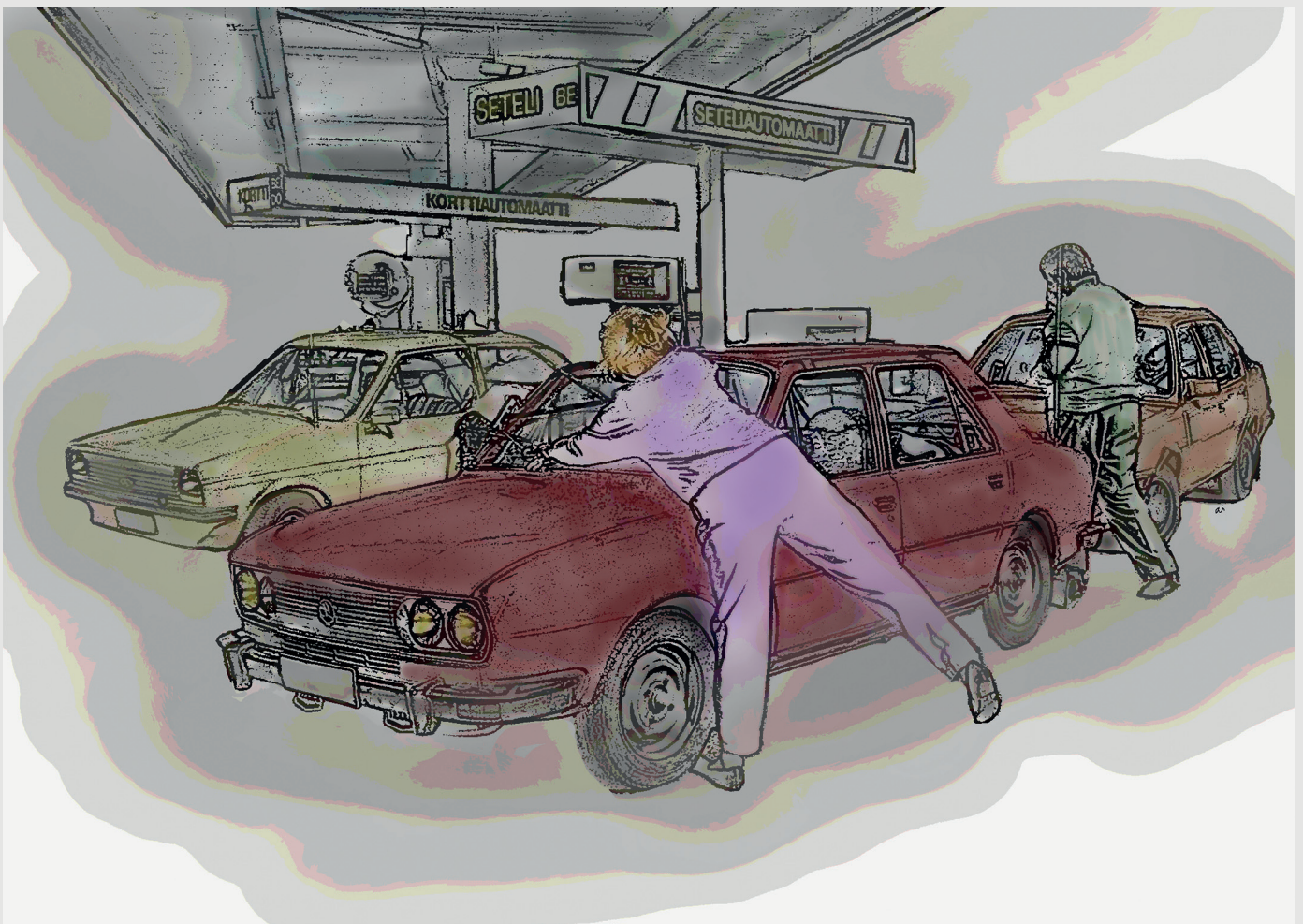


Liikennepalveluala

Toimialaraportti 2024



Hannu Laitinen

Value Set Oy

Hannu Laitinen

Liikennepalveluala 2024 Toimialaraportti



Value Set Oy

Jämsä 2024

Liikennepalveluala 2024 – Toimialaraportti

Hannu Laitinen

Julkaisun tilaajat

Liikennepalvelukauppiat ry

Neste-Kauppiat ry

St1-Kauppiat ry

Suomalainen Energiaosuuskunta SEO

Teboil-Kauppiat ry

Tekijänoikeus

© Value Set Oy ja Hannu Laitinen

© Piirrosgrafiikat ja kansikuva: Annika Ilomäki

Teksti ja taitto: Hannu Laitinen, Value Set Oy

Kustantaja ja julkaisija: Value Set Oy, Jämsä 2024

Painopaikka: Keuruskopio Oy / Printek. Keuruu

Julkaisu on tekijänoikeuden alainen. Julkaisun saa ladata, esittää ja tulostaa omaan käyttöön. Kaupallinen esittäminen ja tekijänoikeuden alaisen aineiston kopiointi ja jakaminen edellyttää tekijänoikeuden haltijan kirjallisen suostumuksen.

ISBN 978-952-67836-7-3 (pehmeäkantinen)

ISBN 978-952-67836-8-0 (PDF)

Vastuuvapauslauseke

Tämä julkaisu ja siinä esitetty materiaali toimitetaan "sellaisenaan" tiedoksi.

Value Set Oy on tehnyt kohtuulliset varotoimet varmistaakseen tässä julkaisussa esitetyn materiaalin luotettavuuden. Value Set Oy tai tämän julkaisun tilaajat eivät anna mitään takuita tällaisen materiaalin tarkkuudesta, täydellisyydestä tai sopivuudesta tiettyyn tarkoitukseen tai käyttöön tai kolmansien osapuolten oikeuksien loukkaamattomuudesta, eivätkä ne ota mitään vastuuta tämän julkaisun ja siinä esitetyn materiaalin käytöstä.

Tämän raportin sisältämät tiedot eivät välttämättä edusta Value Set Oy:n tai julkaisun tilaajien jäsenten näkemyksiä, eivätkä ne ole minkään projektin, tuotteen tai palvelun tarjoajan suosituksia. Käytetyt nimitykset ja aineiston esittäminen eivät merkitse sitä, että tekijä tai tilaajat ilmaisivat mielipiteensä minkään liiketoiminnan toimialan tai kaupallisen toiminnan alueen toiminnan tai valtuuksien määrittämisestä.



9789526783680

MONIPUOLINEN LIIKENNEPALVELUALA

Liikennepalvelukauppiat ry on tilannut tämän raportin yhdessä polttoainekaupan yksityisiä yrittäjiä edustavien kauppiaorganisaatioiden kanssa – Neste-Kauppiat ry, Suomalainen Energiaosuuskunta SEO, St1-kauppiat ry ja Teboil-Kauppiat ry.

Liikennepalvelualalla on 2020-luvulla otettu käyttöön lukuisia uusia toimialoja ja oheispalveluja, joiden kysyntä on noussut ihmisten liikkumisen ja elämäntapojen muutoksesta. Näihin voidaan lukea lukuisat autoiluun liittyvät palvelut, kuten autopesutoiminnan yleistyminen, rengaskauppa ja näiden osittainen eriytyminen itse huoltoasemien palvelupisteistä. Asiakkaiden ostotottumukset puolestaan ovat merkittävä tekijä esimerkiksi tienvarsikahviloiden, kioskien ja taukopaikkojen alati kasvavien toimintamuotojen ja roolien määrittäjinä.

Huoltoasema ja liikenneasema ovat olleet rinnakkaisia käsitteitä polttoainekaupassa. Valmistuneella selvityksellä on tarjottavana tähän käsitepariin uusi yhteinen nimitys, liikennepalveluala.

Raportin perustarkoitus on nostaa huoltoasema-alan rinnalle liikennepalvelualaa paremmin kuvaava, laajempi kokonaisuus autoiluun ja matkustajiin liittyviä palveluja. Palvelujen monialaisuutta yhdistävinä piirteinä ovat markkinoiden asiakaslähtöinen toimivuus ja yrittäjyyden vahva läsnäolo.

Kiitän toimialaraportin laatintua KTM Hannu Laitista erinomaiseen lopputulokseen johtaneesta ja liikennepalvelualan perusteita hienosti avaavasta työstä.

Toivotan raportin lukijoille kiintoisaa matkaa kanssamme uuden liikennepalvelualan parissa!

Lahdessa 18. päivänä huhtikuuta 2024

Liikennepalvelukauppiat ry

Jari Salonen

toimitusjohtaja



LIKENNEPALVELUKAUPPIAAT

Liikennepalveluala 2024 – Toimialaraportti

Julkaisija	Value Set Oy (Y-tunnus 1899802-4)		
Tekijä	Hannu Laitinen		
Toimittaja	Hannu Laitinen		
Kieli	suomi	Sivuja	112

Tiivistelmä

Liikennepalveluala muodostuu autoja, autoilua ja autolla matkustavia palvelevasta kokonaisuudesta, jonka runkona ovat huoltoasemat ja näiden rinnalla nimikkeellä ”liikenneasema” olevat palvelupisteet. Toimialalla on huoltoasemien lisäksi tuhansia yrityksiä ja työntekijöitä, jotka tarjoavat tieliikenteessä tarpeellisia palveluja. Toimialaraportin yhtenä tarkoituksena on tuottaa perustietoa huoltoasemien markkinatilanteesta ja polttonestejakelua täydentävistä liikennepalveluista.

Vuoden 2024 alussa Suomessa oli toiminnassa lähes 750 palvelevaa huoltoasemaa ja lisäksi yli 1 500 auto-maattista polttoaineiden jakelupistettä. Näiden kautta jaettiin maantiepolttonesteitä vuonna 2023 yhteensä noin 4 500 miljoonaa litraa. Myyntimäärät laskivat 2000-luvun alimmalle tasolle. Huoltoasemat muodostavat tieliikenteen palvelujen rungon, jota täydentämään syntyy jatkuvasti uusia palveluja ajoneuvojen käyttövoimatarjonnan monipuolistuessa. Moottoribensiinin ja dieselin rinnalle ovat tulleet sähkö, maakaasu ja biokaasu. Kevyiden työkonoiden polttoainejakelu on siirtynyt yhä laajemmin huoltoasemien ja automaattisten jakelupisteiden yhteyteen. Raskas konekanta ja paljon kuluttavat laitteet saavat polttoöljynsä suoraan säiliöautotoimituksina.

Liikennepalvelujen tärkeimmät osa-alueet polttonestejakelun lisäksi ovat erilaiset matkailijoita ja ammatti-liikennettä palvelevat taukopaikat sekä autoilijoille suunnatut erikoispalvelut, joiden saatavuus on sujuvan matkanteon edellytys. Nämä palveluyksiköt muodostavat liikennepalvelualan kaksi pääryhmää: toisaalta autoihin liittyvät palvelut, kunnossapito- ja huoltotyöt; toisaalta asiakkaille tarjottavat palvelut, joiden hankkiminen liikennepalvelualan yrityksiltä ja taukopaikoilta on luontevaa, kuten ravitsemispalvelut, lepo ja virkistys, matkailupalvelut ja muut tien päällä joustavasti hankittavat palvelut.

Autojen käyttövoiman rakenne muuttui vuoden 2023 kuluessa vain vähän, sillä uusien autojen myyntimäärät ovat pysyneet alhaisina koko 2020-luvun. Suomen liikenteessä on noin 200 000 sähköautoa ja 20 000 kaasuautoa sekä edelleen yli 2,5 miljoonaa bensiini- ja dieselkäyttöistä autoa. Suomen autokanta on keski-ikältään läntisen Euroopan vanhimpia ja uusiutumistahti hidastunut. Polttonesteiden jakeluverkoston ylläpitäminen ja kehittäminen on sen vuoksi jatkossakin tarpeellista sen ohella, että autoilijoille tarjotaan uusia käyttövoimia ja niiden tankkaus- ja latausinfraa.

Suomessa muutettiin vuosina 2022-2023 sovellettua liikennepolttonesteiden uusiutuvan energian jakeluvelvoitetta niin, että vuoden 2022 korkeiden hintojen vaikutusta voitiin lievittää. Vaikutus oli merkittävä bensiinin hinnoissa, mutta vähäinen dieselin osalta. Vuoden 2024 alusta lukien jakeluvelvoitteiden alempi taso jatkuu ja tästä aiheutuva hintarasite on toistaiseksi vähäisempi kuin 2010-luvun lainsäädännössä säädettiin.

Asiasanat huoltoasema, polttoainejakelu, bensiini, diesel, polttoöljy, biokaasu, liikennesähkö, jakeluinfra, taukopaikka, liikennepalvelu

ISBN ISBN 978-952-67836-7-3 (pehmeäkantinen)

ISBN ISBN 978-952-67836-8-0 (PDF)

Sisällysluettelo

MONIPUOLINEN LIIKENNEPALVELUALA	3
1 JOHDANTO	7
2 LIIKENNEPALVELUALAN KUVAUKSIA JA MÄÄRITTELYÄ	10
2.1 Liikennepalvelualan toimintakuvaus.....	12
2.2 Jakeluasema, huoltoasema, liikenneasema vai palveluasema	14
2.3 Huoltoasemien ja liikennepalvelualan ravintolakonseptit	17
2.4 Liikennepalvelualan määritelmä ja suhde läheisiin toimialoihin	20
3 HUOLTOASEMAT JA ENERGIAPALVELUT	22
3.1 Maailmanmarkkinat, verotus, hinnat ja vaihtoehtoiset polttoaineet	25
3.1.1. Polttoaineverotus 2023-2024	30
3.1.2. Liikennepolttonesteiden hintarakenne ja hintakehitys.....	33
3.1.3. Uusiutuvan energian jakeluvelvoite.....	38
3.2 Polttonesteiden, sähkön ja kaasun jakelu	41
3.3 Voiteluöljyt ja kotitalouksien nestekaasu	48
3.4 Liikenteen energihuollon yritykset	50
4 AUTOIHIN LIITTYVÄT PALVELUT	55
4.1 Yleiskorjaamot, monimerkkikorjaamot ja ketjutoiminta	57
4.2 Autonpesutoiminta, fiksaus.....	63
4.3 Rengashuolto ja -palvelut	66
4.4 Ajoneuvojen ja peräkärryjen vuokraus	69
4.5 Katsastuspalvelut, hinaustoiminta ja tiepalvelu	72
4.6 Varaosahuolto, erikoispalvelut ja muu liikennepalvelutoiminta	74
5 ASIAKKAISIIN LIITTYVÄT PALVELUT	76
5.1 Myymäläpalvelut	79
5.2 Kahvila- ja ravintolapalvelut	81
5.3 Elintarvikemyynti, tuotevalikoima ja aukioloajat	85
5.4 Muut myymäläpalvelut ja lisäpalvelut.....	91
6 LIIKENNEPALVELUALAN YRITTÄJÄT	93
6.1 Yrittäjän ketjusopimukset	96
6.2 Yrittäjävetoiset ketjut kilpailussa	97
6.3 Päivittäistavarakaupan ketjut syrjäyttävät yksityisiä yrityksiä polttonestekaupassa	101
POHDINTAA JATKOTYÖSTÄ	103
LÄHTEET	104
LIITTEET	106

Monopolista markkinatalouteen

Polttonesteiden maahantuonti ja jalostus olivat Suomessa valtionyhtiön yksinoikeus vuosina 1961-1991. Sen jälkeen markkinat muuttuivat olennaisesti EU-integraation kehittyessä. Suurista kansainvälisistä yhtiöistä toimintansa Suomessa ovat lopettaneet Gulf, BP, Esso ja Shell. Alla vasemmalla on öljy-yhtiöiden tunnuksia 1950-1970-luvuilta. Oikealla kuvissa on eräitä nykyisiä brändejä ja palveluita.



Neste-verkostoon liittyivät Gulf 1973, BP 1979, Union ja E-Öljyt (Finnoil) 1991 ja Kesoil 1996.

Kauppiain perustama Suomalainen Energia-osuuskunta SEO aloitti 1978.

JET aloitti Suomessa 1993.

St1-ketju perustettiin 1997.

Osuuskauppojen jakeluverkostot yhdistettiin ABC-asemiksi 1998 alkaen.

Teboil siirtyi Lukoilin omistukseen 2005. JET siirtyi Teboilille 2006.

Esso myytiin 2006. St1 ja ABC jakoivat liikepaikat.

Gulf aloitti uudelleen voiteluainemyynnin 2002 ja yksityisenä ketjuna 2008.

Shellin liiketoiminta Suomessa myytiin St1:lle 2010. Asemat saavat St1-ilmeen 2025 loppuun mennessä.

Muita verkostoja ovat olleet SUPA (1996-2004), ysi5 (2000-) ja GT (2012-2016).



1 JOHDANTO

Liikennepalvelualan toimialaraportti julkaistaan keväällä 2024 ensimmäistä kertaa. Julkaisun tilaajat ovat huoltoasema-alan ja liikennepalvelualan järjestöt Liikennepalvelukauppiat ry, Neste-Kauppiat ry, St1-Kauppiat ry, Suomalainen Energiaosuuskunta SEO ja Teboil-Kauppiat ry. Uuden, laajemman toimialaraportin laatimisesta päätettiin syksyllä 2023 Huoltoasemapäivien jälkeen, kun alan järjestöt hyväksyivät esityksen ja esitetyt sisältölinjat marraskuussa. Raportin laadinta käynnistyi tammi-kuussa 2024 ja se valmistui vuoden 2024 kevään Alan Yhteisten Kauppiaspäiville.

Valmisteluvaiheen taustamuistiossa todettiin, että käsitteenä ”Liikennepalvelut” tuli ensi kerran käyttöön 1990-luvun alussa kotimaisten öljy-yhtiöiden toimintoja yhdistettäessä. Taustalla oli Nesteen omistukseen kokonaan siirtyneen Union-yhtiön laajentuminen lähimarkkinoille. Eestissä keväällä 1991 perustettu ketju sai nimekseen ”Traffic service”. Vuoden 1991 lopussa Union ja Finnoil muodostivat kombinaatiofuusiolla ”Neste Kide Oy:n”, joka liitettiin Kesoil Oy:n osake-enemmistön hankkineen Nesteen uuteen Neste Liikennepalvelut Oy -nimiseen yhtiöön, josta tuli vuonna 2001 Neste Markkinointi Oy.

Työehtosopimukseen omaksuttiin uusi käsite ”liikenneasema”: Kaupan alan ja MaRa-alan palkkataulukkoissa on mainittu ”huoltoasemat ja liikenneasemat” ja MaRa:n toimialoissa mainitaan jäsenyritysten tyyppillisenä jäsenkriteerinä myös huolto- ja liikenneasemat.

Perinteisen ”bensakauppiaiden” etujärjestön jäsenpiiriin kuuluivat huoltoasemat, polttoaineiden myyntiä harjoittavat yritykset, öljytuotteiden myyntiä harjoittavat yritykset ja näiden yritysten toimipaikkojen tontin tai rakennuksen omistajat. SBL:n nimi muutettiin vuonna 2006 muotoon ”Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry”. SBL:n 60-vuotisjuhlavuonna 2021 toimialajärjestön nimeksi päätettiin ”Liikennepalvelukauppiat ry”.

Saman katon alle hyväksytään nykyisin myös moottoriajoneuvojen korjaamot ja maalaamot, autonpesuyritykset ja samassa kiinteistössä tai samassa pihapiirissä näiden kanssa toimivat yritykset, jotka saavat toimeentulon samasta asiakasvirrasta. Näihin yrityksiin kuuluvat mm. matkamuistomyymälät, pienmyymälät, pikaruokapisteiden ja ruokashoppien yrittäjät. Toimialan laajennuksen tarkoituksena on ollut vahvistaa SBL:n jäsenpohjaa ja tarjota järjestön palveluita huoltoasemien ja polttonestejakelun läheisille toimialoille.

Vuoden 2023 toimialaraportin päivityksessä havaittiin, että markkinoiden seuraamisen kannalta julkista, yhtenäistä ja jatkuvaa tietoa huoltoasemaverkostoista ei ole enää saatavana. Öljy-yhtiöiden netti- ja appisivustot kertovat tosin suodattimien avulla palveluista ja asemien sijainnista. Vuoteen 2020 saakka Huoltoasematilasto kertoi tarkempaa ja jäsenneltyä tietoa huoltoasematoimialan rakenteesta, myynneistä ja liikepaikkojen hallinnasta. Huoltoasemien poissaolo tilastoinnissa on jättänyt aukon julkisiin tilastolukuihin. Huoltoasematoiminta on osa vähittäiskauppaa, mutta sen lukuja ei esiinny sen paremmin tilastokeskuksen katsauksissa kuin vähittäiskaupan järjestöjen toimialaraporteissa.

Huoltoasemat toimivat vakiintuneilla, asemakaavaan merkityillä polttoainejakeluun osoitetuilla liikepaikoilla. Huoltoasemayrittäjien toimintaa ovat muuttaneet ja suunnanneet polttoaine-, korjaamo- ja autotarvikeketjut, öljyalan yrityskaupat, polttonestejakelun uudet hallintamuodot ja

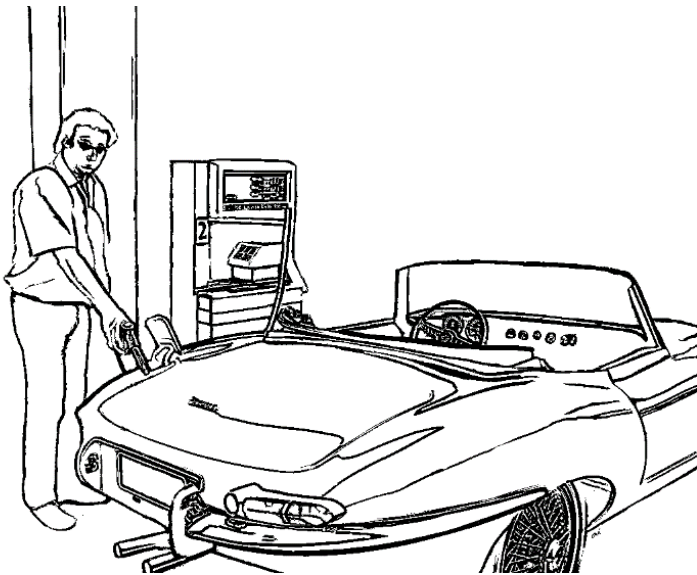
uusiutuva energia uusine käyttövoimineen ja jakeluvälitteineen. Rakenteellisesti suuri muutos on ollut kaupan vähitellen vapautunut aukiolosäännöstö ja huoltoasema-alalle 1990-luvulta alkaen laajentunut pääosin ketjujen organisoima vähittäiskauppa. Huoltoasemien ja polttoainekaupan asiakasvirta näyttää kiinnostavan, ja etenkin isot ketjut pyrkivät hyötymään siitä – polttoaineet ovat kuluttajille ja yrityksille välttämättömyshyödyke.

Asiakkaille tarjottavat palvelut on ”brändätty” eli ne löytyvät entistä enemmän paikallisten yrittäjien tai valtakunnallisten ketjujen markkinoimilla nimillä. Yrittäjävetoisuus on paikallisesti tärkeää, niin myös huoltoasemien lähitoimialat, jotka ovat asukkaiden, vapaa-ajan asukkaiden, matkailijoiden ja monien yrittäjien kokemia tarpeellisia palveluja.

Liikennepalvelujen tarkempi määrittely on tarpeellista koko toimiala huomioon ottaen ja raportissa esitetään tarkemman selvityksen perusteella nykyiseen tilanteeseen soveltuva liikennepalvelualan määritelmä.

Raportissa perehdytään määrittelyn kannalta olennaisiin palveluihin ja liikennepalvelualan läheisiin toimialoihin, jonka lisäksi kuvataan vuosien 2023 – 2024 tilanteessa huoltoasemien, polttoainekaupan ja tieliikenteen energihuollon markkinoita.

Polttoaineiden jakelu on luvanvaraista ja saanut rinnalleen uusia energian jakelumuotoja. Biokaasun ja liikennesähkön säätely on kevyempää ja lisääntyvät tankkaus- ja latauspaikat oheispalveluineen kilpailevat muiden liikennepalvelualan toimipaikkojen kanssa. Tapahtumassa oleva murros perustuu politiikkapäätöksiin, kuten EU:n Green Deal, Fit for 55 ja näihin ohjelmiin liittyvät laajat lainsäädäntöhankkeet uusiutuvan energian jakeluvälitteistä polttomoottoriautojen käyttövoimiin.



Ajoneuvojen käyttöä ja ylläpitoa varten tarjolla oleva liikenteen palvelujen valikoima on laajentunut varsinaisen huoltoasema- ja korjaamotoiminnan ulkopuolelle ja siirtynyt osittain yhteistyöpalveluiksi ja partner-toiminnaksi, esimerkkinä autonpesupalvelut, lisävarusteiden myynti ja asennus ja erilaiset vuokrauspalvelut. Vakuutusyhtiöiden tuotteet ovat lisänneet palvelutarjontaa; lasinkorjaukset, hinaustoiminta ja sijaisautojen käyttö ovat lisääntyneet ja tulleet jopa korvaamaan perinteistä tiepalvelua.

Rengaspalvelut, rengashotellit ja rengasmyynti ovat olleet osa perinteisestä huoltoasematoimintaa. Rengasalan yritykset ovat nekin laajentuneet oman toimialueensa lähitoimialoille, ajoneuvojen yleishuoltoon ja säätötöihin, katsastuspalveluun ja esimerkiksi auton koriin ja puhdistukseen liittyviin töihin. Rengaspalvelut ovat laajentuneet myös verkkoalustoilla tarjottavaksi palveluksi, jota operoidaan jopa ilman omia toimitiloja.

Liikennepalvelujen toimialakirjoon kuuluvat myös tieliikennettä palvelevat taukopaikat ja niillä tarjottavat palvelut, joista osa on perinteisiä huoltoasemapalveluja, mutta monet käsittävät myös virkistyspalveluja, mahdollisuuksia levähdystaukojen pitämiseen ja tarpeelliseen ajoneuvo- ja matkustajahuoltoon. Tilastointia varten yrityksen toimialana ilmoitetaan päätoimiala, joka voi vaihdella jopa samankaltaisten palvelujen välillä. Tämän vuoksi on pohdittava, miten olennaisten sivutoimialojen mukaan ottaminen yritysten ja toimipaikkojen raportoinnissa parantaisi tietoaineiston käyttöä ja palvelisi elinkeinonharjoittajia.

Huoltoasemien asiakkaiden palvelut ovat kehittyneet 1990-luvulta alkaen vahvasti ravitsemispalvelujen ja elintarvikemyynnin suuntaan. Kehityksen taitekohdassa kioskiasetuksen kumoaminen ja kaupan aukiololakien asteittaiset muutokset uusine valikoimarajoituksineen ja myymäläkokoineen toi perinteiselle huoltoasematoimialalle vaikeasti hallittavan ja nopean muutoksen. Hyötyjiä olivat uusien liikepaikkojen rakentajat, jotka pääsivät myös sijoittumaan edullisemmin uusien väylähankkeiden varteen ja risteyskohtiin. Vähittäiskaupan aukiolon vapautuminen vaikutti jopa yllättävästi maaseudun palvelujen supistumiseen, kun kaupunki- ja taajamamyymälät olivat avoimena käytännössä rajoituksetta. Uutena trendinä pikaruoka-annosten ja virvokkeiden mukaan myynti kasvoi huoltoasemilla, ja entistä useampi pikaruokaketju on hakenut yhteistyökumppaneja huoltoasemilta ja isojen kauppaliikkeiden yhteydessä.

Yritysten toimipaikkojen rekisteröintivelvoitteet tupakkatuotteiden, alkoholin ja elintarvikkeiden myynnistä ovat tuoneet mukanaan 2000-luvulla uusia valvontamaksuja, jotka rasittavat pieniä yrityksiä. Taloudellisten velvoitteiden hoitamiseen huoltoasemilta on jo aiemmin edellytetty merkittävien vakuuksien asettamista tavarantoimittajille, tärkeimpinä polttoainetoimitukset, veikkauspelit ja päivittäistavaroiden tukkurit. Ympäristön ja turvallisuuden kannalta velvoittavat tarkastukset, raportoinnit ja laitteiden huoltoon liittyvät vuosittaiset ylläpitokulut ovat olleet huoltoasemien ja polttoainejakelun arkipäivää jo pitkään, sillä ympäristövelvoitteiden ja -suojausten muutokset ja investoinnit tehtiin 2000-luvun alussa.

Huoltoasemien ja liikennepalvelualan yrittäjien monipuolinen palvelujen tarjonta edustaa merkittävää taloudellista aktiviteettia, jonka palvelukapasiteetti on osoittautunut joustavaksi ja kehityskykyiseksi. Palvelujen tarjontaa on asutuskeskusten lisäksi merkittävässä laajuudessa liikennereittien varrella vapaa-ajan asumisen, matkailun ja ammattiliikenteen käytettävissä. Tilastotoiminnan ja raportoinnin kehittäminen on tämän vuoksi perusteltua ja tarjoaa elinkeinonharjoittajille lisätietoa oman toimintansa kehittämiseen.

2 LIIKENNEPALVELUALAN KUVAUKSIA JA MÄÄRITTELYÄ

Tässä luvussa tarkastellaan eri tahoilla esiintyviä määritelmiä, jotka käsittelevät liikennepalvelualaa kokonaisuutena. Huoltoasematoiminta on ollut osa tukku- ja vähittäiskauppaa, johon kuuluu ajoneuvojen energiahuolto, ajoneuvojen huolto ja muut palvelut sekä asiakkaisiin liittyvät palvelut.

Tieliikenteen palveluverkostolla tarkoitetaan laajassa merkityksessä kaikkea tieliikennekäyttöön ja liikenteen palveluja varten rakennettua ympäristöä, ”infraa”, eli katuja, väyliä, liitännäisalueita ja autojen ja automatkustajien käyttöön varattuja alueita ja palveluita yhdyskuntahuollon liittyminen ja säädösten mukaisine käyttöehtoineen. Huoltoasemia ja liikennepalvelualaa onkin tarkasteltava sekä määritelmien kannalta että käytännön palvelujen tarjoajana – mitä palveluja yrittäjät tarjoavat ja mitä asiakasvirtoja siihen liittyy – sekä läheisten toimialojen kannalta, jotka toimivat osittain samoilla markkinoilla kuin liikennepalveluala.

Liikennepalvelualan nousussa käsitteenä osaksi kaupan toimialakeskustelua on mainittu toimialaliukuma. Näin asiasta todettiin vuonna 2013 Helsingin yleiskaavan palveluverkkoselvityksessä¹:

Toimialaliukumat ovat esimerkki konseptien muutoksesta, jotka jatkunevat myös tulevaisuudessa. Esimerkiksi liikenneasemilla ja tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöissä on tapahtunut toimialaliukumia, jolloin ei ole enää selkeästi erotettavissa tiettyjä kaupan toimialoja toisistaan. Samoin kaupan ja palvelun raja-aidat voivat hälventyä yhä enemmän. Myös eri palveluntarjoajat voivat toimia tiiviimmin samoissa tiloissa, kuten esimerkiksi shop-in-shop -toimintamallissa jo nykyisin.

Etelä-Karjalan Liiton selvityksessä² (2023) selvennetään kaupan toimialan käsitteitä ja otetaan huoltoasemat huomioon tilastoluokituksen mukaisesti. Useimmat toimipaikkatarvetta ja myynnin kehitystä kuvaavat luvut on kuitenkin yhdistetty autokaupan kanssa.

Vähittäiskaupan toimialaryhmät

Tässä selvityksessä vähittäiskauppaa tarkastellaan jaoteltuna päivittäistavarakauppaan, muuhun erikoiskauppaan, paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan sekä autokauppaan ja huoltamotoimintaan. Päivittäistavarakaupassa käytetään Nielsenin myymälätyyppien luokittelua. Erikoiskaupan luokitukset perustuvat Tilastokeskuksen toimipaikkatilastoon, jossa on käytetty vuoden 2008 toimialaluokitusta (TOL 2008).

Laajoissa kaupan alaa koskevissa tutkimuksissa ja selvityksissä kiinnitetään huomiota perustekijöihin: palvelujen saavutettavuuteen, väestön kehitykseen, ostovoimaan ja myynnin määrään. Yleisten mitoitustekijöiden yhdistely tuottaa kuitenkin harhaisia ennakoiteja.

Polttoainekaupan luvuissa liikevaihdon vuosimuutoksilla on muita toimialoja pienempi informaatioarvo, koska vuosien kuluessa sekä tuotehinnat että verotus vaihtelevat enemmän kuin esimerkiksi ravitsemus- ja autoalalla. Lukujen yhdistäminen esimerkiksi autokaupan kanssa edellyttää toimialojen rakenteellisen kehityksen tuntemista. Esimerkiksi polttoainejakelun siirtyminen yhä enemmän

¹ https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-10.pdf (s. 41)

² https://liitto.ekarjala.fi/wp-content/uploads/2023/05/EtelaKarjalan-kaupan-rakenne-ja-mitoitus_20.4.2023.pdf

automaatista tapahtuvaksi vaikuttaa miehitettyjen palvelujen saatavuuteen, toimipaikkojen ja toimitilojen tarpeeseen ja myymälöiden ja muiden palvelujen mitoitukseen.

Läheisiin toimialoihin kuuluva majoitus- ja ravitsemistoiminta³ kuvataan Tilastokeskuksen toimialaluokituksessa seuraavasti:

Majoitus- ja ravitsemistoiminta

Tähän kuuluu lyhytaikaisen majoituksen tarjoaminen matkailijoille ja muille vierailijoille sekä välittömästi nautittavaksi tarkoitettujen valmiiden aterioiden ja juomien tarjonta sekä ateriapalvelut. Tuotettavien oheispalvelujen määrä ja laatu voivat vaihdella paljon.

Autokaupan ja huoltamotoiminnan tarkempi jaottelu perustuu Tilastokeskuksen toimialaluokituksen⁴ (TOL 2008). Tilastoinnin pää- ja alaluokkiin ryhmittelyssä on huomattava tilastojen rajaukset luokkien välillä. Nämä luokitukset ovat käytännön kaupankäynnissä suuntaa antavia, sillä yritysten päätoimialat ja niiden laajuus poikkeavat toisistaan. Esimerkiksi huoltoasemien perinteisesti hoitamia tehtäviä luokitellaan myös muuhun kuin huoltamotoimintaan, kuten havaittiin valtiokonttorin tilastoissa⁵ koronatukikaudella 2020-2023.

³ <https://www.stat.fi/fi/luokitukset/toimiala/?code=I&name=Majoitus-%20ja%20ravitsemistoiminta>

⁴ https://www.stat.fi/fi/luokitukset/toimiala/toimiala_1_20080101/

⁵ ks. esim. <https://www.valtiokonttori.fi/koronatukiraportti/>

2.1 Liikennepalvelualan toimintakuvauksia

Käsitteiden määrittelyssä tarkastelujakso ja aikakausi vaikuttavat asioihin, millaista toimintaa kullakin käsitteellä tarkoitetaan. Vanhimmat termit vakiinnuttivat asemansa 1960-1970-luvulla, jolloin autokanta kasvoi voimakkaasti ja miehitettyjen, palvelevien huoltoasemien verkosto oli laajimmillaan yli 2000 liikepaikkaa. Huoltoasemien yhteydessä toimivat kahvilat oli aluksi rakennettava myymälätilasta erillisiksi terveydenhoitomääräysten vuoksi.

Ensimmäiset nykyisten huoltoasemakahviloiden edeltäjiksi katsottavat konseptit nähtiin jo vuonna 1965, kun Jyväskylän Autotalo Oy⁶ avasi huoltoaseman, autoliikkeen ja 24/7 auki olevan kahvilan Muurameen 15 km päähän Jyväskylästä, vilkastuvan nelostien varteen. Kesoilissa⁷ toteutettiin vuonna 1970 kolmostien varteen Janakkalassa taukopaikka, jossa toimi ravintola. Motorest otettiin Kesoilissa käyttöön huoltoasemien yhteydessä toimivien ravintoloiden nimenä 1985. Muita varhaisia taukopaikkoja olivat mm. Pitkä-Esso Luumäellä ja Koskuen 24 h Esso Jalasjärvellä.

Konseptien kilpailu toi markkinoille myös Union-ketjun Punahilkka-kahvilat, Esson Tavernat ja Shellin HelmiSimpukat. Taukopaikkojen ja konseptien lippulaivat kasvoivat kasvamistaan. Uuden ajan aiarena Lahden pohjoispuolella vuonna 1984 avattiin Union Taukotuuli, jota seurasi usean ”Tuuliketjun” aseman rakentaminen Union-verkoston pääteiden varsille. Vastaava kehitys käynnistyi elintarvikkeiden myynnin sallimisesta, tosin vuoden 1969 kioskiasetus piti pintansa 1990-luvun alkuun, EU:n integraatiokehityksen tuomiin elinkeino- ja kilpailuvapauden muutoksiin saakka.

Kioskikaupan menestystarina⁸ alkoi kioskiasetuksen ansiosta: ”Kioskeja perustettiin vähentyneen junamatkustamisen vuoksi linja-autoasemille ja ostoskeskuksiin, myös huoltoasemien kahvilatoiminta aloitettiin. Vuoden 1969 kioskiasetus yhtenäisti kioskikauppaa myytävien tuotteiden sekä aukioloaikojen suhteen. Kuntakohtaiset erot vähenivät ja kioskeille sallittiin kauppoja väljemmät aukioloajat.”

Mainittakoon vielä, että ”Liikenneasema” tarkoitti 1970-luvulle asti sananmukaisesti liikennettä palvelevaa asemaa, jossa kioski- ja elintarvikemyyntiä harjoitettiin matkustajia varten. Kioskiasetus vaikutti vuonna 1970 näiden myyntivalikoimaan dramaattisesti. Uutisteksti⁹ kertoi olennaisen sisällön, ja tässä käytettiin termiä ”liikenneasema” VR:n toimintaan viitaten:

Kioskiasetus poisti elintarvikkeet asemakioskeista

Kioskiasetuksen soveltaminen maaliskuun alusta myös Helsingin aseman kioskeihin on saanut yrittäjät takajaloilleen. Asemakioskien hyllyt tyhjenivät maanantain kuluessa, jäljelle jäivät vain tupakat, makeiset, hedelmät ja virvoitusjuomat.

Matkaravinto, Rautateiden urheilun tukisäätiö ja Siipipyörä pitävät vielä tällä viikolla yhteisen neuvottelun, jossa pohditaan keinoja asetuksen kumoamiseksi ainakin liikenneasemien kohdalla. Maisteri Harri Evola kertoi, että liikenneasemat ovat viidentoista vuoden ajan olleet kioskiasetuksen ulkopuolella, mikä on mahdollistanut niille myös elintarvikkeiden myynnin. 1.8.1969 tuli voimaan uusi kioskiasetus, jonka piiriin tulivat myös liikenneasemat.

⁶ Veijo Esson jäljillä. Value Set Oy 2011. (s. 435)

⁷ Kesoilin tarina 1949-1996. (Neste Markkinointi Oy Liikennepalvelu 1998, Matti Toivonen)

⁸ Vuosisadan rakkaustarina – Rautakirja 1910–2010 (Rautakirja Oy 2010)

⁹ <https://www.hs.fi/historia/art-2000006425484.html>

Kioskiasetuksen muutos 1985 merkitsi mahdollisuutta myydä elintarvikkeita, jotka oli pakattu myyntipäilykseen. Tähän perustuvaa mahdollisuutta kokeiltiin kymmenellä Esson asemalla Helsingin seudulla konseptissa CORS¹⁰ Finland Oy vuosina 1991-1993. Ajankohta oli kuitenkin epäonninen lama-vuosien takia. Shellin elintarvikemyyntiin tähdännyt Select-konsepti toteutettiin etenkin pienemmillä asemilla, joilla ei ollut mahdollisuutta HelmiSimpukka-tasoiseen ravintolapalveluun.

Myymläkonseptien aalto alkoi toden teolla 1990-luvulla ja jatkui 2000-luvun puolella, tosin rajoitetummin, sillä kaupan aukiolon asteittainen vapautuminen vei asiakkaat huoltoasemien myymälöistä, jotka olivat olleet etenkin juhlapyhinä, viikonloppuisin ja iltaisin asiakkaiden täydennysostopaikkoja.

Kansainvälisiä palvelukonsepteja tässä tarkastelussa edustaa maailman laajin huoltoasemaverkosto Couche-Tard. Heidän määritelmänsä¹¹ omalle liikennepalvelun idealle on olennaisesti sama kuin Suomen huoltoasemilla, joissa on laaja näkemys huoltoasema- ja myymäläpalveluista – kanadalainen yritys käyttää sivustollaan termiä ”convenience and mobility”:

Keitä me olemme

Alimentation Couche-Tard on maailman johtava liikennemyymäläalan (engl. convenience sector) yritys, joka operoi tuotemerkkejä Couche-Tard, Circle K ja Ingo. Pyrimme vastaamaan liikenteessä olevien ihmisten vaatimuksiin ja tarpeisiin ja tekemään siitä helppoa asiakkaillemme. Tätä varten tarjoamme nopeaa ja ystävällistä palvelua, joka käsittää liikennemyymälätuotteita, myös ruokaa, kuumia ja kylmiä juomia, sekä liikennepalveluja, mukaan lukien tie-liikenteen polttoaineet ja sähköajoneuvojen lataus.

Juuri käsite ”convenience” ilmaisee englannin kielellä kokonaisen ryppään merkityksiä, johon sisältyy joustavuus, mukavuus, lisäpalvelu, sopivuus ja käytännöllisyys. Markkinointiterminä lähikäsitteenä voidaan pitää asiakaslähtöisyyttä ja markkinoille siten sopeutuvia valtakunnallisia ja paikallisia palveluja.

Päivittäistavarakauppa nimeää omana myymälätyyppinään¹² ryhmän ”Liikennemyymälät ja huoltoasemat” ja selventää sitä näin:

Liikennemyymälät muodostavat nykyään usein eri palvelutarjoajista koostuvan, kauppakeskusta muistuttavan palvelukokonaisuuden, jossa polttoaine- ja päivittäistavaramyynnin sekä ravintolapalvelujen lisäksi tarjotaan myös muita palveluja.

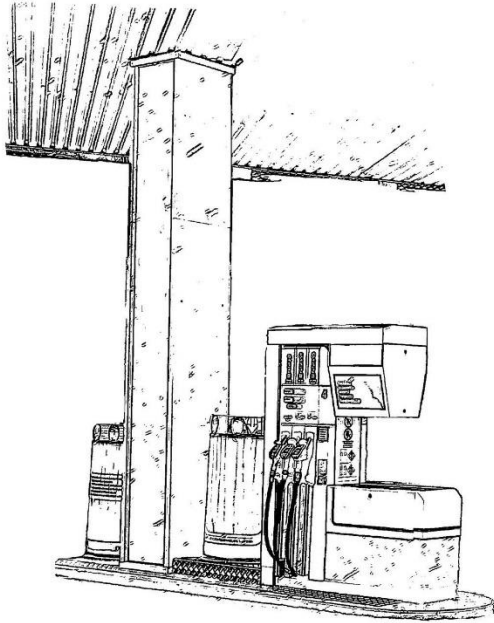
¹⁰ CORS = Company-Operated Retail Store eli yhtiön omistama vähittäismyymälä

¹¹ <https://corpo.couche-tard.com/en/our-company/who-we-are/> (noudettu 29.2.2024)

¹² <https://www.pty.fi/kaupan-toiminta/paivittaistavaramarkkinat/myymalatyyppit/>

2.2 Jakeluasema, huoltoasema, liikenneasema vai palveluasema

Polttonesteiden vähittäiskaupan yksiköt olivat 1970-luvulle saakka miehitettyjä asemia, joita myös palveluasemiksi sanottiin. Itsepalvelu tuli yhä laajemmin käyttöön 1970-luvulla, ja hintasäännöstelystä vastannut elinkeinohallitus määräsi alan työmarkkinaratkaisuuun liittyen, että palveluasemilla polttonesteiden hintana voidaan veloittaa korkeampaa litrahintaa. Palvelulisä oli aluksi yhden pennin, lopulta kolme penniä litralta.



Seteli- ja korttiautomaattien käyttöönotto tapahtui vähitellen 1970-1980-luvulta alkaen. Huoltoasemalan tilastoinnista huolehtinut Öljyalan Keskusliitto julkaisi vuodesta 1990 alkaen omana tilastolukunaan automaattien lukumäärän. Siihen saakka huoltoasematilastossa oli maininta ainoastaan automaateista marketin yhteydessä. Itsepalvelutilastoa ylläpidettiin vielä 1990-luvulla, kunnes sen erillisestä tilastoinnista luovuttiin.

Automaatteja käytetään runsaasti erillisinä dieselin tankkauspisteinä ammattiliikennettä varten. Toimialajärjestelyssä Nesteen ja Aspon välillä 1980-luvun alussa dieselin jakelu vakiintui öljy-yhtiöiden omaksi toiminnaksi. Raskaan kaluston jakelupisteitä ja veneasemia ei kuitenkaan ole erotettu tilastoissa omaksi toimialakseen, vaan ne sisältyivät huoltoasematilastoon omana ryhmänään.

Alkuperäinen huoltoaseman määritelmä ja luokitus laadittiin Öljyalan Keskusliitossa 1970-luvulla ja tiedotettiin Yleiskirjeessä 76/78. Näin saatiin ensimmäinen toimialan virallinen määritelmä:

Huoltoasemaksi luetaan palvelulaitos, jossa markkinointiyhtiön tunnuksin päätoimisesti harjoitetaan moottoriajoneuvojen polttoaineiden, voiteluaineiden ja tarvikkeiden myyntiä sekä joilla on ainakin yksi huoltohalli. Jakeluasema puolestaan on palvelupiste, jossa markkinointiyhtiön tunnuksin harjoitetaan ensisijaisesti moottoriajoneuvojen poltto- ja voiteluaineiden sekä tarvikkeiden myyntiä. Jakeluasemalla voi olla myös muita palvelumuotoja. Siellä ei kuitenkaan ole ainakaan katettuja tiloja ajoneuvojen huoltoa varten.

Automaattisten jakelupisteiden määritelmää tarkennettiin 1990-luvun huoltoasematilastoinnissa¹³:

Huolto- ja jakeluasemalla tarkoitetaan jakelupistettä, jossa on pääasiassa polttonesteiden myyntiin tarkoitettua henkilökuntaa ja jolla on polttoaineen lisäksi saatavissa muun muassa ilmaa ja vettä ym. autojen huoltopalveluja. Automaattiasemaksi luetaan jakelupisteet, joissa maksutapahtuma on täysin automatisoitu ja joissa ei ole sisätiloissa sijaitsevaa maksupistettä.

¹³ Öljyalan vuosikirja 1994. Öljyalan Keskusliitto (1995)

Nykyisin, 2020-luvulla ulkoiset erot jakelupisteiden välillä ovat vähemmän merkittäviä useista erisyistä, joista seuraavassa luetellaan tiettyjä luokitusten limittäisyyksiä jakelupisteiden olosuhteiden muuttuessa:

- 1) *Huoltoasema ja jakeluasema ovat molemmat paikkoja, joista saa mm. vettä ja ilmaa; myös joitakin automaatteja on varustettu 2000-luvulla vesi- ja ilmakaapeilla;*
- 2) *Huoltoasemalla on vähintään yksi huoltohalli; huoltohalli voi toimia samalla tontilla, mutta erillisenä yksikkönä, joko autokorjaamona tai rengashuoltopisteenä; huoltohalli voi olla myös itsepalvelukäytössä (ns. TI-halli);*
- 3) *Huoltoasemaksi sanotaan 2000-luvulla myös sellaista liikepaikkaa, jossa on aiemmin ollut polttoainemyyntiä, mutta sen päätyttyä muut huoltoaseman toiminnot on säilytetty; esimerkiksi kahvila, ravintola, korjaamo, rengashuolto, varaosamyynti, autonpesutoiminta; 2010-luvulla näiden huoltoasemien yhteyteen on sijoitettu esim. sähköautojen latauspisteitä;*
- 4) *Huolto- tai jakeluasemana toimivilla liikepaikoilla on 2020-luvulla muutakin ajoneuvojen energiaa tarjolla, yhä useammin auton sähkönlatauspiste tai maakaasun tai biokaasun tankkauspaikka;*

Asemakaavamerkinnot, lainsäädäntö ja määräykset¹⁴

LH

Huoltoaseman korttelialue. Alue on tarkoitettu moottoriajoneuvojen huoltoasemaa ja siihen liittyviä korjaamotoimintaa palvelevia rakennuksia varten. Ilman erityistä kaavamääräystäkin voidaan alueelle rakentaa myös pienehköjä huoltoasemaan liittyviä kahvila- ja ravintolatiloja sekä kioskikauppaan verrattavia myymälätiloja (Kioskikaupan käsite on määritelty laissa vähittäiskaupan sekä parturi- ja kampaamoliikkeen aukioloajoista 1297/2000). Muiden myymälä- ja ravintolatilojen rakentaminen on osoitettava kaavassa erikseen.

pj

Polttoaineen jakeluasema voi olla tarpeen sijoittaa myös muun kuin huoltoaseman korttelialueelle. Tällaisessa tapauksessa on myös jakeluaseman sijoituksella syytä pyrkiä mahdollisimman vähäisiin toiminnasta aiheutuviin ympäristöhäiriöihin. Merkinnot pj osoitetulle alueen osalle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman.

Yleisimmin jakeluasemiin liittyvät asemakaavamerkinnot ovat ohessa esiteltyt, mutta myös muita jakeluasemien sijoitukseen liittyviä asemakaavamerkintöjä on olemassa. Erityisillä kaavamerkinnoilla voidaan jakeluasemien sijoittaminen mahdollistaa esimerkiksi liikerakennusten, asumisen ja teollisuuden kanssa samoille korttelialueille. Huoltoasemien ja poltonestekaupan tekniset määräykset on koottu vuonna 2020 samaan asetukseen. Jakeluasemia koskevassa asetuksessa¹⁵:

Jakeluasemalla tarkoitetaan kiinteää paikkaa jakelualueineen, jakelulaitteineen, nestemäisen polttoaineen säiliöineen sekä mahdollisine huolto- ja pesuhalleineen, josta nestemäistä polttoainetta myydään tai muutoin luovutetaan siirrettäväksi jakelumittarista moottorikäyttöisen ajoneuvon, vesikulkuneuvon, raidekulkuneuvon tai ilma-aluksen polttoainesäiliöön.

Rekisteröinti ympäristönsuojelun tietojärjestelmään ja jälkivalvonta korvaavat ympäristölupamenettelyn vähäisiä ympäristöhaittoja aiheuttavien toimintojen kuten jakeluasemien osalta. Rekisteröitävälle laitoksille ei haeta ympäristölupaa, tosin ilmoitukseen tulevat pääosin samat liikepaikkaa ja tekniikkaa koskevat tiedot kuin aiemmin ympäristölupaa hakiessa. Merkittävää on silti huomata, että

¹⁴ <https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Opas%201%20Kaavamerkinn%C3%A4t.pdf>

¹⁵ <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200314>; Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvuatomuksista (314/2020)

rekisteröitävinä jakeluasemina ei pidetä kaasujen jakeluasemia eikä maatalan tai alle 12 kuukautta kestävästä työmaan polttoainejakelua.

Jakeluasemien teknistä rakennetta on säännelty vuosikymmeniä palavista nesteistä annetun lainsäädännön ja kemikaalilainsäädännön nojalla. Rakennevaatimuksista on myös julkaistu standardeja 1970-luvulta lähtien. Polttonesteiden jakeluasemien rakentamisen tarkemmat määräykset ovat standardissa SFS 3352, jonka uudistustyö on meneillään vuonna 2024.

Uusiutuvia polttoaineita ja jakeluinfraa on käsitelty mm. Kansallisessa jakeluinfratyöryhmässä¹⁶, jossa tarkastellaan sähkön, metaanin ja vedyn käyttöä liikenteen käyttövoimana. Sähköautojen latausmahdollisuuksia suunnitellaan käsittämään pysäköintialueet, levähdysalueet ja palvelualueet. Vuonna 2024 tulee voimaan uusia liike- ja asuinrakennuksia koskeva laki, jonka mukaan rakennus on varustettava vähintään yhdellä sähköauton latauspisteellä.

¹⁶ <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164799> (Ohjelma tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi Suomessa vuoteen 2035; LVM 2023:4)

2.3 Huoltoasemien ja liikennepalvelualan ravintolakonseptit

Päivittäistavarakaupan vyöryminen huoltoasemille 1990-luvulla sai öljy-yhtiöt kehittämään kilvan päivittäistavaramyyntiä huoltoasemilla. Ketjukonseptit ovat muuttuneet päivittäistavarakaupan osalta vain vähän, sen sijaan kahvila- ja ravintolakonsepteissa on 2000-luvulla yleistynyt pikaruoka-ketjujen laajeneminen.



Polttoaineketjuittain tarkasteltuna käytössä on sekä yhtiöiden omia konsepteja että vapaita ketjuja. Ketjutoiminta on laajempaa kuin huolto- ja liikenneasemien kautta tapahtuva tarjonta. Etenkin pikaruokaketjut ja monimerkkikorjaamot ovat yhteistyössä useiden auto- ja liikennealan yritysten kanssa. Seuraavassa tarkastellaan ketjujen huolto- ja liikenneasemilla käytössä olevia ravintolakonsepteja.

Huoltoasemien ja niiden ravitsemustarjonnan markkinoilla olennaista on erottaa ketjujen omat konseptit ja vapaat, öljy-yhtiöistä riippumattomat ketjut. **Öljy-yhtiöiden omat konseptit** kerrataan myöhemmin luvussa 5 *Asiakkaisiin liittyvät palvelut*.

Seuraavat ravintolakonseptit toimivat useammassa kuin yhdessä huoltoasemaketjussa tai muussa toimintaympäristössä:

Burger King¹⁷

Vuonna 1954 perustettu BURGER KING® on maailman hampurilaisravintolaketjuista toiseksi suurin. Ketjuun kuuluu yli 16 000 ravintolaa noin 100 maassa eri puolilla maailmaa. Suurin osa (n. 97 %) BURGER KING® -ravintoloista on itsenäisesti franchise-sopimuksilla toimivien yrittäjien pyörittämiä ravintoloita.

Hesburger¹⁸

Hesburger-konseptin omistaa suomalainen perheyritys, Burger-In Oy. Hesburger-ravintoloita löytyy kahdeksasta maasta lähes 500: Suomesta (273), Virossa, Latviasta, Liettuasta, Saksasta, Ukrainasta, Bulgariasta ja Puolasta. Hesburger työllistää Suomessa noin 6000 työntekijää ja ulkomailla 2700 työntekijää.

Kotipizza¹⁹

Kotipizza Group Oy on konserni, johon kuuluvat vuonna 1987 perustettua Kotipizza-ravintolaketjua hallinnoiva Kotipizza Oyj, hankinta- ja logistiikkayritys Helsinki Foodstock Oy ja The Social Burger Joint Oy, joka hallinnoi Social Burgerjoint -ravintolayhteisöä.

¹⁷ <https://burgerking.fi/yritys/>

¹⁸ <https://www.hesburger.fi/>

¹⁹ <https://kotipizzagroup.com/fi/yritys/>

Kotipizza-ketjuun kuuluu yli 300 ravintolaa, joista kaikki toimivat itsenäisinä yrityksinä franchising-periaatteella. Franchising-yrittäjiä ketjulla on noin 280. Social Burgerjointilla on tällä hetkellä kahdeksan ravintolaa Suomessa. Kotipizza siirtyi vuonna 2019 norjalaisen Orklan omistukseen.

McDonalds²⁰

Suomeen vuonna 1984 tullut maailman suurin pikaruokaketju McDonalds on maassamme toimivista pikaruokaketjuista suurin euromääräisellä myynnillä mitattuna. Ketju toimii franchising-periaatteella ja siinä on 75 ravintolaa. Näistä 57 toimipaikkaa on yhteensä 11 yrittäjän operoinnissa. McDonalds-ravintolat sijaitsevat näkyvillä paikoilla kaupunkirakenteessa, osa niistä jopa tutuilla huolto- tai jake-luaseman tai sen viereisellä tontilla, kutenkaan operoimatta polttoainejakelua.

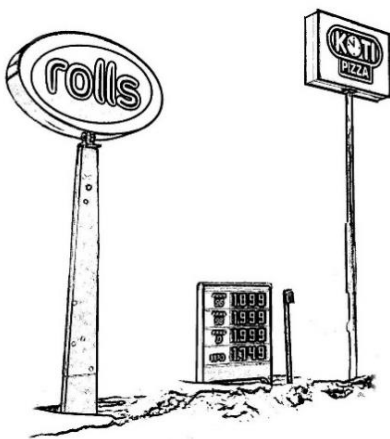
Pancho Villa²¹

Pancho Villa on suomalainen ravintolaketju, jonka ravintoloissa tarjoillaan meksikolaisia ruokia tai meksikolaiseen suuntaan muunneltuja ruokia. Ensimmäinen Pancho Villa -ravintola perustettiin vuonna 2001 Tampereelle. Ketjulla on 43 toimipistettä 30 paikkakunnalla.

R-Menu²²

R-Menu on pirkanmaalainen yritys, joka toimii valtakunnallisesti. R-Menun konseptissa anniskelura-vintoloihin saadaan ruokatuotteet ilman keittiötiloja tai kokkia. Konseptiin kuuluu R-Menun oma Suomessa valmistettu R-Cooker -uuni sekä omat ruokatuotteet. Konseptissa valmistushävikkiä ei synny lainkaan. Valikoimiin kuuluu yli 70 tuotteen ruokavalikoima ja Kangasalan tehtaassa valmistetut suomalaiset tuotteet, kuten keitot, pastat ja kastikkeet.

Vuodesta 2009 yritys on tarjonnut jälleenmyyjille raaka-aineita ruokaan ja keittiölaitteita tarpeen mukaan. Asiakaskunta on laajentunut muun muassa hotelleihin, huoltoasemille ja kahviloihin. Suo-messa on R-Menu-tarjontaa noin 300 jälleenmyyjällä.



Rolls²³

Ensimmäinen Rolls perustettiin Seinäjoelle vuonna 1988. Konsepti laajeni muihin kaupunkeihin, ja 30 vuotta perusta-misen jälkeen rikottiin 100 ravintolan rajapyykki. Tänä päi-vänä uusia Rolls-ravintoloita avataan 5-10 joka vuosi.

Rolls toimii yrittäjävetoisella franchising-periaatteella ja ra-vintolan voi löytää esimerkiksi kauppakeskuksesta tai liiken-neasemalta.

Rolls ja Munkkimiehet esittelivät keväällä 2024 co-bränding -ratkaisuna Munkkimiesten valmistamat sämpylät Rollsin hampurilaisille²⁴.

²⁰ https://www.mcdonalds.com/fi/fi-fi/mcdonalds/media/article/mcdonaldsilla_jalleen_ennatysvuosi_suomessa.html

²¹ <https://panchovilla.fi/pancho-villa-ravintolat>

²² <https://www.r-menu.com/fi/>

²³ <https://rolls.fi/medialle/>

²⁴ Bensiiniuutiset 2/2024

Scanburger²⁵

ScanBurger-ketju on suomalainen perheyrittys, johon kuuluu 70 ravintolaa (vuonna 2023). Ravintolat toimivat kivijalkaravintoloina, huoltoasemilla sekä drive-in -ravintoloina. ScanBurger on perustettu vuonna 1996, tuolloin avattiin ScanBurgerit Ouluun ja Rovaniemelle.

Sibylla²⁶

Sibylla-konsepti yhdistää 90 vuoden ruoanvalmistusosaamisen ja tunnetun ruotsalaisen tuotemerkin moderneihin pikaruokapalveluihin. Konsepti voidaan helposti sovittaa yhteen huoltoaseman tilan ja palvelutarpeiden kanssa. Sibylla sopii hyvin noutoruokamarkkinoille konseptin edullisuuden ja kannattavuuden ansiosta. Suomessa shop-in-shop -konseptilla toteutettuja myyntipisteitä on noin 300, ja maailmalla Sibyllan löytää kahdeksasta Euroopan maasta. Sibylla siirtyi osaksi Atriaa 1998.

Subway²⁷

Ensimmäinen Subway perustettiin Connecticutissa, Yhdysvalloissa 1965, konseptina tarjota tuoreita, räätälöitävissä olevia sekä edullisia leipiä paikallisille asiakkaille. Nykypäivänä Subway on kasvanut yhdeksi maailman suurimmista ravintolabrändeistä, joka tarjoilee räätälöitäviä ja tunnettuja leipiä, wrappeja ja salaatteja miljoonille asiakkaille yli 100 maassa ja yli 37 000 ravintolassa joka päivä. Subway®-ravintolat ovat franchise-yrittäjien verkoston omistamia ja pyörittämiä, ja tähän verkostoon kuuluu yli 20 000 yrittäjää ja pienyrityksen omistajaa.

Xmeal²⁸

Xmeal on suomalainen, yrittäjävetoinen hampurilaisravintolaketju, jolla on yli 20 vuoden kokemus hampurilaisravintola-alalla ja joka toimii noin 60 paikkakunnalla. Toimintamalli on tarkoitettu lisämyynniksi jo olemassa olevan toiminnan rinnalle ja se sopii hyvin niin lounasravintoloille, huoltoasemille, tienvarsipaikoille kuin kahviloillekin paikkakunnan koosta riippumatta.

Myymäla- ja kahvilakonseptien ohjausta varten öljy-yhtiö, ketju ja kauppias tekevät konseptia ja markkinointia koskevan sopimuksen. Lisäksi ketju tai ketju yhteistyössä kauppiaita edustavan työryhmän kanssa laatii ketjukäsikirjan, jossa sovitaan melko yksityiskohtaisesti käytännön liiketoiminnan järjestämisestä, tuotevalikoimasta, hankintakanavista ja markkinoinnista.

²⁵ <https://scanburger.fi/scanburger/>

²⁶ <https://www.sibylla.fi/>

²⁷ <https://www.subway.com/fi-fi/aboutus/history>

²⁸ <https://www.xmeal.fi/info/>

2.4 Liikennepalvelualan määritelmä ja suhde läheisiin toimialoihin

Tieliikenteeseen ja sen asiakasvirtoihin kiinnittyviä, liikennepalvelualalle läheisiä toimialoja ovat mm. matkailu- ja ravitsemisala, ajoneuvojen vuokraus, rengaspalvelu, erilaiset asiamiespalvelut, tiepalvelu ja hinaus, katsastusala ja pysäköintipalvelut. Näitä toimialoja tarkastellaan lähemmin *luvussa 4*.

Määrittelyjä on tehty esimerkiksi matkailun toimialalla, jonka toimialaraportissa²⁹ 2023 todetaan Maailman matkailujärjestön (World Tourism Organization) määrittelevän matkailun henkilökohtaisen, työhön tai vapaa-aikaan liittyvän syyn perusteella tapahtuvaksi matkustamiseksi asuinpaikkakunnan ulkopuolelle joko kotimaahan tai ulkomaille. Matkailuksi katsotaan sekä yöpymisen sisältävä matkustaminen että päivävierailut. (UNWTO 2010.)

Matkailun laajaan klusteriin matkailun toimialaraportissa esitetään kuuluvaksi majoitus- ja ravitsemistoiminta, matkatoimisto-, matkajärjestäjä- ja varauspalvelut -toiminta, ohjelmapalvelut, vuokraus- ja leasingtoiminta sekä henkilöliikenne ja sitä palveleva toiminta. Nämä toimialat muodostavat ns. matkailun laajan klusterin. Matkailun ydinklusterin muodostavat majoitus- ja ravitsemistoiminta, matkatoimisto-, matkajärjestäjä- ja varauspalvelut -toiminta sekä ohjelmapalvelut. Luokittelutiedot perustuvat Tilastokeskuksen Toimialaluokitus 2008 -luokitukseen³⁰.

Huoltoasematoiminta on tyypillisesti kehittynyt autojen huollosta asiakkaiden huollon suuntaan. Monipuoliset perinteisen huoltoaseman palvelut käsittävät hyvin selkeästi erotettavat päätoimintalueet – polttonestejakelu ja -välitys, autojen ja vapaa-ajan tarvikkeiden sekä elintarvikkeiden myynti, kahvila- ja ravintolatoiminta, autonhuoltopalvelut ja autopesutoiminta.



Tällainen ”viiden tähden huoltoasema” on ulkoisesti helposti tunnistettavissa, ja siihen voi liittyä muuta liiketoimintaa huoltoasemalla tai sen yhteydessä, kuten autojen ja peräkärryjen vuokraus, rahapeliteiminta, katsastuksessa käynti asiakkaan puolesta ja vaikkapa erilaiset asiamiespalvelut Postin, Matkahuollon, pakettikuljetusten, kalastuslupamyynnin ja Alkon välitysmyyntin muodossa.

Kuva 1: Esimerkki viiden tähden huoltoasemasta: Neste Jämsänkoski.

Liikennepalveluun sisältyviä ja siten limittäisiä toiminta-alueita (business units) ovat mm. tienvarsiliiikennettä palvelevat kahvilat, ravintolat, majoituspaikat, autojen, peräkärryjen, mönkijöiden ja moottorikelkkojen vuokraus ja huolto sekä henkilö- ja ammattiliikennettä palvelevat levähdysalueet ja taukopaikat, jotka palvelevat myös työssäkäyntiliikennettä.

²⁹ <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164883>

³⁰ <https://www.stat.fi/fi/luokitukset/toimiala/>

Useissa yritysten luokitukseen liittyvissä rajanvedoissa on perusteena, miten suuri osa yrityksen pääasiallisesta toiminnasta on toimialalle tunnusomaista liiketoimintaa. Vertailukohtana voidaan käyttää yleistavarataloja, joilla ei ole yhtä selkeää painopistettä. Polttonestekauppa, moottoriajoneuvoihin ja liikenteessä oleviin asiakkaisiin liittyvät palvelut ja yrittäjän toimintapuitteet määrittävät useimmiten asiakkaille tarjottavat palvelut.

Palvelujen yhdistelmä perustuu näin ollen kysyntään ja yrittäjän mahdollisuuksiin vastata siihen hyvinkin monipuolisella tuote- ja palveluvalikoimalla.

Huoltoaseman toimintaan ydinalueena liittyvistä liiketoimintayksiköistä ja toimialoista monikin voi kasvaa, irrottautua ja kehittyä omaksi liiketoiminnakseen. Näistä selkeitä toimintoja ovat tarvike- ja varaosakauppa, rengasmyynti ja -huolto, autokorjaamotoiminta, kahvila- ja ravintolatoiminta ja elintarvikekauppa.

Elinkeinonvapauden periaate huomioon ottaen mikään huoltoasemayrittäjän toteuttama palvelukoonpano ei muuta liikepaikan perusluonnetta, vaikka yksi tai kaksi palvelua puuttuu. Useat liikepaikat toimivat kolmannen osapuolen, ts. muun kuin öljy-yhtiön tai omistajakauppiiaan kiinteistössä. Tällaiset kiinteistöt voivat tarjota myös muita alaan liittyviä palveluja yrittäjälle ja asiakkaille.

Onkin ajateltava laajemmin ”liikennepalvelualan” toimintakokonaisuutta, jolloin päädytään eräänlaiseen *ryväs -käsitteeseen*, joka on objektiivinen ja olennainen kuvaus asiasta tai ilmiöstä³¹. Tiellä liikkumiseen kuuluvat 2020-luvulla energiahuollon ja polttonestejakelun lisäksi levähdysalueet, taukopaikat, mahdollisuus käyttää palveluntarjoajien wc- ja lastenhoitotiloja, asiointi palveluissa ja myymälöissä, jotka liittyvät matkan tarkoitukseen – työmatka, vapaa-ajan matka, asiointimatka ja lakiin tai matkan jatkuvuuteen tähtäävä tauko, tarvikkeiden täydennys tai huoltokäynti.

Liikennepalvelualan määritelmä

Liikennepalveluun kuuluvat tieliikennettä palveleva:

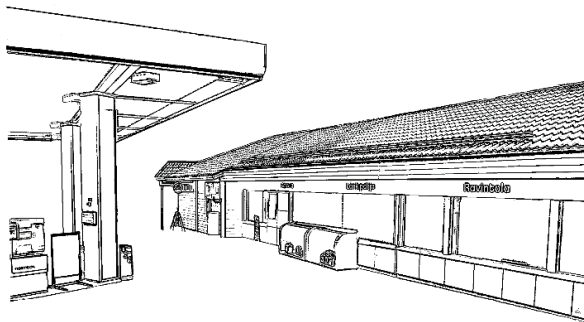
- 1) *moottoriajoneuvojen energian hankinta, jakelu, myynti ja välitys;*
- 2) *moottoriajoneuvojen varaosien ja tarvikkeiden myynti;*
- 3) *moottoriajoneuvojen korjaus, huolto, kauppa ja vuokraus;*
- 4) *ajoneuvojen pesu ja puhdistus, rengashuolto, -säilytys ja -kauppa;*
- 5) *matkustajille tarjottavat myymälä-, ravitsemis- ja taukopaikkapalvelut;*
- 6) *matkustajille ja ajoneuvoille tarjottavat lisäpalvelut, asiamiespalvelut ja matkanjatkamispalvelut;*
- 7) *liikennepalveluun liittyvien tuotteiden ja palveluiden verkkokauppa ja markkinointi;*
- 8) *huoltoasemakiinteistöllä tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevaa kahvila- ja ravintolatoimintaa tai pikaruoka- ja elintarvikemyyntiä sekä maantieliikenteen palveluille suunnattua yritystoimintaa sekä*
- 9) *liikennepalvelujen tuottamiseen soveltuvan kiinteistön omistus ja hallinta.*

³¹ ks. esim. Uusitalo H. 1991. Tiede, tutkimus ja tutkielma. Helsinki. WSOY.

3 HUOLTOASEMAT JA ENERGIAPALVELUT

Huoltoasema-alaa on tutkittu 1990-luvulla ja sen jälkeen useissa selvityksissä. Eräs käänteentekevä ajankohta oli 1990-luvun alussa koettu lama, joka kohteli etenkin autokauppaa ankarammin kuin kauppaa keskimäärin. Huoltoasemien määrä supistui olennaisesti jo 1990-luvulla, jakeluasemien lukumäärä pysyi ennallaan ja automaattiasemien määrä kasvoi. Rakennemuutoksessa todettiin lisäksi seuraavat kehityspiirteet vuonna 1997 julkaistussa tutkimuksessa³²:

- *Huolto- ja korjauspalveluja on saatavissa yhä harvemmissa jakelupisteissä.*
- *Huolto- ja jakeluasemilla on tarjolla entistä yleisemmin ravitsemisliike- ja päivittäismyymäläpalveluja.*
- *Pelkästään polttoaineen myyntiin keskittyneet jakelupisteet ovat yhä yleisemmin miehittämättömiä automaattiasemia.*
- *Automaattiasema on perustettu melko yleisesti uusien hypermarkettien ja suurten supermarkettien yhteyteen.*
- *Huoltamotoiminnan myyntikatteesta on polttoaineiden osuus supistunut merkittävästi kahvilan ja myymälän osuuden kasvaessa.*



Monilla huoltoasemilla luovuttiin yleisesti autojen huoltotoiminnoista ja lähes kokonaan palvelusta polttoaineiden jakelusta. Tilalle on otettu mm. autojen ja peräkärryjen vuokrausta ja lisätty päivittäistavaroiden myyntiä.

Kehitysnäkymissä vuoden 1997 raportissa jakelupisteiden lukumäärän arvioitiin vähentyvän vuoden 1996 noin 1 800 asemasta noin 1 500 asemaan vuonna 2005.

Asemien rooleissa nähtiin automaattiasemien ja ns. täyden palvelun asemien roolin vahvistuminen. Johtopäätöksenä tutkimuksessa nähtiin, että huoltoasemayrittäjien on hankittava katteensa muusta kuin polttoaineiden myynnistä. Tämä tarkoitti panostamista kahvila- ja ravintolatoimintaan, päivittäistavaramyyniin sekä muihin oheistoimintoihin.

Ympäristövaatimukset nähtiin jo 1990-luvun lopulla nousevan merkittäväksi vaikuttajaksi uusien asemien perustamisessa, vanhojen nykyaikaistamisessa, polttoaineiden hintakehityksessä ja autotekniikan kehittymisen myötä polttoaineen kulutuksessa. Vuonna 1995 käynnistyi merkittävä öljyalan yhteinen projekti vanhojen huoltoasemien maaperän kunnostamiseksi. Tämä SOILI-projekti³³ kesti lopulta 20 vuotta ja sen aikana puhdistettiin noin 1 000 vanhan huoltoaseman maaperä. Toinen laaja hanke, jonka Öljyalan Palvelukeskus toteutti, oli ns. isännättömiin riskikohteisiin keskittynyt JASKA³⁴, jonka puolestaan Öljynsuojarahasto rahoitti. Hanke päättyi 2018 lopussa.

³² Autokauppa-alan ja huoltoasematoiminnan sopeutuminen lamaan ja kehitysnäkyvät vuoteen 2005. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos. Helsinki 1997. Sarja B 129.

³³ Soili-ohjelman loppuraportti, Marraskuu 2017; Öljyalan Palvelukeskus

³⁴ https://ym.fi/documents/1410903/38439968/Jaska-hankkeen_vaiikuttavuuden_arviointi-D9EF06B3_9B3E_4E9B_A929_6013BF8ED166-140910.pdf/7e356ce9-4f16-ce9b-a5a8-c7550cad8a9/Jaska-hankkeen_vaiikuttavuuden_arviointi-D9EF06B3_9B3E_4E9B_A929_6013BF8ED166-140910.pdf?t=1603260008722

Huoltoaseman ja polttoaineiden jakelupisteen perustamiseen asetettiin 1990-luvulla uusia, maankäyttöön liittyviä vaatimuksia. Ympäristöministeriö opasti aluksi suurimpia kaupunkeja vuonna 1994 automaattiasemien perustamisen vuoksi ja ohjeisti niiden sijoittamisesta kaava-alueille³⁵.

Kaavoitus ja maankäyttö tulivatkin tärkeäksi ohjaavaksi tekijäksi 1990-luvun ja 2000-luvun taitteessa, kun kaavoitusmääräyksiä ja jakeluasemien ympäristömääräyksiä uudistettiin. Osittain linjaukset perustuivat automaattiasemien määrän kasvuun ja kilpailutilanteeseen, osittain uusiin ympäristö- ja ilmansuojelulakeihin. Vuoden 1997 raportissa ennakoitua polttonesteiden jakelupisteiden määrän kääntymistä laskuun ei tapahtunutkaan, päinvastoin, uusien ketjujen muodostumisen yhteydessä etenkin kylmäasemien määrä kasvoi voimakkaasti.

Huoltoasemien jakeluverkostot

Tässä kappaleessa selostetaan huoltoasemaverkostojen palveluasemien jakaumaa maakunnittain 2024 alun tilanteen mukaan. Tätä tilastoa ei ole aiemmin julkaistu, sillä se vaatii verkostoluetteloiden yksityiskohtaista läpikäyntiä ja palvelukulttuurin tuntemusta. Kyseessä on siis miehitettyjen palvelujen tarjonta ketjuittain ja maakunnittain.

Tulkintaa on nykyisessä markkinatilanteessa tehtävä uudella tavalla, ja tämä tulkinta muuttuu tulevina vuosina, kun liikennepalvelujen ja liikenteen energian tarjonta muuttaa muotoaan. Liikepaikkojen lukumääriin sisältyvät ne jakelupisteet, joissa on saatavissa polttonesteitä ja joitain miehitettyjä palveluja - myymälä, ravintola, autopesu, korjaamo, nämä tyypillisesti. Kysymys asettuukin siihen, missä kulkee automaattiaseman ja palveluasema raja.

Omistajakauppiaiden roolista ei liene epäselvyyttä – palveluja tarjotaan oman yrityksen nimissä ja polttonestevarasto on omaa. Tämän lisäksi omistajakauppiassa on yrittäjiä, jotka ovat luovuttaneet mittarikentän tai polttonestemyynnin hallinnan öljy-yhtiölle. Yhteistyösuhde on tyypillisesti määräaikainen mittarikentän vuokraus polttonesteiden jakelulaitteita ja rakennelmia varten. Omistajakauppiaan on määräajan jälkeen mahdollista palata itsenäiseksi polttonestekauppiaksi sopimussuhteen päättyessä tai liikepaikan omistajanvaihdoksen jälkeen uusi kauppias voi päättää liiketoimintamallista.

Asiakkaan silmin katsoen on vaikea erottaa, kuka hallitsee mitäkin kaupan osiota. Joka tapauksessa on selvää, että entistä harvempi asiakas maksaa polttonesteostoksensa kassalle. Tässä suhteessa useimmat polttonestejakelua tarjoavat yritykset ovat käytännössä 24/7 avoinna olevia automaattiasemia, mutta joissain tapauksissa asiakkaat arvostavat mahdollisuutta maksaa polttoaineet myymälässä yhdessä muiden ostosten kanssa. Nykyaikaisilla kassajärjestelmillä maksut voidaan ohjata öljy-yhtiölle automaattikentältäkin, komissiomyynnin tapaan.

Maakunnittain lasketut palveluasemien määrät poikkeavat aikaisemmista tilastoista useasta perustellusta syystä. Ensinnäkin palvelua tarjoavien eli miehitetyn aseman tilannetta on tulkittu aiempaa laiveammin. Toiseksi, yrittäjän läsnäoloa liiketoiminnassa on haluttu ymmärtää siten, että polttonesteiden jakelusta luopunut yrittäjäkin on liikepaikan omistajana mukana vähintään jakelun

³⁵ Vastaus Tampereen kaupungin lausuntopyyntöön 23.6.1993. Polttonesteiden jakeluasemien sijoittaminen kaava-alueille. Ympäristöministeriö 15.2.1994. Dnro 24/509/93.

järjestämisestä ja sen lisäksi liikepaikan hallinnasta, vastuusta ja valvonnasta. Kolmanneksi, liikepaikkoja, jossa automaattia ei ole käytössä, on hyvin pieni määrä, joten asiakkaan silmin palveluaseman ja kylmäaseman välillä on vain vähän toiminnallista eroa. Automaattiasemiksi on siksi luokiteltava pääosin ne polttonesteiden jakelupisteet, joissa ei ole muita liikennepalveluja eikä henkilökuntaa. Raskaan kaluston asemat sijaitsevat osittain miehitettyjen asemien tai kylmäasemien kanssa samalla tontilla.

HUOLTOASEMAVERKOSTOT JA PALVELUT 2024 MIEHITETYT JAKELUASEMAT, LIIKENNEPALVELUASEMAT

MAAKUNNITTAIN	ABC	NESTE	SEO	ST1/SHELL	TEBOIL	YHTEENSÄ
MK01 Uusimaa	9	51	3	34	16	113
MK02 Varsinais-Suomi	5	21	8	11	7	52
MK04 Satakunta	3	8	8	9	2	30
MK05 Kanta-Häme	3	15	5	10	2	35
MK06 Pirkanmaa	9	16	11	12	6	54
MK07 Päijät-Häme	6	11	3	2	2	24
MK08 Kymenlaakso	9	4	8	2	1	24
MK09 Etelä-Karjala	3	6	10	4	4	27
MK10 Etelä-Savo	5	10	8	6	5	34
MK11 Pohjois-Savo	5	11	12	4	8	40
MK12 Pohjois-Karjala	7	8	4	4	6	29
MK13 Keski-Suomi	6	12	17	10	2	47
MK14 Etelä-Pohjanmaa	10	10	8	3	1	32
MK15 Pohjanmaa	4	5	6	3	4	22
MK16 Keski-Pohjanmaa	2	8	9	5	1	25
MK17 Pohjois-Pohjanmaa	10	14	21	8	5	58
MK18 Kainuu	1	5	2	1	2	11
MK19 Lappi	2	20	26	11	6	65
MK21 Ahvenanmaa	0	1	2	4	0	7
YHTEENSÄ	99	236	171	143	80	729

Taulukon tiedot on poimittu helmi-maaliskuun 2024 aikana yhtiöiden verkostosivuilta.

Miehitetyksi asemaksi lasketaan mukaan myös automaattiasema, jolla on liikennepalveluja.

Maakunnittain tilastossa ovat mukana valtakunnallisten brändien miehitetyt asemat.

Luvuissa ei ole veneasemia eikä ns. miniketjuja ja "valkoisia lippuja".

26.3.2024 HL

Kuva 2: Miehitettyjen polttonesteitä myyvien huoltoasemien ja liikenneasemien määrät ketjuittain ja maakunnittain osoittavat, että palveluasemien määrä Suomen harvaan asutuilla alueilla on edelleen hyvällä tasolla väestöön ja autokantaan nähden. Tässä on suuri merkitys vapaa-ajan asumisen ja matkailun kannalta. Kun lasketaan mukaan palvelua tarjoavat veneasemat ja ketjuuntumattomat huoltoasemat, verkoston kokonaismäärä nousee yli 800 asemaan.

3.1 Maailmanmarkkinat, verotus, hinnat ja vaihtoehtoiset polttoaineet

Maailmanmarkkinat kehittyivät vuoden 2023 aikana ja 2024 alussa vakaammin kuin 2022. Yleinen hintakehitys kohtasi vähäisiä häiriöitä syyskaudella mm. Israelin-Gazan sotatilanteen ja Punaisella merellä tapahtuneiden kuljetuksiin kohdistuneiden häirintäiskujen vuoksi. Venäjän jatkaessa sotaa Ukrainaa vastaan polttonesteiden tuontia Venäjältä on rajoitettu EU:n ja eräisen muiden maiden päätöksin niin, että vuoden 2023 helmikuun jälkeen raakaöljyä ja jalostettuja öljytuotteita ostetaan muualta kuin Venäjältä.

Yhdysvaltain energiaviranomaisen EIA:n (Energy Information Agency) tietojulkistukset ohjaavat maailmanmarkkinahintoja, sillä bensiinin ja dieselöljyn perusmarkkinassa USA on pääroolissa. Esimerkiksi maailman bensiinikulutuksesta USA käyttää noin 40 prosenttia. Myös lämmitysöljyn (dieselöljyn) markkina on siellä merkittävä. Öljytuotteiden varastojen määrä ja niissä tapahtuvat muutokset ja tuotteiden saatavuus ovat tärkeimpiä markkinasignaaleja suurten öljytuottajamaiden ("OPEC-kartelli") päätösten lisäksi.

Euroopassa hinnoittelu tapahtuu maailmanmarkkinoita heijastaen tyypillisesti Rotterdamin raaka-ainepörssissä. Euroopan tuotehinnoittelussa otetaan huomioon tarkemmin tuotteiden laadut, kysyntämäärät, päivittäinen tarjonta ja kulloinkin käytössä olevat kuljetusratkaisut. Eri mantereilla sijaitsevien raaka-ainepörssien hintaerot ovat maltillisia, koska esimerkiksi Luoteis-Euroopan ja Yhdysvaltain itärannikon välinen kuljetuskustannus vaikuttaa etenkin polttonestekaupassa kysyntään ja hintatasoon (ns. *arbitraasi*³⁶, alueiden väliseen hintaeroon perustuva markkina).

Maailmanmarkkinoiden kauppapaikoilla syntyvä hintaero tasoittuu markkinamekanismin seurauksena, kun tuotetta aletaan ostaa halvemmilta markkinoilta, jolloin sen hinta nousee. Vastaavasti myytäessä tuotetta kalliimmilla markkinoilla hinta laskee siellä. Lopputuloksena tuotteiden kysyntä ja tarjonta tasapainottuvat nopeasti eri markkinapaikkojen välillä.

Eurooppalaisten öljymarkkinoiden tärkeimmät kaupat ja noteeraukset syntyvät Suomen kannalta NWE-alueella (North West Europe, Luoteis-Eurooppa). Näihin noteerauksiin (esim. Platts³⁷, Argus³⁸) on sidottu myös useimmat merkittävät öljyntoimitukset ja öljyn kansainvälistä ja kotimaista tukku-kauppaa koskevat polttoaineiden toimitus- ja hankintasopimukset suurasiakkaille ja kauppiasketjuille. Energiatuotteiden markkinoilla seurataan myös jakeluvaiheessa käytettävän uusiutuvan energian raaka-aineiden³⁹ ja jalostettujen biopolttoaineiden hintoja.

Euroopan Unionin velvoitteet ja tulevat tavoitteet uusiutuvan energian ratkaisujen osalta ohjaavat markkinoita, joita kukin jäsenmaa noudattaa kansallisen lainsäädännön mukaan. Euroopan tuotemarkkinoilla uusiutuvilla tuotteilla on käytännön hinnoittelussa suurempi merkitys kuin USA:n pörssien perustuotteilla, joiden kysyntään liittovaltion verotukiohjelmat⁴⁰ vaikuttavat.

³⁶ <https://fi.wikipedia.org/wiki/Arbitraasi>

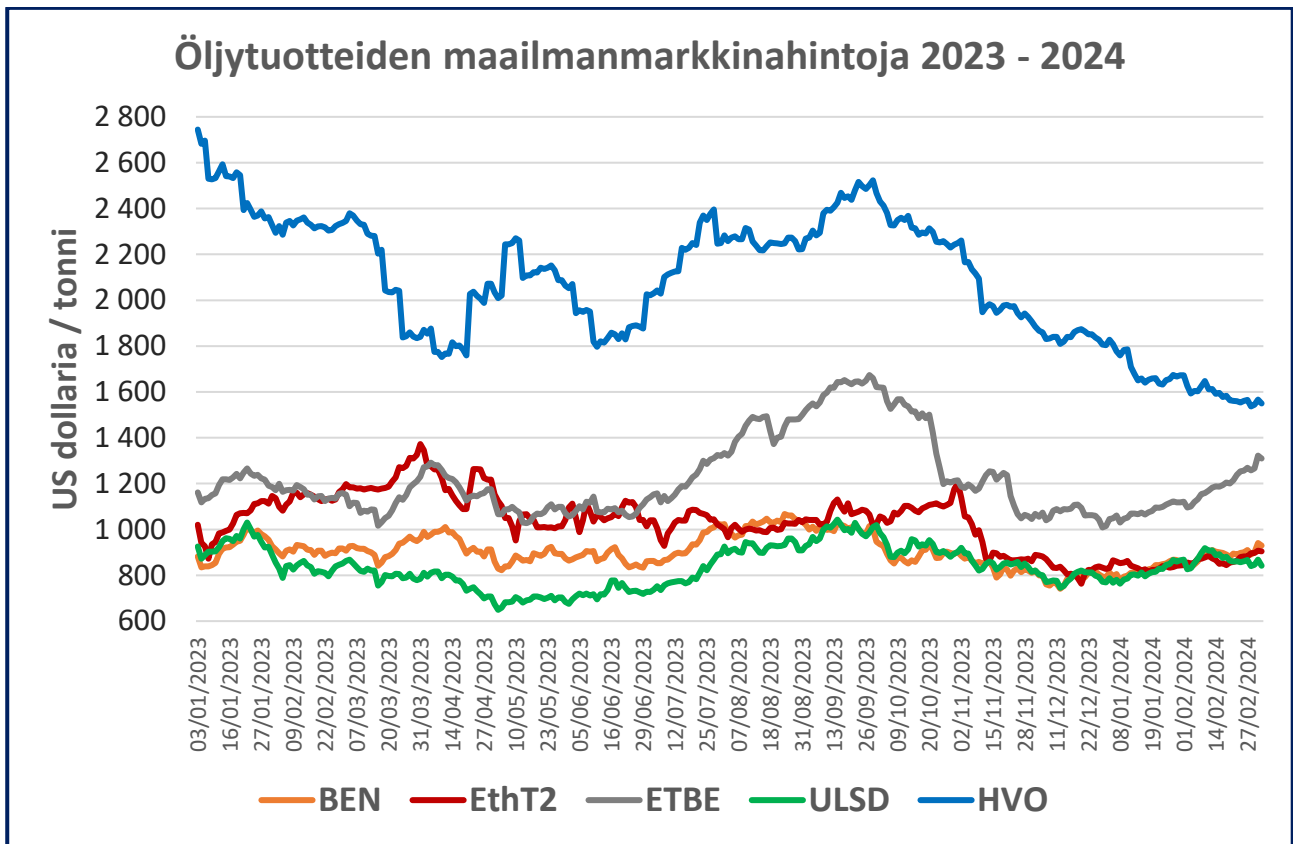
³⁷ <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/commodities/oil>

³⁸ <https://www.argusmedia.com/en/markets/road-fuels>

³⁹ esim. <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/agriculture/032423-european-t2-ethanol-market-backwardation-steepens-on-expectations-of-supply-tightness-in-q2>

⁴⁰ esim. <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1830>

EU:n hintakehitystä kuvataan tässä raportissa sekä perustuotteiden (moottoribensiini, dieselöljy) lisäksi uusiutuvan energian tärkeimpien komponenttien hintakehityksellä. Näiden pörssinoteerattujen etanolin (EthT2), ETBE:n ja uusiutuvan dieselin (HVO) noteeraukset antavat lisätietoa.

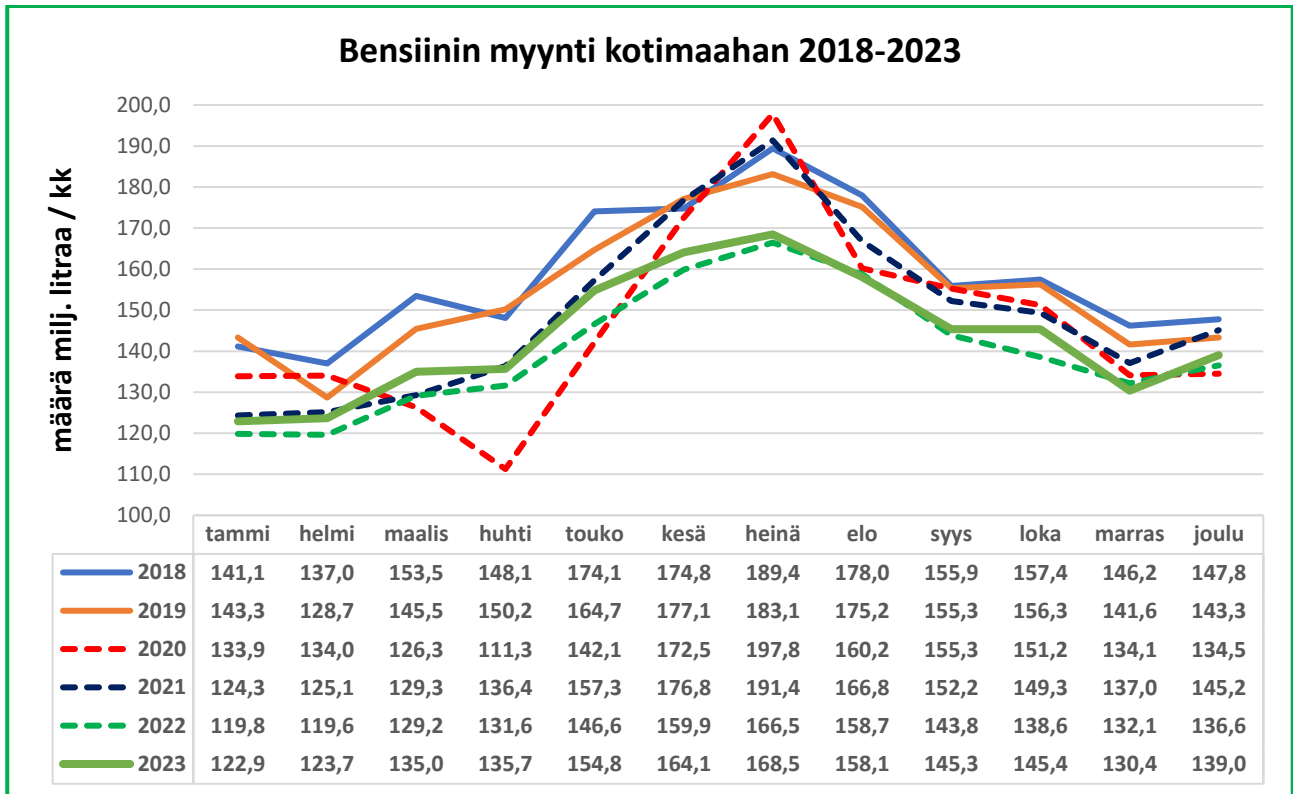


Kuva 3: Öljytuotteiden maailmanmarkkinahinnat tarkastelujaksolla tammikuusta 2023 helmikuuhun 2024. Vaihtelu oli suurinta uusiutuvan dieselin HVO:n ja ETBE:n osalta. Lähde: The Oil Market Journal.

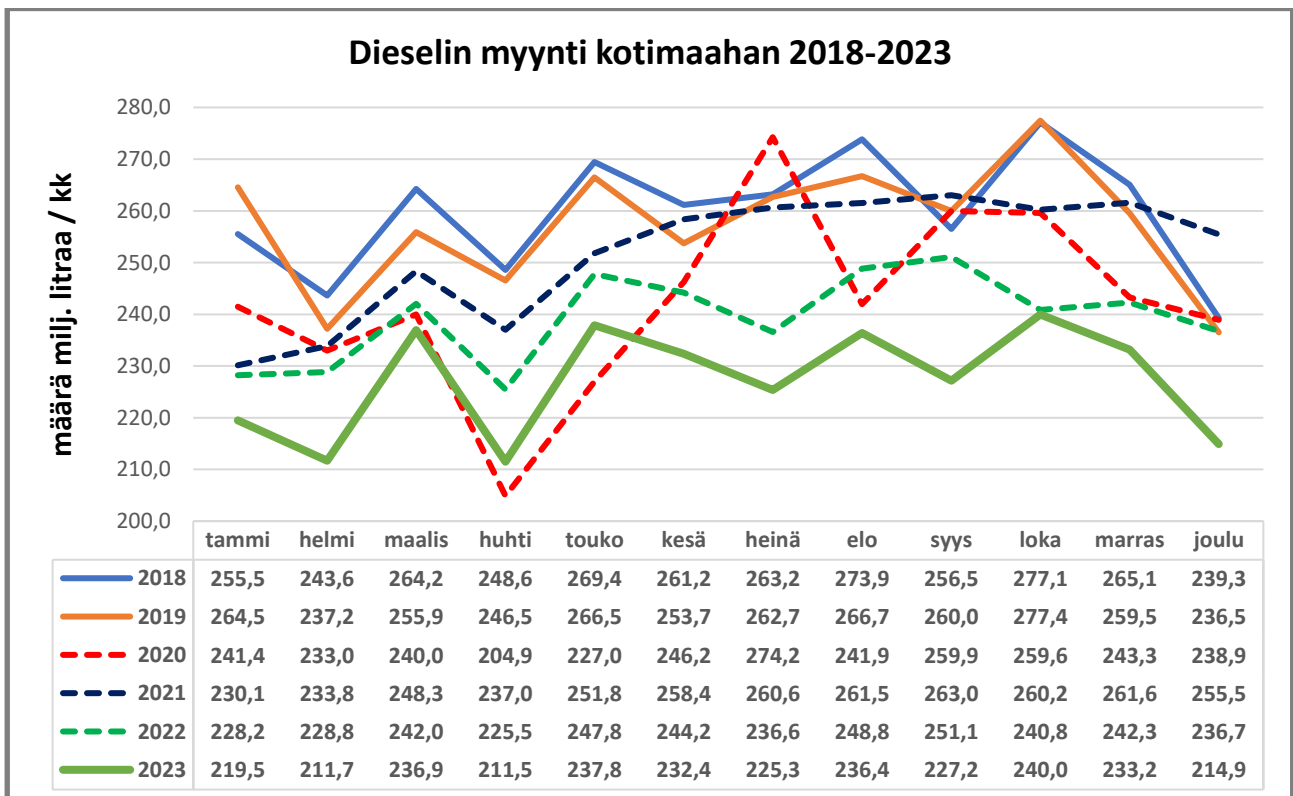
Kansalliset päätökset poikkeavat huomattavasti EU:n uusiutuvan energian jakeluvelvoitteista, sillä pohjoismaissa (Suomi, Ruotsi, Tanska) jakeluosuus on ollut huomattavasti Euroopan Unionin tavoitteita edellä. Tähän on tullut poikkeamia vuoden 2022 jälkeen Korona-pandemian, Venäjän hyökkäyksen ja yhä jatkuvan sodan vuoksi tehtyjen poliittisten pakotepäätösten lisääntyessä ja tuotteiden saatavuuden ynnä taloudellisen epävarmuuden kasvaessa. Suurimmat muutokset Suomen öljymarkkinoilla tapahtuivat vuoden 2022 lopussa ja 2023 alussa, kun Venäjän tuonti loppui kokonaan ja raakaöljyn tuontikanavat muuttuivat.

Bensiinin ja dieselin myynnin kehitys Suomessa

Suomessa maantieliikenteen polttonesteiden kulutus jatkoi alenemistaan dieselin osalta talouden heikon kysynnän vuoksi. Hintakehitykseen vaikutti hillitsevästi hallituksen päätös jatkaa uusiutuvan energian sekoitusvelvoitteen määräaikaista poikkeusta ja lisäksi vuoden 2024 alussa toteutettiin osalle tuotteista pieni valmisteveron alennus. Vuoteen 2022 verrattuna bensiinin kysyntä vahvistui 2,2 %, mutta diesel laski 5,1 %. Polttonesteiden kokonaiskulutus Suomessa noudatti pääosin normaaleja kausitrendejä aiempien vuosien tapaan, kuten seuraavista kuvista käy ilmi.



Kuva 4: Moottoribensiinin kotimaan myynti 2018-2023. Lähde: Tilastokeskus, energian hankinta ja kulutus.



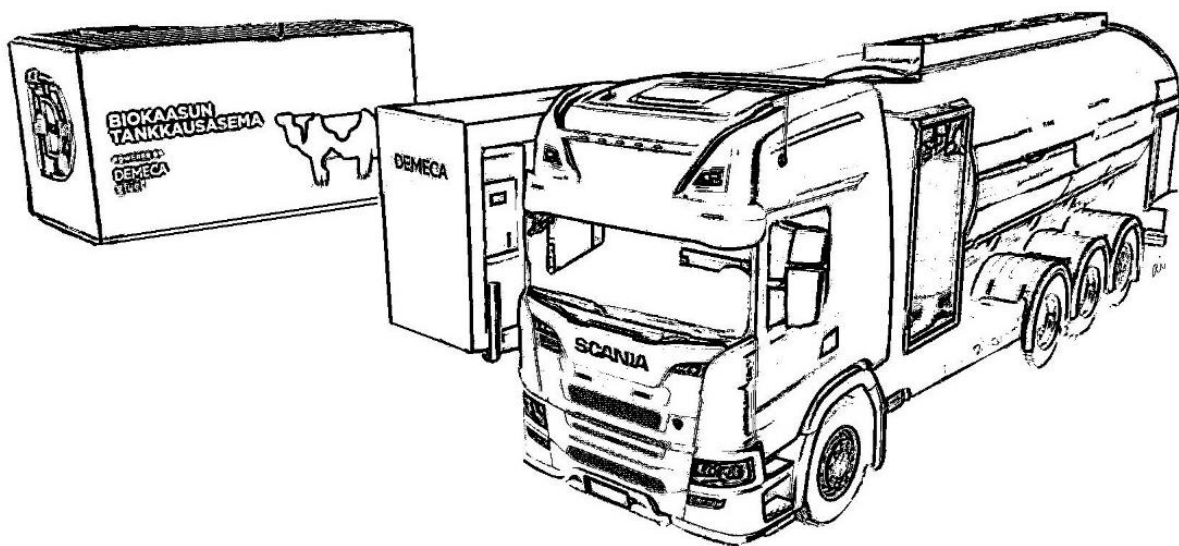
Kuva 5: Dieselin myynti aleni vuonna 2023 selvästi aiempiin vuosiin verrattuna talouden hidastumisen vuoksi. Muutostrendi näkyi Traficomien mukaan jo elokuussa selvimmin Kaakkois-Suomen, Uudenmaan ja Keski-Suomen tiepiirien pääteiden liikennesuoritteissa. Lähde: Tilastokeskus, energian hankinta ja kulutus.

Suomen öljynjalostuksen lähivuosikymmenen merkittävimpiin päätöksiin kuuluu Porvoon öljynjalostamon muuttaminen uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen jalostamoksi. Joulukuussa 2023 Neste teki päätöksen Porvoon öljynjalostamon asteittaisesta muuttamisesta johtavaksi uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen jalostamoksi. Tavoitteena on saattaa muutos päätökseen 2030-luvun puolivälissä. Yhtiö arvioi pitkän aikavälin kapasiteettipotentialin olevan muutoksen jälkeen noin 3 miljoonaa tonnia uusiutuvia ja kiertotaloustuotteita, kuten uusiutuvaa dieseliä, uusiutuvaa lentopolttoainetta sekä uusiutuvia että kierrätettyjä syöttöaineita polymeeri- ja kemian teollisuudelle. Muutosohjelman arvioitu kokonaisinvestointi on noin 2,5 miljardia euroa.

Suomen suurimpiin uusiutuvan energian jalostuslaitoksiin kuuluvat UPM ja Metsä Group. UPM:n Lappeenrannan biojalostamo on ensimmäinen kaupallisen mittakaavan biojalostamo, joka tuottaa puupohjaista uusiutuvaa dieseliä ja naftaa⁴¹. Biojalostamo auttaa vastaamaan EU:n kasvavaan biopolttoainekysyntään. Biopolttoaineiden maailmanlaajuisen kysynnän odotetaan nousevan merkittävästi vuoteen 2030 mennessä. Tuotanto on 130 000 tonnia biopolttoainetta vuodessa. Metsä Group tuottaa yli 120 000 tonnia uusiutuvia puupohjaisia biokemikaaleja, kuten mäntyöljyä (CTO) ja tärpätin korvaamaan fossiilipohjaisia materiaaleja ja polttoaineita⁴².

Uusiutuvan energian tuottamiseen käytettyjä raaka-aineita on Euroopassa ja Suomessa säädetty asettamalla kestävyyskriteerejä. Suomessa biopolttoaineiden kestävyys pitää osoittaa biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun kestävyyslain⁴³ mukaisesti.

Energiavirasto julkaisee vuosittain jakelijakohtaiset tiedot jakeluvetoilain alaisten liikenteen biopolttoaineiden ja biokaasun sekä bionesteiden raaka-aineista ja maantieteellisestä alkuperästä⁴⁴. Tiedot perustuvat kestävyyskriteeriselvitysten tietoihin, jotka kestävyyslain tarkoittamat toiminnanharjoittajat jättävät Energiavirastolle vuosittain. Energiavirasto valvoo kestävyyslain noudattamista ja on julkaissut jakelijoiden biopolttoaine- ja raaka-ainetiedot viimeksi vuosilta 2021-2022.



⁴¹ <https://www.upmbiofuels.com/fi/upm-biopolttoaineet/upm-lappeenrannan-biojalostamo/>

⁴² <https://www.metsagroup.com/globalassets/metsa-group/documents/investors/financial-reporting/annual-reports/2023/metsa-group-annual-review-2023.pdf>

⁴³ <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2013/20130393>

⁴⁴ <https://energiavirasto.fi/jakeluvetoite>

Uusiutuvien polttoaineiden jakelijalla on myös mahdollisuus vapaaehtoisesti hakeutua jakeluelvoitteen alaisuuteen. Tähän ryhmään kuuluu nestemäisten polttoaineiden jakelijoita, joiden kulutukseen toimittamien a) moottoribensiinin, dieselöljyn, biopolttoaineiden ja RFNBO- tuotteiden (muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten liikenteen polttoaineiden) määrä on kalenterivuoden aikana vähintään 100 000 litraa mutta enintään miljoona litraa sekä b) kaasumaisten polttoaineiden jakelijaa, jonka kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamien maakaasun, bio-kaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määrä on vähintään 1 gigawattituntia mutta enintään 9 gigawattituntia.

Vuosilta 2021-2023 näitä vapaaehtoisesti jakeluelvoitteeseen kirjattuja yhtiöitä, enimmäkseen paikallisia biokaasun tuottajia on 20 jakelijaa. Näistä pääasiallisesti polttonestekauppaa harjoittavia öljy-yhtiöitä ovat olleet St1 ja SEO.

Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineryhmistä voimakkaasti kasvaa käytetyt ruokaöljyt (UCO, Used Cooking Oil). joiden markkinoiden koko oli 6,6 miljardia dollaria vuonna 2023. Analytiikkayhtiö IMARC Group⁴⁵ odottaa markkinoiden saavuttavan 11,2 miljardia dollaria vuoteen 2032 mennessä, ja ennakoitu kasvuvauhti on 6 % vuosina 2024-2032. Lisääntyvä käyttö teollisuusrasvojen valmistuksessa, tutkimus UCO-kierrätysmenetelmien parantamiseksi, elintarviketurvan kasvava tarve sekä kierrätyslaitosten ja keräysjärjestelmien kehittäminen ovat markkinoita ajavia tekijöitä.

Tuontipuolella vuosina 2022-2023 moottoribensiinin ja keskitisleiden eli dieselin ja polttoöljyn suurin tuontimaa oli Ruotsi ja suurimmat vientimaat vastaavasti Iso-Britannia, Ruotsi, USA ja Viro. Nesteytetyn maakaasun tuonti Inkoon kelluvan terminaalin kautta alkoi 2023, samalla kun maakaasun tuonti Venäjältä oli päättyi.

Seuraavissa kuvissa näkyvät moottoribensiinin ja dieselöljyn tuonnin ja viennin arvo (milj. euroa) päätuotteittain. Luvut on ilmoitettu vuosineljänniksittäin ja tarkastelu ulottuu kahden vuoden ajalle 2021Q4 – 2023Q3. Vuoden 2023 luvut ovat ennakkotietoja.

Tuonti M€ (kaikki maat)	2021Q4	2022Q1	2022Q2	2022Q3	2022Q4	2023Q1*	2023Q2*	2023Q3*
Maakaasu	469	485	328	286	276	228	6	3
Nesteytetty maakaasu	25	32	29	24	93	50	228	164
Raakaöljy	1 350	1 724	2 183	1 503	1 566	1 484	1 498	1 445
Moottoribensiini	108	132	201	191	152	133	107	154
Lentopetroli	12	37	48	0	28	18	3	0
Keskitisleet	301	445	508	717	571	393	341	420
Tuoteryhmät yhteensä	2 266	2 855	3 296	2 721	2 686	2 305	2 182	2 186
* Ennakkotieto								

Kuva 6: Öljytuotteiden tuonnin arvo Suomeen (M€) päätuotteiden osalta neljännesvuosittain 2021Q4 – 2023Q3. Lähde: Tilastokeskus, Energian hankinta ja kulutus.

⁴⁵ <https://www.imarcgroup.com/used-cooking-oil-market>

Vienti M€ (kaikki maat)	2021Q4	2022Q1	2022Q2	2022Q3	2022Q4	2023Q1*	2023Q2*	2023Q3*
Maakaasu	.	29	63	0	0	3	114	90
Nesteytetty maakaasu	34	19	9	7	1	1	3	2
Raakaöljy	0	0	0	0	0	0	0	0
Moottoribensiini	560	579	862	813	746	562	483	648
Lentopetroli	.	0	25	14	0	0	0	0
Keskitisleet	513	482	599	648	741	725	599	742
Tuoteryhmät yhteensä	1 106	1 109	1 557	1 482	1 488	1 291	1 199	1 482
* Ennakkotieto								

Kuva 7: Öljytuotteiden viennin arvo Suomesta (M€) päätuotteiden osalta neljännesvuosittain 2021Q4 – 2023Q3. Lähde: Tilastokeskus, Energian hankinta ja kulutus.

Tähän saakka ennätysellisen korkeiden vuoden 2022 hintojen osalta näkyy, että Suomen energia-lasku oli 5,9 miljardia euroa enemmän kuin vientitulot. Uusiutuvaan energiaan ja vaihtoehtoisiin energialähteisiin panostamiseen onkin lisätty rahoitusta, sillä pelkkä raakaöljyn tuontilasku vuodelta 2022 oli noin 7 miljardia euroa.

Vuoden 2024 alussa moottoripolttonesteiden lähimarkkinoiden tuoterakenne muuttui, kun Ruotsi päätti luopua merkittävästä osasta maantiepolttonesteiden uusiutuvaa osuutta. Markkinakysynnästä poistui kerralla noin 1 000 miljoonaa litraa uusiutuvaa dieseliä (HVO).

Vuoden 2022 Venäjä-Ukrainan sotatilanteen hintashokin jälkeen tieliikenteen energian hinta kääntyi laskusuuntaan. Talouden heikkeneminen merkitsi kuitenkin liikennesuoritteiden alenemista etenkin raskaan kaluston kuljetuksissa.

3.1.1. Polttoaineverotus 2023-2024

Energiaverotus käsittää laajan kokonaisuuden teollisuuden, liikenteen ja muiden sektorien käyttämien polttoaineiden verotusta⁴⁶. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta säädetään vuosittain budjettikäsittelyn yhteydessä verolakien paketeissa. Vuonna 2022 valtion verotulot tieliikenteestä olivat kaikkiaan noin 8,2 miljardia euroa, ja siitä noin 4,6 miljardia euroa koottiin polttonesteiden hintaan sisältyvillä valmisteveroilla ja niistä perityllä arvonlisäverolla⁴⁷.

Ajoneuvoverojen osuus on viime vuosina pienentynyt etenkin uusien autojen alentuneen kysynnän ja uusimpien autojen pienemmän käyttövoimaveron vuoksi. Taulukossa ovat pääasialliset tieliikenteessä, työkoneissa ja lämmityksessä vuonna 2024 käytettyjen polttonesteiden valmisteverot. Koko verotaulukko on esitetty verohallinnon sivustolla⁴⁸.

⁴⁶ <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/56206/energiaverotus4/>

⁴⁷ https://www.aut.fi/tilastot/verotus_hintakehitys_ja_liikennemenot/valtion_verotulot_tieliikenteesta

⁴⁸ <https://www.vero.fi/yriykyset-ja-yhteisot/verot-ja-maksut/valmisteverotus/nestemaiset-polttoaineet/verotaulukot/>

Yleisimpien öljytuotteiden valmisteveroja 1.1.-31.12.2024					
Taulukon polttoaineiden verotuksen yksikkö on snt/l.					
Tuoteryhmä	Energiasisältövero	Hiili-dioksidi-vero	Huoltovarmuusmaksu	Verot ja maksut yhteensä	Muutos vuodesta 2023
10 Moottoribensiini	53,79	17,30	0,68	71,77	-4,19
11 Pienmoottoribensiini	33,79	17,30	0,68	51,77	-4,19
20 Bioetanoli	35,30	11,35	0,68	47,33	-2,75
47 Etanolidiesel	20,23	11,58	0,35	32,16	-2,80
48 Etanolidiesel R	20,23	6,36	0,35	26,94	-1,54
49 Etanolidiesel T	20,23	1,14	0,35	21,72	-0,28
50 Dieselöljy	34,57	19,78	0,35	54,70	-4,78
51 Dieselöljy, parafiininen	32,65	18,68	0,35	51,68	-4,52
52 Biodieselöljy	31,69	18,13	0,35	50,17	-4,38
53 Biodieselöljy R	31,69	9,06	0,35	41,10	-2,20
54 Biodieselöljy T	31,69	0,00	0,35	32,04	
55 Biodieselöljy, parafiininen	32,65	18,68	0,35	51,68	-4,52
56 Biodieselöljy, parafiininen R	32,65	9,34	0,35	42,34	-2,26
57 Biodieselöljy, parafiininen T	32,65	0,00	0,35	33,00	
61 Kevyt polttoöljy, rikitön	10,33	16,90	0,35	27,58	
62 Biopolttoöljy	10,33	16,90	0,35	27,58	
63 Biopolttoöljy R	10,33	8,45	0,35	19,13	
64 Biopolttoöljy T	10,33	0,00	0,35	10,68	

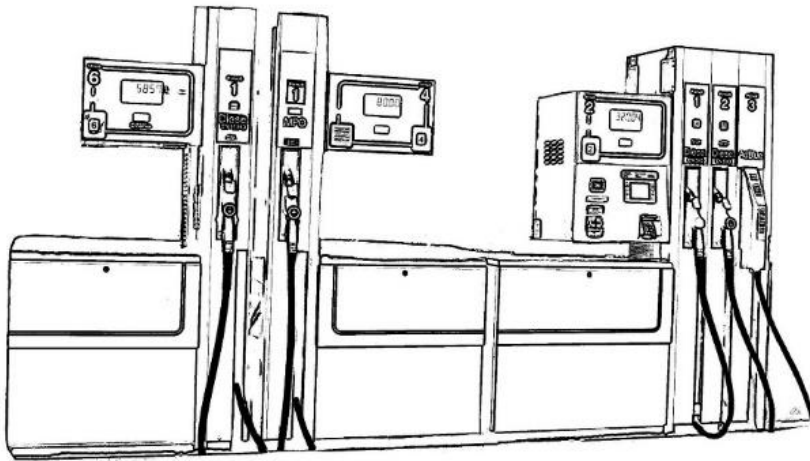
Kuva 8: Yleisimpien nestemäisten polttoaineiden valmisteverot 2024 ja muutos vuodesta 2023. Taulukon tuotteiden yhteydessä R tarkoittaa, että tuote on valmistettu uusiutuvista raaka-aineista ja T tuotetta, joka on valmistettu T-luokitelluista raaka-aineista. T-luokituksella oli suurempi merkitys vuoden 2020 loppuun saakka, jolloin näiden tuotteiden energiasisältö laskettiin uusiutuvan energian jakeluvolvoitteeseen kaksinkertaisena. T-tuotteiden CO₂-vero on edelleen kaikkein alhaisin.

Polttoneiteiden valmisteverolla on ohjattu käyttäjiä valitsemaan milloin vähäpäästöisiä autoja, milloin mahdollisimman vähän saastuttavia polttoneiteitä. Tässä tarkoituksessa Suomessa otettiin laajamittaisesti käyttöön lyijytön bensiini 1990-luvun alussa hyvin vahvan veroporrastuksen avulla. Suomessa saavutettiin pian pienemmät ajoneuvoikohtaiset päästöarvot. Lyijytön bensiini ja katalysaattori yhdessä vähensivät hiilivety-, häkä- ja typpioksidipäästöjä. Liikenteen päästöjen tutkimusta tehtiin mm. Suomen VTT:llä, jossa kehitettiin LIISA-järjestelmä⁴⁹. EU:n ympäristöohjauksen lisääntyessä 2000-luvun alussa merkittävä ohjauskeino oli vähärikkisten ja rikittömien (10 ppm) tuotteiden suosiminen alemmalla valmisteverokannalla.

⁴⁹ <https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/tiedotteet/1996/T1772.pdf>

Ympäristöverouudistus toteutettiin Suomessa laajamittaisesti 2011 alkaen. Verotuksen rakennetta muutettiin niin, että polttoainevero jaettiin pääosin kahteen komponenttiin, energiasisältöveroon ja hiilidioksidiveroon. Tämän tarkoituksena oli lisätä asteittain liikennepolttonesteiden uusiutuvista raaka-aineista peräisin olevaa energiasisältöä. Vuoteen 2016 saakka velvoite pysyi alle 10 prosentin energiasisällöstä laskettuna. Kun bensiinien (95E10 ja 98E5) tekninen sekoitusraja (blend wall) tuli vastaan, bensiinin sekoitusosuuden nousua voitiin alkuun kompensoida korkeaseosetanolilla (E85). Edessä oli kuitenkin jakeluelvoitteen täyttäminen muilla tuotteilla kuin bensiinin seosaineilla.

Suomessa polttoainetoimittajat voivat korvata uusiutuvan energian vajeen esimerkiksi osoittamalla, että liikennepolttonesteiden ryhmässä kokonaisvelvoite toteutui jakamalla muissa polttoaineissa lain määräämää suuremman osan uusiutuvaa energiaa. Tämä merkitsi uuden markkinatilanteen avautumista, puhutaan ns. tikkikaupasta eli yli jäävän bio-osuuden myymistä niille jakelijoille, joiden oma hankinta tai tuotanto jäi vajaaksi.

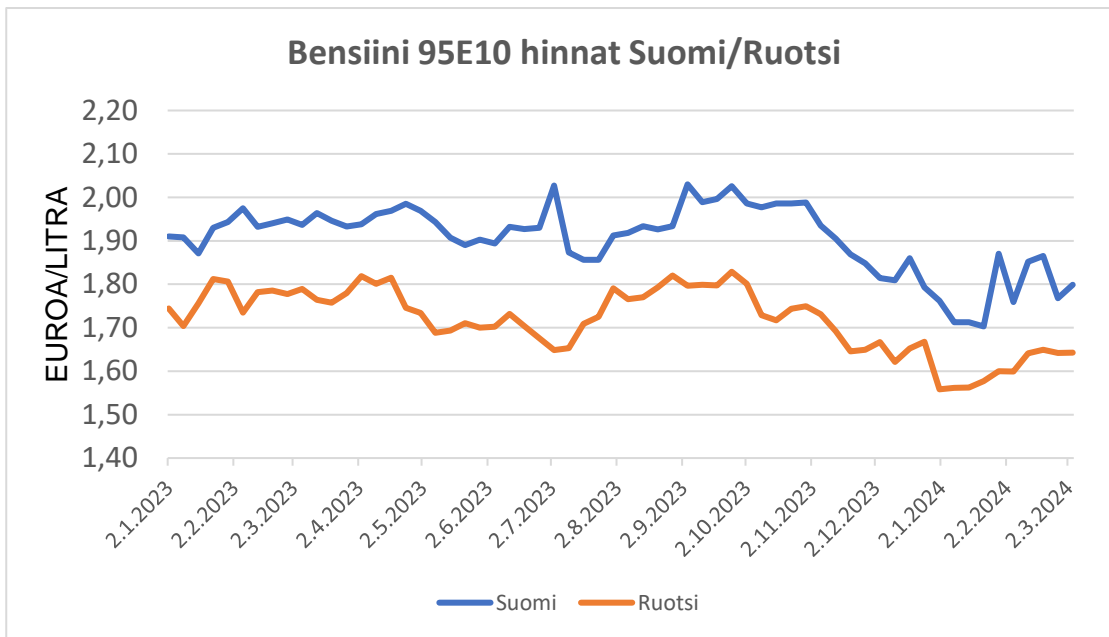


Suomessa jakeluelvoitteen täyttö uusiutuvalla energialla onnistuu edelleen parhaiten dieselin avulla, sillä HVO-tyyppistä dieseliä voidaan käyttää suoraan dieselpolttoaineena 100 % asti. Tämä lie-nee ollut pontimena siihen, että liikenteen päästötavoitteissa siirryttiin Suomessa huomattavasti EU-maita korkeammalle tasolle.

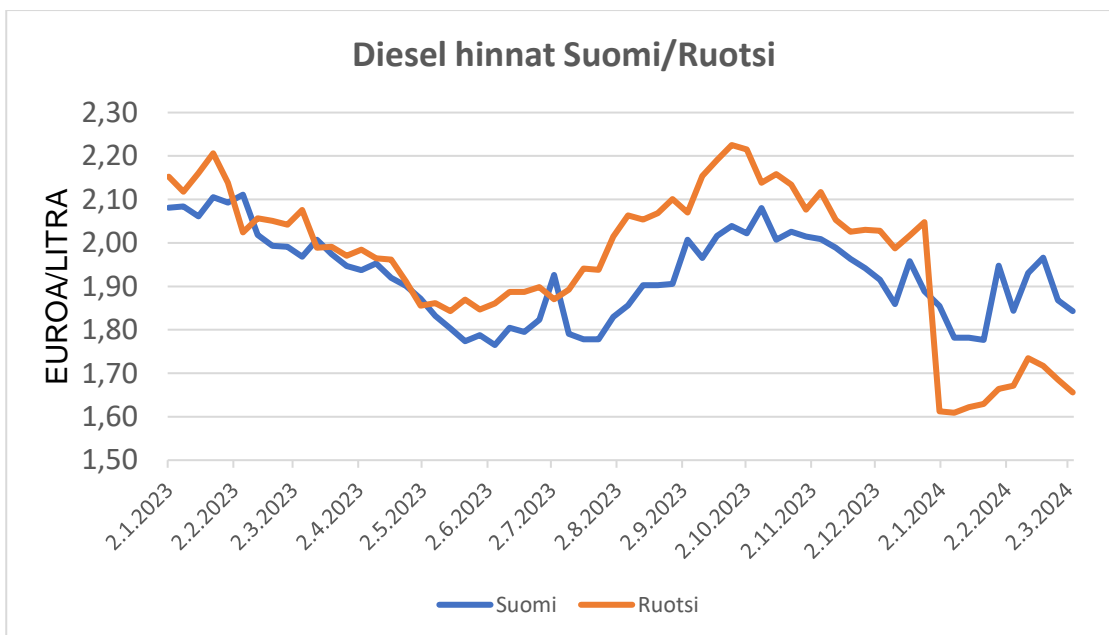
Yllättävät kriisit, kuten COVID-19 pandemia ja talouden ongelmat Venäjän hyökkäyssodan vuoksi johtivat kuitenkin kestävämpään paineeseen suitsia energian ja siten myös liikennepolttonesteiden hintoja. Nopein keino oli alentaa vuonna 2022 merkittävästi jo lakiin kirjattuja ja suunniteltuja korkeampia jakeluelvoitteita.

Suomen ja Ruotsin hintaerot muuttuivat ratkaisevasti dieselöljyn osalta, kun Ruotsissa luovuttiin kokonaan liikenteen ylisuureksi ja kalliiksi koetusta uusiutuvan energian sekoitusvelvoitteesta vuoden 2024 alusta lukien. Hintavertailu osoittaa, että vuoden 2023 jälkeen Suomen ja Ruotsin bensiinien hintaero on ennallaan, Suomen hinnan ollessa noin 20 senttiä litralta kalliimpaa. Dieselin hintaero maiden välillä kääntyi vuodenvaihteessa 2023-2024 päälle, sillä ruotsalaiset tankkaavat dieseliä nyt 2024 alkuvuonna jopa 20 senttiä litralta edullisemmin.

Hinnanero selittyy yksinomaan uusiutuvan energian komponentilla, sillä molempien maiden hinnat seuraavat melko hyvin maailmanmarkkinahintojen muutoksia. Verottomissa hinnoissa on edelleen havaittavissa eroa siten, että bensiinissä Ruotsin öljy-yhtiöt perivät korkeampaa hintaa, kun taas dieselinä Suomen polttonestetoimittajat myyvät hieman kalliimmalla. Maiden välisessä markkinoiden rakenteessa, kilpailussa ja hinnoittelussa on eroja, joten nämä johtopäätökset eivät kaivaudu syvem- mälle öljy-yhtiön hinnoittelukäytäntöihin. Vertailut kuvissa 9 ja 10.



Kuva 9. Suomen ja Ruotsin kuluttajahintojen vertailu osoittaa, että 95E10-bensiinin kuluttajahinnat ovat käyttäneet johdonmukaisesti. (Lähde: EU Weekly Oil Bulletin)



Kuva 10. Ruotsissa tehty muutos sekoitusvelvoitteessa vuoden 2024 alusta luki alensi dieselin kuluttajahintaa roimasti, ja nyt Ruotsissa myydään kuluttajille merkittävästi halvempaa dieselpolttoainetta. (Lähde: EU Weekly Oil Bulletin)

3.1.2. Liikennepolttonesteiden hintarakenne ja hintakehitys

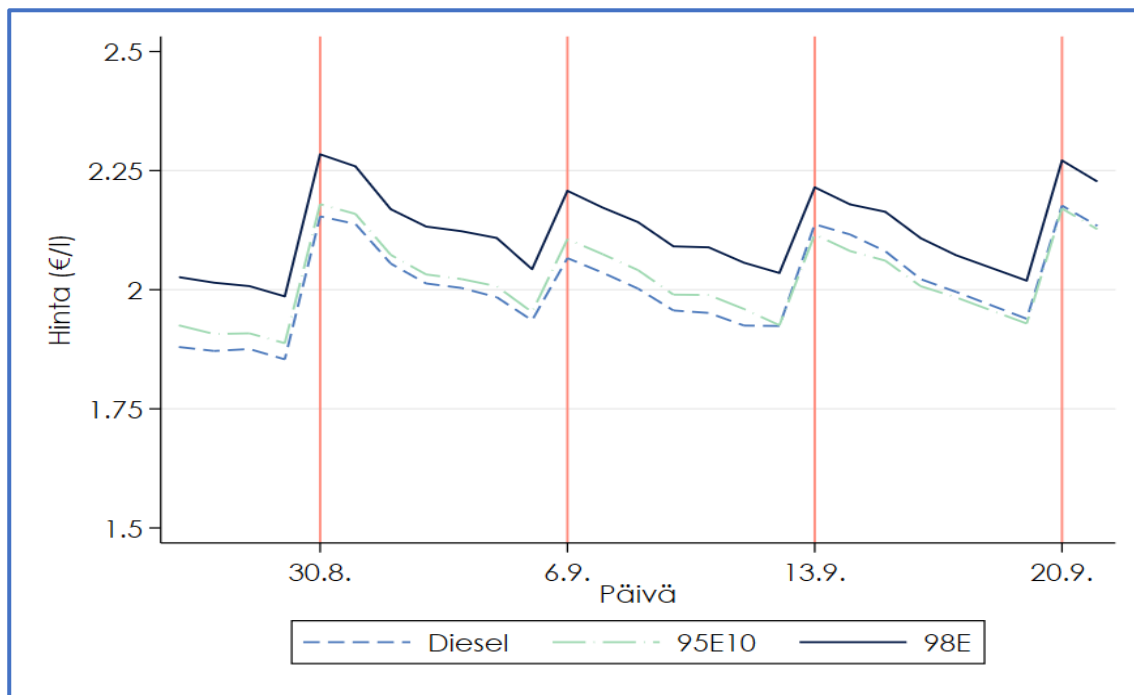
Bensiinin ja dieselin pääkomponenttien maailmanmarkkinahinnat vaihtelut ovat herkkiä etenkin Yhdysvaltojen tuotanto- ja varastotilanteelle. Hintavaihtelut vuosien 2022 jälkeen ovat kuitenkin taantuneet, joten hintojen ennustettavuus on ollut parempi. Uhkatekijöitä on edelleen, kuten Lähi-

Idän tilanne ja tärkeän öljyreitin Punaisen Meren alueella Gazan sodan jälkeen lisääntyneet terrorismit.

Eurooppa muodostaa laajan markkina-alueen ja maailman suurimman uusiutuvien dieselpolttoaineiden markkinan. Uutena investointikohteena ovat energiaomavaraisuutta lisäävät ja uusiutuvan energian hankkeet, joista sähköpolttoaineet ovat vahvasti esillä etenkin Saksan tuotannon pyrkiessä vähentämään riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Bensiinin ja dieselin hinnanmuodostuksessa on useita taustatekijöitä, joista merkittävimmät ovat jalostettujen tuotteiden hinta, uusiutuvan energian lisäkustannus, markkinointi ja jakelu, valmisteverot ja arvonlisävero.

Suomen polttoainemarkkinat ovat oligopolivaiheessa, eli harvat toimijat hallitsevat erittäin huomattavaa osaa markkinoista. Viimeksi käytettävissä olevien markkinaosuustietojen, vuoden 2020 perusteella neljä polttoaineen vähittäiskauppaa harjoittavaa yhtiötä hallitsee jopa 90-95 prosenttia markkinoista. Kuluttajien mielenkiinto on kiinnittynyt tiettyihin markkinoiden käyttäytymismalleihin, joita myös Kuluttaja- ja Kilpailuvirasto (KKV) on selvittänyt tarkemmin⁵⁰.



Kuva 11. Kilpailu- ja Kuluttajaviraston tutkimus osoitti, että pääkaupunkiseudulla on ollut elo-syyskuussa 2023 tyypillinen hintojen vaihtelurytmi, jota useat öljy-yhtiöt noudattivat.

KKV:n tekemässä selvityksessä on tarkasteltu kuluttajahintojen käyttäytymistä ja todettu muun muassa, että "Kilpailulaki kieltää hinnoista sopimisen. Hiljainen kolluusio (= yhteistyö), jossa yritykset yhdenmukaistavat menettelytapojaan markkinoilla ilman varsinaista sopimusta, ei sen sijaan ole lähtökohtaisesti kiellettyä. Kilpailulain nojalla on siten käytännössä mahdotonta puuttua suoraan

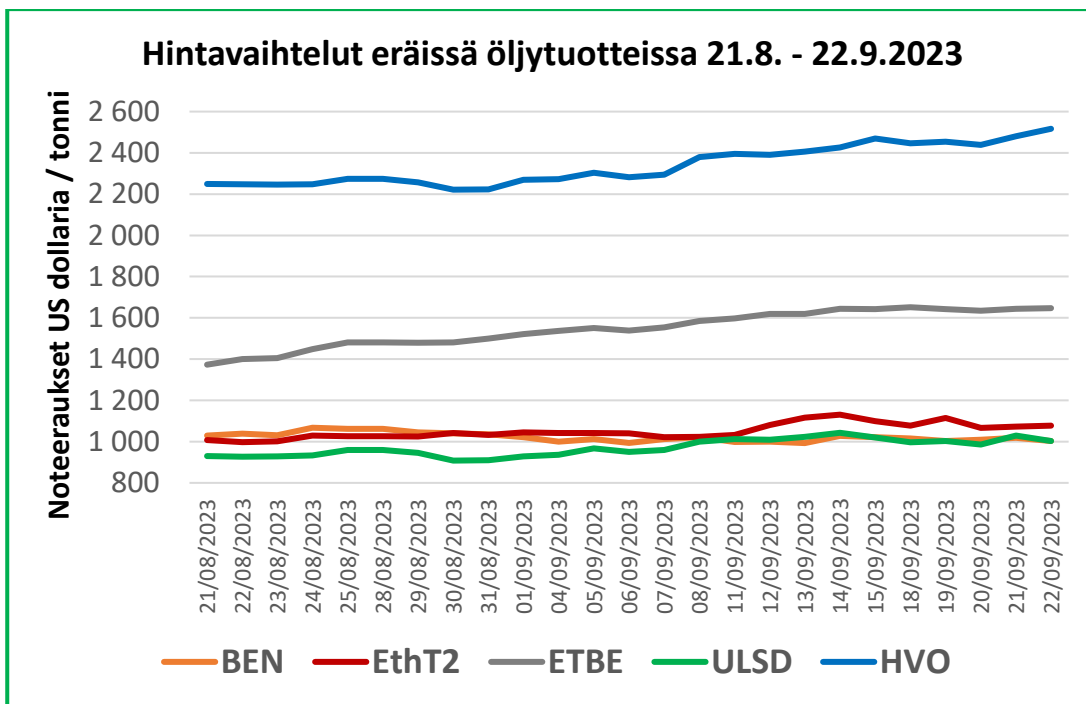
⁵⁰ <https://www.kkv.fi/blogit/kkv-blogi/polttoaineiden-hintavaihtelut-ja-kilpailupolitiikka/>

hintasykliin osallistuvien yritysten hinnoitteluun, mikäli yritykset reagoivat toistensa hinnoittelupäätöksiin ilman, että hinnoista tai hinnankorotuksista sovitaan yritysten kesken.”

KKV ei ole ottanut kantaa Suomen polttoainemarkkinoiden keskittymiseen eikä liikepaikkojen epätasainen jakautumiseen öljy-yhtiöiden ja yksityisten kauppiaiden kesken. Siksi on tärkeää, että markkinoiden toimivuutta tutkitaan lisää, kuten KKV:n tutkijat blogissaan ovatkin todenneet.

Yllä olevan kuvan 11 vertailu tuotteiden pääkomponenttien maailmanmarkkinahintoihin osoittaa, että bensiinin ja dieselin komponentit käyttäytyivät tasaisesti, ja komponenttien hinnat voivat käyttäytyä jopa vastakkaisiin suuntiin. Hintakilpailun aitoutta voidaan arvioida myös hintatasoilla – alimmat hinnat ovat nekin kannattavia öljy-yhtiöille, ja vaihtelun ylärajalla hinnoittelija kuittaa ylimääräistä katetta jopa 10-20 snt litralta. Seuraavien kuvassa 12 esitettyjen maailmanmarkkinahintojen perusteella bensiinin tuoteperusteinen hintavaihtelu oli alle 2,5 snt/litra, sen sijaan dieselissä hintavaihtelu oli uusiutuvan dieselin hinnannousun vuoksi suurempi, noin 9,8 snt/litra.

Eurooppalaisessa hintavertailussa on käytäntönä, että poltonesteiden hinnat ilmoitetaan maanantain tilanteen perusteella. Euroopan hintatilastojen osalta ”suomalainen kilpailumalli” tuottaa epävakaita tuloksia. EU:n energiaosaston tilastojen kansallisissa tiedoissa onkin tällaisia poikkeamia, jotka vaikuttavat maiden keskinäisten tietojen vertailuun.



Kuva 12. Maantiepoltonesteiden maailmanmarkkinahintojen muutokset bensiinin (BEN, EthT2, ETBE) ja dieselin (ULSD, HVO) seosaineissa olivat maltillisempia kuin KKV:n vertailussa. Lähde: The Oil Market Journal.

Laskelma tuotehinnoista yllä olevan KKV:n selvityksen ajalta elo-syyskuussa 2023 on esitetty bensiinin ja dieselin hintarakenteena. Bensiinin (95E10) ja dieselin kuluttajahinnat on vertailussa laskettu

keskihintoina ajalta 21.8.-18.9.2023, lähteenä EU:n Weekly Oil Bulletin⁵¹. Suomen arvonlisävero on ollut 24 % ja valmisteverossa on laskettu mukaan 13,5 % uusiutuvaa tuotetta.

Bensiinin osalta uusiutuvan tuotteen hintana etanoli on laskettu kaksinkertaisena, jotta energiasältö saadaan täytetyksi. Dieselin osalta seososuutena mukana on 14 % HVO-dieseliiä.

Maailmanmarkkinahinta on molemmissa laskettu näiden seososuudet ja kustannukset yhdistämällä. Laskelma on yksinkertaistettu voimakkaasti, sillä esimerkiksi varastoinnin, kuljetuksen ja markkinoinnin kustannuksia ei ole eritelty. Tukkukaupan ja vähittäiskaupan välinen tulonjako on myös jätetty tarkastelematta.

Bensiinin 95E10 hintarakenne		Dieselin hintarakenne	
Keskihinnat 21.8.-18.9.2023 (Hintahavainnot EU Weekly Oil Bulletin)		Keskihinnat 21.8.-18.9.2023 (Hintahavainnot EU Weekly Oil Bulletin)	
Hintarakenne	95E10	Hintarakenne	DIE
Kuluttajahinta	197,5	Kuluttajahinta	195,9
Arvonlisävero 24 %	38,2	Arvonlisävero 24 %	37,9
Valmisteverot	72,2	Valmisteverot	51,1
Verot yhteensä	110,5	Verot yhteensä	89,0
Maailmanmarkkinahinta	79,0	Maailmanmarkkinahinta	87,9
Markkinointi ja jakelu	8,0	Markkinointi ja jakelu	19,0

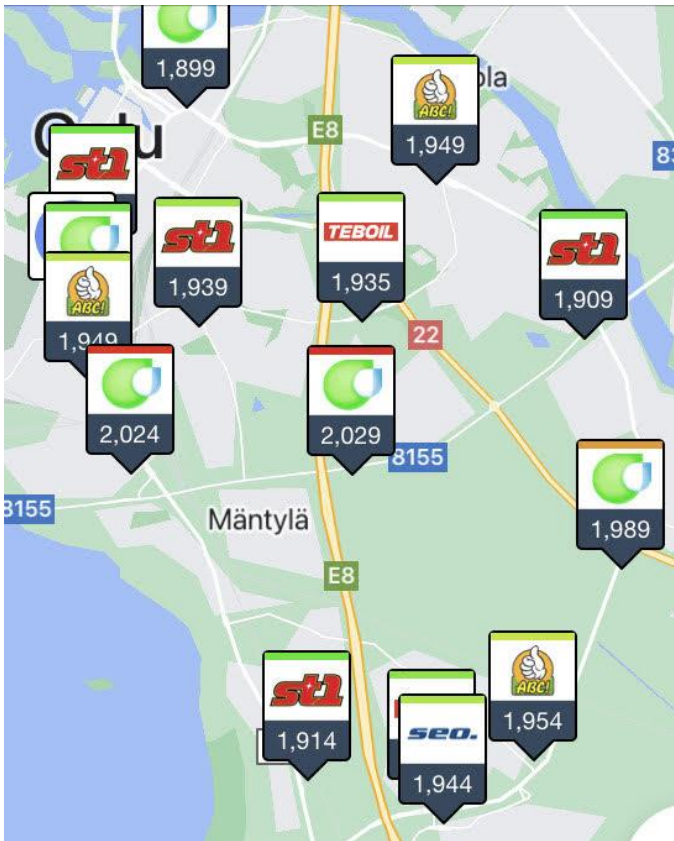
Kuva 13. Bensiinin ja dieselin hintarakenteen vertailu Kuluttaja- ja kilpailuviraston (KKV) havaintoihin (kuva 11) osoittaa, että hintavaihteluissa polttoainetoimittajien ja myyjien yhteenlaskettu marginaali on todennäköisesti bensiinissä ajoittain alhainen, mutta dieselissä selvästi korkeampi.

EU:n tilastoissa kansallisia hintavertailuja vaikeuttavat suuret alueelliset hintavaihtelut ja aineiston kokoamispäivä – mikäli hintatieto ilmoitetaan joka viikon maanantailta, viikkorytmin vaihtelut jäävät piiloon ja maailmanmarkkinahintojen vaikutukset eivät välity pumppuhintoihin kovin hyvin. Monissa maissa on tehokkaita kuluttajien tai nettisivustojen organisoimia ”price watch” hintaseurantajärjestelyjä, joiden voi olettaa vaikuttavan kuluttajahintoihin terveessä markkinakilpailussa.

Monissa markkinatalousmaissa, mm. maailman suurimmassa bensiinimarkkinassa Yhdysvalloissa, ja vielä selvemmin Kanadassa terminaalien tuotehinnat⁵² ovatkin julkisia. Hintaerot ovat enemmän logistiikasta ja paikallisista tuotemääräyksistä peräisin.

⁵¹ https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

⁵² katso esim. USA: <https://www.mckinseyenergyinsights.com/resources/refinery-reference-desk/rack-price/> ja Kanada: <https://www.barchart.com/cmdty/data/wholesale-fuel-prices/explore>



Kuva 14. Kuvakaappaus tankille.fi -sivustolta 12.4.2024 klo 7.30. Oulun seudulla 95E -bensiniin hinnoissa vaihteluväli oli 1,86 – 2,059 euroa litralta.

Asemakohtaisesti sivustolle ilmoitettujen hintojen viipeet ovat parhaimmillaan jopa vain muutamia tunteja. Kuluttajat voivat varmistaa hintahavaintonsa mobiililaitteelta lataamalla hintasovelluksen.

Verkossa julkaistujen palvelujen kehittyminen on parantanut asiakkaiden hintatietoisuutta. Aiemmin suosittu Polttoaine.net -sivuston rinnalle on tullut kattavampi tankille.fi, jolla on yli 300 000 käyttäjää.

Suomessa maaliskuussa koetun kuljetusalan lakon aikana hinnat olivat korkeampia polttoainepulan uhan vuoksi. Lakon jälkeen hintasyklit näyttivät monilla alueilla poistuneen tai muuttuneen.

Polttoainekaupassa yhdeltäostovelvoitteen sisältävä poikkeus kilpailusäännöistä on sallittu tilanteissa, jossa markkinatoimijan osuus merkitsevistä markkinoista ei ylitä 30 prosenttia. Merkityksellistä markkinaa tarkastellaan tuotekohtaisesti, ja bensiinin, dieselin ja polttoöljyn markkinaosuudet yhtiöittäin poikkeavat toisistaan.

Käytännössä on olemassa useita toimialoja ja markkinoita, joissa 30 prosentin markkinaosuusraja on ylitetty merkittävästi ja pitkäaikaisesti, vieläpä kilpailuviranomaisen hyväksynnällä. Tästä parhain esimerkki on päivittäistavarakauppa, jossa kahden suurimman toimijan markkinaosuus on pitemmän aikaa ollut yli 80 prosenttia.

Polttoainekaupassa markkinaosuuksia on kuvattu perinteisesti bensiininmyynnin markkinaosuuksilla. Asiaa koskevat julkiset tiedot ovat kuitenkin puutteelliset. Viimeksi julkaistut, alan yhteiset tilastot vuodelta 2018 osoittavat, että kahdella yhtiöllä on ollut markkinaosuus 30 prosentin tuntumassa. Vuoden 2018 jälkeen on saatu vain satunnaisia tietoja eri lähteistä kokoamalla.

Markkinaosuuksien valvonnalla on merkitystä myös julkisen valvonnan ja avoimuuden kannalta; mikäli yritysten markkinoiden hallintaa osoittavia tietoja ei ole julkisesti käytettävissä, se jo yksistään on perusteena, että valvovien viranomaisten olisi tutkittava asiaa huolellisemmin. Useimmissa Euroopan maissa markkinaosuustiedot ovat julkisia, joten on pohdittava, onko Suomessa kyse jo markkinoiden liiallisesta keskittymisestä? Kenties kilpailuviranomaiset tulkitsevat ”markkinoiden tiedonvaihtoa” liian suppeasti, onhan Suomessa toki viisi maahantuontiin kykenevää öljy-yhtiötä ja vielä enemmän yhtiöitä, välittäjiä ja kauppiaita vähittäisportaassa.

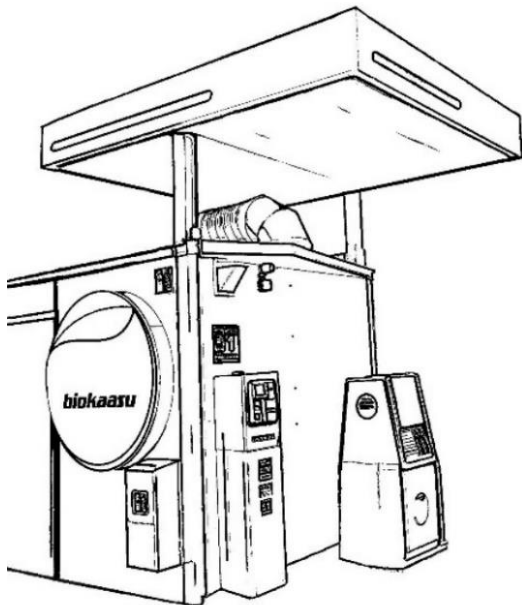
Oligopolia voidaan kuvata järjestelyksi, jossa tärkeimmillä kilpailijoilla on runsaasti tietoja toistensa toiminnasta ja markkinatoimista. On hyvin selvää, että oligopolistinen, muutaman ison toimijan hallitsema tilanne vallitsee Suomessa sekä bensiini-, diesel- että polttoöljymarkkinoilla.

Hintojen muodostumisessa markkinoiden tarjonta on avainasemassa. Etenkin vuoden 2022 kuluessa Suomen markkinat muuttuivat dramaattisesti, kun EU:n Venäjää vastaan suunnattujen sanktioiden seurauksena tuotanto ja tuonti jäivät käytännössä kahden osapuolen varaan. Tukkumarkkinoilla oli toki edelleen useampia toimijoita, mutta hallitsevassa markkina-asemassa oli kaksi yhtiötä, Neste ja NEOT (ABC:n ja St1:n 51/49 omistama yhtiö), joiden osuus moottoribensiinin tarjonnasta on yli 80 prosenttia.

Vuoden 2023 tilanteessa Suomen tuotetarjonta oli muuttunut geopoliittisen tilanteen ja polttoaineiden uuden sisältörakenteen tuomien hintatekijöiden vuoksi. Markkinoiden tasapainoa horjuttaneet polttoaineiden laatua koskevat säännökset ja uusiutuvan energian jakeluelvoitetta koskevat, kesällä 2022 muuttuneet säädökset asettivat polttonesteiden jakelijat ongelmalliseen tilanteeseen.

3.1.3. Uusiutuvan energian jakeluelvoite

Uusiutuvan energian jakeluelvoitteessa on toistaiseksi tehty ratkaisut vuosia 2024-2027 varten siten, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoite nousee loivemmin kuin edellisten hallitusten ohjelmissa. Näiden päätösten perusteella markkinoilla tarjolla olevat tuotteet ovat jokseenkin hyvin tiedossa, ja tämä vaikuttaa uusiutuvien polttoaineiden tarpeeseen. Merkittävin muutoksia tuova päätös on EU:n uusiutuvia polttoaineita koskeva direktiivi (RED III).



Jakeluelvoite astui voimaan alun perin vuoden 2008 alussa. Vuonna 2008 lain mukainen jakeluelvoite oli vähintään kaksi prosenttia laskettuna kyseisenä vuonna kulutukseen toimitetun moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä. Velvoite nousi seuraavana vuonna neljään prosenttiin ja vuoden 2010 jälkeen velvoite oli vähintään 5,75 prosenttia ja nousi vuonna 2020 peräti 20 prosenttiin.

Biokaasulle asetettu valmistevero tuotti positiivisen signaalin markkinoille: nykyinen hinta-arvio biokaasun ns. tikettiarvolle eli polttoaineen arvo, jonka jakelija saa myydessään jakeluelvoitteen ylittävän polttoaineen osuuden toiselle jakelijalle täyttämään tämän jakeluelvoitetta, olisi vuoden 2020 velvoitteessa noin 0,5-0,6 euroa bensiiniekvivalenttilitalta.

Hallituksen esityksessä⁵³ arvioitiin tuolloin, että biometaanin pumppuhinta voisi pysyä selkeästi muita polttoaineita alempana tai vaihtoehtoisesti biometaanin tukkuarvo voisi merkittävästi nousta. Näin myös toteutui, ja korkea tikkettiä on lisännyt liikennekaasun houkuttelevuutta käyttövoimana erityisesti raskaassa tieliikenteessä kilpailukykyisen polttoainehinnan kautta. Uusiutuvan polttoaineen jakeluvaikeus lasketaan energiasisällön perusteella. Tavallisimmin käytettyjen polttoaineiden lämpöarvot ovat jakeluvaikeuslain mukaan:

- moottoribensiini 32 megajoulea litralta;
- dieselöljy 36 megajoulea litralta;
- maakaasu ja nesteytetty maakaasu 50 megajoulea kilogrammalta;
- bioetanoli 21 megajoulea litralta;
- synteettinen biodiesel (BTL) ja vastaava 34 megajoulea litralta;
- bio-ETBE 27 megajoulea litralta, josta biopoltto-aineosuudeksi katsotaan 37 prosenttia;
- biokaasu 50 megajoulea kilogrammalta;

Jakeluvaikeus toteutuksessa on myös hyvin paljon joustoa, jota lisättiin vuonna 2022 toteutetun tilapäisen jakeluvaikeus alentamisen yhteydessä. Polttoainetoimittaja siis voi jakaa etukäteen enemmän bio-osuutta kuin lain mukainen vaikeus on ja käyttää sen hyväkseen tulevina vuosina. Tämä tarjoaa uusiutuvan liikennepolttoaineen tuottajille mahdollisuuden myydä bio-osuuden ylijäämä ns. tikkettiä kaupassa.

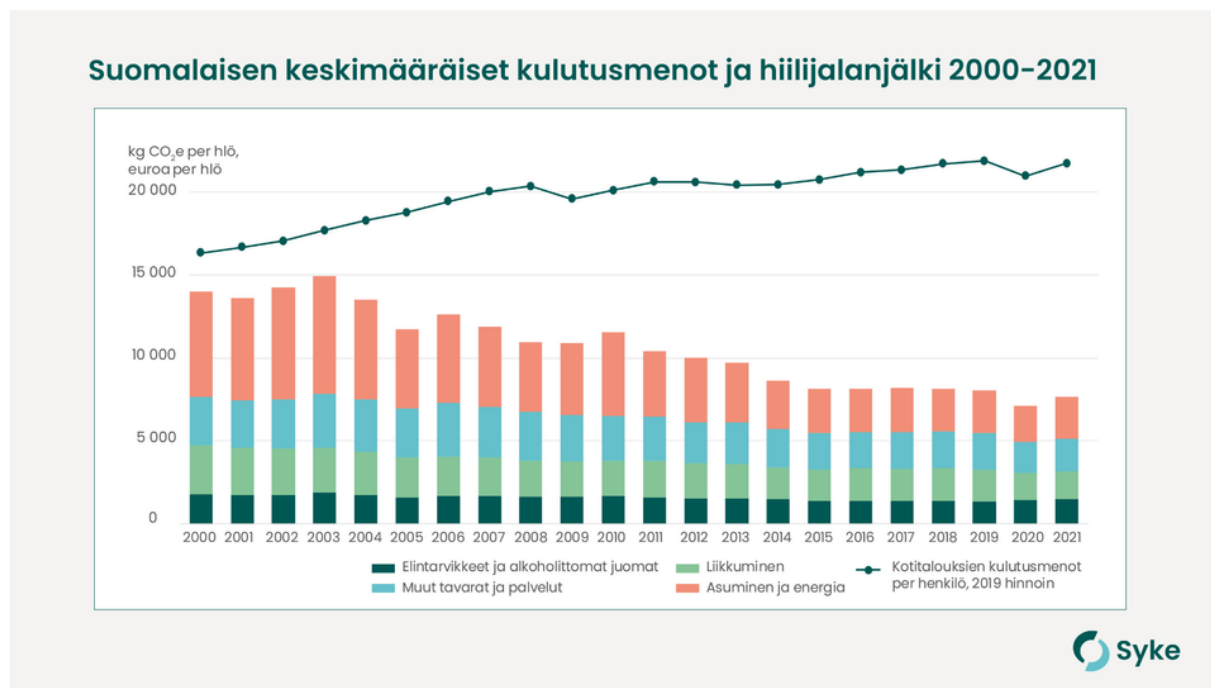
Joustojen todellinen merkitys tulee esiin jälkikäteen, kun toteutunutta bio-osuutta raportoidaan. Esimerkiksi vuosien 2018-2022 luvuista selviää, että vuonna 2022 toteutettu sekoitusvaikeus lasku alensi tieliikenteen energiankulutuksen bio-osuutta. Vuoden 2022 bio-osuuden nousuun on vaikuttanut biokaasun ottaminen mukaan jakeluvaikeuteen. Biokaasu ja sähkö yhdessä vastaavat jo yli 10 prosenttia tieliikenteen bio-osuudesta ja nämä osuudet kasvavat nopeimmin.

TIELIIKENNE (TJ)	2018	2019	2020	2021	2022
BEN FOSS	52 350	51 160	47 218	47 518	44 052
BEN BIO	3 453	3 620	3 797	4 579	4 779
DIE FOS	96 712	92 370	87 936	81 252	81 700
DIE BIO	11 775	14 178	12 612	23 212	17 714
MAAKAASU FOSS	135	238	353	400	25
BIOKAASU	168	250	400	505	1 159
SÄHKÖ	166	261	454	850	1 443
YHTEENSÄ	164 759	162 077	152 770	158 316	150 872
BIO YHTEENSÄ	15 562	18 309	17 263	29 146	25 095
BIO-OSUUS %	9,45	11,30	11,30	18,41	16,63

Kuva 15. Tieliikenteen energiankulutus käyttövoimittain vuosina 2018-2022. Kulutusmäärä laski vuonna 2022 jopa koronavuotta 2020 alemmaksi. Huom. Kaksoislaskettavuudesta luovuttiin vuoden 2021 alusta, joten bio-osuudet nousivat voimakkaasti. Lähde: Tilastokeskus, Energian hankinta ja kulutus.

⁵³ <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2021/20210048>

Suomalaisten kotitalouksien kulutusmenojen keskimääräinen hiilijalanjälki⁵⁴ on pienentynyt merkittävästi vuodesta 2000 vuoteen 2021. Kun vuonna 2000 hiilijalanjälki kutakin suomalaista kohti oli noin 14 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia (CO₂e), vastaava luku vuonna 2021 oli 7,7 tonnia CO₂e.



Kuva 16. Suomalaisen keskimääräiset kulutusmenot ja hiilijalanjälki kulutuksen osa-alueittain 2000–2021. Lähde: Suomen ympäristökeskus.

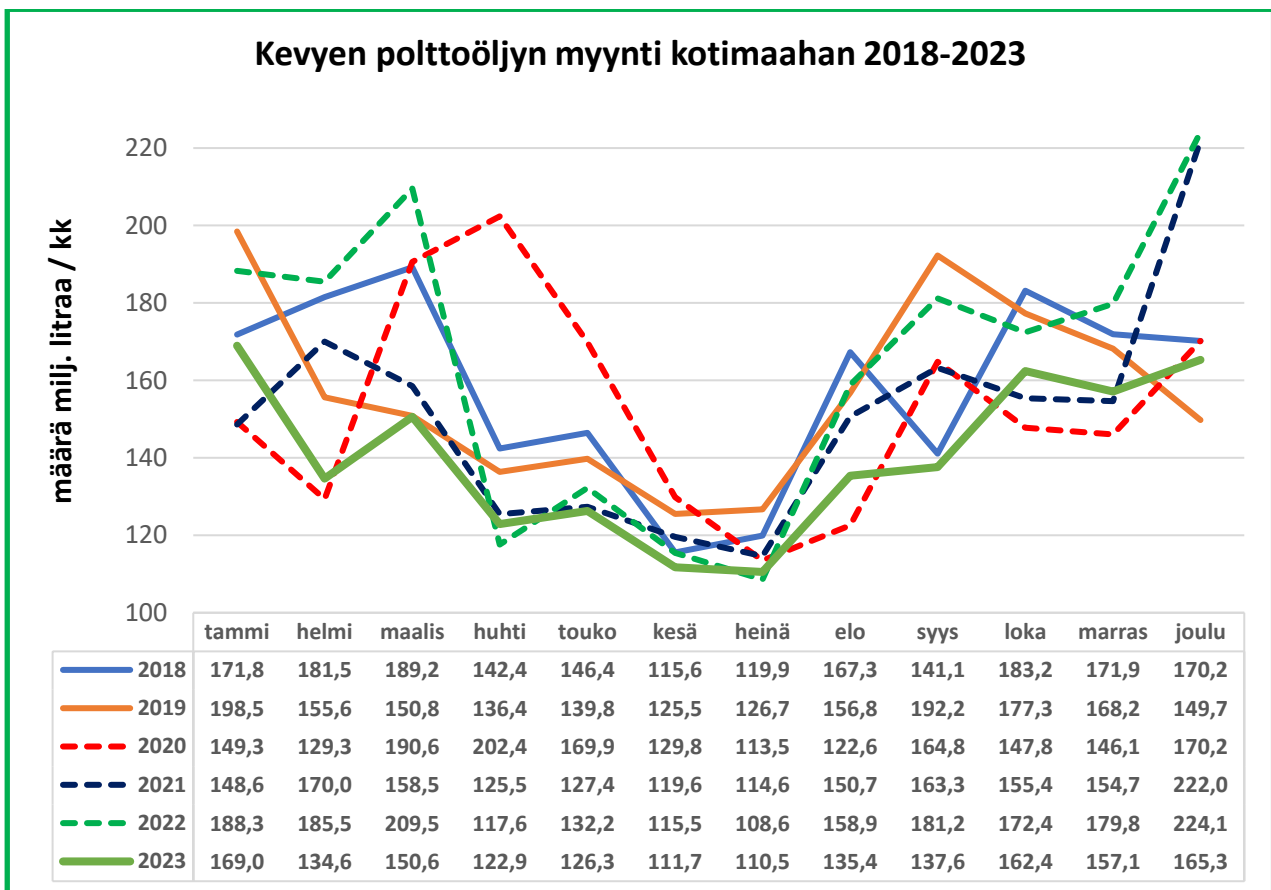
Muutoksen taustalla on kasvihuonekaasujen päästöjen väheneminen tuotannossa Suomessa ja ulkomailla. Suomessa etenkin energiasektori on puhdistunut, mikä välittyy kaikkeen tuotantoon. Suomalaisten kotitalouksien kasvava kulutus ja kulutuksen suuntautuminen hieman päästöintensiivimpiin tuotteisiin on kuitenkin syönyt osan tuotannossa saavutettujen päästövähennysten vaikutuksesta. Asumisen ja siihen liittyvän energiankulutuksen päästöt ovat vähentyneet tarkastelujaksolla eniten, noin 60 prosenttia. Liikkumisessa muutos on ollut -43 prosenttia, peräisin pääosin uusituvien liikennepolttoaineiden käyttöönotosta, kuten Kuva 16 osoittaa. Muiden tavaroiden ja palveluiden kulutuksessa vähenemä on ollut -32 prosenttia ja elintarvikkeissa -17 prosenttia.

⁵⁴ <https://www.sttinfo.fi/tiedote/70136371/suomalaisten-kulutuksen-hiilijalanjalki-miltei-puolituttunut-2000-luvulla-14-hiilidioksiditonista-77-tonniin?publisherId=69819243&lang=fi>

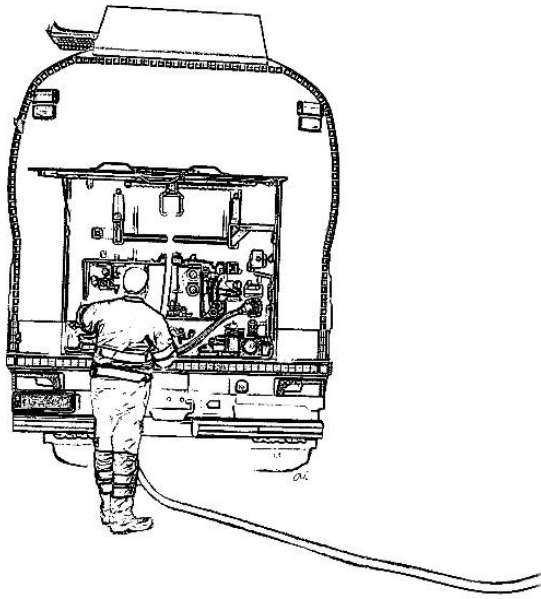
3.2 Polttonesteiden, sähkön ja kaasun jakelu

Polttoainetoimittajina ovat tukkumarkkinoilla maahantuontia harjoittavat yhtiöt, öljy-yhtiöt, tukkumyyjät ja agentuurit sekä välitysmyyjät. Tukkumyyjällä voi olla omia varastoja jakeluterminaalien yhteydessä. Tavanomaista on, että polttonesteiden vähittäismyynti tapahtuu yhä enemmän automaattisten jakeluasemien kautta, mutta miehitettyjen huolto- ja jakeluasemien merkitys on lukuisten oheispalvelujen vuoksi edelleen merkittävä. Suoratoimituksina myydään teollisuudelle ja urakoitsijoille eniten dieseliä ja polttoöljyä, mutta myös bensiiniä ja biokaasua.

Polttoöljytoimitukset yrityksille ja kotitalouksille ovat peräisin pääosin samoilta ketjuilta kuin maantiepolttonesteet, osa on kotimaan valmistusta ja osa tuontia. Polttoöljyjen myynnissä on enemmän "valkoisia toimittajia" kuin bensiineissä ja dieselissä. Huolto- ja jakeluasemilla on myös tavanomaista, että tarjolla oleva polttoöljy on talvilaatua. Polttoöljyjen myynti painottuu lämmityskautteen, kuten oheisesta kuvasta 17 voidaan nähdä:



Kuva 17. Lämmitysöljyn/moottoripolttoöljyn kysyntään vuosina 2018-2023 eniten vaikuttaneita tekijöitä ovat olleet maailmanmarkkinahinta ja geopoliittinen tilanne. Esimerkiksi korona-vuonna 2020 maailmanmarkkinahinnat romahtivat tarjontashokin vuoksi ja useat asiakkaat täydensivät varastojaan edullisesti huhti-toukokuussa. Huhtikuussa 2022 hinnat olivat huipussaan Venäjän aloittaman sodan vuoksi. Lähde: Tilastokeskus, Energian hankinta ja kulutus.



Polttoöljyn välitysmyyntiä harjoittavat useat yritykset, jotka voivat valita polttoainetoimittajan. Esimerkiksi Hankkija on välittänyt vuosina 2023-2024 Nesteen lämmitysöljytuotteita. Markkinoilla on myös omalla kalustollaan operoivia toimijoita⁵⁵, jotka myyvät lämmitysöljyä ja moottoripolttoöljyä säiliötoimittuksina omaan lukuunsa yrityksille ja kuluttajille.

Uusiutuvan ja vaihtoehtoisen energian jakelupisteet käsittävät vuonna 2024 myös sähkön ja biokaasun toimitukset. Uudisrakentamisessa veloitetaan sekä asuintaloja että liikkeitä tarjoamaan sähköautojen latauspalvelua. Laki (733/2020) koskee myös olemassa olevia muita kuin asuinrakennuksia, jos niillä on yli 20 pysäköintipaikkaa. Tällöin on asennettuna vähintään yksi latauspiste ennen vuoden 2024 loppua.

Biokaasun jakelupisteiden perustamista vauhditti vuoden 2022 alusta voimaan tullut uusiutuvan energian jakeluelvoite, jonka perusteella polttoainetoimittajat saivat lukea omaan jakeluelvoitteeseensa mukaan myös biokaasun toimitukset.

Standardien päivityksiä tarvitaan uusien energiamuotojen jakelun ohjaamiseksi ja turvallisuusvaatimusten päivittämiseksi. Uusiutuvan parafiinisen dieselin standardi on uudistettu toukokuussa 2023 EU-säädöksen⁵⁶ perusteella. Edellinen standardi oli vuodelta 2016⁵⁷. Parafiinisen dieselin verotusta muutettiin, koska sen verokohtelu arvioitiin ylikompensoitavaksi⁵⁸ ajoneuvotekniikan ja polttoaineiden kehityksen takia. Standardeja⁵⁹ myy SFS Suomen Standardit ry:n (uusi nimi 1.2.2024!) verkkokauppa.

Jakeluasemastandardi SFS 3352 on uudistustyön kohteena työryhmässä, ja siihen on odotettavissa laaja päivitys, jossa käsitellään etenkin vaihtoehtoisia polttoaineita ja suojaetäisyyksiä. Uusi jakeluasemastandardi jättää kuitenkin vedyn jakelua koskevat kysymykset tässä vaiheessa käsittelemättä.

Uusi mahdollisuus Suomessa: E10+ etanolibensiinin käyttöönotto

E10+ standardia eli etanolipitoisuudeltaan 10 – 20 prosentin bensiinin säädöksiä valmistellaan Suomessa. Valmistelun kohteena ovat seoksen tarkemmat määrittelyt ja tuotteen vaikutukset ajoneuvoihin ja laitteistoihin. E10+ bensiinejä on laajamittaisesti käytössä mm. Yhdysvalloissa, ja esimerkiksi Intia ja Thaimaa ovat käyttäneet E20-bensiiniä. Brasiliassa etanolin osuus⁶⁰ on nousemassa 30

⁵⁵ esim. Polttis Oy, Kymen Polttoöljymyynti Oy, Härmän Lämpö Oy, Naarajärvi Oy, Oilpori Ky, LP Autohuolto Oy

⁵⁶ f <https://www.en-standard.eu/din-en-15940-automotive-fuels-paraffinic-diesel-fuel-from-synthesis-or-hydrotreatment-requirements-and-test-methods/>

⁵⁷ <https://www.sttinfo.fi/tiedote/46662308/parafiinisen-dieselpolttoaineen-standardi-valmistunut?publisherId=4020>

⁵⁸ https://vm.fi/documents/10623/307625/VTT+muistio+2.10.2019_1.pdf/1a83153b-e15f-4812-2833-f4532b2db288/VTT+muistio+2.10.2019_1.pdf?t=1608127969275

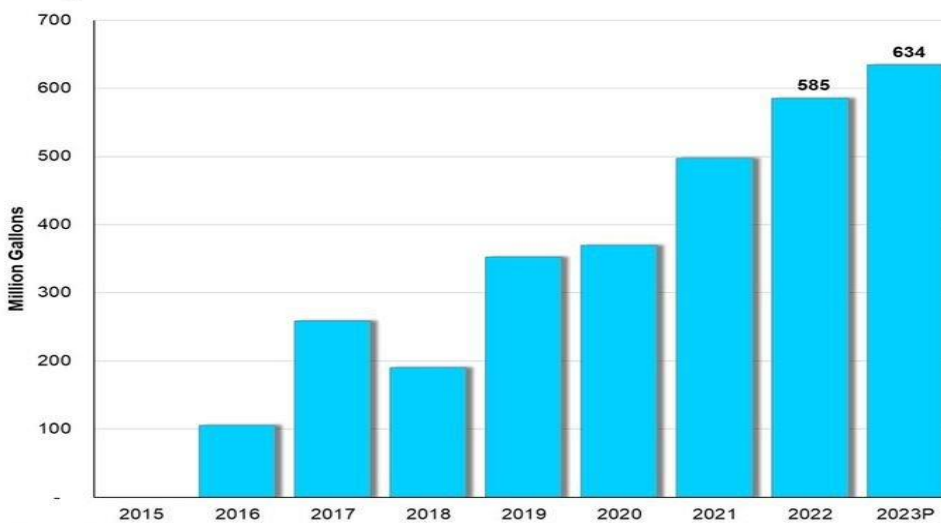
⁵⁹ <https://sales.sfs.fi/fi/index.html.stx#>

⁶⁰ esim. <https://energy.economictimes.indiatimes.com/news/oil-and-gas/brazils-ethanol-journey-from-a-fuel-of-the-future-to-the-future-of-fuel/90941877> (19.4.2022)

prosenttiin. Tuontiautojen muunnos nykyiseen E27 etanoliseokseen maksaa siellä vain 50 dollaria. Yhdysvalloissa useimmat autot olivat tekniikaltaan sallivia korkeammille seososuuksille, kuten E15-bensiiniille, joiden käyttöönotto on ollut mahdollista mallivuodesta 2001 alkaen⁶¹.

Valtion vahvan verotuen ansiosta USA:ssa syntyi alati kasvava etanolin tuotanto. Etanolin seososuus oli noin 3% vuonna 2005 ja jo vuoteen 2010 mennessä se oli yli 9%. Vuonna 2023 sen odotetaan ylittävän 10,4 prosenttia. Etanoli on edelleen kustannuskilpailukyinen bensiinin kanssa, se parantaa energiavarmuutta ja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 44-52% bensiiniin verrattuna.

Figure 2: Ethanol Volume Blended Above the E10 "Blend Wall"



Source: RFA

Kuva 18. Yhdysvalloissa myydään lähes 2,5 miljoonaa m³ etanolia yli 10 % teknisen sekoitusrajan (blend wall). Määrä vastaa noin 1,5-kertaisesti Suomen vuotuista bensiinin myyntiä kotimaahan.

Ylimääräiseen bioetanolin myyntiin vedoten uusiutuvan polttoaineen tuottajia (RFA) edustavan pääekonomistin Scott Richmanin⁶² mielestä on selvää, että Yhdysvaltain verotukiohjelma on ollut valtava menestys. *Kuvassa 18* esitetään, miten suuri määrä etanolia käytetään liikennepolttoaineena 10 prosentin teknisen sekoitusrajan saavuttamisen lisäksi.

Sähköautoille lisää suuritehoisia latauspisteitä

Kaupungeissa on edelleen alueita, joita voidaan käyttää ajoneuvojen energiahuoltoon, erityisesti ostoskeskukset kiinnostavat, kuten Hämeenlinnassa Goodman-keskuksen läheinen alue⁶³. Hämeenlinnan kaupunki on myöntänyt St1:lle yksinoikeudella suunnittelualuevarauksen, joka koskee kaupungin omistamaa tonttia Kaivokadun ja Turuntien risteyksessä. Suunnittelualuevaraus on voimassa 30.6.2025 saakka. Tontti on asemakaavassa yleisten pysäköintialueiden korttelialue, ja ST1:n tavoitteena on rakentaa 1 675 neliömetrin tontille automaattinen polttonesteiden jakeluasema ja sähköautojen latauspisteet nykytarpeiden mukaisesti.

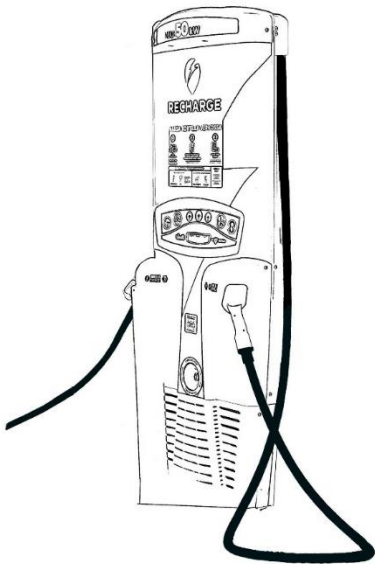
⁶¹ https://afdc.energy.gov/fuels/ethanol_e15.html

⁶² <https://ethanolrfa.org/media-and-news/category/blog/article/2023/11/the-renewable-fuel-standard-shattered-the-blend-wall-for-ethanol>

⁶³ <https://yle.fi/a/74-20069539> (16.1.2024)



Kuva 19. Neste julkisti helmikuussa 2024 hankkeen raskaan kaluston suurteholatauspisteen avaamisesta valtatie 3:n varrella sijaitsevalla Linnatuulen alueella vuoden 2024 jälkipuoliskolla. Kuva: Neste.





Liikennesähkön jakeluverkostoa on voimallisesti kehitetty osana EU:n tavoiteohjelmia, ja jakeluverkoston perustamiseen on jaettu EU:n investointitukea Suomessakin kymmeniä miljoonia euroja. Jakeluverkkojen tukea on kohdistettu AFIR-asetuksen perusteella toimijoille, jotka parantavat julkisen latausverkoston ja uusimpana raskaan kaluston latauspisteiden saataavuutta tärkeimpien kuljetusreittien varrella (esim. TEN-T).

Vaihtoehtoisten energiamuotojen rinnakkainen jakelu on mahdollista polttonesteiden ja sähkön osalta, samoin polttonesteiden ja kaasun osalta, Sen sijaan kaasun jakelu ajoneuvoihin on otettava erityisesti tarkasteluun turvaetäisyyksien vuoksi sähkön osalta, joten sähkölatauspisteiden ja biokaasun tankkaus- aseman sijoittaminen lähekkäin ei ole todennäköinen ratkaisu.

Energiatoteellisuus tuottaa tilastoja julkisten latauspaikkojen sijainnista ja käytöstä. Viimeksi vuodelta 2023 julkaistut luvut⁶⁴ osoittavat, että Suomessa on noin 30 sähköautoa yhtä suuritehoista (CCS > 22 kW) latauspistettä kohti. Tässä yhteydessä kuriositeettina voidaan mainita, että kun vuonna 1949 Suomen teillä kulki alle 100 000 (polttomootori)autoa, niitä varten oli noin 3 000 polttonesteiden jakelupistettä.

⁶⁴ <https://emobility.teknologiateollisuus.fi/sites/emobility/files/inline-files/2023%20Q4%20Sa%CC%88hko%CC%88inenLiikenne%20tilannekatsaus%202024%2001%2030%20jaettava.pdf>

Latausverkoston kehitys, Latauskentät ja -pisteet

	Q4/2022	1 vuosi	Q4/2023
Peruslatauspisteet 	7 683	+ 1 610 +21%	9 293 Latauskentät 2 240
Suuritehoiset latauspisteet 	1 529	+1 279 +84%	2 808 Latauskentät 955
Latausteho <150 kW	705	+244 +35%	949 Latauskentät 515
Latausteho ≥150 kW	824	+1 035 +126%	1 859 Latauskentät 440

Osa Tesla Supercharger -asemista on avattu kaikille autoille, ja näkyvät nyt yli 150 kW CCS pisteinä ja paikkoina

30.1.2024 Sähköinen liikenne ry Sähköautoilijat ry, Latauskartta.fi

Kuva 20. Julkisten latauspisteiden ja latauskenttien määrä on kasvanut vauhdilla.

Lähde: Sähköinen Liikenne ry.

Tiiviissä artikkelissaan OP-Median Tuomas Lehtonen on koonnut tiedot Suomen kahdeksasta merkittävimmästä latauspisteoperaattorista⁶⁵:

- ABC-lataus; Valtakunnallinen latausasemaverkosto S-ryhmän ABC-asemien, ruokakauppojen ja hotellien yhteydessä. Pisteiden lataustehot 22–150 kW:iin.
- Ionity; Saksalaisten autovalmistajien yhteisyritys. Keskittynyt suuritehoisiin (350 kW) latauspisteisiin. Euroopan laajuinen latausasemaverkosto. Etelä-Suomessa 6 latausasemaa.
- K-Lataus; Valtakunnallinen latausverkosto K-ruokakauppojen, K-Citymarketien ja K-Rautojen yhteydessä. Pisteiden lataustehot 11–200 kW. K-Latauksen verkostossa on myös Ionityn 350 kW:n latauspisteitä.
- Lidl; Valtakunnallinen latauspisteverkosto Lidl-kauppojen yhteydessä. Pisteiden lataustehot 22–50 kW.
- Motolataus; Latausasemat 33 Motonet-tavaratalon yhteydessä. Pikalatauspiste 6:lla asemalla (maks. teho 50 kW).
- Neste MY Uusiutuva Lataus -asemat; Latausasemat viiden Neste-liikenneaseman yhteydessä. Verkosto laajenee 10 asemaan vuoden 2023 aikana. Pistekohtainen latausteho maks. 150 kW.
- Tesla Supercharger; Globaali latausasemaverkosto. Suomessa 25 latausasemaa, joista 18:lla voidaan ladata myös muita automerkkejä. Latausnopeus maks. 250 kW.
- Virta; Virta hallinnoi digitaalista latausalustaa, asemia operoivat kumppanitoimijat (mm. sähköyhtiö Helen). Latausasemia yli 30 maassa. Suomessa satoja latauspisteitä, valtaosa Etelä-Suomessa.

⁶⁵ <https://www.op-media.fi/liikenne/nain-lataat-tayssahkoauton-tien-paalla/> (12.10.2023)

Biokaasun tuotanto ja jakeluverkosto

Biokaasua tuottavia laitoksia syntyi nopeaan tahtiin lisää muun muassa maataloille ja jätteenkeräys-alueille. Ajoneuvoihin tankattavan maakaasun suhteellinen osuus väheni sen jälkeen, kun biokaasun tuotanto- ja jakelukustannus jäi vuoden 2022 geopolitiittisen ja maailmanmarkkinatilanteen vuoksi huomattavasti maakaasun hintaa alemmaksi. Uusiutuva biokaasu on käynyt liikennekäytössä selkeästi fossiilista maakaasua halvemmaksi. Biokaasun osuus liikennekaasusta⁶⁶ on reilusti yli 90 %, henkilöautoissa lähes 100 %.

Biokaasun tuotanto on vahvasti paikallista ja perustuu pääosin kotimaisiin raaka-aineisiin. Biokaasun jakeluverkostoon kuulu alkuvuonna 2024 kaikkiaan 84 kaasuntankkausasemaa. Niistä puolet oli valtion omistaman Gasumin ja puolet lukuisten yksityisten yritysten ja energiayhtiöiden perustamia. Biokaasun tuotantolaitokset sijoittuvat useimmin paikkakunnille, joissa raaka-aineen saatavuus on taloudellista ja kohtuullisen kuljetusetäisyyden puitteissa.

Suomen kaasutankkausasemat operaattoreittain	
Gasum Oy	42 asemaa
Muut	42 asemaa
BIG Biokaasu (useita oper.)	9 asemaa
ESE Etelä-Savon Energia Oy	4 asemaa
Jepuan Biokaasu Oy / Jeppo Biogas Ab	3 asemaa
SEO Suomalainen Energiaosuuskunta	3 asemaa
Metener Oy	3 asemaa
Nevel Oy	2 asemaa
Mustankorkea Oy	2 asemaa
ST1 Oy	2 asemaa
Wega Fuels Oy	2 asemaa
operaattorilla yksi asema	yht. 12 asemaa
(Tilanne helmikuussa 2024)	

Kuva 21. Biokaasun tankkausverkoston jakautuminen suurimpien toimijoiden kesken. Tiedot on koottu eri yritysten internet-sivuilta vuoden 2024 helmikuussa.

⁶⁶ <https://kaasuautoilijat.fi/wp-content/uploads/2022/11/Tiedote-biokaasuauto-kaasuautoilijat-ry.pdf>

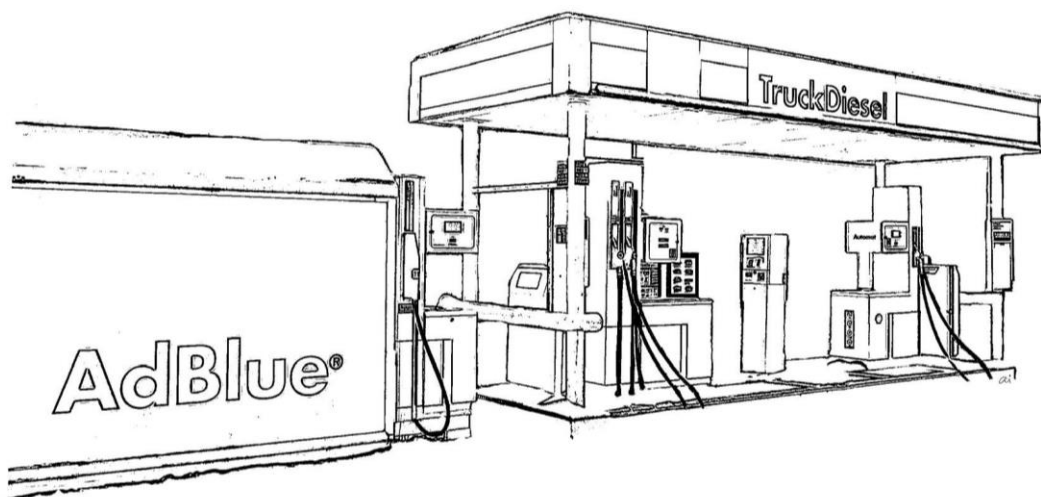
Hallituksen kehysriihen päätöksiä 16.4.2024⁶⁷

Seuraavilla ratkaisuilla on vaikutuksia huoltoasemien tyyppillisten tuotteiden myyntiin.

Polttoaineet

Yleinen alv-kanta nousee 24 prosentista 25,5 prosenttiin, todennäköisesti jo vuoden 2024 kuluessa. Tämä merkitsee bensiinin, dieselin ja polttoöljyn hintoihin keskimäärin 2,5 sentin korotusta litralta. Näiden tuotteiden vuosikulutus on yhteensä yli 6 000 miljoonaa litraa.

Raskaan liikenteen ammattidiesel otetaan käyttöön, kun EU:n uusi polttoaineen jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027.



Haitta- ja terveysverot

Makeisten arvonlisävero nousee 14 prosentista 25,5 prosenttiin, vaikutus noin 85 milj. euroa. Myyntihinnoissa tämä merkitsee 10 prosentin korotusta eli 3 euron makeispussi maksaa korotuksen jälkeen 3,30 euroa.

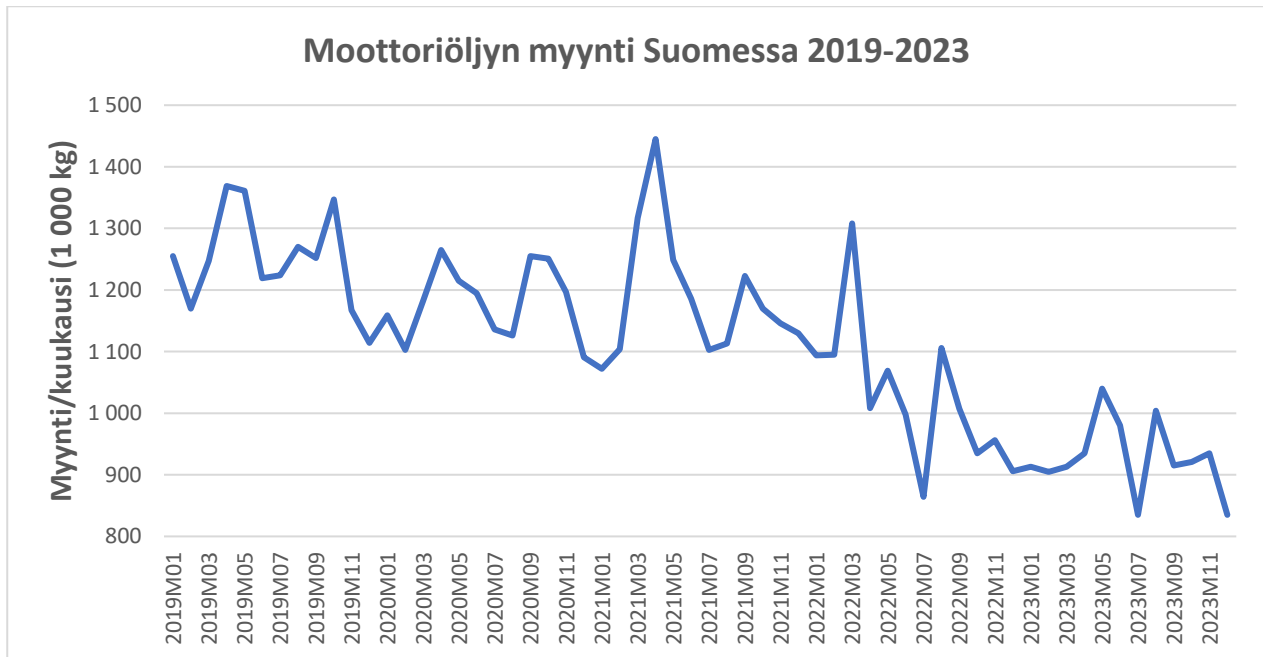
Tupakkaveron lisäkorotus vaikuttaa noin 44 milj. euroa. Tupakan kulutus oli vuonna 2023 kuluttajahintaindeksiin lasketun tiedon mukaan noin 2 100 miljoonaa euroa, joten hinnat nousevat pari prosenttia.

Virvoitusjuomaveron lisäkorotus tuottaa valtiolle noin 27 milj. euroa, mikä tarkoittaa noin 4,5 prosentin hinnannousua, kun vuoden 2023 yksityinen kulutus oli noin 600 miljoonaa euroa.

⁶⁷ https://valtioneuvosto.fi/documents/10616/199806183/VMin_esitysmateriaali_hallituksen_JTS-riihi_16-04-2024.pdf/930b3c34-e042-14d9-6444-f66d98425696/VMin_esitysmateriaali_hallituksen_JTS-riihi_16-04-2024.pdf?t=

3.3 Voiteluöljyt ja kotitalouksien nestekaasu

Voiteluöljyjen kysyntä kävi huipussaan keväällä 2021, mutta kääntyi laskuun vuoden 2022 lopulla, kun autoilun kustannukset ja energian hinnat nousivat voimakkaasti. Voiteluöljyn myynnin alenemisen syynä voidaan tämän perusteella olettaa, että autoilu väheni yleensäkin, mutta myös henkilöautojen huoltoja tehtiin aiempaa harvemmin.



Kuva 22. Moottoriöljyn myynti kuukausittain 2019-2023. Lähde: Tilastokeskus, energian hankinta ja kulutus.

Voiteluöljyjen tukkureita ovat öljy-yhtiöiden lisäksi erikoistuneet väliportaana tukkurit ja autotarvikeketjut, jotka myyvät useamman valmistajan voiteluöljymerkkejä. Suomessa tilastoitiin öljymerkkien markkinaosuuksia vielä 2000-luvun alussa, viimeksi vuonna 2008, jonka jälkeen tilastoitavia öljy-yhtiöitä oli enää kolme.

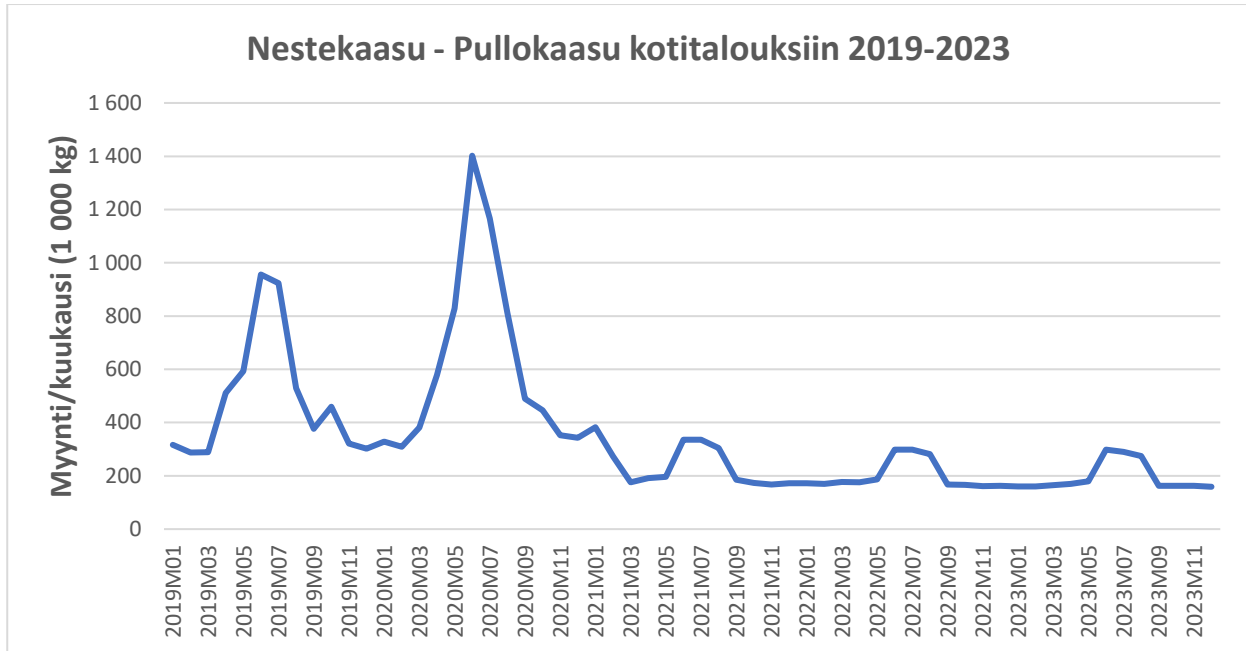
Voiteluöljyyn liittyviä palveluja⁶⁸ ovat mm. öljynvaihtotyöt, pikahuolto ja autonhuolto. Öljymyyntiin kuuluva olennainen osa on öljynsuodattimien vaihto. Voiteluöljykaupasta suurin osa käydään yritysmyyntinä urakoitsijoille ja teollisuuteen, jossa tyypillisiä ovat tynnyri- ja bulk-toimitukset.

Voiteluöljyjen myyntimäärät vuodesta 1995 alkaen ovat kehittyneet siten, että moottoriöljyjen kysyntä on tasaisesti pienentynyt ja muut voiteluöljyt ovat seuranneet enemmän talouden kehitystä. Suomessa kierrätystavoitteena on käyttää uudelleen 80 % voiteluaineista⁶⁹.

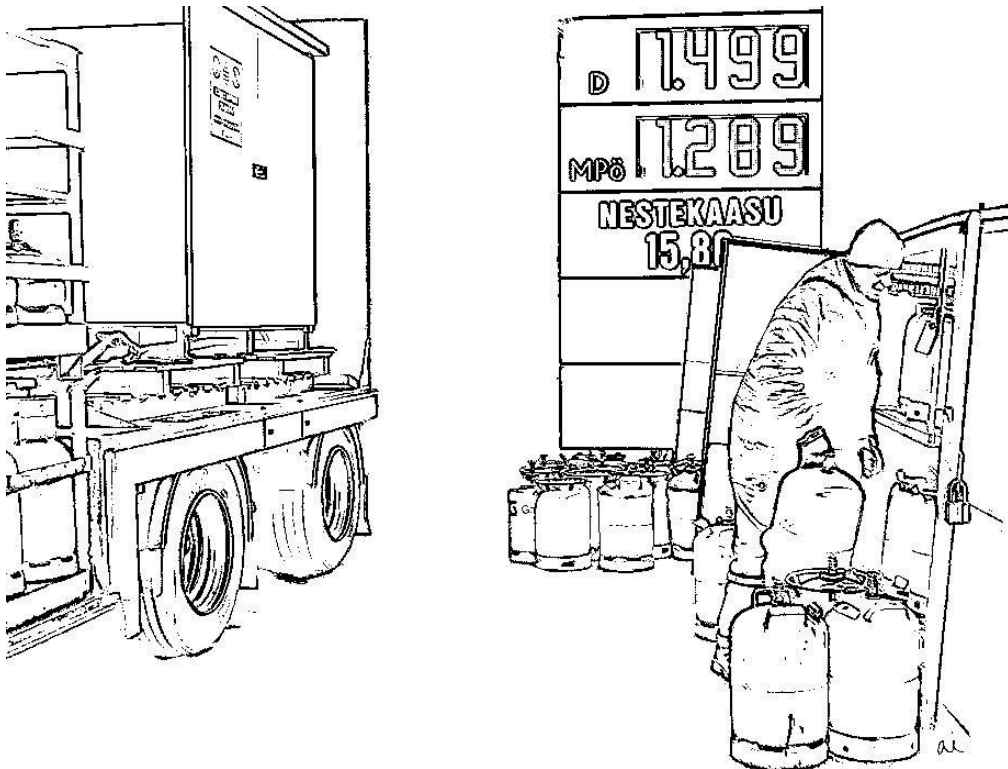
⁶⁸ esim. <https://oilpoint.fi/>

⁶⁹ <https://kierratysteollisuus.fi/oljyjatehuollon-green-deal-kirittaa-voiteluöljyjen-kiertotaloutta/>

Pullokaasun myynti kotitalouksille on vilkkainta kesä-elokuulla. Huippumyynti saavutettiin Koronakesänä 2020, kun suomalaiset matkailivat ulkomaiden sijaan kotimaassa ja vapaa-ajan kohteissa. Vuosi 2020 oli myös vilkasta matkailuajoneuvokaupassa ja -matkailussa, mikä lienee osaltaan nostanut kysyntää.

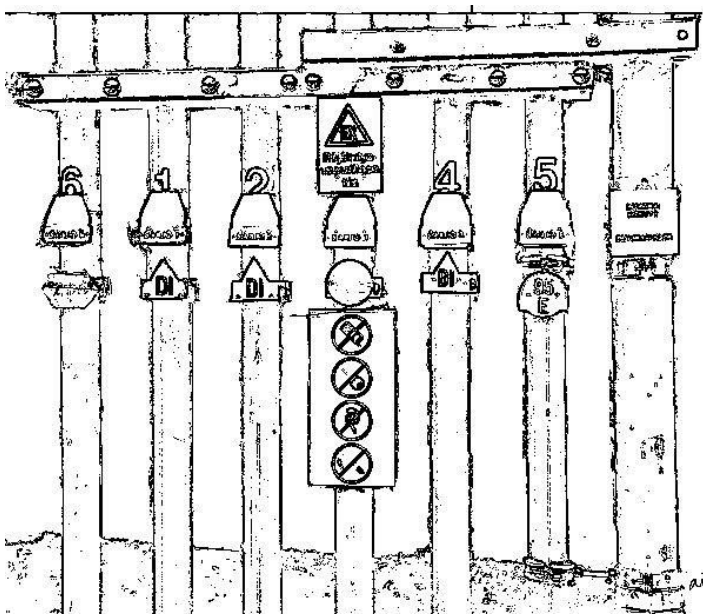


Kuva 23. Pullokaasun myynti vuosina 2019-2023 osoittaa voimakkaita kausivaihteluja. Nestekaasun hinnannousu ja ulkomaanmatkailun elpyminen vähensivät selvästi kulutusta vuosina 2021-2022. Lähde: Tilastokeskus, energian hankinta ja kulutus.



3.4 Liikenteen energihuollon yritykset

Huoltoasemat ja samaan toimialaluokkaan luettavat jakeluasemat, automaattiasemat ja liikenneasemat vastaavat vuonna 2024 edelleen suurimmasta osasta tieliikenteen energihuoltoa. Verkostossa ovat mukana useat myyntikanavat, jossa tukkumyyjillä on ollut Suomessa jo pitkään hallitseva asema. Venäjän ja Ukrainan välinen sotatilanne vaikutti markkinoiden tarjonnan keskittymiseen siten, että aiemmista maahantuojista ja tukkumyyjistä Teboil luopui venäläisten tuotteiden tarjonnan EU:n pakotteiden vuoksi. Jäljelle jäivät suomalaisen jalostustoimintaan suurimpina yrityksinä Neste ja UPM. Maahantuontia harjoittavista yrityksistä suurin on ABC:n ja St1:n yhteisyritys NEOT. Väliportaana toimijoina ovat mukana Teboil ja SEO sekä määrällisesti pienemmät biokaasun tuottajat ja jakelijat.



Markkinoiden toiminnassa tyypillisenä piirteenä 2000-luvulla on ollut jalostustoimintaa harjoittavien ja maahantuovien tukkumyyjien lisääntynyt vertikaalinen integraatio eli koko jakelukannan hallinta ja yhä suurempi osa hinnan määräämisestä.

Muutos on johtanut tilanteeseen, että perinteisen toimintamallin, yrittäjien harjoittaman vähittäismyynnin ja hinnoittelun sijaan valtaosa polttonestekaupasta tapahtuu ketjujen omistamien ja hallitsemien jakelupisteiden kautta.

Polttonestekaupan hinnoittelua ohjaavat Suomessa voimakkaasti ketjujen ja kauppaliikkeiden hallitsemat markettien jakelupisteet ja miehittämättömät jakelupisteet. Suurimmat automaattimäärät ovat osuuskauppojen ABC-ketjulla, mutta myös Nesteen, Teboilin ja St1:n automaattien verkosto on laaja, koko maan alueelle ulottuva. Euroopassa keskittyminen alkoi aiemmin, ja esimerkiksi Ranskassa kaksi supermarket-ketjua ilmoittivat⁷⁰ syksyllä 2023 myyvänsä polttonesteitä omakustannushintaan ("at cost price") auttaakseen ihmisiä selviytymään korkean inflaation piinaamista hinnoista.

Keskittymiskehitys on Suomessa osittain seurausta isojen ulkomaisten öljy-yhtiöiden luopuessa Suomen liiketoiminnoista. Vielä 1990-luvun alussa markkinajohtaja oli Shell, kakkosena Esso ja sen jälkeen sittemmin Neste Markkinointiin fuusioituneet kotimaiset yhtiöt ja Teboil. Kovia alennuksia käyttänyt JET rakensi 1993 alkaen lyhyessä ajassa eteläisen Suomen kattavan automaattiverkoston ja ABC perusti oman brändinsä 1998, ja ketjujen karsinta alkoi toden teolla vasta 2000-luvulla.

⁷⁰ <https://www.bbc.com/news/business-66927116> (26.9.2023)

Verkostot ja tuotetarjonta tiivistyvät Suomessa 2000-luvulla

Ensimmäisenä markkinoilta luopui JET, jonka Suomen verkosto siirtyi Teboilin emoyhtiön Lukoilin maailmanlaajuisessa yritysjärjestelyssä Teboil Express -kylttien alle 2006. Seuraavaksi oli vuorossa Esso, joka myi liiketoimintonsa St1:lle 2006 ja edelleen ilmeisesti ennalta sovitun järjestelyn kautta osittain ABC-ketjulle, jonka oli vaikea löytää liikepaikkoja isoimmista kaupungeista. Lopulta myös Shell luopui Suomen liiketoiminnoista 2010 St1:n ottaessa vastaan jo tuolloin parhaista ajoista kutistuneen verkoston, olihan osuuskauppojen Shell-asetat vaihdettu ABC-kylttien alle jo 2000-luvun alussa.

Tukkukaupan ja verkostojen järjestelyt johtivat nopeasti tilanteeseen, jossa Suomessa oli yksi Euroopan keskittyneimmistä öljyalan jakeluverkostoista. Polttoaineiden jakelupisteiden lisäksi uusi järjestely kohdistui polttoaineiden varastointiin ja kuljetuksiin. Ammattiliikenteen dieselpisteet olivat yrityskauppojen jälkeen kolmen yhtiön hallinnassa, polttoöljykaupassa oli vain kaksi suurta, ja vaihtoehtoiset maahantuontikanavat olivat sulkeutumassa uusiutuvan energian nopeutetun käyttöönoton vuoksi.

Uusiutuvan energian velvoitteet tarjosivat myös vaihtoehtoisia hankintakanavia, sillä bensiinin uusiutuvaa komponenttia tuotettiin myös Suomessa, ja dieselpolttoaineeseen sekoitettava uusiutuva tuote oli kausikestävyydeltään Suomeen parhaiten soveltuva HVO-tyyppinen diesel, jonka valmistajia vuoden 2015 jälkeen oli Suomessa kaksi. Euroopan tuontiuhka oli vähäinen, joten uusiutuvan dieselin valmistajat Neste ja UPM olivat markkinoilla avainasemassa. Hintatason ja jalostusmarginaalien nousuun vaikutti myös uusiutuvan lentopolttoaineen kysyntä. HVO-dieselin jalostusmarginaali onkin ollut useiden vuosien ajan Nesteen kannattavuuden avaimena.



Kuva 24. Biodiesel-hinnat (SME & FAME) USD/tonni⁷¹. Maailmanmarkkinoilla noteerattavan HVO-dieselin jalostusmarginaalia ei ole saatavilla. Suomessa dieseliin ei lisätä FAME:a. Lähde: Neste.

⁷¹ <https://www.neste.fi/konserni/sijoittajille/markkinatietoa/biodiesel-hinnat-sme-fame>

Euroopassa HVO-dieselin valmistus käynnistyi 2010-luvulla useissa maissa, mutta tieliikenteeseen tarjottavan uusiutuvan dieselin hintakilpailua ei todellisuudessa syntynyt, koska merkittävä osa sen valmistuksesta ohjautui kestävän lentopolttoaineen (SAF) valmistamiseen. Öljyalan ja siten myös uusiutuvien polttoaineiden, etenkin biodieselin kuumentunut markkinatilanne tarjosi öljy-yhtiöille merkittäviä tuotonlisäyksiä vuonna 2022. Suomessa ympäristövaatimusten toteuttamiselle välttämätön kalliin uusiutuvan dieselin käyttö jakeluelvoitteessa merkitsi samalla autoilijoille entistä suurempia lisäkustannuksia.

SAF-polttoaineen markkinahinta on ollut vielä korkeampi kuin perinteistä dieseliä korvaavan uusiutuvan HVO-tyyppisen dieselin. Verrattuna perinteiseen lentopolttoaineeseen (JET Kero) uusiutuvan SAF-laadun maailmanmarkkinahinta on ollut yli 1 000 USD/t kalliimpaa (Lähde: The Oil Market Journal), eli tuotoltaan hyvinkin enemmän kuin kaksinkertaista. Tälle kysynnälle on vain vähän rajoitteita, sillä lentoyhtiöiden strategia toteuttaa vihreää siirtymää ylittää markkinoiden tarjonnan.

Uusiutuvan dieselin myötä vihreydestä on tullut osa kuljetusyhtiöiden markkinointia. Samalla suoraan 100 % seoksena jaetun uusiutuvan polttoaineen toimittajat hyötyvät – koko verkoston uusiutuvan energian jakeluelvoite täytetään osittain vihreää kanavaa käyttäen. Tuotteiden jakelussa esiintyy jopa tilanteita, joissa huoltoasemille ja automaattiasemille toimitetaan perinteistä fossiilista dieseliä – tosin tämä tapahtuu kokonaisjärjestelmän puitteissa, eli jakeluelvoitelain mukaiset bio-osuudet hoidetaan.

Nesteen Porvoon jalostamon muutos⁷² uusiutuvia tuotteita valmistavaksi yksiköksi julkistettiin joulukuussa 2023. Neste aloittaa Porvoon öljynjalostamon asteittaisen muuttamisen johtavaksi uusiutuvien ja kiertotalousratkaisujen jalostamoksi. Suunniteltu muutos etenee vaiheittain ja vaatii useita erillisiä investointipäätöksiä seuraavan vuosikymmenen aikana ennen muutosohjelman tavoitteena olevaa 2030-luvun puoliväliä.

Yhtiö arvioi pitkän aikavälin kapasiteettipotentialin muutoksen jälkeen olevan noin 3 miljoonaa tonnia uusiutuvia ja kiertotaloustuotteita, kuten uusiutuvaa dieseliä, uusiutuvaa lentopolttoainetta sekä uusiutuvia että kierrätettyjä syöttöaineita polymeeri- ja kemian teollisuudelle. Muutosohjelman arvioitu kokonaisinvestointi on noin 2,5 miljardia euroa.

Kilpailu asiakasvirroista

Polttonestekaupassa yrittäjävetoisten asemien osuus pieneni 1990-luvulta alkaen, kun kylmäasemat lisääntyivät vauhdilla. Markkinoilta poistuneiden miehitettyjen asemien tilalle jätettiin usein juuri se kylmäasema, sillä verkostot olivat varuillaan uusien toimijoiden markkinoille tulon vuoksi.

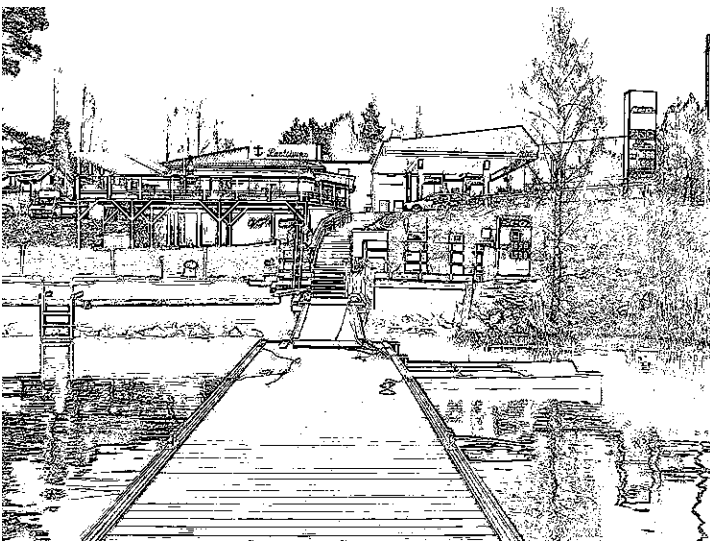
Uuden kilpailutilanteen näkyvin merkki oli kahden vahvasti automaatteja lisänneen ketjun (St1 ja ABC) yhteistyö logistikassa ja tuotemarkkinoilla. Automaattiasemien määrä jatkoi kasvuaan vielä 2000-luvulla. Uudet kylmäasemat eivät enää korvanneetkaan miehitettyjä asemia, vaan automaatteja sijoitettiin kauppakeskusten, markettien ja muiden isojen asiakasvirtojen varrelle, jopa

⁷² <https://www.neste.fi/tiedotteet-ja-uutiset/vastuullisuus/nesteen-porvoon-oljynjalostamo-muutetaan-asteittain-uusiutuvien-ja-kiertotalousratkaisujen-jalostamoksi> (lehdistötiedote 20.12.2023)

maaseututaajaman perinteiset huoltoasemat saivat ”kirittäjäkseen” kylmäaseman. Logistiikan ja toiminnan kannattavuuden näkökulmasta kylätaajamien kilpailulla on kuluttajan kannalta ristiriitaiset seuraukset. Toimitusmäärät jopa puolittuvat, hintariskit kasvavat ja toiminnan kiinteät kustannukset vievät aiempaa suuremman osan toiminnan katteesta, jota muuten pitäisi käyttää investointeihin ja henkilökunnan pitämiseen.

Huoltoasemien perinteinen kivijalka eli polttonestekauppa oli siirtymässä öljy-yhtiöiden väliseksi markkinaosuustaisteluksi. Samaan suuntaan johti asemaverkoston kehitys, kun myymäläkonseptit ryhtyivät voimakkaasti kilpailemaan huoltoasemien päivittäistavaramyynnistä. Parhaiten 2000-luvun alussa myyntiään kasvatti ABC, mutta myös Neste, Teboil ja Shell olivat mukana kisassa vahvalla markkinoinnilla.

Hintakilpailun kiristyessä äärimmilleen nähtiin jo tavanomaisena ilmiönä, että öljy-yhtiöiden mittarihinnat suoraan kuluttajille myytäessä alittivat usein itsenäisten bensiinikauppioiden omakustannushinnan. Omakustannushinnalla tarkoitetaan tässä hankintahintaa ja sen päälle tulevia myyntipisteen ylläpitämiseen kohdistuvia kuluja. Bensiinikauppiaitten etujärjestön SBL:n ponnekkaista perusteluista huolimatta kilpailuvirasto ei tutkinut tarkemmin öljy-yhtiöiden hinnoittelurakennetta, ja niin kilpailun vääristymiin jätettiin ajallaan puuttumatta.



Veneasemat

Vesiliikenteen käyttövoimaan tuli merkittävä muutos vuoden 2008 alussa, kun harastusveneilyyn aikaisemmin käytetty polttoöljy kiellettiin ja siitä tuli vain ammattiliikenteelle tarkoitettu polttoaine⁷³.

Toisaalta monille veneasemille muutos merkitsi selkeyttä, sillä myynissä olevat laadut olivat samoja kuin tieliikenteessä. Myöhemmin 2010-luvulla veneasemat ovat tulleet mukaan uusiutuvan dieselin jakeluun.

Veneasemaverkosto on varsin vakiintunut jo asiakkaiden veneilytottumusten vuoksi. Veneasemien verkostoon kuuluu runsas meriveneilyä palvelevia asemia ja lisäksi paljolti paikalliseen kysyntään perustuva verkosto sisävesillä.

Suomessa on Vene-lehden mukaan yli 170 venetankkaus pistettä⁷⁴, joukossa paljon automaatteja.

Ketjujen tilastoitu kokonaismäärä tässä raportissa on 74 veneasemaa (2024):

Seapoint 21 (+ Säiliöalus Oil Finn); SEO 17; Neste 13; ABC 12; St1 9 ja Teboil 2 venepalvelua.

⁷³ <https://kipparilehti.fi/moottoripolttööljy-poistuu-asemilta-dieselin-kayttopakko-voimaan-ensi-vuoden-alusta/>

⁷⁴ <https://venelehti.fi/jakeluasemat/>

Automaattien hoito

Polttonesteautomaattien huoltotyöt tehdään usein sopimusyhteyksien kautta. Ketjujen automaattiverkoston huollosta on voitu sopia suuren ja jopa valtakunnallisen kiinteistöjä huoltavan yrityksen kanssa. Vastaavasti muutaman automaatin huollosta voi vastata yrittäjän paikallinen yhteistyökumppani. Automaattisen jakeluaseman toiminnoista on yleensä julkaistu ohjekirja, johon sisältyvät tarvittavat raportointivastuut.

Automaattiaseman hoitovastuut kohdistuvat kolmeen päätoimintoon. Piha-alueen hoitoon kuuluvat nurmikot ja istutukset, valaistus ja mainoslaitteet ja puhtaanapito lumitöineen ja hiekotuksineen. Mittarikentän ja jakelulaitteiden hoidossa on runsaasti päivittäisiä kohteita, joilla varmistetaan automaatin toiminnot, laitteiden kunto ja turvallisuus.

Käteisen rahan käyttö on vähentynyt asteittain, joten maksupäätteen toiminta on olennainen osa tarkkailua ja laitehuoltoa. Turvallisuudesta huolehditaan määrävällein tehtävillä laitteiden ja erotuskaivojen tarkastuksilla. Polttonesteiden täyttökaivojen tarkastus kuuluu päivittäisiin rutiineihin.

Sähköautojen verotus noussut esiin

Autoalan järjestöt ovat puolustaneet sähköautojen verovapautta tiedottamalla⁷⁵, että keskimäärin sähköauton ostaja maksaa valtiolle enemmän veroa kuin bensiiniauton ostaja. Autoalan teettämän tutkimuksen mukaan uudesta Suomessa ensirekisteröitävästä sähköautosta kertyy valtiolle arvonlisäverotuloja keskimäärin 11 600 euroa. Vastaavasti uudesta ensirekisteröitävästä bensiiniautosta veroa kerätään selvästi vähemmän, keskimäärin 9 500 euroa. Tästä noin 3 700 euroa on autoveroa ja noin 5 800 euroa arvonlisäveroa.

”Uusien autojen arvonlisäverokertymä muodostaa valtion verotulojen kannalta nykyisin jo huomattavasti suuremman verotuloerän kuin autovero. Autoverokertymä oli viime vuonna noin 380 miljoonaa euroa. Uusien henkilöautojen myynnistä kertyi viime vuonna arviolta 830 miljoonan euron arvonlisäverotulot, joista noin 340 miljoonaa kerättiin täyssähköautoista. Pääsyyinä verotuottojen kasvuun oli sähköistyminen, sillä uuden sähköauton keskihinta oli viime vuonna 56 000 euroa”, kertoo tiedotteessa 22.3.2024 toimitusjohtaja Tero Kallio Autotuojat ja -teollisuus ry:stä.

Autoala muistuttaa, että sähköautojen autoveron poisto kompensoitiin ajoneuvoveron korotuksella vuonna 2021. Veromuutos on lisännyt täyssähköautojen kysyntää. Sähköautojen autoverovapaudelle on järjestöjen mukaan vahvat perusteet, sillä uusien sähköautojen hinta on verottomanakin yli 20 000 euroa bensiiniautoja korkeampi. Verohallinnon tilastojen mukaan täyssähköautojen verollinen keskihinta oli viime vuonna noin 56 000 euroa. Bensiiniautojen keskihinta oli noin 32 000 euroa. Sähköautojen hintaa nostavat erityisesti ajovoima-akun valmistuskustannukset.

Autojen hankintaan yksityisasiakkaat ovat käyttäneet vuosina 2018-2023 keskimäärin 3 645 miljoonaa euroa (KHI-pohjan mukaan, kiintein hinnoin), joten autokaupan ongelmat ovat todennäköisesti suuremmat yritysautokaupassa.

⁷⁵ https://www.aut.fi/ajankohtaista/tiedotteet/sahkoautot_eivat_ole_verotuksen_vapaamatkustajia.3552.news

4 AUTOIHIN LIITTYVÄT PALVELUT

Liiketoiminta ajoneuvoihin ja niiden korjaamiseen, varaosakauppaan ja muuhun käyttöön ja huoltoon on tämän luvun tarkasteluissa jaettu alalukuihin, jotka ovat olleet toisaalta selkeitä huoltoasematoiminnan sivutoimialoja (korjaamot, autonpesut, rengashuolto) ja toisaalta palveluja, jotka ovat tulleet huoltoasemille paikallisen ja toimialan tilanteen mahdollistamina lisäpalveluina (ajoneuvovuokraus, katsastus ja hinaus, varaosahuolto).

Kullakin segmentillä on ollut autojen tekniikkaan, lainsäädäntöön ja palvelujen saatavuuteen liittyviä vaihteita, joiden perusteella on kehkeytynyt uusia palveluita, laajennettu toimialoja tai investoitu uusiin liikepaikkoihin.

Palvelujen myyntitilannetta ja tarjontaketjua voidaan tarkastella asiakkaiden tarvitsemien palvelujen ja markkinoiden tarjonnan näkökulmasta, paikallisesti, alueellisesti, ketjuittain ja jakelukanavittain. Kilpailutilanteessa yhä suurempi merkitys on näkyvyydellä sähköisessä mediassa. Silti paikallisuus ja tunnettu toimipaikka edustavat samaa vankkaa kivijalkaa, johon ihmiset ovat autoalan palveluissa tottuneet.

MYYNTIKANAVAT JA TUOTTEET	PAIKALLINEN MYYMÄLÄ JA PAIKALLINEN PALVELU	ETÄMYyntI JA PAIKALLINEN ASENNUSPALVELU	ETÄMYyntI JA OMATOIMINEN KÄYTTÖNOTTO
AUTON HUOLTO	HUOLTOASEMA VARAOSALIIKE KORJAAMO	VERKKOTILAUS PALVELU JA VARAOSAT PARTNER-PALVELU	VERKKOTILAUS VARAOSAT TI-HALLI TAI OMAT TILAT
AUTONPESU	HUOLTOASEMA AUTOMAATTIASEMA ERIKOISLIIKE	VERKKOTILAUS PAIKALLINEN TAI KETJUN TARJONTA	VERKKOTILAUS TI-HALLI
RENGASHUOLTO	RENGASLIIKE HUOLTOASEMA	VERKKOTILAUS PARTNER-PALVELU LISÄPALVELUT	VERKKOTILAUS OMA TYÖ

Kuva 25. Auton huoltoon liittyvien palvelujen myyntikanavat ja käytännön toteutus.

Huoltoasemilla toimivien korjaamoiden toimintatapoja on useita: yleiskorjaamo, TI-halli, rengaspalvelut, katsastuspalvelut, pienkonehuolto, varaosien ja lisävarusteiden asennukset. Tarvittava laitekanta on kehittynyt niin, että autojen peruskunto kyetään toteamaan ja lisäksi käytettävissä voi olla nostureita, rengaskoneita, analysointilaitteita, pyörien suuntauslaitteita ja ilmastointihuoltolaitteita.

Vuonna 2000 julkaistiin Suomen Bensiinikauppiaitten Liitto SBL ry:n teettämä tutkimus⁷⁶, jonka perusteella nähtiin, että autojen korjaamomarkkinoiden jakautumisessa oli selviä eroja vuoden 1997 tietojen perusteella:

- *nuorehkon, 3-5 vuotta vanhan autokannan korjaaminen tapahtui pääosin merkkikorjaamoissa*
- *toisen tai useamman omistajan hallinnassa 6-9 vuotta olevien autojen huoltoasemien määrä on edelleen merkittävästi kasvanut, mutta muiden autokorjaamoiden, huoltoasemien ja itse tai tuttavien kautta tehtyjen huoltojen osuus on noussut*

Markkinoiden ja palvelujen kehitykseen vaikuttivat jo 1990-luvulla automaattisten jakeluasemien määrän voimakas kasvu ja miehitettyjen huoltoasemien määrän väheneminen. Tämä suuntaus on jatkunut 2000-luvulla voimakkaasti öljy-yhtiöiden hintakilpailun lisääntyessä, ja automaattista tapahtuva myynti on laajentunut jopa miehitettyille asemille, etenkin öljy-yhtiöiden hallitsemilla liikepaikoilla.

Esso-kauppiaiden toiminnassa näkyi jo suuntaus myymäläkonseptien kehittämiseen, mutta vielä vuoden 2006 toukokuussa Esson verkostoluettelossa⁷⁷ oli 85 asemalla 180:stä miehitetystä liikepaikasta myös huoltopalvelua. Kiinnostus ja mahdollisuudet autoalan eri ammattien koulutukseen olivat 2000-luvun alkupuolella myös hyvät.

Liikennettä palvelevien autokorjaamoiden ja yleiskorjaamoiden toiminnassa on paljon limittäisyyksiä huoltoasemien toimintaan nähden. Kysymys on enemmän alueellisesta kysynnästä. Varaosaliike ja korjaamo voi myydä voiteluöljyä, kaasua, samoja tarvikkeita kuin huoltoasemakin, mutta myös polttoöljyn välitysmyynti voi kuulua varaosa- ja tarvikekauppojen valikoimiin. Tämä on tyyppillistä maaseutupaikotteisissa myymälöissä, jopa rauta- ja maatalouskaupassa.

Yhteisenä uutena ilmiönä autoiluun ja autojen ylläpitoon on 2000-luvulla liittynyt verkkokauppa. Internet oli 1990-luvulla tullut tutuksi huoltoasemayrittäjille omien tarvike- ja polttoainetilausten kanavana. Varaosakauppaa, rengasmyyntiä ja ajoneuvojen vuokrausta ryhdyttiin tarjoamaan yhä useammin netin välityksellä. Palvelukuvastot siirtyivät painetuista katalogeista internet-sivuille.

Digitaaliset markkinointikanavat ja tilaussivustot nostivat tuotekaupan vahvaan nousuun 2010-luvulla. Saavuttaessa 2020-luvulle pienilläkin yrityksillä on hyvät mahdollisuudet perustaa oma verkkokauppa tai ryhtyä yhteistyöhön uusien markkinointialustojen kanssa.

Autoalan palvelujen markkinoinnissa tavanomaisia ovat erilaiset partner-sopimukset, joiden perusteella laajan tuotesivuston tarjoamia palveluja ja tilauksia on saatavilla asiakkaan valitsemasta sopivasta nouto- tai palveluliikkeestä. Uusia verkostomarkkinoita ovat hyödyntäneet ainakin autonpesut, rengaskauppa, korjaamopalvelut, ajoneuvojen vuokraus, katsastus, varaosaliikkeet, tuulilasin vaihtopalvelu ja laajemmatkin kokonaisuudet, kuten ajoneuvojen kolarikorjaukset.

⁷⁶ Auton huolto huoltoasemilla 2000 – 2005. Teknillinen korkeakoulu, Autolaboratorio Kehitystilanneraportti 3/2000.

⁷⁷ Esso Asemat 05/2006.

4.1 Yleiskorjaamot, monimerkkikorjaamot ja ketjutoiminta

Huoltoasemien toiminta oli kehittynyt 1950-luvulta 1960-luvun loppuun vauhdikkaasti, autokanta oli lisääntynyt ja huoltopisteitä tarvittiin runsaasti. Autojen korjaustoiminta painottui rasvaukseen, öljynvaihtoihin ja perushuoltoihin, joita ammattikoulun käynyt asentaja kykeni tekemään.

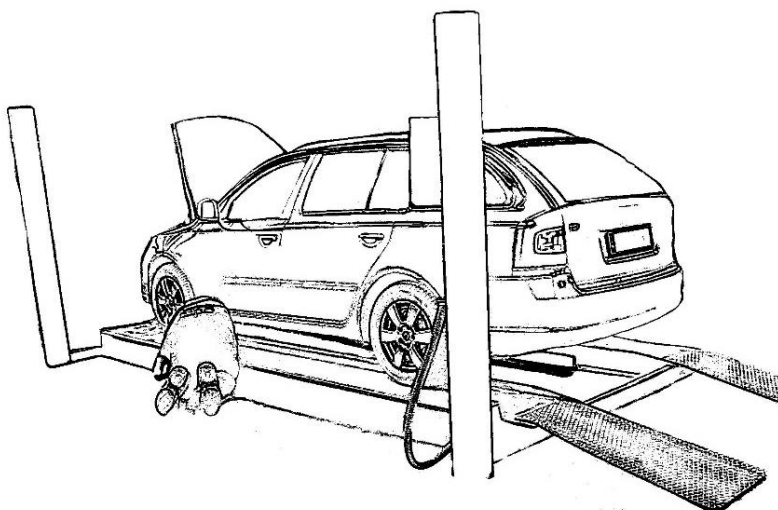
Toimialajärjestö SBL ja osa sen aluejärjestöistä⁷⁸ oli julkaissut huoltotöiden ohjehinnaston, jossa oli lueteltu yleisimpien autonhuoltotöiden hinnat. Huoltotyöhinnasto oli käytössä ohjehinnastona vuoteen 1988 saakka, jolloin juuri aloittanut kilpailuvirasto kielsi ”määrähintojen” ja muidenkin suosittujen hintojen asettamisen Suomen uuden kilpailulain perusteella.

Palveluja täydentäviä tee-se-itse-halleja rakennettiin etenkin E-Öljyjen (1984 alkaen Finnoil) huoltoasemien yhteyteen. Nykyisin TI-halleja käytetään omatoimiseen pesuun, fiksaukseen, renkaidenvaihtoon ja vähäisiin korin korjauksiin.

Autonkorjaus huoltoasemilla

Huoltoasemilla toimivat autokorjaamot ovat olleet sekä merkkikorjaamoja, monimerkkikorjaamoja että yleiskorjaamoja. Merkkikorjaamojen toiminta supistui 1990-luvun laman jälkeen voimakkaasti ja 2000-luvulla monimerkkikorjaamoiden ketjuja perustettiin Suomessa useita. Huoltoasemaverkostossa laskettiin keväällä 2023 olevan autonhuoltopalveluja noin 170 asemalla. Näistä osa oli monimerkkikorjaamoja. Nykyisin huoltoasemien yhteydessä on ketjujen monimerkkikorjaamoja.

Monimerkkikorjaamoiden mahdollisuudet kilpailla markkinoilla lisääntyivät olennaisesti vuoden 2003 jälkeen, kun EU:n hyväksymä autojen ryhmäpoikkeusasetus vapautti 2003 alkaen autojen huolto- ja korjaamotoimintaa.



Paitsi että autojen huoltoon liittyvä korjausinformaatio säädettiin EU:n ryhmäpoikkeusasetuksella avoimeksi tiedoksi, muutoksen jälkeen valmistajan laatuvaatimukset täyttävä korjaamo saattoi hakeutua valtuutetuksi korjaamoksi.

Monimerkkikorjaamoiden ulottuville tulivat myös henkilökunnan koulutus, korjausdatan saatavuus kohtuulliseen hintaan ja tarvittavat ohjelmistot.

⁷⁸ Lahden Talousalueen Bensiinikauppiat julkaisivat oman huoltohinnaston vuonna 1964 ja sitä ilmoitti noudattavansa 40 huoltoasemaa Päijät-Hämeen alueella. Kirjassa ”Pensäpoikki Lahest ja lähelt”, Lahden Talousalueen Bensiinikauppiat ry 50 vuotta 1964-2014. (Hannu Laitinen, Value Set Oy)

Vuoden 2003 EU-asetuksella toteutettua 10 vuoden määräaika jatkettiin vapaiden autokorjaamoiden ja huoltoasemien Euroopan laajuisen kampanjan ”right to repair” eli R2R-kampanjan avulla, ja autoalalla kilpailutilanne tasapainottui merkkikorjaamojen ja vapaiden korjaamojen kesken.

Samaan aikaan korjaamotoiminnan vapautumisen kanssa autonvalmistajien asettamat korjaustyön laatuvaatimukset nousivat ja korjaamoiden oli tehtävä uusia investointeja laitteisiin. Pienillä korjaamoilla ei ollut käytännössä mahdollisuuksia investoida riittävästi ja taajamien ulkopuolella sijaitsevia merkkikorjaamoiden toimipisteitä keskitettiin maakuntakeskuksiin.

Autoalan järjestöjen ja varaosatukku kaupan odotukset olivat 2000-luvun alussa ristiriitaiset⁷⁹. Toisaalta kuluttajien oikeuksia lisättiin ja alkuperäisvaraosien rinnalla käytettiin OEM-hyväksytyjä varaosia, jotka vastasivat alkuperäistä osaa laadultaan. Valtuutuksien helpompi saatavuus tehtyjen investointien ja henkilökunnan koulutuksen jälkeen paransi yleiskorjaamoiden asemaa markkinoilla ja kilpailu lisääntyi. Lisäksi uudelle korjaamotyyppille oli tärkeää, että takuuajana autoa voidaan huollattaa missä tahansa korjaamossa, joka oli hankkinut siihen tarvittavat kyvykkyydet.

Merkkikorjaamoiden markkinoinnin on havaittu 2010-luvulla ottaneen mukaan erilaisia lisäpalveluita, joilla autonomistaja saa merkkiliikkeessä esimerkiksi matkanjatkamispalveluja. Vakuutusyhtiöiden ja rahoitusyhtiöiden yhteistyö on sekin vaikuttanut siihen, että lasivakuutukset, kaskovakuutukset ja korikorjaamojen erikoispalvelut ovat kysytyjä.

Autoalan Palvelutuottajat ry⁸⁰

Suomen Yrittäjien toimialajärjestöihin kuuluva Autoalan Palvelutuottajat ry on perustettu 1978. Se on pieniä ja keskisuuria riippumattomia autokorjaamoita, korikorjaamoita ja automaalaamoita edustava järjestö. Aikaisemmin yhdistys toimi nimellä Autoalan ja Korjaamoiden liitto ry AAKL. Huhtikuussa 2021 AAKL ja Suomen Kolarikorjaamoiden liitto ry SKKL yhdistivät voimansa ja toimivat nyt yhdessä parempien autopalveluiden puolesta nimellä Autoalan Palvelutuottajat ry, joka kuuluu myös Autoalan Keskusliittoon.

Ajoneuvojen uuden koriteknologian edellyttämä osaaminen ja laitteiden vaatimukset kasvavat. Eri-tyisasiantuntemusta vaativat korikorjaukset tulee kohdistaa niiden suorittamiseen huolellisesti perehtyneille korikorjaamoille. Korikorjaamoille suositellaan laadunhallintajärjestelmää. Tämä on toteutettu tuottamalla korikorjauksiin erikoistuneille korjaamoille ajoneuvoon kolarin yhteydessä syntyneen vaurion mukainen korikorjaamolaatuluokitus. Luokituksen pohjana toimii korikorjaamon it-searviointi, joka todennetaan virallisella auditoinnilla, jossa varmennetaan korikorjaamon vaatavuusluokka. Auditointeja suorittaa Suomen Vahinkotarkastus SVT Oy.

Autoa ei tarvitse aina käyttää merkkihuollossa, sillä ammattitaitoinen monimerkkikorjaamo huoltaa auton merkistä riippumatta autovalmistajan ohjeita ja alkuperäisiä tai alkuperäistä vastaavia osia käyttäen. Vaikka määräaikaishuolto on yleensä nopea muutaman tunnin toimenpide, useat korjaamot tarjoavat sijaisautoa huollon ajaksi.

⁷⁹ esim. 1.10.2003 artikkeli Kalevassa ”Autojen korjaus vapautuu”. <https://www.kaleva.fi/autojen-korjaus-vapautuu/1906237>

⁸⁰ <https://aapt.fi/>

Korjaamoketjuilla on laaja varaosamyynä ja kansainvälinen useissa maissa toimiva kumppaniverkosto. Ketjujen korjaamomäärät ovat merkittävät, ja ne ovat valtaosaltaan yrittäjien hoitamia palveluja. Monimerkkikorjaamot huoltavat myös sähkö- ja hybridiautoja. Vaikka huollon tarve niissä on yleensä vähäisempi kuin polttomoottoriautoissa, niitä on huollettava oman huolto-ohjelman mukaan.

SERMI-sertifikaatti⁸¹

Suomessa 1.2.2024 voimaan astuvat SERMI-vaatimukset avaavat uusia ovia kuluttajille autojen korjaus- ja huoltotöihin liittyen, kun SERMI (Security Related Repair & Maintenance Information) mahdollistaa EU:n alueella henkilö- ja pakettiautoja koskevat turvallisuuteen liittyvät korjaukset myös korjaamoille, jotka eivät ole osa virallista automerkkiliikettä.

SERMI pähkinänkuoressa: Autoalalle muutoksen tuova SERMI avaa autovalmistajien hallussa olevat autojen turvallisuustiedot myös riippumattomille korjaamoille, jotka tarjoavat huolto- ja korjauspalveluita ilman sidosta autovalmistajaan tai viralliseen merkkiliikkeeseen eli eivät ole minkään autovalmistajan valtuuttamia korjaamoita.

SERMI-vaatimusten myötä kuluttajien ei ole enää välttämätöntä käyttää ainoastaan autovalmistajien valtuuttamia korjaamoita turvallisuuteen liittyvissä korjaus- ja huoltotöissä, mikä kasvattaa valinnanvaraa ja saattaa lyhentää etäisyyksiä lähimmälle turvallisuustöitä tekeväälle korjaamolle.

Autoklinikka-yhtiöt⁸²

Werksta Group perustettiin Ruotsissa vuonna 2015 ja on nyt Pohjoismaiden johtava *vauriokorjausketju*. Ketjulla on Ruotsissa, Suomessa ja Norjassa yli 100 korjaamoa, jotka tarjoavat korkealaatuisia vaurioiden korjauspalveluita. Suomessa ketju toimii Autoklinikka-nimellä, joka on peräisin vuodelta 1992. Suomessa on noin 60 toimipaikkaa, joista lähes kolmannes on Autoklinikka-yrittäjä⁸³. Autoklinikka-yhtiöt Oy:n liikevaihto oli 78,4 miljoonaa euroa 2022 ja työllisti 448 henkilöä. (Asiakastieto)

AD⁸⁴

AD-autokorjaamoketju perustettiin Suomessa 1983. AD Finland (AD FIN Oy) toimii AD-ketjun keskusyksikkönä, konttori sijaitsee AD-ketjun maahantuontiyksikön yhteydessä Hyvinkäällä. AD Finland vastaa AD-tuotemerkistä, ketjuohjauksesta, ketjumarkkinoinnista, Eure!Car -koulutuksista ja monista erilaisista AD-ketjun tukitoiminnoista sekä kehityshankkeista.

AD Finland on kansainvälisen AD Internationalin itsenäinen jäsen Suomessa. Autodistribution International, lyhyesti sanottuna ADI, on johtava autoalan kaupan organisaatio, jolla on 3 000 aluetukuliikettä auton varaosien, työkalujen, lisävarusteiden ja laitteiden jakeluun. Sen verkosto kattaa 48

⁸¹ <https://akl.fi/sertifiointi/tarkastustoiminta/>

⁸² <https://www.werksta.com/>

⁸³ <https://www.autoklinikka.fi/yrityksemme/tule-yrittajaksi-autoklinikka-ketjuun/>

⁸⁴ <https://ad-finland.com/autokorjaamo/> ja <https://www.autodistribution.international/fi>

maata Euroopassa, Pohjois-Afrikassa ja Keski-Aasiassa. 1Parts'in kautta ADI laajentaa verkostoaan myös muille mantereille.

ADI:n pääkonttori sijaitsee Kortenbergissa Belgiassa 20 minuutin päässä Brysselin lentokentältä ja 30 minuutin päässä Euroopan Unionin pääpaikasta. ADI-jäsenet tapaavat säännöllisesti pääkonttorin nykyaikaisissa kokoustiloissa. Varustukseen kuuluu myös verkkoneuvotteluteknologia suurtenkin tapaamisten varalle.

Autoasi⁸⁵, Autonomi⁸⁶, Diagno⁸⁷ ja Örum⁸⁸

Yrityksen Örum Oy Ab liikevaihto oli 44,6 miljoonaa euroa 2022 ja työllisti 127 henkilöä (Asiakastieto). Örum liittyi Nexus Automotive International -yhteisöön 1. tammikuuta 2024. Nexus Automotive on suurin kansainvälinen hankintayhteistyöorganisaatio, jossa on osakkaita yli 100 maassa ja joka tarjoaa jäsenilleen hankintayhteistyön lisäksi useita lisäarvopalveluita.

Örum Groupin päätös liittyä Nexus Automotive Internationaliin heijastaa yrityksen strategista tavoitetta vahvistaa asemaansa kansainvälisissä hankintakanavissa ja verkostoissa sekä edistää yhteistyötä johtavien toimijoiden kanssa muilla markkina-alueilla.

Örum Oy Ab on merkittävimpiä moottoriajoneuvojen varaosien ja lisävarusteiden kokonaispalvelun tuottajia Suomessa ja alan kiistaton edelläkävijä. Yhtiön toiminta perustuu asiakaskonsepteihin, luotettavaan logistiikkaan, korkealaatuisiin tuotteisiin sekä ammattitaitoiseen henkilöstöön.

Örum keskittyy autonvaraosien tukkukauppaan, jossa se on toiminut nyt jo lähes vuosisadan ajan. 2000-luvun alkuvuosina Örum lähti uudistumaan, ja kehittyi tavanomaisesta tukkurista palveluyhtiöksi ajoneuvokorjaamoille. Olemassa olevan asiakaskunnan rinnalle perustettiin tällöin myös Autoasi-verkosto, joka toimii tänäkin päivänä laajasti koko maan kattavana laadukkaana Autoasi-korjaamoketjuna.

Autonomi-ketjuun kuuluvat autokorjaamot tarjoavat vaihtoehdon merkkikorjaamoille, on auto sitten takuukäinen tai vanhempi. Autonomi-korjaamot ovat monimerkkikorjaamoita, joten ne pystyvät huoltamaan ja korjaamaan kaikki merkit.

Konserniin hankittiin 2010-luvulla myös korjaamopalveluita tuottava Diagno Oy, jonka avulla Örum on ottanut johtavan aseman korjaamopalveluiden tarjoajana Suomessa.

Autofit⁸⁹

Atoy Automotive Finland Oy on tuonut Suomeen eurooppalaisen Autofit-huoltokorjaamoketjun. Parikymmentä ensimmäistä Autofit-korjaamoita saivat Autofit-ulkoasun jo alkukesästä 2004. Autofit-huoltokorjaamoketjun taustaorganisaationa toimii Temot International, joka muodostuu 44

⁸⁵ <https://www.autoasi.fi/>

⁸⁶ <https://www.autonomi.fi/>

⁸⁷ <https://www.diagno.fi/>

⁸⁸ <https://www.orum.fi/>

⁸⁹ <https://autofit.fi/>

johtavasta varaosatukkurista 47 maassa ja 4 eri maanosassa ja joiden yhteenlaskettu liikevaihto on noin 7 miljardia euroa.

Autofit on eurooppalainen huoltokorjaamoketju, joka toimii mm. Saksassa, Sveitsissä, Ranskassa, Unkarissa ja Suomessa. Ketjuun kuuluu yhteensä yli 2000 korjaamoa. Suomessa on yli sata Autofit-huoltokorjaamoa. Atoy on ollut Temot Internationalin osakas vuodesta 1996. Temot Internationalin kautta Autofit-korjaamoilla on myös alan johtavien varaosavalmistajien tuki.

Autofit-korjaamoiden tavaratoimituksista vastaa Osaset-tukkumyyjäverkosto, joka toimittaa alkupe-
räiset ja alkuperäistä vastaavat varaosat. Atoyn ja Osaset-tukkumyyjien valikoimista löytyvät myös akut, öljyt, kemikaalit, työkalut ja korjaamolaitteet. Autofit-korjaamot kykenevät huoltamaan myös uusia autoja moderneilla laitteilla, ajanmukaisilla teknisillä tiedoilla ja laadukkailla osilla. Huollon jäl-
keen valmistajan autolle myöntämät takuut pysyvät voimassa.

Mekonomen⁹⁰, Koivunen⁹¹ ja Fixus⁹²

Suomen suurin autokorjaamo- ja varaosaliikeketju Fixus palvelee noin 350 toimipisteessä. Fixus on valittu vuosittain tehtävässä Luotetuin Merkki (Trusted Brand) -tutkimuksessa Suomen luotetuim-
maksi autohuolto-/korjaamoketjuksi 2024. Tutkimuksessa selvitettiin avoimilla kysymyksillä, mitkä ovat kyselyyn vastanneiden mielestä luotetuimmat tuotemerkit kaikkiaan 34 eri tuoteryhmässä. Suurinta luottamus on alle 50-vuotiaiden sekä perheellisten joukossa.

Tutkimukseen vastanneet ovat ensin nimenneet omasta mielestään eniten luottamansa merkin ky-
syttyssä tuotekategoriassa, jonka jälkeen he arvioivat viiden eri ominaisuuden sopimista tähän tuo-
temerkkiin asteikolla 1-5. Arvioitavat ominaisuudet olivat: laatu, hintansa arvoinen, vahva tuote-
kuva, kuluttajien tarpeiden ymmärtäminen ja eettisesti vastuullinen. Lisäksi kysyttiin kuinka toden-
näköisesti vastaaja valitsisi mainitsemansa merkin ostotilanteessa ja onko vastaaja valitsemansa
merkin asiakas/onko käyttänyt viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana ja voisiko suositella sitä
muille.

Autovaraosa Fixus Oy on perustettu vuonna 2008. Sillä on yhdeksän toimipistettä, jotka kuuluvat
valtakunnalliseen Fixus-ketjuun ja MEKO konserniin. Autovaraosa Fixus Oy:n liikevaihto oli 14,7 miljoo-
naa euroa 2022 ja työllisti 97 henkilöä. (Asiakastieto)

Mekonomen puolestaan markkinoi itseään Pohjoismaiden johtavana autokorjaamo-, varaosa- ja tar-
vikeketjuna, johon kuuluu yli 200 varaosamyymälää ja yli 1.000 autokorjaamoa. Mekonomen on osa
ruotsalaista pörssi-yhtiö MEKO AB:ta (aiemmin Mekonomen Group). MEKO toimii Ruotsissa, Suo-
messä, Norjassa, Tanskassa, Puolassa, Virossa, Latviassa ja Liettuassa. MEKO koostuu Pohjois-Euroo-
pan johtavista autojen varaosaketjuista FTZ, Inter-Team, Koivunen, MECA, Mekonomen ja Sørensen
og Balchen, joilla on omaa tukkumyyntiä, yhteensä noin 670 myymälää sekä 4 400 konserni-brän-
deillä toimivaa korjaamoa.

⁹⁰ <https://mekonomen.fi/>

⁹¹ <https://www.koivunen.fi/index.html>

⁹² <https://fixus.fi/>

Mekonomen käynnisti toimintansa Suomessa pääkaupunkiseudulla loppuvuodesta 2010. Mekonomen toimii Suomessa yli 70 paikkakunnalla ja lisäksi Ahvenanmaalla. Toukokuussa 2022 Mekonomen Group vaihtoi nimensä MEKO AB:ksi. Samana vuonna MEKO osti suomalaisen Koivunen Oy:n. Koivusen oston myötä MEKO laajensi maantieteellistä läsnäoloaan Suomessa ja vakiinnutti asemansa myös Baltiassa. Samalla MEKO nousi alansa johtavaksi toimijaksi Pohjois-Euroopassa. Suomen yhtiön Mekonomen Oy:n liikevaihto oli 13,8 miljoonaa euroa 2022 ja työllisti 30 henkilöä.

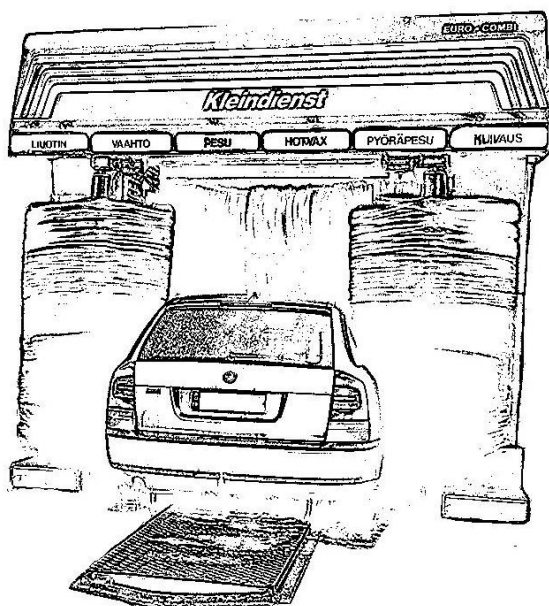
Koivunen Oy kuuluu Suomen vanhimpiin autoalan varaosa- ja huoltoyrityksiin. Koivunen Oy:n perinteet ulottuvat aina vuoteen 1927, jolloin perustettiin Autosähkö Oy. Yhtiön toisena perustajana oli Oskar Koivunen ja yritys toimi toiminimensä mukaisesti autosähköalan erikoisliikkeenä laajentaen toimintaansa myös varaosakauppaan. Suomen autokanta oli tuolloin vähän yli kaksikymmentätuhatta ajoneuvoa. Yhtiö jaettiin 1940-luvun puolivälissä ja sen autonvaraosien tukkuosasto jatkoi uudella nimellä - Koivunen Oy. Yhtiö kasvoi ja kehittyi autokannan kasvun myötä ja toimi aina 80-luvun puoliväliin Helsingin keskustassa. Koivunen Oy muutti vuonna 1986 Helsingin Malmille, jossa sillä on nykyisin noin 40.000 m² varasto- ja toimistotilat.

Vuonna 2022 tehdyn yrityskaupan myötä Koivunen Oy on osa Pohjois-Euroopan suurinta autovaraosien jakeluyhtiö MEKO:a. Uuden omistuspohjan myötä Koivunen pystyy palvelemaan asiakkaitaan entistä kilpailukykyisemmin ja laajemmalla valikoimalla.

4.2 Autonpesutoiminta, fiksaus

Suomessa autonpesumarkkinat kehittyivät nopeasti tuonnin ja suomalaisten insinöörien tuotekehityksen tukemana. Pesukoneet kehittyivät nopeasti käsin ohjattavista puoliautomaattisista koneista täysin automatisoituihin laitteisiin. Vuonna 1966 nähtiin Tekniikan Maailma -lehdessä markkinoilla olevien pesukoneiden esittelyjä.

Huoltoasemat olivat pesukoneiden sijoituspaikkana lähes poikkeuksetta 1970-luvulta alkaen lukuun ottamatta erikoispesukoneita raskaalle kalustolle. Autonpesukoneita sijoitettiin myös huoltohallien tilalle kahdesta syystä – autojen huoltovälit olivat vähitellen pidentyneet ja autonpesutoiminnan tuotot tiedettiin hyväksi.



Huoltoasemien palveluvalikoima tarjosi autopesutoiminnalle hyvät puitteet aina 1980-luvulle saakka, sillä lähes kaikki tankkauspisteet olivat miehitettyjä, pesukoneiden hoitaja oli aina läsnä, maksuautomaatit odottivat vielä tuloaan ja pesukoneiden vesihoito toimi samoissa viemärijärjestelmissä.

Ensimmäiset huoltoasemien ulkopuoliset asiakkaille avoimet pesukoneet sijoitettiin 1990-luvulla suurten vähittäiskauppojen yhteyteen. Uusiin kauppakeskuksiin varattiin useimmiten jo suunnitteluvaiheessa polttoaineiden jakeluautomaattien ohien sijainti automaattisille autonpesupalveluille – näitä ovat tyyppillisesti läpiajettavat pesuhallit ja tehokkaat pesukadut.

Miehitettyjen jakeluasemien lukumäärän vähentyessä ja kauppakeskusten palvelujen lisääntyessä etenkin suurissa kaupungeissa syntyi markkinoita erillisille autonpesupalveluille, joista osa oli henkilöavusteisia ja osa täysin automaattisia. Autonpesukoneiden kehityksessä pesukoneiden valmistajien uusimmat palveluinnovaatiot liittyvät huoltopalveluihin, kemikaalitoimituksiin, etähuoltoon, etävalvontaan, rahoitusratkaisuihin⁹³ ja raportointiin.

Suurimmat Suomen markkinoilla toimivat pesukonetoimittajat ovat Prowash (WashTec), Tammermatic, Kärcher ja Euro Car Wash (Christ). Muita Suomessa tunnettuja eurooppalaisia merkkejä ovat mm. Ceccato ja Istobal. Asiakkaille tarjottavia pesukonsepteja on sekä huoltoasemaketjuilla että itsenäisillä palveluntarjoajilla.

⁹³ esim. <https://tammermatic.com/palvelut/osinkokone/>

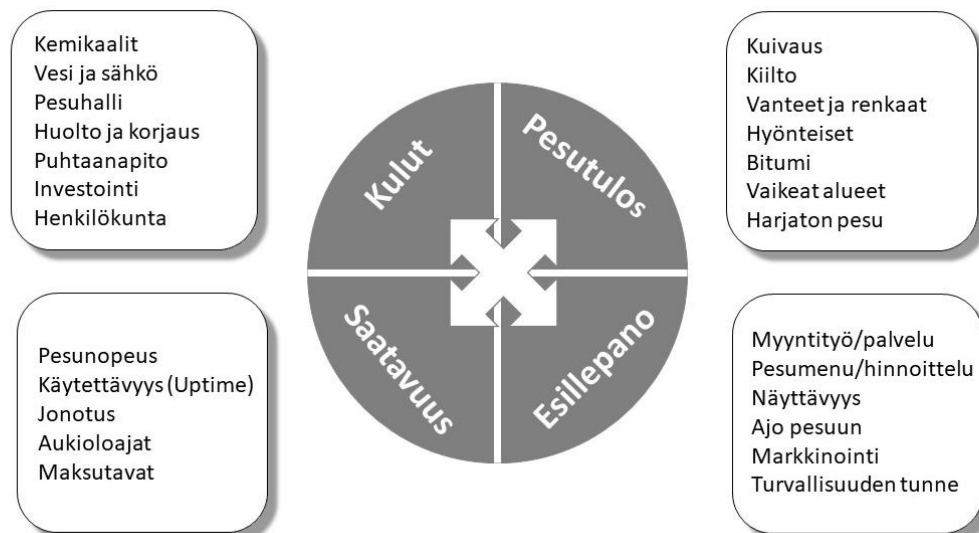
Neste tarjoaa Easywash- ja QuickWash-konseptia, St1/Shell markkinoi Perfect pesua, ja yksityistä tarjontaa edustavat mm. Pesuparkki⁹⁴, Boss Gloss⁹⁵ ja Juhlapesu⁹⁶.

Suomalainen Bernerin kehittämä Korrek-tuotesarja on sekin näkyvässä uudessa Korrek Pro Center⁹⁷-autopesulaketjussa. Lisäksi on alueellisia yrityksiä, kuten Tampereella⁹⁸. Maksuvaihtoehdot ja mobiilikäyttö ovat asiakkaille suoraan markkinoitavia vaihtoehtoja⁹⁹.

Pesukonseptien itsenäiseen tarjontaan keskittyvien yritysten päätoimialat ovat vaihtelevia, mukana on kiinteistönvuokrausta, pesuhallien rakentamista ja rahoitusta, laitteistoteknistä palvelutoimintaa, koneiden tukkukauppaa sekä moottoriajoneuvojen huoltoon ja korjauksiin liittyviä luokituksia.

Autonpesutoiminnan kannattavuutta on käsitelty laajasti Bensiiniuutiset-lehden numerossa 1/2024¹⁰⁰. Kuuden pesukone- ja pesuaineyrityksen edustajat vastasivat siinä kysymyksiin yleisesti autonpesupalvelun tuottavuuden ja kannattavuuden parantamisesta, asiakaskokemuksen kehittämisestä, sitouttamisesta, markkinoinnista ja kannattavuuden laskentamalleista.

Mukana Bensiiniuutisten artikkelissa olleet autonpesualan laite- ja tarviketoimittajat olivat Cartec Finland Oy, Euro Car Wash Oy Ltd, Oy Kaha Ab, Kärcher Oy, Prowash Oy, Tammermatic Oy ja Wennström Solutions & Service Oy.



Kuva 26. Autonpesun kannattavuuden viitekehys. Toisinto Prowash Oy:n esittämästä kaaviosta, joka julkaistiin Bensiiniuutiset-lehden numerossa 1/2024.

⁹⁴ <https://pesuparkki.fi/lappeenranta/>

⁹⁵ <https://www.bossgloss.fi/>

⁹⁶ <https://www.juhlapesu.fi/>

⁹⁷ <https://www.korrekprocenter.fi/>

⁹⁸ <https://www.tampereenautopesulat.fi/shell-tampere-lahdenperankatu/>

⁹⁹ esim. <https://www.abcasemat.fi/autopesu/kuukausipesu>

¹⁰⁰ Bensiiniuutiset 1/2024 https://bin.yhdistysavain.fi/1602383/0tJvIJZsTODRTGkhM5u20_noYY/BU-1%2C%202024.pdf

Ajoneuvojen fiksauksella tarkoitetaan laajaa palveluvalikoimaa, joka käsittää autojen puhdistuksen ja käsittelyn ulkopinnoilta ja sisäpuolelta. Ulkopintoja, kuten koria ja ikkunoita voidaan käsitellä pinnoittein, maalipintaa hioa ja korjata ja valonheittimien pintoja hioa. Auton pesu ja vahaus tehdään useimmiten käsin, kuten moottorinpesukin. Ikkunoita voidaan tummentaa ja oviaukkoihin voidaan kiinnittää suojateipit. Sisätilojen käsittelyyn kuuluvat pesu ja puhdistus, penkkien pesu, tekstiilisuoja, nahanhoito ja otsonointi.

Autonpesutoimintaan liittyvät kiinteästi autojen sisätilapuhdistukset, vahaus ja etenkin autojen myynnin osana ajoneuvojen siistiminen ja pikku korjaukset, joilla on yleistermi ”fiksaus”. Osa näistä palveluista hankitaan erikoistuneilta ja käsinpesua tarjoavilta pienyrityksiltä. Laitemarkkinoille on tarjolla kehittyneitä painepesurijärjestelmiä kotitalouksille ja ammattilaisille. Laitemarkkinat ja pesukonevalmistajat tarjoavan myös autonhoitotuotteita, pesukemikaaleja ja työvälineitä.

Autonpesutoiminnan laajuudesta hyvä esimerkki on kahdeksalla paikkakunnalla toimiva ja useita merkkiliikkeitä palveleva Autopuhdistus Karppanen Oy (uusi markkinointinimi on Kliini¹⁰¹), jonka liikevaihto oli 2,6 miljoonaa euroa 2023 ja työllisti 35 henkilöä (Asiakastieto).

Erikoistuneet autonpesulat markkinoivat vahvasti auton huolenpitoa. Säännöllinen pesu ei ole vain esteettinen seikka, vaikka moni niin luulee. Pää tarkoitus on poistaa auton pinnalta lika, suola, linnunjätkökset, puiden mahla, tiepöly, lentoruoste ja muut ympäristön epäpuhtaudet, jotka voivat syövyttää ja vahingoittaa auton maalipintaa sekä mekaanisia osia. Pesun jälkeen auto näyttää upealta, ja säännöllinen pesu suojaa auton rakenteita ja pidentää käyttöikä.

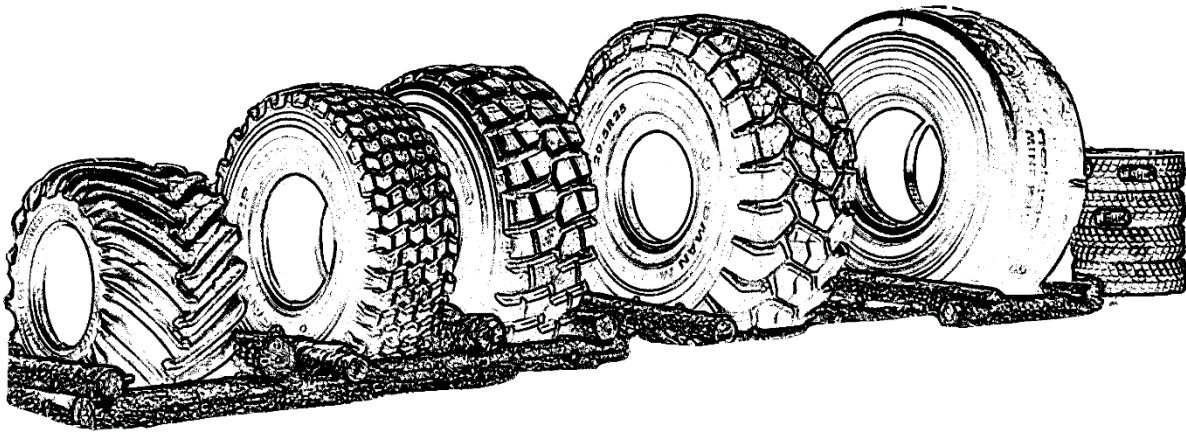
¹⁰¹ <https://www.kliini.fi/yritys/>

4.3 Rengashuolto ja-palvelut

Rengaspalvelut ovat siirtyneet huoltoasemien ydinliiketoiminnoista yhä laajemmin erikoistuneisiin rengasliikkeisiin. Osittain tähän on vaikuttanut huoltoasemien määrän väheneminen, mutta myös erikoisliikkeiden ja rengasvalmistajien omien ketjujen tulo markkinoille.

Rengaskokojen ja rengasvalikoiman lisääntyessä varastoitavien renkaiden määrät nousevat ja rengastöiden kausiluonteisuus tuo paineita työvoiman saatavuudelle ja käytölle. Itsenäisten rengasliikkeiden sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen on myös vapaampaa kuin mitä liikepaikan sijoittuminen on ollut huoltoasemille 1990-luvulla vähitellen tiukentuneen lupapolitiikan puitteissa.

Huoltoasemista moni säilytti kuitenkin laajan rengasvalikoiman, rengashotelleja perustettiin myös huoltoasemien yhteyteen ja ammattitaitoista työvoimaa saatiin korjaamo- ja rengastöihin alan jo ennestään osaavien yrittäjien lisäksi.



Rengaspalveluihin erikoistuneiden liikkeiden järjestö Autonrengasliitto ry¹⁰² kokosi Suomessa rengasalan suurimmat toimijat yhteen, ja 2020-luvulla liiton toimipaikkojen lukumäärä on ollut noin 220 yksikköä. Näistä yli puolet ovat kahden suuren valmistajan ketjujen toimipaikkoja (Vianor, Euromaster).

Rengasalan koulutus ja osaaminen perustuvat ammattikoulutukseen ja työssä oppimiseen. Autoalan harrastuksien parissa tutustutaan rengastarjontaan yhdessä muun autohuollon omaehtoisen työkentelyn kanssa.

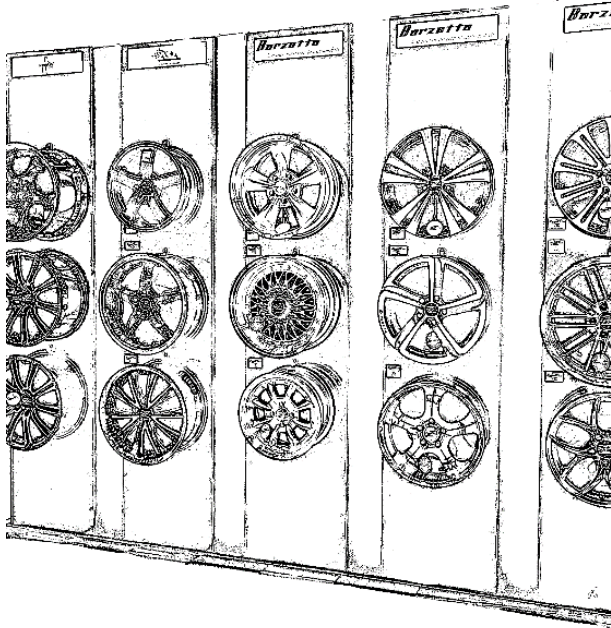
Pohjoismainen rengasalan järjestö on STRO¹⁰³. Siihen kuuluu jäseniä pohjoismaiden lisäksi mm. Hollannista, Saksasta, Ranskasta ja Englannista. Mukana on rengasteollisuutta, autoalaa ja rengaskauppaa, mukaan lukien monet maahantuontiyhtymät ja rengasnastojen tuottajat. STRO ylläpitää rengasnormeja koskevaa julkaisua, viimeinen on vuoden 2023 rengasnormit, johon on tehty useita päivityksiä sekä henkilöautojen että raskaiden ajoneuvojen mittoihin. Myös muut luvut päivitetään uusilla standardoiduilla rengasmitoilla. Uudet automallit myydään päivitettyinä uusilla rengasmitoilla.

¹⁰² <https://www.autonrengasliitto.fi/>

¹⁰³ <https://www.stro.fi/> (The Scandinavian Tire & Rim Organization)

Vuoden 2023 STRO Rengasnormit -julkaisussa tärkeää on päivitys uusilla High Load (HL) -renkailla ja uusilla sähköajoneuvojen renkailla, jotka asennetaan parhaillaan kehitteillä tai tuotannossa oleviin sähköajoneuvoihin.

Huoltoasemat mukaan lukien Autonrengasiiton ulkopuolisten toimijoiden määrä on moninkertainen. Kaksi suurinta rengasketjua saivat kilpailijoikseen lisääntyneen rengastuonnin Kiinasta ja Venäjältä, kunnes sota 2022 muutti markkinoiden rakennetta.



Rengaskauppaa vauhdittaa verkkokauppa, johon on tullut viime vuosina lisää tarjontaa. Suurimmilla verkkokaupoilla on oma sopimuskumppanien verkosto, jonka puoleen asiakas voi kääntyä tilauksensa noutamisessa ja renkaiden asennuksessa. Samalla verkkosivustolla on tarjontaa myös vankeista ja muista tarvikkeista. Osalla verkkokaupoista on oma varasto, jopa oma myymälä, mutta on myös pieniä toimijoita, jotka toimivat vain verkkopalustaa käyttäen.

Autoliikkeiden mukaantulo rengaskaupan palveluihin on sekin lisännyt kilpailua viime vuosina. Digimarkkinointi kohdistuu paikallisesti potentiaalsiin asiakkaisiin, ja kyseessä on varsin usein olemassa olevien autoliikkeen ja merkkikorjaamon kanta-asiakkaiden säilyttäminen, mutta myös uusasiakashankinta.

Rengasmarkkinoiden¹⁰⁴ koko Suomessa oli noin 3,7 miljoonaa kappaletta vuonna 2021 henkilö- ja jakeluauton renkaiden osalta. Henkilöauton renkaiden määrä on noin 3 330 000 ja jakeluauton renkaiden noin 370 000 kappaletta. Henkilöauton kesärenkaiden markkinakoko on noin 1 420 000 kappaletta ja talvirenkaiden noin 1 910 000 kappaletta. Jakeluauton lukuihin sisältyy sekä kesä- että talvirenkaita. Uusia linja- ja kuorma-autonrenkaita myydään vuositasolla noin 150 000 kappaletta.

Kuluttajahintaindeksin perustietojen mukaan *yksityistaloudet* ovat käyttäneet autonrenkaisiin vuosittain noin 350 miljoonaa euroa. Yritysten kysyntä muodostuu työsuhdeautojen, leasing-kaluston, autonvuokraamoiden, pakettiautojen, raskaan kaluston ja työkonien renkaista. Tästä kysynnästä voi tehdä johtopäätöksiä autokantatilastoja perusteella.

Vuonna 2022 alkanutta Venäjän sotaa seurasivat EU:n kiristyvät pakotteet, jotka vaikuttivat myös Suomen rengasmarkkinoille¹⁰⁵. Suuret rengasvalmistajat ovat lopettaneet tuotantonsa Venäjällä, ja ajoittain renkaista ja joistain malleista oli Suomessakin pulaa. Myös hinnat olivat paineen alla, kun kysyntään ei voitu täysin vastata.

¹⁰⁴ <https://www.autonrengasliitto.fi/rengasmarkkinat/>

¹⁰⁵ <https://www.hs.fi/talous/art-2000008862817.html>

Rengaskierrätys¹⁰⁶

Lainsäädäntö renkaiden kierrätyksestä on ollut voimassa vuodesta 1995, ja vuonna 2011 täsmennettiin jätelakia renkaita koskevilta osin. Renkaan tuottajan on huolehdittava siitä, että vuosittain vähintään 95 prosenttia tämän markkinoille saattamien renkaiden määrää vastaavasta määrästä renkaita valmistellaan uudelleenkäyttöön, kierrätetään tai muutoin hyödynnetään.

Renkaan jakelijan on myyntipisteessään otettava maksutta vastaan käytöstä poistetut renkaat, jos ne lajiltaan ja määrältään vastaavat asiakkaan ostamia uusia renkaita. Myyntipisteen on myös tiedotettava kuluttajille renkaiden luovutusmahdollisuudesta.

Suomessa poistuu vuosittain käytöstä noin 65 000 tonnia renkaita. Käytännössä kaikki renkaat päätyvät hyödynnettäväksi Rengaskierrätyksen kierrätysjärjestelmään. Renkaiden kierrätystoiminnasta vastaa Suomen Rengaskierrätys Oy, jonka liikevaihto oli 9,1 miljoonaa euroa vuonna 2023 ja yritys työllisti 6 henkilöä. (Asiakastieto)

Renkaista myös öljyä

(Tiedote, Neste Oyj 22.4.2024; poimintoja)

Neste on saanut onnistuneesti päätökseen ensimmäisen koeajon uudella haastavalla raaka-aineella, käytöstä poistetuista renkaista valmistetulla pyrolyysiöljyllä kemiallisen kierrätyksen edistämiseksi. Koeajossa Neste tuotti korkealaatuista raaka-ainetta uusien muovien ja kemikaalien valmistukseen.

Koeajoa varten Neste hankki käytöstä poistetuista ajoneuvojen renkaista valmistettua pyrolyysiöljyä ruotsalaiselta Scandinavian Enviro Systemsiltä, joka kehittää teknologioita elinkaarensa lopussa olevista tuotteista saatavien materiaalien uudelleenkäyttöön. Nesteen toteuttaman koeajon tavoitteena oli arvioida kemiallisen kierrätyksen potentiaalia muunkin kuin jätemuovin osalta ja mahdollisesti laajentaa raaka-ainevalikoimaa jätevirtoihin, joista voidaan valmistaa korkealaatuisia tuotteita.

Vaikeasti kierrätettävän jätemuovin lailla suuri osa renkaista päätyy elinkaarensa lopussa kaatopaikalle tai poltettavaksi. Renkaat koostuvat useista eri materiaaleista, minkä vuoksi niiden kierrättäminen on vaikeaa mekaanisen kierrätyksen menetelmiä käyttäen. Kemiallisen kierrätyksen avulla näitä arvokkaita materiaaleja voidaan kuitenkin käyttää yhä uudelleen. Scandinavian Enviro Systems on kehittänyt pyrolyysiteknologian, jonka avulla käytöstä poistetuista renkaista saadaan erotettua hiili- mustaa ja öljyä.

¹⁰⁶ https://www.rengaskierratys.com/laki_ja_tilastot

4.4 Ajoneuvojen ja peräkärrien vuokraus

Liikennepalvelualan toimialaryhmään kuuluvat autojen ja kevyiden moottoriajoneuvojen vuokraus ja leasing (77110). Tilastokeskuksen määrittelyn mukaan tähän sisältyy henkilöautojen ja muiden kevyiden moottoriajoneuvojen vuokraus ja käyttöleasing ilman kuljettajaa (enintään 3,5 tonnia painavat) sekä matkailuautojen vuokraus ja käyttöleasing.

Tilastokeskuksen noudattamassa ja eurooppalaisiin luokituksiin perustuvassa toimialojen ryhmitteilyssä täsmennetään myös, mitä kyseiseen toimialaluokkaan ei kuulu. Ajoneuvojen vuokrauksen pääluokkaan eivät kuulu henkilöautojen vuokraus kuljettajineen (kuuluu luokkaan 49320), asuntovau-
nujen vuokraus ja käyttöleasing (77390), linja-autojen vuokraus (77120), moottoripyörien vuokraus (77390), mönkijöiden ja moottorikelkkojen vuokraus ja käyttöleasing (77390) eikä vesiskootterien vuokraus (77210).

Tästä esimerkistä voidaan jälleen huomata, miten käytännön yritystoiminta voi poiketa virallisesta tilastoinnista ja monet palvelut löytyvät samoista tai läheisistä pääluokista. Etenkin lyhytaikaisessa vuokrauksessa tarjolla on usein asiakaspalveluna tarjottavaa edullista peräkärrien ja pakettiautojen vuokrausta ostosten siirtoon asiakkaan käytettäväksi. Vuokraustoimintaa ovat myös liikenteessä käytettävien muiden kuin moottoriajoneuvojen kuten trailerien ja peräkärrien vuokraus.

Autovuokraamojen kysyntää edustavat vapaa-ajan matkustuksen, liike-elämän ja yksityisen käytön kautta syntyvä liiketoiminta. Tarjonta muuttuu hyvin joustavasti kysynnän mukaan ja tällä puolella on myös runsaasti uusia innovaatioita alkaen jaksotuksesta lyhyt- ja pitkäaikaiseen käyttöön, ajoneuvojen laatuluokituksesta ja varustelusta ja limittyen ajoneuvojen leasing-toimintaan.

Autonvuokrausyrittäjät tunnetaan suurista kansainvälisistä ketjuista. Suomessa ovat tuttuja First Rent a Car Finland (Hertz), Helkama Rent Oy (Avis), Interrent Oy (Europcar), LänsiAuto Oy (Enterprise), Toyota Auto Finland Oy (Toyota Rent), Veho Rent Oy Ab (Sixt). Esimerkiksi maailman suurin autovuokraamoketju Enterprise toimii yhteensä yli 90 eri maassa ja hallinnoi lähes kahden miljoonan auton autokantaa. Yrittäjien läheinen kumppani Suomessa on Scandia Rent.

Scandia Rent

Yksityisten yrittäjien muodostama suurin autonvuokrausketju Suomessa on Scandia Rent, jolla on toimipisteitä yli 100 paikkakunnalla kattaen kaikki suurimmat lentoasemat ja kaupungit. Scandia Rent Toimii franchising-periaatteella paikallisen ja palvelevan yrittäjäverkoston voimin. Scandia Rentin historia ulottuu 1940-luvulle, jolloin se aloitti ensimmäisenä autovuokraamona Suomessa.

Maaliskuussa 2024 Hedin Mobility Groupiin kuuluva MABI Mobility AB ilmoitti tehneensä sopimuksen kaikkien Scandia Rentin osakkeiden luovutuksesta¹⁰⁷. Liiketoimintakaupalla Suomen Scandia Rent -vuokraamotoiminta organisoidaan osaksi ruotsalaista Mabi Mobility AB:tä. Yrityskaupan odotetaan toteutuvan vuoden 2024 jälkipuoliskolla.

¹⁰⁷ <https://www.mabi.se/press#/pressreleases/mabi-mobility-ab-staerker-sin-position-i-norden-genom-kommande-foervaerv-av-finska-scandia-rent-3293404>

MABI Mobility AB on osa Hedin Mobility Groupia ja yksi Ruotsin suurimmista yksityisistä autovuokraamoista. Tukholmassa vuonna 1989 perustettu yritys on kasvanut jatkuvasti ja on ollut edustettuna 180 paikkakunnalla ja 9 600 ajoneuvolla Ruotsissa, Alankomaissa, Belgiassa ja Sveitsissä.

Hedin Mobility Group on yksi Euroopan suurimmista autokauppiaista, jolla on yli 12 500 työntekijää ja toimintaa 13 maassa. Vuonna 2023 liikevaihto oli noin 80 miljardia Ruotsin kruunua ja konserni myi yli 218 000 ajoneuvoa.

Hedinin ”liikkuvuusryhmä” eli Mobility Group toimii kolmella pääliiketoiminta-alueella: maahantuonti, vähittäiskauppa ja liikkuvuusratkaisut. Konserni toimii seuraavien tuotteiden maahantuojana ja jakelijana: BYD, Dodge ja RAM, Ford ja Ford F-150, Hongqi, INEOS Grenadier, MG ja Renault, Dacia ja Alpine.

Kansainvälisiä ketjuja ja varusteluvaihtoehtoja

Ammattimainen autonvuokraus on kansainvälisesti ja kansallisesti voimakkaasti ketjuuntunutta liiketoimintaa. Matkustajien palvelu on järjestetty siten, että liikematkustajien ja lomalaisten pääsy asiakkaiden luo ja lomakohteisiin on mahdollista niin lentokentiltä, suurista turistikeskittymistä kuin pienemmiltä paikkakunnilta. Varsin tavanomaista on myös vuokratun ajoneuvon jättömahdollisuus muulle kuin vuokrauspaikkakunnalle. Suurimmat autonvuokrausyritykset ovat usein yhteydessä autojen maahantuojiin tai leasing-toimintaa harjoittaviin yrityksiin. Suomen Autovuokraamojen Liiton (SAL) kuuluu kymmenen jäsentä.

Autonvuokrauksen vuokraehdot ovat kansainvälisesti melko yhtenäiset, ottaen huomioon kansallisen lainsäädännön asettamat vaatimukset. Vuokraehdot ovat Suomen Autovuokraamojen Liiton¹⁰⁸ laatimia, ja niitä noudatetaan lähes kaikissa autovuokraamoissa vakiosopimusehtojen tapaan.

Autonvuokrauksessa vuokraamon kannalta on lukuisia oheis- ja lisäpalveluja, joiden hoitamisessa on useita joustavia vaihtoehtoja – vuokraamo ja henkilökunta voivat tehdä itse vuokrauksen hallintaprosessin lisäksi myös ajoneuvon luovutukseen ja ylläpitoon liittyviä tehtäviä alkaen pesusta ja siivouksesta polttoainehuoltoon ja ajoneuvon palautuksen hallintaan. Ajoneuvojen kunnosta huolehtiminen on sekini mahdollista hoitaa pääosin vuokraamon omana työnä tai yhteistyökumppanien avulla.

Vuokrauksen asiakastarpeet ovat 2020-luvulla keskeinen osa markkinointia. Vuokrauksen keston ja hinnoittelun lisäksi on merkityksellistä, millaista lisäturvaa ja lisäpalveluita voidaan tarjota. Näitä ovat mm. omavastuun määrä, kolari- ja varkausturva, rengas- ja tuulilasiturva, tiepalveluturva ja lukuisat lisäpalvelut, kuten nuori kuljettaja¹⁰⁹, lisäkuljettaja, tankkauspalvelu, toimituspalvelu ja vuokraus ulkomaille tapahtuvaan liikenteeseen.

Lisävarusteina tarjolla on mm. langaton nettiyhteys, navigaattori, lasten turvaistuin ja talvirenkaat. Vuokraamoilla on usein myös yhteistyökumppaneita, joiden kautta tarjotaan etuja ja alennuksia hinnoista. Näitä ovat esimerkiksi lentoyhtiöt, matkailuyritykset ja hotellit.

¹⁰⁸ <https://www.autovuokraamoliitto.fi/>

¹⁰⁹ <https://www.autoeurope.fi/autonvuokrauksen-ikavaatimukset/>

Liikkuvuuspalvelut

Omana kysymyksenään on paikallisesta verolainsäädännöstä syntyvä tarjonta ja kysyntä esimerkiksi yhteiskäyttöautojen tapauksessa. Liikkuvuus palveluna (Mobility as a Service, MaaS) on asiakkaiden kannalta laaja kokonaisuus, jossa mielenkiinto kohdistuu asiakkaan liikkumistarpeiden tunnistamiseen ja tämän kysynnän kohtaamiseen. Tällöin kyseeseen voivat tulla erilaisten liikkumismuotojen yhdistelmät loman, harrastuksen tai työelämän tilanteeseen sopivan ratkaisun löytämiseksi.

Liikennepalveluun luettavien palvelujen piiristä autovuokraamojen toiminnassa yhdistyy ehkä laajin mahdollinen kysyntä- ja tarjontakokonaisuus, joka käsittää ajoneuvojen ja liikkumismahdollisuuksien käytön laaja-alaisesti ja ajoitukseltaan laajassa merkityksessä, kuitenkin ilman ajoneuvon omistamiseen liittyviä sitoumuksia.

Autojen yhteiskäyttö¹¹⁰ (Car-Sharing, Car Clubs, toimiala 79900) on hajautettua ja joustavaa autonvuokrausta. Rekisteröitynyt asiakas saa auton käyttöönsä lyhyeksikin ajaksi mihin aikaan vuorokaudesta tahansa ja useista paikoista. Auto varataan internetistä, sovelluksesta tai puhelimitse. Auton avaaminen ja sulkeminen tapahtuu yleensä sirukortilla tai kännykällä ja avaimet ovat valmiiksi auton sisällä. Auton käytöstä maksetaan kiinteä kuukausimaksu ja kustakin varauksesta käytetyn ajan ja ajettujen kilometrien mukaan. Länsi-Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa autojen yhteiskäyttö on lisääntynyt voimakkaasti jo 1990-luvulta lähtien. Autojen yhteiskäyttö vähentää tarvetta sitoa pääomaa auton omistamiseen. Tästä edelleen pitemmälle viety versio on Suomessa tunnettu käsitteenä vertaisvuokraus¹¹¹.

Peräkärriin ja muiden vaunujen vuokraus

Pääosin St1- ja Shell-verkostoihin tukeutuva Vuokravaunut.fi (CoLeRent Oy) on Suomen suurin perävaunuvuokraamo, joka aloitti toiminnan pääkaupunkiseudulla vuonna 2007. Nykyään yritys on noin 60 vuokrauspaikan valtakunnallinen vuokrausketju. Valikoimassa on noin 15 erilaista vaunumallia ja yli 400 perävaunua.

Useimmat rautakaupat, huonekalukaupat ja tilaa vieviä tavaroita myyvät erikoismyymälät ovat sisällyttäneet palveluihinsa peräkärriin vuokrauksen. Vuokrauksen hinnat ovat yleensä 10-20 euroa päivältä tai vuorokaudelta. Monet ketjut myös myyvät peräkärriä. Vuokraustoimintaa harjoittavia myymäläketjuja ovat esim. Motonet, Biltema, Tokmanni, K-Rauta, Puuilo, Starkki, Minimani ja useat osuuskaupat. Eräät rakennustarvikeliikkeet vuokraavat lyhytaikaisesti peräkärriin jopa ilmaiseksi, mutta vain liikkeestä ostettujen tavaroiden siirtoon. Peräkärriä vuokraavia yrityksiä ovat myös monet konevuokraamot. Muita vuokrattavia kohteita ovat esimerkiksi asuntovaunut ja erilaiset traileerit. Virkistys- ja loma-ajan vuokraustoimintaan kuuluvat esimerkiksi moottorikelkat ja vesijetit.

¹¹⁰ https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/kuluttajat/yhteiskayttoautot

¹¹¹ esim. <https://gomore.fi/autonvuokraus>

4.5 Katsastuspalvelut, hinaustoiminta ja tiepalvelu

Hinausyhteistyö ja tiepalvelu (toimialaluokka 52219 Muu maaliikennettä palveleva toiminta) on järjestetty ammattimaisten hinausliikkeiden toimintana. Lisäksi on vapaaehtoista ja perinteistä tiepalvelutyötä, jota Suomessa on organisoinut Autoliitto ry¹¹². Saksassa vastaava palvelu tunnetaan lyhenteestä ADAC.

Autoliiton tiepalvelu¹¹³ on nykyisin yhä useammin alan yritysten tuottamaa. Yleisen tiepalvelun päyvästäessä voi apuun yhä saada myös tiepalvelumiehen. Vapaaehtoista auttamisperinnettä ylläpitää noin 140 Autoliiton tiepalvelumiestä eri puolilla Suomea. Mikäli tiepalvelumiestä ei ole saatavilla, tarjotaan asiakkaalle vaihtoehtoa, että puhelu yhdistetään Autoliiton hinauskuumppanille. Autoliitolla on eri puolilla Suomea kaikkiaan yhdeksän AL-tiepalvelukeskusta, jotka on järjestetty yhteistyökumppanien kanssa. Niistä saa laajimmillaan kaikki matkan jatkamiseen liittyvät palvelut, kuten autonvuokrauksen, autopesun, kolarikorjaukset, maalaukset, käsinpesut, sisäpuhdistukset ja kiillotukset, huolto- ja korjaamopalvelut, katsastuspalvelut, vetokoukkujen ja peruutustutkien asennukset ja vahinkopalvelun.

Autoliiton kaupallisesta toiminnasta vastaa AL-palvelut Oy. Autoliiton tiepalvelua suositummaksi on tullut suora ohjaus hinauspalveluun, joskin liitto korostaa, että tiepalvelumiehen saaminen paikalle on edelleen hyvä vaihtoehto. Taustalla on Ylen uutisen¹¹⁴ mukaan laajempi muutos autoilijoiden palveluissa. Se alkoi autoliikkeistä ja vakuutusyhtiöistä, jotka alkoivat tarjota uusille autoille matkanjatkamispalvelua. Se on eräänlainen perinteisen tiepalvelun laajempi muoto.

Palvelut ovat merkkikohtaisia, ja niiden sisältö vaihtelee. Suurin osa Autoliitolle tulleista avunpyynnöistä koskee auton käynnistymisongelmia, kuten auton akun tyhjentymistä ja apuvirran tarvetta tai polttoaineen loppumista. Sellaisen tehtävän vapaaehtoinen voisi hoitaa hetkessä.

Ongelma tulee silloin, jos autoa ei saada korjattua ajokuntoon tien päällä. Silloin hinauspalvelu siirtää auton korjaamolle ja toimittaa sijaisauton. Siksi tiepalvelua ei voida hoitaa pelkästään vapaaehtoisin voimin.

Katsastustoiminta pysyi pitkään erillään huoltoasema- ja korjaamotoiminnasta. Kysymys oli lähinnä siitä, voiko sama liike tehdä sekä korjaustyön että tarkastaa ajoneuvon kunnon. Katsastustoiminnan muutoksista käytiin keskustelua 2010-luvun alussa ja huomiota kiinnitettiin erityisesti katsastuspalvelujen hinnoitteluun ja tarkastusten tekijöiden riippumattomuuden varmistamiseen. Lopputuloksena oli, että autokorjaamo- tai huoltoasemayritys on voinut tehdä myös kevyiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksia. Laki katsastustoiminnasta¹¹⁵ tuli voimaan 1.7.2014.

Korona-ajan poikkeuksia¹¹⁶ tehtiin myös tiettyjen katsastukseen ja ajoneuvojen lupiin liittyvien määräaikojen jatkamisesta kuudella kuukaudella kesän alussa 2020.

¹¹² <https://www.autoliitto.fi/tiepalvelu/>

¹¹³ <https://www.autoliitto.fi/tiepalvelu/>

¹¹⁴ <https://yle.fi/a/74-20071496>

¹¹⁵ <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2013/20130957>

¹¹⁶ https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165100/LVM_2023_10.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Katsastuslain muutoksella oli useita tavoitteita:

Katsastuspalvelujen tarjonta ja saatavuus paranevat sekä katsastustoiminnan tehokkuus paranee. Lisäksi pitkällä tähtäimellä uudistuksen nähdään vaikuttavan myönteisesti myös kuluttajien katsastuksesta maksamiin hintoihin. Lakimuutoksella halutaan helpottaa myös alalle tuloa¹¹⁷.

Katsastuslain muutoksella erotetaan raskaan ja kevyen kaluston katsastustoimiluvat toisistaan. Jatkossa esimerkiksi katsastustoimiluvan hankkiville autokorjaamoille on mahdollisuus suorittaa ajoneuvojen määräaikaikatsastuksia. Tämä antaa auton omistajille mahdollisuuden hoitaa tarvittaessa huolto ja katsastus yhden luukun periaatteella. Jatkossa auton mahdollista jälkitarkastusta ei enää sidota alkuperäiseen katsastustoimipaikkaan.

Esimerkiksi autokorjaamo tai vahinkotarkastustoimintaa harjoittava yritys voi saada vain määräaikaikatsastusluvan. Ajoneuvoihin liittyvä muu toiminta on kuitenkin organisoitava katsastustapahtumasta erilleen ja aina saatavilla tulee olla myös pelkkä katsastustoimenpide.

Korjaus- ja huoltotoiminnan sekä katsastuksen välillä tulee olla tiukka raja. Katsastaja ei saa katsastaa omia tai lähipiirinsä autoja eikä itsensä korjaamia ajoneuvoja. Katsastus on jatkossa organisoitava erilleen saman yrityksen muusta toiminnasta. Näillä toimilla varmistetaan katsastuksen riippumattomuus.

¹¹⁷ <https://lvm.fi/-/katsastamiseen-valinnanvaraa-734925>

4.6 Varaosahuolto, erikoispalvelut ja muu liikennepalvelutoiminta

Varaosakauppa kuuluu toimialana laajaan teknisen kaupan kokonaisuuteen. Teknisen kaupan liiton jäsenenä olevassa Suomen Varaosakaupan Keskusliitossa on mukana näkyvästi neljä suurta korjaamo- ja varaosaketjua – AD (Broman-ryhmä), Autoasi (Örum), Autofit (Atoy) ja Fixus (Koivunen/Mekonomen) joilla on runsaasti alueellisia myymälöitä ja varastoja omalle verkostolleen sekä varaosien omaa jakelua.

Suomen ensimmäisiä autoalan tarviketoimittajia on Robert Bosch Oy¹¹⁸, joka perustettiin vuonna 1911. Jo tätä ennen, vuonna 1901 aloitti toimintansa Oy Sandman-Nupnau Ab (Sanup¹¹⁹), joka nykyisin edustaa mm. Q8-öljyjä. Autoalan yleistukkureihin kuuluva Motoral¹²⁰ perustettiin 1958, ja 2000-luvulla siihen yhdistyivät toimintansa 1960-luvulla aloittaneet Tarvikeyhtymä ja Carlake-tuotesarjasta tunnetuksi tullut M Järvi.

Tunnettuja ja edelleen toimivia yrityksiä huoltoasemien tavarantoimittajina ovat mm. vuonna 1934 perustettu Kaha¹²¹, vuonna 1942 aloittanut HL Group¹²² ja uudempina markkinatoimijoina mm. vuonna 2003 perustettu etenkin sähkövaraosien maahantuojana tunnettu Startax¹²³. Huoltoasemayrittäjänä (mm. Esso Pukinmäki vuoteen 2008) tunnetuksi tullut Tapani Holm perusti vuonna 1999 Adita Oy:n¹²⁴, joka on toiminut etenkin sähköosien toimittajana.

Suurimmat autovaraosa- ja tarviketoimittajien myymäläketjut, joilla on myös laajaa yleistarvikemyyntiä ja verkkokauppaa, ovat Suomessa vuonna 2000 aloittanut ruotsalaisomisteinen Biltema¹²⁵, vuonna 1988 perustettu suomalaiset Bromanien vuonna 2007 hankkima Motonet¹²⁶ ja vuonna 2002 perustettu Varaosamaailma¹²⁷.

Öljy-yhtiöiden omat tarvikeosastot pitivät öljykaupan ohella huoltoasemien varaosakauppaa hallinnassaan aina 1990-luvulle asti. Tämän jälkeen EU:n kilpailusäädökset hillitsivät öljy-yhtiöiden puuttumista huoltoasemien tarvikeostojen ohjaukseen, toki toimintatapana jatkui kauppiaiden ja öljy-yhtiöiden yhteinen kampanjointi ja markkinointi. Huoltoasemayrittäjät suuntasivat hankintansa entistä enemmän suoriin ostoihin, sillä etenkin omistajakauppiat suhtautuivat kielteisesti öljy-yhtiöiden ”kauttalaskutuspalkkioihin”.

Talouden murrokset ovat kohdelleet kaltoin niin huoltoasemia kuin tukkukauppaa, suurten mullistusten aikoja oli etenkin 1990-luvun alun lama, jolloin huoltoasemien tarvikekaupan rakenne ja kampanjointi muuttui merkittävästi.

¹¹⁸ <https://www.bosch.fi/>

¹¹⁹ <https://sanup.fi/net/>

¹²⁰ <https://motoral.fi/yritys/>

¹²¹ <https://kaha.fi/>

¹²² <https://hlgroup.fi/>

¹²³ <https://www.startax.net/>

¹²⁴ <https://www.adita.fi/>

¹²⁵ <https://www.biltema.fi/>

¹²⁶ <https://www.motonet.fi/>

¹²⁷ <https://www.varaosamaailma.fi/>

Verkkokauppaa, erikoistumista ja kierrätystä

Verkkokaupan nopea yleistyminen tarjosi kuitenkin autojen varaosa- ja tarvikekauppaan runsaasti uusia toimittajia¹²⁸, samoin autopurkamot¹²⁹ järjestivät tarjolla olevan laajan purkuosavalikoiman internet-pohjaiseksi. Autopurkamoista 34 on mukana nettimyynnissä.

Euroopan komission kesällä 2023 annetun asetusehdotuksen tavoitteena on parantaa ajoneuvojen ja autoteollisuuden kiertotaloutta, materiaalien saatavuutta EU:n alueella sekä vähentää tuontiriippuvuutta. Ehdotuksessa halutaan edistää ajoneuvojen purkamista niiden käyttöiän umpeuduttua, mikä parantaisi mahdollisuuksia saada uudelleenkäytettäviä osia ja kierrätettäviä materiaaleja uusien autojen valmistukseen.

LähiTapiola Pirkanmaa aloitti kesän 2023 aikana 18 kuukautta kestävä kokeilun tamperelaisen autopurkamo Fusti Oy¹³⁰:n kanssa. Kokeilun aikana LähiTapiola Pirkanmaa myy purettavaksi suurimman osan lunastamistaan yli 5-vuotiaista henkilö- ja pakettiautoista. Toimintamallista hyötyvät sekä korjaamot että autoja korjaavat yksityishenkilöt hyötyosien saatavuuden parantuessa.

Varaosakauppaan erikoistuneita huoltoasemia on tunnettu alueellisesti maakunnan ja jopa valtakunnan laajuisesti. Suomen ikääntynyt ja keski-ikältään Euroopan vanhimpiin kuuluva autokanta on toisaalta tarjonnut kaupallisia mahdollisuuksia juuri varaosa- ja tarvikekauppaan erikoistuneille liikkeille. Esimerkkinä mainittakoon vuodesta 1964 toiminut Risto Rämä Oy¹³¹ Kotkassa ja Jämsän Retro-osa¹³², joka on jatkanut alkujaan 1951 rakennetussa kiinteistössä Autoliike Simo Sieväsen toimintaa.

Erikoispalveluita

Ajoneuvojen ”tien päällä” -palvelut ovat rengasalalla oma ammattilaisten alue, jolla vältetään kalliimmat hinausoperaatiot. Ajoneuvojen varustelussa renkaantäyttpaketti on jo pitkään korvannut perinteisen vararenkaan käytön. Tähän markkinaan tarjontaa ovat tuoneet AL-tiepalvelun lisäksi etenkin raskaan kaluston ja ammattiliikenteen yritykset.

Liikennettä palveleviin toimintoihin kuuluu myös pysäköintipalvelut (toimiala 52213 Maksullinen pysäköinti), lähinnä pysäköintialueiden ja -hallien toiminta, matkailuvaunujen talvisäilytys ja polkupyörien pysäköintialueiden toiminta. Pysäköintihalleissa voi olla myös muuta ajoneuvoille tarkoitettua palvelutoimintaa, kuten autojen käsinspesua, sisäpuhdistusta ja pienimuotoisia muita huoltotöitä.

Huoltoasematoimintaan liittyviä aiemmin mainitsemattomia sivutoimialoja ovat olleet akkukauppa ja -huolto, rautakauppa, kodinkonekauppa, matkapuhelinmyynti ja -asennukset, moottorikelkkamyynti, kelkkasafarit, venepalvelut, majoitustoiminta, matkailualueet, pienkonemyynti ja -huolto sekä polttoaineiden toimitukset yrityksille ja kuluttajille omilla säiliöautoilla tai joustavana tankkauspartiona¹³³ pienemmillä ajoneuvoilla.

¹²⁸ esim. <https://www.autodoc.fi/>

¹²⁹ <https://www.varaosahaku.fi/>

¹³⁰ <https://www.fusti.fi/>

¹³¹ <https://www.ristorama.fi/>

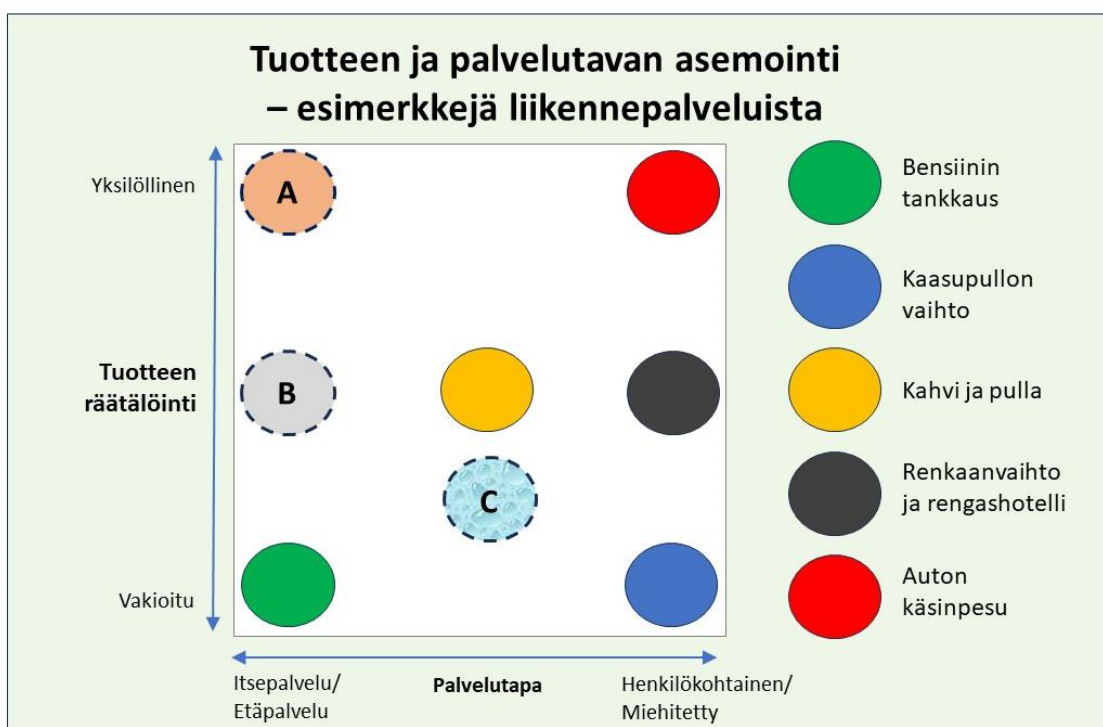
¹³² <https://retro-osa.fi/>

¹³³ <https://www.tankkauspartio.fi/>

5 ASIAKKAIISIIN LIITTYVÄT PALVELUT

Huoltoasemat ja muut liikennealan yritykset käsittävät laajan valikoiman palveluja, tuotteita ja niiden toimitustapoja. Yksinkertaistaminen merkitsee usein valintaa määrän (volyyymi) ja laadun (palvelu) välillä. Muina merkittävänä seikkoina voivat olla tuotteen hinnoittelu, saatavuus, vaihtelu, käytännöllisyys, terveys, mainonta ja ostoyhteys.

Liikennepalvelukauppiiaan näkökulmasta voidaan liikaa yksinkertaistamatta tarkastella myös tuotteen ja palvelun suhdetta sen mukaan, käytetäänkö itsepalvelua ja miten yksilöllinen tuote tai palvelu on. Seuraavaan *kuvaan 27* on sijoitettu muutamia peruspalveluja, jotka edustavat tuotteen sijoittumista tälle kaksiulotteiselle alustalle:



Kuva 27. Tuote ja palvelu voi olla yksilöllinen tai vakioitu ja sitä voidaan tarjota itsepalveluna tai etäpalveluna tai myös henkilökohtaisena/miehitettynä palveluna. Millaiset tuotteet ja palvelut voisivat käyttää asemointia vaihtoehtoisissa A, B ja C? (Kuva: Hannu Laitinen)

Bensiinin tankkaus on 2020-luvulla hyvin paljon itsepalveluun painottunut. Tuote on erittäin homogeeninen, vakioitu, ja siihen liittyy vain vähän yksilöllisyyttä tai palvelua.

Kaasupullon vaihto edellyttää tuotteen konkreettista luovutusta ja uuden pullon vastaanottamista kauppiaalta tai myyjältä. Tuote on yhtä vakioitu kuin bensiinilitran tankkaus, mutta palvelu on henkilökohtaista.

Kahvin ja kahvileivän ostamisessa vaihtoehtoja on runsaasti, joten tuote/palvelu sijoittuu ”neljän tien risteykseen”; monet tuotteet ovat vakioituja, mutta myös räätälöityjä. Palvelu voi olla yhtä hyvin itsepalvelua kuin henkilökohtaista.

Renkaanvaihto ja rengashotellipalvelu ovat melko yksilöllinen palvelutapahtuma, johon liittyy henkilökunnan läsnäolo ja työsuoritus. Asiakkaan on mahdollisuus valita palveluna myös renkaiden säilytys ja renkaiden pesu, ja renkaiden tasapainotus sekä asiaan kuuluvat kunnon tarkastelu. Jopa rengasmutterien jälkikiristys on hyvin konkreettinen suoritus, jolla on merkitystä liikenneturvallisuudelle. Palvelun rytmi on vakioitu, mutta sesonkien aikana kuitenkin varsin nopeasti sujuva tapahtuma.

Auton käsipesu mahdollisine sisäpuhdistuksineen on erittäin yksilöllinen tapahtuma, jota automaatti ei voi hoitaa edes osittain. Vaihtoehtoja tuotteen räätälöinnille on vielä enemmän kuin tavanomaisissa korjaamo- ja rengaspalveluissa.

Kuvassa 27 esitetty tuote A voisi olla esimerkiksi **itsepalvelulounaan** kokoaminen runsaista vaihtoehtoista. Tuote B olisi vähemmän yksilöllinen, mutta täyttäisi monen **verkkopalvelussa** myytävän tuotteen tai palvelun tunnusmerkit, kuten esim. turistiryhmän ryhmäruokailu tai varaosakaupan tietyille automerkille räätälöidyn tuotteen. **Tuote/palvelu C** voi olla auton vuokraus verkosta valituin varustein ja asiakkaalle henkilökohtaisesti luovutettuna tai nouto- tai toimituspizza vakiolistalta pienin lisävalinnoin.

Yksityisen kulutuksen muutoksia viime vuosina

Liikennepalvelualan tuotteiden ja palvelujen kysynnästä voidaan hankkia tietoja yhdistämällä *Tilastokeskuksen* lukuja. Kuluttajahintaindeksin kulutuskorin arvo oli vuonna 2023 **noin 131 miljardia euroa**, kun se vuonna 2022 oli noin 127 miljardia euroa. Yksityisten kulutusmenojen vuosimuutos oli 3,3 %. Yksityinen kulutus on suurin piirtein puolet Suomen bruttokansantuotteesta, muu osa hankinnoista jakautuu yritysten ja julkisten alojen kesken.

Yli puolet, 53,3 % kuluttajahintaindeksin painosta muodostuu asumisen, elintarvikkeiden ja alkoholittomien juomien sekä liikenteen kulutuksesta. Vähiten kulutetaan koulutukseen, viestintään sekä vaatetukseen ja jalkineisiin. Näiden osuus kokonaiskulutuksesta oli yhteensä 6,3 %.

Suurimmat prosentuaaliset muutokset kulutuksessa edellisvuoteen verrattuna olivat muissa tavaroissa ja palveluissa (ryhmä 12), jossa nousua oli 10,6 % sekä asumiseen liittyvissä palveluissa ja materiaaleissa (ryhmä 04), jossa nousua oli 9,4 %. Asumisen osalta kulutuksen arvoa nosti erityisesti asuntolainojen korkojen nousu (2 500 miljoonaa). Muiden palvelujen noususta suurin osa oli vakuutuksissa (580 miljoonaa) ja muissa rahoituspalveluissa eli pankkien ja rahoituslaitosten maksuissa (380 miljoonaa). Kaikkiaan yksityinen kulutus finanssisektorille kasvoi lähes 3 500 miljoonaa vuodesta 2022 vuoteen 2023.

Kulujen selvää taittumista osoittivat elintarvikkeiden hintojen aleneminen, josta tosin puolet tuli vihanneksista, ilmeisesti energialaskun alenemisen takia. Alkoholijuomien kulutuksen lasku painottui viineihin ja oluisiin.

Tässä kappaleessa tarkastellaan **yksityiseen kulutukseen käytettyjä rahamääriä** valikoiduissa hyödykeryhmissä käyttäen apuna kuluttajahintaindeksin vuodelle 2024 päivitettyä painorakennetta ja hyödykekorja¹³⁴. Tällä tarkastelulla liikennepalvelualan yrittäjät voivat poimia tietoja niistä muutoksista, joilla saattaa olla merkitystä heidän liiketoimilleen. *Valikoiduista hyödykeryhmistä näin lasketut taulukot ovat tämän raportin liitteissä sivuilla 110-111.* Kuluttajahintaindeksin tiedot indeksilukuihin julkaistaan kuukausittain Tilastokeskuksen tietokanta-aineistossa.

Liikenne (kuluttajahintaindeksin painorakenteen hyödykeryhmä 07) ja **Ravintolat ja hotellit** (hyödykeryhmä 11) ovat suurin huoltoasemia ja muita liikennettä palvelevia yrityksiä koskeva ryhmä. Näiden ryhmien sisältämät tiedot ovat siis yksityistä kulutusta. Vähentämällä yksityisen kulutuksen määrät majoitus- ja ravitsemisalalan bruttoluvuista saadaan yritysten, ulkomaanmyynnin ja julkisten alojen kulutus.

Kuluttajamyynnin määrä on joissakin hyödykeryhmissä mahdollista rinnastaa suoraan yhdenmukaisen tuotteiden valtakunnallisiin myyntitilastoihin, kuten tyypillisesti yksityiseen kulutukseen kohdistuvat tupakkatuotteet ja rahapelit, joiden myyntikanavana liikennepalveluala on merkittävä tekijä.

Ryhmässä (01) ELINTARVIKKEET JA ALKOHOLITTOMAT JUOMAT voidaan nähdä esimerkiksi korona-kauden vaikutuksia yksityiseen kulutukseen ja muutoksia asiakaskäyttäytymiseen. Kokonaismäärien muutoksien perusteella ryhmässä on useita huoltoasemille tärkeitä tuoteryhmiä.

Ryhmässä (02) ALKOHOLIJUOMAT JA TUPAKKA ovat huoltoasemia kiinnostavina näkyvissä oluet ja tupakkatuotteet.

Ryhmässä (07) LIIKENNE yksityisen kulutuksen määrä on ollut melko tasaista. Kokonaisuudessaan liikenteeseen eri tavoin käytetty kotitalouksien kulutus on viime vuosina ollut 15 miljardin euron paikkeilla, josta poltto- ja voiteluaineisiin noin 4 000 miljoonaa euroa. Ajoneuvojen huoltoon ja korjaukseen käytettiin lähes 2 500 miljoonaa euroa. Yksityiseen kulutukseen tilastoitu varaosakauppa on vuosittain jopa 750 miljoonaa euroa. Näihin nähden voidaan verrata yksityistä kulutusta ajoneuvojen hankintaan – uusia ja käytettyjä autoja hankittu kotitalouksiin 3 000 – 3 300 miljoonalla eurolla.

Ryhmän (11) RAVINTOLAT JA HOTELLIT yksityinen kulutus on ohittanut korona-aikaa edeltäneen ajan luvut ja nousi vuonna 2023 jo 9,7 miljardiin euroon vuodessa. Tästä ravintoloiden, kahviloiden ja muiden ateriapalvelujen osuus oli 8,7 miljardia euroa. Yleisesti ottaen ravintoloiden myynti on jo (nimellisin hinnoin) euromääräisesti ylittänyt koronavuotta edeltäneen vuoden 2019 tason, lähelle 6 000 miljoonaa. Samoin pika-, noutoruoka- ja tilauspalveluihin suuntautunut kulutus nousi takaisin noin 2 000 miljoonan tasolle. Yksityiseen kulutukseen on kirjattu majoituspalveluja lähes 1 000 miljoonaa euroa.

¹³⁴ <https://stat.fi/julkaisu/clmyus8s6bdxo0cutod7fsiol>

5.1 Myymäläpalvelut

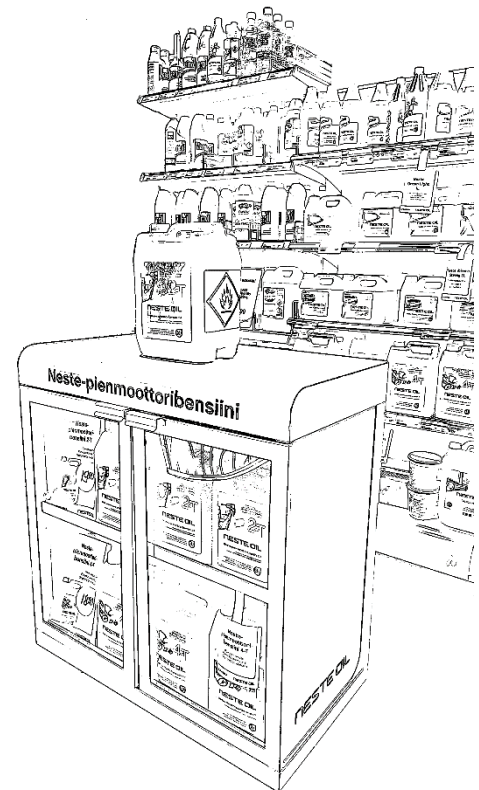
Huoltoasemien asiakasryhmät käsittävät koko autoliikenteen kirjon – ajoneuvot, kuljettajat, matkustajat, ammattiliikenteen, harrastustoiminnan, lomamatkailun, vuodenajat, maantieteelliset alueet, yksityis- ja yritysautot, eri käyttövoimat ja myös vuokratut ajoneuvot.

Asiakkaiden palvelut ovat muotoutuneet ajan myötä yhä uusiin kulutustottumuksiin – huoltoasemilla ruokailu on ollut tavanomaista jo 1970-luvulta alkaen. Taukopaikkana huoltoasemat palvelevat matkailijoita, työmatkoja ja ammattiliikennettä.

Huoltoaseman myymälän valikoimaa rajoitettiin kioskiasetuksen vuosina 1969-1995 sekä valikoimataan että myytävien tuotteiden arvon perusteella. Huoltoaseman etuna oli pitkään vapaa aukioloaika, joka olikin asiakkaiden palvelun kannalta välttämätöntä. Öljy-yhtiöt julkaisivat 1960-1970-luvulla yöpalvelua tarjoavien huoltoasemien luetteloita vuosittain, ja kaupunkien ja pääteiden ulkopuolisissa toimipaikoissa oli parannettu polttoaineen saatavuutta soittokellolla, sillä usein yrittäjä asuin saman kiinteistön yhteydessä ja huolehti näin asiakkaasta poikkeustunteina.

Myymälävalikoiman laajeneminen eteni autoiluun liittyvien tarvikkeiden, varaosamyynnin, rengaspalvelujen ja vapaa-ajan tuotteiden kautta. Useilla alueilla erikoistuttiin asukkaiden, matkailijoiden ja kausituotteiden tarjonnassa. Kalastusvälineet, venetarvikkeet, retkeilyvarusteet ja mökkeilyä varten tarpeelliset palvelut tulivat liikkuville asiakkaille tutuiksi. Pullokaasun myynti oli kätevää hoitaa huoltoasemalla, koska sinne saavuttiin muutenkin autolla.

Huoltoasemien myynti on palvellut laajaa asiakaskuntaa, joka kasvoi autoistumisen ja liikkumisen myötä 1980-luvun lopulle saakka. Nykyaikaisista huoltamoista kiinteistöt ja myymälät ovat kokeneet muutoksia ulkoisten olosuhteiden ja säästöjen tarjoamien liiketoimintamahdollisuuksien avautuessa. Vielä automaattisten jakelupisteiden voimakkaan kasvun kaudella 1990-luvulla huoltoasemat pääsivät laajentamaan tuotevalikoimaansa päivittäistavaroiden, elintarvikkeiden ja alkoholi-juomien myynnillä.



Myymälän laitteisto ja asemien toimintatapa vaihtelee

Liikenneaseman laitteisto, kalusto ja tekniikka on eräiltä osin laajempaa huomiota tarvitseva kuin muussa vähittäiskaupassa, Myyntitiskit, kassakoneet, hyllystöt, kylmäkaapit, jäätelöaltaat, panttien käsittely, LVIS-järjestelmät, valaistus ja vartiointi lienevät toimintatasoltaan samanlaisia, liikkeen laajuus on muuttuva tekijä.

Myymälässä käytettävät näytöt ovat huoltoasemalla hallitsevammassa osassa hinnastoineen ja tuotekuvineen. Saniteettitilat lienevät liikennereittien varrella jopa laajempia kuin tavallisessa

kauppakeskuksessa, samoin siivousta ja vaihtomattoja tarvitaan eri tavoin, koska asiakasliikenne painottuu suppealle alueelle.

Vesipisteet, tuulilasin pesuvälineet ja renkaiden ilmapisteet sijaitsevat yleensä huoltoasemalla, harvemmin vähittäiskaupan pihassa. Huoltoaseman pihalla säilytetään palvelun joustavuuden vuoksi usein lasinpesunesteitä. Palo-osastointiin kiinnitetään huoltoaseman myymälässä erityistä huomiota myynnissä olevien palavien nesteiden, öljyjen, aerosolien ja pakattujen polttonesteiden vuoksi.

Myyntin rakenne poikkeaa liikenneasemalla huomattavasti muusta erikois- ja vähittäiskaupasta. Jopa asematyypin välillä on selviä eroja. Elintarvikkeiden ja alkoholittomien juomien myyntin lisäksi non-food -tuotteiden määrä vaihtelee paikallisen ja liikennevirran perusteella havaitun kysynnän perusteella. Myymälässä massoitellaan sipsien ja suklaan sijaan kausitarvikkeita ja autokemikaaleja.

Henkilökunnan mitoitus painottuu huoltoasemilla selkeästi kokoaikaisiin työsuhteisiin ja vuorotyöhön, kun ravintolapainotteisuus tuo enemmän viikon ja vuorokauden sisäisiä myyntivaihteluita ja osa-aikatyövoiman käyttö on siellä tavallisempaa.

Poikkeamia on vähemmän myymälätyyppien tarvitsemisissä luvissa – hygieniapasseja ja alkoholipätevyyksiä tarvitaan molemmissa, samoin tupakkapisteillä on oltava täysi-ikäinen työntekijä. Huoltoasemilla painopiste turvallisuudessa on selkeästi enemmän polttoainejakeluun liittyvien järjestelmien valvonnassa eikä niitä ulkoisteta samassa mitassa kuin kylmäasemilla. Automaattinen valvonta ja raportointi auttaa tässä suhteessa molempia.

Henkilökohtaista palvelua myymälästä mittarikentälle on tarjolla nykyisin lähinnä huoltoasemilla, yhä harvemmin ravintolapainotteisilla liikenneasemilla. Kyseessä voi olla yksinkertaisesti sulanvaihto, polttoainesäiliön kannen tai korkin sulattelu pakkasella tai pienet auton varusteisiin kohdistuvat korjaustyöt, kuten valojen polttimon vaihto.

Myyntin rakenteessa perinteisen huoltoaseman pääryhmät polttoainemyyntin lisäksi ovat non-food-tuotteet eli autotarvikkeet, kemikaalit, pesu- ja huoltopalvelut ja vaihteleva valikoima vapaaajan tarvikkeita. Elintarvikemyyntissä paikallinen kysyntä ratkaisee, missä määrin myydään juomia, suklaata, sipsejä ja tavanomaisia ruokatarvikkeita. Tupakan myynti voi olla euromääräisesti huomattavasti laajempaa kuin muussa vähittäiskaupassa, jopa 10 – 15 prosenttia sisäkaupan liikevaihdosta.

5.2 Kahvila- ja ravintolapalvelut

Huoltoaseman perinteiset baarit suunniteltiin lähinnä kahvitaukoja ja paikallisia asiakkaita varten. Niissä oli vähän, usein jopa alle 20 asiakaspaikkaa, ja käynti oli erillisestä ovesta tai myymälän ja kahvilan välioven kautta, samoin kahvilassa oli erillinen henkilökunta. Baareissa oli tarjolla lämmintä välipalaa ja virvokkeita.

Majoitus- ja ravitsemisliikkeitä koskevalla asetuksella säädettiin terveydenhoitoasetuksen perusteella tuotteiden esilläpidosta ja pakkaamisesta. Säätelyn pohjalla oli kaiken aikaa laki elinkeinonharjoittamisen vapaudesta, mutta myös kioskiasetuksen raamit olivat pääosin yhtenevät. Ulosmyyntiä koskevat tärkeimmät rajoitukset koskivat aluksi sekä tuotteiden valmistusta että pakkaamista. Vuoden 1980 alusta lukien oli sallittua, että myös paikalla valmistettua ruokaa voitiin myydä mukaan.

Huoltoaseman toimitusmyynti lähellä asuttua keskustaa tai matkailukohdetta lisää palvelujen kysyntää¹³⁵. Asiakaskunnan rakenteen perusteella mahdollisuuksia toiminnan kehittämiseen ovat edelleen catering, ryhmätarjoukset, kokoukset ja juhlatilaisuudet.

Kahviloiden ja ravintoloiden koneet ja laitteet ovat 2020-luvulla perinteisten ja globaalien merkkien tuottamia. Suurkeittiöiden ja HoReCa-ryhmän toimialalle on syntynyt myös laaja kierrätystoiminta ja käytettyjen laitteiden markkinat. Laitehuollon osalta kyse on myös huollosta ja varaosista. Pystyvän huoltopalvelun osaamiseen liitetään usein vaihtokoneen saaminen käyttöön.



Kuva 28. Perinteisen huoltoaseman myymälä ja kahvila. Palvelut, hinnastot ja pikaruokatarjonta hallitsevat myymälää näyttöruuduilla. (Kuva: Hannu Laitinen)

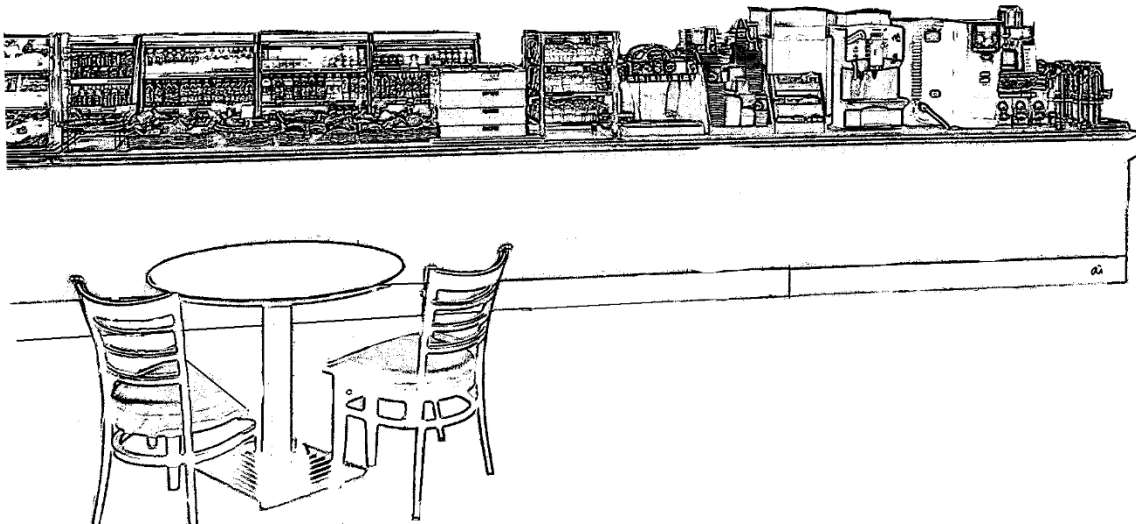
¹³⁵ <https://www.franchiseneews.fi/heinolan-keskusta-sai-oman-rolls-ravintolan-yrittajina-toimivat-minna-ja-petri-wallin>

Ketjujen ravintolabrändit – Tuulet, Motorestit, Simpukat, Hovit

Huoltoaseman ja liikenneaseman työehtosopimuksissa todettiin tämän raportin alussa olevan samoja nimikkeitä kahdessa eri työehtosopimuksessa, toisaalta on huoltoasematyöntekijöitä, jotka voivat palvella myös kahvila- ja ravintolatyössä, toisaalta on liikenneasematyöntekijöitä, joiden pääasiallinen työ on ravintolatehtävissä.

Ketjujen omat brändit jakautuvat tässä suhteessa myös kahteen osaan; on suuria taukopaikkoja ja liikenneasemia, jotka markkinoivat palveluitaan aktiivisesti myös ryhmille ja tilausajoliikenteelle, ja jotka ovat kapasiteetiltaan yli 100 asiakaspaikan ravintoloita. Näitä on sijoittunut enemmän pääteiden varsiin ”piirturietäisyydelle” ammattikuljettajien lakimääräisiä taukoja varten ja palvelemaan suurten kaupunkien runsasta asiakaspotentiaalia.

Toisaalta on kahviloita, lounaskahviloita ja pienempiä ravintoloita esimerkiksi seututaajamissa ja etenkin ”mökkikunnissa”, joissa markkinointi on paikallista, vaihtelevaa ja räätälöidymppää.



Neste-ketjussa suurten liikenneasemien ravintolapalvelut näkyvät pääteiden varsilla ja suurissa kaupungeissa, tyypillisesti yhtiön hallitsemilla liikepaikoilla. Esimerkkeinä ovat 1980-1990-luvulla perustetun ”tuuliketjun” tyypiset isot liikepaikat – kuten 4-tien varressa Mäntsälän Tuuliruusu, Orimattilan Tuuliharja, Jyväskylän Kirri ja Kemin Lapintuuli; 3-tien varrella Vantaan Keimola ja Janakkalan Linnatuuli ja 6-tien varrella Sipoon Rantatuuli ja Loviisan Ankkurituuli.

Kaupunkirakenteeseen tukeutuvia isoja liikenneasemia ovat esimerkiksi Helsingin Eläintarha, Vantaan Tikkurilan Kehä 3, Tampereen Teiskontie, Lahden Karisto ja Rovaniemen Reissumies. Yhtiön (Neste K) runkoverkoston laajuus on noin 70 liikepaikkaa.

Toisaalta omistajakauppiaiden palvelutarjonta on sekin kehittynyt, ja näistä on tullut valtakunnallisesti tunnettuja brändejä, kuten Pukaron Paroni, Jari-Pekka, Kausalan Matkakeidas, Forssan Autokeidas, Pälkäneen Aapiskukko ja Lapinlahdella Matin ja Liisan asema.

St1-verkoston kuuluvat Shellin luoma HelmiSimpukka-konsepti ja yrittäjien kanssa yhteistyössä toteutettu HelmiSimpukka Express -ketju. Toimintatapana St1-verkoston suurimmilla ravintolaliikepaikoilla on ”klusterimalli”, jossa samalla yrittäjällä on useita, jopa kymmenen asemaa operoitavana.

HelmiSimpukka kuuluu Suomen tunnetuimpiin taukopaikkabrändeihin ja ketjulla on runsaasti myös 24 h taukopaikkoja.

Suuret Shell-ketjussa 1990-luvulla perustetut HelmiSimpukat toivat kilpailua etenkin pääteiden var-
sille, mutta myös kaupunkitarjontaan – Mäntsälä, Karjaa, Ruskeasanta, Hirvaskangas, Pihtipudas,
Zeppelin, Ylöjärvi, Parkano, Lapua, Kyyjärvi, Jämsä, Muurame, Liljendal, ja monet muut tunnetut
paikkakunnat. HelmiSimpukka Express (”HEX”) näkyy sekä yhtiön hallitsemilla asemilla että omista-
jakauppioiden liikepaikoilla.

St1:n HelmiSimpukka -asemilla on shop-in-shop-tyylinen tuotelinja **Driver’s Dog**. Päätuotteena ovat
hot dogit, hampurilaiset ja täytetyt lihapiirakat. Tarjonta vaihtelee hiukan HelmiSimpukasta riippuen.
Driver’s Premium -valikoiman burgerit ja rapeat kanafileet täydentävät Driver’s-listaa osassa Helmi-
Simpukoista.

St1- ja Shell-verkoston omistajakauppiat ovat panostaneet ravitsemustoimintaan jo 1980-luvulta
alkaen. Vahvassa markkina-asemassa alueellaan ovat esim. Stormin Kiskokabinetti, Saukkolan Sillin
Talli (myös 1-tien Haukanpesä), Laukaa (”Kankkusen Esso”), Kerimäki, Punkaharju, Petäjäveden Ky-
läseppä, Jämsän Patalahti, Kuopion Levänen (Rauhalahdi) ja Siilinjärven Toivala. Tästä voi päätellä,
että useilla liikepaikoilla on paitsi hyvä paikallinen tunnettuus, myös yrittäjien tuomaa lisäarvoa ja
omaperäisyyttä laajemmalle tunnettuudelle.

Teboil-kauppioiden noin 80 huoltoase-
malla on vahvat ravintolatoiminnot. Tun-
nettuutta nostivat etenkin Nesteen ja
Shellin lisääntyneeseen taukopaikkakil-
pailuun vastanneet Heinolan Tähtihovi,
Lempäälän Pirkanhovi, Hyvinkään Sveit-
sinhovi, Siilinjärven Vuorelan Siilinhovi ja
Närpiön Rantahovi. Kaupungeissa ja taa-
jamissa tuttuja liikepaikkoja ovat monet
perinteiset huoltoasemat, kuten Helsin-
gin Pakila, Itäväylä, Ruskeasuo, Hyvinkään
Kehäkuja, Järvenpää, Keravan Kannisto,
Oulun Tuira ja Kaukovainio, Pirkkala, Tu-
run ”Typhoon”, Suomussalmen Turjan-
hovi sekä Vantaalla Tikkurila ja Tammisto.



Teboil-verkoston kuuluu monilla paikkakunnilla tunnettuja, osa jopa 1950-60-luvulla aloittaneita
omistajakauppioiden liikepaikkoja, esimerkiksi Alajärvi, Jämsä, Kangasniemi, Kitee, Loppi, Simpele ja
Mustasaari. Omistajakauppiaille on usein muuta liiketoimintaa, kuten kuljetustoimintaa, rengas-
kauppaa ja autokauppaa.

Teboilin uusin oma brändi on **Drive-in** konsepti¹³⁶, jossa toimintatapana on tarjota nopea ja helppo
take-away välipala. Drive-in asemilla on autokaista ja kompakteilla asemilla on sisätiloissa 10 asia-
kaspaikkaa. Ensimmäiset Drive-in asemat on avattu alkuvuonna 2024 Viitasaarelle ja Simon

¹³⁶ <https://www.teboil.fi/asemat-ja-palvelut/drive-in/>

Maksniemeen. Drive-in asemia avataan eri puolille Suomea Teboilin automaattiasemien tai Express-automattiasemien yhteyteen. Usealla tontilla on myös ammattiliikenteen D-automaatti.

SEO-verkoston tunnusomainen piirre on ”oma tupa, oma lupa” -periaate. Yksityisten yrittäjien omistama verkosto on kehittynyt yli 45 vuoden aikana etenkin alueilla, jonne suuremmat ketjut ovat ponnastaneet vähemmän. Oma brändinä lanseerattu ”SEO Baari” on käytössä usealla paikkakunnalla. Muutoin SEO-kauppiat ovat omaksuneet kumppanuusmallin, ja pikaruokaketjujen ravintolakonsepteja on runsaasti. Verkoston yli 220 asemasta kahvila/ravintolatoimintaa harjoittaa noin 120 asemaa.

Paikallisilla huoltoasemayrityksillä on usein monipuoliset palvelut ja siten myös kahvila tai ravintola. Näiden toimintatapa ja kahvilakonseptit ovat hyvin paikalliseen kysyntään perustuvia tai tunnettuja paikallisia brändejä, kuten Kyläkaupan bensa-asema (Onnenliekki) Alavuden Tuurissa, Mplus Turussa tai Risto Rämä Oy:n asema Kotkan Jylpyssä.

Gulf-ketjussa on kymmenkunta yrittäjän operoimaa ravintolaa, ja niissä on käytössä sekä omat listat että mahdollisesti valtakunnallinen brändi, kuten Pancho Villa Express Asikkalan Vesivehmaalla.

Seapoint ja monet muut veneasemat toimivat pääosin kausiluonteisesti. Vierasvenesatamien yhteydessä on kesäkaudella vilkasta ravintolatoimintaa etenkin rannikkoreiteillä ja saaristossa, mutta myös sisävesillä on laajasti tunnettuja paikkoja, kuten Vääksyn Majakkapaviljonki.

5.3 Elintarvikemyynti, tuotevalikoima ja aukioloajat

Päivittäistavarakaupan tilastoinnissa 1990-luku oli vahvaa kasvun kautta, ja ajoittain päivittäistavara-kauppioiden yhdistys arvosteli kovasanaisesti huoltoasema-alaa, joka heidän mielestään sai aukioloedun turvin liian helposti asiakkaita. Viimeisenä pisarana lienee ollut ETA-sopimuksen ja kunnallishallinnon uudistuksen vuoksi maaseutukauppojen ja -huoltamoiden tilanne – asemakaavoitetun alueen ulkopuolella eli käytännössä taajamamerkin takana sekä valikoima että aukioloajat olivat vapaita.

Niinpä keskioluen myynti kasvoi tilapäisesti maaseutuhuoltamoilla voimakkaasti. Tämä herätti puolestaan virkamiesvalvonnan ja esityksen alkoholin myynnin rajoituksista, jota päivittäistavarakaupan yhdistys kannatti. Kioskiasetus puolestaan menetti merkityksensä EU:n integraation yhteydessä vapautetun kaupan alan säätelyn vuoksi.

Tilalle tulivat 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa useat vähittäiskaupan aukioloa koskevat uudistukset. Huoltoasemien elintarvikemyynnin arvossa tapahtui selvä käänne alaspäin jo vuonna 2000, ja trendi jatkui, vaikka uusia, enintään 400 m² vähittäismyymälöitä rakennettiin huoltoasemien yhteyteen. Kun samalla miehitettyjen huoltoasemien määrä jatkoi laskuaan ja automaattisten polttoaineiden jakelupisteiden määrä jatkoi kasvuaan, päivittäistavaroiden myynnin lasku jatkui.

Vuoden 2016 aukioloaikamuutos vaikutti negatiivisesti myös suurten päivittäistavaraketjujen myyntiin huoltoasemilla¹³⁷. Ylen uutisessa todettiin, että valtateiden varrella olevat eri ketjujen liikenneasemat pärjäävät yleensä muita paremmin, sillä ihmisten on syötävä, juotava ja käytävä vessassa, ja esimerkiksi kesämökille on kiva viedä tuliaisia. Uutinen raportoi, että esimerkiksi S-ryhmän ABC:n myynti notkahti lähes seitsemän prosenttia, ja ketjun johdosta myönnettiin, että taustalla on paitsi alhainen polttoaineen hinta myös kauppojen aukioloaikojen vapautuminen. Juhlapyhiin myynnin lasku iski ilmeisen pysyvästi.

Nielsenin raportteihin perustuvat vertailut tehtiin tuoreeltaan 2017, juuri vähittäiskauppoja koskeneen viimeisen ja lähes kokonaan vapautetun aukioloratkaisun jälkeen¹³⁸.

Vuoden 2023 katsauksessaan PTY¹³⁹ toteaa pienten myymälöiden merkityksestä:

PIENET MYYMÄLÄT TURVAAVAT TÄRKEITÄ LÄHIPALVELUITA

Pienemmillä myymälöillä on myyntivolyymiaan suurempi merkitys koko maan elintarvikehuollon varmistamisessa ja asuttavuuden säilymisessä. Noin puolet myymäläverkostosta muodostuu pienistä kaupoista, jotka sijaitsevat tyypillisesti lähiöissä, taajamissa ja haja-asutusalueilla.

Ne turvaavat alueidensa elinvoimaa ja huoltovarmuutta ja tarjoavat usein myös muita tärkeitä lähipalveluita, joita ovat esimerkiksi paketti- ja käteispalvelut, apteekin palvelupiste, Veikkauksen pelit sekä liikennepolttoaineiden myynti. Pienten myymälöiden kilpailukyvyistä ja kattavan myymäläverkoston säilymisestä on tärkeää huolehtia myös tulevaisuudessa.

¹³⁷ <https://yle.fi/a/3-9039001> (20.7.2016)

¹³⁸ Huoltoasemat 2020. Huoltoasema-alan toimialaraportti. Tilannekuva ja tulevaisuuden näkymät. Value Set Oy.

¹³⁹ Päivittäistavarakauppa 2023. Päivittäistavarakauppa ry.

Samassa PTY:n vuosijulkaisussa todetaan huoltoasemien päivittäistavaramyynnin olevan noin 135 milj. euroa käsittäen noin 500 huoltoaseman myynnin. Molemmat lukumäärät ovat suurempia kuin kyläkauppojen myynti vuonna 2022 (177 myymälää, 91 milj. euroa). Tämä tukee johtopäätöstä, että huoltoasemat ovat korvanneet osan kyläkaupoista paikallisina monipalvelukeskuksina.

Päivittäistavara-kaupan kokonaisymyynti¹⁴⁰ vuonna 2023 oli 22,9 miljardia euroa. S-ryhmän päivittäistavaramyynti kasvoi edellisestä vuodesta 8,9 prosenttia. Sen markkinaosuus oli 48,3 prosenttia. K-ryhmän päivittäistavaramyynti kasvoi edellisestä vuodesta 3,3 prosenttia. Sen markkinaosuus oli 34,3 prosenttia. Lidlin päivittäistavaramyynti kasvoi edellisestä vuodesta 3,9 prosenttia. Sen markkinaosuus oli 9,6 prosenttia. Muita päivittäistavaraketjuja ovat mm. Tokmanni (3,2 %), Minimani (0,6 %) ja M-market (0,3 %).

Ruokakauppojen myynnissä tapahtui korona-vuoden jälkeen merkittävä muutos, kun välipalat ja mukaan otettavat ruoka-annokset ja valmisateriat nousivat myyntiluvuissa. Valmisaterioiden myynti on ylittänyt viime vuosina 1 400 miljoonan rajan, jota voi verrata esim. pika-, nouto- ja tilausruokapalvelujen 2 000 miljoonaan. Tieto liikennepalvelualan myyntiosuudesta tässä segmentissä puuttuu.



Kuva 29. Lapin Kansa julkaisi jutun keväällä 1999 huoltoasemien palveluista. Huoltoasemat olivat kokeneet ankaran hintakilpailun ja lukuisia konseptimuutoksia.

Kylähuoltamot ja palvelut haluttiin säilyttää. Lehden otsikossa mainittu ”monipalvelukeskus” on edelleen ajankohtainen käsite.

Kuvassa Rovaniemen Esso-kauppias Heikki Alasuutari ja SBL:n järjestösihteeri Hannu Laitinen. Kuva julkaistiin SBL:n 50-vuotishistoriikissa (Veijo Esson jäljillä) keväällä 2011.

Tuotevalikoima ja valvonta

Elintarvikevalvonnan¹⁴¹ tavoitteena on varmistaa, että elintarvikkeet ovat turvallisia ja niistä annettavat tiedot eivät johda kuluttajaa harhaan. Lisäksi varmistetaan, että toiminta, tuotteet sekä tuotteista annettavat tiedot täyttävät elintarvikelainsäädännön vaatimukset. Elintarvikealan yritykset vastaavat omavalvonnallaan, että niiden toiminta ja elintarvikkeet täyttävät lainsäädännön vaatimukset.

¹⁴⁰ <https://www.pty.fi/blog/2024/03/27/paivittaistavara-kaupan-myynti-ja-markkinaosuudet-2023/>

¹⁴¹ <https://www.ruokavirasto.fi/elintarvikkeet/elintarvikeala/valvonta/>

Elintarvikevalvontaviranomaiset arvioivat yrityksen omavalvonnan toimivuutta ja riittävyttä. Elintarvikevalvontaa tehdään elintarvikkeiden kaikissa tuotanto-, jalostus- ja jakeluvaiheissa. Valvonnan on oltava säännöllistä, riskeihin perustuvaa ja tarkoituksenmukaisella tiheydellä toistuvaa.

Tuotevalikoimaan liittyvät erilaiset myyntiluvat ja valvontamaksut. Maksut ovat kiinteitä; tupakan myynnissä myyntipistekohtainen veloitus on johtanut jopa isoimmissa päivittäistavarakaupoissa myynnin rajoittamiseen vain muutamille kassoille. On varsin ymmärrettävää, että myymälöiden tuotevalikoima ja kaapistot on sopeutettu tarkemmin myymälätiloihin ja liikepaikan kysyntään, varsinkin kun liikennepalvelualalla kausivaihtelut voivat olla suuria.

Yhteistyökumppanina ja tavarantoimittajana elintarviketukkukauppaa edustavat tunnetut päivittäistavaraketjuja palvelevat jakeluorganisaatiot, joiden valikoimaan on pääsy myös ketjuun kuulumattomilla yrityksillä. Muutamilla kaupan ryhmillä on myös sisäisiä jakelujärjestelmiä ja omat logistiikkansa.

Tässä jakeluverkostossa pikatukkujen merkitys on varsin suuri huoltoasemille ja liikennepalvelualan yrityksille. Kahviloiden ja ravintoloiden toimituksia edustaa foodservice -toimiala, joka keskittyy vähittäiskaupan ulkopuolisiin yrityksiin¹⁴². Näitä tukkukauppoja ovat mm. Kespro, Meira Nova, Suomen Palvelutukkurit, Valio ja Wihurin Metro-tukku.

Elintarvikemyynnissä tuoretuotteiden, juomien ja jäätelötuotteiden jakelu on pienten yritysten kannalta haasteellisempaa, ja tällä voi olla vaikutusta valikoimaan ja hinnoitteluun.

Tuotevalikoimaa suunnitteleville on viime vuosina tuotu uusia työkaluja, joita suurkeittiöalan ammattilaiset ja päivittäistavaraketjut¹⁴³ ovat olleet kehittämässä. Osa kehitystyöstä on tuottanut uuden työkalun, *Satokausikalenterin*, jota IT- ja konsulttiyhtiö CGI on hyödyntänyt omassa Aromi-palvelussaan¹⁴⁴.

Alkoholilain uudistus 2024

Luvanvaraisia myynnissä olevia tuotteita ovat olleet nikotiinivalmisteet ja yli 2,8 % alkoholia sisältävät alkoholijuomat. Alkoholin valvonta- ja lupajärjestelmää on uudistettu vuoden 2023 aikana¹⁴⁵.

Eduskunnan käsittelyssä keväällä 2024 on hallituksen esitys alkoholilain uudistamiseksi¹⁴⁶.

Esityksen mukaan alkoholijuomien vähittäismyyntiä koskevia säännöksiä muutettaisiin sallimalla luvanvaraiseen vähittäismyyntiin enintään 5,5 tilavuusprosenttia etyylialkoholia sisältävien alkoholijuomien lisäksi myös enintään 8,0 tilavuusprosenttia etyylialkoholia sisältävät käymisteitse valmistetut alkoholijuomat. Erityisesti pienpanimot ovat kannattaneet muutosta ja korostaneet, että niiden erikoisoluiden myynti ei ole nykyisin ollut sallittua kaupoissa.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan kevätkaudella 2024.

¹⁴² <https://www.pty.fi/kaupan-toiminta/paivittaistavaramarkkinat/foodservice-tukkukauppa/>

¹⁴³ esim. <https://www.cgi.com/fi/fi/artikkelit/suurkeittiot-luovat-perustan-suomalaiselle-ruokakulttuurille>

¹⁴⁴ <https://www.cgi.com/fi/fi/tuoteratkaisut/aromi>

¹⁴⁵ <https://www.vitriini.fi/ajankohtaista/alkoholilupien-hakeminen-ja-kasittely-siirtyvat-nykyaikaan.html>

¹⁴⁶ https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_7+2024.aspx

Alkoholijuoman valmistustapaan liittyvän rajoituksen tavoitteena on suojella nuoria, erityisesti tyttöjä, alkoholin käyttöön liittyviltä haitallisilta terveysvaikutuksilta. Rajoitus koskisi selkeästi long drink -juomia, joiden myynnistä yli 90 prosenttia on kotimaista valmistusta.

Vuonna 2022 päivittäistavara-kaupassa myytiin alkoholijuomia noin 1,8 miljardilla eurolla. Alkoholijuomien osuus elintarvikemyynnistä on suurin pienimmissä kaupoissa. Näiden kauppojen elinvoimaisuuteen uudistuksella voidaan arvioida olevan positiivisia vaikutuksia.

Hallitusohjelman toimeenpanoon liittyvänä esityksen on tarkoitus viedä suomalaista lainsäädäntöä eurooppalaiseen suuntaan. Vuoden 2023 lopulla saaduissa lausunnossa kaupan, yrittäjien ja teollisuuden näkemys oli, että esitetystä alkoholin valmistustaparajoituksesta luovuttaisiin ja kaikki alle 8 % alkoholia sisältävät alkoholijuomat valmistustavasta riippumatta vapautettaisiin vähittäismyyntiin.

Huoltoasemilla, liikennemyymälöissä ja kyläkaupoissa esitys todennäköisesti vaikuttaa siten, että maaseudulla tuotevalikoimaa täydennetään siellä, missä etäisyydet alkoholiliikkeeseen ovat pitkiä. Panimojen ja tilaviinien valmistajien vähittäismyynti voi myös kasvaa ja toimintaedellytykset muutenkin kehittyä.

Panimoteollisuuden kotimaan myyntitilastojen¹⁴⁷ mukaan vuonna 2023 sekä oluiden että siiderien myynti laski litramääräisesti, sen sijaan long drink -juomat ja virvoitusjuomat myivät paremmin.

Panimoteollisuuden myyntitilastot 2023				
	2023	2022	Muutos	Muutos
	milj. l.	milj. l.	milj. l.	%
Olut	325,1	334,0	-8,9	-2,7
Siideri	19,0	21,5	-2,5	-11,7
Long drink -juomat*	62,8	54,4	8,4	15,3
Virvoitusjuomat	320,7	314,6	6,2	2,0
Vedet	111,4	112,7	-1,3	-1,1
Kokonaismyynti	839,0	837,1	1,9	0,2

* (ml. muut juomasekoitukset)

Kuva 30. Panimoteollisuuden myyntilukuja vuodelta 2023.

Lähde: Panimo- ja virvoitusjuomateollisuusliiton jäsenyrytykset

Panimo- ja virvoitusjuomateollisuusliiton luvuissa ovat sen jäsenyrytysten kotimaan myynnit (Hartwall, MBH Breweries, Momentin Group, Olvi, Red Bull ja Sinebrychoff). Tilasto ei sisällä liiton ulkopuolisten toimijoiden myyntilukuja eikä tilastoimatonta yksityistuontia.

¹⁴⁷ <https://panimoliitto.fi/tilastot/myyntitilastot/>

Tupakkatuotteiden hinta nousee ja valvonta kiristyy

Markkinoille tulleet uudet tuotteet sähkötupakka ("vape") ja nikotiinipussit ovat saamassa saman tiukan kontrollin kuin aiemmin nuuska ja tupakointivälineet. Tuotteiden valvonnassa seuraavat säädökset tupakanmyynnissä on pidettävä mielessä:

- ✓ *Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta (1137/2016)*
- ✓ *Tupakkalaki (549/2016)*
- ✓ *Sosiaali- ja terveysministeriön asetus tupakkatuotteita ja vastaavia tuotteita koskevista standardeista ja ilmoituksista (592/2016)*
- ✓ *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) (2019/1020) markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin (2004/42/EY) ja asetusten (EY) N:o (765/2008) ja (EU) N:o (305/2011) muuttamisesta*
- ✓ *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2014/40/EU) tupakkatuotteiden ja vastaavien tuotteiden valmistamista, esittämistapaa ja myyntiä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä sekä direktiivin (2001/37/EY) kumoamisesta*

Valviran sivustolla¹⁴⁸ on lisäksi tiivistettynä yleistä valvontaa koskevaa informaatiota.

Tupakkalain alaisten tuotteiden valvonta

Valvira valvoo tupakkatuotteiden, sähkösavukkeiden, täyttösäiliöiden, nikotiininesteiden, höyrystettäväksi tarkoitettujen nikotiinittomien nesteiden sekä poltettavaksi tarkoitettujen kasviperäisten tuotteiden vaatimustenmukaisuutta eli niiden ainesosia, päästöjä, paloturvallisuutta sekä teknisiä ominaisuuksia. Markkinavalvontaan kuuluu myös kyseisten tuotteiden vähittäismyyntipakkausten valvonta.

Kaikkia edellä mainittuja tuoteryhmiä tai -luokkia eivät kuitenkaan koske samanlaiset vaatimukset. Esimerkiksi paloturvallisuutta valvotaan vain savukkeiden osalta, kun taas ainesosia valvotaan kaikista tupakkatuotteista, sähkösavukkeessa käytettävistä nesteistä sekä poltettavaksi tarkoitetuista kasviperäisistä tuotteista.

Valmistaja ja maahantuoja vastaavat siitä, että elinkeinotoiminnassa myyntiin tai muuhun luovuttamiseen tarkoitetut tupakkatuotteet ja vastaavat tuotteet ovat säännösten mukaisia. Valmistajien ja maahantuojiin pitää toimittaa Valviralle ilmoituksia ja raportteja muun muassa tuotteiden ainesosista, päästöistä sekä muista ominaisuuksista ja myyntimääristä.

Hallinnollisia pakkokeinoja

Valvira on markkinavalvontaviranomainen, jolla on käytössään markkinavalvonnan yleislain (laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta) tarjoamat työkalut. Laki sisältää yleiset säännökset markkinavalvontaviranomaisen valvontakeinoista ja hallinnollisista pakkokeinoista erilaisissa markkinoilla olevien tuotteiden vaatimustenvastaisuustilanteissa. Tupakkalaissa puolestaan asetetaan tuotteille ne vaatimukset, joita markkinavalvontasäännösten mukaisesti valvotaan.

Valvira voi esimerkiksi kieltää talouden toimijaa saattamasta markkinoille, asettamasta saataville markkinoilla tai muuten luovuttamasta tuotetta, jos tuote ei ole vaatimusten mukainen. Lisäedellytyksenä tällöin on se, että tuotteen puutteet ovat olennaisia tai se, että tuote saattaa

¹⁴⁸ <https://valvira.fi/tupakka/tuotteiden-valvonta/yleista>

tavanomaisissa ja kohtuudella ennakoitavissa olevissa käyttöolosuhteissa aiheuttaa riskin ihmisten terveydelle, turvallisuudelle, ympäristölle, omaisuudelle tai muulle laissa tarkoitettulle yleiselle edulle. Myös toimenpidemääräys on mahdollista antaa.

Tämän lisäksi Valvira voi kieltää tupakkatuotteen, sähkösavukkeen, nikotiininesteen, höyrystettäväksi tarkoitetun nikotiinittoman nesteen ja poltettavaksi tarkoitetun kasviperäisen tuotteen myynnin ja muun luovuttamisen, jos tuotteesta ei ole toimitettu laissa vaadittuja ilmoituksia ja tietoja.

Valvira voi tehostaa hallinnollista kieltä uhkasakolla. Lisäksi Valvira voi velvoittaa poistamaan lainvastaisen tuotteen markkinoilta.

Kunkin tuoteryhmän osalta Valviran sivustolla on eräitä tarkempia ohjeita, joihin kauppiaan on hyvä perehtyä (tupakkatuotteet, sähkösavukkeet ja sähkösavukenesteet, markkinointi, tupakointikiellot ja laittoman kaupan ehkäisy). Tupakointikiellot tiukkenivat merkittävästi vuonna 2007, jolloin esim. kahviloiden ja ravintoloiden terassien tupakoinnille asetettiin omia rajoituksia.

Yleisinä kieltoina liikennepalvelualallakin merkittävää on, että tupakointi on kielletty rakennuksen sisätiloissa, jotka ovat yleisön tai työntekijöiden käytettävissä tai elinkeinotoiminnassa tuotettujen tai julkisten palvelujen tarjoamista varten asiakkaiden käytettävissä. Tupakointitiloja asianmukaisesti tuuletettuina on joillakin liikepaikoilla edelleen käytössä.

Tupakkatuotteisiin käytetty rahamäärä on ollut vuosina 2018 – 2023 melko tasainen, mikä käytännössä tarkoittaa, että tupakointi on vähentynyt. Käytetty rahamäärä yksittäisillä liikenneasemilla voi silti helposti nousta yli 100 000 euroon, joskin tupakanmyynnistä saatavat palkkiot ovat vähäisempiä kuin monissa muissa nautintoaineissa.

5.4 Muut myymäläpalvelut ja lisäpalvelut



Veikkospelien sijoittuminen huoltoasemien myymälätiloihin on ollut perinteinen asiakaspalvelun ja yhteistyön alue, jossa yhdistyy kätevästi ajanvietteeseen rinnastettava toiminta ja lakisääteinen rahapelien valvonta.

Vuosina 2023-2024 toteutettu muutos edellyttää rahapelien pelaajalta tunnistautumisen julkisissa tiloissa olevan pelin pelaamiseen, arpojen ostamiseen ja veikkauksen kuponkipelien pelaamiseen. Valvonnan lisäksi tunnistautumisen eräänä tavoitteena on lisätä pelaajien omaa kontrollia pelaamisestaan.

Kulttuurin ja vapaa-ajan hyödykeryhmään luettavista rahapeleistä kertyy yksityiseen kulutukseen hieman yli 2 000 miljoonan euron summa. Tunnistautumisen laaja käyttöönotto osui korona-aikaan ja talouskriisin keskelle, ja koko rahapelien myynti aleni jopa 30 prosenttia ja joissain pelimuodoissa enemmänkin.

Nettipelaaminen on lisääntynyt etenkin älylaitteiden kautta tapahtuvana toimintana. Kilpailua pelaajien suosiosta tuovat myös ulkomaiset vedonvälityspalvelut.

Rahapelijärjestelmän uudistamishankkeeseen liittyvässä kuulemistilaisuudessa 28.11.2023 Liikennepalvelukauppiat ry esitti kantanaan, että rahapeliautomaattien hajasijoitusjärjestelmä on säilytettävä¹⁴⁹. Raha-automaattipelaamisen omavalvonta ja pelaamisen hallinta ovat toimialajärjestön mukaan hyvällä tasolla. Raha-automaattien osuus pelihaitoista on pienentynyt niin, että raha-automaattien osuus Peluurin yhteydenotoista on pudonnut 40 % → 10 % vuodesta 2019 vuoteen 2023. Tosin on huomattava, että THL:n tuore tutkimus esittää edelleen huolestumisensa ongelmapelaamisesta¹⁵⁰.

Rahapeliautomaatteja on vähennetty 50 % vuodesta 2019 ja niitä oli vuoden 2023 lopussa noin 9 000. Maksimiautomaattimäärä per myyntipaikka on nykyisin neljä. Rahapeliautomaateista saatava tulot ovat Veikkauksen asiamiehina toimiville liikennepalvelukauppiaille erittäin tärkeitä, sillä palkkiot tilitettiin heille vuonna 2022 noin 4,5 M€. Asiamiespalkkiot takaavat omalta merkittävältä osaltaan palvelujen säilymisen haja-asutusalueilla. Asiamiehina toimivat liikennepalvelukauppiat tuottavat parhaimmillaan/pahimmillaan valtaosan haja-asutusalueen palveluista.

Hallitusohjelman 2023-2027 yhtenä tavoitteena on selvittää pelikoneiden siirtämistä erillisiin valvottuihin tiloihin. Jos tämä tavoite toteutetaan, uhkana on pelikoneiden poistuminen liikennepalvelu- asemilta. Yrittäjillä ei ole mahdollisuutta rakentaa erillisiä pelitiloja. Toimiala on korostanut, että vastuullinen, näkyvä ja avoin rahapeliautomaattien hajasijoitusjärjestelmä on säilytettävä, kun rahapelijärjestelmää uudistetaan.

¹⁴⁹ <https://www.liikennepalvelukauppiat.fi/ajankohtaista/liikennepalvelukauppiat-sisaminist/>

¹⁵⁰ <https://thl.fi/tilastot-ja-data/tilastot-aiheittain/paihteet-ja-riippuvuudet/rahapelaaminen>

Asiamiespalveluita ja kumppaneita

Posti, Matkahuolto ja Alko ovat tunnetuimpia valtakunnallisia toimijoita, jotka ovat sopineet useiden liikennepalvelukauppioiden kanssa asiamiespalveluista. Postin kirje- ja lehtijakelun vähentymistä ovat korvanneet etenkin verkkokaupan nousu ja pakettien jakelu ja lähetys. Matkahuollon jakeluverkostoa huoltoasemayrittäjät ovat tottuneet käyttämään varaosatoimituksissa. Alkon tilauspalvelupisteenä liikennepalvelukauppiat ovat käyttökelpoinen jakelukanava varsinaisen myymäläverkoston jättäessä osan kuluttajista pitkien etäisyyksien päähän palveluista.

Matkailupalvelut ja virkistykseen liittyvät tuoteryhmät ovat huoltoasemille paikallisesti runsas kumppanuusalue. Keväisin puutarhamultien, karikkeiden ja kuivikkeiden täydet lavat ovat tuttu näky mökkikuntien huoltoasemien pihalla. Kalastuslupia, lippuja, kausittaisia tapahtumia ja aktiviteetteja kesätapahtumien luvatussa maassa riittää.

6 LIIKENNEPALVELUALAN YRITTÄJÄT

Huoltoasemat ja liikennepalveluala ovat monen kaupan ja palvelujen alan kasvoina asiakkaille, parhaimmillaan useamman ketjun jälleenmyyjänä ja toiminnanharjoittajana. Monialaisen yrityksen ottaessa useampia edustuksia yrittäjän on hyödyllistä tutustua franchising-alaan. Suomen franchising-yhdistyksellä on tähän erityiseen kaupankäyntimuotoon oppaita ja julkaisuja, kuten aloittavan franchise-yrittäjän opas¹⁵¹, samoin Suomen Yrittäjät neuvoo franchise-yrittäjäksi aikovia¹⁵².

Polttoainejakelua koskevat ketjusopimukset poikkeavat useista muista kaupan ja palvelujen aloista, koska liikepaikkojen määrä on kaavoitukseen perustuvaa ja uusien, kilpailevien liikepaikkojen tarjonta on rajoitettua. Polttonestejakelua harjoittava yrittäjä solmii yleensä yhdeltäostosopimuksen jonkun maahantuontia tai tukkukauppaa harjoittavan ketjun kanssa. EU:n kilpailulakien perusteella tavarantoimittaja voi solmia jälleenmyyjän kanssa kilpailua rajoittavan sopimuksen, ei kuitenkaan viittä vuotta pidemmäksi aikaa, ellei jälleenmyyjä toimi ketjun hallitsemissa kiinteistöissä.

Huoltoasemien kiinteistönomistuksella on ratkaiseva merkitys markkinoiden jakautumiseen. Suurissa kaupungeissa, moottoriteiden ja valtateiden varrella liikepaikkojen perustaminen on ollut mahdollista pääosin kaupungin tai valtion omistamalle maalle, ja näistä valtaosa on luovutettu öljy-yhtiöille. Helsingin, Espoon, Vantaan, Tampereen ja Turun kaupungin huoltoasemista yksityisillä yrittäjillä on hallinnassaan vain kourallinen kiinteistöjä.

Automaattiasemat ovat laajin verkosto lukumääräisesti. Niiden omistus ja operointi on yli 90-prosenttisesti öljy-yhtiöiden omaa toimintaa. Tähän ryhmään kuuluvat sekä kevyen liikenteen automaattit (ns. kylmäasemat) että raskaan kaluston jakelupisteet (D- tai Truck-pisteet). D-pisteet voivat toimia myös samassa tontilla miehitetyn tai kylmäaseman kanssa.

Yrittäjien kannalta tärkeä osa huoltoasemaverkostoa muodostuu omistajakauppiaista (Dealer-Owned, Dealer-Operated eli DODO), joiden liikepaikka on kauppiaan omistama tai muutoin kauppiaan hallinnassa. Näitä asemia oli vuoden 2024 alussa lähes 400 liikepaikkaa Neste-, St1- SEO- ja Teboil-ketjuissa, jonka lisäksi Gulf-asemat, useimmat veneasemat ja eräät yksityiset, paikalliset brändit (ns. valkoiset liput) ovat yrittäjien omistuksessa tai hallinnassa. Näihin yrittäjien liikepaikkoihin on joissakin tapauksissa tehty sopimuksia polttonestemyynnin luovuttamisesta öljy-yhtiölle esimerkiksi maanvuokrasopimuksella tai komissiomyyntiin siirtymällä.

Vuokrakauppiat (Company-Owned, Dealer-Operated eli CODO) ovat öljy-yhtiöiden omassa hallinnassa olevia liikepaikkoja, joissa liikesuhde jatkuu yleensä toistaiseksi voimassa olevalla yhteistointasopimuksella. Miehitettyjä CODO-liikepaikkoja on yhteensä noin 250 asemaa.

ABC-ketjun liikepaikat voidaan laskea joko omistajakauppiaiden tai yhtiöiden operoimaan ryhmään, DODO olisi perusteltu sen vuoksi, että ketjun muodostavat alueosuuskaupat, jotka päättävät kukin itse omien liikepaikkojensa hallinnasta ja operoinnista eli ovat ”dealereitä” omilla asemillaan. Toisaalta ne olisi luokiteltava yhtiövetoiseen COCO-ryhmään, koska osuuskaupat omistavat koko verkoston eikä se perustu yrittäjätoimintaan.

¹⁵¹ https://www.franchiseneews.fi/doc/Tie_Franchisingyrittajaksi_opas_2021.pdf

¹⁵² <https://www.yrittajat.fi/tietopankki/yrittajaksi-ryhtyminen/yritysmuodot/franchising/>

Neste-ketjun polttoainejakelusta vastaa Neste Markkinointi Oy. Ketjun runkoverkosto muodostuu nykyisistä Neste K -asemista, joiden hallintatapaa muutettiin vuonna 2003 siirtämällä liikepaikkojen omistus Best Chain -nimiselle Nesteen tytäryhtiölle. Tytäryhtiö ja nämä asemat (73 kpl) myytiin ulkomaiselle sijoitusyhtiölle vuonna 2006.

Sijoitusyhtiö BC Real Estate Oy on vuokrannut liikepaikat Ruokakeskolle, joka on rekrytoinut toimipaikkoihin kauppiat. Ruokakesko on vuoden 2024 tammikuussa ilmoittanut lopettavansa Neste K -yhteistyön. Suunnitelmien mukaan Kesko vetäytyy 64 Neste K -liikenneaseman toiminnasta vuoden 2024 aikana, ja asemien palvelut jatkuvat Nesteen palveluna¹⁵³. Verkoston päätöksiä runkoverkoston tulevasta organisoinnista on toistaiseksi vain vähän julki lausuttuja odotuksia kauppiaiden ja koko alan keskuudessa, huhtikuun 2024 tilanteessa.

Polttoainekaupasta runkoverkoston asemilla on vastannut Neste Markkinointi Oy, joka on sijoittanut liikepaikoille automaattiset jakelupisteet. Nesteen verkostossa on noin 240 miehitettyä asemaa, joista noin 170 omistajakauppiaita. Automaattitankkaukseen ja raskaan kaluston palveluun on lähes 500 jakelupistettä.

SEO-verkoston kuuluu yli 220 huolto- ja jakeluasemaa, joista noin 170 on miehitettyjä. SEO eli Suomalainen Energiaosuuskunta on toiminut samalla toimintamallilla vuodesta 1978 alkaen, ja sen omistajat ovat itsenäisiä yrittäjiä. SEO-verkostossa on sen verran tingitty kauppiasvetoisuuden periaatteesta, että viimeisen 20 vuoden kuluessa osuuskunta on ottanut operointiinsa tähän mennessä yli 50 automaattia. Tästä huolimatta yrittäjien omistama verkosto on myös eniten yrittäjien operoima verkosto.

Teboilin kauppiasverkoston kuuluu vuoden 2024 alussa noin 80 palvelevaa liikepaikkaa, joiden lisäksi yhtiöllä on laaja automaattiverkosto ja raskaan kaluston D-pisteverkosto, yhteensä yli 200 liikepaikkaa. Teboilin myyntiverkoston miehitettyjen asemien määrä on jonkin verran supistunut vuonna 2022 alkaneiden EU:n pakotteiden seurauksena. Huoltoasemayrittäjät ovat joutuneet tilanteessa sijaiskärsijöiksi. Teboilin perustivat suomalaiset liikemiehet vuonna 1934, joten siitä tulee kuluneeksi 90 vuotta vuonna 2024. Tästä ajasta viimeiset 76 vuotta Teboil ja siihen fuusioitu Suomen Petrooli ovat olleet neuvostoliittolaisessa ja sittemmin venäläisessä omistuksessa.

St1-ketjun kauppiasverkoston kuuluu noin 140 miehitettyä liikepaikkaa, joista omistajakauppiaita noin 50 ja vuokrakauppiaina toimivia HelmiSimpukka- ja HelmiSimpukkaExpress-kauppiaita noin 90. Automaattiasemaverkosto käsittää kylmäasemat ja raskaan kaluston jakelupisteet.

St1 ilmoitti syksyllä 2023, että St1:n ja Shellin välinen lisenssisopimus päättyy vuoden 2025 lopussa. Tämän vuoksi Shell-liikemerkit vaihtuvat vähitellen St1-tunnuksiin. Shell siirsi HelmiSimpukka-ravintolat Restelin hoidettavaksi vuonna 2006, jolloin 56 asemaa siirtyi Tradekan omistamalle ketjulle¹⁵⁴. Tradeka ilmoitti lyhyellä tiedotteella elokuussa 2022, että ketjun edut HelmiSimpukoissa päättyvät 1.9.2022.

Gulf-verkoston kuuluu viitisentoista yksityisten yrittäjien omistamaa jakelupistettä.

¹⁵³ <https://www.kesko.fi/media/uutiset-ja-tiedotteet/sijoittajauutiset/2024/kesko-luopuu-neste-k--liikenneasemista/>

¹⁵⁴ <https://www.ts.fi/uutiset/1074118028>

Öljy-yhtiöiden tunnuksin varustettujen huolto- ja jakeluasemien ja automaattisten jakelupisteiden lisäksi Suomessa toimii omalla yritystunnuksella kymmenkunta huoltoasemaa.

Kauppiasyrittäjien operoimien asemien kokonaismäärä vuoden 2024 alussa on noin 620, jonka lisäksi useimmat maamme monilukuisista veneasemista ovat yrittäjävetoisia. Miehitettyjen tieliikennettä palvelevien asemien määrä yhdessä ABC-ketjussa olevien noin 100 aseman kanssa nousee siten noin 730:een, kun otetaan lukuun ns. valkoisten lippujen eli ketjuuntumattomien yrittäjien asemat.

Maakuntien palvelutaso

Miehitettyjen tai palvelevien asemien määrä eri maakunnissa näyttyy hyvin erilaiselta, kun verrataan väestöä, autokantaa ja palveluasemien lukumääriä. Suurten volyymien taajaan asutuilla alueilla liikenneasemia on suhteellisesti vähemmän kuin keskisen, itäisen ja pohjoisen Suomen maakunnissa. *Raportin liitteenä olevaan taulukkoon* on koottu yhteenlasketut miehitettyjen asemien lukumäärät, tietoja autokannasta ja väestön määrä maakunnittain. Lisäksi on huomattava, että ”rintamaiden” ulkopuolella on paljon muuta ajoneuvokantaa, kuten maa- ja metsätalouskoneita, ja paikoitellen alkutuotannon, kaivostoiminnan ja teollisuuden vaikutus liikennepalvelualan markkinoihin on merkittävää.

6.1 Yrittäjän ketjusopimukset

Huoltoasemat toimivat useimmissa maissa osana polttoainejakelun ketjua. Laajennetussa tarkastelussa koko liikennepalvelualalle on ominaista yhteistyö erilaisten tavarantoimittajien kanssa. Öljyalan suurimmat ketjut ovat maailmanlaajuisia, samoin monet kaupan, hotelli- ja ravitsemistoiminnan ja palvelun alat, kuten 2000-luvulla nousseet maailman suurimmat verkkokaupat.

Elintarvikkeita myydään myös alueellisesti ja tuotteiden koostumus ja tarjonta sopeutuvat pienempiin markkinoihin. Suomen suurimmat ketjut toimivat elintarvike- ja kulutustavaroissa. Ketjuyrityksen omistajana voi olla ketju itse, usean liikepaikan muodostama ketjun oma yritys, kansallinen tai alueellinen yritys, yksityinen yritys tai julkisomisteinen yhtiö tai liikelaitos.

Suurimpien kauppaketjujen kanta-asiakasohjelmat ulottuvat myös polttonestekauppaan ja tukevat niiden eri toimialojen markkinointia. Käytännössä kanta-asiakasalennukset polttoainekaupassa näyttävät olevan myyntiä korkeammilla hinnoilla, josta osa palautetaan asiakashyvityksinä järjestelmän kautta. Näin ollen polttonesteiden hintakilpailuun nämä kanta-asiakasedut vaikuttavat vain nimellisesti ja alennukset tulevat otetuksi huomioon jo tuotteiden tilausvaiheessa.

Poikkeustilanteissa kuten korona-pandemian aikana suuret ketjut kykenivät vaikuttamaan kulutuskäyttäytymiseen mukauttamalla tuotteiden jakelua esimerkiksi keräily- ja noutopalvelulla. Ruoka-kauppoihin ja liikennepalvelualalle on tullut isompaan rooliin take-away eli mukaan myynti ja valmisateriat, jotka kilpailevat vastaavien palvelujen ja juuri pikaruokaketjujen toimitusmyynnin kanssa.

Ketjusopimuksilla pyritään yleisesti tarjoamaan yrittäjille ja kuluttajalle etuja yhtenäisen tuoteilmeen, tuotteiden laadun tai markkinoille sijoittumisen avulla. Huoltoasema-alan ketjukonseptien käsikirjat ovat luonteeltaan franchising-sopimusten tyyppisiä, vaikka huoltoasema-alan päätoimijat, öljy-yhtiöt ovat vältäneet yhteistyösuhteen nimeämistä franchise-toiminnaksi eivätkä kuulu Suomen Franchise-yhdistykseen. Sen sijaan useat pikaruokayritykset kuuluvat kaltaistensa toimijoiden kanssa yhdistykseen ja ovat sitoutuneet noudattamaan Euroopan Franchise-yhdistyksen ja Suomen franchise-yhdistyksen eettisiä sääntöjä.

Huoltoasemien ja liikennepalveluasemien veloitteena useimmissa kauppiassopimuksissa ketjukäsikirjan noudattamisen lisäksi on osallistuminen ketjun markkinointiin tietyllä prosenttiosuudella myynnin liikevaihdosta. Ketjukohtaisesti on määriteltä ja neuvoteltu kauppiasryhmien kanssa, mitkä myynnit lasketaan mukaan markkinointimaksuihin. Esimerkiksi tupakan, alkoholin ja pelituottojen myyntiosuudesta markkinointimaksujen periminen olisi outoa, joten maksun perusteena ovat pääsääntöisesti vakiintuneiden food- ja non-food-tuotteiden ja nimettyjen tuoteryhmien myynnit.

EU:n uusi jakelusopimuksia koskeva asetus säätelee kaupan toimintatapoja ja pyrkii pitämään yrittäjien elinkeinovapauden erillään ketjujen liiallisen määräysvallan käytöstä. Asetus on tullut voimaan 1.6.2022 ja se on voimassa 31.5.2034 saakka.

6.2 Yrittäjävetoiset ketjut kilpailussa

Kilpailutarkastelussa on kaksi olennaista tasoa – ketjujen välinen (myös brändien välinen) kilpailu ja ketjujen sisäinen kilpailu. Toimialan rakenne yhdessä tuotteiden tarjonnan ja jakelukanavien kanssa ohjaa markkinoiden toimintaa. Huoltoasema-ala on vahvemmin lupa- ja tuotesidonnainen kuin esimerkiksi korjaamotoiminta, rengashuolto, kahvilat tai ajoneuvojen vuokraus. Toisaalta tienvarsipalveluissa asiakkaat liikkuvat tyyppillisesti omia reittejään työmatkoilla, harrastuksissa ja lomamatkoillaan, ja asiakas on saatava kiinnostumaan liikennettä ja automatkustajia kiinnostavista palveluista.

Mahdollisuuksia hyötyä yrittäjien keskinäisestä yhteistyöstä on paljon, jopa samalla toimialalla ja kilpailevassa ketjussa olevien yrittäjien kanssa. Tyyppisiä tilanteita ovat yhteishankinnat, tuotteiden ja palvelujen osittainen yhteiskäyttö ja paikallinen markkinointi. Yhteishankintoja kannattaa tehdä tyyppillisesti tuotteissa ja palveluissa, joiden hinta tai saatavuus hyödyttävät hankintoja tekeviä yrityksiä. Esimerkiksi Lapin kokoisella alueella huoltoasemayrittäjät ovat usein tilanneet yhdessä jakelumittarien tarkastukset niin, että matkakulujen ja laskutettujen työtuntien määrä minimoidaan. Tuotteiden ja palvelujen osittainen yhteiskäyttö voi toteutua puolestaan siten, että esimerkiksi kahdella huoltoasemalla on laitekantaa, jota molemmat voivat joustavasti käyttää – kuten jarrudynamometri ja pyörien suuntauslaite. Paikallista markkinointia varten voi suunnitella kausiluonteisia kampanjoita tai markkinoimalla miehitettyjen asemien palveluja.

Ketjutoiminnan muodoista yrittäjien omistamat ja johtamat ketjut ansaitsevat tarkemman kuvauksen. Toimitusketjun hallinnassa (SCM) yrittäjäomisteiset verkostot poikkeavat perinteisistä jakelujärjestelmistä, kun yrittäjät toimivat sekä ostajina, jakelijoina että myyjinä. Logistiikan ratkaisut toimitusketjun eri vaiheissa voidaan nähdä seuraavasti¹⁵⁵ (EVERRAIL GmbH, Berliini, käännetty englannin kielestä konekäännöksenä):

Mikä erottaa perinteisen ketjun asiakaslähtöisestä toimitusketjusta?

Ero perinteisten ja asiakaslähtöisten toimitusketjujen välillä voidaan tiivistää seuraavasti:

Perinteinen toimitusketju:

- 1) Keskittyy kustannussäästöihin ja tehokkuuteen
- 2) Priorisoi sisäiset prosessit ja menettelyt
- 3) Rajoitettu näkyvyys asiakkaiden mieltymyksiin ja vaatimuksiin
- 4) Joustamaton ja hidas vastaamaan asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin
- 5) Ei priorisoi asiakastytyväisyyttä ja uskollisuutta

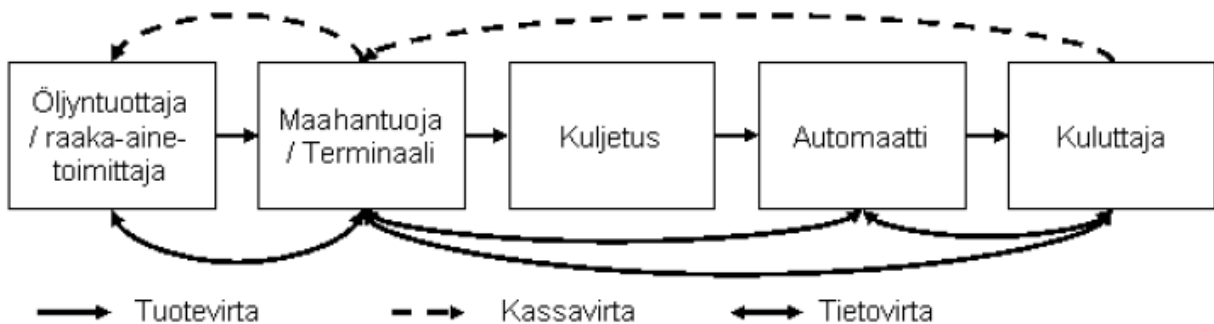
Asiakaslähtöinen toimitusketju:

- a) Keskittyy asiakastytyväisyyteen ja uskollisuuteen
- b) Priorisoi asiakkaiden tarpeet, mieltymykset ja vaatimukset
- c) Tarjoaa reaaliaikaisen näkyvyyden asiakkaiden tarpeisiin ja vaatimuksiin
- d) Ketterä ja reagoi asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin
- e) Parantaa asiakastytyväisyyttä ja -uskollisuutta, lisää myyntiä ja voittoja

¹⁵⁵ <https://rouvia.com/blog/customer-driven-supply-chain>

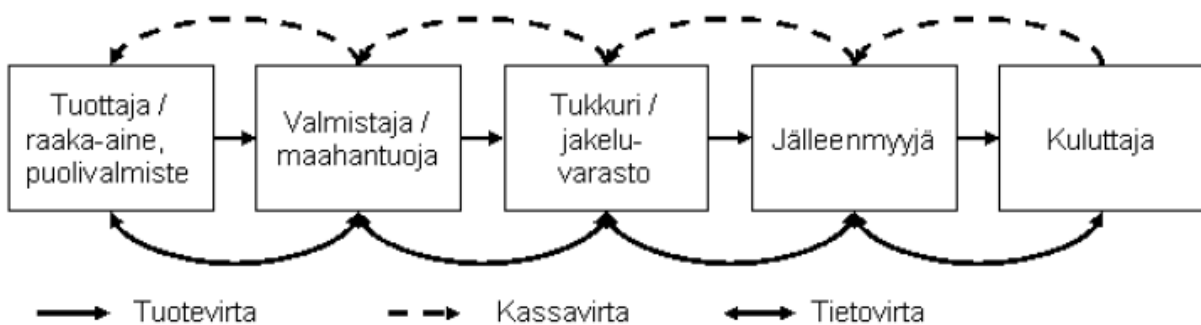
Selvästikin on merkitystä, millaisessa ketjun tilanteessa yrittäjät toimivat ja miten heidän etunsa otetaan huomioon toimitusketjussa. Toimitusketjua ja sen järjestämisvaihtoehtoja voidaan kuvata Suomen polttoainekaupassa ”raaka-aineista – kuluttajalle -ketjuna”. Tähän tarkasteluun on liitettävä myös muiden kuin pääyhteistyökumppanin, polttoaineketjun jakelujärjestelmät. Aluksi tarkastellaan polttoainekauppaa.

Jakeluketjun hallinta raaka-aineista loppuasiakkaalle toteutuu vertikaalisilla, jakeluportaalta toiselle ulottuvilla sopimuksilla. Jakeluketjun perustamisen suuret kustannukset ovat polttoainekaupassa yksi kilpailua rajoittava tekijä. Toimivilla markkinoilla on esimerkkejä sekä yhtenäisistä vertikaalisista jakeluketjuista että vain muutaman jakeluportaan käsittävistä ketjuista. Suomen markkinat ovat olleet 2000-luvulla hyvin keskittyneet, kolmella tai neljällä yhtiöllä on joissakin tuotteissa jopa yli 90 % markkinaosuus. Seuraava kuva 31 havainnollistaa jakeluketjun hallintaa polttoainekaupassa¹⁵⁶:



Kuva 31. Jakeluketjun hallinta öljy-yhtiön suoramyyntimallissa (Laitinen 2007).

Perinteisessä yrittäjäpainotteisessa jakeluketjussa voi olla useampia väliportaita, joiden ei tarvitse olla saman yhtiön määräysvallassa. Kaavamainen esitys asiakaslähtöisestä, valinnanvapauden mahdollistamasta jakeluketjun hallinnasta on myös mahdollinen jakelutapa (Laitinen 2007):



Jakeluketjun kilpailuvaikutuksia ohjaa EU:n ryhmäpoikkeusasetus, joka muutti Suomessa jo ETA-sopimuksen hyväksymisellä (1992) eräitä keskeisiä periaatteita ja asetti ehtoja etenkin polttoaineiden jakelussa mukana olevien osapuolten välisille sopimuksille.

¹⁵⁶ https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/13079/URN_NBN_fi_jyu-2007431.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Vertikaalisten sopimusten säätelyä muutettiin seuraavan kerran jakelusopimuksia koskevalla asetuksella¹⁵⁷ vuonna 1999. Tuolloin rajattiin jakelusopimusten osapuolten markkinaosuuden kynnysarvo 30 prosenttiin, jonka jälkeen kiinnitettäisiin erityistä huomiota markkinavoimaan ja epäasiallisiin sitomisiin. Samalla asetettiin yhdeltäostovelvoitteen sopimuskausi enintään viideksi vuodeksi. Kilpailua koskeva asetus oli voimassa 10 vuotta ja sitä muutettiin edelleen vuoden 2010 ryhmäpoikkeusasetuksella¹⁵⁸ ja vuonna 2022, jolloin täsmennettiin mm. verkkokauppaa koskevia sopimuksia ja niiden valvontaa¹⁵⁹. Asetus on täysimääräisesti voimassa siirtymäkauden jälkeen 1.6.2023 alkaen.

Jakelusopimukseen liittyvät keskeiset käsitteet EU:n kilpailulaissa ovat vertikaalinen sopimus ja kilpailukieltovelvoite.

Vertikaalisella sopimuksella tarkoitetaan sopimusta tai yhdenmukaistettua menettelytapaa, jota sovelletaan sopimuksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan kannalta eri tuotanto- tai jakeluportilla toimivien kahden tai useamman yrityksen välillä ja joka liittyy edellytyksiin, joiden täyttyessä sopimuspuolet voivat ostaa, myydä tai jälleenmyydä tiettyjä tavaroita tai palveluita.

Kilpailukieltovelvoitteella tarkoitetaan mitä tahansa suoraa tai välillistä velvoitetta, joka aiheuttaa sen, että ostaja ei voi valmistaa, hankkia, myydä eikä jälleenmyydä sopimuksessa tarkoitettujen tavaroiden tai -palvelujen kanssa kilpailevia tavaroita tai palveluja, tai mitä tahansa suoraa tai välillistä ostajalle asetettua velvoitetta, jonka mukaan tämän on ostettava toimittajalta tai toimittajan osoittamalta muulta yritykseltä yli 80 prosenttia ostajan sopimuksessa tarkoitettujen tavaroiden tai -palvelujen tai merkityksellisillä markkinoilla niiden kanssa korvattavissa olevien tuotteiden ostojen kokonaismäärästä, joka lasketaan ostajan edellisen kalenterivuoden ostojen arvon perusteella tai määrän perusteella, jos tämä on tavanomainen käytäntö alalla;

Pitkäaikaiset vuokrasopimukset voivat jäykistää markkinoiden toimintaa ja kilpailua

Polttonestejakelussa on 2000-luvulla yhä yleisempää, että öljy-yhtiöt vuokraavat myös omistajakauppioiden liikepaikoilta alueita jakelulaitteiden sijoittamista varten. EU:n kilpailumääräykset eivät rajoita tällaisten sopimusten käyttöä. Niinpä käytössä on runsaasti 5 – 15 vuoden mittaisia maa-alueiden vuokrasopimuksia, joille öljy-yhtiö on sijoittanut bensiinin ja dieselin myyntiä varten säiliöt ja jakelumittarit. Ulkoisesti nämä liikepaikat poikkeavat vain vähän perinteisistä myyntipisteistä. Samoin omistajakauppioiden ja useat osuuskauppojen liikepaikat ovat vuokrauksen kohteena raskasta kalustoa palvelevien jakelupisteiden verkostossa.

Markkinoiden ongelmallisuutta liikepaikkojen hallinnassa kuvaa kuntien maapolitiikan pysähtyneisyys. Huoltoasematonttien luovutuksia on tehty pitkiksi jaksoiksi, jopa 30-40 vuodeksi. Tällaiset käytännöt sulkevat pois markkinoilta uusia ja innovatiivisempia toimijoita, joten kilpailua syntyy harvoin paikallisesti, vaan se käydään lähinnä muodollisena hintakilpailuna ketjujen ja brändien välillä. Tämä

¹⁵⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999R2790>

¹⁵⁸ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:En:PDF>.

¹⁵⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R0720>

aiempina vuosikymmeninä yleistynyt toimintatapa on etenkin 2000-luvulla vailla perusteita, sillä toimintamallit, ketjukonseptit ja asiakaskäyttäytyminen ovat muuttuneet. Tehdyt sitoumukset miehitettyjen palvelujen perustamisesta ja siten työpaikkojen luomisesta ovat joskus jääneet jopa toteutumatta. Vuokraoikeuksien tullessa markkinoiden kannalta huonoiksi öljy-yhtiöt ovat pitäneet kiinni ”saavutetusta edusta” ja neuvotelleet itselleen korvaavan liikepaikan hiljentyneen tai kaavaratkaisujen alle jääneen jakelupisteen tilalle.

Kunnallisiin vuokrasopimuksiin sisältyy ehto, jonka mukaan liikepaikan vuokraoikeutta ei voida siirtää edelleen ilman vuokranantajan suostumusta. Vuokraoikeuden siirtäminen on kuitenkin osoittautunut vaikeaksi olla myöntämättä, koska öljy-yhtiöllä voi olla merkittäviä investointeja ja jopa goodwill-arvoa vuokratessa kohteessa. Luovutustilanteessa ei ole mahdollisuutta valvoa, myydäänkö ketjun mukana oikeutta itse vuokraoikeuden jatkamiseen, vaikka näin näyttää käytännössä tapahtuvan. Kunnan kanssa tehty vuokrasopimus voidaan siten mahdollisesti ”rahastaa” goodwillinä eli aineettomana arvonnousuna osana yrityskauppaa.

Ongelmana on kilpailumahdollisuuksien sivuuttaminen siinä mielessä, että markkinoilla on tapahtunut isommissa ketjukaupoissa vuokraoikeuksien massaluovutuksia, joihin vuokranantaja eli kiinteistöviranomaisen tai lautakunta on antanut suostumuksensa. Tämä menettely on estänyt tehokkaasti yksityisten yrittäjien pääsyn ketjujen hallitsemille markkinoille, mikä on jatkuvana käytäntönä tukenut kilpailua rajoittavaa menettelyä.

EU-määräykset osoittautuivat tehottomiksi kilpailun edistämässä

EU:n kilpailumääräysten uudistaminen vuonna 2000 merkitsi käytännössä huoltoasema-alan omistajakauppiaille markkinatilanteen heilahtamista öljy-yhtiöiden hyväksi samalla, kun liikepaikkojen kustannukset kasvoivat. Kun öljy-yhtiöiden kiinnostus osallistua omistajakauppioiden kanssa investointeihin hiipui, ne näkivät kannattavammaksi sitoa liikepaikat verkostoonsa pitempiaikaisilla vuokrasopimuksilla. Omistajakauppiaille polttonestetoimittajan vaihtaminen viiden vuoden välein saattaa sen jälkeen olla myös aiempaa suurempi taloudellinen riski monien lipunvaihdoista syntyvien kustannusten vuoksi.

Ketjusopimusten määräaikaisuus johti myös vaikeasti säänneltävään kilpailutilanteeseen, koska kyseessä oli tuote, jonka hankintahinta muuttui joka päivä maailmanmarkkinoiden ja valuuttakurssien vuoksi. Polttoainetoimittajalle ei ollut seuraamuksia siitä, että se kilpaili epäterveellä tavalla omien jälleenmyyjiesä kanssa. Monilla muilla, vapaammilla liiketoiminnan aloilla tällainen menettely olisi johtanut nopeasti tavarantoimittajan vaihtamiseen. Siksi on perusteltua todeta, että öljy-yhtiöiden hallitseva asema toimitusketjussa jäi EU:n kilpailumääräyksiä käsiteltäessä liian vähälle huomiolle.

6.3 Päivittäistavarakaupan ketjut syrjäyttävät yksityisiä yrityksiä polttonestekaupassa

Toimialojen valikoima vaihtelee myös isoissa yrityksissä. Esimerkiksi Kesko¹⁶⁰ toimii päivittäistavara-kaupassa, rakentamisen ja talotekniikan kaupassa sekä autokaupassa. Sen toimialat ja ketjut toimivat tiiviissä yhteistyössä kauppiasyrittäjien sekä muiden kumppaneiden kanssa. Keskon ketjutoimintaan kuuluu noin 1 800 kauppaa Suomessa, Ruotsissa, Norjassa, Virossa, Latviassa, Liettuassa ja Puolassa. K-merkistä tunnettu kauppaketju perustettiin vuonna 1940.

Suomen päivittäistavarakaupan markkinajohtaja S-ryhmä¹⁶¹ toimii marketkaupan, tavaratalo- ja erikoisliikekaupan, rautakaupan, liikennekaupan sekä matkailu- ja ravitsemiskaupan liiketoiminta-alueilla. S-Pankki tarjoaa monipuolisia pankkipalveluja koko Suomessa. S-ryhmällä on runsaasti kanta-asiakkuuteen liittyviä kumppanuussopimuksia käyttötavaroiden osalta.

Muutamit alueosuuskaupat palvelevat asiakasomistajiaan myös auto- ja autotarvikekaupassa sekä maatalouskaupassa. Suomen isoihin kaupan alan yrityksiin on noussut 2000-luvulla saksalainen Lidl¹⁶², jonka toimintamallina on yrityksen omistama suora jakeluverkosto ilman yrittäjiä.

Päivittäistavarakaupassa ketjut hallitsevat myös tukkukauppaa ja jakelua, kaikilla kolmella valtakunnallisella ketjulla on jakelu- ja keskusvarastot. Riippumattomia tukkureita ovat elintarviketeollisuuden omat tukut ja pikatukut, joiden myynti on painottunut noutomyyntiin – näitä ovat esimerkiksi Metro-tukku ja Kespro, joiden asiakkaina on etenkin pieniä päivittäistavara-kauppoja.

Kahden suuren, S- ja K-ryhmän merkitys huoltoasema-alan ja liikennepalvelujen rakennemuutoksessa perustuu kolmeen tärkeään asiaan: liikepaikkojen hankintaan, ketjuohjaukseen ja kanta-asiakasjärjestelmiin.

Näistä suurin merkitys on isojen ketjujen vaikutusvallalla liikepaikkarakentamisessa. Kaavoitushankkeissa yksityisillä yrittäjillä on kovin vähän resursseja ja asiantuntemusta suunnitella laajempaa liikepaikkaverkostoa, jolloin uudet kauppakeskusalueet ja liikenteen tärkeät solmukohdat jäävät muuttaman ison kilpailijan kesken jaettavaksi. Ison kauppakeskuksen tontille sijoitetaan vääjäämättömästi polttoaineiden jakelupisteitä, vaikka asiakkaiden tankkaustarve olisi vain kerran tai kaksi kuukaudessa. Siinä mielessä polttoaineet ovat saatavuudeltaan joustavampi hyödyke kuin päivittäistavara. Kyseessä täytyykin olla isojen ketjujen tarve asiakasvirtojen hankkimiseen liikennepalveluun kuluvia hankkeita ohjaamalla.

Ketjuohjauksessa liikepaikkaverkosto toteuttaa omaa etuaan ja yksittäisten tankkausasemien kaa-voituksella on aina vaikutuksia paikallisiin markkinoihin. Kilpailulaista puuttuu tämä tärkeä alue – kunnallisessa ratkaisussa voidaan jättää huomiotta niiden vaikutus paikalliseen kilpailuun, yrittäjyyteen ja työllisyyteen. Yrittäjien toimintamahdollisuudet syrjäytyvät useimmiten isompien, kymmenien tuhansien kerrosneliömetrien hankkeiden tieltä.

¹⁶⁰ <https://www.kesko.fi/yritys/>

¹⁶¹ <https://s-ryhma.fi/tietoa-meista/liiketoiminnot>

¹⁶² <https://corporate.lidl.fi/lidl-yrityksena/historia>

Kanta-asiakasjärjestelmät polttoainekaupassa ovat muuttuneet toimintatavoiltaan. Asiakkaan tunnistamista ja kanta-asiakasetujen kohdistamista varten löydettiin kassajärjestelmien kehityksen yhteydessä hyödylliseksi osoittautunut työkalu – magneettijuovakortti. Korttien käyttötapoja oli alkuun ryhmäetujen markkinointi esim. ammattiliiton tai muun järjestön jäsenille (esim. E-Öljyt/Finnoil tiimikortti) ja kertaluonteinen kortin esittäminen, jolloin kassaan kirjattiin kanta-asiakasalennus. Tietotekniikan mahdollisuudet avasivat hyvitysjärjestelmille uuden aikakauden asiakkaan sitouttamiseen, kun ryhdyttiin tarjoamaan alennuksia kuukauden tai vuoden ostoista.

Poltonestekaupan soveltuvuus kanta-asiakasjärjestelmään alkoi heikentyä olennaisesti sen jälkeen, kun muutamien ketjujen toimintatavaksi omaksuttiin saman alhaisen hinnan tarjoaminen kaikille asiakkaille ilman ketju- tai ryhmälennusta. Poltonestekaupan marginaalien jyrkkä putoaminen automaattisten jakeluasemien rajun hintakilpailun aikaan 2000-luvun alussa teki kanta-asiakasalennuksista keinotekoisia – oli ensin myytävä tuotetta kilpailijoita kalliimmalla ja sitten palautettava ”yli jäämää” asiakkaille.

Tultaessa 2020-luvulle suurten ketjujen hallitseva asema markkinoilla teki mahdolliseksi hinnoittelun irrottamisen perinteisestä sidoksesta hankinta- ja maailmanmarkkinahintaan. Marginaalien vaihtelu on ollut äkillistä ja jopa ennakoidun rytmin mukaista, ilman ulkoisia muutosperustetta hinta on voinut nousta tai laskea samalla alueella 10 – 20 senttiä litralta. Kuluttajan ja polttoainetarvikkeiden itse omistavan ja hinnoittlevan yrittäjän kannalta ilmiöön on vaikea reagoida, saati että asiakkaille pitäisi selvittää, miksi yrittäjä näyttää pitävän kallista hintaa. Kallis hinta jää mieleen – halpa hinta otetaan annettuna.

Ketjujen käyttäytyminen polttoaineen hinnoittelussa on sitäkin arveluttavampaa, kun samat ketjut omilla kauppiassopimuksissaan sopivat yhdessä kauppiaan kanssa edistäväänsä sovitulla tavalla myymälä- ja kahvilatuotteiden menekkiä. Hinta ”kikkailu” jättää kauppiaille vain vähän mahdollisuuksia toimia sopimuksen mukaan, jos öljy-yhtiö päättää hinnoitella polttoaineet esimerkiksi lähialueen automaateilla olennaisesti halvemmaksi kuin miehityksellä asemalla, jonne yrittäjä pyrkii kaikin keinoin saamaan lisää ”lattialiikennettä”.

Tulostavoitteiden kannalta suuren öljy-yhtiön vähittäiskaupan marginaaleilla on niin pieni merkitys, että poikkeamia konsernin tunnusluvuissa tuskin havaitaan. Kyse on silloin enemmän mielikuva-markkinoista.

Tärkeä kysymys, johon on haettava vastauksia, kuuluukin: miten hintasyrjintään löydetään ratkaisu? Ongelmaa on selvitetty 1990-2000-luvulla, yli 30 vuoden aikana usein kilpailuviranomaisten kanssa, ja riittävän näytön puuttuessa selvitykset ovat hyvin harvoin johtaneet mihinkään toimenpiteisiin. Nyt, öljy-yhtiöiden saatua vähitellen yhteisen määräävän ja jopa ylivoimaisen hallinnan poltonestekäytön markkinoista ja hinnoittelusta, ratkaisua on entistä vaikeampi saada aikaan.

POHDINTAA JATKOTYÖSTÄ

Liikennepalveluala ja tiedonhankinta

Huoltoasema- ja liikennepalvelualan yrittäjät tarvitsevat liiketoimintaansa varten tutkittua tietoa ja säännöllistä raportointia. Monipuolisen toimialan ulottuessa useisiin Tilastokeskuksen toimialaluokituksen ryhmiin systemaattinen tiedonkeruu on organisoitava uudella tavalla. Tähän päästää kahta kautta – alalla toimivien yritysten päätoimialojen lisäksi on otettava mukaan sivutoimialoja, joilla on liiketoiminnan kannalta merkitystä.

Tilastokeskuksen lisäksi toimialan taloudellista tietoa on mahdollista hankkia räätälöitynä toimiala-raporttina esimerkiksi Asiakastieto Oy:stä. Tämä voi tapahtua kokoamalla toimialoittain poiminta yritysten Y-tunnuksia ja tilaamalla niitä koskeva raportti.

Finanssialan toimijoilla on runsaasti tietoa asiakkaistaan. Tähän tietoon liittyy salassapitovelvoitteita. Toimialaluokitusta todennäköisesti käytetään finanssiryhmien sisäisessä taloudellisessa arvioinnissa ja yritysten riskianalyseissä. Määräajoin liikennepalveluala voi neuvotella yhteisen raportin tai analyysin tuottamisesta finanssialan kanssa.

Julkisen rahoituksen tahot käyttävät viranomaistietoa taustaselvityksissä. Näiden toimijoiden joukossa on useiden ministeriöiden tietokantoja, joita yhdistämällä voidaan tuottaa tietoa ”data-hub” -tyyppisillä ratkaisulla. Esimerkiksi ympäristöministeriön ja palo- ja pelastustoimen rekistereissä on paljon liikepaikkatietoa huoltoasemista.

Tehokasta ja ajantasaista toimialatietoa saadaan lisäksi jäsenkyselyillä, joita voidaan organisoida esimerkiksi taloudellisen tiedon osalta valtuuttamalla tilitoimisto luovuttamaan yksilöityjä tietoja. Jäsenkyselyiden otantapohjaista tietoa voidaan hankkia nopeasti toteutettavilla sähköisillä kyselylomakkeilla.

Tiedonhankinnan ja liiketoiminnan kehittämiseen on tarpeen hakea rahoitusta julkisilta ja yksityisiltä tahoilta ja tutkimuslaitoksilta, joiden kanssa voidaan tehdä yhteistyötä.

Yrittäjyyden peruskiviä vahvistettava

Yrittäjyyden toimintaedellytyksiin kuuluu elinkeinonvapaus, terve ja toimiva taloudellinen kilpailu ja pääsy rahoituskanaviin, jotka ovat tarpeen etenkin liikennealan vaatimien runsaiden investointien toteuttamiseksi tulevaisuudessa. Julkisen rahoituksen ohjaaminen tasapuolisesti yksityisille pk-yrityksien hankkeille on mahdollista organisoida laajemman toimialaryhmän avulla.

Uusiutuva energia hallitsee mielikuvia

Poliittisilla EU:n ja Suomen kansallisilla päätöksillä on tapahtumassa siirtymä uusiutuvaan energiaan perustuvaan energiahuoltoon, jossa nykyinen fossiilista energiaa käyttävä liikkuminen toteutuu uusien teknologioiden ja muiden toteutettavissa olevien liikkumISRatkaisujen avulla (esim. MaaS). Liikennepalvelualan yritysten valmiutta sopeutua näihin ratkaisuihin on selvitettävä osana tarvittavaa tutkimustoimintaa.

LÄHTEET

Toimialaraportissa tekstiin on sijoitettu kaikki elektroniset lähteet, joita on kaikkiaan 167 alaviitettä.

Painettuja julkaisuja

Autokauppa-alan ja huoltoasematoiminnan sopeutuminen lamaan ja kehitysnäkymät vuoteen 2005. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos (LTT). Helsinki 1997. Sarja B 129.

Auton huolto huoltoasemilla 2000 – 2005. Teknillinen korkeakoulu, Autolaboratorio Kehitystilanneraportti 3/2000.

Bensiiniuutiset 1/2004 ja 2/2004, Liikennepalvelukauppiat ry.

Esso-asemat, luettelo 06/2005.

Huoltoasemat 2020. Huoltoasema-alan toimialaraportti. Tilannekuva ja tulevaisuuden näkymät. Liikennepalvelukauppiat ry, Value Set Oy, Hannu Laitinen.

Kesoilin tarina 1949-1996. (Neste Markkinointi Oy Liikennepalvelu 1998, Matti Toivonen).

Pensapoikii Lahest ja lähelt. Lahden Talousalueen Bensiinikauppiat ry 50 vuotta 1964-2014. Value Set Oy, Hannu Laitinen.

Tutkimus huoltamoalan kehityksestä ja kehitysnäkymistä 1980-luvulla. LTT. Helsinki 1981.

Uusitalo H. 1991. Tiede, tutkimus ja tutkielma. Helsinki. WSOY.

Veijo Esson jäljillä. SBL 50 vuotta 1961-2011. Value Set Oy, Hannu Laitinen.

Öljyalan vuosikirja 1994. Öljyalan Keskusliitto ry. Helsinki 1995.

Liikenne- ja energia-alan yritysten järjestöjä

Suomen Yrittäjät ry:n toimialajärjestöt:

Autoalan Palvelutuottajat ry

Koneyrittäjät ry

Liikennepalvelukauppiat ry

Linja-autoliitto ry

Matkailuajoneuvotuoajat ry

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry

Elinkeinoelämän keskusliiton jäsenjärjestöjä ja kumppanuusyhdistyksiä:

Autoalan Keskusliitto ry AKL - Bilbranschens Centralförbund (Kaupan Liiton Kumppanuusyhdistys)

Autonvaraosakauppiat ry

Autotuoajat ja -teollisuus ry (AT) - Bilimportörerna och -industrin rf

Energiateollisuus ry

Teknisen Kaupan Liitto ry - Tekniska Handelsförbundet rf

Varaosakaupan Keskusliitto ry

Huoltamo- ja liikennepalvelualan vaihtoehtoinen määritelmä

Seuraavat määritelmät liikepaikoista käytetyille termeille on poimittu arkkitehti Erika Salomäen diplomityöstä¹⁶³ (s. 12-14), joka julkaistiin syyskuussa 2021.

Termien määrittely

Huoltoasemat jaotellaan usein eri tyyppeihin niistä löytyvien palveluiden mukaisesti. Puhekielessä käytetyt termit saattavat kuitenkin poiketa tästä jaosta. Lisäksi eri murrealueilla voi olla käytössä eri termejä. Bensiksestä voidaan puhua, vaikka polttoaineena käytettäisiinkin jotain muuta. Toisaalta huoltoasemista puhuttaessa käytetään myös eri huoltoasemaketjujen nimiä. Tiettyyn rakennukseen saatetaan viitata siinä pitkään tai viimeisimpänä toimineen öljy-yhtiön nimellä. Jakeluasematyypeillekään ei ole olemassa täysin yleispätevää jakoa.

JAKELUASEMALLA viitataan kiinteään paikkaan, jossa myydään tai luovutetaan polttoainetta jakelumittarista moottorikäyttöisten ajoneuvojen tai esimerkiksi veneiden polttoainesäiliöihin. Minimissään miehittämätön tai miehitetty jakeluasema käsittää jakelulaitteen sekä säiliön polttoaineen tai kaasun säilytystä varten, mutta myös rakennukset erilaisine palveluineen ovat mahdollisia. Jakeluasema toimii siis yläterminä kaikille asematyypeille (tämä ylätermi poikkeaa tilastokeskuksen toimialaluokituksesta, jossa se on ”Huoltoasema”; kirjoittajan huomautus). Jakeluasemat ovat pääasiassa eriytyneet automaattiasemiksi, kaupunkiasemiksi sekä valtatievarsiasemiksi. Oheispalveluiden määrä vaihtelee sen mukaan, mikä sijainnille on kannattavaa.

HUOLTOASEMALLA TAI PALVELUASEMALLA viitataan sellaiseen jakeluasemaan, josta on saatavissa polttoainemyynnin lisäksi myös muita palveluita. Niitä voivat olla esimerkiksi elintarvikemyymälä, auton pesu- tai huoltopalvelut sekä muut matkailijan virkistystä varten olevat palvelumuodot. Aikaisemmin termillä on viitattu lähinnä sellaisiin jakeluasemiin, joissa on vähintään yksi halli auton huoltamista varten. Nykyään huoltoasema termi on kuitenkin monissa yhteyksissä laajentunut tarkoittamaan myös liikenneasemia. Huoltsikasta saatetaan puhua riippumatta jakeluaseman palvelutasosta. Palveluasemat ovat usein miehitettyjä, mutta esimerkiksi autonpesu saattaa olla automatisoitua.

LIIKENNEASEMALLA¹⁶⁴ tarkoitetaan jakeluasemaa, josta ei ole saatavissa ajoneuvon huoltopalveluita. Yleensä termiä käytetään suurista jakeluasemista, jotka sijaitsevat pääasiassa valtateiden varsilla. Liikenneasemien palvelutarjonta on usein runsas, kuitenkin keskittyen lähinnä ruokailuun ja vähittäiskauppaan.

KYLMÄASEMALLA tarkoitetaan sellaista jakeluasemaa, joka on miehittämätön. Jakelulaitteiston ja mahdollisen katoksen lisäksi ei kylmäasemaan liity muita rakennuksia, rakenteita tai palveluita. Kylmäasemat ovat usein ympärivuorokautisesti auki, sillä tankkaus ja rahastus tapahtuu automaattilla.

¹⁶³ <http://jultika.oulu.fi/files/nbnfioulu-202110019071.pdf>

¹⁶⁴ Diplomityössään Erika Salomäki viittaa lähteenä Huoltoasemakirjaan (Vesterinen 2009, s. 116), jossa jo esitetään varauma termien määrittelyyn.

LIITTEET

Bensiinin, dieselin ja polttoöljyn myynti 2022 maakunnittain

MAAKUNNAT - BENSIININ MYYNTI 2018-2022 (m3)

Lähde: Tilastokeskus

MAAKUNTA	MBE2022	MBE2021	MBE2020	MBE2019	MBE2018
Ahvenanmaa	11 580	10 852	12 263	13 907	13 604
Etelä-Karjala	43 749	49 869	49 166	46 395	47 139
Kanta-Häme	59 644	62 997	63 562	69 515	68 544
Kymenlaakso	64 973	69 229	67 280	69 505	72 149
Päijät-Häme	70 984	73 957	69 305	77 750	80 630
Varsinais-Suomi	158 289	167 913	163 837	176 588	180 788
Uusimaa	416 869	436 106	423 662	464 293	469 427
Etelä-Pohjanmaa	64 265	68 281	67 052	71 000	73 919
Keski-Suomi	87 570	93 661	91 106	99 506	102 858
Pirkanmaa	154 864	162 026	157 594	167 460	172 427
Pohjanmaa	57 220	58 983	58 148	62 283	64 601
Satakunta	72 093	77 153	77 617	84 167	86 632
Etelä-Savo	54 203	59 358	58 367	58 908	63 135
Kainuu	25 113	28 155	27 265	27 463	28 095
Keski-Pohjanmaa	18 155	19 939	19 594	20 980	21 886
Lappi	67 567	71 755	70 716	75 586	75 871
Pohjois-Karjala	57 082	58 335	57 602	56 244	56 911
Pohjois-Pohjanmaa	130 840	132 368	128 724	130 250	132 410
Pohjois-Savo	82 003	88 159	85 846	91 266	92 680
MAAKUNNAT YHT.	1 697 063	1 789 098	1 748 706	1 863 068	1 903 706

Vuonna 2023 moottoribensiinin myynti näytti 2,2 prosentin kasvua ja oli 1 722 698 m3.

Myyntistä 95E10 osuus oli 1 369 471 m3 eli 79,5 prosenttia ja 98E5 osuus 353 228 m3 eli 20,5 prosenttia. Korkeaseosetanolin myyntiluvut puuttuvat tilastoista, koska tilastojen luottamuksellisuus huomioon ottaen tiedon luovuttajia on liian vähän.

Öljytuotteiden kokonaiskulutuksesta (t) moottoribensiinin osuus oli 18,2 prosenttia vuonna 2023. julkaistiin syyskuussa 2023. Vastaavan tilaston vuodelta 2023 odotetaan olevan käytettävissä myös syksyllä 2024.

Bensiinin, dieselin ja polttoöljyn kuntakohtaiset myyntitilastot vuodelta 2018-2022 julkaistiin syyskuussa 2023. Vastaavan tilaston vuodelta 2023 odotetaan olevan käytettävissä myös syksyllä 2024.

MAAKUNNAT - DIESELIN MYYNTI 2018-2022 (m3)

Lähde: Tilastokeskus

MAAKUNTA	DIE2022	DIE2021	DIE2020	DIE2019	DIE2018
Ahvenanmaa	10 548	10 874	12 010	14 393	11 147
Etelä-Karjala	68 514	72 225	67 667	69 533	70 063
Kanta-Häme	104 493	108 066	106 366	112 253	110 704
Kymenlaakso	98 228	102 814	97 859	102 127	106 122
Päijät-Häme	116 640	113 961	117 306	128 561	130 287
Varsinais-Suomi	250 508	262 624	257 145	269 962	273 720
Uusimaa	602 315	625 200	616 959	681 994	686 286
Etelä-Pohjanmaa	132 454	139 281	131 717	135 410	137 220
Keski-Suomi	166 958	177 118	169 814	180 953	184 972
Pirkanmaa	243 471	257 978	253 944	265 547	267 656
Pohjanmaa	100 617	95 817	97 748	102 153	103 615
Satakunta	129 042	135 848	130 870	138 200	140 250
Etelä-Savo	85 539	91 580	89 573	92 878	95 861
Kainuu	53 586	57 185	53 989	53 335	52 724
Keski-Pohjanmaa	45 564	47 979	45 246	46 511	46 964
Lappi	163 999	170 928	163 185	176 535	176 536
Pohjois-Karjala	85 053	85 014	80 997	82 371	84 013
Pohjois-Pohjanmaa	281 904	287 764	272 582	280 077	284 294
Pohjois-Savo	143 901	152 180	148 294	155 262	155 072
MAAKUNNAT YHT.	2 883 335	2 994 436	2 913 271	3 088 055	3 117 505

Vuonna 2023 dieselin myynti näytti 5,1 prosentin vähennystä ja oli 2 726 748 m3.

Myyntin merkittävä alenema oli nähtävissä jo vuoden 2023 alkupuoliskolla Traficomien tilastoiman liikennesuorituksen perusteella, Asiasta julkaistiin artikkeli Bensiiniuutiset-lehden numerossa 6/2023 ja Tilastokeskuksen tiedote vahvisti asian vielä kuljetettujen tonnikilometrien vähenemistä koskevalla uutisella¹⁶⁵.

Öljytuotteiden kokonaiskulutuksesta (t) dieselin osuus oli 31,1 prosenttia vuonna 2023.

Bensiinin, dieselin ja polttoöljyn kuntakohtaiset myyntitilastot vuodelta 2018-2022 julkaistiin syyskuussa 2023. Vastavan tilaston vuodelta 2023 odotetaan olevan käytettävissä myös syksyllä 2024.

¹⁶⁵ <https://stat.fi/julkaisu/clin1s7tm5zpvpm0cutmk5rxyna>

MAAKUNNAT - POLTTOÖLJYN MYYNTI 2018-2022 (m3) Lähde: Tilastokeskus

MAAKUNTA	POK2022	POK2021	POK2020	POK2019	POK2018
Ahvenanmaa	18 549	20 958	20 647	22 343	20 550
Etelä-Karjala	52 834	44 705	44 258	47 532	48 151
Kanta-Häme	66 148	57 712	60 668	59 005	60 526
Kymenlaakso	80 163	69 852	70 050	75 861	71 192
Päijät-Häme	50 782	40 739	43 980	48 566	48 205
Varsinais-Suomi	171 037	176 492	194 509	198 565	204 332
Uusimaa	324 476	257 226	243 226	258 362	260 825
Etelä-Pohjanmaa	88 580	88 216	98 469	92 712	97 562
Keski-Suomi	75 989	82 491	84 782	86 895	89 216
Pirkanmaa	201 836	133 527	142 932	135 645	142 417
Pohjanmaa	105 438	93 633	103 244	99 420	97 364
Satakunta	118 556	110 920	115 472	125 864	129 808
Etelä-Savo	60 327	64 498	62 515	66 292	67 460
Kainuu	74 058	73 002	75 787	69 455	70 295
Keski-Pohjanmaa	35 000	31 581	34 826	36 925	36 507
Lappi	125 924	130 276	126 732	133 112	133 379
Pohjois-Karjala	60 587	62 667	61 055	65 232	65 880
Pohjois-Pohjanmaa	157 722	155 394	150 524	151 544	151 117
Pohjois-Savo	102 695	102 726	99 723	101 833	102 822
MAAKUNNAT YHT.	1 970 700	1 796 614	1 833 400	1 875 161	1 897 609

Vuonna 2023 polttoöljyn myynti näytti 14,7 prosentin vähennystä ja oli 1 683 466 m3.

Myyntin merkittävä alenema näkyi jo alkuvuonna tammi-maaliskuussa ja uudelleen syksyllä. Kysynnän muutoksen taustalla lienee muun energiamarkkinan tilanne ja polttoöljyn suhteellinen edullisuus vuoden 2022 energia- ja talouskriisin seurauksena. Sähkömarkkinat palasivat normaalille tasolle vuoden 2023 kuluessa.

Öljytuotteiden kokonaiskulutuksesta (t) polttoöljyn osuus oli 19,9 prosenttia vuonna 2023.

Bensiinin, dieselin ja polttoöljyn kuntakohtaiset myyntitilastot vuodelta 2018-2022 julkaistiin syyskuussa 2023. Vastavan tilaston vuodelta 2023 odotetaan olevan käytettävissä myös syksyllä 2024.

Miehitetyt huoltoasemat, autokantatietoja ja väkiluku (31.12.2023) maakunnittain

Huoltoasemat, ajoneuvotilastoa ja väestö maakunnittain

Maakunta	Palvelevat huoltoasemat	Autot Yhteensä	Henkilöautot		Paketti-autot	Kuorma-autot	Väkiluku 31.12.2023
			Yhteensä	Yritysten			
MA1 MANNER-SUOMI	722	3 202 564	2 756 015	733 250	343 976	90 086	5 574 011
MK01 Uusimaa	113	852 470	741 263	277 409	86 756	20 992	1 760 144
MK02 Varsinais-Suomi	52	292 673	251 910	64 761	31 317	8 274	490 790
MK04 Satakunta	30	147 194	123 330	25 073	17 957	5 476	211 754
MK05 Kanta-Häme	35	109 396	94 207	23 808	11 574	3 336	169 575
MK06 Pirkanmaa	54	300 978	261 740	66 331	29 489	8 649	539 339
MK07 Päijät-Häme	24	121 601	105 072	27 364	12 281	3 138	204 495
MK08 Kymenlaakso	24	103 573	90 792	22 424	9 809	2 700	158 636
MK09 Etelä-Karjala	27	78 865	69 613	15 926	7 185	1 977	125 190
MK10 Etelä-Savo	34	84 926	72 032	15 282	9 855	2 505	129 896
MK11 Pohjois-Savo	40	147 260	126 193	26 746	16 219	4 172	248 176
MK12 Pohjois-Karjala	29	99 585	85 351	14 430	11 394	2 533	162 312
MK13 Keski-Suomi	47	158 199	137 206	29 234	16 415	4 203	273 319
MK14 Etelä-Pohjanmaa	32	139 476	115 661	21 286	17 802	5 445	190 543
MK15 Pohjanmaa	22	115 310	98 828	17 147	12 930	3 216	177 605
MK16 Keski-Pohjanmaa	25	43 341	36 535	6 894	5 137	1 571	67 742
MK17 Pohjois-Pohjanmaa	58	236 600	204 065	47 504	25 346	6 307	418 212
MK18 Kainuu	11	45 343	38 108	6 542	5 810	1 324	70 149
MK19 Lappi	65	115 022	94 583	23 386	15 659	4 104	176 134

Lähteet:

Miehitetyt huoltoasemat maaliskuu 2024. Value Set Oy.

Ajoneuvokanta, mukana vain liikennekäytössä olevat ajoneuvot, Traficom 31.12.2023

Tilastokeskus, väestön ennakkotilasto 31.12.2023

Yksityinen kulutus ja Kuluttajahintaindeksi (KHI)

Luvut esitetään yksiköllä miljoonaa euroa (M€). Ne on muodostettu kuluttajahintaindeksin (KHI) painorakenteen mukaisesti pohjaluvusta, joka on tilastojen laatimisessa käytetty **Kuluttajahintaindeksin kulutuskorin arvo**. Tämä pohjaluku eli **yksityinen kulutus** oli vuonna 2023 noin **131 miljardia euroa**. Näiden taulukoiden esittämisen tavoitteena on kuvata, miten yksityisen kulutuksen käytettävissä olevat tulot ovat jakautuneet valittuihin hyödykeryhmiin. Liikennepalvelualalle jakautuvaa osuutta ei tilastoida erikseen.

Vuoden 2024 puolella on havaittu, että kuluttajahintaindeksin kuukausittainen muutos on ollut maltilliseksi, eli inflaatio on hidastunut. Seuraavissa taulukoissa (hyödykeryhmät 01, 02, 07, 11) esitetään poimintoja huoltoasemien ja liikenneasemien kannalta tärkeästä yksityisen kulutuksen osuudesta. Luvut ovat vuosilta 2018 – 2023 ja ne ovat kiintein hinnoin eli ne ovat vertailukelpoisia keskenään kultakin vuodelta eivätkä kuvaa esim. ostovoiman muutosta. Kuluttajahintaindeksi sisältää lähes 400 riviä yksityisen kulutuksen tuoteryhmiä. Niihin voi tutustua Tilastokeskuksen sivuilla¹⁶⁶.

Havaintoja muusta yksityisestä kulutuksesta ja sen muutoksista 2018-2023 eli miten kuluttajien ostovoima on koronan ja Venäjän 2022 aloittaman sodan aikana muuttunut:

Kuluttajahintaindeksi koko hyödykekori muuttui tarkastelujakson 2018 – 2023 aikana 106 000 miljoonasta (2018) 131 000 miljoonaan (2023).

Hyödykeryhmässä 04 ASUMINEN, VESI, SÄHKÖ, KAASU JA MUUT POLTTOAINEET kokonaismuutos on ollut suuri: 25 778 M€ (2018) -> 37 850 M€ (2023). Tämä merkitsee käyvin hinnoin indeksin mukaan 18,8 % nousua. Suurimmat muutokset olivat sähkön, kaasun ja muiden polttoaineiden kulutuksen osalla (58,6 %) ja asuntolainojen koroissa (334 %).

Hyödykeryhmässä 09.4.3 Rahapelit muutos on ollut negatiivinen (- 13,1 %), vaikka nimellistä kasvua on ollut (7,4 %). Koronan ja sen jälkeiseen aikaan osunut tunnistautumisen kattava käyttöönotto toi vuosiksi 2020 – 2022 peräti 25 – 40 prosentin pudotuksen, joihinkin pelityyppeihin jopa isomman.

Hyödykeryhmässä 12.5 Vakuutukset nousivat Asumiseen, terveyteen ja liikenteeseen liittyvät vakuutukset nousivat merkittävästi, lähes 150 %.

01 ELINTARVIKKEET JA ALKOHOLITTOMAT JUOMAT

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
01 ELINTARVIKKEET JA ALKOHOLITTOMAT JUOMAT	M €	13 609	13 854	14 347	15 131	16 726	16 413
01.1 Elintarvikkeet	M €	12 314	12 599	13 006	13 752	15 240	14 842
01.1.7.5 Perunalastut	M €	126	114	95	125	154	164
01.1.8.3 Suklaa	M €	335	281	317	312	343	343
01.1.8.4 Makeistuotteet	M €	478	411	436	435	488	493
01.1.8.5 Mehujäät ja jäätelöt	M €	280	275	276	288	307	303
01.1.9.4 Valmisruoat	M €	186	1 088	1 130	1 236	1 443	1 457
01.2 Alkoholittomat juomat	M €	1 295	1 255	1 341	1 379	1 486	1 571
01.2.1.1 Kahvi	M €	363	346	377	404	392	405
01.2.2.2 Virvoitusjuomat	M €	452	428	498	492	569	603
01.2.2.3 Hedelmä-, marja- ja vihannesmehut	M €	300	295	285	275	298	318

¹⁶⁶ https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__khi/statfin_khi_pxt_11xf.px/

02 ALKOHOLIJUOMAT JA TUPAKKA

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
02 ALKOHOLIJUOMAT, TUPAKKA	M €	5 075	5 441	5 553	5 827	5 997	5 568
02.1 Alkoholijuomat	M €	3 419	3 523	3 624	3 822	3 834	3 441
02.1.1 Väkevät alkoholijuomat	M €	798	782	733	754	697	689
02.1.2 Viini	M €	1 163	1 275	1 229	1 370	1 327	1 166
02.1.3 Olut	M €	1 458	1 467	1 663	1 697	1 811	1 585
02.2 Tupakka	M €	1 657	1 918	1 930	2 004	2 162	2 127
02.2.0.1 Savukkeet	M €	1 425	1 653	1 624	1 639	1 698	1 622
02.2.0.2 Sikarit	M €	65	71	86	100	119	117
02.2.0.3 Muut tupakkatuotteet	M €	169	193	221	264	345	389

07 LIIKENNE

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
07 LIIKENNE	M €	15 006	14 995	13 394	14 846	15 194	15 615
07.1 Ajoneuvojen hankinta	M €	3 690	3 718	3 467	3 773	3 439	3 782
07.1.1 Autot	M €	3 291	3 332	3 056	3 314	3 004	3 297
07.1.1.1 Uudet autot	M €	1 169	2 048	1 674	1 781	1 613	1 987
07.1.1.2 Käytetyt autot	M €	2 122	1 285	1 382	1 533	1 391	1 310
07.2 Yksityisajoneuvojen käyttö	M €	8 875	8 670	8 259	9 365	9 225	9 211
07.2.1 Yks.ajoneuvojen varaosat ja lisävarusteet	M €	969	894	942	1 110	1 025	1 133
07.2.1.1 Renkaat	M €	299	285	298	340	335	356
07.2.1.2 Yksityisajoneuvojen varaosat	M €	542	583	617	740	662	748
07.2.1.3 Yksityisajoneuvojen lisävarusteet	M €	127	26	26	30	28	29
07.2.2 Yks.ajoneuvojen polttoaineet ja voiteluöljyt	M €	3 832	3 619	3 163	4 103	4 037	4 127
07.2.2.1 Diesel	M €	709	649	943	1 197	1 219	1 336
07.2.2.2 Bensiini	M €	3 045	2 892	2 155	2 819	2 729	2 726
07.2.2.4 Voiteluaineet	M €	77	77	65	86	89	66
07.2.3 Yksityisajoneuvojen huolto ja korjaus	M €	2 153	2 238	2 261	2 250	2 337	2 389
07.2.4 Muut yksityisajoneuvoihin liittyvät palvelut	M €	1 922	1 920	1 894	1 903	1 828	1 560
07.2.4.2 Käyttömaksut ja pysäköintimaksut	M €	1 431	1 423	1 399	1 381	1 327	1 115
07.2.4.3 Ajo-opetus, ajokokeet, ajokortit ja katsastus	M €	365	370	349	336	342	297
07.3 Liikennepalvelut (tässä: matkustajien kuljetus)	M €	2 441	2 605	1 667	1 708	2 530	2 624

11 RAVINTOLAT JA HOTELLIT

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
11 RAVINTOLAT JA HOTELLIT	M €	7 908	8 198	6 282	6 871	9 125	9 676
11.1.1 Ravintolat, kahvilat ja muut vastaavat	M €	6 043	6 213	4 850	5 340	7 250	7 836
11.1.1.1 Ravint., kahvilat ja virk.paik. myyty ruoka+juoma	M €	3 846	4 242	3 611	3 933	5 386	5 849
11.1.1.2 Pika-, nouto- ja tilausruokapalvelut	M €	2 197	1 972	1 239	1 407	1 864	1 987
11.1.2 Ruokalat	M €	1 123	1 175	929	853	928	878
11.2 Majoituspalvelut	M €	742	810	503	678	946	962

Energian lähteet ja kokonaiskulutus – uutisia 15.4.2024 jälkeen

Kotimainen sähkön tuotanto kasvoi 13 % edellisestä vuodesta ja päästöttömän sähkön osuus nousi 92 %:iin kulutuksesta¹⁶⁷

Sähkön kokonaiskulutus laski 2 % vuonna 2023 ollen 79,8 TWh. Kotimainen sähköntuotanto kasvoi 13 %. Sähkön nettotuonti jatkoi laskuaan. Sähkön nettotuonti laski huimat 86 %. Kotimaisella sähkön tuotannolla katettiin jopa lähes 98 % Suomen sähkön tarpeesta. Sähkön kotimaisen tuotannon osuus sähkön kokonaiskulutuksesta on ollut samaa luokkaa viimeksi 1970-luvun lopussa.

Ydinvoiman tuotanto nousi 35 %, tuulivoiman 25 %, vesivoiman 13 %, verrattuna edellisvuoteen. Myös aurinkovoimalla tuotetun sähkön nousu oli suurta (65 %). Aurinkosähköä tuotettiin kuitenkin vain marginaalinen osuus sähkön kokonaiskulutuksesta (0,8 %). Uusia tuulivoimaloita valmistui vuonna 2023 jälleen useita. Tuulivoiman tuotanto on jo reilun 15 vuoden ajan kasvanut joka vuosi ja tuotanto vuonna 2023 kasvoi uuteen ennätykseen 14,5 TWh:iin. Suomen uusin ydinvoimayksikkö Olkiluoto 3 oli käytössä ensimmäisen kokonaisen vuoden. Tämä näkyi selkeänä kasvuna ydinvoimalla tuotetun sähkön määrässä (32,7 TWh). Ydinvoiman osuus Suomen sähkön kokonaiskulutuksesta nousi ennätykselliseen 41 %:iin. Toiseksi suurin sähkön energialähde kokonaiskulutuksesta ydinvoiman jälkeen oli vesivoima (19 %) ja kolmanneksi suurin tuulivoima (18 %).

Lämpövoimalla eli polttoaineita polttamalla tuotettu sähkö puolestaan väheni edellisestä vuodesta 23 %, sillä vesi-, tuuli- ja ydinvoimalla katettiin Suomen kokonaiskulutuksesta 78 %. Sähkön ja lämmön yhteistuotannolla katettiin sähkön kulutuksesta 17 %, mutta yhteistuotantosähkö väheni viidenneksen edellisvuodesta. Lauhdevoimalla tuotettu sähkö laski 39 % edellisvuodesta kattaen vain 2 % sähkön kulutuksesta.

Vuonna 2023 kotimaisen päästöttömän eli uusiutuvilla energialähteillä ja ydinvoimalla tuotetun sähkön osuus kokonaiskulutuksesta nousi korkeaan osuuteen 92 %:iin. Puupolttoaineilla tuotettu sähkö väheni edelleen edellisvuodesta: sillä katettiin sähkön kulutuksesta 13 %. Kivihiilellä tuotettu sähkö laski puolella edellisvuodesta ja sen osuus sähkön kulutuksesta jäi 2 %:iin. Maakaasulla tuotetulla sähköllä katettiin 0,8 % sähkön kulutuksesta. Maakaasulla tuotetun sähkön määrä laski 28 %.

Ennakkotietojen mukaan sähkön kulutus laski eniten teollisuudessa ja rakentamisessa, yhteensä 7 % edellisvuodesta. Palveluiden ja julkisen sektorin kulutus laski lähes 3 %. Koti- ja maataloussektorin kulutus laski lähes 1 % vuonna 2023.

Sähkön nettotuonti kattoi vain 2 % Suomen sähkön kokonaiskulutuksesta. Tämä on poikkeuksellisen pieni osuus: jo reilun 10 vuoden ajan nettotuonnin osuus sähkön kokonaiskulutuksesta on ollut luokkaa 15–24 %. Sähkön nettotuonti lasketaan vähentämällä vienti tuonnista. Sähkön suurimpana nettotuojana jatkoi Ruotsi. Vuoden 2023 aikana Venäjältä ei tuotu Suomeen sähköä. Ruotsista ja Norjastakin tuodun sähkön määrät laskivat huomattavasti: nettotuonti Ruotsista laski 45 % ja Norjasta 14 %. Sähkön nettovienti Suomesta Vieroon kasvoi lähes 3 % vuonna 2023.

Tilastokeskuksen ennakkolliset tiedot perustuvat Energiateollisuus ry:n tuottamiin sähkötilastoihin. Tietoja sähköntuotannon polttoaineista on täydennetty muiden tietolähteiden perusteella Tilastokeskuksessa.

¹⁶⁷ <https://stat.fi/julkaisu/cln2zc9wg8fgb0cut7vm9hil8> (17.4.2024)

Liikennepalveluala Toimialaraportti 2024



Hannu Laitinen
Value Set Oy

Liikennepalveluala on suomalaisessa elämäntavassa yhdistelmä uutta ja samalla hyvin perinteistä. Globaali maailma näyttäytyy ketjuina, brändeinä ja uudenlaisena suhteena palveluihin ja ympäristöön.

Bensiinipumput 1950-luvulla, uudet tuontiautot ja uudet huoltoasemat 1960-luvulla, öljynkulutuksen huippu 1970-luvulla, ympäristöasioiden käsittely 1980-luvulla, markkinoiden vapautuminen 1990-luvulla ja liikenteen uudet käyttövoimat biokaasu ja sähkö 2000-luvulla ohjaavat käsitystämme liikkumisesta.

Palvelumittarit ja huoltiksen baari ovat muuttuneet autojen ja asiakkaiden monipuolisiksi palvelukeskuksiksi. Liikkumisen energiahuolto on ottamassa 2020-luvulla haltuun geopolitiikan, talouden epävarmuuden ja ilmastohuolien tulevaisuuden ratkaisuja.

Teknologian kyvykkyyksiin luottaminen tuo autoihin liittyvät palvelut lähelle. Henkilökohtaista palvelua tarjoavat yritykset kilpailevat automaattisten maksujärjestelmien ja itsepalveluun kehitettyjen uusien sovellusten ja palvelujen kanssa.

Huolenpito asiakkaista on vahva viesti markkinoinnissa ja verkostojen nivoutumisessa klustereiksi. Liikennepalvelualan yrittäjälle volyymiin painottuva myymälä- ja ravintolatarjonta avaa uudelleen markkinan, jossa asiakas saa tuntea itsensä tärkeimmäksi, yksilölliseksi.

Uuden lähestymistavan liikenteen ja asiakkaiden palveluihin tarjoava raportti ottaa kantaa lähiajan kehityksen kannalta olennaiseen kysymykseen. Liikkuminen on osa ihmisen luontoa ja siihen avautuu lisää mahdollisuuksia liikennepalvelualan yrittäjien työn tuloksena.

