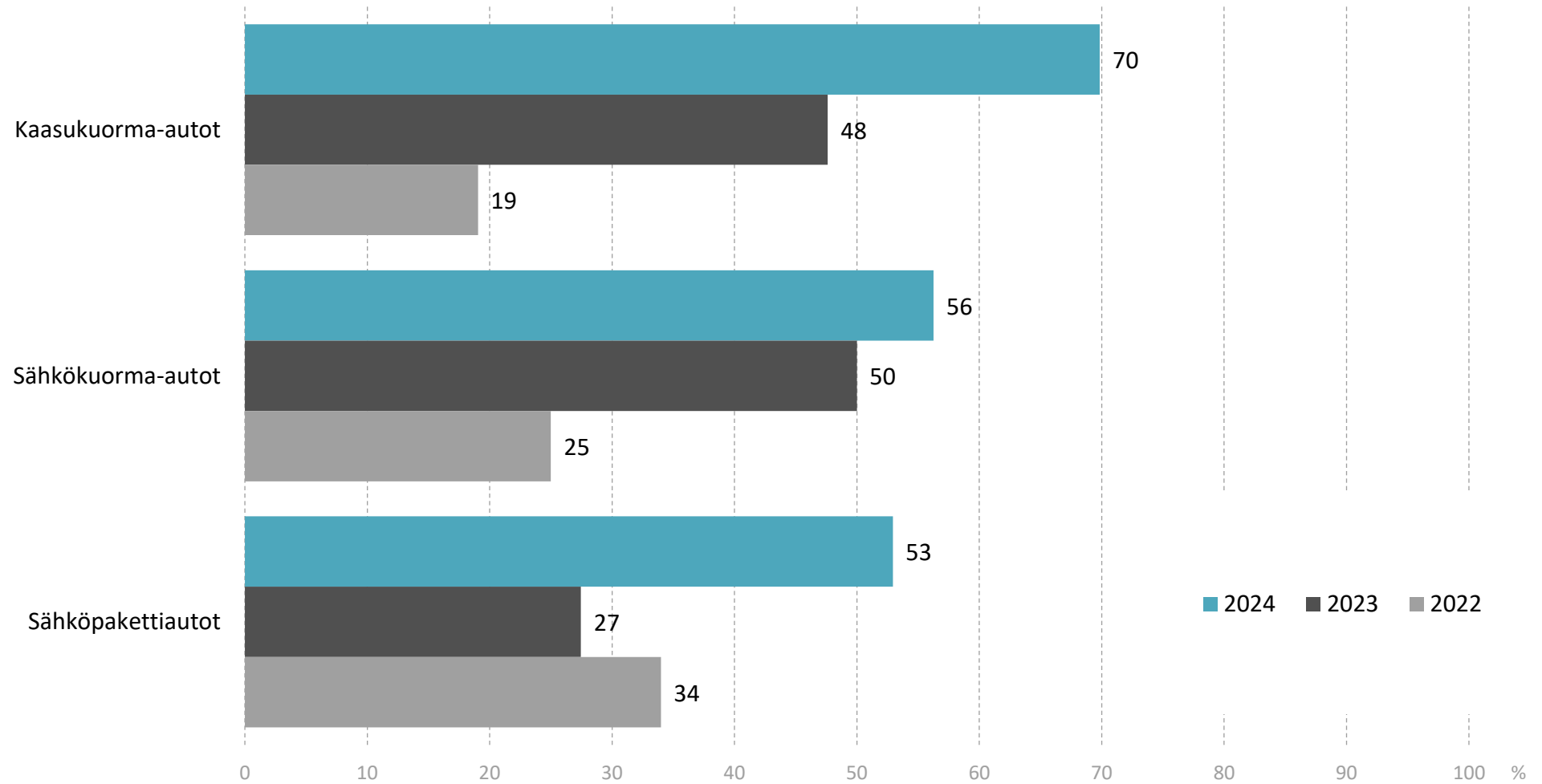


Vastaajat, kaasukuorma-autot n=63, sähkökäyttöiset kuorma-autot n=16, sähkökäyttöiset pakettiautot n=153

3. Oliko auto, johon saitte hankintatukea, ensimmäinen koskaan hankkimanne kaasu-/sähkökuorma-auto/sähköpakettiauto?

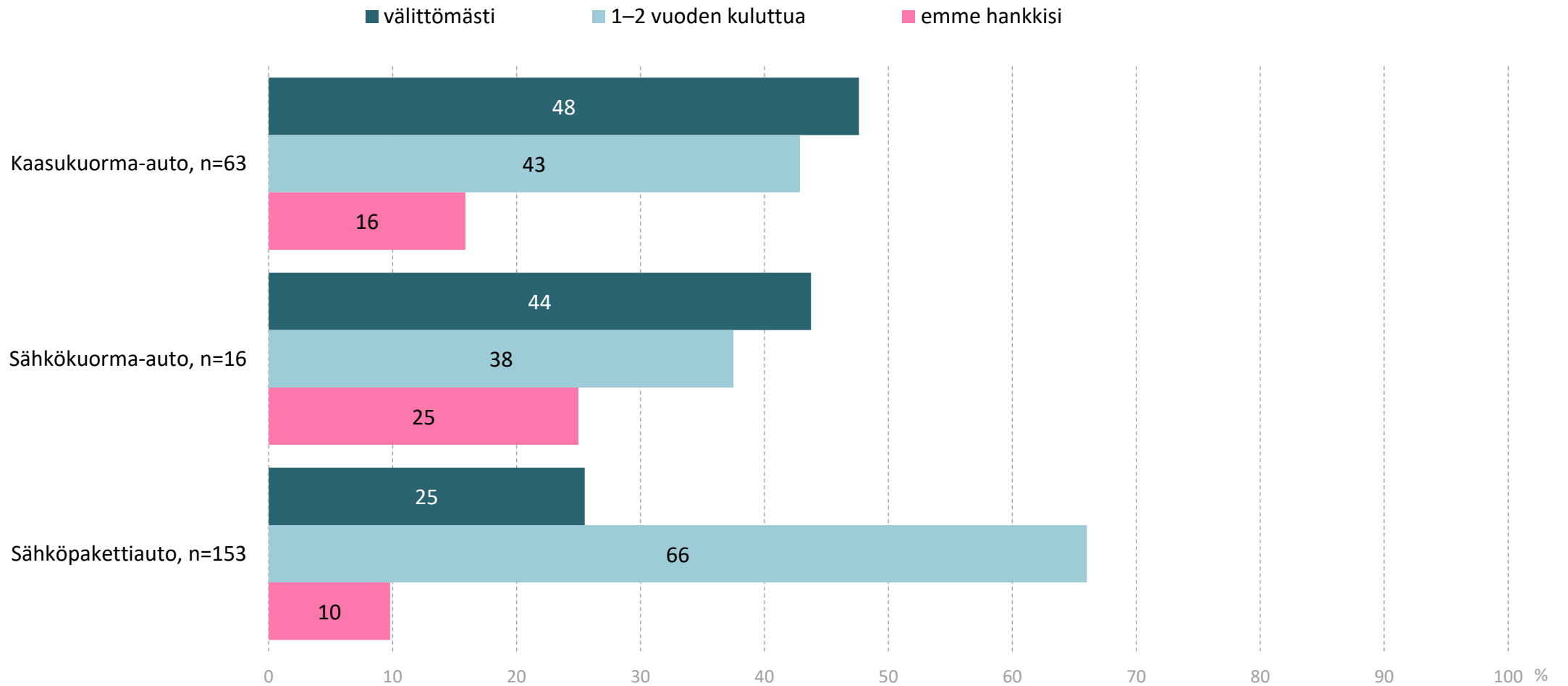


4. Minä vuonna haitte autoon/autoihin hankintatukea?

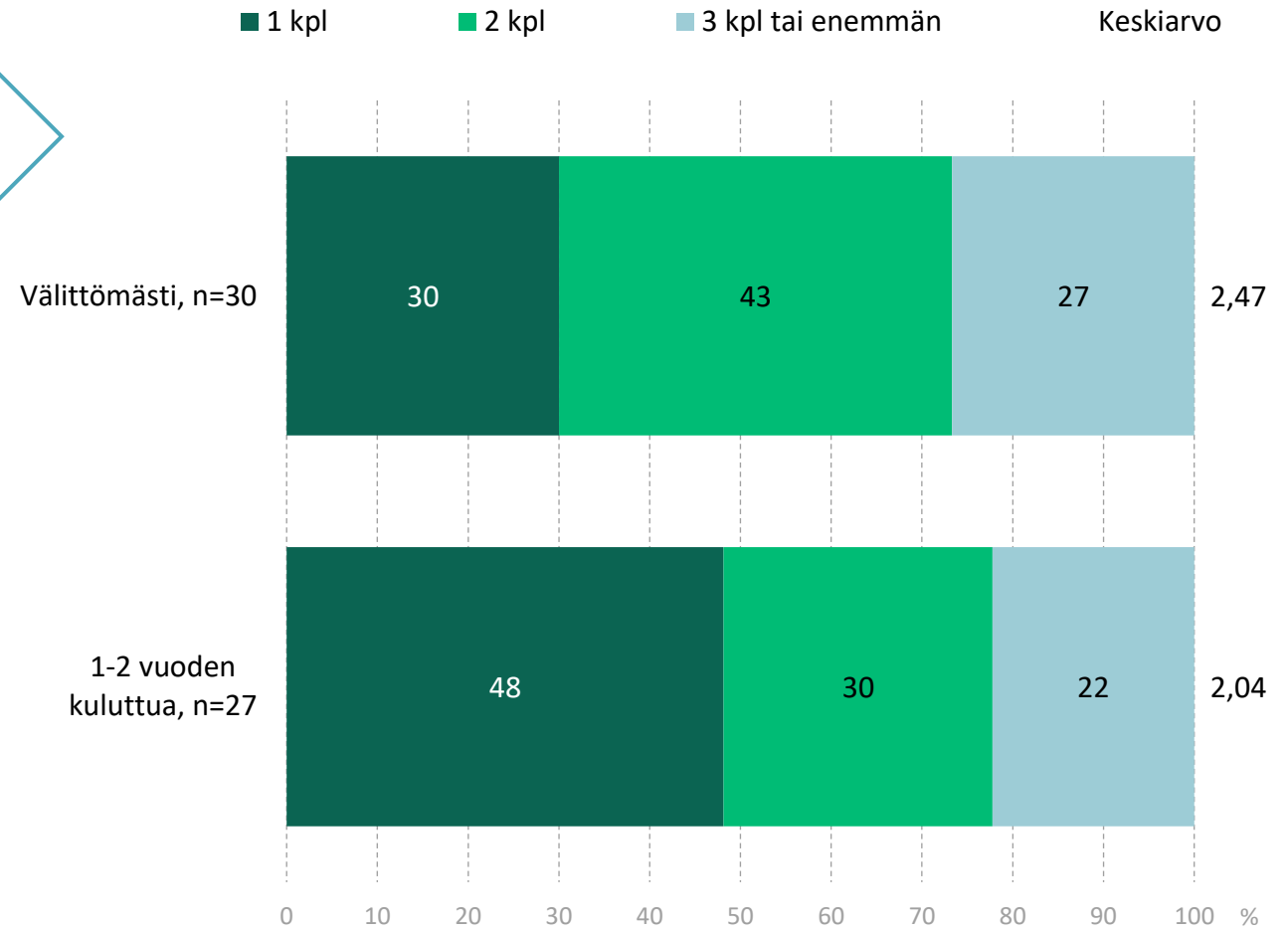
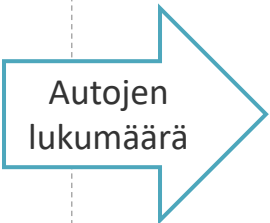
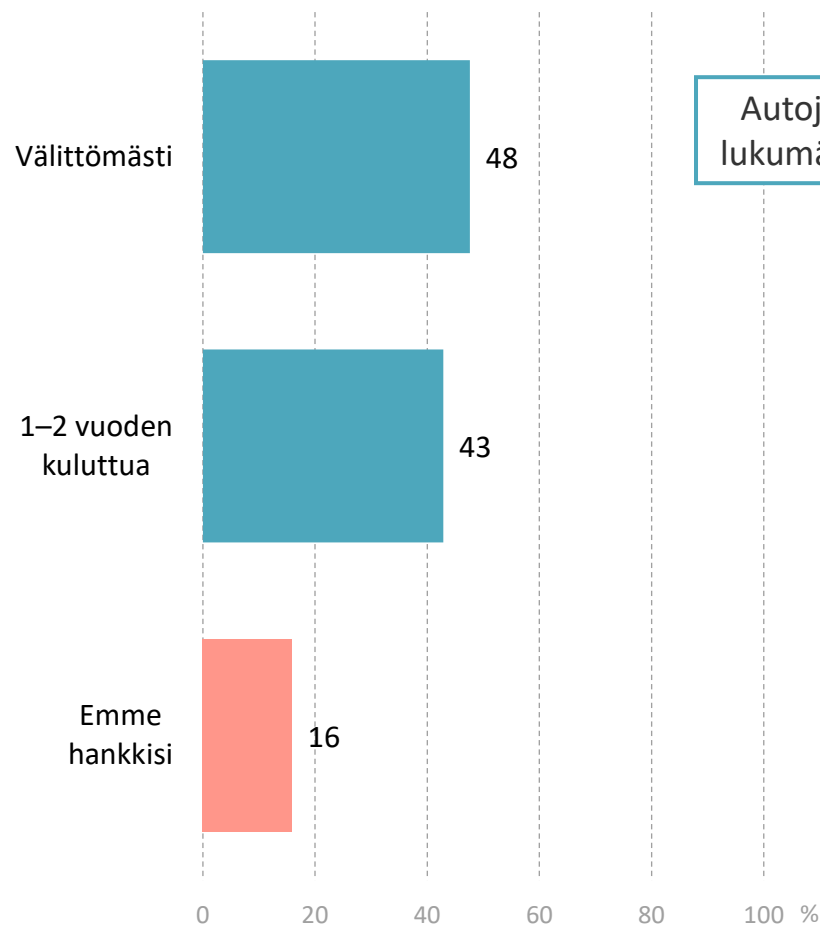


20. Jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen, hankkisimme...

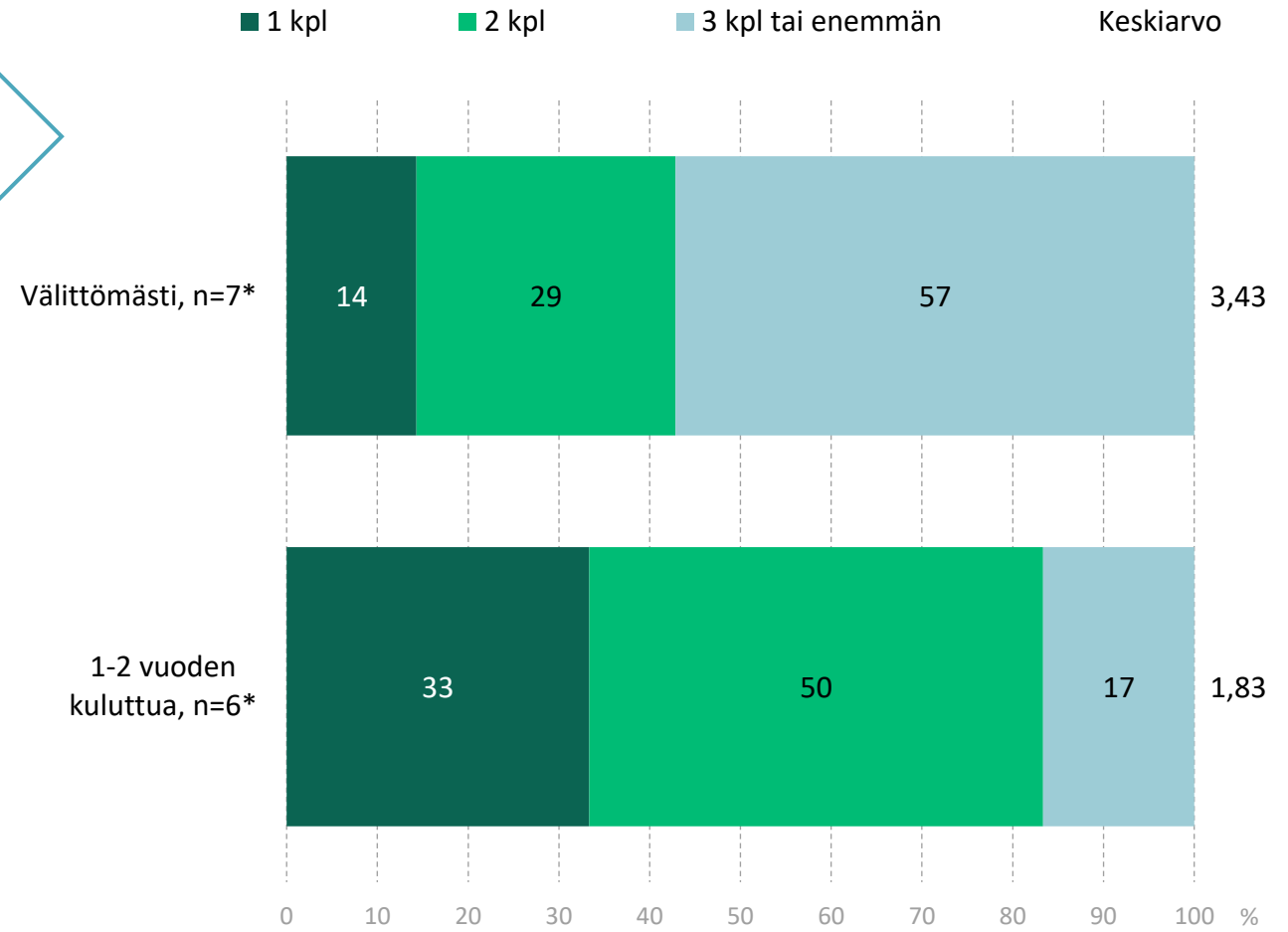
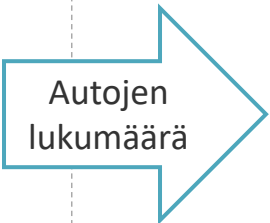
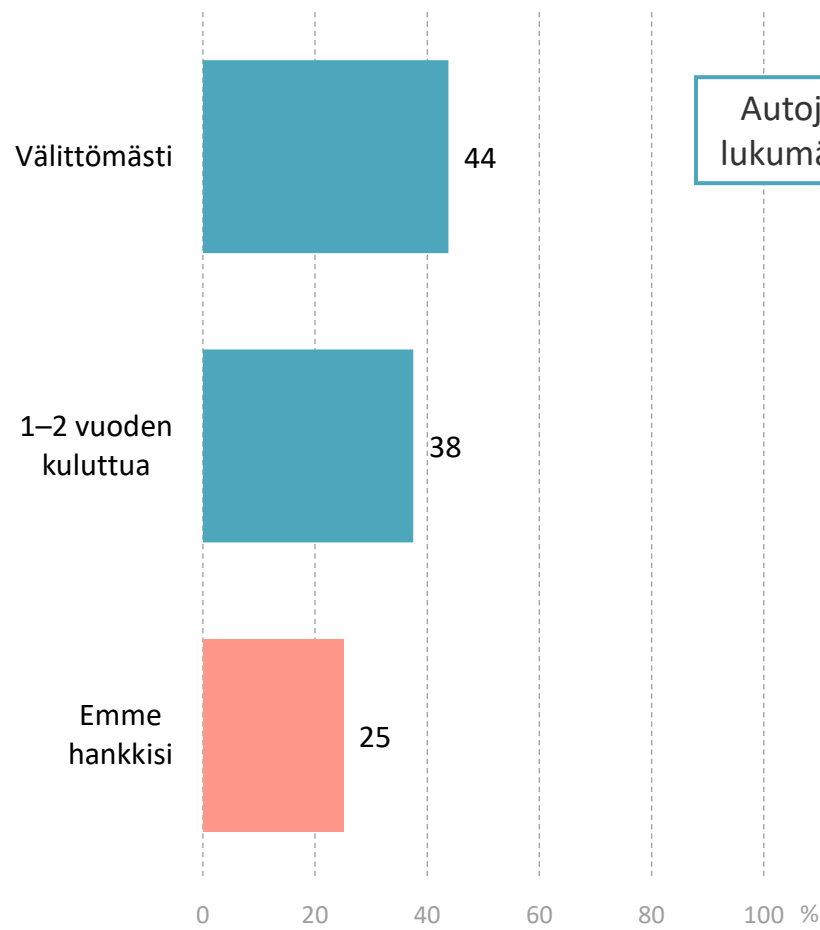
vastaajilta kysytty uutta ostohalukkuutta hankkimansa kaltaiseen ajoneuvoon



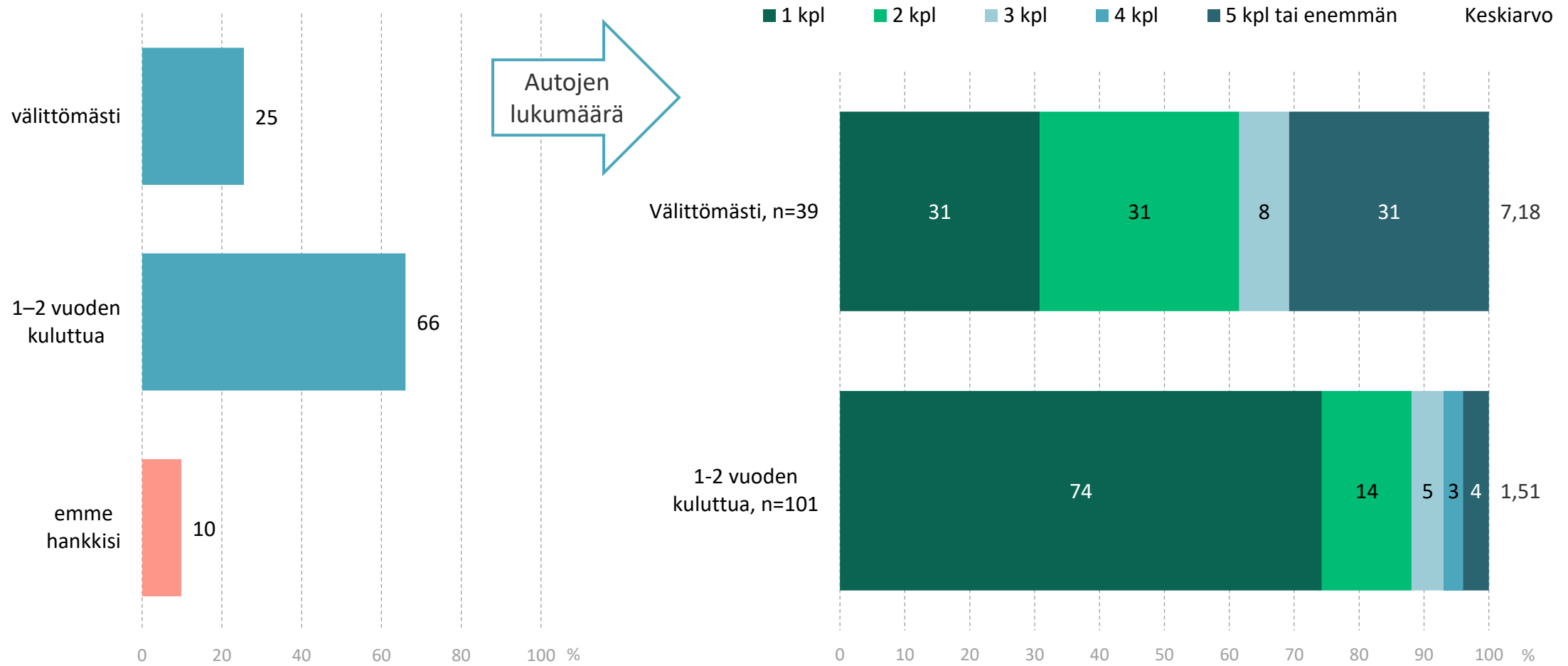
20. Jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen, hankkisimme... Kaasukuorma-autot



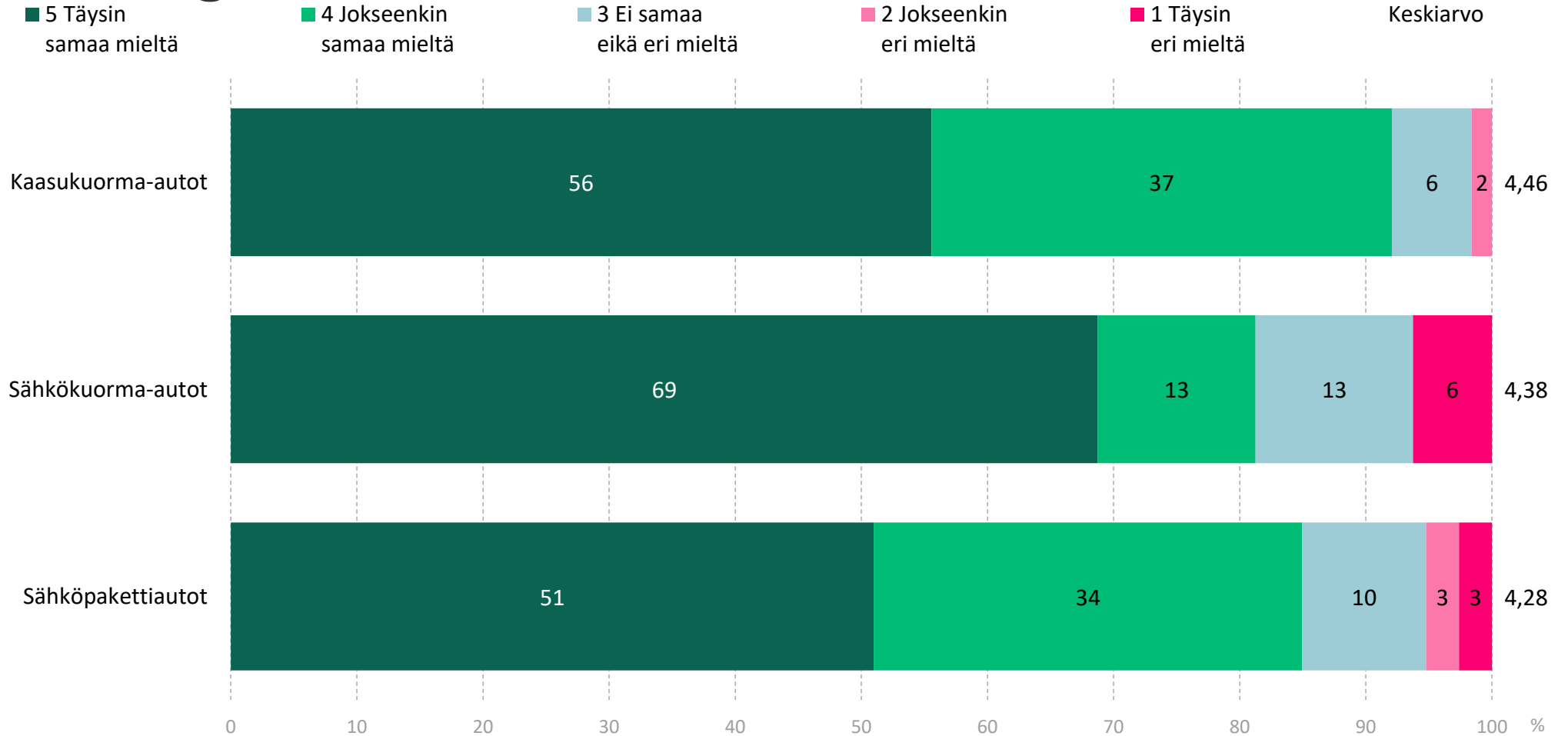
20. Jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen, hankkisimme... Sähkökäyttöiset kuorma-autot



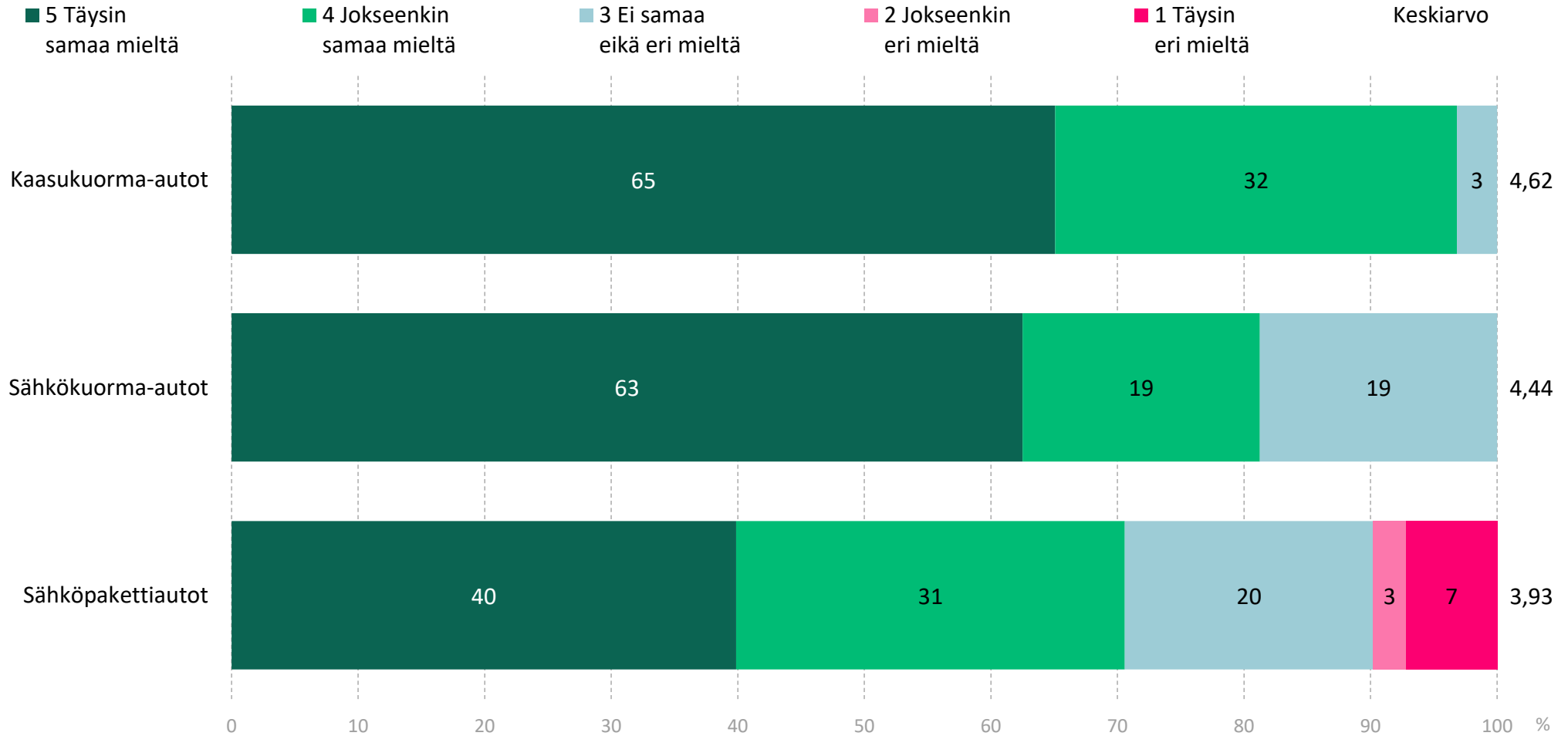
20. Jos aiemman kaltainen hankintatuki toteutettaisiin uudelleen, hankkisimme... Sähkökäyttöiset pakettiautot



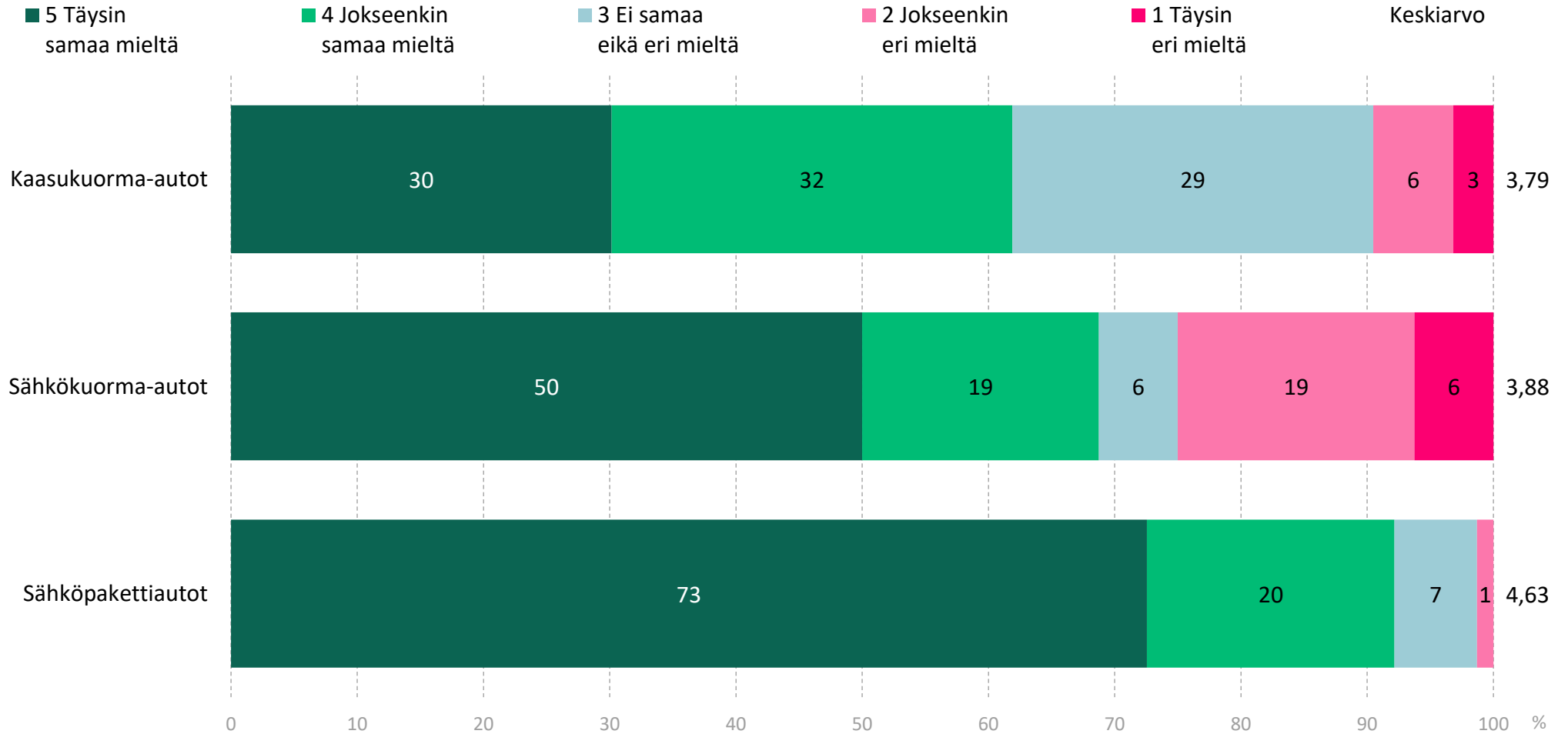
7. Arvioi yrityksenne suhtautumista seuraaviin väittämiin. Haluamme vähentää kuljetustemme päästöjä yrityksemme oman strategian tai arvomaailman vuoksi.



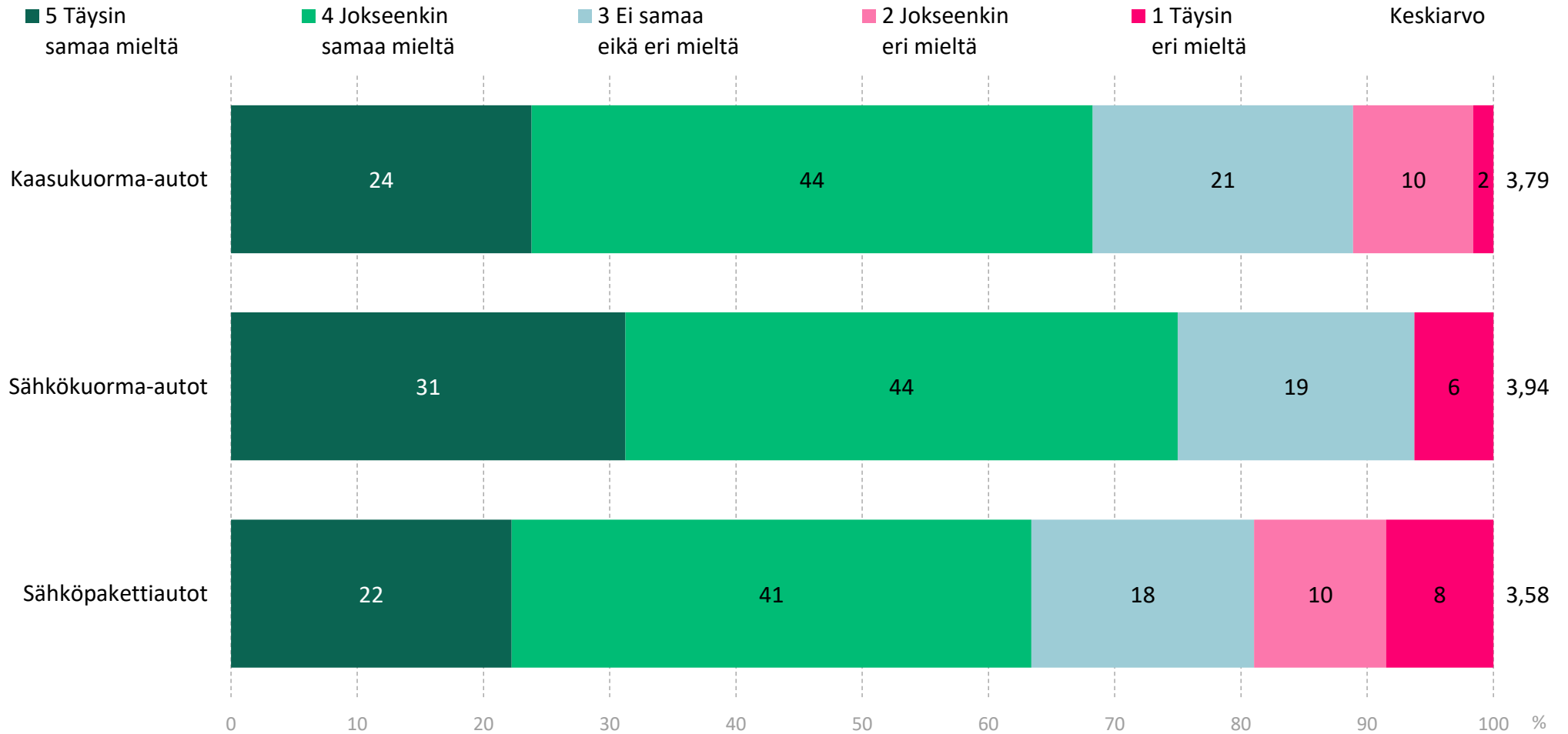
7. Arvioi yrityksenne suhtautumista seuraaviin väittämiin. Haluamme vähentää kuljetustemme päästöjä asiakkaidemme hankintakriteerien, strategian tai arvomaailman vuoksi.



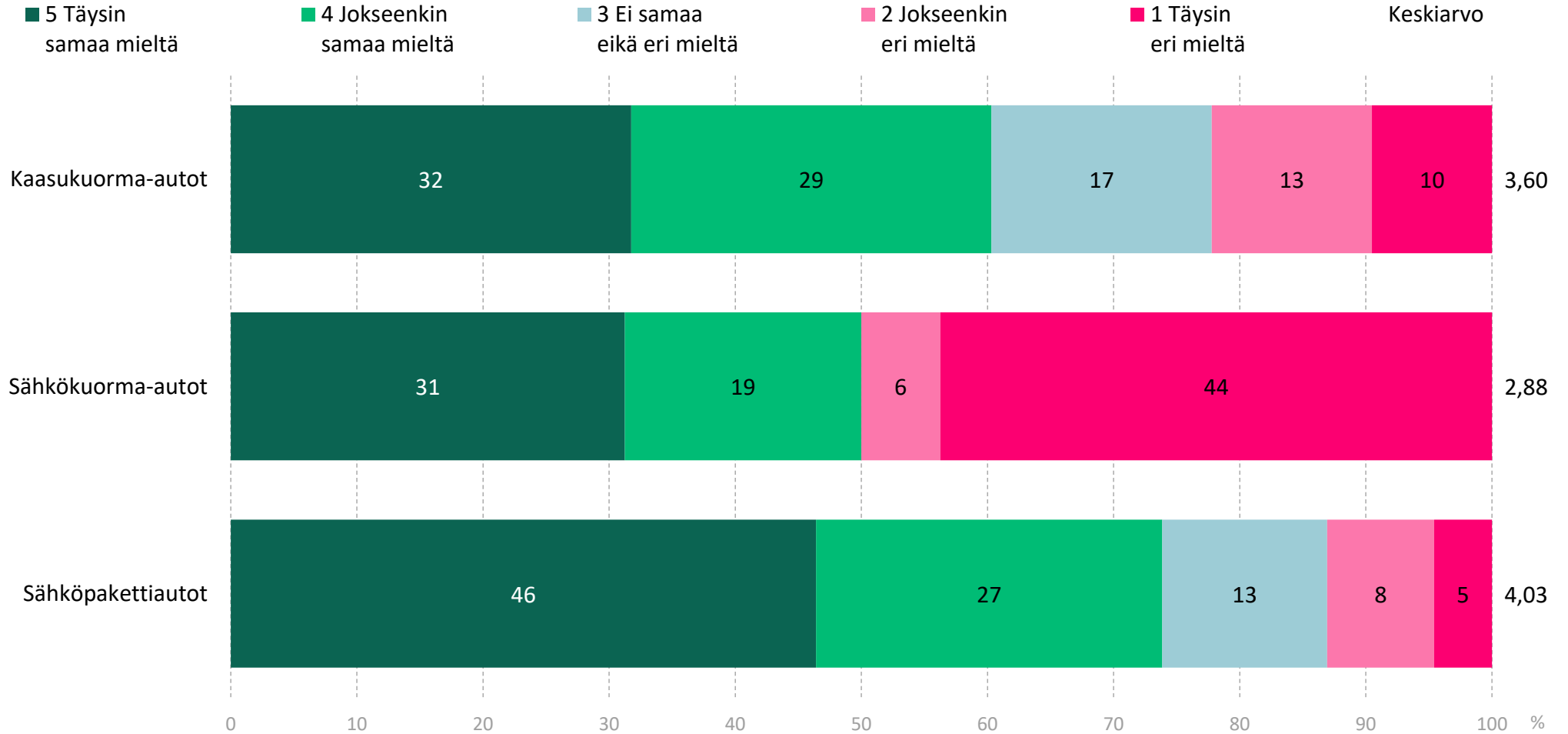
7. Arvioi yrityksenne suhtautumista seuraaviin väittämiin. Hankimme kaasu-/sähkökäyttöisen ajoneuvon, koska halusimme säästää polttoaine-, ajo- tai huoltokustannuksissa pitkällä aikavälillä.



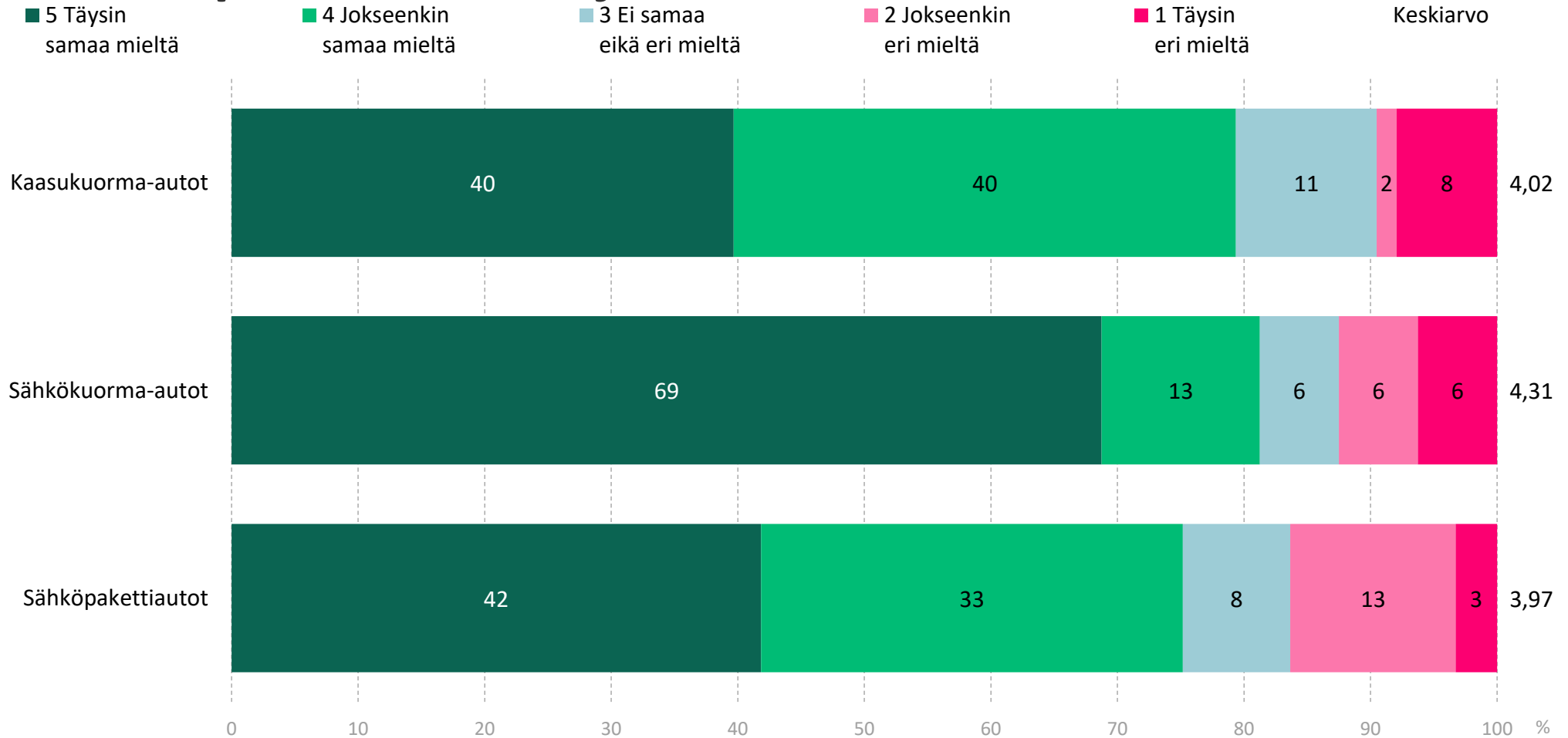
7. Arvioi yrityksenne suhtautumista seuraaviin väittämiin. Halusimme hankkia kaasu-/sähkökäyttöisen ajoneuvon imagosyistä.



14. Arvioi yrityksenne suhtautumista seuraaviin väittämiin. Hankintatuki tarjosi tilaisuuden saada jo suunnittelemaamme hankintaan alennusta.



14. Arvioi yrityksenne suhtautumista seuraaviin väittämiin. Hankintatuki rohkaisi hankkimaan kaasu-/sähkökuorma- auton/sähköpakettiauton, jota emme muuten olisi hankkineet.



Kerro halutessasi muista tekijöistä, jotka vaikuttivat hankintatuen hyödyntämiseen.

Kaasukuorma-autot (3 vastausta)

- Hintatekijät, kompensoi kaasukuorma-auton kalleutta/hintaa

Sähkökuorma-autot (3 vastausta)

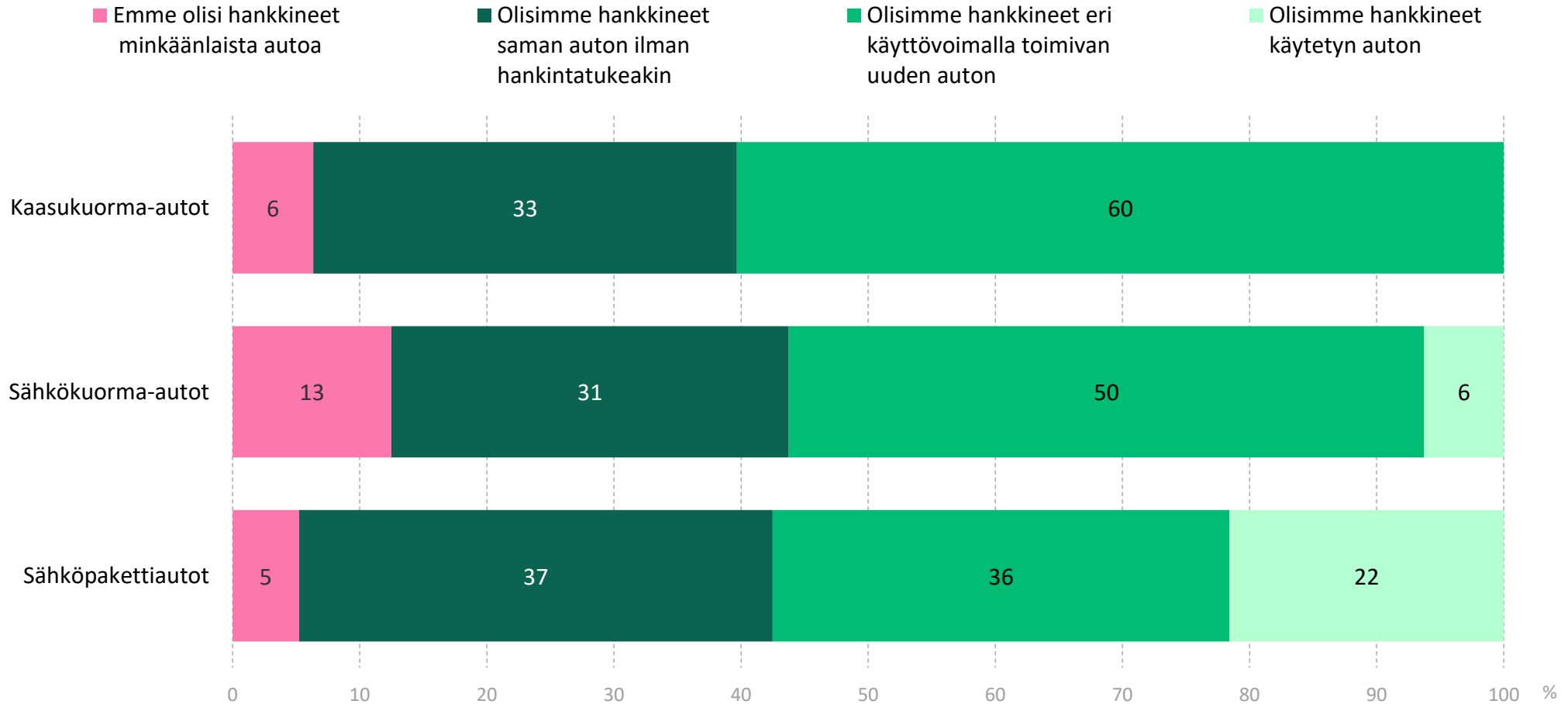
- Hintatekijät, kompensoi sähkökuorma-auton kalleutta/hintaa

Sähköpakettiautot (18 vastausta)

- Hintatekijät, lähinnä koettu saadun sähköpakettiauto halvemmallalla/”alennuksella”
- Tuki helpotti/mahdollisti hankinnan
- Kompensoi hintaeroa esim. dieselvaihtoehtoihin

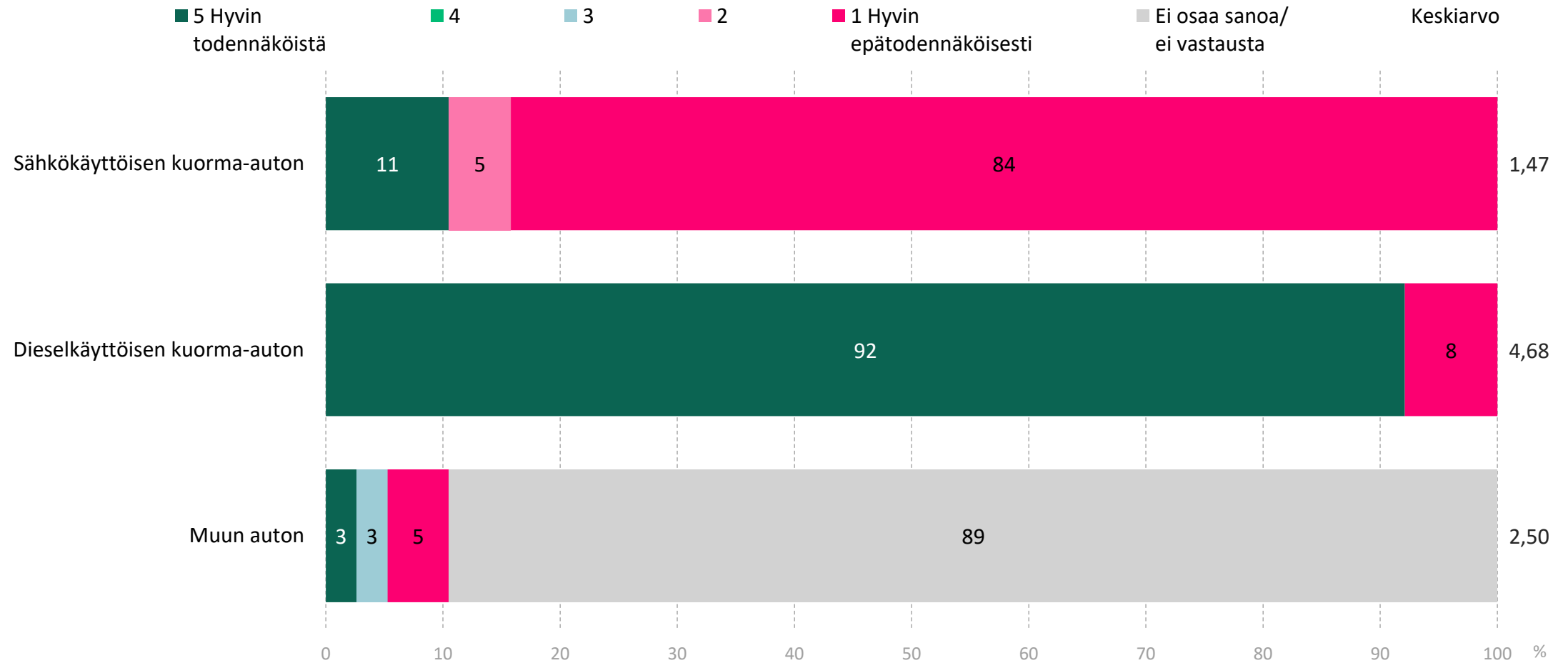
16. Arvioi, miten yrityksessänne olisi toimittu, jos hankintatukea ei olisi ollut tarjolla.

Valitse, mitä olisitte todennäköisimmin tehneet.



17. Millaisen ajoneuvon olisitte hankkineet, jos hankintatukea ei olisi ollut saatavilla?

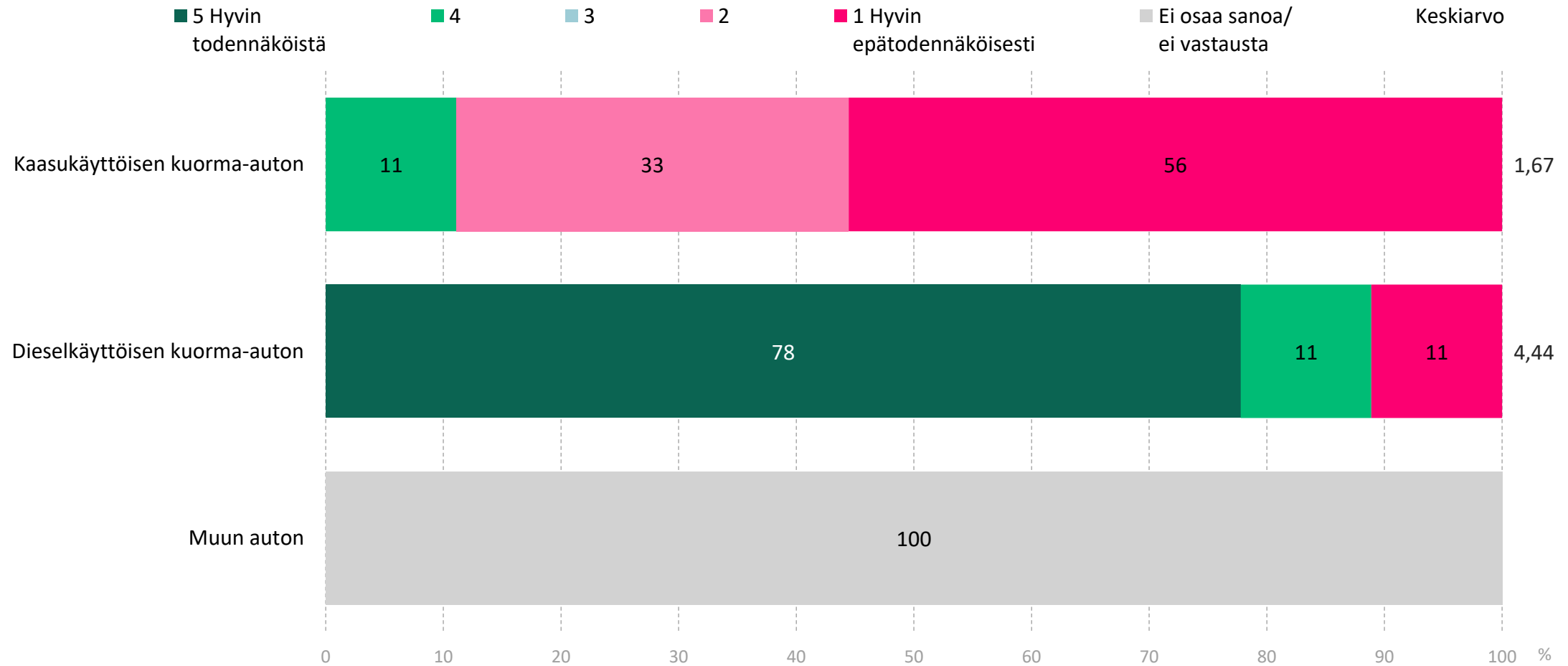
Vastaajaryhmä: Kaasukuorma-autot



Vastaajaryhmä: Kaasukuorma-autot, n=38

17. Millaisen ajoneuvon olisitte hankkineet, jos hankintatukea ei olisi ollut saatavilla?

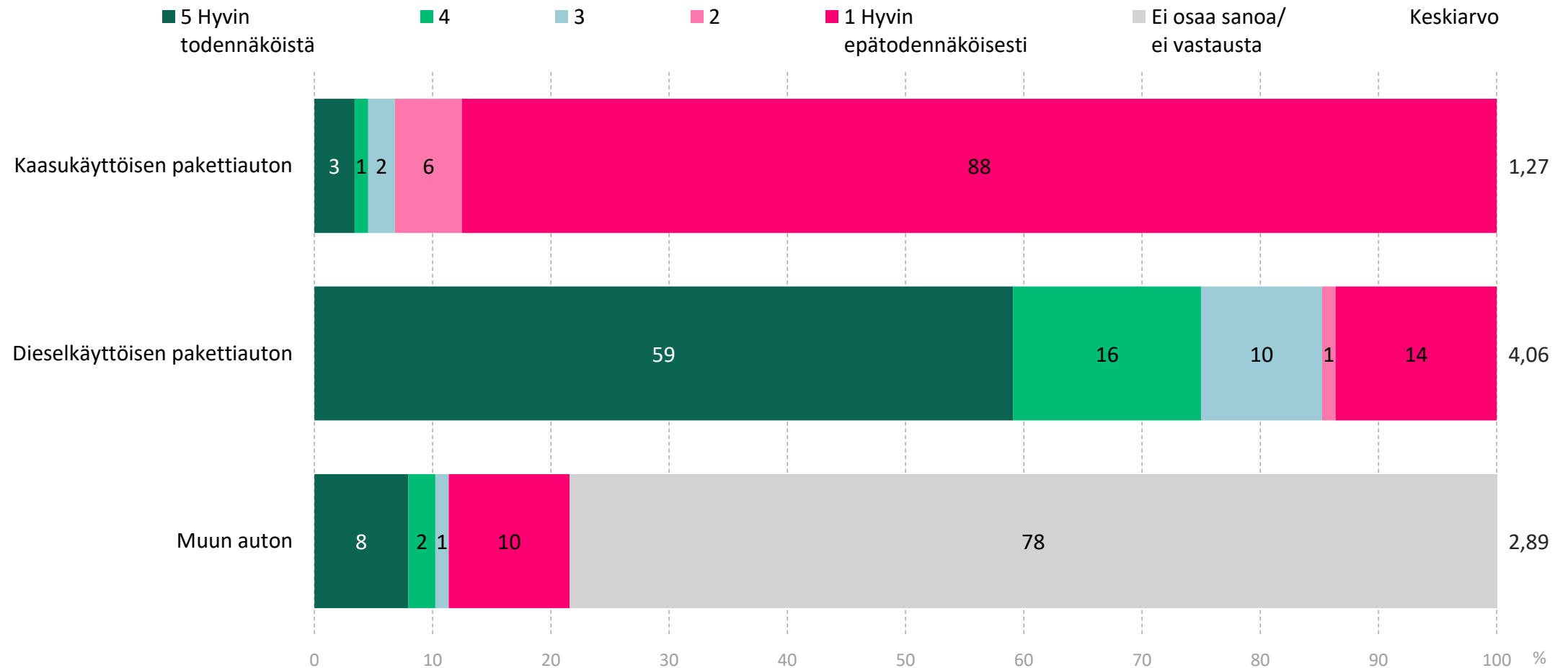
Vastaajaryhmä: Sähkökuorma-autot



Vastaajaryhmä: Sähkökuorma-autot, n=9

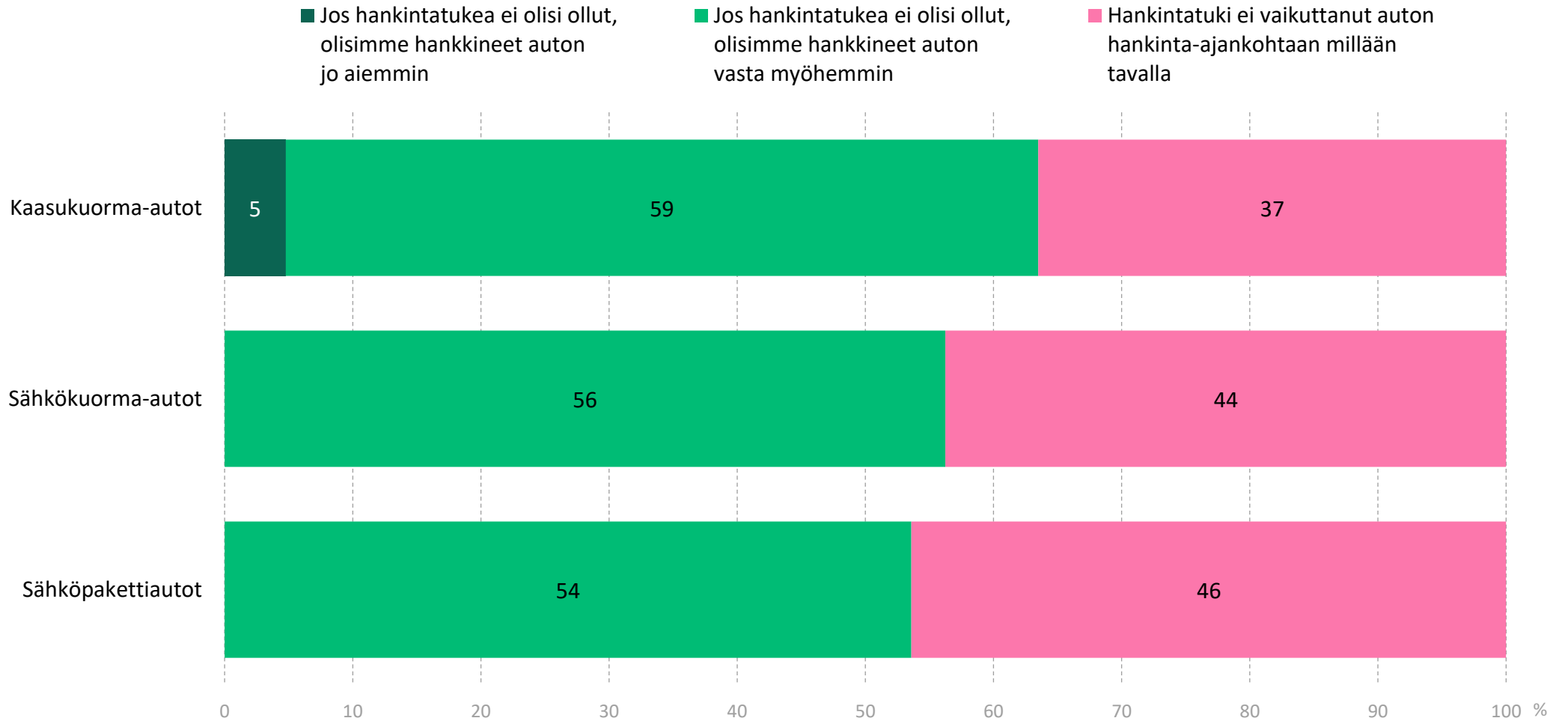
17. Millaisen ajoneuvon olisitte hankkineet, jos hankintatukea ei olisi ollut saatavilla?

Vastaajaryhmä: Sähköpakettiautot

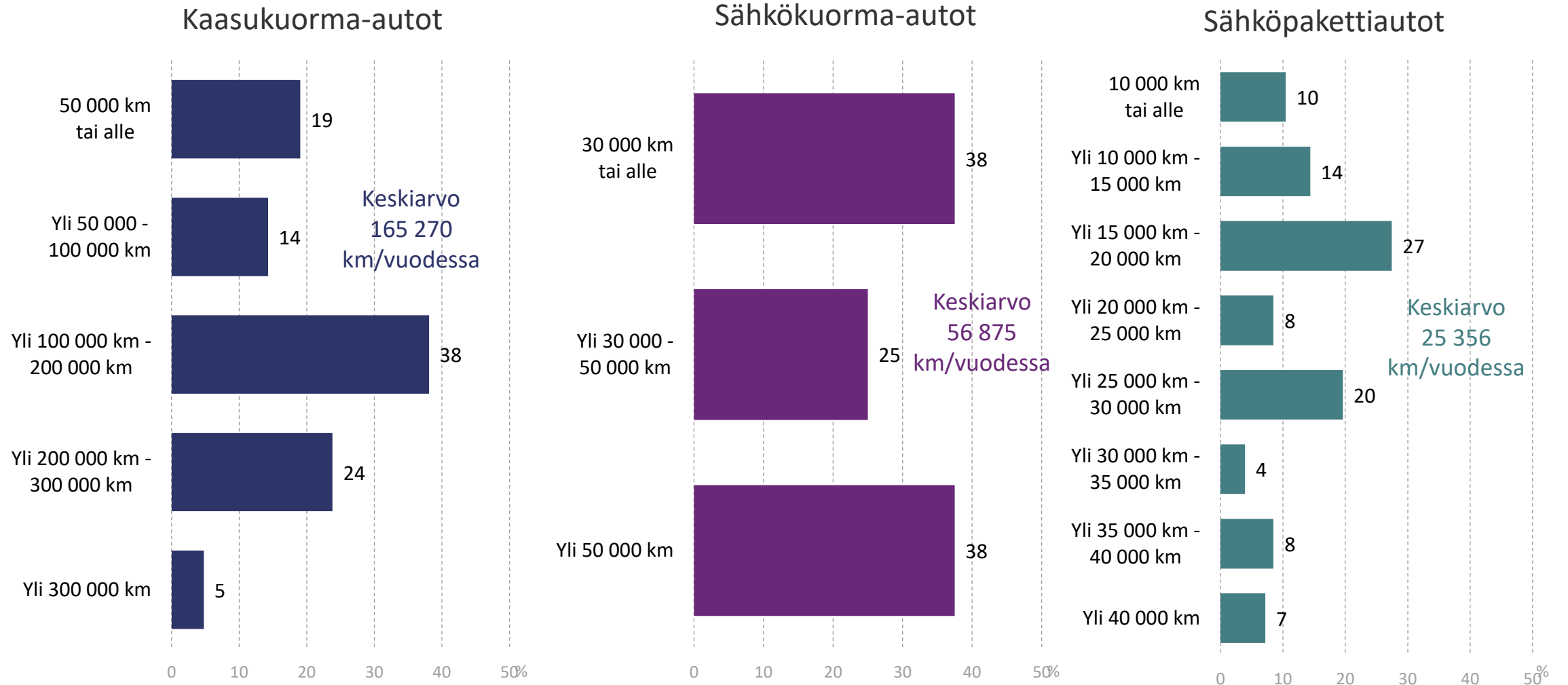


Vastaajaryhmä: Sähköpakettiautot, n=88

18. Miten hankintatuki vaikutti ajoneuvon hankinta-ajankohtaan?



9. Paljonko hankintatukea saaneilla autoilla keskimäärin ajetaan?



Kerro halutessasi kaasukuorma-auton/sähkökuorma-auton/sähköpaketti-auton käyttökokemuksista (esim. vaikutuksista reitteihin, kuljettajien kokemuksia jne.).

Kaasukuorma-autot (35 vastausta)

- Autot toimivia, kuljettajat tyytyväisiä autoihin
- Reitit suunniteltava tarkemmin
- Tankkausasemia tulisi olla enemmän

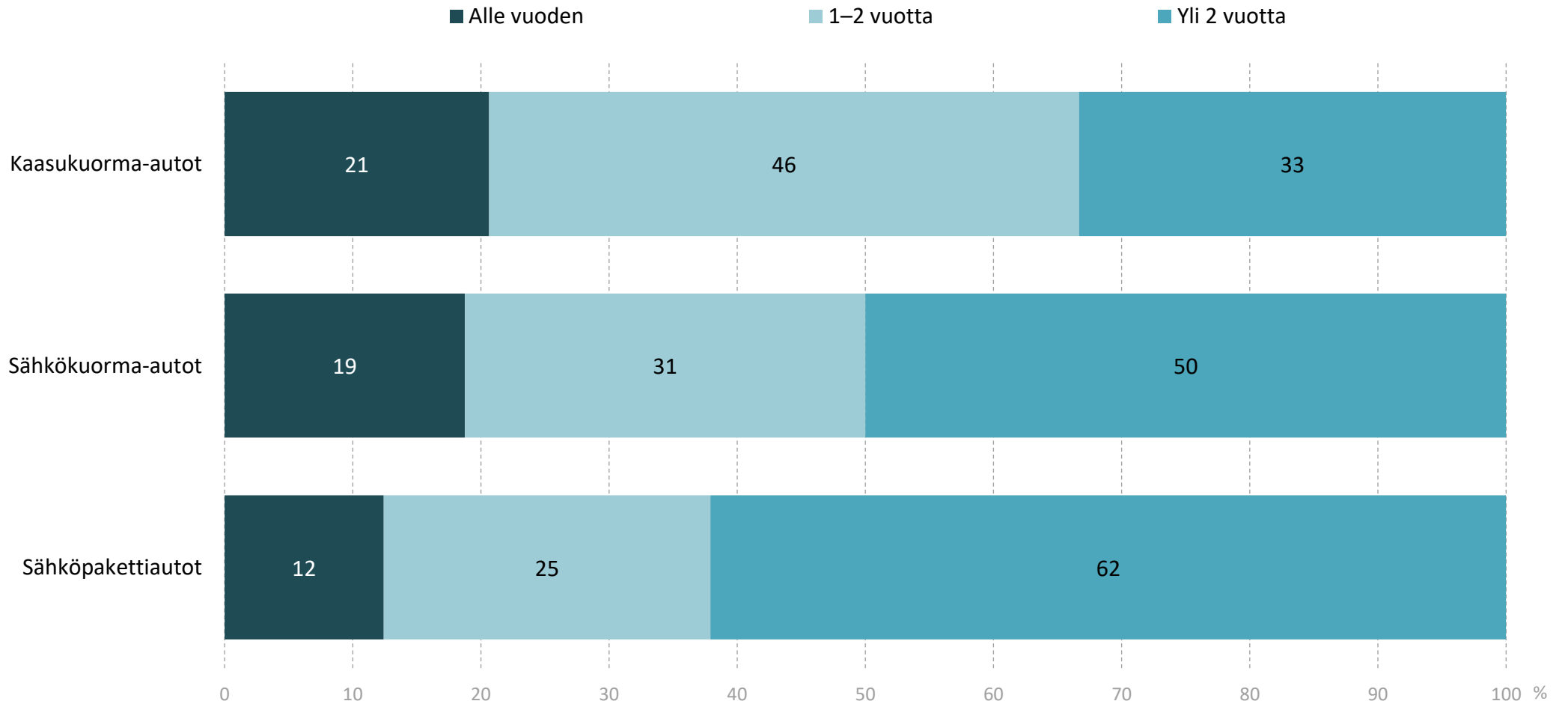
Sähkökuorma-autot (10 vastausta)

- Rajoitettu toimintamatka
- Vähemmän huoltoja
- Reittisuunnittelu

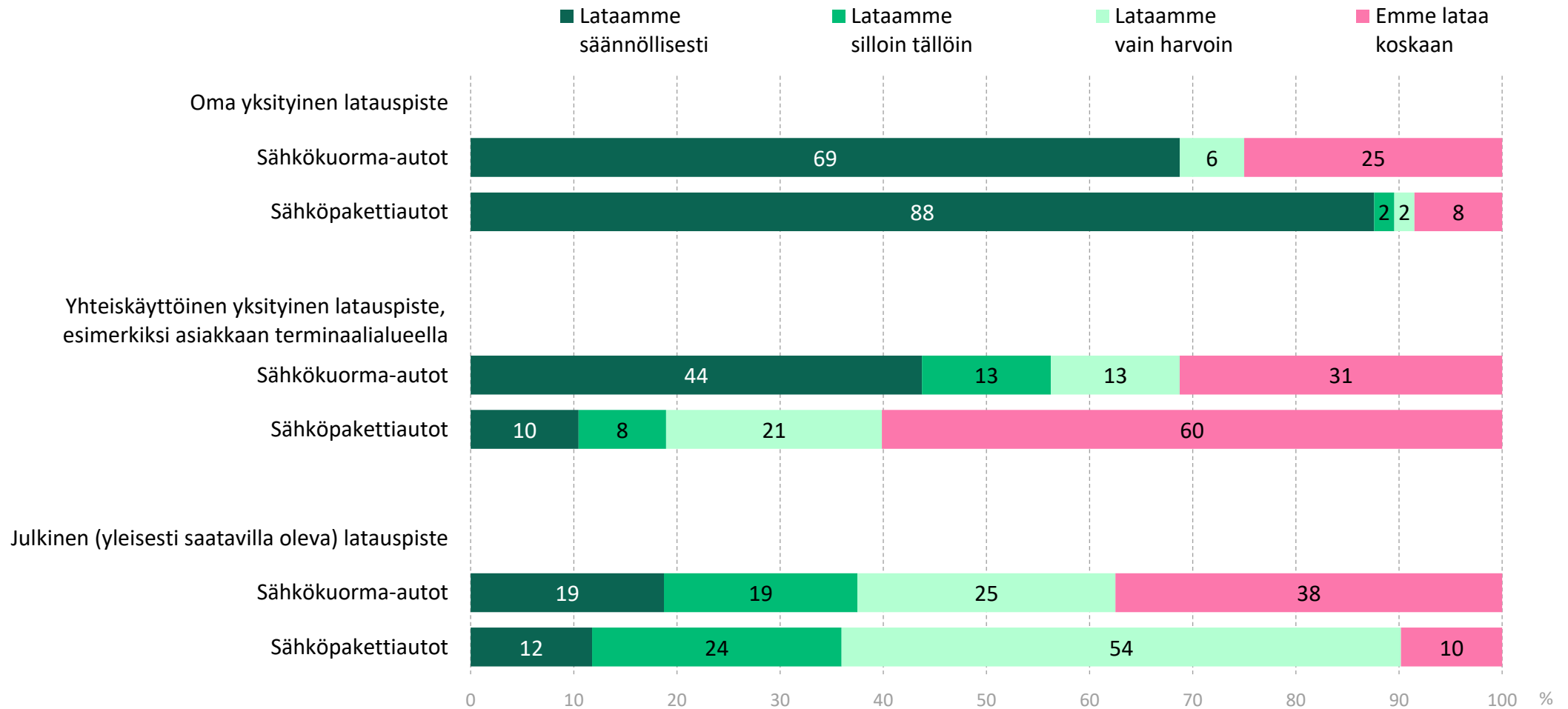
Sähköpakettiautot (90 vastausta)

- Myönteisiä kokemuksia: toimintavarmuus, käyttövoima, alhaisemmat käyttökustannukset
- Reittejä tarvitsee suunnitella
- Toimintamatka/range asettaa rajoitteita
- Huomioitava lataukset

5. Kuinka kauan yrityksellänne on ollut kaikkiaan ko. ajoneuvoja käytössä?



11. Miten kuvailisit kohdallanne seuraavien latausvaihtoehtojen käyttöä?



Kooste avoimista vastauksista

Huomiot ja toiveet tankkaus- ja latauspaikkoihin liittyen

Kaasukuorma-autot (42 vastausta): Onko jotain erityisiä huomioita tai toiveita, joita haluatte tuoda esille kaasun tankkauspaikkoihin ja tankkausinfrastruktuuriin liittyen?
Tankkauspaikkoja tulisi olla enemmän/tiheämpi verkosto

- Kaasun toimittajia tulisi olla enemmän kuin kaksi (tulisi myös hintakilpailua ja vaihtoehtoja toimittajiin)

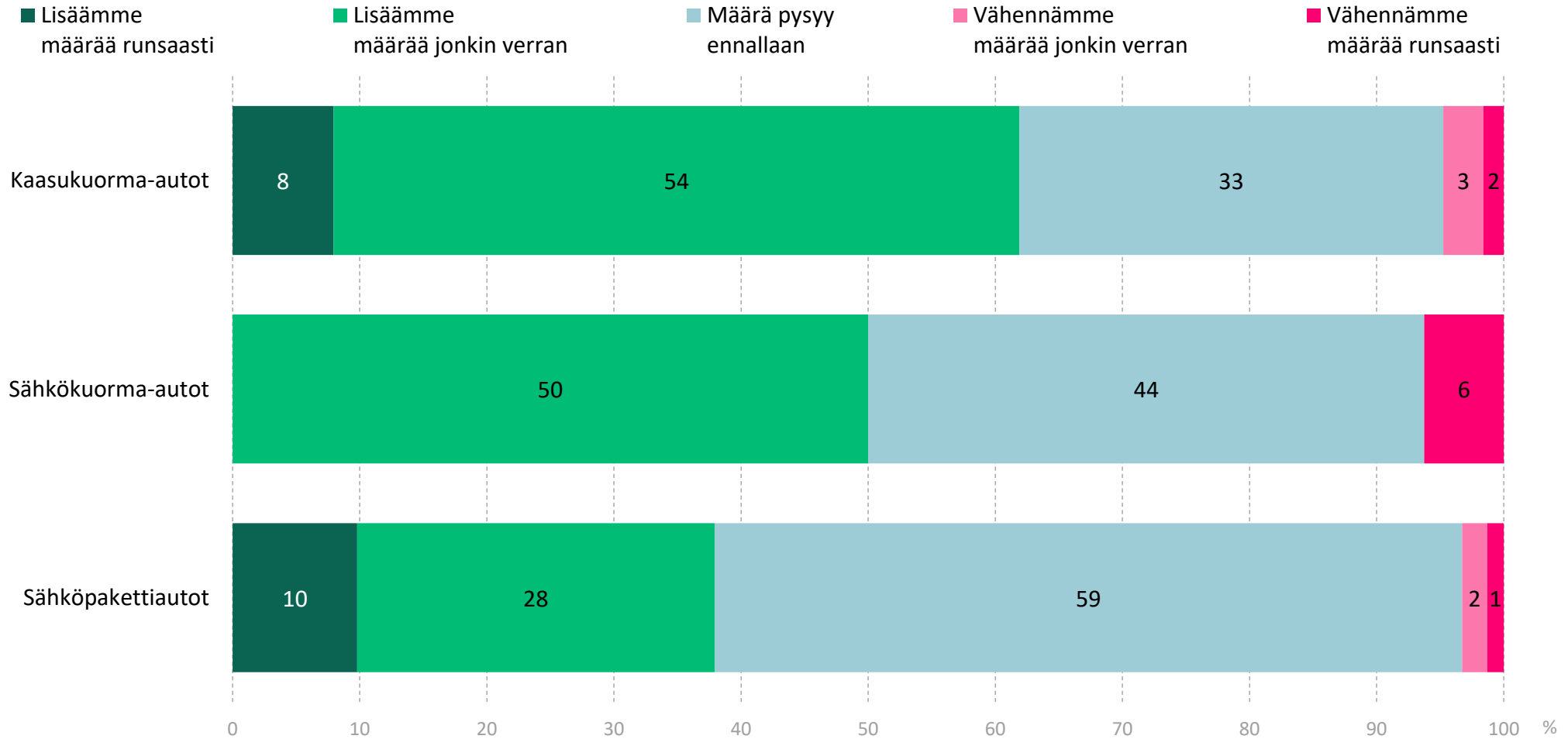
Sähkökuorma-autot (8 vastausta): Pelkästään raskaita ajoneuvoja palvelevia julkisia latauspaikkoja on tällä hetkellä hyvin vähän. Onko jotain erityisiä huomioita tai toiveita, joita haluatte tuoda esille julkisiin latauspaikkoihin liittyen?

- Latauspaikalle ei isolla autolla mahdu (esteinä esim. kääntösäde, muut pysäköidyt autot, ajoreitit, ei mitoitettu raskaalle liikenteelle)

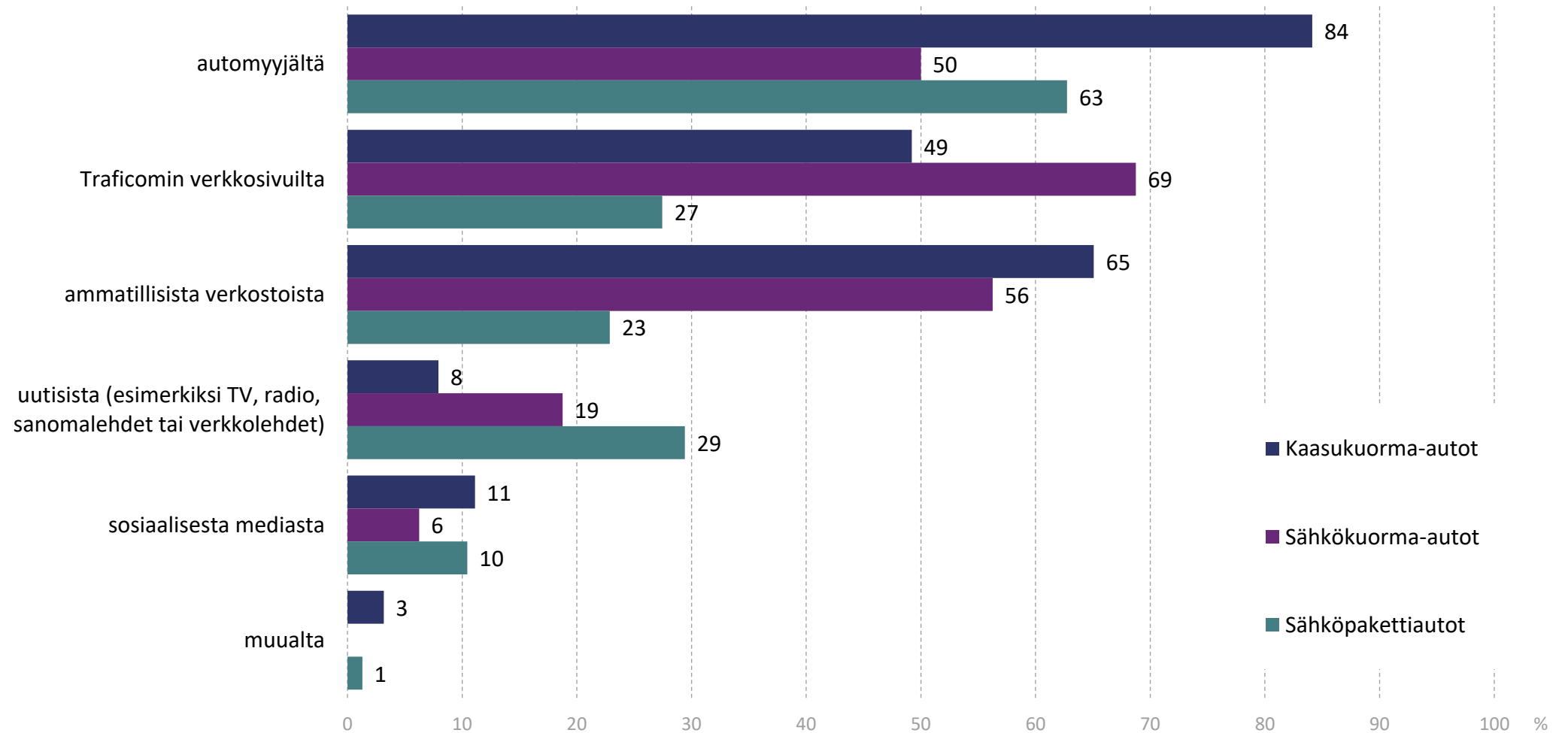
Sähköpakettiautot (67 vastausta): Onko jotain erityisiä huomioita tai toiveita, joita haluatte tuoda esille julkisiin latauspaikkoihin liittyen? Onko esimerkiksi ollut haasteita pysäköintitilan suhteen sähköpakettiauton lataamisessa?

- Osalla ei ole ollut mitään haasteita
- Maksujärjestelmät selkeämmäksi, nykyisellään paljon erilaisia applikaatioita eikä välttämättä mahdollisuutta maksaa pankkikortilla
- Latauspaikoilla ruuhkaa, latauspaikoille pysäköidään autoja ilman lataamista
- Latauspaikkojen ahtaus (mahdollisuus lataamiseen perävaunun kanssa, autojen suuremman koon huomioiminen, sijainti kauemmas rakennuksista, matalat parkkihallit, joissa latausmahdollisuus)
- Latureissa tulisi olla tehoa
- Yksi toive latausinfrastrukturalle levähdysalueille (suurteho) ja kehäteille latauspysäkkejä
- Yksi toive latausinfrastrukturalle terminaalien läheisyyteen

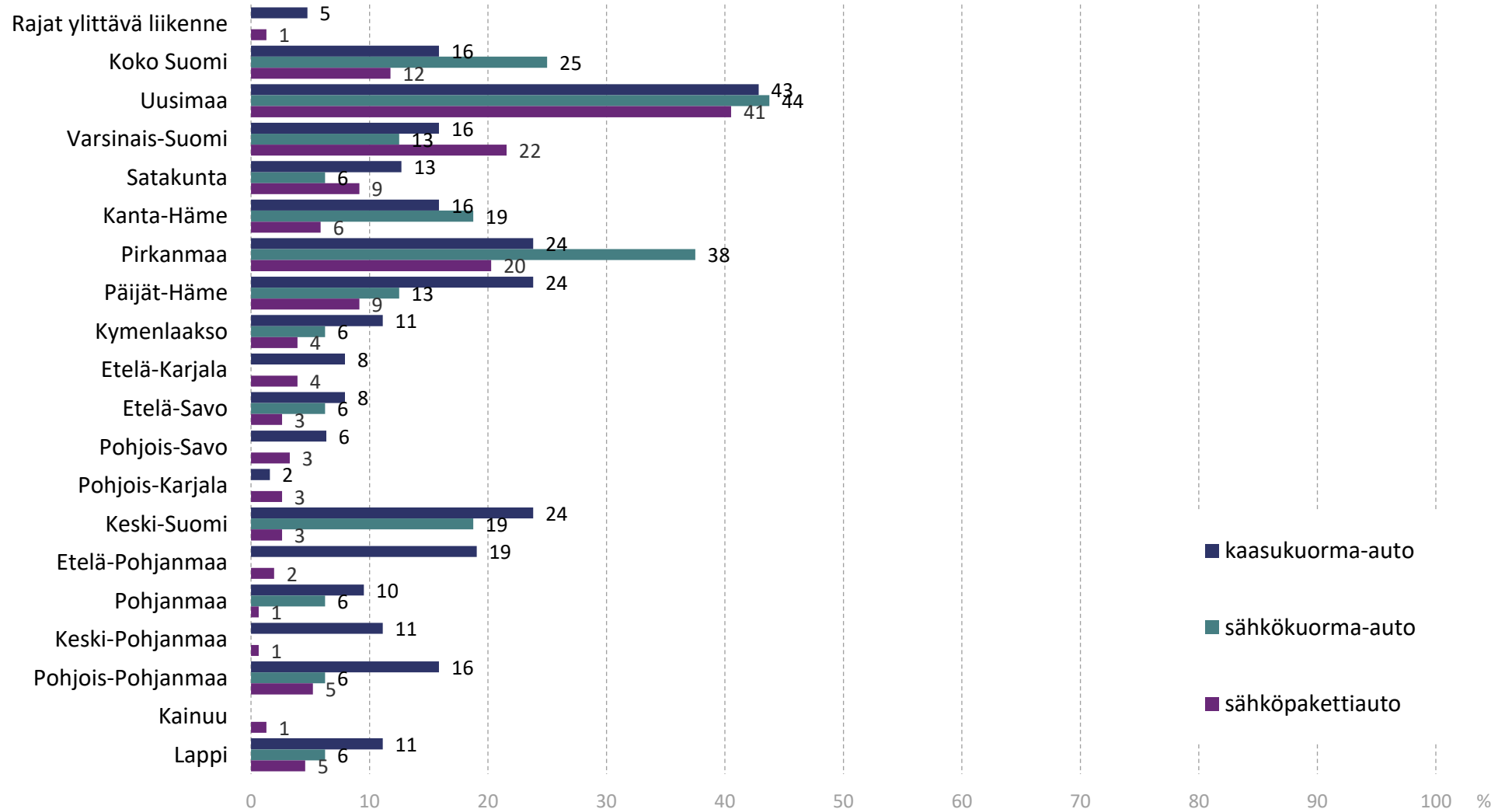
12. Miten arvioitte kalustonne kehitystä seuraavan 3 vuoden aikana?



20. Mistä saitte tietoa hankintatuesta?



6. Millä alueilla liikennöitte hankintatukea saaneilla autoilla?



Voit lopuksi antaa palautetta uuden kaasukuorma-auton/sähkökuorma-auton/sähköpaketti-auton hankintaan ja käyttöön liittyvistä seikoista tai hankintatukea koskevista järjestelyistä.

Kaasukuorma-autot (17 vastausta)

- Hankinta ei olisi järkevää ilman tukea
- Hyvä kannustin, liikkeellepaneva voima
- Tuki valuu autojen toimittajille hintojen kallistuessa
- Toiveita, että tukea saisi jatkossakin ja aiempaa suuremman osuuden hankintahinnasta

Sähkökuorma-autot (6 vastausta)

- Helppo hakea
- Tarpeellinen
- Sähköinen ajoneuvo pitäisi olla järkevä hankinta ilman tukeakin/ettei vääristä markkinaa

Sähköpakettiautot (27 vastausta)

- Hakuprosessista sekä myönteisiä kokemuksia (sujui hyvin) ja negatiivisia kokemuksia (kankea, byrokraattinen)
- Autojen tekninen kehitys ja hinnat vaikuttavat siihen, miten toimivaa ja kannattavaa on hankkia sähköpakettiauto
- Tuki vauhdittanut hankintaa
- Harmittelua tuen loppumisesta/toiveita, että tukea saisi jatkossa

Tilaajan huomioita tuloksista

Tilaajan huomioita - yleistä

- Traficom pitää kyselyn vastausastetta varsin hyvänä – kaikkiaan noin kolmannes avustusta saaneista yrityksistä vastasi kyselyyn.
- Tässä raportissa tulokset kyselyssä esitettyihin kysymyksiin esitetään sanallisten yhteenvetojen lisäksi myös kuvaajin. Kuitenkin sähkökuorma-autojen tulosgraafien prosenttiosuuksia tarkastellessa on hyvä muistaa, että avustusta saaneiden vastaajayritysten lukumäärä oli melko vähäinen (16 kpl), jolloin tarkat prosenttiluvut eivät välttämättä ole mielekkäin tulosten tarkastelumalli. Päätelmiä tehdessä on syytä keskittyä tarkastelemaan tulosten suuntaa ja suuruusluokkaa.
- Kaikkien ajoneuvoryhmien osalta hankintatuen myötä hankittu vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimiva ajoneuvo oli yrityksissä tyypillisimmin ensimmäinen laatuaan. Noin kolmannes yrityksistä (ajoneuvotyyppistä riippuen 31-37 %) ilmoitti, että olisi hankkinut saman auton ilman hankintatukeakin. Toisin sanoen noin kaksi kolmasosaa (63-69 %) ajoneuvoista voidaan arvioida tulleen hankituksi hankintatuen vaikutuksesta. Lisäksi selkeässä enemmistössä yrityksiä (n. 80 %) koettiin hankintatuen kannustaneen vähintään jossain määrin hankkimaan ajoneuvo, jota ilman tukea ei olisi hankittu. Näin ollen voidaan päätellä hankintatuen edistäneen osaltaan käyttövoimasiirtymää, ja tuki lienee joissain tapauksissa tarjonneen lopullisen sysäyksen vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaan.
- Avustusten hakeminen lisääntyi tukikauden loppua kohti, mitä voi osittain selittää ajoneuvojen saatavuuden sekä valikoiman parantuminen.

Tilaajan huomioita tuloksista - sähkö

- Sähköisten ajoneuvojen osalta yksityinen lataus on selkeästi avainasemassa. Toisaalta yli kolmannes hankintatukea saaneista vastaajista hyödynsi julkista latausinfraa vähintään silloin tällöin. Julkisella latausinfraalla voisi tulosten perusteella sanoa olevan nimenomaan merkittävä täydentävä rooli akkukäyttöisten ajoneuvojen operoinnissa, vaikka yksityinen infrastruktuuri onkin latauksen selkäranka. Hyvin sijoitellulla julkisella latausinfraalla voidaan laajentaa sähköisen kaluston käytön mahdollisuuksia.
- Sähköpakettiautojen tapauksessa julkiseen latausinfraan liittyvistä ongelmista tuli erityisesti sähköpakettiautojen hankintatukea saaneilta jonkin verran samankaltaista palautetta, kuin vuonna 2023 toteutetussa henkilöautoja koskeneessa täyssähköautojen hankintatuen seurantatutkimuksessa. Avoimessa palautteessa yhtäläisyyksinä selkeinä negatiivisina huomioina nousivat latauksen maksamiseen liittyvä maksusovellusten suuri määrä sekä korttimaksumahdollisuuden puute. Tietyillä paikoilla myös latauspisteiden ruuhkautuminen sekä ajoittaiset latauspisteiden toimintahäiriöt vaivasivat latauksen ja siten kuljetusten sujuvuutta.

Tilaajan huomioita tuloksista - kaasu

- Kaasuajoneuvojen osalta julkista tankkausinfrastruktuuria kommentoitiin niin hyvässä kuin pahassa. Osalle kaasuajoneuvojen hyödyntäjistä nykyinen infra riittää mainiosti ja osalle ei alkuunkaan. Reittien suunnittelua tehdään melko paljon infran ehdoilla.
- Yleisesti ottaen vastaajat toivoivat enemmän kaasun tankkauspaikkoja sekä kilpailua. Pitkälti yhden kaasuntoimittajan varassa oleminen nähtiin epätoivottuna ja loi kokemusta epäreilusta ja poukkoilevasta hinnoittelusta.
- Kaasuajoneuvon hankintatuen osalta avoimessa palautteessa kommentoitiin jonkin verran tuen suuruutta. Tukisumman ei koettu olevan riittävä kompensoimaan eroa vastaavaan dieselkalustoon nähden. Korkeampi summa olisi koettu kannustavan kaasun suuntaan voimakkaammin.

Päästövaikutukset

- Traficomissa tehtiin kyselystä saatua materiaalia hyödyntäen laskelmia hankintatuella saavutetuista päästövaikutuksista. Laskentalogiikka on sama kuin ennakoivissa vaikutusarvioissa (logiikka kuvattu esimerkiksi aiemmassa selvityksessä), mutta täydennetty uudemmalla fakta- ja kyselytutkimuksesta saadulla tiedolla.
- Laskelmissa päästöinä tarkastellaan käytönaikaisia ”pakoputkenpään” fossiilisia kumulatiivisia CO₂-päästöjä hankittujen ajoneuvojen koko käyttöiän ajalta. Kaasu ja sähkö käsitellään päästöttöminä. Päästövähennys arvioidaan alla kuvatulla tavalla vertaamalla tilanteeseen, jossa käytössä olisi vastaavat dieselkäyttöiset ajoneuvot.
- Sähkökuorma-autojen osalta saavutettava CO₂-päästövähennys olisi kumulatiivisesti noin 21 kt olettaen kyselyyn perustuen, että 69 % tuella hankituista ajoneuvoista oli lisäisiä ja korvaisi dieselajoneuvon.
- Kaasukuorma-autojen osalta CO₂-päästövähennys olisi kumulatiivisesti noin 160 kt olettaen kyselyyn perustuen, että 67 % tuella hankituista ajoneuvoista oli lisäisiä ja korvaisi dieselajoneuvon.
- Sähköpakettiautojen osalta CO₂-päästövähennykseksi saadaan kumulatiivisesti noin 45 kt olettaen kyselyyn perustuen, että 63 % tuella hankituista ajoneuvoista oli lisäisiä ja korvaisi dieselajoneuvon.
- Yhteensä CO₂-päästövähennyksesi tulee kumulatiivisesti noin 226 kt olettaen kyselyyn perustuen, että 63-69 % tuella hankituista ajoneuvoista oli lisäisiä ja korvaisi dieselajoneuvon.

Liitteet

Kutsukirjeiden tekstit: sähköpakettiautot ja kaasukuorma-autot

SÄHKÖPAKETTIAUTOT:

Tervetuloa vastaamaan kyselytutkimukseen sähköpakettiautojen hankintatuista!

Taloustutkimus toteuttaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın toimeksiannosta tutkimusta sähköpakettiautojen hankintatukea saaneille yrityksille. Tutkimuksen avulla selvitetään muun muassa kaluston hankinnan syitä sekä hankintatuen vaikutuksia ajoneuvokantaan. Saatte tämän viestin, sillä yrityksellenne on Traficomın mukaan myönnetty avustusta sähköpakettiauton hankintaan. Vastaamalla kyselyyn autat arvioimaan, ovatko hankintatuet edistäneet lainsäädännön tuelle asettamia tavoitteita. Kyselyn tuloksia ei käytetä valvontatarkoituksiin. Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista.

Vastaukset ovat anonymiä. Jos itse et ole ollut mukana hankinnassa, jossa on käytetty hankintatukea, pyydän toimittamaan tämän kutsukirjeen sille henkilölle yrityksessänne, joka tietää kalustohankinnoista ja hankintatuen käytöstä hankinnoissa yrityksessänne.

Näin vastaat kyselyyn tietokoneella, tabletilla tai älypuhelimella:

1. Avaa lomake QR-koodilla tai mene tietokoneella, tabletilla tai älypuhelimella osoitteeseen: www.hankintatukikysely.fi
2. Syötä salasana: [Salasana]
3. Täytä kysely, vastaukset tallentuvat automaattisesti.

Pyydämme vastaamaan kyselyyn kahden viikon kuluessa.

Kiitos etukäteen vastauksistasi!

Taloustutkimus

KAASUKUORMA-AUTOT

Tervetuloa vastaamaan kyselytutkimukseen kaasukuorma-autojen hankintatuista!

Taloustutkimus toteuttaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın toimeksiannosta tutkimusta kaasukuorma-autojen hankintatukea saaneille yrityksille. Tutkimuksen avulla selvitetään muun muassa kaluston hankinnan syitä sekä hankintatuen vaikutuksia ajoneuvokantaan. Saatte tämän viestin, sillä yrityksellenne on Traficomın mukaan myönnetty avustusta kaasukuorma-auton hankintaan. Vastaamalla kyselyyn autat arvioimaan, ovatko hankintatuet edistäneet lainsäädännön tuelle asettamia tavoitteita. Kyselyn tuloksia ei käytetä valvontatarkoituksiin. Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista.

Vastaukset ovat anonymiä. Jos itse et ole ollut mukana hankinnassa, jossa on käytetty hankintatukea, pyydän toimittamaan tämän kutsukirjeen sille henkilölle yrityksessänne, joka tietää kalustohankinnoista ja hankintatuen käytöstä hankinnoissa yrityksessänne.

Näin vastaat kyselyyn tietokoneella, tabletilla tai älypuhelimella:

1. Avaa lomake QR-koodilla tai mene tietokoneella, tabletilla tai älypuhelimella osoitteeseen: www.hankintatukikysely.fi
2. Syötä salasana: [Salasana]
3. Täytä kysely, vastaukset tallentuvat automaattisesti.

Pyydämme vastaamaan kyselyyn kahden viikon kuluessa.

Kiitos etukäteen vastauksistasi!

Taloustutkimus

Erillistutkimuksen tulosten julkaiseminen ja edelleen luovuttaminen

1. Tutkimuksen tilaaja voi julkistaa tilaamansa tutkimuksen tuloksia, kunhan julkaistut tulokset eivät ole harhaanjohtavia.
2. Kun tutkimustuloksia julkaistaan, tulee selvästi erottaa tulokset ja niiden tulkinta.
3. Julkistamisen yhteydessä on aina mainittava tutkimuksen nimi, toteutusaika ja tutkimuksen tekijä, Taloustutkimus Oy.
4. Toivomme, että lähetätte suunnittelemanne julkaisun (lehtiartikkeli, verkossa julkaistavat tiedot ym.) Taloustutkimus Oy:hyn tarkastettavaksi ennen julkaisemista. Lisäksi toivomme, että toimitatte meille tiedon siitä, missä ja milloin asia julkaistaan, jotta voimme vastata meille mahdollisesti tuleviin kyselyihin.
5. Olemme mielellämme avuksi viestinnässänne.

Laadunvarmistus Taloustutkimuksessa

SGS Fimko on myöntänyt Taloustutkimukselle ISO 20252 -toimialasertifikaatin, ja tämän projektin kaikki vaiheet on toteutettu kyseisen standardin ja Suomen lakien mukaisesti.

Taloustutkimus käsittelee aina kaikkia tutkimuksiin liittyviä, sekä asiakkailta saatuja että tutkimuksen yhteydessä syntyneitä, tietoja ehdottoman luottamuksellisina.

Taloustutkimus on sitoutunut noudattamaan ESOMARin ja Kansainvälisen Kauppakamarin yhdessä julkaisemia tutkimusalan kansainvälisiä perussääntöjä.

Taloustutkimus ei ole käyttänyt alihankkijoita tässä tutkimuksessa.



LUOTETTAVUUSRAJATAULUKKO 95 %:N TASOLLE

% -luku, joka tuli tulokseksi	VASTAAJAMÄÄRÄ															
	25	50	75	100	150	200	250	300	400	500	600	800	1000	2000	3000	5000
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
2 tai 98	±5,6	±4,0	±3,2	±2,8	±2,3	±2,0	±1,8	±1,6	±1,4	±1,3	±1,1	±0,98	±0,9	±0,61	±0,51	±0,4
3 tai 97	±6,8	±4,9	±3,9	±3,4	±2,8	±2,4	±2,2	±2,0	±1,7	±1,5	±1,4	±1,2	±1,1	±0,75	±0,62	±0,49
4 tai 96	±7,8	±5,6	±4,5	±3,9	±3,2	±2,8	±2,5	±2,3	±2,0	±1,8	±1,6	±1,4	±1,3	±0,86	±0,71	±0,56
5 tai 95	±8,7	±6,2	±5,0	±4,4	±3,6	±3,1	±2,7	±2,5	±2,2	±2,0	±1,8	±1,5	±1,4 1	±0,96	±0,79	±0,62
6 tai 94	±9,5	±6,8	±5,5	±4,8	±3,9	±3,4	±3,0	±2,8	±2,4	±2,1	±2,0	±1,7	±1,5	±1,0	±0,87	±0,68
8 tai 92	±10,8	±7,7	±6,2	±5,4	±4,4	±3,8	±3,4	±3,1	±2,7	±2,4	±2,2	±1,9	±1,7	±1,2	±0,99	±0,77
10 tai 90	±12,0	±8,5	±6,9 3b	±6,0	±4,9 3a	±4,3	±3,8	±3,5	±3,0	±2,7	±2,5	±2,1	±1,9	±1,3	±1,1	±0,85
12 tai 88	±13,0	±9,2	±7,5	±6,5	±5,3	±4,6	±4,1	±3,8	±3,3	±2,9	±2,7	±2,3	±2,1	±1,4	±1,2	±0,92
15 tai 85	±14,3	±10,1	±8,2	±7,1	±5,9	±5,1	±4,5	±4,1	±3,6	±3,2	±2,9	±2,5	±2,3	±1,6	±1,3	±1,0 2
20 tai 80	±16,0	±11,4	±9,2	±8,0	±6,6	±5,7	±5,0	±4,6	±4,0	±3,6	±3,3	±2,8	±2,5	±1,8	±1,4	±1,1
25 tai 75	±17,3	±12,3	±10,0	±8,7	±7,1	±6,1	±5,5	±5,0	±4,3	±3,9	±3,6	±3,0	±2,8	±1,9	±1,6	±1,2
30 tai 70	±18,3	±13,0	±10,5	±9,2	±7,5	±6,5	±5,8	±5,3	±4,6	±4,1	±3,8	±3,2	±2,9	±2,0	±1,7	±1,3
35 tai 65	±19,1	±13,5	±11,0	±9,5	±7,8	±6,8	±6,0	±5,5	±4,8	±4,3	±3,9	±3,3	±3,1	±2,1	±1,7	±1,4
40 tai 60	±19,6	±13,9	±11,3	±9,8	±8,0	±7,0	±6,2	±5,7	±4,9	±4,4	±4,0	±3,4	±3,1	±2,2	±1,8	±1,4
45 tai 55	±19,8	±14,1	±11,4	±9,9	±8,1	±7,0	±6,2	±5,8	±5,0	±4,5	±4,1	±3,5	±3,2	±2,2	±1,8	±1,4
50 tai 50	±20,0	±14,2	±11,5	±10,0	±8,2	±7,1	±6,3	±5,8	±5,0	±4,5	±4,1	±3,5	±3,2	±2,2	±1,8	±1,4

<p>Esimerkki 1</p> <p>Jos tuhannesta vastaajasta 5 % on ostanut tuotetta, on virhemarginaali ±1,4 prosenttiyksikköä. Koko väestössä on siis 95 %:n luotettavuustason mukaan 3,6–6,4 % tuotetta ostaneita.</p>	<p>Esimerkki 2</p> <p>Oletetaan ennen tutkimusta, että tuotteen markkinaosuus on noin 15 %. Halutaan selvittää asia ±1 prosenttiyksikön tarkkuudella. Tutkimukseen tarvitaan 5000 vastaajaa.</p>	<p>Esimerkki 3</p> <p>a) Tuhannen vastaajan joukossa 15–19-vuotiaita on 150, ja näistä 10 % ilmoittaa ostavansa säännöllisesti tuotetta X. Todellinen ostajien osuus 95 %:n luotettavuustasolla on 10 % ±4,9 eli 5,1–14,9 %.</p> <p>b) Jos otoskoko olisi puolta pienempi eli 500, 15–19-vuotiaita vastaajia olisi 75 ja todellinen ostajien osuus olisi 10 % ±6,9 eli 3,1–16,9 %.</p>
--	---	---