



Huoltoasemat

2020

– toimialaraportti

Huoltamoalan tilannekuva ja kehitysnäkymät

Hannu Laitinen

Value Set Oy

Huoltoasemat 2020 – toimialaraportti

Huoltamoalan tilannekuva ja kehitysnäkymät

Tekijä	© 2020 Value Set Oy ja Hannu Laitinen
Kustantaja	Value Set Oy (Y-tunnus 1899802-4)
Valmistaja	BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa
Saatavuus	Kirja julkaistaan tilauksesta painettuna ja on saatavana lisäksi pdf-muodossa ja e-kirjana. Tilaukset: https://www.bod.fi/kirjakauppa/

Vastuu aineistosta *Tutkimuksen tilaajina ovat huoltamoalan kauppiasorganisaatiot: Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Suomen Bensinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry, Neste-Kauppiaat ry, St1 Kauppiaat ry ja Teboil-Kauppiaat ry. Tutkimusta on lisäksi tukenut Autoalan Tiedotuskeskus.*

Toimialaraportissa esitetyt arviot ja johtopäätökset perustuvat lueteltuihin lähteisiin, tekijän omaan työhön ja kokemuksiin eivätkä sellaisenaan edusta raportin tilaajien näkemyksiä.

Raportin laadintavaiheessa tilaajien edustajat ovat esittäneet kommentteja tilannekuvaan, lähiajan kehittämiskohteisiin ja johtopäätöksiin. Nämä seikat on otettu huomioon raportissa.



ISBN 978-952-67836-5-9 (nid.)

Sisältö

1	JOHDANTO	7
2	TOIMIALATUTKIMUS JA HUOLTOASEMA-ALA	11
2.1	HUOLTOASEMAN JA TOIMIALAN MÄÄRITELMÄ	16
2.2	KEHITYSTRENDIT 2000-LUVULLA – KONSEPTIEN ESIINMARSSI	19
2.3	TUOTTEIDEN ERILAISTAMINEN JA KILPAILU	21
2.4	YRITYSKAUPAT JA MUUTOKSET VERKOSTOISSA	23
3	HUOLTOASEMIEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ	27
3.1	TOIMIPAIKAT, KETJUT JA PALVELUT	27
3.2	LIIKEPAIKKOJEN HALLINTA	29
3.3	MAANKÄYTTÖ, RAKENTAMINEN JA YMPÄRISTÖ	31
3.4	HUOLTOASEMATOIMINTAA KOSKEVAT KESKEISET SÄÄDÖKSET	32
4	MARKKINAT JA KILPAILU	35
4.1	TUOTTEET, VOLYYMIT JA MARKKINAOSUDET	35
4.2	JAKELUSOPIMUKSET, JAKELUKANAVAT	39
4.3	HINNOITTELU JA KILPAILUKYSYMYKSET	41
4.4	AUKIOLOAJAT JA TAVARAVALIKOIMA	48
4.5	PALVELUVALIKOIMA, OHEISPALVELUT	50
5	ALUEELLINEN KEHITYS	55
5.1	VERKOSTOT JA KYSYNTÄ MAAKUNNITTAIN	55
5.2	AUTOKANTA, ALUEELLINEN JAKAUTUMINEN	56
5.3	HUOLTOASEMAT JA KAUPUNKIVERKKOSELVITYKSET	60
6	HUOLTOASEMA-ALAN KANNATTAVUUS	64
6.1	TOIMIALAN TALOUDEN TUNNUSLUVUT	66
6.2	PÄÄOMAT JA INVESTOINNIT	69
6.3	VEROTUKSEN VAIKUTUS YRITTÄJÄN JA ÖLJY-YHTIÖN TALOUTEEN	71
6.4	POLTTONESTEIDEN HANKINTA JA MYYNTI	73
7	KEHITTÄMISKYSYMYKSET	76
7.1	UUSIUTUVAT POLTTOAINEET, YMPÄRISTÖ JA TURVALLISUUS	79
7.2	SOPIMUKSET, VARASTOINTI JA KULJETUKSET	86
7.3	PALVELUT, ELINKEINOVAPAAUS JA TOIMIALAN KEHITYS	88
7.4	AUTOMAATIO JA MAKSUJÄRJESTELMÄT	92
7.5	VERKKOKAUPPA	93
7.6	HUOLTOASEMAYRITYKSEN YRITYSARVO JA OMISTAJANVAIHDOS	94
7.7	KAUPPIASJÄRJESTÖJEN TOIMINTA JA EDUNVALVONTA	95
8	PUITEARVIOT LÄHIAJAN RATKAISUISTA	97
8.1	PÄÄSTÖTAVOITTEET JA ENERGIAPERUSTUS	97
8.2	TIEVERKOSTO JA LIIKENNE	99
8.3	AJONEUVOTEKNIikka JA HUOLTOPALVELUT	101
8.4	AUTOKANTAENNUSTEET	101
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	104
10	LÄHTEET JA LIITTEET	107

TIIVISTELMÄ

Laitinen, Hannu
Huoltoasemat – toimialaraportti 2020
Huoltamoalan tilannekuva ja kehitysnäkymät

Value Set Oy, 2020. Jämsä
ISBN 978-952-67836-5-9 (nid.)
ISBN 978-952-67836-6-6 (PDF)

Huoltamotoiminnan muutos Suomessa 2000-luvulla pohjautuu eurooppalaiseen integraatioon ja Suomen markkinoiden vapautumiseen. Tärkeimmät muutokset ovat toimialan keskittyminen, miehitettyjen palveluiden laajamittainen korvaaminen öljy-yhtiöiden automaateilla ja epäterve kilpailu hinnoittelussa.

Päätoimialan lisäksi vähittäiskaupan rakenne on muuttunut kaupan aukiolon vapautuessa. Polttoainekaupan jakelusopimukset perustuvat EU:n ryhmäpoikkeusasetukseen ja kilpailusääntöihin. Yhdeltäostosopimukset ovat lisänneet öljy-yhtiöiden valtaa ja ohjausta. Elinkeinotoimintaan ovat vaikuttaneet lukuisat öljyalan yrityskaupat, tuonti- ja tukkukaupan keskittyminen, uusiutuvien polttoaineiden käyttöönotto sekä maankäyttö- ja kaavoitusasiat yhdessä liikenneverkoston muutosten kanssa. Ajoneuvojen käyttövoimaa ja päästöjä koskevat kansalliset ja eurooppalaiset ratkaisut ovat osa uutta EU:n vihreän kehityksen ohjelmaa (Green Deal). Lähitulevaisuuden muutokset ovat vielä tapahtuneita 2000-luvun muutoksia merkittävämpiä.

Huoltamoalan yrityksistä suuri osa on pk-yrityksiä ja perheyrityksiä. Tutkimuksen perusteella huoltamotoiminta on säilyttänyt tunnusomaiset piirteensä ja sopeuttanut toimintansa kulloistenkin kaupallisten, teknisten ja säädösperusteisten muutosten mukaisesti. Tutkimukseen sisältyvän alueellisen analyysin mukaan myyntimäärien vähäiset muutokset maakunnissa ovat osoituksena huoltamotoiminnan laadun ja laajuuden merkityksestä.

Tutkimuksessa on käytetty noin tilastoaineistoa 20 vuoden ajalta. Toimialan kannattavuutta on tarkasteltu otantana omistaja- ja vuokraoppiasyrittäjien tilinpäätösaineistoista. Sisällöllisessä analyysissä ja puittearviossa on tukeuduttu myös kauppiajärjestöjen päättäjiin.

Huoltamoyrittäjien ja autoalan huomio kohdistuu jakeluverkostoihin, uusiin polttoaineisiin, teknologioihin ja liikkumisen vaihtoehtoihin malleihin. Ympäristöpainotteinen verotus muuttaa koko autoalan ja polttoainekaupan toimintaympäristöä. Polttoainekauppa kaipaa selkeyttä, johdonmukaisuutta ja läpinäkyvyyttä. Epävarmuudesta eroon pääseminen polttoainekaupassa tarkoittaa kaupallisesti järkeviä pitkäaikaisia ratkaisuja, jotka turvaavat jakelutoiminnan koko maassa. Tuotevalikoiman ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämistä palvelee parhaiten hinnoittelun läpinäkyvyys ja oikeudenmukaisuus sekä vaikutuksiltaan tutkitut ja kestävä päätökset.

Avainsanat: huoltoasema, polttoaineet, bensiini, diesel, uusiutuva polttoaine, toimiala, kilpailu, yhdeltäostosopimus, DODO, COCO

1 JOHDANTO

MARKKINATALOUDEN URALLE. Huoltoasematoiminta siirtyi Suomessa markkinatalouden aikakaudelle verrattain myöhään, vaiheittain 1980- ja 1990-luvulla. Maassamme vallitsi vuodesta 1961 vuoteen 1991 vapaakauppa EFTA-maiden kanssa Finefta-sopimuksen mukaisesti. Ulkomaankauppaa vapautettiin asteittain vuoden 1957 jälkeen, valuuttapula oli aluksi ankara ja ulkomaankauppa etenkin Neuvostoliiton kanssa perustui erityisiin järjestelyihin. Finefta-sopimukseen liittyi energiapykälä, jonka silloinen kansainvälinen kauppajärjestö GATT hyväksyi. Suomi sai pysyvän oikeuden säännöstellä erityisesti raakaöljyn ja jalostettujen polttonesteiden tuontia. Näinä vuosikymmeniä kukaan ei ryhtynyt vakavasti kilpailemaan Nesteen kanssa¹.

Eurooppalaisista maista säännöstelyä on purettu mm. Kreikassa (EU:n jäsen 1981), Portugalissa (1986), Espanjassa (1986), Itävallassa (1995), Suomessa (1995) ja Ruotsissa (1995). Säännöstelyn kohteet ovat olleet hieman erilaisia, mutta kaikkiin on vaikuttanut ETA-lainsäädäntö ja siihen 1992 tulleet kilpailuasioita koskeneet uudistukset. EU-säädökset ovat vaikuttaneet sekä valtionyhtiöiden monopoliaseman poistumiseen tai lievenemiseen markkinoiden avautumisen ansiosta ja etenkin polttoainelaatua koskevien säännösten yhdenmukaistumisen vuoksi. Euroopan integraatio on vaikuttanut markkinoiden käyttäytymiseen perusvapauksien lisäksi tervettä taloudellista kilpailua koskevalla ohjauksella. Euroopan Unionin kilpailua ja yrityskauppojen valvontaa koskevat määräykset ovat muuttuneet useita kertoja.

Markkinatalous on muokannut huoltoasema-alaa uusien toimijoiden ryhtyessä alalle Suomessa ja otettaessa uusia teknologioita käyttöön. Huoltoasema-alaa toimialana on tutkittu Suomessa niukasti, ja tämä toimialaraportti tarjoaa samalla sekä ajankohtaistatsauksen että analyysin toimialan kehityksestä.

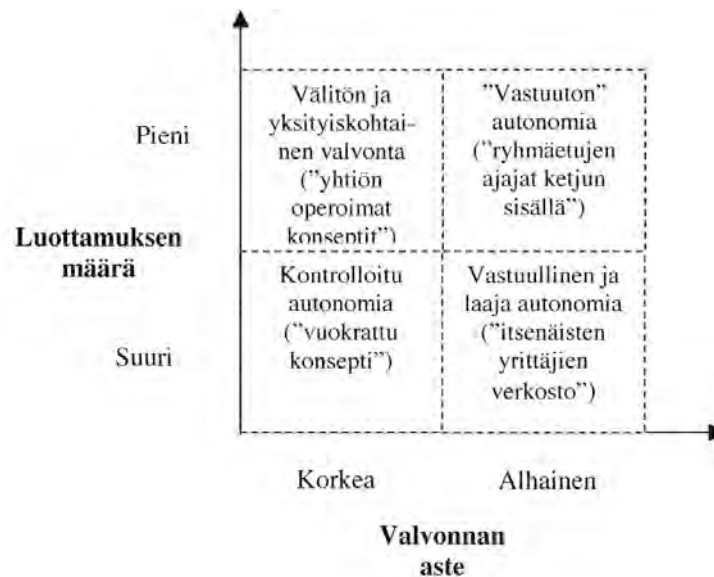
PERHEYRITYSTEN NÄKÖKULMA. Näkökulmana tässä raportissa on perheyrittysten ja pk-yritysten toimintamahdollisuus toimialan jatkuvassa murroksessa. Suomen markkinoita ovat muokanneet säädösperusteinen polttoainelaatujen määrittely, automaattisten jakeluasemien voimakas lisääntyminen, toistuvat öljy-yhtiöiden käynnistämät hintakilpailut, liikepaikkojen ja siten polttonestekaupan yhä suurempi keskittyminen harvoihin käsiin ja perinteisten autonhuoltopalveluiden muuttaminen kahvila/ravintola- ja market-painotteiseksi. Nämä tekijät vaikuttavat edelleen pienten yritysten toimintaan polttoainekaupassa.

¹ Saastamoinen, J. (2007). Brezhnevin katoksessa ja muita juttuja Nesteestä.

PERHEYRITYKSET. Teorian perustana yrittäjyystutkimuksessa on useimmiten yksittäinen yritys, jolla on omat omistajat, oma liiketoimintansa ja oma perhe toiminnan taustalla ja osittain mukana yrityksen työssä. Perheyritysten Liiton julkaisussa ”Hyvät hallintotavat perheyrityksissä – omistajuuden, liiketoiminnan sekä perheen hallinta” (2009) on käsitelty laajasti perheyrityksen omistaja- ja päättäjäm-
päristöä.

Perheyrityksen rooleissa liiketoiminnan suhteellinen itsenäisyys on sidoksissa valtaan ja yrittäjyyden valintaan. Ketjumuotoisessa toiminnassa yhteistyö perustuu sopimuksiin, joihin sitoudutaan määrääjäksi. Huoltoasema-alan yhteistoimintasuopimuksessa luetellaan osapuolten oikeudet ja velvollisuudet. Suhteellinen itsenäisyys on suurempi omistajakauppiasyrityksissä kuin ketjukonseptin mukaan toimivissa yrityksissä. Huoltoaseman toiminnassa valvonnan ja luottamuksen suhdetta havainnollistetaan Kuviossa 1².

KUVA 1. Valvonta ja luottamus ketjuyrityksen toiminnassa (Laitinen 2005).



Ketjuyrityksiä on kahdenlaisia: yrityksen palkkaaman henkilökunnan operoimia tai yrittäjävetoisia. Molempiin liittyy valvontaa tehtyjen sopimusten ja noudattamiseksi ja konseptin toteuttamiseksi. Huoltoasemayrittäjien ryhmä voi toimia tehokkaasti myös itsenäisesti ja saamansa luottamuksen varassa. Neljäs vaihtoehto oikealla yläkulmassa on ongelmallinen, jos osapuolet eivät luota toisiinsa eikä valvontakaan juuri ole.

Perheyrityksen toimiessa osana isoa järjestelmää, markkinatalouden tuotanto-, palvelu- ja jakelujärjestelmää, eettisyyden merkitys tulee esiin markkinoinnissa ja

² Laitinen H. (2005), Verkot samoilla vesillä. Tutkimus yrityskulttuurista huoltoasema-alalla. Muokattu lähteestä: Lintula Paavo, Ihmisten itselleen muodostama toimintatila organisaation ja sen jäsenten ”arjen draaman” näyttämönä. Tulkitseva käsitetutkimus empiirisen tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen rakentamista varten. Jyväskylän yliopisto, Taloustieteellinen tiedekunta, Julkaisuja N:o 136/2003. Lisensiaattitutkielma. ISBN 951-39-1491-7. Jyväskylä 2003.

mainonnassa, kuten Uusitalo (1999) on esittänyt. Hän viittaa normeihin ja reilun pelin sääntöihin ja toteaa, että eettistä koodistoa on pohdittu paljon enemmän muilla tieteenaloilla kuin taloustieteessä. Eettisyyden tavoitteen voi Uusitalon mukaan ilmaista yksinkertaisestikin:

Monessa tapauksessa yleisinhimilliset periaatteet ja niiden noudattaminen saattavat riittää. Aluksi on opeteltava kymmenen vanhaa ja kymmenen uutta käskyä. Voidaan esimerkiksi noudattaa sellaisia perushyveitä kuin totuus, reiluus, vastavuoroisuus, velvollisuuksien toteuttaminen, lupauksista kiinni pitäminen, että toisia ihmisiä ei saa hyväksikäyttää tai yhteistä ympäristöä tuhota.

Kauppiasperheen toimintaa ketjuyrityksessä (K-ruokaketju) tutkittaessa³ on havaittu, että *”kauppiaan perhe ja kotitalous tuovat yritykseen pehmeitä arvoja ja syyn yrittää ja ketjuyhteistyöllä pidetään huoli yrityksen taloudellisesta tehokkuudesta ja kehittämisestä. Nämä molemmat ulottuvuudet täydentävät toisiaan ja vaikuttavat yrityksen hyvinvointiin. Yrityksen menestys on kauppiasperheelle palkinto kovasta työstä ja koko perheen sitoutumisesta.”*

Tutkija esittää edelleen, että *”Perheyrittäjyys on erittäin mielenkiintoinen ja tärkeä tutkimusalue. Siihen liittyy monia käytännöllisiä ja yhteiskunnallisesti merkittäviä osa-alueita, joiden tutkiminen esim. työllistämisen ja työssä jaksamisen kannalta on tärkeää. Tämän tutkimuksen tuloksilla on merkitystä, kun kehitetään ketjuuntumiseen ja verkostoitumiseen perustuvaa yritystoimintaa, kun mietitään, millä keinoilla yrittäjyyttä voitaisiin edistää, kun pohditaan työn ja perheen yhdistämistä sekä sukupolvenvaihdokseen liittyviä haasteita ja ongelmia.”*

Huoltoasema-alalla ketjuuntuminen tapahtuu kansallisen tason lisäksi kansainvälisiin suuryrityksiin, joiden muutokset heijastuvat paikalliseen yritystoimintaan saakka.

OLIGOPOLIT JA MARKKINAVOIMAT. Epätäydellisesti toimivat markkinat merkitsevät, että yrittäjät, kuluttajat ja kilpailijat eivät saa riittävää informaatiota markkinoiden toiminnasta eivätkä aina pysty tekemään taloudellisesti parhaita päätöksiä. Teollisuustalouden tutkimuksessa (Industrial Organisation) vallankäytön käytännöllinen ilmiö on markkinoiden hallinta. Markkinavoima on yritysten käyttäytymistä ohjaava ja mahdollistava tekijä. Nobel-palkitun Jean Tirolen eräänä tutkimuskohteena on ollut markkinoiden toimivuus ja oligopolin teoria (1988).

Markkinavoiman äärimmäinen muoto on monopoli, jota julkinen valta usein säätelee. Markkinoiden toimivuuden vuoksi tilaa on oltava myös muilla toimijoilla, jolloin seuraava vaihe on oligopoli, harvojen toimijoiden markkinat. Nykyaikainen tapa tarkastella markkinoita on analysoida markkinavoimaa ja säätelyä, joilla on kilpailuvaikutuksia yritysten toiminnassa.

³ Römer-Paakkanen T. Family Entrepreneurship in a Retail Chain - The Grocer's household-Enterprise Complex. University of Helsinki. Department of Economics and Management. Publications No. 33, Consumer economics, 2002.

Ylikansallisen kaupallisen järjestelmän ongelma on sopeutua olemassa olevaan lainsäädäntöön. Tämä ongelma koskee etenkin länsimaisen oikeusjärjestyksen valtioita ja maita, joissa on voimassa olevia kansainvälisiä sopimuksia. Vasta tämän jälkeen ylikansallinen järjestelmä voi ohjata toimintaansa markkinoilla asettamiensa tavoitteiden mukaiseksi.

Toiminta ja vallankäyttö tapahtuu huoltoasema-alalla usealla tuotanto- ja jakeluportaalla. Suomalaisessa yritystoiminnassa yrittäjät pitävät itsestään selvänä lakien noudattamista ja kulttuurissamme olevia normeja, jopa kirjoittamattomia sääntöjä. Perheyriyten toimintamahdollisuudet ja markkinoiden ylhäältä tapahtuva ohjaus ja hallinta ovat merkityksellisiä silloin, kun markkinat toimivat epätäydellisesti.

Perheyrittäisyys ylikansallisissa organisaatioissa tuo esiin sopimuksia ja teknologiaan liittyviä lisenssejä ja muita teollisoikeuksia. Esimerkiksi kansainvälisen suuryrityksen toimintatapaan kuuluvat laatujärjestelmät, liikemerkit ja tuotenormit vaikuttavat perheyrityksen toimintaedellytyksiin joko suoraan tai sopeutettuna paikalliseen lainsäädäntöön.

Suuryrityksenä voidaan pitää yritystä, jonka liikevaihto ylittää moninkertaisesti toimialan kansallisten yhtiöiden liikevaihdon. Esimerkiksi Shell, ExxonMobil ja Lukoil ovat suuryrityksiä, mutta myös Neste Oil on perheyrityksen kannalta suuryritys sen harjoittaman laajan ulkomaankaupan perusteella. Luokittelu kansallisiin öljy-yhtiöihin (NOC) ja kansainvälisiin öljy-yhtiöihin (IOC) kuvaavat ensisijaisesti omistuspohjaa. On syytä vielä mainita, että maailman öljyvarannoista yli 90 % on valtioiden omistuksessa ja tuotannosta 75 % on kansallisten öljy-yhtiöiden hallinnassa.

2 TOIMIALATUTKIMUS JA HUOLTOASEMA-ALA

MARKKINOIDEN RAKENNE JA TOIMINTA. Pienyritysten ja huoltoasemayritysten toiminta on osa öljykaupan ja polttoainejakelun toimialan laajaa kokonaisuutta. Toimialojen ja yritystoiminnan tutkimuksessa on erilaisia suuntauksia, koulukuntia, joiden väliset erot ovat toimialan laajuutta ja sen toimintatapoja koskevia. Yleinen yrityksen teoria selvittää yrityksen rakennetta (Structure), käyttäytymistä (Conduct) ja tehokkuutta (Performance).

Uusklassinen taloustiede ei vastaa markkinamekanismin jännitteisiin, sen sijaan epätäydellinen informaatio tunnustetaan osaksi markkinoiden toimintaa. Toisaalta markkinoiden rakennetta ja toimintaa jäsentävistä teorioista esimerkiksi alkuperäinen SCP-paradigma olettaa markkinoiden rakenteen ja sen pelisäännöt pysyviksi ja johdonmukaisiksi. Tutkijat tosin myöntävät, että SCP-paradigmalla on ollut huomattava merkitys talouden mekanismien tutkimukselle, koska 1930-luvulta alkaen luotua käsitteistöä edelleen käytetään ja tutkimustapa tarjosi mahdollisuuden empiiriseen analyysiin⁴.

Chicagon koulukunta toi mukaan tarkasteluun huolen monopolin mahdollisuudesta, jonka jälkeen taloudellisen toiminnan puitteisiin liitettiin yhä useammin valtiovallan sääntely. Yrityksen taloustieteen kannalta suuntaus oli kohti tarkempaa ennustamista ja tehokkuuden mittaamista.

PERHEYRITYKSEN TOIMINTAMALLI. Perheyrityksen perustoimintamallissa ovat tarkastelussa liiketoiminta, perhe ja omistajat. Tähän kehikkoon voidaan liittää liiketoiminnan ja omistuksen kautta uusia vaikutussuhteita, jolloin perheen oma päätösvalta on rajoittuneempaa – liiketoiminnan järjestämistavan, tuotteiden ja palvelujen tarjonnan ja hinnoittelun sekä omistuksen muutosten ja siirtämisen kannalta.

Perheyritys hankkii sopimuksien avulla markkinoilta tilaa ja toimintaresursseja liiketoimintaansa varten. Näin tehdessään se luopuu osittain omasta päätäntävallastaan. Perheyrityksen toimintatapaa voidaan rajoittaa näillä sopimuksilla, mikäli kyseessä on toimintaympäristö, jossa liiketoiminnan muodot perustuvat esimerkiksi franchise-sopimukseen tai ketjukonseptien toteuttamiseen. Sopimusehtojen tasapaino ratkaisee, millaiseksi perheyrityksen toimintavapaus muodostuu ketjujen hallitsemassa markkinatilanteessa. Ketjun kannalta sopimusten suunnittelussa jälleenmyyjien valvontakustannus on osoittautunut tärkeäksi kysymykseksi, joten ketjulla voi olla siitä syystä intressi ottaa liikepaikkoja omaan hallintaan⁵.

⁴ Tremblay V.J. and Tremblay C.H., *New Perspectives on Industrial Organization: With Contributions from Behavioral Economics and Game Theory* (Sähköinen Google-kirja). Springer Science & Business Media, 20.7.2012.

⁵ Vrt. Nygaard A. & Myrtveit I., *Moral hazard, competition and contract design: Empirical evidence from managerial, franchised and entrepreneurial businesses in Norway* Article in *Applied Economics* · February 2000

Liiketoiminnan muutosten ja niitä aikaan saaneiden tekijöiden eli ”muutoksen agenttien” vaikutukset voivat olla erilaisia tarkastelunäkökulman mukaan. Yrittäjän muotokuva piiryy ympäristöä vasten. Kuhmonen käytti yrittäjyyttä tutkiessaan metateoriaa ja tutkimusasetelmaan kehitettyjä ”linssejä”. Kuhmonen kutsui tutkimuskohteita ”yrittäjyysprojekteiksi”, joihin liittyivät yrittäjän toimintatapa ja rakenteellinen perimä. Yrittäjän tai yrittäjyysprojektin toimintaa tutkittiin metateorian oletusten mukaan, ja käytännön tutkimustiedolla havainnollistettiin yrittäjyyden moniulotteisuutta. Kuhmonen toteaaakin väitöskirjaa esittelevässä artikkelissaan⁶:

”Teorian vakiovarusteisiin kuuluu kolme tutkimuslinssiä:

- 1) onko vaikuttava tekijä muutettavissa vai ei,*
- 2) onko se peräisin sisäisistä vai ulkopuolisista lähteistä, ja*
- 3) perustuuko se menneeseen vai tulevaan.*

Nämä perusulottuvuudet voivat täydentää eri tieteenalojen vajavaisia tai hampaattomia teorioita. Ne voivat kiteyttää myös eri oppisuuntien tutkijoiden runsaan käsittehtailun tulokset ja yhdenmukaistaa yrittäjyyden ja pienyritysten toiminnan tarkastelutapaa.”

Yrittäjyyden ymmärtäminen kehityspolkujen verkostona Kuhmosen tapaan soveltuu myös olemassa olevien rakenteiden osana kukoistavaan yrittäjyyteen, jollaisena makrotasolla tarkasteltuna jokainen toimiala näyttäytyy. Selviytymiskykyä tutkittaessa samoja piirteitä voidaan olettaa esiintyvän useimpien toimialojen yrittäjyysprojekteissa ja niiden kehityksessä, sopeutumisessa ja evoluutiossa.

PERHEYRITYKSIÄ TUTKITAAN. Yrittäjyystutkimuksessa yrityksen analysointi perustuu perheyrittäjyksen rakenteisiin ja järjestämissuotoon. Perheyrittäjyksen koko ulottuu toki yksinyrittäjyydestä ja mikroyrityksistä suuriin kansainvälisiin konserneihin. Perheyrittäjyksen asema markkinoilla määräytyy toimialan rakenteen ja toimialan perusteella. On toimialoja, joissa perheyrittäjyyden mahdollisuudet toimia ovat mahdottomat tai niin vaikeat, että niille ei ajatella olevan markkinoita. Kun tähän lisätään usean sukupolven aikajänne, perheyrittäjyksen näkökulmasta yritys rajautuu oman liikeideansa ja elinvoimaisuutensa perusteella parhaimmillaan yksityiseksi, paikalliseksi tai hyvin harvoissa tapauksissa kansalliseksi tai globaaliksi brändiksi, mutta vain osaksi toimialaa.

Osakeomistuksen ja rahoitusmuotojen kehittyminen sotien jälkeen tarjosi yritystoiminnalle uuden hallintamuodon, jossa ympäristössä perheyrittäjyksen toimintamahdollisuudet tuntuivat rajoittuneilta. Vanhoja suomalaisia suku- ja perheyrittäjyksiä tai niiden enemmistöjä on myyty, yritysten toimialoja on järjestelty, ikään kuin tärkein olisi perhe eikä yritys. Patja⁷ esittää tutkimuksessaan myös kasvullisuuden yrittäjyyden tutkimusalueen, jollaista huoltoasema-alaa koskevassa

⁶ Kuhmonen T. (2010). Metateoria pienyrityksen toiminnasta ja yrittäjyydestä. Puheenvuoro perustuu Lectio Praecursoria esitelmään Jyväskylän yliopistossa 15.5.2010. Liiketaloudellinen aikakauskirja 3/2010.

⁷ Patja, P (2011). Perheiden omistamisen muuttuvat merkitykset. Diskurssianalyttinen tutkimus perheiden omistamisen merkityksellistymisestä Suomessa vuosina 1976-2005. JYVÄSKYLÄ STUDIES IN BUSINESS AND ECONOMICS 103. UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ. JYVÄSKYLÄ 2011

keskustelussa on havaittu, vastakohtana etäällä toimivalle, kasvottomalle ulkomaiselle pörssiyritykselle.

Toimialaan sidoksissa olevien perheyriyten toimintaympäristöä on Kuhmonen tarkoittamassa mielessä tutkittava *toimialan linssin* läpi. Yrittäjävetoiseen toimintaan liitetyt lähipalvelut, ketjuuntuneet paikallistuneet yritykset ja perheyrittäjyyteen perustuvat tuotantoketjut voivat olla esimerkkejä rakenteeseen ankkuroituneista yrityksistä. Ovatko nämä yritykset kuitenkin sidottuja toimialaan? Tämä kysymys tulee esiin toimialatarkastelussa ja asettaa perheyriyksen toiminnalle perspektiivikysymyksen: onko jatkuvuus ja siihen sisältyvä sopeutuminen juuri perheyriykselle ominainen elinvoimaisuuden peruspilari? Vai onko toimialalla kolmanteen sukupolven siirretty yritys jo ”instituutio”, muuttumattomuuden monumentti?

Perheyrittäjyyden merkitystä yritystoiminnan menestykselle ja uusiutumiseksi selvittänyt KTM:n raportti⁸ vuonna 2005 esittää perheyriyksen määritelmän taustaksi omistajuuden merkitystä. Perheyriyksen erityispiirteenä on perheen ja yrityksen kietoutuminen yhteen. Määritelmässä tämä otetaan huomioon vaatimalla vähintään yhden perheen tai suvun edustajan mukanaoloa perheyriyksen operatiivisessa tai hallinnollisessa johdossa (toiminnallinen mittari). Työryhmän raportissa on esitetty näkemys määräysvallasta ja omistuspohjasta (Kuva 2).

KUVA 2. Yrityksen määräysvalta ja omistuspohja (KTM 2005).

YHTIÖMUOTO	OMISTAJA			
ammatinharjoittajat toiminimet	luonnollinen henkilö perhe			
avoimet yhtiöt kommandiittiyhtiöt	luonnollinen henkilö perhe/suku			toinen yhtiö instituutio
listaamattomat oyt	luonnollinen henkilö perhe/suku		toinen yhtiö instituutio rahasto	kunta valtio
osuuskunnat keskinäiset yhtiöt	luonnollinen henkilö (perhe/suku)	toinen yhtiö		kunta valtio
listatut yhtiöt	luonnollinen henkilö perhe/suku suku-holding	instituutio - pankki - vakuutusyhtiö - muu yhtiö	rahasto - eläke - sijoitus	kunta valtio

KTM:n työryhmän raportin mukaan yritys on perheyriyksi, jos

1. Äänivaltaenemmistö on yrityksen perustaneella/perustaneilla luonnollisilla henkilöllä/henkilöillä tai yrityksen osakekannan hankkineella luonnollisella henkilöllä/hankkineilla luonnollisilla henkilöllä tai heidän puolisoillaan, vanhemmillaan, lapsellaan tai lapsen rintaperillisillään.

⁸ Perheyrittäjyys. Perheyriykset jatkuvuuden, uusiutumisen ja kasvuhakuisuuden moottorina. KTM Julkaisuja 16/2005. Elinkeino-osasto.

2. Äänivaltaenemmistö voi olla välillistä tai välitöntä.

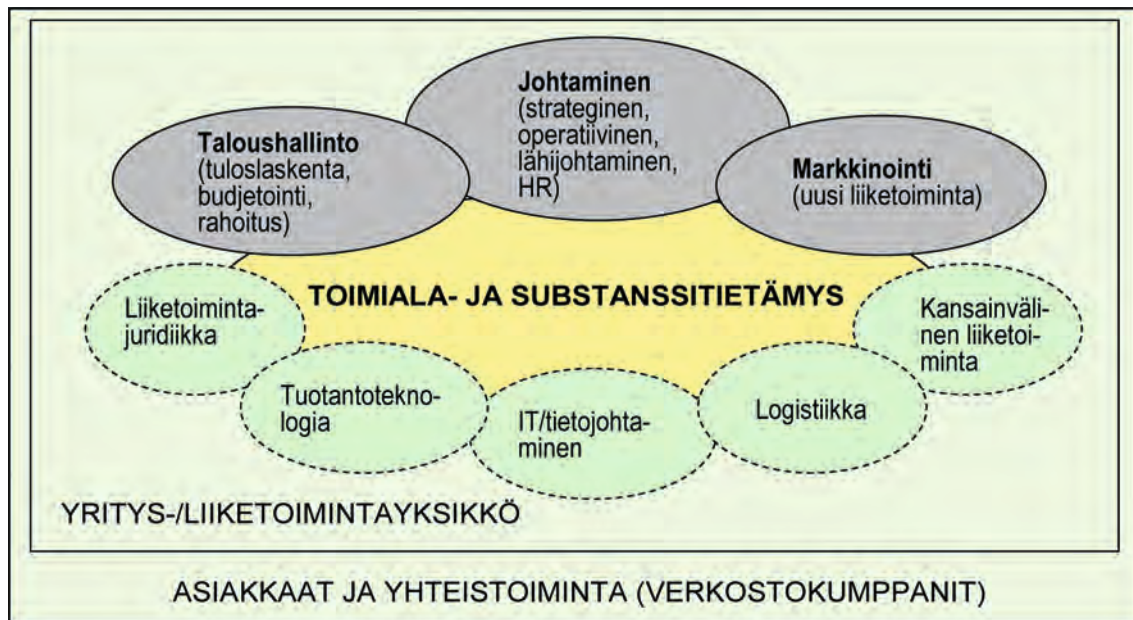
3. Vähintään yksi suvun tai perheen edustajista on mukana yrityksen toiminnassa, johdossa tai hallinnossa.

4. Listatut yhtiöt täyttävät perheyhtiömääritelmän, mikäli yrityksen perustajalla tai yrityksen (osakekannan) ostaneella henkilöllä tai heidän perheellään tai jälkeläisillään on 25 prosentin osuus yhtiön osakkeiden tuottamasta äänivallasta.

Huoltoasematoimialalla esiintyvät kaikki Kuvan 2 yhtiömuodot ja omistustyyppit. On kuitenkin huomattava, että isoimmat organisaatiot eivät ole perheyhtiöitä: Neste on suomalainen pörssi-yhtiö, jossa valtio käyttää määräysvaltaa; Teboil on pörssi-yhtiö Lukoilin omistuksessa; ABC-ketjun asemat ovat osuuskauppojen omistuksessa ja Restel on osuuskunta Tradekan yhtiö. SEO-ketju on yritysmuodoltaan osuuskunta, jossa jäseninä ovat huoltoasemayrittäjät. K-kauppiainien omistama ja listatun yhtiön tytäryhtiö Ruokakesko ei ole perheyhtiö. Listaamattomista yhtiöistä Suomen St1-ketju on yhden henkilön enemmistönä omistama.

Perheomistukseen liittyy Suomen huoltoasematoiminnassa olennaisesti suuri joukko onnistuneita sukupolvenvaihdoksia. Ylisukupolviset huoltamoyritykset on tyypillisesti perustettu 1950-1960-luvulla, jolloin alan kasvuvauhti oli suurin. Esimerkkinä voidaan mainita yli 50 omistajakauppiasta, joiden yritystoiminta on jatkunut 50-60 vuotta⁹. Sukupolvenvaihdoksia on voitu tehdä myös öljy-yhtiöiltä vuokratuilla huoltoasemilla, mikä luonnollisesti edellyttää öljy-yhtiön suostumuksen.

KUVA 3. Liiketoimintaosaamisen hahmotusta (Niittykangas 2011).



Suomalaista yrittäjyyttä on tutkittu yrittäjyyden piirteiden, alueellisen yrittäjyyden ja toimialojen mukaan. Huoltoasematoimialalla yritystason tarkastelussa merkityksellistä on yrityksen monien liiketoiminta-alueiden hallinta. Kuvassa 3 on esitetty hahmotus yritystason toimialaosaamisesta. Tästä yrittäjä voi tunnistaa

⁹ Laitinen H. (2011). Veijo Esson jäljillä. SBL:n 50-vuotishistoria.

tuttuja ja liiketoimintaympäristön tärkeitä osaamisalueita, jotka muodostavat toimiala- ja substanssitietämyksen¹⁰.

Huoltoasemayrityksen toiminnassa aiempina vuosikymmeninä ovat painotuneet käytännön johtaminen (huoltoasemanaseman päällikkö oli ”johtaja”), käsillä tekeminen yrittäjän itse osallistuessa työhön ja hieman myöhemmin ketjuyrittäjyys 1990-luvulta alkaen. Niittykangas esittää samassa teoksessaan, miten osaaminen on osa liiketoiminnassa tarvittavaa pääomaa. Hän liittää pääomaksi myös sosiaalisen pääoman.

”Kysymys on siitä, mitä yksilö tietää ja osaa, koulutuksen ja kokemuksen myötä syntyneestä osaamisesta, jota käyttö vahvistaa. Se on pääomaa, joka poikkeaa merkittävästi kaikille tutusta taloudellisesta pääomasta. Osaamisen yhteydessä on tullut tavaksi puhua ekplisiittisestä (explicit knowledge) ja hiljaisesta tiedosta (tacit knowledge). Ensin mainittua voidaan prosessoida ja tallentaa ja jakaa suhteellisen helposti. Hiljainen tieto puolestaan liittyy ihmisten rutiineihin, toimintaan, ihanteisiin, arvoihin ja tunteisiin. Se on henkilökohtaista tietoa, jota on vaikea konkretisoida ja jakaa.”

Huoltoasemayrityksen ja etenkin sitä pyörittävän perheyrityksen toiminnan jatkuvuus perustuu juuri kokemuksen kautta syntyneeseen osaamiseen, mikä selittää pitkät yrittäjäurat ja monisukupolviset yrittäjäketjut. Sosiaalinen pääoma on osa tällaista kartutettavaa pääomaa:

*”Miksi sosiaalinen pääoma on tärkeää yrittäjyyden kannalta? Syitä on ainakin neljä. Ensiksikin yrittäjyys on määritelmällisesti kollektiivinen ilmiö, ihmisten **vuorovaikutukseen** perustuva ilmiö. Tätä kuvaa hyvin perinteinen sidosryhmäajattelu. Toisena perusteena on se, että globaali kilpailu viimeistään pakottaa yrittäjiä pohtimaan liiketoimintaansa ja rakentamaan **kumppanuuksia**. Kolmantena perusteena on havainto siitä, että **klusterimainen** toimintatapa on usein löydettävissä yritysten kilpailumenestyksen ja kasvun taustalta. Tämä selittää klusteriajattelun nopean esiintulon 1990-luvulla ja, arvostelusta huolimatta, monet ajattelun lähtökohdista ovat toimivia vielä tässäkin ajassa. Lopuksi voidaan nostaa esille esimerkiksi Johannissonin (1984) tulokset suotuisista ja karuista yritys ympäristöistä. **Hyvä yrittäjäilmasto** (local business climate) ja **suotuisa yritys ympäristö** kulkevat käsi kädessä. Alueiden menestys edellyttää yrittäjyydelle myönteistä ethosta.”* (lihavointi kirjoittajan)

Näitä yrittäjyyden tutkijan havaintoihin perustuvia piirteitä näemme runsaasti huoltoasematoiminnasta: (1) vuorovaikutus on keskeistä kasvullisessa palvelussa; (2) kumppanuudet ovat yrittäjien tukena; (3) klusterimaisuus esiintyy sekä toiminnan järjestämisen osana (vuokratut liikepaikkaklusterit ja omistajaklusterit) että kiinnittymisenä palveluverkostoihin – korjaamoketjuja, rengashuoltoryyppeitä omalla alueella tai ketjun sisäisiä kauppiaasyhteyksiä; (4) suotuisa yritys ympäristö on tunnistettavissa siellä, missä yrittäjät voivat kehittää toimintaansa ja talouden kannustimia on enemmän kuin raastavaa kilpailua.

¹⁰ Niittykangas H., ALUEELLINEN YRITTÄJYYS. N:O 369/2011. Jyväskylän yliopiston kauppa-korkeakoulu

2.1 Huoltoaseman ja toimialan määritelmä

Polttoneiteiden tuotantoketju muodostuu tuotannon ja jakelun eri vaiheet. Tuotantoketjun alkupää eli "upstream" tarkoittaa öljyn ja maakaasun erottamisesta maasta, "midstream" on tuotteiden turvallista siirtämistä pitkiäkin matkoja; ja "downstream" muuntaa nämä resurssit polttoaineiksi ja valmiiksi tuotteiksi.

Valmiiden polttoneitetuotteiden toimittaminen vähittäismarkkinoille ja yritysten käyttöön on hoidettu alueellisesti jalostamojen, säiliövarastojen, kuljetuskaluston ja huoltoasemien avulla. Öljytuotteiden valikoima on laaja ja tuotteiden merkitys maailmankaupassa on edelleen suuri. Yrittäjätoiminnan osuus öljyketjun alkupäässä ja jalostuksessa on vähäinen, sen sijaan paikallisessa kuljetuksessa ja jakelussa yrittäjien ja painotetusti perheyriyten merkitys on suuri.

"HENKILÖKUNTAA, BENSAA, LUOTTOKORTTI, VETTÄ JA ILMAA". Öljy-yhtiöiden edunvalvontajärjestö Öljyalan Keskusliitto ry (ÖKL) vahvisti vuonna 1972 huoltoasemien luokittelun¹¹, jonka tarkoituksena oli saada perusta vertailukelpoisille tiedoille maamme huoltoasemien ja moottoripolttoneiteiden muun tyyppisistä jakelupisteistä. Jakeluasemien perusluokitukseksi tuli neljä ryhmää: huoltoasemat, jakeluasemat, veneasemat ja muut jakelupisteet (esim. kauppaliikkeen yhteydessä oleva jakelumittari).

Myöhemmin luokitusperustetta täsmennettiin polttoainekaupan markkinarakenteen ja toimintatavan mukaisesti. Vuonna 2005¹² ÖKL:n tilastossa huolto- ja jakeluasema on myyntipiste, jossa on pääasiassa polttoneiteiden myynnissä toimivaa henkilökuntaa, jolla hyväksytään maksuvälineenä öljy-yhtiön tai jakeluasemaketjun luottokortti ja jolla on saatavissa autoon mm. ilmaa ja vettä. *Huoltoasemalla* on lisäksi huoltohalli ja -palveluja. Asema, jolla on enintään pesuhalli, on *jakeluasema*. *Automaattiasema* on jakelupiste, jossa maksutapahtuma on täysin automatisoitu ja jossa ei ole maksupistettä sisätiloissa. Erikseen tilastoidaan *veneasemat*, *raskaan kaluston jakelupisteet* ja *muut jakelupisteet*.

Asetuksessa 444/2010 (Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista) on määritelty jakeluasema, jolla tarkoitetaan varsinaista polttoneiteiden jakelupaikkaa. Säädöksessä tarkoitetaan *jakeluasemalla* sellaista paikkaa jakelulaitteineen, nestemäisen polttoaineen säiliöineen ja mahdollisine huolto- ja pesuhalleineen sekä muine rakennuksineen, jossa polttoainetta myydään tai luovutetaan pääasiassa moottoriajoneuvojen tai moottoriveneiden polttoaineeksi.

Toimialajärjestönä vuodesta 1961 toimineen SBL:n näkemyksen mukaan *Huoltamoala ja liikennepalvelut* muodostavat nykyisin autoilijoiden ja tienkäyttäjien palvelujen kokonaisuuden. Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry:n säännöissä on määritelty toimialat jäsenperusteiksi¹³:

¹¹ Öljyalan Keskusliiton vuosikertomus vuodelta 1972.

¹² Öljy- ja kaasualan vuosikirja 2005

¹³ SBL:n internet-sivut www.bensiinikauppiat.fi. Käsitteen "liikennepalvelut" lanseerasi Neste fuusioidessaan tytäryhtiötään, nimenä oli "Neste Liikennepalvelu Oy" vuonna 1994.

- polttoaineen ostamista, myyntiä tai välittämistä
- myymälä-, kahvila- tai ravintolatoimintaa
- autopesua
- moottoriajoneuvojen korjausta, huoltoa, kauppaa tai vuokrausta
- huoltoasemakiinteistöllä tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevaa kahvila- ja ravintolatoimintaa tai pikaruoka- ja elintarvikemyyntiä sekä
- maantieliikenteen palveluille suunnattua yritystoimintaa

SBL:n toimialan laajentaminen liittyi osittain yrittäjien määrän vähenemiseen automaattisten jakelupisteiden korvatussa 1990-luvulta alkaen miehitettyjä palveluja. Kysymys oli osittain myös yhteistyökumppanin, vuodesta 1970 toimineen Bensiini-kauppiaitten Eläkekassan (BEK) toimialalaajennuksesta, kun eläkekassan uudeksi nimeksi tuli vuonna 2004 ”Liikennepalvelualojen Eläkekassa Viabek” ja sen toimintapiiriin ryhdyttiin vuonna 2006 hyväksymään ”huoltamoalalla ja siihen läheisesti liittyvillä rajatuilla maantieliikennettä palvelevilla aloilla” toimivat yrittäjät ja näiden työntekijät.

TILASTOLUOKITUKSET JA KAUPAN SEGMENTIT. Huoltoasematoiminta luokiteltuna toimialana on sisältynyt tilastokeskuksen toimialaluokituksessa (TOL 2008) kaupan pääluokkaan luokassa 4730 *Ajoneuvojen polttoaineen vähittäiskauppa*. Tämä jakautuu edelleen kahteen osaan: Ensinnäkin luokka 47301 *Huoltamatoiminta*, johon luokitellaan perinteinen huoltoasematoiminta eli polttoaineiden myynti ja ajoneuvojen huoltoon ja korjaukseen liittyvä palvelutoiminta. Tähän luokitellaan myös huoltamotoiminnan yhteydessä tapahtuva muu toiminta, jos sitä ei ole erotettu omaksi toimipaikakseen, kuten kahvilatoiminta ja elintarvikeliikenteen toiminta. Laajamittainen kahvila- ym. toiminta erotetaan aina omaksi aktiviteetikseen ja luokitellaan sen mukaan. Toisena alakohtana on luokka 47302 *Polttoaineiden vähittäiskauppa* automaateista eli miehittämättömistä jakelupisteistä.

Nielsenin huoltoasemarekisteri on kerännyt Suomessa vuodesta 1990 alkaen tietoja polttoainejakelun miehitettyistä toimipaikoista, niiden tarjoamista palveluista ja myynnin määristä. Nielsenin rekisterissä on erityisesti tarkat tiedot huoltoasemien harjoittamasta päivittäistavaramyynnistä. Päivittäistavarakauppaa tilastoitaessa huoltoasematoimintaa ei katsota sen paremmin vähittäiskaupaksi kuin erikoiskaupaksikaan. Päivittäistavarakaupan julkaisuissa¹⁴ esiintyykin usein käsite ”liikennemyymälä”, jolla tarkoitetaan eri palvelutarjoajista koostuvaa, kaupakeskusta muistuttavaa palvelukokonaisuutta, jossa polttoaine- ja päivittäistavaramyynnin sekä ravintolapalvelujen lisäksi tarjotaan myös muita palveluja. Liikennemyymälän käsite sopii huonosti pääosaan huoltoasemaverkostoa, vaikkakin sen tyyppiset liikepaikat edustavat suurta osaa tilastoidusta liikevaihdosta.

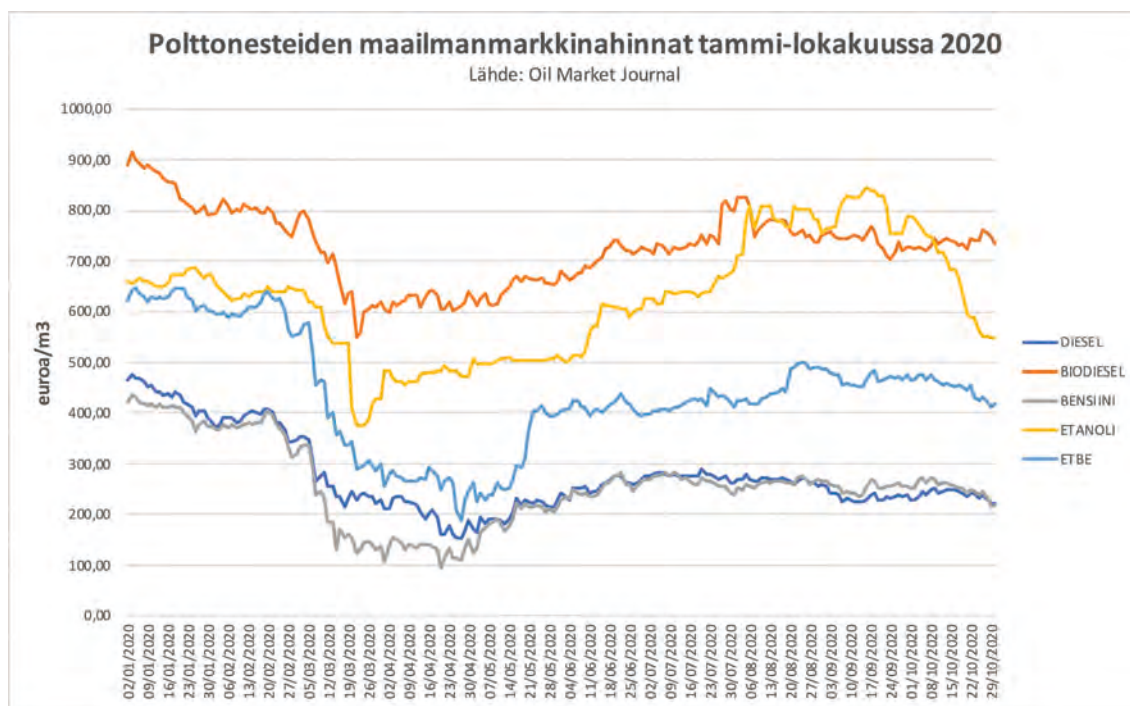
Huoltoasemilla Suomessa on useita oheistoimintoja, joista perinteiset tukijalat ovat autotarvikemyynti sekä vähittäiskauppa, kahvila - ja ravintolatoiminta, ajoneuvojen korjaus ja huolto ja autonpesut. Muita huoltoaseman yhteydessä tarjottavia palveluja voidaan kutsua oheispalveluiksi. Näitä ovat esimerkiksi moottoripolttoöljyn ja lämmityspolttoöljyn välitys ja myynti, Veikkauksen kuponkipelit ja raha-automaatit, ajoneuvojen vuokraus, asiamiehenä hoidetut posti- ja

¹⁴ <https://www.pty.fi/kaupan-toiminta/myymalatyyppit/> (2.11.2020)

matkahuoltopalvelut, majoitustoiminta, ateriapalvelut, Alkon etämyyntipiste (noin 30 huoltoasemalla vuonna 2020), kalastuslupien ja tapahtumalippujen myynti.

TOIMIALAN MAAILMANKUVA MUUTTUI. Tässä selvityksessä tukeudutaan pitkäaikaisiin tilastoperusteisiin ja näin ollen tarkastelussa ovat polttoainekauppaa harjoittavat liikepaikat ja niiden yhteydessä toimivat muut palvelut. Päätuotteiden, bensiinin ja dieselin ja näihin liittyvien uusiutuvan energian komponenttien hintakehitys yllätti markkinat vuoden 2020 keväällä. Tilastoihin jää maailmanlaajuinen hinta- ja kysyntäshokki, jonka vaikutukset ovat vääjäämättä toimialan tulevan kehityksen taustalla. Kuvassa 4 ovat viisi tuotetta – lyijytön bensiini ja siihen Suomessa kuuluvat olennaiset osat eli etanoli ja eetteri (ETBE) ja toisaalta rikitön dieselöljy ja uusiutuvien dieselin viitehintana käytettävä biodiesel.

KUVA 4. Maailmanmarkkinahintojen kehitys päätuotteissa vuonna 2020.



Poltonesteiden hinta oli alhainen, koska kysyntä heikkeni. Samalla monet huoltoasemien oheispalvelut, kuten kahvilat ja ravintolat menettivät hetkeksi jopa kaikki asiakkaansa. Autoiluun ja autonhuoltoon liittyviä palvelujen ostoja lykättiin. Millaiset seikat ovat toimialalla omassa hallinnassa, entä millaisiin muutoksiin kyettään varautumaan, ja ennen kaikkea, voiko polttoainekauppa ja huoltoasematoiminta löytää suunnan tulevaisuuteen?

2.2 Kehitystrendit 2000-luvulla – konseptien esiinmarssi

Sopimusvapauden periaatteen mukaan öljy-yhtiö ja sen jälleenmyyjä (useimmiten edelleen perheyritys) solmivat yleensä yhteistoimintasopimuksen, jossa sovitaan mm. liikepaikkaa koskevista toimintasäännöistä, hinnoista, kustannusten jakamisesta ja markkinoinnista.

Markkinoilla toimivat huoltamoyritykset voidaan jakaa kolmeen perusr ryhmään – omistajakauppiat, vuokrakauppiat ja öljy-yhtiön operoimat liikepaikat. Omistajakauppiiaan kanssa öljy-yhtiö saa tehdä EU:n kilpailumääräysten vuoksi enintään viiden (5) vuoden pituisen sopimuksen, jossa on *yhdeksän osavelvoite*¹⁵.

Liikepaikkojen perustaminen on luvanvaraista ja niiden saatavuus on rajoitettua. Huoltoasema saadaan rakentaa vain kaavassa merkitylle, polttoainejakelua varten osoitetulle tontille. Jakeluasema on rakennettava standardin mukaisesti niin, että se on käytön ja ympäristön kannalta turvallinen. Ympäristön-suojelua koskevien säästösten perusteella 2000-luvulla on suljettu lukuisia asemia, jotka sijaitsevat pohjavesialueilla, ja sellaisille paikoille on vain harvoin myönnetty uusia lupia, olipa suojaustekniikka kuinka laadukasta tahansa.

Vuoden 2000 jälkeen on julkaistu joitakin huoltoasemien toimintaa koskevia laajempia tutkimuksia. Vuonna 2008 Kuluttajatutkimuskeskuksen Paavo Saarinen¹⁶ esittää, että kehitystä on ohjannut kuluttajakäyttäytymisen seuraaminen, jota ovat johtaneet kansainväliset öljy-yhtiöt. Uusina innovaatioina hän mainitsee myymälätyyppejä, jotka toimivat ketjumuodossa: ”Convenience”, ”Deli” ja ”Home meal replacement” sekä lukuisat muut huoltamokonseptit, joita Suomessa toimivat ketjut ovat kehittäneet.

TAULUKKO 5. Konseptoitujen myymälöiden määrät ketjuittain 2007 ja 2017.

Ketju	2007	2017
Ei kuulu ketjuun	664	636
ABC/Sale/S-market	95	120
Neste K/K-market/K-Extra/QuickShop	82	75
Shell Select	77	
Esso Snack&Shop	44	
Tarmo	2	
M-Ketju		1
yhteensä	964	838

Huoltamoiden konseptit ovat olleet etupäässä elintarvikekauppaan ja kahvilatoimintaan liittyviä. Nesteen yhteistyö K-ryhmän kanssa alkoi 1990-luvulla K-etu-korttien avulla ja jatkui Pikoil-nimisessä yhtiössä, jonka Neste ja Ruokakesko omistivat puoliksi. Vuonna 2006 Pikoil siirtyi kokonaan Ruokakeskon omistukseen, ja polttoainekauppa jäi Nesteelle. Tämä kehitys oli nähtävissä selvänä vastaiskuna

¹⁵ EU:n kilpailumääräykset,

¹⁶ Saarinen, Paavo. Autojen huollosta ihmisten huoltoon. Huoltoasemien toimialarakenteen muutos. Kuluttajatutkimuskeskus, työselosteita ja esitelmää 117/2008.

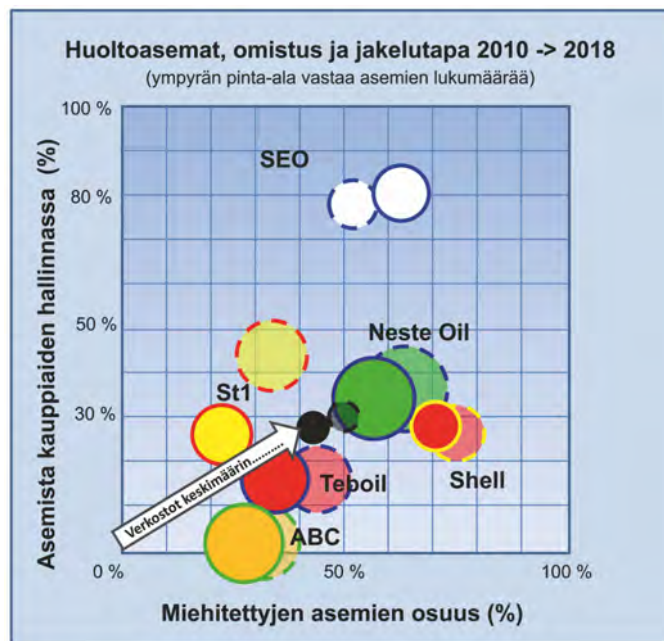
S-ryhmän ABC-konseptille, jonka vähittäiskauppa huoltoasemien yhteydessä oli noussut ketjuista suurimmaksi.

Teboil käynnisti niin ikään yhteistyön K-ryhmän kanssa vuonna 2006, jolloin korjaamoyhteistyöhön otettiin mukaan Autoasi ja kahvila- ja ravintolatoimintaan tuli Kotipizza. Shell jatkoi myymälä- ja ravintolakonsepteja: Select-myymälä, HelmiSimpukka -ravintola ja HelmiSimpukka Express -kahvila. St1-ketju toi myymälöille TimeOut-konseptin. SEO-verkostossa yrittäjät asemoivat myymälöistä SEO Puoteja ja kahvilatunnukseksi retrohenkisen SEO Baarin.

NOTIFIKAATIOT EU:STA. Öljy-yhtiöt hakivat 2000-luvun alussa Kilpailuvirastolta hyväksyntää myymälätuotteita koskevalle hankintayhteistyölle¹⁷. Kilpailuviranomaiset hyväksyivät menettelyn niiden sisältämistä kilpailunrajoituksista huolimatta. Ilmoituksia tehtiin 2000-luvun alussa EU:n kilpailumääräysten määräysten vuoksi Euroopan Unionin kilpailuviranomaiselle¹⁸. Brändien kehitystä verrataan Taulukossa 5, jossa on esitetty ketjujen konseptoitujen asemien määrät Nielsenin Huoltoasemarekisterissä vuosilta 2007 ja 2017 (Taulukko 5). Vuonna 2017 Select-asemat ja Time Out-myymälät sisältyvät vuonna 2017 lukuun ”Ei kuulu ketjuun”. Time Out -myymälät on uudistettu HelmiSimpukka Express-myymälöiksi.

Omistajakauppiaiden ja miehitettyjen asemien suhteellisten osuuksien muutokset eri ketjuissa käyvät selville alan sisäisestä arviosta¹⁹ (Kuva 6). Ketjujen rakenteelliset siirtymät ovat siinä esitettyinä – vuosi 2010 katkoviivalla, vuosi 2018 yhtenäisellä viivalla.

KUVA 6. Huoltoasemaverkoston rakenteet muuttuivat 2010-2018.



¹⁷ Esim. Kilpailu- ja kuluttajavirasto. Poikkeuslupa Oy Shell Ab:n harjoittamalle hankintayhteistyölle. Päivämäärä: 29.4.2004. Diaarinumero: 1069/67/2003.

¹⁸ Ilmoitus sopimuksista (Asiat COMP/38.194/E3 (Neste Markkinointi Oy + Jakeluasema Timo Peltonen Ky) ja COMP/38.195/E3 (Neste Markkinointi Oy + Kaustisen Motelli Oy)) (2002/C 70/13)

¹⁹ SEO Energiaa -lehti 3/2018.

2.3 Tuotteiden erilaistaminen ja kilpailu

BENSATESTIT. Markkinat ovat kehittyneet 2000-luvulla eri tuoteryhmissä toisistaan poikkeavaan tahtiin. Suurimmat muutokset ovat kohdistuneet polttonestelaatuihin. Varhemmin öljy-yhtiöiden tuotedifferointi perustui tasalaatuisen perusbensiiniin, jonka käyttöominaisuuksia parannettiin erilaisilla lisäainepaketeilla. Tästä ilmiöstä autoilijoiden muistissa ovat Suomessa 1990-luvulta alkaen yli 10 vuoden ajan toteutetut ”bensatestit” alan arvostetussa asiantuntijalehdessä Tekniikan Maailmassa.

Vuonna 2003 tehdyssä testissä kaikki ketjut saivat parhaan mahdollisen arvosanan, sillä vuonna 2003 pantiin täytäntöön EU:n direktiivi rikittömien maantiepolttoaineiden jakelusta. Vuonna 2003 vahvistetut uudet öljytuotestandardit EN 228 (bensiini) ja EN 590 (diesel) merkitsivät tuote-erojen kaventumista entisestään. Yhdenmukaisiin tuloksiin vaikuttivat todennäköisesti sekä polttoaineiden hankintakanava (Neste yli 85 % bensiinistä) että jakeluyhtiöiden käyttämän lisäaineiden sekoitusteknologian laadukkuus.

YMPÄRISTÖTEKIJÄT, VEROT JA BIOKOMPONENTIT. Ympäristöargumentit ja niiden perusteella toteutettu vero-ohjaus ovat nousseet esiin jo lyijyttömän bensiinin käyttöönoton aikana ja jatkuneet 2010-luvulle saakka. Lyijyttömän bensiinin pakokaasujen puhdistamiseksi autoihin otettiin käyttöön katalysaattorit. Lyijyttömän bensiinin polttoainevero määrättiin 12 penniä litralta alemmaksi kuin lyijyllisen bensiinin. Vuonna 1990 ero oli 27 penniä litralta ja vuoden 1992 kesäkuun alusta jo 45 penniä litralta. Näihin lisättiin kulloinkin voimassa oleva liikevaihtovero²⁰. Verotuksella ohjattiin voimakkaasti uusien autojen kauppaa, jotta katalysaattorilla varustettu autokanta lisääntyisi. EU:n polttoaineverotusta koskevan harmonisoinnin vuoksi dieselin rikittömän laadun polttoaineveroa korotettiin vuoden 1994 kesäkuun alussa 40 penniä litralta ja peruslaadun osalta peräti 55 penniä litralta. Samalla ammattiliikenteelle tuli dieselöljystä alv-vähennys, mutta kuluttajille veronkorotus toteutui täysimääräisenä²¹.

Uutena piirteenä 2010-luvulla polttoaineiden laatuvaatimuksissa ja tuotedifferointiin vaikuttavana tekijänä on polttonesteiden jakeluun liitetty uusiutuvan energian sekoitusvelvoite, joka ilmaistaan prosentteina polttonesteen energiasisällöstä. Toteutuksesta vastaa polttonesteen tukkumyyjä, joka raportoi myytyjen tuotteiden energiasisällöt ja niihin sekoitetut bio-osuudet Energiavirastolle vuosittain. Tukkuyhtiöiden on haettava kestävyysjärjestelmälleen Energiaviraston hyväksyntä, minkä jälkeen toiminnanharjoittaja voi antaa biopolttoaine- tai bionestereistä kestävyystodistuksen osoituksena siitä, että se täyttää kestävyyskriteerit²².

Biokomponenttien toisistaan poikkeavat sekoitusosuudet johtavat informaatiosuorituksen vajeeseen, kun markkinoilla tarjolla olevien vaihtoehtojen todellisia kustannuksia (tukkukaupassa) ei tunneta. Kuluttajan on puolestaan mahdoton tietää, paljonko juuri hänen tankkaamassaan erässä on biopolttoainetta, sillä polttoaineen jakelija voi toteuttaa sekoitusvelvoitteensa parhaaksi katsomallaan tavalla alueellisesti,

²⁰ Öljyalan vuosikirja 1986, 1989, 1992, 1993.

²¹ Öljyalan vuosikirja 1994.

²² Energiavirasto. Biopolttoaineita ja bionesteitä koskeva Toiminnanharjoittajan kestävyyskriteeriohje. Diaarinro 1321/702/2017. 3.5.2019

ajallisesti ja eri tuotteiden sekoitussuhdetta vaihdellen, kunhan kokonaismäärät toteutuvat.

Suomen ja sen lähialueiden tukkumarkkinoilla on syntynyt osittain suljettu tilanne, kun lähinaapurien säädöksissä bio-osuuden sekoitusvelvoite on erilainen. Näin tuotteiden vapaa liikkuvuus on rajoittuneempaa tai edellyttää perustuotteiden lisäksi sellaista teknologiaa, jota vain harvalla toimijalla on käytettävissään. Tämä esimerkki sopii kuvaamaan tilannetta, jossa julkinen valta (EU, Suomi) on luonut teknologisilla ominaisuuksilla (bio-osuus) kaupallisen toimintatavan, jota vain tukkukauppa käytännössä säätelee (yhteistoimintasopimus). Perheyriyksen toimintaa rajoittavista tekijöistä hankalimpia ovatkin markkinoita ohjaavat laajemmat normit, joita tukkukauppa käyttää hyväkseen sitoakseen jälleenmyyjät omaan verkostoonsa.

Kanta-asiakaskorttien käyttö on toinen esimerkki, jossa polttonesteiden jakelussa kilpailu ei pääse vaikuttamaan hintoihin tehokkaasti. Kuluttajien käyttäytyminen hintainformaation vastaisesti on osoitus markkinavoimasta, jota suurilla ketjuilla on hintoihin. Markkinavoimalla tarkoitetaan tilannetta, jossa tuotteelle ominainen hintajousto lakkaa toimimasta normaalisti ja kilpailuun sisältyy epäterveitä piirteitä. Kanta-asiakkuus on erilaistamisstrategia, sillä samaa tuotetta myydään monilla eri hinnoilla, vaikka tuote sinänsä on homogeeninen.

Miehitettyjen huoltoasemien tarjoamien palvelujen kysyntään ovat vaikuttaneet lisäksi ainakin vähittäiskaupan aukiololainsäädäntö, tuotevalikoimaan ja myymälän kokoon liittyvät rajoitukset, tuoteryhmäkohtaiset viranomaisten asettamat velvoitteet, kuten tupakkatuotteiden myyntipisteiden valvontamaksu ja alkoholin myynnin tarkastusmaksu.

UDET YMPÄRISTÖBRÄNDIT. Tuotelaatujen nimikkeistössä nähtiin 2010-luvulla sekä bensiinilaatujen että dieselöljyjen markkinointisykäyksiä. Samoin kevyen polttoöljyn markkinoinnissa lisäaineiden ja lisäominaisuuksien kirjo tuli jäädäkseen. Bensiineissä merkittävin eroavuus syntyi RE85E-bensiinin lanseerausessa. Kyseessä oli kokonaan uusi tuote, korkeaseosetanoli, jota siihen tarkoitukseen suunnitellut moottorit tai flexfuelin sovitussarjalla varustetut autot käyttivät. Markkinoinnin ponttimena oli St1:n perustamien etanolitehtaiden tuottaman bioetanolin markkinointi. Uuden etanolipolttoaineen hinta oli asetettu niin, että sen käyttö oli vähintään yhtä edullista kuin perinteisen moottoribensiinin käyttö. Tuotteen markkinoille tuloa saatteli määräaikainen verohelpotus²³. E85 kuuluu myös ruotsalaisten ja norjalaisten energiayhtiöiden tuotevalikoimaan.

Dieselöljyn uudet tuulet ovat peräisin HVO-dieselistä, täysin uusiutuvista raaka-aineista valmistetusta uuden sukupolven dieselistä, jonka ominaisuudet vähentävät merkittävästi etenkin raskaan kaluston päästöjä²⁴. HVO-dieseliä

²³ Euroopan Komissio päätti, että verovapautus, joka koskee verohuojennukseen oikeutettua bioetanolinolipolttonestettä, joka on luovutettava kulutukseen Suomessa verottomasta varastosta 1. huhtikuuta 2009 ja 31. maaliskuuta 2011 välisenä aikana niin sanotun "ECO 100 -hankkeen" yhteydessä, on EY:n perustamissopimuksen mukainen sopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

²⁴ SAE International, Study 2008-01-2500. Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) as a Renewable Diesel Fuel: Trade-off between NOx, Particulate Emission, and Fuel Consumption of a Heavy

valmistavat Neste, jolla tuotantolaitoksia oli Singaporessa, Porvoossa ja Rotterdammassa. Toiseksi kotimaiseksi valmistajaksi ryhtyi UPM, joka valmistaa dieselöljyä metsäteollisuuden sivuvirroista Lappeenrannan tehtaiden yhteyteen perustetussa tuotantolaitoksessa. Suuri ulkomainen valmistaja on Equinor (ent. Statoil).

Dieselin ominaisuuksista markkinoinnissa korostuneiksi ovat tulleet hiukkaspäästöjen vähentäminen ja setaaniluku²⁵ sekä useat rinnakkaiset kesä-, väli- ja talvilaadut. Bensiinilaaduissa markkinoinnissa korostetaan mm. korkeaoktaanisen bensiinin ominaisuuksia, kuten Shellin V-Power -tuotemerkillä tehdään.

2.4 Yrityskaupat ja muutokset verkostoissa

Huoltoasematoiminta on pääosin ketjujen toimintaa, joten suuria muutoksia verkostojen rakenteessa tapahtuu pääosin ketjujen välisissä yrityskaupoissa. Huoltoasemayritysten ostoja ja myyntejä on tehty sekä sukupolvenvaihdoksina että luovutuksena uudelle yrittäjälle. Liiketoiminta voi myös loppua kokonaan, yrityksen toimiala voi vaihtua ja liiketoiminta voi jatkua ilman polttonestejakelua. Yrittäjien vuokraamia liikepaikkoja on palautettu öljy-yhtiön operoimaksi useissa ketjuissa. Näitä voidaan pitää verkostojärjestelyihin kuuluvina massaluovutuksina.

Uusia verkostoja on syntynyt pääosin olemassa olevien huoltoasemien liityessä uuteen organisaatioon. Uusi organisaatio on tarjonnut polttonesteiden hankintakanavan, verkoston markkinoinnin ja brändin ja usein myös luottokortin ja kantaasiakaskortin. Taulukossa 7 on lueteltu Suomessa toteutetut merkittävät huoltoasema-alaa muokanneet yrityskaupat vuoden 1995 jälkeen.

TAULUKKO 7. Suomessa toteutetut suuret huoltoasema-alan yrityskaupat vuodesta 1995.

Aika	Ostaja	Myyjä	Kohde	Laajuus	Merkittävyys
1996	Neste	Neste (fuusio)	Kesoil	Valtakunnallinen	Omistajakauppiat Neste-sopimukseen
2005	Lukoil	Nafta Moskova	Teboil-ketju	Valtakunnallinen	Ketjun toiminta ennallaan
2006	Lukoil	Conoco-Phillips	JET-ketju	Etelä-Suomi	Automaattiketju, uusi brändi Teboil Express
2006	S-ryhmä	Esso	Esso-ketju	44 huoltoasemaa ja automaattia	Esso jaettiin, yrittäjä-sopimuksia päättyi
2006	St1	S-ryhmä	Esso-asemia	Valtakunnallinen	Omistajakauppiat ja yrittäjävetoisia asemia
2010	St1	Shell	Shell-ketju	Valtakunnallinen	Shell jatkaa Suomessa liikemerkkinä, lisenssillä

Vuoden 1995 jälkeen yrityskauppoja koskeva valvonta on muuttunut olennaisesti, sillä kilpailua rajoittavaa keskittymistä ei ole sallittu. Huoltoasematoimintaa koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen muutos vuonna 2000 rajoitti polttonestekaupan

Duty Engine. Hannu Aatola, Martti Larmi, Teemu Sarjovaara (Helsinki University of Technology) and Seppo Mikkonen (Neste Oil).

²⁵ Neste MY Uusiutuva Diesel, setaaniluku 70; NEOT Smart diesel -10/-20, setaaniluku 63.

markkinaosuudeksi 30 %, jota ylitettäessä kilpailuviranomaisen tehtävä on tarkistaa ja tarvittaessa kieltää kauppa kokonaan tai määrätä noudatettavaksi sellaisia ehtoja, jotka lieventävät kilpailua rajoittavaa olosuhdetta.

Vuoden 1996 alusta tuoreessa pörssiyhtiössä Nesteessä tapahtui jakeluportaan yhdistyminen, kun markkinointi- ja myyntiryhmän suomalaiset tytäryhtiöt fuusioitiin yhdeksi Itämeren alueella toimivaksi markkinointiyhtiöksi, Neste Markkinointi Oy:ksi²⁶.

Yrityskauppojen lisäksi kansainväliset järjestelyt vaikuttavat verkostoihin. Vuosina 1993-2006 Suomessa toiminut JET-ketju myytiin osana maailmanlaajuisista toimialajärjestelyä, jossa olivat mukana Lukoilin (Venäjä) lisäksi ConocoPhillips (USA), Mobil (USA), Fina (Hollanti, Norja). Yritysjärjestelyä edelsi Lukoilin ja ConocoPhillipsin resurssijärjestely, jossa ConocoPhillips sai 10 % öljyjätin osakkeista ja osuuden Lukoilin raakaöljyoikeuksiin²⁷.

Lähes kaikki Suomessa toimineet ketjut järjestelivät omistuksiaan vuosina 2005-2010. Ajanjaksoon osuu myös Nesteen kiinteistöjärjestely ja yhteistyön tiivistäminen Ruokakeskon kanssa. St1:n ja S-ryhmän yhteistyö alkoi jo vuoden 2002 lopussa, kun ryhmittymät perustivat yhteisen logistiikkayhtiön NEOT:n polttoaineiden tuontia ja varastointia varten. Yrityskauppa- ja palvelualueita koskevat määräykset lienevät rajoittaneet yrityskauppojen mahdollisuuksia, sillä 30 % markkinaosuusraja olisi ylittynyt monissa järjestelyvaihtoehdoissa.

Kiinteistöjen hallintaan liittyviä yrityskauppoja on tehty ketjutasolla laajamittaisesti muutenkin juuri vuonna 2006. Neste myi hallitsemansa Best Chain Oy:n kautta omistamansa asemat Delek Real Estate Oy:lle²⁸. Kaupan kohteena oli 73 huoltoasemakiinteistöä, jotka olivat vuokrattuna Ruokakeskolle. Shell luovutti 56 huoltoaseman liiketoiminnan Restelille vuonna 2006²⁹. Restelin omistavalla Tradekalla on laaja HoReCa-liiketoimialue. Sopimuksen taustalla on Shellin osalta keskittyminen ydintoimintoihin, kuten polttonesteiden markkinointiin ja myyntiin.

Automaattiketjujen keino hintakilpailussa olivat yleensä suorat alennukset. Osa automaattiketjuista käyttää ns. nettohintaa, josta ei myönnetä lisäalennuksia kanta-asiakas- tai kumppanuuskorteilla. Automaattien lukumäärä on lisääntynyt ja korvannut miehitettyjen asemien myyntiä. Osa automaattiketjuista oli brändätty ketjun miehitetyistä asemista poikkeavasti. Nesteen verkosto yhtenäistyi 2010-luvulla. Kesällä 2006 Nex-asemia oli Suomessa noin 45 kappaletta. Ketju keskittyi pääosin Vaasa–Jyväskylä–Joensuu-linjan eteläpuolelle. Vuosina 2008-2010 asemakonseptien uudistuksessa NEX- ja A24-automaattiasemat muuttuivat Neste Oil Express tai Neste Oil -automaattiasemiksi. Teboililla oli käytössä 1990-luvun lopulla NettoMatti -automaattiasemia³⁰, kunnes automaattiverkostossa JET-kaupan jälkeen automaattien toiminta yhdenmukaistui ja asematyypin nimitykset selkeytyivät.

LIIKENNEPALVELUT KASVAVAT. Tienvarsipaikkojen isot palvelukeskukset olivat öljy-yhtiöiden laajenemissuunta, jonka Union aloitti jo 1984 Lahden Taukokuulella.

²⁶ Neste Vuosikertomus 1996.

²⁷ Petroleum Intelligence Weekly. Vol. XLIII, No. 40, October 4, 2004. www.energyintel.com

²⁸ Neste tiedote 16.10.2006. Neste Oil myy liikenneasemakiinteistöjään 118 miljoonalla eurolla.

²⁹ Turun Sanomat 4.5.2006. Osa Shellin huoltoasemista siirtyy Restelin pyörittäviksi.

³⁰ Oy Teboil Ab Vuosikertomus 1996.

Neste Markkinointi Oy luovutti 24 Motores-asemaa Sanoman tytäryhtiölle Eurostrada Oy:lle vaiheittain vuosina 2000-2003³¹. Eurostrada siirtyi kuitenkin takaisin Pikoil Oy:lle jo vuonna 2005³².

Taulukossa 8 on lueteltu merkittävimpiä huoltoasemayrityksiä koskevia muita järjestelyjä kuin verkostojen välisiä kauppvoja. Taulukoissa on arvioitu järjestelyn laajuus ja merkittävyys pienyritysten eli huoltoasemayrittäjien kannalta.

TAULUKKO 8. Huoltamoalan liikepaikkoihin liittyvät järjestelyt vuoden 1995 jälkeen.

Aika	Saaja	Luovuttaja	Kohde	Laajuus	Merkittävyys
1997-2008	Oy Shell-trans Ab	Oy Shell Ab	Omat asemat	Helmi-Simpukka	Vuokrakauppiat (n. 85) irtisanottiin
1998	Station 1 Finland Oy	Kokkoil Oy	St1-asetat	Petro Express Etelä-Suomi	Uusi öljy-yhtiön operoima automaattiketju
2000-2003	Eurostrada/Rautakirja	Neste Markkinointi Oy	Motores-ravintolat	24 Motores-tia	Eurostradasta iso toimija taukopaikkapalveluissa
2003	Pikoil Oy	Ruokakesko ja Neste	Myy-mälät	Yhteensä jopa 140 liikepaikkaa	Konsepti, päivittäistavarat ja polttonesteiden myynti
2004	St1	Ysi5 Omistaja-kauppi-aita	Auto-maatti-asetmia	15-20 ase-maa, Etelä-Suomi	Ysi5 brändi säilyi rinnakkaisbrändinä; öljy-yhtiön operoimiksi
2005	Pikoil Oy	Eurostrada	Tauko-paikat	21 ravintolaa	Pikoilista iso toimija, yhteensä 137 kauppa-paikkaa
2006	Restel	Shell	Helmi Sim-pukka-ketju	56 Helmi Simpukkaa ja huoltoase-maa	Vuonna 1998 alkanut trendi, ei yrittäjiä, Restel-ketjun operoimia liikepaikkoja
2006	Delek Real Estate	Neste, Best Chain Oy	Huolta-mokiin-teistöt	73 kiinteistöä	Vuokrattu Ruokakeskolle, polttoneste-kauppa jäi Nesteelle

Vuokrakauppiaan myydessä liiketoimintaansa luovutukseen edellytetään öljy-yhtiön suostumus. Omistajakauppiaspuolella sen sijaan liiketoiminnan laajentumiset ja järjestelyt ovat suoraviivaisempia. Esimerkkeinä mainittakoon, että Hankasalmella vuonna 1990 Kesoil-huoltoasemalla aloittanut Jari-Pekka Koponen on hankkinut omistukseensa myös Hartolan ja Joroisten huoltoasemat, jotka sijaitsevat valtateiden varsilla. Länsi-Pohjassa, Pellossa vuonna 1975 aloittaneen Reijo Mäen yritys, Länsipohjan Autohuolto Oy on laajentunut niin, että yrityksellä on Lapin alueella jo yhdeksän huoltoasemaa ja automaattia sekä oma säiliöauto kuljetuksia varten. Yrityksessä on tehty sukupolvenvaihdos 2010-luvulla. Juupajoella SEO- ja St1-kauppianaan aloittaneen Arto Perttulan liikepaikat Oriveden lähialueella

³¹ Rautakirja Oyj. Annual Report 2000.

³² Keskon vuosi 2004. Kesko Oyj toimintakertomus 2004.

käsittivät seitsemän jakelupistettä 2010-luvulla. Vuokrakauppiasesimerkkinä Teboil-ketjussa Järvenpäässä 1980-luvun alussa aloittaneen Hämäläisen perheen liiketoiminta kasvoi vuokratuilla asemilla siten, että heillä oli enimmillään neljä täyden palvelun huoltoasemaa hallinnassaan.

Taulukossa 9 on esitetty vuoden 1995 jälkeen tapahtuneet verkostojen perustamiset. Konkurssiin päätyneitä verkostoja olivat Supa-ketju ja GT Retail. Supa hankki polttoaineensa Teboililta ja GT Retail omistajansa hallitsemalta trading-yhtiöltä. Ysi5-verkosto toimi vain muutaman vuoden ja se myytiin edelleen St1-ketjulle.

TAULUKKO 9. Uudet huoltoasemaverkostot vuoden 1995 jälkeen.

Aika	Uusi verkosto	Omistajat	Tausta	Laajuus	Merkittävyys
1996-2004	Suomen Polttoaine Oy (SUPA)	Ryhmä omistaja-kauppiaita	Omistaja-kauppiaita SEO:sta	Noin 25 liikepaikkaa, valtakunnallinen	Konkurssi 2004, kauppiaille uusi polttoainetoimittaja
1997	Station 1 Finland Oy	Vuodesta 2000 Greeni Oy	Aluksi omistaja-kauppiaita	Kasvuhakui- nen, valtakunnallinen	Bensiinin ja dieselöljyn omaa tuontia 1998 alkaen
1998	ABC	Alueosuus- kaupat, S-ryhmä	Uusi yhteinen brändi S-ryhmälle	Valtakunnallinen, alueellinen	Brändikumppanuiden öljy-yhtiöiden kanssa päättyivät
2000	Ysi5	Omistaja-kauppiaita	SEO-yrittäjiä 1990-luvulla	Noin 20 liikepaikkaa, Etelä-Suomi	Uusi automaattiketju Etelä-Suomeen
2008	Gulf	US-Parts Finn-AM	Omistaja-kauppiaita eri ketjuja	10-15 huoltoasemaa ja veneasemaa	Yrittäjävetoiset asemat säilyneet, voiteluainebrändi esiin
2012-2016	GT Retail	GT Trading	Omistaja-kauppiaita eri ketjuista	Valtakunnallinen, jopa 50-60 asemaa	Omistajayhtiön konkurssi; yrittäjien oli hankittava uusi polttoainetoimittaja
2014	Sea Point	Juva Shipping Oy	Veneasemat	16 veneasemaa (2020)	Verkkopalvelu, oma säiliöalus jakeluun

Huoltoasemaketjun perustaminen Suomen EU-integraation käynnistyttyä ja polttoaineiden maahantuonnin vapauduttua on ollut olennaisesti helpompaa kuin esimerkiksi säännöstelykaudella, jolloin Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO) perustettiin vuonna 1978. "Miniketjuja" tai itsenäisiä brändejä 1990-luvulta alkaen ovat olleet mm. Eurobensin (Jukka Rönne), Ysi5 (ryhmä itsenäisiä kauppiaita), Ritoil (Risto Rämä), M-Plus (Mikko Anttila), Liikenneasema Onnen Liekki (Vesa Keskinen) ja Aavasaksan Huoltamot (Jouko Kinnunen).

3 HUOLTOASEMIEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Toimialan ympäristöä, huoltoasemayrittäjyyden kehittymistä, toimitusketjuja ja huoltoasemayritysten suhdetta Suomessa toteutettuihin ratkaisuihin pohdittaessa on huomattava erityispiirteitä, jotka ovat voimakkaasti ohjanneet huoltoasematoiminnan kehitystä.

Huoltoasematoimintaan liittyvä yrittäjyys lähti voimakkaaseen kasvuun Suomessa 1950-1960-luvulla, kun polttonesteiden kysyntä kasvoi moninkertaiseksi. Liikepaikkoja rakennettiin varsinaista huoltoasematoimintaa varten ja polttonestejakelussa vielä 1950-luvulla tyypilliset jakelupisteet kauppojen yhteydessä syrjäytyivät. Huoltoasemia tarvittiin lisääntyvän autokaluston huoltoon ja polttoainejakelun yksikkökoko kasvoi 1960-luvulla. Suomessa huoltoasemien kokonaismäärä asettui 1970-luvun alussa noin 2.000 yksikköön. Vuonna 1980 näistä yli 85 % oli yrittäjävetoisia, yli 80 % oli varustettu huoltohallilla ja liikepaikkojen omistuksesta noin puolet oli yrittäjillä³³.

Huoltoasemayrittäjiksi koulutettiin 1950-1970-luvulla kaupallisen ja teknisen koulutuksen kursseilla huoltoasemalla toimineita työntekijöitä, esimiehiä ja huoltoasemakiinteistön omistajia. Liikepaikkojen rakentaminen tapahtui osittain öljy-yhtiöiden tarjoaman rahoitus- ja suunnitteluavun tuella.

3.1 Toimipaikat, ketjut ja palvelut

Öljy- ja biopolttoaineala ry:n (ÖBA), aiemmin Öljyalan Keskusliitto ry:n (ÖKL) toimintaan kuulunut öljytuotteiden tilastointi on loppunut marraskuussa 2018, kun järjestön toiminta lakkautettiin. Tilastokeskus jatkaa ÖBA:n tekemää öljytietojen tilastointia soveltuvien osin³⁴.

Öljytuotteiden kuluttajahintaseurantaan kuuluneiden polttonesteiden (benssiini 95 E10, benssiini 98 E5, diesel ja kevyt polttoöljy) hintojen tiedonkeruu toteutetaan Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin yhteydessä. Hintatiedot kerätään noin 60 jakeluasemalta ympäri Suomea. Tiedonkeruu tehdään kuukauden 10. ja 20. päivän välillä. Tiedonkeruun kohdejoukko eroaa aiemmin ÖBA:n käyttämästä, mikä voi heikentää tietojen vertailtavuutta ÖBA:n aiemmin julkaisemiin hintoihin.

Tiedot julkaistaan jatkossa kuluttajahintaindeksin tietokannassa tilastointikuukauden viimeisenä arkipäivänä. Öljytuotteiden hintatietoja julkaistaan myös neljästi vuodessa julkaistavan energian hinnat -tilaston yhteydessä. Tilastokeskus jatkaa tiedonkeruuta myös öljytuotteiden myyntimäärätietojen sekä raakaöljyn ja öljytuotteiden varastotietojen osalta.

³³ Öljyalan vuosikirja 1980 ja SBL:n puheenjohtaja Leo Tonttilan muistiinpanot.

³⁴ Tilastokeskuksen tiedote 21.12.2018.

Polttoaineiden toimitusketjussa Suomi on maantieteelliseltä sijainniltaan vaikeampi kuin maantieteellisesti yhtenäisemmissä Euroopan maissa – bensiinin ja keskitisleidien raaka-aineet tuodaan pääosin laiva- ja rautatiekuljetuksina. Öljytuotteiden jalostuksessa Nesteen Porvoon ja Naantalın jalostamot olivat pitkään ainoat Suomessa toimineet tuotantolaitokset. Polttonesteiden tuotanto on 2000-luvulla käynnistetty lisäksi etanolilaitoksissa ja UPM:n uusiutuvan dieselin tuotantolaitoksella Lappeenrannassa.

KAASUMARKKINAT AVAUTUIVAT 2020. Kaasun yleistyttyä liikennepolttoaineena eri puolilla Suomea on ryhdytty tuottamaan biokaasua. Suomessa biokaasua tuotetaan nykyään kaupunkien ja teollisuuden jätevedenpuhdistamojen biokaasulaitoksilla, eri kokoisilla yhteiskäsittelylaitoksilla sekä maatilojen biokaasulaitoksilla. Lisäksi biokaasua kerätään kaatopaikoilta biokaasupumppaamoilla³⁵. Biokaasua voidaan syöttää jakelua varten maakaasuverkostoon tai siirtää konteissa ja säiliöissä jakelupisteisiin.

Suomen kaasumarkkina on avautunut kilpailulle ja kaasun tukkumyynti ja siirtoverkko on eriytetty toisistaan 1. tammikuuta 2020. Kaasun siirtoverkkoyhtiö Gasgrid Finland Oy vastaa jatkossa kaasun siirrosta Suomessa. Yhtiö on eriytetty energiayhtiö Gasumista omaksi yhtiökseen. Siirtoverkkoyhtiö Gasgrid Finland Oy on valtioenemmistöinen yhtiö ja se ylläpitää kaasun siirtoverkkoa ja tarjoaa kaasunsiirtopalveluja kaikille verkossa toimiville yrityksille³⁶. Paikallisia kaasua myyviä yhtiöitä on lähes kaksikymmentä³⁷.

Kaasun tankkauspisteiden lukumäärä on lisääntynyt 2000-luvulla. Vuonna 2020 Suomessa on jo yli 60 kaasuntankkausasemaa. Verkoston on suunniteltu kasvavan yli 30 liikepaikalla vuoden 2021 loppuun mennessä. Kaasuntankkausverkosto on kasvanut myös maakaasuputken ulkopuolella biokaasutuotannon ja LNG-terminaalien ansiosta. Pohjoisimmat tankkauspisteet syksyllä 2020 ovat Oulun seudulla³⁸.

HUOLTOASEMIEN RAKENNE ENNALLAAN. Toimipaikkojen lukumäärät, ketjut ja palvelut ovat olleet rakenteellisesti ja palveluiltaan lähes ennallaan vuosina 2016-2020. Huoltoasemien palveluvalikoimaan ovat tulleet mukaan kaasuautojen tankkauspisteet, jotka tarjoavat maakaasua ja biokaasua. Samoin uusien käyttövoimien joukkoon kuuluva sähkön latausmahdollisuus on otettu yhä useammalle huoltoasemalle. Kaasuntankkauspisteitä ja sähkön latauspisteitä ei ole lueteltu tilastokeskuksen tilastoissa, sen sijaan kukin öljy-yhtiö on julkaissut tietoja omalla sivustollaan.

Liikepaikkaverkoston selvä vedenjakaja on ollut automaattiverkoston laajentuminen ja miehitettyjen palvelun syrjäyttäminen. Verkostojen välisessä kilpailussa vastakkain ovat palvelut ja polttoainevolyymit. Painopiste siirtyi miehittämättömiin jakelupisteisiin (Kuva 10). Asiaan liittyy myös kovilla alennuksilla markkinoineen JET-ketjun läsnäolo 1990-2000 luvulla. Kehitys jatkui 2010-luvulle etenkin ABC:n ja St1:n automaattiverkostojen kasvaessa. Yksityisten yrittäjien osuus on vähentynyt etenkin automaattiverkostossa.

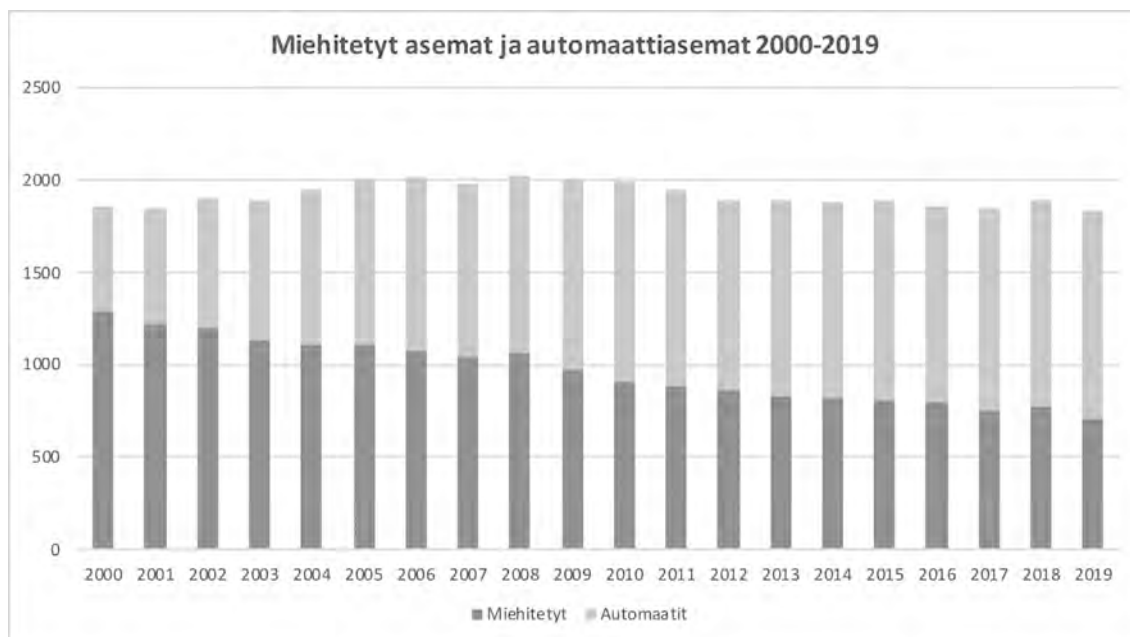
³⁵ <https://biokierto.fi> (8.11.2020)

³⁶ Gasum Oy, tiedote 1.1.2020.

³⁷ <https://www.kaasuyhdistys.fi/kaasu-suomessa/markkinatoimijat/> (8.11.2020)

³⁸ <https://kaasuautoilijat.fi/2019/07/24/tankkausverkosto/> (8.11.2020)

KUVA 10 Huoltoasematoiminnan liikepaikkaverkoston muutos 2000-2019.



3.2 Liikepaikkojen hallinta

Polttoainekaupan keskeinen toimintatapa, ketjujen ja omistajakauppioiden yhteistyö on perustunut liikepaikan hallintaan. Vielä 1980- ja 1990-luvulla, kun 1950-1970-luvulta peräisin olevat vuokrasopimukset päättyivät, yhteistoimintasopimuksia uusittiin kymmenen vuoden jaksoiksi, kunnes sittemmin 2000-luvulla siirryttiin EU:n kilpailumääräysten muutosten vuoksi viisivuotisiin sopimuksiin³⁹.

Liikepaikkojen hallinta on jaettu perinteisesti ryhmiin omistuksen ja liiketoiminnan harjoittajan mukaan. Suomessa on perusteltua erottaa omistussuhteiden ja liikepaikan hallinnan lisäksi polttonestekaupan operointiperiaate, ja näiden yhteen veto on esitetty Taulukossa 11. Maapohja, jolle polttonestejakelun laitteet sijoitetaan, voi olla öljy-yhtiön omistuksessa, öljy-yhtiön itselleen vuokraama, yksityisen kauppiaan omistuksessa tai tämän itselleen vuokraama. Polttoainejakelun laitteet voivat niin ikään olla toiminnanharjoittajan omia tai ne voivat olla vuokrattuja. Huoltoasemalla myytävän polttoaineen omistaja voi olla toiminnanharjoittaja tai polttoaineen toimittaja, riippumatta liikepaikan ja laitteiden omistuksesta. Polttonesteen omistus voi vaihdella myös huoltoaseman jakelusäiliöissä. Mikäli polttoaineen omistaja on öljy-yhtiö ja myyjänä kauppias, kyseessä on komissiosopimus, ja myynti tapahtuu tällöin öljy-yhtiön määräämällä hinnalla kauppiaan saadessa ennalta sovitun myyntipalkkion.

³⁹ Euroopan komissio. EU:n kilpailupolitiikka: Toimitus- ja jakelusopimuksia koskevat kilpailusäännöt. Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto 2002.

Huoltoaseman muut liiketoiminta-alueet (myymälä, kahvila/ravintola, korjaamo, autonpesu, muut resurssit) voivat olla öljy-yhtiön, kauppiaan tai kolmannen osapuolen operoimia. Esimerkiksi kahvila ja myymälä voivat olla vuokrattuna ketjulle tai yrittäjälle.

TAULUKKO 11. Liikepaikan hallinta ja huoltoaseman operointitavat.

Liikepaikan omistaja	Polttoaineet omistaa ja hinnoittelee öljy-yhtiö	Polttoaineet omistaa ja hinnoittelee kauppias
Öljy-yhtiö	COCO	CODO
Kauppias	DOCOC	DODO

COCO = Company-Owned, Company-Operated

CODO = Company-Owned, Dealer-Operated

DOCOC = Dealer-Owned, Dealer-Operated

DODO = Dealer-Owned, Dealer-Operated

Viimeksi tilastoidut luvut liikepaikkojen hallinnasta ovat vuodelta 2017, minkä jälkeen tilastokeskus on ryhtynyt julkaisemaan tilastoja, jotka aiemmin laati Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto (ÖKL) ja sen seuraaja Öljy- ja Biopolttoaineala ry (ÖBA). Kuitenkin julkistamatta jäi ketjuittain ryhmiteltyä tietoa. Taulukossa 12 on eritelty kokonaislukumäärinä miehitettyjen liikepaikkojen ja automaattien hallinta viimeksi tiedossa olevalta vuodelta 2018⁴⁰.

YKSITYISTEN NEUVOTTELUASEMAT HEIKENTYNEET. Liikepaikkojen hallinnalla ja sijainnilla on merkitystä etenkin omistajakauppiaiden neuvotteluvoimalle polttoaineiden hankintahinnoista keskusteltaessa. Uutena ilmiönä 2010-luvulla on havaittu, että öljy-yhtiöt ovat halukkaita vuokraamaan joko kauppiaan omistaman liikepaikan kokonaan tai pelkästään polttoaineiden jakelupaikan itselleen. Tällä menettelyllä öljy-yhtiö varmistaa liikepaikan hallinnan itselleen, jopa pidemmäksi aikaa (esim. 10 vuotta), kun EU:n kilpailumääräykset normaalissa jakelusopimuksessa sallisivat enintään viiden vuoden pituisen sopimuskauden kerrallaan.

TAULUKKO 12. Liikepaikkojen hallinta vuonna 2018.

Omistussuhde	Miehitetyt	Automaatit	Yhteensä
CODO	168	519	687
COCOC/DOCOC	213	483	696
DODO	388	122	510
Yhteensä	769	1124	1893

⁴⁰ Huoltoasematilasto 2018. Yksityiskohtaista tietoa liikepaikkojen hallinnasta ketjuittain tai alueittain ei ole julkisesti saatavilla. Tietoa kertyy kokemuksen perusteella öljy-yhtiöiden alue- ja kenttäpäälliköille, joiden tehtävänä on rekrytoida kauppiaskohteita omaan verkostoonsa.

Liikepaikkojen hallinta jakautuu eri alueilla tyypillisesti siten, että öljy-yhtiöt hallitsevat liikepaikkoja isommissa kaupungeissa ja pääliikenneväylien varrella. Esimerkiksi Helsingissä on vain muutama kauppiaan hallitsema liikepaikka, samoin Turussa ja Tampereella. Isommista aluekeskuksista myönteisiä esimerkkejä ovat Pori ja Oulu, joissa tilaa on löytynyt myös omistajakauppiaille.

3.3 Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö

Huoltoasemat sijoittuvat tyypillisesti asutuskeskuksiin ja pääteiden varsille, joilla suuret liikennemäärät edellyttävät palveluiden tarjontaa. Maaseututaajamissa ja harvaan asutuilla alueilla huoltoasematoiminta on tarpeellinen palvelu, johon usein liittyy muita vähittäiskaupan, erikoiskaupan ja autoalan palveluja.

Suurempien kaupunkien yhdyskuntasuunnittelun taustaselvitysten yhteydessä on laadittu huoltoasema- tai jakeluasemaselvityksiä, joissa tarkastellaan palveluverkkojen suunnitelmia ja alueellisten palvelujen tarvetta. Esimerkiksi Espoo on päivittänyt selvityksensä vuonna 2016 ja Helsinki 2012. Suurista kaupungeista tuorein on Tampereen selvitys, vuodelta 2018. Pienemmistä kaupungeista mainittakoon Forsan selvitys 2019. Huoltoasemaselvityksissä ovat Espoon osalta mukana myös kaasunjakeluasemat ja sähköautojen julkiset jakelupisteet. Markkinatilannetta arvioitaessa on otettava huomioon, että vuoden 2016 alusta vapautettiin kauppojen aukioloajat.

PÄÄTEIDEN TAUKOPAIKAT. Yleisten teiden varrelle, tiealueelle perustettavat ja liikennettä palvelevat huoltoasemat edellyttävät rakennuslupaa, kuten taajamien kaava-alueilla. Maantielain mukaiselle palvelualueelle hankitaan toteuttaja tarjouskilpailun perusteella. ” Sopimuksen tekemiseksi on tienpitoviranomaisen pyydetävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä.” Tämän säädöksen ongelmallisuus on ollut yrittäjien rahoituksen järjestäminen siitä syystä, että aiemmin ennen maantielain säätämistä tienvarsihuoltamot osoitettiin liitännäisalueille, joissa rakennuksille ei saanut kiinnitystä. Vakavaraisuus oli siis pk-yrittäjän ongelma, ei ison öljy-yhtiön. Nykyisin tiealueelle, valtiolta vuokratulle tontille rakennettu huoltoasema voi saada kiinnityksen.

Levähdysalueelle perustettavat merkittävät tienkäyttäjäpalvelut, joihin huoltoasemat ja ravintolat kuuluvat, perustetaan palvelualueina. Maantielain perusteluissa⁴¹ selvitetään palvelualueen käyttöä. Vuonna 2018 maantielaki muutettiin. Levähdys- ja palvelualueita koskevat säädökset pysyivät olennaiselta osiltaan ennallaan⁴².

8 §. *Palvelualueet.* Pykälässä säädettäisiin pysäköintialueille ja levähdysalueille sijoitettavista laitteista, rakennelmista ja rakennuksista, jotka on tarkoitettu palvelemaan tienkäyttäjiä. Pysäköintialueelle voitaisiin sijoittaa kioskimyymälä ja levähdysalueelle laajempiakin palveluja kuten kahvila, ravintola ja huoltoasema. Kaikki toimenpiteet edellyttäisivät tienpitoviranomaisen suostumuksen. Selvyuden vuoksi

⁴¹ HE 17/2004, perusteluosa.

⁴² Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (572/2018).

pykälässä todettaisiin, että tienpitoviranomaisen suostumus ei korvaisi maankäyttö- ja rakennuslain vaatimia lupia. Suostumus olisi tienpitoviranomaisen yksipuolinen tahdonilmaisu alueen käyttämiseksi tienkäyttäjää palvelemaan vähäiseen liiketoimintaan.

Erityisissä tapauksissa voidaan levähdysalueelle suunnitella merkittäviä tienkäyttäjäpalveluja, kuten on tapahtunut moottori- ja moottoriliikenneteiden suunnittelun yhteydessä. Koska tällaisille teille liittyminen osoitetaan tiesuunnitelmassa, tulee tienkäyttäjäpalveluille tarkoitetut alueet ja niiden palveluvarustus ottaa huomioon jo tietä suunniteltaessa. Yleensä on kysymys merkittävästä liiketoiminnasta, joka käsittää kahvila- ja ravintolatoimintaa sekä huoltoasemapalveluja. Kilpailun aikaansaamiseksi ja erilaisten palvelumahdollisuuksien selvittämiseksi on yleensä tarkoituksenmukaista pyytää tarjouksia alalla toimivilta yrittäjiltä. Tarjouspyyntö ja sopimusmenettelystä säädettäisiin pykälän 2 momentissa, joka vastaa sisällöltään nykyisen tieasetuksen 32 a §:n 3 momenttia. Kun kysymyksessä on tienpitoon liittyvä merkittävä palvelutoiminta, se edellyttää luottamussuhdetta yrittäjän ja tienpitoviranomaisen välillä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että sopimusta ei saisi siirtää ilman tienpitoviranomaisen suostumusta.

Yksityisiä eli ketjusta riippumattomia liikepaikkoja ei ole uuden Helsinki-Turku -tien (VT 1) varrella lainkaan, ja VT3 eli Helsinki-Tampere -tien varressa vain yksi. Nelostien varrella ensimmäinen yksityinen liikepaikka sijaitsee Lahden yläpuolella ja VT 6 on niin ikään öljy-yhtiöiden hallinnassa Kouvolaan saakka ja VT 7 Kotkaan asti.

RAKENTAMINEN ILMOITUSMENETTELYLLÄ. Huoltoasemien sijoittumisessa merkittävä uudistus 2010-luvulla on ollut siirtyminen lupamenettelystä pääosin rekisteröintimenettelyyn ⁴³. Rekisteröinti ympäristönsuojelun tietojärjestelmään ja jälkivalvonta korvaavat ympäristölupamenettelyn vähäisiä ympäristöhaittoja aiheuttavien toimintojen kuten jakeluasemien osalta. Rekisteröitäville laitoksille ei haeta ympäristölupaa.

Toiminnanharjoittaja tekee rekisteröitävästä toiminnasta ilmoituksen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle. Viranomaisen rekisteröi toiminnan, jos rekisteröinnin edellytykset täyttyvät. Rekisteröinti on luonteeltaan kirjaamistoimenpide, jossa ei tehdä hallinnollista päätöstä eikä anneta määräyksiä. Toiminnanharjoittajalle lähetetään tieto rekisteröinnistä. Rekisteröinnistä peritään maksu. Rekisteröitävän toiminnan on noudatettava asetuksen vaatimuksia eikä rekisteröintimenettelyssä voida antaa asetusta täydentäviä määräyksiä.

3.4 Huoltoasematoimintaa koskevat keskeiset säädökset

Tultaessa 2020-luvulle polttonesteiden jakelua ja huoltoasematoimintaa koskevat monet säädökset ovat olennaisesti muuttuneet. Oheisessa Taulukossa 13 on lueteltu merkittävimmät huoltoasematoimintaa koskevat säädökset. Muutosvauhti on ollut

⁴³ Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluväatimuksesta (444/2010).

kova, sillä olennaisia säädösmuutoksia on tullut lähes vuosittain. Määräykset voidaan jakaa ryhmiin liiketoiminta-alueen (LTA), tuote- ja laitetekniikan (TEK), ympäristömääräysten (YM) ja taloudellis-oikeudellisten (TAL) säädösten perusteella.

TAULUKKO 13. Huoltoasematoimintaa koskevia säädöksiä.

Ryhmä	Säädös	Sisältö	Uusin
LTA Aukiolo, tuotevalikoima	Laki kauppojen aukioloajoista	Myymälän pinta-ala, aukiolo ja valikoit	2016
LTA Euromuunnos	Laki euron käyttöönotosta	Valuutaksi euro, johon siirtymäaika	2002
TAL Kilpailu	Kilpailulaki	Yrityskaupat ja kilpailun valvonta	2010
TAL Jakelusopimukset	Ryhmäpoikkeusasetus (EU)	Yhdeltäostovelvoite, sopimuskausi, markkinat	2010
TEK Jakelumittarit	Mitat ja painot	Jakelumittarin vaaitus ja tarkastus	
TEK Maksupäätte	Maksupäätedi- rektiivi (EU)	Sähköinen maksaminen, kassat, automaattit	2017
TEK Polttoaineet	Laatuasetus	Polttoaineiden laaturajat	2010
YM Säiliöt	KTM päätös	Poltonestesäiliöiden määräaikaistarkastukset	1983
YM Haihtuvat kaasut	VNp, VOC-päästöjen estäminen	Haihtuvien höyryjen talteenotto huoltoasemilla	1996
YM Biopolttoaineet	Sekoitusvelvoite	Polttoaineisiin on sisällyttävä määrä-% uusiutuvaa energiaa	2010
YM Rakennuslupa	Maankäyttö- ja rakennuslaki	Rakentaminen sallitaan kaavaan erityisesti merkityille paikoille (LH, pj)	2000
YM Rakentaminen	Ympäristönsuojelulaki	Rekisteröintimenettely	2014
YM Rakentaminen	Jakeluasema- standardi SFS 3352	Jakeluaseman mitoitus ja ympäristönsuojelu (ent. KTM-päätös)	2010

RAKENTAMINEN VIRTAVIIVAISTUNUT. Muutos kokonaisvaltaisesta 1970-1980-luvun lupamenettelystä 2010-luvulle on toki valtava, ja vapauden tuulet ovat puhaltaneet vuoroon 1990-luvun alun vapaakuntakokeilun, kaavoitusmenettelyn täsmentämiseen ympäristöministeriön kaavoitusmerkintöineen ja maankäytön ja rakentamisen uusittuun ohjeistukseen. Vaikka lukuisat linjoja hakeneet oikeustapaukset etenkin ympäristönsuojelun alueella ovat 2000-luvulla päätyneet KHO:n ratkaistaviksi, lainsäädäntö- ja säädöstasolla polttoainejakelun säädösperusta on yhtenäistynyt. Parhaan tekniikan (BAT) vaatimukset ja standardoinnin uudistus ohjaavat toimialaa normaaliin tilanteeseen, kun aiemmin vaikutti olevan pysyvää vastakkainasettelua virkamiesperäisissä valituksissa monissa maakunnissa. Rakentamiseen ovat

liittyneet myös huoltoasemaelinkeinon monet omaehtoisesti aloittamat ympäristönsuojelu- ja ilmastotoimet, kuten laajamittainen käytettyjen huoltoasemien maaperän puhdistaminen.

KAUPAN VAPAUDET HEIKENTÄVÄT HUOLTOASEMIEN PERUSTOIMINTOJA. Huoltoasemien toimintamahdollisuuksia on koeteltu kaupan aukioloaikojen vapautumisen takia koko 2000-luku. Näyttää siltä, että huoltoasemien erityisasema myöhäisten iltojen ja pyhäpäivien täydennysostopaikkana menetettiin päivittäistavarakaupan vaatiman kaupan vapauden vuoksi. Samalla huoltoasemille jäivät voimaan useat rajoitukset, joita päivittäistavarakaupalla ja erikoiskaupalla ei ollut. Päinvastoin, muut kaupan alat kykenivät jatkuvasti laajentamaan liiketoimintaansa perinteisten huoltoasemien toiminta-alueelle, etenkin polttoainekauppaan, ja kavensivat näin merkittävästi tämän tärkeän toimialan elinkeinon harjoittamisen edellytyksiä.

UUSIUTUVIEN POLTTOAINEIDEN JA VYÖRY. Vuodesta 2010 alkaen polttoaineiden biosuutta on nostettu velvoittavasti, että vuonna 2020 jo viidennes myytyjen maantiepolttonesteiden energiasisällöstä on korvattu uusiutuvalla ja kestävyysjärjestelmän mukaisella uusiutuvalla polttoaineella. Ongelmaksi huoltoasemayrittäjien ja niiden yhteenliittymien kannalta on noussutkin Koillis-Euroopan ja Itämeren alueella syntynyt ”kansallisten säädösten saaristo”, jossa naapurivaltioilla on keskenään erilaiset polttoaineiden bio-osuuksia koskevat velvoitteet. Euroopan Unionin hyvää tarkoittavat uusiutuvan energian käytön ja ilmastomuutosta hillitsevät tavoitteet ovat käytännössä hidastuneet kansallisten järjestelmien toimeenpanoon. Samalla tehokas kaupan vaihdanta ja tuotteiden vapaa liikkuvuus on kohdannut yllättäviä esteitä, kun markkinoiden välinen kauppa on vähentynyt.

KULUTTAJIEN LUOTTAMUS. Hyvinä saavutuksina 2000-luvulla toteutuneissa uudistuksissa voidaan sanoa, että kuluttajien luottamus korkealaatuisiin tuotteisiin ja turvalliseen jakeluteknologiaan on pysynyt korkealla tasolla. Pienyrittäjien kannalta kustannukset joillakin teknisten toteutusten osa-alueilla ovat toki olleet ajoittain kohtuuttoman korkeat, mutta verkoston elinvoimaisuus on osoittautunut huomattavan hyväksi.

4 MARKKINAT JA KILPAILU

Tässä luvussa selvitetään markkinoiden laajuus ja tärkeimmät toimintatavat sekä tarkastellaan kilpailutekijöitä ja markkinoiden toimivuutta etenkin huoltoasemayrittäjän kannalta. Tapahtuneet muutokset 2000-luvulla ovat ulottuneet polttonestekaupassa tuotteisiin, teknologiaan, verotukseen, kilpailusäädöksiin ja liiketoiminnan harjoittamisen perusedellytyksiin liikepaikkojen ja liiketoimintaympäristön kannalta. Julkisen vallan tekemillä päätöksillä on ollut vahva ohjaava merkitys huoltoasemayritysten toiminnalle.

Relevanttien markkinoiden rajausta on avainkilpailutekijöiden arviointiin. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on ottanut ratkaisuihinsa kantaa polttonestekaupan markkinoiden määrittelyyn⁴⁴. Sen mukaan bensiinin ja dieselöljyn markkinat ovat jaettavissa tukku- ja vähittäismarkkinoihin. Erottavana kriteerinä on polttonesteen ostotarkoitus. Tukkumarkkinoilla polttonesteet ostetaan jälleenmyyntiin ja vähittäismarkkinoilla puolestaan kulutukseen. Edelleen, polttonesteiden tukkumarkkinoita voidaan tarkastella ylemmän ja alemman tason tukkuportaina.

MARKKINOIDEN MÄÄRITTELY. *Ylempi tukkuporras* käsittää öljynjalostajien ja polttonesteiden hankintayhtiöiden välisen tukkukaupan (jalostamomyynti), jossa polttonesteet hankitaan jälleenmyytäväksi. *Alempi tukkuporras* käsittää jälleenmyyjien ja polttonesteiden vähittäismyyjien välisen tukkukaupan. *Vähittäiskauppaa* puolestaan on polttonesteiden myynti huolto- ja automaattiasemilta loppukäyttäjille. Dieselöljyn suurasiakasmyyntin liikennöitsijöiden omaan käyttöön on katsottu kuuluvan myös vähittäismarkkinoihin.

Maantielikenteen energiankulutuksen muutokset ja käyttövoimakysymykseen liittyvät uusiutuvat polttoaineet ovat tärkeitä muuttajia tulevaisuuden polttonestehuollossa. Energiankulutuksen muutoksiin vaikuttavat julkisen vallan asettamat tavoitteet hiilidioksidikuorman vähentämiseksi ja fossiilisiin polttoaineisiin kohdistuva verotus.

Uusiutuvan energian käyttöä koskevat kestävyyskriteerit ja kulloinkin voimassa oleva sekoitusvelvoite vaikuttavat puolestaan siihen, millaista uusiutuvaa polttoainetta tukkumyyjät markkinoille myyvät.

4.1 Tuotteet, volyymit ja markkinaosuudet

Polttonesteiden kysyntä perustuu ajoneuvojen käyttövoimaan. Perinteiset huoltoasema-alan ja öljyteollisuuden tarjoamat tuotteet ovat olleet moottoribensiini ja dieselöljy. Erityisesti 2010-luvulla käyttövoimana ovat lisääntyneet sähkö, maakaasu ja

⁴⁴ Kilpailu- ja kuluttajavirasto. Polttonesteiden tukkumyyntiä itsenäisille huoltamoyrittäjille koskeva selvitys. Päivämäärä: 28.5.2012. Diaarinumero: 850/14.00.00/2009

biokaasu sekä etanolibensiini. Taulukossa 14 esitetään henkilöautokanta käyttövoimittain vuosina 2014-2019 ja Taulukossa 15 polttonesteiden myynti tuotteittain vuosina 2014-2019.

TAULUKKO 14. Henkilöautokanta käyttövoiman mukaan vuosina 2014-2019.

Henkilöautokanta (kpl) käyttövoimittain vuoden lopussa

Lähde: Autoalan Tiedotuskeskus (www.aut.fi)

Vuosi	Bensiini	Diesel	Sähkö	Ladattava hybridi	Metaani (CNG, CBG)	Bensiini/Etanol	Muu	Yhteensä
2014	1 939 980	650 304	360	566	1 252	3 307	94	2 595 863
2015	1 927 444	678 786	614	1 017	1 503	3 461	93	2 612 918
2016	1 914 808	705 849	844	2 437	1 822	3 583	85	2 629 428
2017	1 922 859	731 893	1 449	5 719	3 155	3 762	87	2 668 924
2018	1 920 510	750 603	2 404	13 095	5 599	4 037	80	2 696 328
2019	1 916 849	760 330	4 661	24 704	9 378	4 302	83	2 720 307

Ensirekisteröintitilastojen perusteella vaihtoehtoiset käyttövoimaratkaisut ovat lisääntyneet vahvasti vuosina 2014-2019, joskin myöhemmin esitettävien ajoneuvokannan ikätilastojen perusteella uusiutumismuutos on edelleen kovin hidas eikä ajoneuvokannan uusiutuminen tapahdu asetettujen ilmasotavoitteiden kannalta riittävän nopeasti.

Maantiiliikenteen polttoaineiden ja kevyen polttoöljyn kysyntä ovat olleet viime vuosina melko vakiintuneella tasolla. Bensiinin ja dieselin kulutuksessa on ollut trendinomainen muutos käynnissä jo vuosia, kuten Taulukko 15 esittää.

TAULUKKO 15. Öljytuotteiden myynti kotimaahan tuotteittain 2014-2019.

Öljytuotteiden myynti kotimaahan 2014-2019 (1000 m3)

Lähde: Öljy- ja biopolttoaineala ry; Tilastokeskus, Energian hankinta ja kulutus

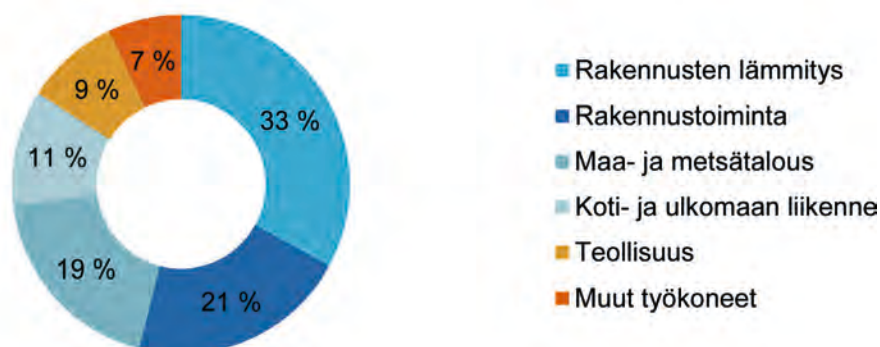
Tuotteet yhteensä	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Moottoribensiini yhteensä	2 011 125	1 978 831	1 957 126	1 919 127	1 903 268	1 864 419
Dieselöljy	2 870 909	2 906 594	3 008 494	3 067 579	3 117 516	3 087 232
Kevyt polttoöljy	1 760 582	1 790 380	1 883 235	1 864 140	1 900 496	1 877 556

Osuudet 95E10/98E5 (%)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Moottoribensiini 95E10	60,5	62,9	64,7	67,4	69,5	71,5
Moottoribensiini 98E5	39,5	37,1	35,3	32,6	30,5	28,5

Bensiinin kulutuksessa 95-oktaaninen on yhä useammin uusien bensiiniautojen polttoainesuositus, joten korkeaoktaanisen bensiinin kysyntä on alentunut.

Kevyen polttoöljyn käyttö sisältää moottoripolttoöljyn ja lämmitysöljyn. Kevyen polttoöljyn käyttökohteet käyvät ilmi Kuvasta 16.

KUVA 16. Kevyen polttoöljyn käyttövuonna 2016 käyttäjäryhmittäin⁴⁵.



Pienmoottoribensiini on vaihtoehtoinen polttoaine henkilökohtaisiin työkooneisiin, joiden pakokaasupäästöissä halutaan vähemmän altistusta. Sen myynti tapahtuu pääosin 5 litran myyntisäiliöissä huoltoasemien, rautakauppojen ja korjaamoiden myymälöissä. Pienmoottoribensiiniä myydään noin 20 huoltoasemalla jakelumittarista etenkin ammattikäyttöön. Pienmoottoribensiinin säilytysominaisuudet⁴⁶ ovat etanolipitoista bensiiniä (95E10 ja 98E5) paremmat, ja sitä käytetään tässä tarkoituksessa mm. veneiden bensiinimoottoreissa.

COVID-19 ISKI MYYNTEIHIN VUONNA 2020. Erityiskysymyksenä vuonna 2020 pandemia COVID-19 vaikutti ihmisten liikkumiseen ja tavanomaisiin ostoihin, kuten polttoaineisiin ja huoltoasemien oheispalveluihin. Kuukausittaiset myyntimäärät alenivat, joskaan polttonesteissä romahdusta ei voida pitää vielä kohtuuttoman suurena, kuten Kuvassa 17 on esitetty. Hinnat olivat kuitenkin edullisempia kuin vuosikausiin (maailmanmarkkinahinnat tammi-lokakuussa 2020 kuvassa 4, s.25).

Heinäkuussa 2020 tuotteiden myynti oli jopa edellisvuotta suurempi, sillä matkailu keskittyi lomakaudella kotimaahan. Sen sijaan kahvila- ja ravintolapalvelujen saatavuuden rajoittaminen poikkeustilasäädöksillä heikensi kannattavan liiketoiminnan edellytyksiä niin omistajakauppiaiden kuin vuokrakauppiaiden ja öljy-yhtiöiden omien liikepaikkojen osalta. Edelleen, peliautomaattien käyttö keskeytyi useaksi kuukaudeksi huoltoasemilla, kahviloissa, ravintoloissa ja kauppojen asiakastiloissa.

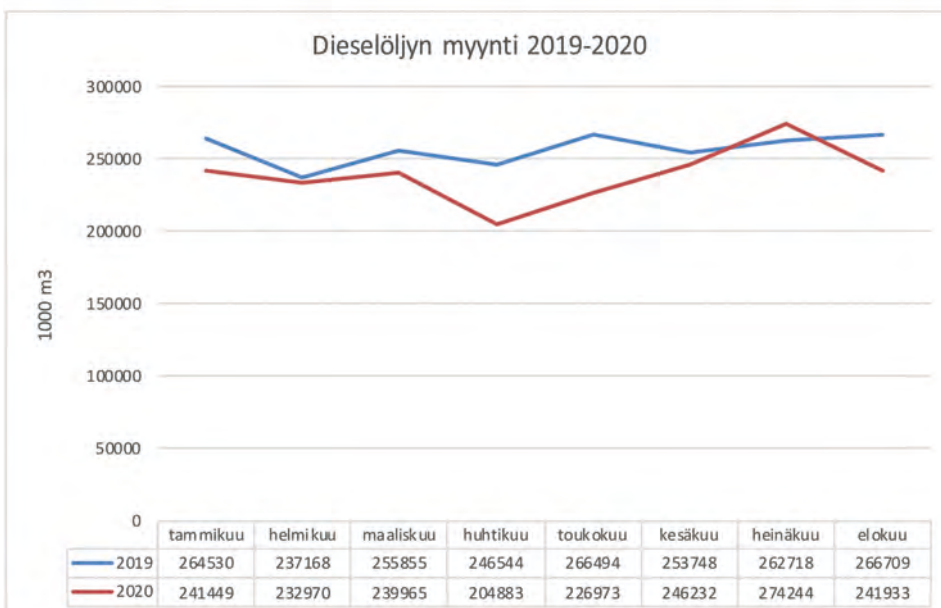
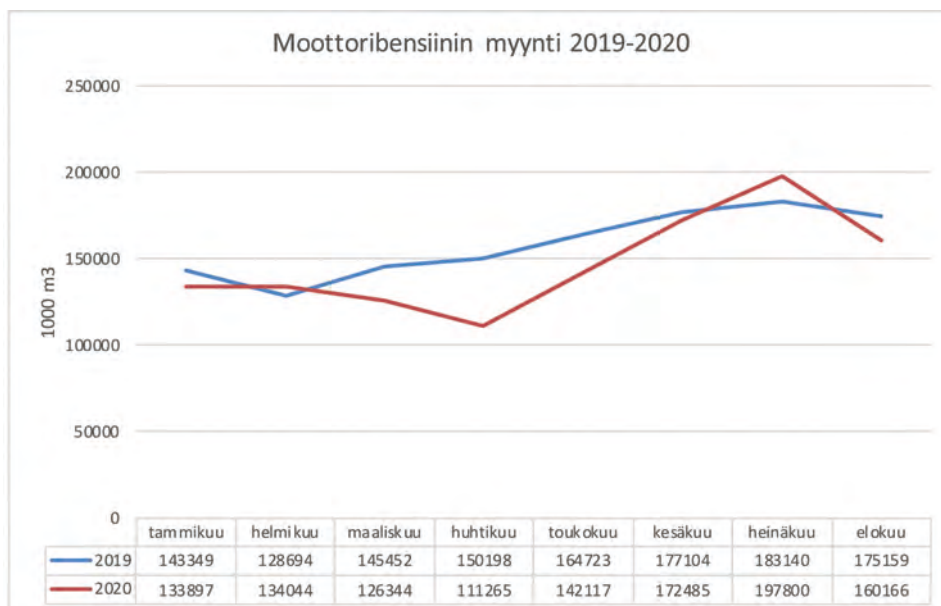
Matkailu- ja majoitusalan toimialaraportissa⁴⁷ on todettu, että neljä viidestä yrityksestä on hakenut valtilta tukea pandemian aiheuttaman liiketoiminnan häiriön vuoksi ja noin kaksi kolmesta yrityksestä oli keskeyttänyt toimintansa kokonaan määräajaksi.

⁴⁵ VNK 63-2018. Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030.

⁴⁶ Bensiiniopas 2016. <https://www.neste.fi/pienmoottoribensiini-kysymyksiä-ja-vastauksia>

⁴⁷ Pk-toimialabarometri, Matkailu ja majoitus. TEM Toimialapalvelu, syyskuu 2020.

KUVA 17. Polttonesteiden myynti tammi-elokuussa 2019 ja 2020.



Lähde:

Energian hankinta ja kulutus, Tilastokeskus

Poikkeustilan päätyttyä rajoituksia ja suosituksia jäi edelleen voimaan, mutta niiden toimeenpanosta vastasivat aluehallintovirastot (AVI). Etenkin lokakuussa 2020 eduskunnassa ja perustuslakivaliokunnassa omaksuttujen periaatteiden mukaan eri tyyppisiä kahviloita ja ravintoloita tulee kohdella niin, ettei elinkeinotoiminnan mahdollisuuksia perusteettomasti rajoiteta. Kaupan palautuminen ennalleen kestää todennäköisesti ainakin kesään 2021 saakka.

Koronakriisin vaikutukset matkailualaan heijastuvat myös pk-yritysten odo-
tuksiin lähiajan suhdannekehityksestä⁴⁸. Matkailun yleiset suhdannenäkymät oli-
vat loppukesällä 2020 koko maata ja muita toimialoja heikommalla. Lähes puolet alan
vastaajista koki, että suhdannenäkymä huononee lähimmän vuoden aikana. Mat-
kailualalla varsinkin yritystoiminnan sääntely on selkeästi merkittävämpi kehittä-
miseste kuin muilla toimialoilla.

4.2 Jakelusopimukset, jakelukanavat

Poltonestekaupan tärkeimmät sopimukset ovat jakeluyhtiön (tukkumyyjä) ja
kauppiaan (jälleenmyyjän) välinen tuotteiden myyntisopimus. Suomessa on sopi-
musvapaus, jonka puitteissa sopimuksen laatu ja laajuus voi vaihdella tilanteen ja
tarpeen mukaan. Yksinkertaisimmillaan sopimus on ”myynti-ehdotus”, jossa
määritellään myyntiin tarjottavat tuotteet, niiden hinnat ja sopimuksen kestoaika.
Öljy-yhtiön ja kauppiaan välillä voidaan solmia myös hyvin yksityiskohtainen so-
pimus, jossa määritellään runsaasti liiketoiminnan harjoittamiseen liittyviä oikeuk-
sia ja velvollisuuksia sisältäen myymälä- ja ravintolatoiminnan ohjeita. Franchising-
toiminnassa päämies tavallisesti määrittää toimintatavan hyvinkin yksityiskohtai-
sesti ketjukäsikirjassa⁴⁹.

HUOLTOASEMAT JA FRANCHISE-PERIAATE. Poltonestekaupan jakelusopimusten
erityispiirteisiin kuuluu yhdeltäostovelvoite, ts. kauppiaan on sopimusaikana os-
tettava kaikki sopimuksessa mainitut polttoaineet sopimuskumppanilta. Sopi-
mukseen liittyy useimmiten öljy-yhtiön tuotemerkin käyttöoikeus ja -velvoite. Näin
tukkuyhtiö varmistaa itselleen jakeluverkoston ja kauppias saa polttoainetoimituk-
set markkinoilla sovellettavaan lähtökohtaisesti käypään hintaan. Suomessa ei ole
erillisiä franchise-toimintaa koskevia lakeja, kuten Ruotsissa ja monissa Euroopan
valtioissa. Näin ollen sovellettavaksi tulevat yleiset sopimusoikeuden ja elin-
keinotoiminnan säätelykeinot.

Taloudellinen hyöty ja voitontavoittelu sopeutuvat lainsäädännön tarjoamiin
puitteisiin. Laki antaa vahvan suojan talouden toiminnalle ja omaisuudelle. Sen si-
jaan kahden osapuolen keskinäisellä sopimuksella usein heikompi (yrittäjä) luopuu
asemastaan tai jostain oikeudestaan, jotta voi käyttää vahvemman osapuolen (öljy-
yhtiö, ketju) tarjoamia mahdollisuuksia. Taloudellista hyötyä hankitaan myös julki-
sen vallan päätöksillä, esimerkiksi liikepaikan sijoittuminen on riippuvuussuh-
teessa julkiseen valtaan.

Taloudelliset riskien hallintaa ja tappion välttämistä ovat esim. lakiin perus-
tuva oikeus vaatia vahingonkorvausta tienkäytön muutoksien (tien korko, ajokel-
poisuus) perusteella. Sopimusperusteista taloudellista varautumista on esimerkiksi
yhteistoimintasopimuksen päättymisen varalta sovittu vaihto- ja käyttöomaisuus-
den lunastusehto. Julkisella vallalla on mahdollisuus puuttua markkinoiden

⁴⁸ Pk-toimialabarometri, Matkailu ja majoitus, 2020. TEM Toimialapalvelu, syksy 2020.

⁴⁹ Esim. Tällainen on franchise-sopimus – lue 10 vinkkiä. [https://www.yri-
tysporssi.fi/blogi/tallinen-on-franchising-sopimus-lue-10-vinkkia-653](https://www.yri-
tysporssi.fi/blogi/tallinen-on-franchising-sopimus-lue-10-vinkkia-653) (3.11.2020)

toimintaan välillisesti esimerkiksi pidättäytymällä toimialan edustamien palvelujen yltärintonasta (huoltoasematonttien kaavoitus). Viimeksi mainittu seikka voi olla ristiriitainen kilpailuperiaatteiden kanssa, toisaalta kilpailun puuttuminen voi olla seurausta jollakin muulla jakelujärjestelmän alueella olevasta puutteesta.

JAKELUTEKNIIKAT JA MAKSUVÄLINEET. Teknologian kannalta neutraaleja alueita ovat standardit, kansainväliset normit, raaka-aineiden pörssinoteeratut hinnat ja teknisten ratkaisujen tunnettuus. Etenkin huoltoasema-alalla on runsaasti julkista informaatiota parhaasta käytettävissä olevasta tekniikasta ja ympäristönsuojelussa noudatettavista periaatteista. Teknologisista kysymyksistä markkinoiden toimintaan eniten vaikuttavat polttonesteiden ominaisuudet ja maksuvälineiden käyttö. Ajoneuvotekniikka ja jakelulaitteet ovat näihin nähden vähemmän riippuvuutta toimialalle aiheuttavia. Sen sijaan ajoneuvoteknologian ja polttonesteiden teknisten ominaisuuksien yhdistäminen tuottaa markkinoille ainakin ajoittaisia vaikutuksia, joihin öljyalan ja huoltoasema-alan toimijat joutuvat reagoimaan.

Polttonesteiden laatuvaatimukset perustuvat yleiseen normistoon, mutta 1980-luvulta alkaen Suomessa on toteutettu teknisiä ratkaisuja ja säännöksiä, joilla on selvästi vaikutuksia tuotteiden saatavuuteen, hinnoitteluun ja kilpailuun. Tähän kategoriaan kuuluvat ympäristöperusteiset tuoteratkaisut, joille on saatu lainsäädöksen avulla suojattu asema - tuotenormien tai verotuksen tai näiden yhdistelmän avulla.

Maksuvälineiden ja jakelulaitteiden kehityksessä huoltoasema-ala on ollut kaupan alan edelläkävijä. Korttimaksamisen, kanta-asiakaskorttien käytön ja maksuliikenteen järjestelyjen sinänsä neutraalit tekniset ratkaisut ovat muodostaneet kilpailuun vaikuttavien menetelmien vyyhdin, johon kuluttajat ja jälleenmyyjät on kiedottu maksujen välitysjärjestelmien, kassajärjestelmien ja korttimaksamisen avulla luotujen markkinointikeinojen avulla. Ketjuuntunut kauppa, yhteiseen logistiikkaan perustuva varastointi-, kuljetus- ja jakelujärjestelmä yhdessä liikepaikkojen hallinnan epätasaisen jakautumisen kanssa tarjoavat ketjua hallitsevalle taholle suuren valikoiman työkaluja keskitettyyn ohjaukseen, jonka käyttöä ja vaikutuksia yksittäinen yritys tuskin voi estää.

EDUNVALVONTA JA SOPIMUSNEUVOTTELUT. Perheyrittäjien vahvin toimintatapa puolestaan on liittoutuminen ja samojen toimintatapojen ja vallankäytön luokkien ottaminen käyttöön. Yhden kauppiaan valta satakertaistuu, kun hän esiintyy osana isoa ryhmää. Itsenäisten kauppiaiden ryhmä voi hankkia omia jakelulaitteisiin ja maksujärjestelmiin liittyviä teknologisia ratkaisuja. Suurinta valtaa jakeluorganisaatiossa käyttävät öljy-yhtiöt, jotka määräävät yhteistoimintasopimusten perusteella, mitä tuotteita pidetään kaupan ja millä hinnalla niitä jälleenmyyjille luovutetaan. Tähänkin asiaan ryhmä voi vaikuttaa neuvottelemalla.

Liikepaikan omistus on yksi yksityisen perheyrittäjän arvokkaista resursseista. Se voi olla myös heikkous silloin, jos kilpailijat - joihin myös oma öljy-yhtiö kuuluu, yhteistyökumppanuudesta huolimatta - kykenevät aiheuttamaan taloudellisia menetyksiä hinnoittelun, markkinoinnin tai kilpailutilanteen muutosten perusteella. Perheyrittäjien valta polttonestekaupan hinnoittelussa perustuu siihen, että yrittäjät pystyvät ryhmänä kilpailuttamaan kaikkia tukkuorganisaatioita. Näin

tukkukaupan kilpailun lisääminen auttaa perheyriä. Jälleenmyyjäyriästen valta perustuu viiden (5) vuoden pituiseen maksimisopimuskauteen, jonka jälkeen heillä nykyisten kilpailumääräysten perusteella on viimeistään oikeus vaihtaa polttoainetoimittajaansa.

Ongelmaksi polttoainetoimittajan vaihdossa saattaa muodostua ”lipunvaihtokustannus”, johon öljy-yhtiöillä voi olla omia taloudellisia pakotteita, eli merkittävä osa liiketunnuksista voidaan maksattaa jälleenmyyjällä, joka kireässä markkinatilanteessa ei ehkä saa tätä investointia riittävän lyhyessä ajassa kuoletuksi.

Sopimusvapauden periaate on Suomessa korostetun tärkeä. Yriäksiä koskevassa lainsäädännössä tämä on verrattavissa elinkeinovapauteen. Länsimaisen oikeuskäsityksen mukaisesti ”pacta sunt servanda” – sopimus on toteutettava. Tämä koskee niin hyviä kuin huonoja sopimuksia.

4.3 Hinnoittelu ja kilpailukysymykset

Poltonesteiden vähittäiskaupan hinnoittelua on tutkittu runsaasti useissa markkinatalousmaissa. OECD on julkaissut selvityksiä maantiepolttonesteiden kilpailutilanteesta eri maissa. Tutkimuskohteena ovat hintavaihtelut ja hintayhteistyön epäilyn tutkiminen on verraten laajaa. Vertailuja voidaan tehdä maailmanmarkkinahinnan ja kotimaassa perityn hinnan välisen eron vaihtelusta.

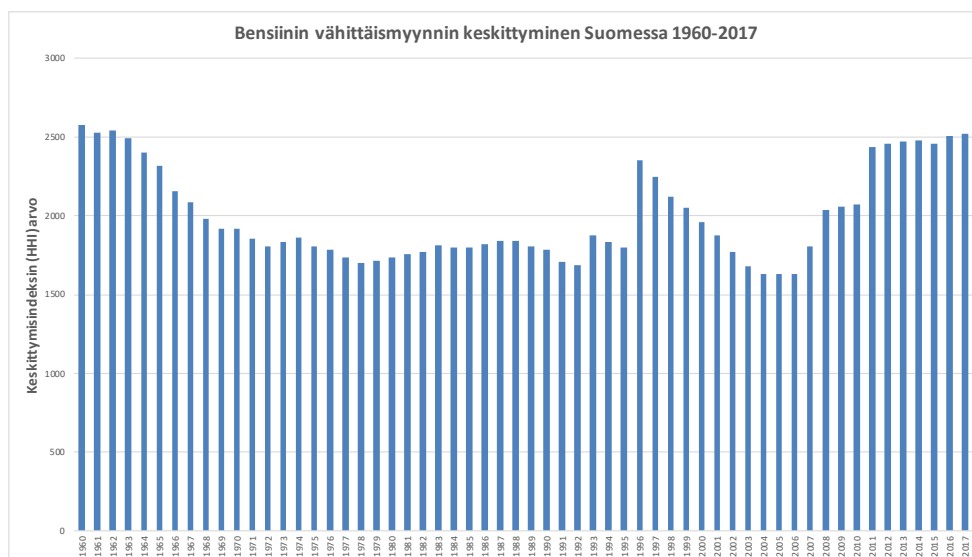
Hintakilpailun säilyttämiseksi ja markkina-aseman hyväksikäytön estämiseksi julkinen valta (EU ja valtiot) on säätänyt kilpailulakeja ja valvonut hinnoittelukäytäntöä sekä parantaneet tiedotusta ja määräyksiä hintojen ilmoittamisesta. Markkinoille pääsyn ja sieltä poistumisen vapaus kuuluu myös kilpailuasioiden tarkastelun piiriin. Määräävässä markkina-asemassa olevat öljy-yhtiöt ovat erityisen valvonnan kohteina. Markkinoiden kilpailullisuutta arvioidaan useilla tunnusluvuilla, kuten markkinoilla olevien öljy-yhtiöiden lukumäärällä, markkinajohtajan markkinaosuudella, neljän suurimman toimijan yhteenlasketulla markkinaosuudella ja keskittymisindeksillä.

Keskittymisindekseistä yleisesti käytetty on HHI, Herfindahl-Hirschman -indeksi. Yhdysvalloissa HHI-indeksiä käytetään myös yriäyskauppojen kilpailullisuuden arvioinnissa. Tällä indeksillä mitattuna Suomessa markkinoiden keskittyminen polttoaineiden vähittäiskaupassa on ollut alimmillaan 1970-1980-luvulla ja uudelleen 2000-luvun alussa juuri ennen suuria verkostokauppoja. Keskittymisindeksien vaihtelut Suomessa bensinin vähittäismarkkinoilla käyvät ilmi Kuvasta 18.

EU:n kilpailusääntöjen vaikutus näkyy kuviossa indeksiluvun alenemisena vuodesta 1996 alkaen, kun Neste-ryhmässä vietiin loppuun kotimaisten yhtiöiden fuusio Kesoilin sulautumisella. Esso-kaupan ja osuuskauppojen muodostaman

ABC-brändin nousun jälkeen indeksi nousi jälleen yli 1800 pisteen ja Shell-kaupan jälkeen noin 2500 pisteeseen. Molemmat yrityskaupat kuitenkin hyväksyttiin, vaikka niiden vaikutus markkinoiden keskittymiseen oli merkittävä.

KUVA 18. Bensiinikaupan keskittyminen (HHI) Suomessa 1960-2017.



Markkinoilla olevien öljy-yhtiöiden lukumäärä Suomessa on ollut koko ajan alle kymmenen, enimmillään maassamme oli kahdeksan vähittäiskauppaa harjoittavaa öljy-yhtiötä, nykyisin viisi. Markkinajohtajan markkinaosuus (benssiinit) on voinut olla ennen EU-jäsenyyttä jopa yli 40 %, mikäli lasketaan saman yhtiön hallinnassa olevien yhtiöiden osuudet yhteen. Näin oli mm. vuosina 1984-1990, jolloin Nesteen vähittäiskauppaa organisoitiin uuden yhtiön alle. EU:n jäsenyyden alkuaikana 1995 Nesteen markkinaosuus oli noin 35 % ja se laimeni vuonna 2001 30 %:iin, ilmeisesti juuri EU:n kilpailumääräysten takia, jolloin kilpailun kannalta määriteltiin 30 % sellaiseksi markkinaosuusrajaksi, joka voi johtaa sopeuttamistoimenpiteisiin.

OLIGOPOLI. Suurimman neljän yhtiön markkinaosuuksien summa (C_4) on markkinoiden keskittymistä kuvaavista luvuista mielenkiintoinen, koska sen kasvaessa lähestytään kilpailumielessä oligopolia. Myös kolmen suurimman ketjun yhteenlaskettu markkinaosuus olisi huomattavan suuri. Taulukossa 19 on esitetty aiemman HHI-indeksin lisäksi käytössä olevia tarkastelukriteerejä markkinoiden keskittymiselle.

Markkinoiden analyysiä voivat täydentää vielä vertailut hinnoittelumarginaaleista, jakelupisteiden alueellisesta tiheydestä, markkinoilla toimivien vertikaalisesti integroituneiden yhtiöiden osuudesta, market-ketjujen polttoainejakelun suhteellisesta osuudesta ja polttoaineiden myynnistä jakelupistettä kohti. Keskittymistä selittäväillä tekijöillä on havaittu yhteyttä jakelupalkkioiden toteutuneeseen

tasoon⁵⁰. Jakelupalkkiota nostavia tekijöitä olivat markkinoiden keskittyneisyys, asematiheys ja kansainvälisten brändien osallistuminen markkinoille; marginaalia alentavia tekijöitä puolestaan ovat olleet kansainvälisten vertikaalisesti integroituneiden yhtiöiden osallistuminen merkkinoille, hypermarketien läsnäolo markkinoilla ja asemakohtaiset suuremmat myyntimäärät.

TAULUKKO 19 Keskittymisen tunnuslukuja Suomen bensiinikaupassa 1996-2019⁵¹.

Vuosi	Ketjujen lukumäärä	Markkinajoh-tajan osuus %	Neljän suurimman osuus % (C4)	HHI indeksiluku
1996	6	34,9	90,5	2 349
1997	7	33,5	89,0	2 248
1998	8	32,4	86,4	2 122
1999	8	32,3	84,3	2 052
2000	8	31,6	81,7	1 957
2001	8	29,9	80,0	1 874
2002	8	29,8	76,2	1 767
2003	8	29,1	72,4	1 679
2004	8	27,6	69,3	1 630
2005	8	27,2	71,1	1 628
2006	8	26,2	72,5	1 632
2007	8	26,4	77,8	1 802
2008	6	27,3	83,3	2 036
2009	6	26,2	83,9	2 057
2010	6	27,6	84,1	2 073
2011	5	28,7	97,1	2 432
2012	5	28,7	97,3	2 459
2013	5	29,6	97,3	2 474
2014	5	30,0	97,2	2 478
2015	5	29,5	97,0	2 454
2016	5	30,6	97,2	2 504
2017	5	31,8	97,2	2 517
2018	7
2019	5

Vuosilta 2018-2019 öljy-yhtiöt eivät ole ilmoittaneet julkisesti markkinaosuustietojaan ja siten HHI-indeksin pistelukuakaan ei voida laskea (kuvassa merkintänä kaksi pistettä, "ei tietoa").

Saadakseen polttonesteitä kilpailukykyiseen hintaan yksityisen perheyrietyksen on liityttävä johonkin jakeluketjuun, jolla on tukkuostojen tai maahantuonnin mahdollisuus ja yrityksen alueelle ulottuva kuljetus. Riippumattomia, ns. valkoisen

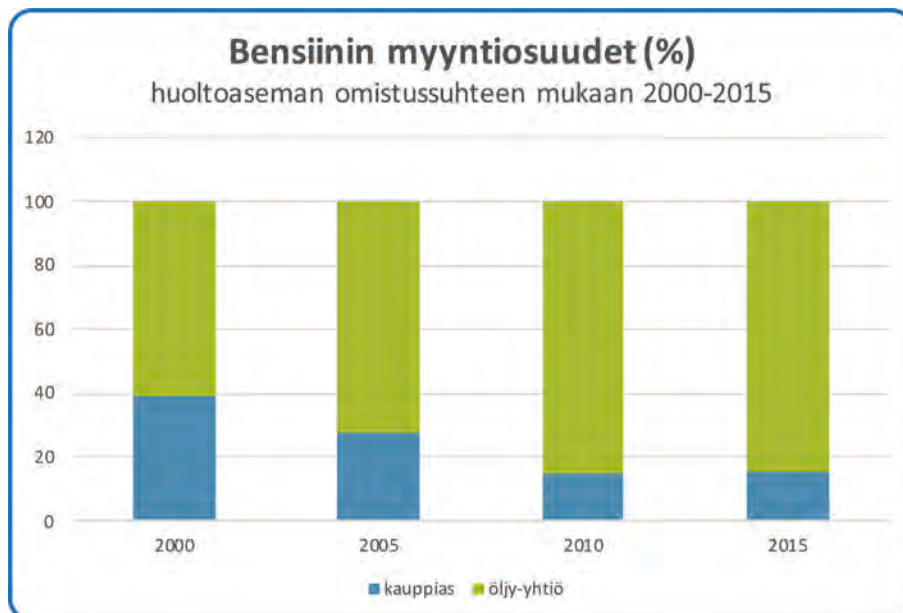
⁵⁰ Nowakowski, M. & Karasiewicz G. (2016). Market Structure and Price-Cost Margins in European Retail Gasoline Industry. *Journal of Management and Business Administration*. Central Europe. Vol. 24, No. 3/2016, p. 105-124.

⁵¹ Vuoteen 2017 saakka markkinaosuudet on julkaistu kerran vuodessa. Öljyalan järjestön (ÖBA) lakkautettua toimintansa kunkin öljy-yhtiön myyntimäärät jäivät luottamuksellisiksi, joten vuosien 2018 ja 2019 tunnusluvut puuttuvat tältä osin.

lipun huoltoasemia on Suomessa joitakin kymmeniä, mutta niiden lukumäärä on vähentynyt 2000-luvulla.

Näiden kolmen yleispätevän seikan – kilpailunrajoituksen vaikuttavan yhdeltäostosopimuksen, liikepaikkojen saatavuuden ja käytännön ketjuuntumispaikon – lisäksi on olemassa tärkeitä polttonestejakeluun kuuluvia tekijöitä, joilla on vahvoja vaikutuksia markkinoiden toimintaan ja kilpailutilanteeseen. Hinnoittelu on eräs näistä kysymyksistä. Kehitys 2000-luvulla on vienyt liikepaikkojen hallinnan tilanteeseen, jossa öljy-yhtiöt hallitsevat ja hinnoittelevat n. 80-85 % bensiinin vähittäiskaupasta ja yli 90 % dieselöljyn kaupasta. Tämän kehityksen osoittaa polttonesteiden tilastoitu myynti kokoluokittain, kuten Taulukossa 20 on esitetty. Lähteenä on Huoltoasematilasto (ÖKL, ÖBA).

KUVA 20. Bensiinin myyntiosuudet huoltoaseman omistussuhteen mukaan 2000-2015.



Julkisessa keskustelussa ja kilpailuvirastolle tehtyjen toimenpidepyyntöjen ratkaisuihin yhteiskunnan normien voidaan sanoa olevan joissakin tapauksissa perheyrittäjien ymmärryksen ja oikeustajun vastaisia. Toimialajärjestö SBL esitti Kilpailuvirastolle 2010, että öljy-yhtiöiden toimeenpanema hinnoittelu on epäoikeudenmukaista ja asiakkaille – niin kuluttajille kuin yrityksille – myydään usein halvemmalla kuin omistajakauppiaan omakustannushintaan. Kilpailuviraston selvityksessä⁵² (2012) ”ei tullut esiin sellaisia kilpailua rajoittavia markkinarakenteita tai markkinoiden toimivuuteen vaikuttavia menettelyjä, joihin olisi syytä puuttua kilpailulain säännösten perusteella”. Kilpailuvirasto kuitenkin lisäsi: ”Ei ole kuitenkaan poissuljettua, etteikö muu lainsäädäntö voisi tulla tällöin sovellettavaksi”.

⁵² Polttonesteiden tukkumyyntiä itsenäisille huoltamoyrittäjille koskeva selvitys. Kilpailuviraston päätös Dnro 850/14.00.00/2009.

Markkinoiden keskittyminen sinänsä on sallittua ja tilanne on muuttunut eri vuosikymmeninä, mutta terveen ja toimivan kilpailun kannalta on tehtävä kokonaisarvio markkinoiden toiminnasta. Kilpailulainsäädännön perusteella arvioissa painottuu kuluttajalle koituva hyöty ja markkinoiden tehokkuus. Yrittäjien ja öljy-yhtiöiden välisen sopimussuhteen epätasapainoa arvioitaessa on turvauduttava mahdollisesti muuhun lainsäädäntöön⁵³.

Useissa EU-maissa on langettavia tuomioita ja määrätty sakkoja kielletystä hintayhteistyöstä ja korvauksia määräävän aseman väärinkäytöstä. Esimerkiksi Ruotsissa kilpailuviranomainen vaati vuonna 2000 Tukholman käräjäoikeudelta rangaistusta polttoainealennuksia koskeneesta yhteistyöstä. Käräjäoikeuden tuomio 2003 sai valituksen jälkeen vahvistuksen Markkinatuomioistuimessa vuonna 2005. Vakava kilpailulain rikkomus johti 112 miljoonan kruunun sakkoihin viidelle hintayhteistyöhön osallistuneelle öljy-yhtiölle.

Suomessa kilpailuviranomaiset pitivät määräävässä markkina-asemassa olevan tukkuyhtiön harjoittamaa hinnoittelua syrjivänä ja vahinkoa kärsinyt osapuoli sai tuntuvat korvaukset. Suomeen tästä tapauksesta vakiintui kilpailuviraston ja oikeuskäsittelyn seurauksena 1990-luvun lopulla hinnoittelukäytäntö, jossa tukkumyyjä ottaa huomioon ostajan oman toiminnan ja logistiikan ratkaisut hintaan alentavasti vaikuttavina tekijöinä.

KARTELLIEPÄILYT JA HINNOITTELU. Huoltoasemayritysten hinnoittelun mielikuvat Suomessa ovat vaihdelleet kauppiajärjestöjen kartelliepäilyistä äärimmäiseen hintakilpailuun ja yrittäjiä syrjivään hinnoitteluun öljy-yhtiöiden omilla asemilla. Kuluttajapuolella ja herkästi mediaan nousevissa tapauksissa esitetään väittämiä epäreilusta hinnoittelusta: väitetään, että maailmanmarkkinahintojen ja tukkuhintojen noustessa hinnankorotukset tehdään nopeasti, kun taas hintojen laskiessa vähittäishintoja alennetaan hitaammin.

Kilpailututkimuksessa tunnetaan ilmiö nimellä ”rockets and feathers” (raketit ja höyhenet). Maailmanpankin julkaisemassa tutkimuksessa⁵⁴ useista kehittyvistä maista todettiin, että polttoaineiden hinnoittelussa esiintyy usein hinnoittelun epätasapaino (asymmetric pricing). Ilmiö esiintyy etenkin markkinoilla, joissa on mahdollisuus käyttää markkinavoimaa. Kyse voi olla joko hintayhteistyöstä tai muista markkinatekijöistä, jotka edesauttavat tällaista hinnoittelua, mukaan lukien markkinavoiman avulla hankittu lisähyöty eli ”ylihintaa” tai ”lisämarginaali”.

Kilpailuvirasto on saanut lukuisia toimenpidepyyntöjä epäterveistä hintailmiöistä 2000-luvulla. Mikään niistä ei sinänsä ole johtanut seuraamuksiin, mutta toimenpidepyyntöihin liittyvien selvitysten yhteydessä öljy-yhtiöt ovat joutuneet tarkastelemaan omaa käyttäytymistään ja varmistamaan, etteivät ne käyttäydy kilpailulain vastaisesti.

⁵³ Kilpailuvirasto 2012.

⁵⁴ Rockets and Feathers: Asymmetric Petroleum Product Pricing in Developing Countries. Robert Bacon & Masami Kojima, Oil, Gas and Mining Policy Division Working Paper. The World Bank 2010. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/18287>

EUROOPAN UNIONIN JÄSENVALTIOISSA esiintyvät polttoaineen kuluttajahinnat tilastoidaan EU Oil Bulletin -julkaisussa. Euroopan Neuvoston päätös hintojen ilmoittamisvelvollisuudesta koskee sekä raakaöljyä⁵⁵ että polttoaineiden kuluttajahintoja⁵⁶. Hintaseurantaa varten on annettu suositus⁵⁷ ja julkaistu määrittelyt ja ohjeet hintojen yhdenmukaisesta ilmoittamisesta⁵⁸. Suomen osalta hinnat kootaan vapaasta netissä päivittyvästä sivustosta⁵⁹. Nykyisin käytetty tilastokeskuksen ilmoittama hintatieto perustuu kuuden kaupungin painotettuun keskiarvoon.

SHOKKIHINNAT. Vuoden 2020 ulkoinen kysyntä- ja hintashokki COVID-19 -pandemian takia näkyy Kuvassa 21. Kuluttajahintojen vertailussa ovat Suomen lähinaapurit ja lisäksi Euroopan suurin autoilumaa Saksa. Näistä Viron hintakehitys poikkeaa maaliskoukokuun aikana muista maista. Vähitellen tapahtunut sopeutus näyttäisi toteuttavan asymmetrisen teorian mukaista muutosta.

EU:n hintataulukoissa esitetään kunkin maan polttoaineiden hintamuutoksia kuukausittain. Hintatiedoissa on eritelty verottomat hinnat ja verolliset hinnat, jotka sisältävät polttoaine- ja valmisteverot ja muut julkiset maksut. Kuluttajahintavertailuja 2010-luvulla ovat vaikeuttaneet EU:n jäsenmaiden toisistaan poikkeavat uusiutuvien tuotteiden sekoitusvelvoitteiden mukaiset uusiutuvien tuotteiden hintasuudet.

Vastaava dieselöljyn hintakehitys on esitetty Kuvassa 21. Muutos vastaa bensiinin hintakehitystä, joskin se näyttää loivemmalta, koska muutos on ajoittunut pitemmälle jaksolle. Dieselöljyn maailmanmarkkinahinnan kehitys on erilainen kuin bensiinissä. Ruotsissa dieselöljyn veroton hinta on ollut muita maita korkeampi. Suomen hinnat puolestaan ovat korkeammat suuremman bio-osuuden vuoksi.

Kausien vaihtuessa Suomessa on tyypillistä, että dieselin kuluttajahintojen vertailu on vaikeaa, sillä markkinoilla on samanaikaisesti myynnissä useita kylmäominaisuuksiltaan erilaisia tuotteita hintaeron ollessa useita senttejä litralta.

KUVA 21. Vuoden 2020 hintavertailua (FI/Suomi, EE/Eesti, DE/Saksa, SE/Ruotsi).

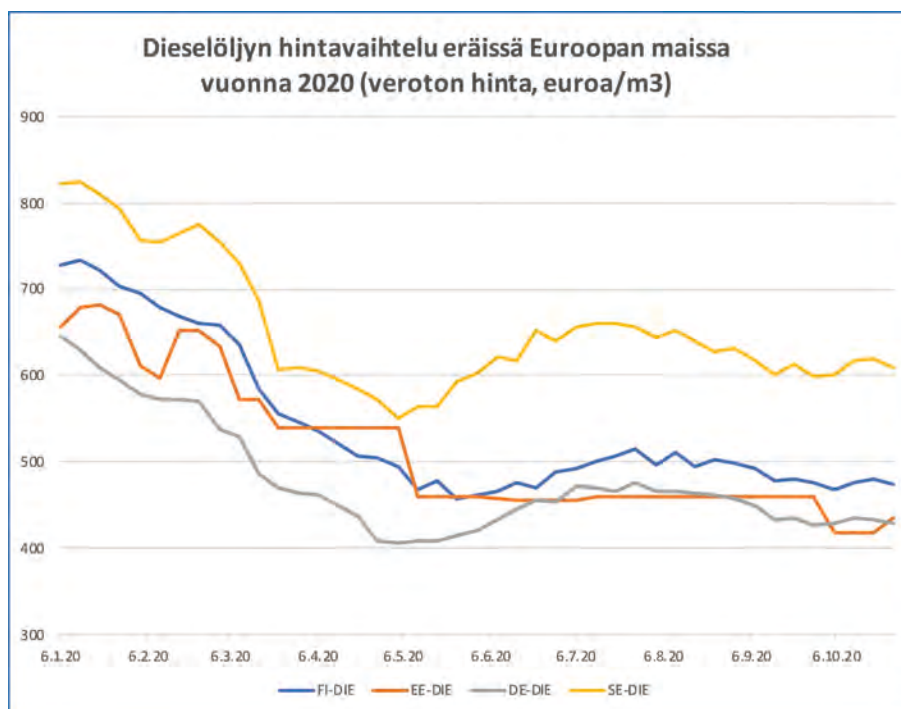
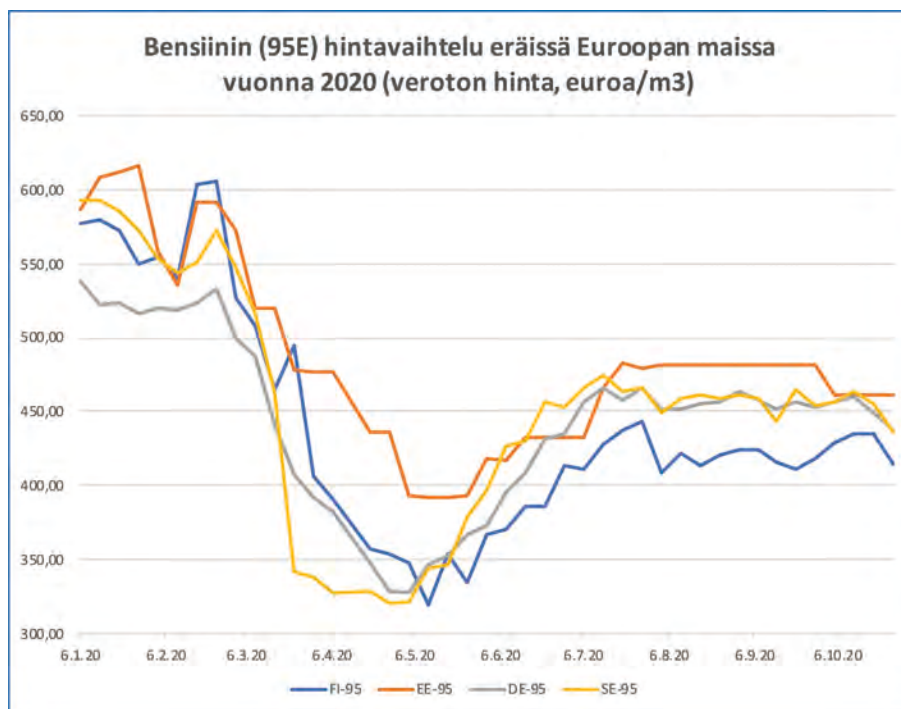
⁵⁵ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/1999-280_council_decision.pdf (2.11.2020)

⁵⁶ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/1999-566_commission_decision.pdf (2.11.2020)

⁵⁷ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2013_8737_commission_recommendation.pdf (2.11.2020)

⁵⁸ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2013_8737_commission_recommendation_annex.pdf (2.11.2020)

⁵⁹ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2018_finland_notes.pdf (2.11.2020)



Kilpailua vähittäiskaupan tuotteissa brändien välillä tarkasteltaessa vahvojen ketjujen läsnäolo vähittäiskaupassa estää tehokkaasti öljy-yhtiön operoiman aseman haastamisen polttoaineen hinnoilla. Kun vastakkain ovat yksityinen ja resursseiltaan öljy-yhtiöön nähden pieni yritys, kauppiat tietävät, että öljy-yhtiö vetää aina pitemmän korren. Kun kilpailutilannetta arvioidaan horisontaalisesti eli brändin omien jälleenmyyjien kesken, kilpailu samasta syystä puuttuu, eli omistaja-kauppias joutuu seuraamaan päämiehen operoimien asemien hinnoittelua, mutta ei pysty alittamaan niitä. Tästä esimerkkinä on tunnettu internet-sivusto,

suomalainen ”price watch” polttoaine.net, jonka halvimpien hintojen joukossa ovat säännöllisesti öljy-yhtiöiden omistamat ja hinnoittelemat liikepaikat. Näissä hinnoissa esiintyy usein kuluttajahintoja, jotka alittavat omistajakauppioiden omakustannushinnan.

Uutena ilmiönä 2010-luvulla ovat uusiutuvat komponentit polttoaineissa. Hinnoittelun läpinäkyvyys on samalla heikentynyt. Sekoitusvelvoitteen toteuttamisessa tuotteiden hinnat muodostuvat fossiilisten polttoaineiden perinteisten hintatekijöiden ⁶⁰ lisäksi näiden hintakehityksestä mahdollisesti voimakkaastikin poikkeavista uusiutuvien polttoaineiden maailmanmarkkinahinnoista – eikä kaikilla uusiutuvilla polttoaineilla edes ole kansainvälisiä raaka-ainenoteerauksia, vaan niiden hinta on toimitussopimuksissa kiinnitetty johonkin vastaavan tuotteen noteeraukseen.

Kilpailukysymyksenä on mahdollista tarkastella myös liikepaikkojen saataavuutta. Voiko yksityinen yrittäjä olla tasavertainen isojen ketjujen kanssa huoltoasematonttia hakiessaan? Uusien ympäristönsuojelumääräysten toimeenpano on tuonut uusia piirteitä tonttihakemusten käsittelyyn. Tästä on olemassa viitteitä 2000-luvulla siinä mielessä, että toiminnanharjoittajan vakavaraisuutta on korostettu tontin myöntämisen perusteluissa, vaikka yksityinen yrittäjä ja öljy-yhtiö muutoin esittäisivät samanarvoisen liikeidean⁶¹. Tonttien saatavuuden tasapuolisuudessa ei voida vedota kilpailulakiin, sillä kuntia se ei sido.

4.4 Aukioloajat ja tavaravalikoima

Liikeaikalain muutokset ovat vaikuttaneet vuodesta 1991 alkaen voimakkaasti huoltoasemien myymäläkauppaan, jolloin jo säädöksiä ryhdyttiin sovittamaan tulevaan ETA-sopimukseen ja EU-integraatioon. Taustalla ovat vaikuttaneet niin päivittäistavarakaupan ”kateusargumentti” kuin kaupan vapauden ja kuluttajien palvelun korostaminen.

ETA-sopimuksen myötä 1992 myymälöiden tavaravalikoima ja aukioloajat jätettiin säätelyn ulkopuolelle siltä osin, kun liikepaikat sijaitsivat taajama-alueen ulkopuolella. Tästä tilanteesta hyötyivät maaseutumaisessa ympäristössä ja kaupunkien lähialueilla toimineet kaupat ja huoltoasemat. Seuraavassa vaiheessa vuonna 1995 rajoitettiin oluen ulosmyyntiaikoja klo 7-21 välille, sillä rajoittamaton oluen myynti oli paikoitellen hyvin laajaa.

Päivittäistavarakauppa kiinnitti huomiota voimakkaaseen kasvuun lähteneeseen huoltoasemamyymälöiden elintarvikemyyntiin, ja esitettiin väitteitä, että huoltoasemien elintarvike- ja olutmyynti ovat uhkana elintarvikeliikkeiden kannattavuudelle. Päivittäistavarakaupan isojen ketjujen lobbaus kohdistui

⁶⁰ Kauppioiden ostohinnat on sidottu Platts-noteerauksiin ja US dollarin kurssiin.

⁶¹ Tapaus liikepaikkatarjouksessa Järvenpäässä 2003. ”Öljy-yhtiöllä on isompi lompsa”.

edelleen kaupan aukiolon vapauttamiseen ja huoltoasemien väitetyt edun eliminoimiseen⁶². Vuonna 2000 uudistettiin vähittäiskauppojen liikeaikalakia, huoltoasemien tavaravalikoima tosin laajeni, mutta hintana oli osittainen pyhäpäivien myynnin menetys pienemmille elintarvikeliikkeille. Vähittäiskauppojen aukioloaikoja laajennettiin koskevaksi sunnuntaipäiviä touko-elokuussa ja marras-joulukuussa. Enintään 400 neliömetrin päivittäistavarakaupat saivat olla auki sunnuntaisin kello 12-21 välisenä aikana. Kaksoispyhien aukiolo jätettiin uudessa laissa koskemaan ainoastaan alle 400 neliömetrin päivittäistavaramyymälöitä, Huoltamoiden ”etu” jäi koskemaan enää kirkollisia juhlapyyhiä, äitien- ja isänpäivää.

Vuonna 2009 vähittäiskaupan myyntipinta-alaksi rajattiin enintään 400 neliometriä ja aukiolo arkisin vapautettiin kokonaan. Juhlapyhärajoitukset jäivät, mutta haja-asutusalueilla toteutui jo täysin vapaa aukiolo. Huoltoasemamyymälät olivat pääosin alle 400 neliötä eikä rajoituksia sovellettu niihin. Kauppojen aukioloa koskeva laki kumottiin vuoden 2016 alusta, joten mitään säätelyä ei enää ole, lukuun ottamatta alkoholijuomien luovutusrajoituksia, jotka jatkuivat niin, että alkoholijuomia sai luovuttaa asiakkaalle vain klo 9-21 välisenä aikana. Vuoden 2018 alusta lukien enintään 5,5 % vahvoja alkoholijuomia sai myydä vähittäiskaupoissa.

Huoltoasemiin liikeaikalain ja tavaravalikoiman sääntelyn vaikutukset ovat olleet varsin voimakkaita. Kun aiemmin huoltoasemat oli totuttu näkemään myöhäisiltojen, sunnuntaiden ja juhlapyhien hyödyllisinä täydennysostopaikkoina, ne joutuivat vähitellen suoraan kilpailutilanteeseen lähikauppojen ja hypermarketien kanssa. Toisaalta päivittäistavaraketjujen (K- ja S-ryhmä) omat liikennemyymälät joutuivat samojen rajoitusten kohteeksi.

TAULUKKO 22. Huoltoasemien päivittäistavaramyyntit 2010-2017. (Lähde: Nielsen)

	Pt-myynti 2017		Pt-myynti 2010	
	milj. euroa	kpl	milj. euroa	kpl
Ketju				
ABC	245	120	294	141
Neste	132	257	176	298
Seo	18	107	14	91
Shell	66	124	76	166
Station 1	25	81	43	147
Teboil	47	134	59	161
Muut	3	15	7	29
Kaikki yhteensä	535	838	668	1033

Huoltoasemien päivittäistavaramyyntejä on vuodesta 1990 alkaen koottu Huoltoasemarekisteriin, jonka tuottaa Nielsen. Vertailulukuina vuosien 2010 ja 2017

⁶² Kauppalehti 13.8.1998. ”Huoltamomyymälöiden aukioloaikaetu närästää”

välillä tarkastellaan seuraavassa myyntipaikkojen määrän ja päivittäistavaramyyntin volyymin muutoksia. Taulukosta 22 käy selville, että huoltoasemien keskimääräinen pt-myynti on säilynyt ennallaan, noin 650 000 eurossa, mutta myymälöiden määrä on vähentynyt lähes 200 yksiköllä. Näin ollen myös päivittäistavara-kaupan kokonaisymyynti huoltoasemarekisterin tietojen mukaan on vähentynyt noin 130 miljoonalla eurolla.

4.5 Palveluvalikoima, oheispalvelut

Huoltoasema-ala on kokenut Suomessa voimakkaan rakenteellisen murroksen 1990-luvulta alkaen. Näkyvimmit muutokset ovat olleet öljy-yhtiöiden kannalta brändien muutokset, vanhojen yhtiöiden poistuminen ja uusien yhtiöiden markkinoille tulo. Huoltoasematoimintaa harjoittavat perusyrietykset ovat pääosin omistajakauppiaita. Näiden kanssa kilpailevat öljy-yhtiöiden hallitsemat ketjut ja yhteistyökumppanit, jotka ovat luopuneet huoltoasemien perinteisistä palvelumuodoista ja lisänneet voimakkaasti automaattijakelua. Yksityisten yrittäjien vaihtoehdot ovat ryhtyä ketjukauppiaaksi öljy-yhtiön vuokralaisena tai hankkia oma liikepaikka ja ryhtyä omistajakauppiaaksi.

PERUSPALVELUIDEN MERKITYS huoltoasemilla on muuttunut kauppiastyypeittäin ja alueittain. Perinteisillä huoltoasemilla tarjotaan polttonestejakelun lisäksi edelleen

- kahvila- ja ravintolapalveluja,
- päivittäistavara-kaupan tuotteita
- autotarvikkeita ja varaosia,
- korjaamopalvelua, rengashuoltoa ja
- autonpesuja

Eteläisen Suomen keskuksissa ja vilkkaiden liikenneväylien varrella ravitsemustoiminta ja elintarvikekauppa ovat pääasiallisia liiketoiminta-alueita, kun taas Pohjois- ja Itä-Suomessa, aluekeskuksissa ja maaseututaajajamissa on saatavana monipuolisempia palveluja.

Kahvila- ja ravintolaliiketoiminnassa pääasiallinen ketjutoiminnan muoto on franchising-toiminta, jossa ketju ylläpitää konseptia, tarjoaa hankintakanavan ja markkinoinnin. Yrittäjä voi olla itsenäinen liikepaikka tai esimerkiksi osa huoltoaseman liiketoimintaa. Ravintola- ja kahvilakonsepteja voi olla samassa liikepaikassa useampiakin kuin yksi.

Konseptitarjonnan ohella huoltoasemien kahvilavitriineissä on toinen toistaan houkuttelevampia annoksia – itse tehtynä tai valmiina brändinä. Esimerkiksi kolmiolievät olivat aikanaan huoltoasemamyyntiä varten kehitetty tuote, joka sitten yleistyi laajasti pikalounas- ja välipala-annokseksi. Valmiit täytetyt, kylmät tai lämmitettävät annokset ovat mukana niin huoltoasemien kuin elintarvikeliikkeiden tarjonnassa, puhumattakaan lukuisista hot dogien ja hampurilaisten versioista.

PIKARUOKAKETJUISSA VALINNAN VARAA. Huoltoasemaympäristössä toimivia ja viime aikoina toimineita hampurilais- ja ravintolaketjuja on laaja ryhmä. Seuraavien ketjujen lyhyet esittelyt ovat tämän raportin LIITTEENÄ 1:

Scanburger, Rolls, Sibylla, R-Menu, HelmiSimpukka ja HelmiSimpukka Express, Neste K, Kotipizza, "55 Burger, Cola & Fries", Hesburger, Carrols, Burger King, Subway, Pancho Villa ja Pancho Villa Express, X-Meal ja Taverna.

PIKATUKUSTA TAI SUORAAN. Myymälät ovat huoltoasemilla painottuneita joko elintarvikemyyntiin, kuten ABC-ketjussa, Neste K -ketjussa ja isoilla Teboil-asemilla. Elintarvikemyynnin yhteistyökumppaneita yksityisillä yrittäjillä ovat K-Ryhmän Kespro, Wihurin Metro-tukku ja eräät pienemmät ja alueelliset, keskusliikkeistä riippumattomat tukkuliikkeet, kuten Heinon Tukku, Palvelutukkurit osakkuusyhtiöineen ja Meira Nova. Koko päivittäistavarakaupan tavarantomittajakirjo on laaja, joskin useimpia tuotteita myydään alueellisten pikatukkujen kautta. Suorat jakelut ovat tyypillisiä virvoitus- ja alkoholijuomissa, joskin huoltoasemien osuus on pienentynyt esim. oluen vähittäismyyjinä. Samoin maitotuotteiden suorassa jakeluketjussa on mukana paljon huoltoasemia. Päivittäistavaramyynnin lisäksi tilastoissa eritelty HoReCa-myynti tarkoittaa hotelli-, ravintola- ja catering-myyntiä, johon luetaan mukaan myös julkishallinnon laitokset, kuten sairaalat, koulut ja päiväkodit⁶³.

RIGHT TO REPAIR. Ajoneuvojen huolto ja korjaus on Suomessa noin 3,0 miljardin euron laajuinen liiketoiminta-alue. Korjaamotoiminnassa keskeinen resurssi laitteiston, tilojen ja osaavan henkilökunnan lisäksi on tiedonsaanti ajoneuvojen korjausohjeista. EU on säätänyt asetuksen⁶⁴ **ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuuden osalta**. Riippumattomien toimijoiden olisi saatava päivityksiä myös ajoneuvojen osatietoihin, jotta varmistetaan kilpailu korjaus- ja huoltomarkkinoilla.

Asetuksen mukaan kyseisiin tietoihin kuuluvat

- a) ajoneuvon yksiselitteinen tunnistaminen;
- b) huoltokäsikirjat, korjaus- ja huoltotiedot mukaan lukien;
- c) tekniset ohjeet;
- d) osia ja vianmäärittystä koskevat tiedot (kuten mittausten teoreettiset enimmäis- ja vähimmäisarvot);
- e) johdotuskaaviot;
- f) vianmäärittyskoodit (myös valmistajakohtaiset koodit);
- g) ajoneuvotyyppiä koskeva ohjelmiston kalibrointitunnus;
- h) välineistä ja laitteista annetut sekä välineiden ja laitteiden välittämät tiedot;
- i) datatietueita koskevat tiedot sekä kaksisuuntaiset valvonta- ja testaustiedot; ja
- j) standardoidut työyksiköt tai ajanjaksot korjaus- ja huoltotehtäviä varten, jos ne saatetaan valmistajan valtuutettujen jälleenmyyjien saataville joko suoraan tai kolmannen osapuolen välityksellä.

⁶³ <https://www.ptv.fi/kaupan-toiminta/foodservice-tukkukauppa/> (1.11.2020)

⁶⁴ KOMISSION ASETUS (EU) N:o 566/2011, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuuden osalta

Asetuksen mukaan valmistajan on asetettava ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot, myös toimikohtaiset palvelut kuten uudelleen ohjelmointi ja tekninen tuki, käyttöön tunti-, päivä-, kuukausi- ja vuosikohtaisesti, jolloin tietojen saannista perittävät maksut vaihtelevat tietojen saatavuuden keston mukaan. Aikapohjaisen tietojen tarjoamisen lisäksi valmistajat voivat tarjota toimikohtaista tietojen saantia, jolloin maksut peritään toimikohtaisesti, eikä tietojen saatavuuden keston mukaan. Jos valmistajat tarjoavat molempia tietojen saannin järjestelmiä, riippumattomat korjaamot valitsevat parhaana pitämänsä järjestelmän, joko aikapohjaisen tai toimikohtaisen.

KORJAAMOTOIMINTA HUOLTOASEMIEN YHTEYDESSÄ on tyypillisesti monimerkki-korjaamona toimimista, jolloin EU:n säätämällä tiedonsaantioikeudella on olennainen merkitys asiakkaiden luottamukselle. 2000-luvulla tämä saavutettu tavoite riippumattomien korjaamoiden ja varaosien jälleenmyyjien keskuudessa on tunnettu ”right to repair” -kampanjana. Tällä varmistetaan, että ajoneuvojen takuun alaisia korjauksia voidaan tehdä muissakin korjaamoissa kuin merkkiorganisaation liikkeissä.

Suomessa on vuoden 2020 syksyllä toiminnassa useita korjaamoketjuja, jotka toimivat riippumattomina merkkihuolto-organisaatioista (Taulukko 23). Näistä huoltoasemien yhteydessä toimii noin 90 monimerkkikorjaamoa. Huoltoasemilla on pitkä tausta myös rengaspalveluliikkeinä. Erikoisliikkeet ja valmistajien omistamat ketjut (Michelin, Nokia) ja raskaan kaluston rengaspalveluiden erikoistuminen ovat muuttaneet markkinoiden painopistettä. Rengasliikkeet tekevät usein myös monimerkkikorjaamoiden huoltotöitä asianmukaisilla laitteilla, mikä lisää etenkin yleishuoltopaikkoja. Huoltoasemien tapaan korjaamoketjut myyvät varaosia, renkaita ja voiteluaineita, eräät korjaamot myyvät myös nestekaasua. Autonhuoltoon liittyviä erikoispalveluja ovat lisäksi automaalaamot ja ruoste-estoliikkeet.

TAULUKKO 23. Monimerkkikorjaamoita toimii Suomessa myös huoltoasemien yhteydessä.

Ketju	Tausta	Lukumäärä Suomessa	Huoltoasemien yhteydessä
AD Finland	Broman Group	200	15
Autoasi	Örum	300	15
Autofit	Atoy	120	15
Autonomi	Örum	70	5
Bosch Car Service	Robert Bosch	40	5
Euromaster	Michelin	90	5
Fixus	Koivunen Oy	214	15
Karla	S-ryhmä	6	4
Vianor	Nokia	105	7
Yhteensä		n. 1150	n. 90

Katsastuspalvelujen säännöstely vapautui heinäkuun alussa 2014. Ajoneuvojen katsastuslain uudistus astuu voimaan 1. heinäkuuta. Lakiuudistuksen jälkeen on ollut mahdollista auton huoltaminen, korjaaminen ja katsastaminen samalla kertaa samassa paikassa. Lain yhtenä tärkeänä tavoitteena on säästetty katsastuspalveluja käyttävien asiakkaiden aikaa, vaivaa sekä kustannuksia. Yrittäjien kannalta lain

tarkoituksena on helpottaa katsastustoimiluvan saamisen ja katsastajaksi pääsemisen edellytyksiä ja tuoda siten lisää katsastusyrittäjiä alalle.

AUTONPESUKONEIDEN valmistajilla on useita perusvaihtoehtoja pesukadun liiketoimintaideaksi. Huoltoasemien tilat asettavat reunaehdoja valitulle toiminnalle. Esimerkiksi pesukatu vaatii erillisen sisääntulon ja poistumisen. Pesukadut ovat hihnakuljettimella varustettuja. Läpiajettavassa pesuhallissa ajoneuvo pysyy paikallaan, kuten tavanomaisessa hallissa, mutta tontin sallien saadaan sujuvampi pesujen kulku. Raskaan kaluston pesutoiminta on tärkeä palvelu linja-autoille, rekoille ja erikoisautoille. Lisättyä korkeutta tarvitaan myös isoille maxicab-kokoluokan pakettiautoille. Autonpesukoneiden toimittajia Suomessa ovat olleet Prowash (WashTec), Euro Car Wash (PDQ), Kärcher, Tammermatic ja Istobal. Automaattiset autonpesupisteet käyttävät huoltoasemilta tuttuja maksupäätteitä.

Autonpesutoiminnan konseptit ovat kehittyneet pesulaitteiston ja sen tekniikan, huollon, rahoituksen ja myynnin osalta. Vielä 1980-1990-luvulla leasing-rahoituksen ollessa yleinen vaihtoehto 2000-luvulla käyttöön tulivat hallintaratkaisut, joissa kauppiaan tuotoksi kirjautuu vain myytyjen pesujen sovittu tuotto.

Automaattiset autonpesukoneet ovat tehneet tuloaan 2000-luvulla. Niitä on sijoitettu vilkkaisiin paikkoihin, kuten hypermarketin yhteyteen, suuriin asutuskeskuksiin läpikulkuliikenteen varten. Autonpesukoneita on sijoitettu myös joidenkin automaattiasemien yhteyteen.

Autonpesutekniikoiden avulla asiakkaiden halukkuus käyttää autonpesukonetta on parantunut. Pesuohjelmissa ovat harjallinen pesu, pehmoharjapesu ja harjaton pesu sekä erilaisia valinnaisia toimintoja, kuten esipesu, alustanpesu, pyörien pesu, vahaus ja kiillotus. Pesukoneiden ympäristöasioihin kiinnitetään huomiota pesukemikaalien valinnalla, veden biologisella puhdistuksella ja vedenkierrätyksellä. Useat toimittajat tarjoavat myös etävalvontamahdollisuuden, joka koskee pesuhallin valvontaa ja koneen ylläpitoa.

Tee-Se-Itse -konseptit (TI) tulivat markkinoille 1980-luvulla Finnoil-ketjun (aik. E-Öljyt) myötä ja niitä on säilynyt markkinoilla jonkun verran Neste-verkostossa. TI-hallien nimellä toimivissa paikoissa asiakas voi tehdä myös omatoimisia auton huoltotöitä vuokraamalla hallipaikan ja työkaluja. Shell-verkostossa nämä paikat tunnettiin aiemmin Reflex-konseptina. Itsepesuhalleissa on tarjolla painepeppureita ja muita työkaluja ja apuvälineitä esim. auton mattojen pesuun.

Autonvuokraamoketjuista huoltoasemaympäristöön on hakeutunut etenkin Scandia Rent yksityisten yrittäjien irtaannuttua VV-Auton Europcar- ketjusta 1980-luvulla. Suuret kansainväliset ketjut hallitsevat markkinoita: Hertz, Avis, Sixt, Budget, Europcar ja Toyota. Uusia autonkäyttötapoja edustaa 24Rent, joks on tuonut markkinoille yhteiskäyttöautoilun. Yksityisiä ja yksityisiä usean toimipaikan autonvuokraamoja on Suomessa useita.

Yrittäjän kannalta suuri muutos on kohdistunut perusyrittäjyyteen⁶⁵, johon liittyy myös kaupallisten ja sosiaalisten verkostojen murros. Muutokset ovat

⁶⁵ Laitinen H. (2013). Omistajayrittäjyys tutkimuskohteena, prosessina ja yrittäjäkokemuksena. Jatkokoulutustyö Praktikum II, Jyväskylän yliopiston kaupakorkeakoulu 9.12.2013.

jatkuneet 2010-luvulla. Nykyisessä tilanteessa voidaan tarkastella perusyrittäjyyden piirteitä rinnakkain muuttuneiden yrittäjyyden tilanteiden kanssa, kuten Taulukossa 24 on esitetty.

TAULUKKO 24. Perusyrittäjyys ja siihen kohdistuvat muutospaineet.

Osa-alue	Perusyrittäjyyden piirteet	Muutoksia perusyrittäjyyteen
Huolto-asema	Miehitetty, palvelua tarjoava tietyn öljy-yhtiön tunnuksin varustettu itsenäinen polttoainekauppaa ja muita autoiluun tarkoitettuja tuotteita ja palveluja tarjoava yritys, jota sanotaan huoltoasemaksi.	Öljy-yhtiöiden automaattit valtaavat markkinoita. Öljy-yhtiöt käyttävät nimeä ”liikenne-asema”. Osa omistajakauppiasta luovuttaa mittarikentän ja polttonestekaupan öljy-yhtiölle.
Markkina-alue	Markkina-alue on taajamassa ja alueella lähiympäristö, laajimmillaan tienvarsihuoltamalla valtatie asiakasvirta lisättyinä paikallisilla asiakkailla.	Öljy-yhtiöiden hallitsema liikepaikkaverkosto perustuu ketju-markkinointiin ja paikallinen ääni häipyä brändimainonnan virtaan.
Perusyksikkö	Toiminnan perusyksikkö on perheyritys, jossa sekä yrittäjä että hänen perheenjäseniään on mukana toiminnassa eri vastuualueilla.	Yksikkökoko kasvaa, palveluina kahvila/ravintola ja pt-kauppa. Ketjukauppiaita, klustereita, franchisingia ja paljon yhtiöiden operoimia paikkoja.
Henkilökunta	Henkilökunnan määrä on keskimäärin 5-10 työntekijän välillä, vastaten eri yksiköistä (huolto, myymälä, kahvila, korjaamo, pesutoiminta).	Isot yksiköt toimivat palkatun henkilöstön voimin, asemapäällikön lisäksi voi olla jopa 30-50 työntekijää, pääosin ravintolahenkilöstöä.
Yrittäjät	Yrittäjät toimivat homogeenisillä markkinoilla tarjoten perinteisiä palveluja avoimessa kilpailutilanteessa.	Yrittäjien kanssa kilpailevat suuremmat yhtiöt ja yksiköt, kymmeniä liikepaikkoja laajalla markkina-alueella.
Markkinoille tulo ja poistuminen	Huoltoaseman perustaminen edellyttää aiempaa suurempia pääomia ja hyvän liikepaikan. Hintakilpailu yhtiöiden automaateilla hillitsee yrittäjien alalle tuloa. Liiketoiminnasta luopuminen tapahtuu sukupolvenvaihdoksena tai myyntinä.	Öljy-yhtiöillä uusia liikepaikkoja isoissa kaupungeissa ja pääteiden varsilla. Markkinoilta on poistunut useita ketjuja 2000-luvulla toteutetuilla yrityskaupoilla.

5 ALUEELLINEN KEHITYS

Huoltoasemapalvelujen ja polttoainejakelun tarpeen perusteena ovat liikkuminen ja autokanta. Autokannan palveluissa on eroavuuksia alueen ja käyttövoiman perusteella. Yritys- ja yksityiskäyttöön rekisteröityjen ajoneuvojen määrien suhteelliset osuudet vaihtelevat niin ikään maakunnittain.

Huoltoasemien palveluverkosto autokantaan ja väkilukuun suhteutettuna näyttää olevan harvempi väkirikkaissa maakunnissa. Toisaalta miehitettyjen asemien määrä joissakin maakuntakeskuksissa rajoittuu muutamiin liikepaikkoihin.

5.1 Verkostot ja kysyntä maakunnittain

Öljy-yhtiöiden verkostojen rakenne perustuu kunkin yhtiön liiketoimintastrategiaan, millaisilla alueilla ne arvioivat toimintansa olevan kokonaisuudessaan kannattavaa. Verkostojen rakenne poikkeaa toisistaan suuresti myös sen suhteen, perustuuko verkosto öljy-yhtiöiden omistamaan vai muuten hallitsemaan, kuten vuokrattuun asemakantaan.

TAULUKKO 25. Jakelupisteet maakunnittain 2019.

ERILAISET JAKELUPISTEET MAAKUNNITTAIN 31.12.2019 Lähde: Tilastokeskus	Huolto- ja ja- keluasemat	Automaatti- asemat	Veneasemat	Raskaan ka- luston jakelu- pisteet
ETELÄ-KARJALA	21	35	1	21
KANTA-HÄME	24	47	0	25
KYMENLAAKSO	19	48	0	28
PÄIJÄT-HÄME	21	37	1	28
VARSINAIS-SUOMI	53	101	9	60
UUSIMAA	109	200	5	99
ETELÄ-POHJANMAA	32	63	2	38
KESKI-SUOMI	46	72	1	36
PIRKANMAA	53	105	3	50
POHJANMAA	35	42	2	25
SATAKUNTA	29	70	0	48
ETELÄ-SAVO	40	39	2	21
KAINUU	16	26	0	20
KESKI-POHJANMAA	12	21	0	12
LAPPI	57	61	1	51
POHJOIS-KARJALA	29	31	1	23
POHJOIS-POHJANMAA	65	77	1	55
POHJOIS-SAVO	42	45	1	34
AHVENANMAA	4	10	2	3
KOKO MAA YHTEENSÄ	707	1 130	32	677

Suhteellisesti eniten palveluasemia on Pohjanmaalla, Etelä-Savossa, Lapissa, Pohjois-Karjalassa, Pohjois-Pohjanmaalla ja Pohjois-Savossa. Näissä maakunnissa todennäköisesti tarvitaan enemmän palveluja matkailulle ja vapaa-ajan asukkaille, mutta toisaalta siellä on enemmän myös omistajakauppiaita, joilla pääsääntöisesti on miehitetty asema monipuolisine palveluineen. Taulukossa 25 on esitetty yhteenveto asematyypeistä maakunnittain.

Polttoaineiden kysynnän pitkäaikainen trendi on merkinnyt dieselin kysynnän kasvua ja bensiinin kysynnän laskua. Verrattaessa kysynnän muutoksia maakunnittain vuosien 2015 ja 2019 välillä voidaan todeta, että muutokset ovat olleet valtakunnallisesti lähes samanlaisia, muutamain poikkeuksin. Taulukko 26 esittää myyntimäärien muutokset maakunnittain.

TAULUKKO 26. Bensiinin ja dieselin myynnin muutos maakunnittain 2015-2019.

Lähde: Kuntamynttilasto, Tilastokeskus 2019, ÖBA 2015.

POLTTONESTEIDEN MYYNTI MAAKUNNITTAIN - MUUTOS 2015-2019

MAAKUNTA	Moottoribensiini	Dieselöljy	Kevyt polttoöljy
	m3	m3	m3
Uusimaa	-13 158	35 958	10 264
Varsinais-Suomi	-8 164	14 983	9 681
Satakunta	-7 185	5 943	5 091
Kanta-Häme	-3 381	9 146	-2 535
Pirkanmaa	-14 933	21 774	-2 699
Päijät-Häme	-7 566	3 758	1 782
Kymenlaakso	-2 676	9 971	7 310
Etelä-Karjala	-102	-1 041	-1 935
Etelä-Savo	-7 923	6 265	3 859
Pohjois-Karjala	-232	4 075	4 242
Pohjois-Savo	-3 888	13 944	-1 185
Keski-Suomi	-6 074	18 088	2 238
Etelä-Pohjanmaa	-8 586	3 556	-3 218
Pohjanmaa	-5 863	4 946	4 203
Keski-Pohjanmaa	-2 295	1 732	4 320
Pohjois-Pohjanmaa	-8 753	9 026	11 401
Kainuu	-1 232	5 143	28 173
Lappi	-1 212	16 282	20 527
Ahvenanmaa - Åland	-312	3 882	1 531
TOTAL MUUTOS 2015-2019	-103 533	187 431	103 048

MUUTOKSEN VÄRI: vähennys 1 000 m3 tai enemmän
VÄRI: Iisäys 1 000 m3 tai enemmän

POLTTONESTEIDEN MYYNTI MAAKUNNITTAIN VUONNA 2019

MAAKUNTA 2019	Moottoribensiini	Dieselöljy	Kevyt polttoöljy
	m3	m3	m3
Uusimaa	464 293	681 994	258 362
Varsinais-Suomi	176 588	269 962	198 565
Satakunta	84 167	138 200	125 864
Kanta-Häme	69 515	112 253	59 005
Pirkanmaa	167 460	265 547	135 645
Päijät-Häme	77 750	128 561	48 566
Kymenlaakso	69 505	102 127	75 861
Etelä-Karjala	46 395	69 533	47 532
Etelä-Savo	58 908	92 878	66 292
Pohjois-Karjala	56 244	82 371	65 232
Pohjois-Savo	91 266	155 262	101 833
Keski-Suomi	99 506	180 953	86 895
Etelä-Pohjanmaa	71 000	135 410	92 712
Pohjanmaa	62 283	102 153	99 420
Keski-Pohjanmaa	20 980	46 511	36 925
Pohjois-Pohjanmaa	130 250	280 077	151 544
Kainuu	27 463	53 335	69 455
Lappi	75 586	176 535	133 112
Ahvenanmaa - Åland	13 907	14 393	22 343
TOTAL 2019	1 863 068	3 088 055	1 875 161

5.2 Autokanta, alueellinen jakautuminen

Autokannan jakautumista alueellisesti on vertailutiedon mukaan mahdollista tarkastella sekä ensirekisteröintien, käyttövoiman että ajoneuvojen iän perusteella. Ensimmäiseksi voidaan todeta, että vuoden 2020 tammi-lokakuussa (Taulukko 27) uusien autojen ensirekisteröinnissä hybridit, sähkö ja kaasu painottuvat alueille, joissa on paljon työsuhdeautoja ja kaasutankkausmahdollisuuksia.

TAULUKKO 27. Henkilöautojen ensirekisteröinnit maakunnittain tammi-lokakuu 2020.

Lähde: Ensirekisteröintitilastot 2020, Tilastokeskus, Traficom.

Maakunta	Yhteensä	Bensiini	Diesel	Bensiini / sähkö	Maakaasu	Sähkö	Muu käyttövoima
Yhteensä	80 903	53 694	12 012	10 292	1 669	2 925	311
Uusimaa	36 902	23 352	5 557	5 390	880	1 571	152
Varsinais-Suomi	7 036	4 897	884	860	138	238	19
Satakunta	2 343	1 713	274	261	32	58	5
Kanta-Häme	2 160	1 549	246	215	85	58	7
Pirkanmaa	6 223	4 176	947	730	110	246	14
Päijät-Häme	2 563	1 824	339	274	59	59	8
Kymenlaakso	2 514	1 854	314	243	53	41	9
Etelä-Karjala	1 724	1 228	179	202	71	39	5
Etelä-Savo	1 457	1 039	172	169	20	47	10
Pohjois-Savo	2 959	2 051	522	262	29	86	9
Pohjois-Karjala	1 674	1 176	248	197	2	40	11
Keski-Suomi	2 808	1 872	453	271	93	106	13
Etelä-Pohjanmaa	1 917	1 329	300	184	19	75	10
Pohjanmaa	1 771	1 238	225	228	24	55	1
Keski-Pohjanmaa	685	393	179	93	-	16	4
Pohjois-Pohjanmaa	3 759	2 422	693	436	54	125	29
Kainuu	541	400	86	45	-	8	2
Lappi	1 768	1 157	357	207	-	45	2
Ulkomaat	64	14	33	12	-	4	1
Tuntematon	35	10	4	13	-	8	-

Vuoden 2020 aikana maahan tuotiin jälleen runsaasti käytettyjä ajoneuvoja. Näiden määrä henkilöautojen osalta käyttövoimittain poikkeaa ensirekisteröinneistä, sillä dieselautot ovat enemmistönä (Taulukko 28). Ajoneuvojen muiden luokkien tuotu yhteismäärä tammi-lokakuussa 2020 oli 11.855 ajoneuvoa, joista pakettiautoja oli 3.904 ja kuorma-autoja 1.962.

TAULUKKO 28. Käytettynä maahantuodut henkilöautot käyttövoimittain vuonna 2020.

	Bensiini	Diesel	Sähkö	BEN/PHEV	BEN/flex	DIE/PHEV	TOTAL/KK
2020M01	1 256	1 844	62	568	26	58	3 814
2020M02	1 054	1 656	41	587	14	44	3 396
2020M03	1 020	1 546	65	531	15	31	3 208
2020M04	926	1 187	42	512	12	30	2 709
2020M05	1 078	1 309	60	514	16	42	3 019
2020M06	1 039	1 455	50	599	9	39	3 191
2020M07	1 288	1 762	73	750	11	50	3 934
2020M08	1 135	1 562	81	612	10	43	3 443
2020M09	1 403	1 903	114	791	13	56	4 280
2020M10	1 322	1 998	99	814	17	47	4 297
2020M01-10	11 521	16 222	687	6 278	143	440	35 291

Lähde: Traficom

Ajoneuvojen keski-ikä on korkeampi suuralueiden ulkopuolella – tämän perusteella (Taulukko 29) voidaan todeta, että uusien ajoneuvojen myynnin olisi voimakkaasti levittädyttävä maakuntiin, jotta uusiutuvaa energiaa käyttäviä ajoneuvoja saadaan markkinoille riittävästi tavoitteisiin nähden.

TAULUKKO 29. Ajoneuvojen keski-ikä maakunnittain.

Lähde: Moottoriajoneuvokanta, Tilastokeskus

Ajoneuvokannan keski-ikä maakunnittain, liikennekäytössä, ilman museoajoneuvoja								
	2018				2019			
Maakunta	Henkilöautot	Pakettiautot	Kuorma-autot	Linja-autot	Henkilöautot	Pakettiautot	Kuorma-autot	Linja-autot
Uusimaa	9,6	9,6	11,2	9,8	9,6	9,6	11,3	9,9
Varsinais-Suomi	11,6	12,6	13,7	12,2	11,6	12,6	14,0	12,7
Satakunta	12,9	13,6	14,2	13,0	13,0	13,7	14,4	13,0
Kanta-Häme	12,1	12,9	13,3	12,2	12,3	13,0	13,6	12,3
Pirkanmaa	11,9	12,9	13,6	10,7	12,0	13,0	13,7	10,8
Päijät-Häme	12,0	12,5	13,3	9,5	12,1	12,7	13,5	9,2
Kymenlaakso	12,4	13,6	13,4	10,4	12,5	13,7	13,7	10,7
Etelä-Karjala	12,6	13,7	13,4	11,2	12,7	13,8	13,7	11,6
Etelä-Savo	13,0	13,9	14,5	10,6	13,1	14,0	14,7	11,0
Pohjois-Savo	12,7	14,2	13,8	14,0	12,8	14,3	13,8	14,1
Pohjois-Karjala	13,8	14,4	14,8	12,6	13,9	14,3	14,9	12,2
Keski-Suomi	12,7	13,6	14,0	12,5	12,9	13,8	14,1	12,5
Etelä-Pohjanmaa	13,0	14,4	13,9	12,4	13,2	14,6	14,0	12,5
Pohjanmaa	12,6	13,8	13,1	11,6	12,7	13,9	13,3	12,1
Keski-Pohjanmaa	12,9	13,9	12,6	12,5	13,1	13,9	12,7	13,8
Pohjois-Pohjanmaa	12,6	13,8	13,4	13,4	12,8	13,8	13,3	13,2
Kainuu	13,8	15,0	14,9	12,1	14,0	15,1	15,0	11,3
Lappi	13,2	14,4	13,8	12,9	13,3	14,4	13,9	12,9

Ajoneuvojen korkea keski-ikä näkyy liikennekäytössä olevien ajoneuvojen painottumisena yli 10 vuotta vanhoihin autoihin, kuten Taulukosta 30 voidaan todeta. Käyttöönotto vuosien perusteella voidaan päätellä, että autokorjaamoiden asiakaskunnassa vanhempien, jopa 1990-luvulla rekisteröityjen ajoneuvojen määrä lisääntyy. Huoltoasemien valmius perushuoltoihin on edelleen hyvä, joskin aiemmissä tutkimuksissa⁶⁶ on viitteitä siitä, että yli 10 vuoden ikäisiä ajoneuvoja huolletaan enemmän itse kuin korjaamoissa. Osuuden on oletettu tuolloin pysyvän samana tai kasvavan⁶⁷. Tämä perustuu lisäksi siihen, että sähköiset järjestelmät autoissa ovat lisääntyneet 2000-luvulla voimakkaasti. Näin ollen monimerkkikorjaamoiden tai ainakin diagnostiikkatyökalujen ja ajoneuvojen korjausdatan hankkineet monimerkkikorjaamot ja yleiskorjaamot säilyttävät asiakkaansa aiempaa pitempään.

⁶⁶ Sainio P., Auton huolto huoltoasemilla 2000-2005. Autolaboratorio, Kehitystilanneraportti 3/2000. Teknillinen korkeakoulu. Espoo 2000. (SBL ry:n ja ESR:n rahoittama tutkimus)

⁶⁷ mt., lähteenä Marketing Radar Oy:n tutkimus Teknisen Kaupan Liiton toimeksiannosta vuonna 1996.

TAULUKKO 30. Ajoneuvot käyttöönottovuoden mukaan.

Lähde: Moottoriajoneuvokanta, Tilastokeskus

Ajoneuvot liikennekäytössä käyttöönottovuoden mukaan				
Vuosi	Henkilöautot	Pakettiautot	Kuorma-autot	Linja-autot
2019	109 595	14 645	3 884	592
2018	120 061	15 648	3 830	512
2017	121 033	15 846	3 431	560
2016	125 674	14 296	3 358	644
2015	118 500	12 629	2 968	606
2014	115 618	12 082	3 083	767
2013	112 924	11 903	3 841	501
2012	119 808	13 100	3 390	630
2011	136 638	16 468	3 523	491
2010	119 861	12 360	2 719	640
2009	98 390	9 767	3 082	701
2008	144 851	17 359	5 040	779
2007	133 378	17 770	5 158	622
2006	145 276	15 315	5 035	583
2005	138 225	13 743	4 592	487
2004	126 070	13 778	4 244	467
2003	120 409	11 753	4 097	369
2002	88 496	11 097	3 279	380
2001	72 464	9 929	3 351	250
2000	75 715	11 112	3 685	280
1999	66 745	9 522	3 253	279
1998	52 107	8 083	2 616	223
1997	35 880	5 909	2 054	170
1996	26 420	3 796	1 700	124
1995	20 148	2 363	1 452	116
1994	14 439	1 208	847	81
1993	10 952	1 359	432	43
1992	11 751	2 419	407	34
1991	13 103	3 207	586	59
1990	15 955	5 049	841	74
1989	17 272	5 083	744	81
1988	15 732	3 279	560	56
1987	12 088	2 287	491	53
1986	9 980	1 658	406	39
1985	8 140	1 064	324	33
1984	5 969	835	264	23
1983	4 411	704	253	23
1982	3 231	467	178	23
1981	2 006	347	162	14
1980	1 591	250	164	12

Ajoneuvojen romutuspalkkiojärjestelmillä on pyritty saamaan vanhaa auto-kantaa vaihdetuksi uudempiin, vähäpäästöisempiin malleihin. Tilaston perusteella 1990-luvulla rekisteröityjen henkilöautojen määrä ilmeisesti vähenesi uusilla romutuspalkkioilla merkittävästi.

5.3 Huoltoasemat ja kaupunkiverkkoselvitykset

Asutuskeskusten suunnittelussa ja maakunnissa kaavoituksen tausta haetaan usein kaupallisella palveluverkkoselvityksellä, jossa tarkastellaan koko maakunnan ostovoiman kehittymistä ja palveluverkon pääpiirteitä. Tarkempi taso on esimerkiksi maakunnan tai alueen keskuskaupungin palveluverkkoselvitys. Selvitykset kattavat päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan. Huoltamotoiminta ei kuulu näiden palveluverkkoselvitysten myymälätyyppeihin. Palvelurakenteessa sen sijaan on eräissä selvityksissä yhdistetty autokauppa ja huoltamotoimintaa samaan ryhmään.

Huoltoasematoiminta ja polttoainejakelu ovat ongelmallisia käsiteltäviä kaupallisten rakennemallien suunnittelussa, sillä niiden sijoittaminen on aina kaavaan perustuva ratkaisu ja siten luvanvaraista eivätkä ne näy päivittäistavara- ja erikoiskaupan myyntitilastoissa. Liikepinta-ala, joka huoltoasematoimintaan ja autoiluun liittyviin palveluihin käytetään, perustuu liikeideaan ja ketjujen väliseen kilpailuasetelmaan. Esimerkiksi täyden palvelun huoltoasemia tarvitaan eniten maaseutu- ja taajamissa, joista etäisyydet maakuntakeskuksiin ovat pitkiä. Maakuntakeskuksissa ja pääteiden varsilla tarjottavat palvelut ovat pelkistyneet polttonestejakeluun ja kahvila- ja ravintolapalveluihin, joita täydentävää tarjontaa edustavat elintarvike- ja pt-kaupan myymälät.

Huoltoasematoiminnan sijoittumiseen näyttävät vaikuttavan enemmän palvelujen tosiasiallinen tarve kuin laskennalliset mitoitukset liikevaihtoon, asukasluukuun, autokantaan, liikennesuoritteeseen tai päivittäistavara- ja erikoiskaupan myyntiin perustuvissa tarkasteluissa. Olemassa olevien palvelujen säilyttämiseen on vain harvoin pyritty vaikuttamaan kaavoituksella. Yksittäiset velvoitteet miehitettyjen palvelujen säilyttämisestä polttoaineiden jakelupisteiden luovutusten eli vuokraamisen yhteydessä ovat osoittautuneet huonosti toimiviksi silloin, kun paikallisista palveluista päättää öljy-yhtiö yrittäjän sijaan.

Suunnitteluun vaikuttavat omina intressiryhminään suuret kaupan ketjut, jotka käytännössä toteuttavat liikepaikka- ja kauppakeskusrakentamista tai sitoutuvat vuokraamaan niistä toimitilaa rakennuttajilta. Kaupan suuryksiköiden sijoittaminen pitää sisällään useita tuki- tai lisäpalveluita, jotka otetaan jossain vaiheessa mukaan hankkeisiin, kuten polttonesteiden jakelu automaattista ja suuret autonpesulinjat. Kaupan rakennemitoitukset tarkastelevat kokonaisuutta ja vain harvoin asettavat painoa autoilijoiden palvelujen tuottamiselle yrittäjävetoisena.

Yksityisten yrittäjien käsitys markkinoiden toimivuudesta saattaa myös poiketa ketjukonsepteihin ja ostovoimaan perustuvasta suunnittelusta. Huoltoasematoiminnan elinkelpoisuus perustuu yrittäjyyteen, monipuoliseen palveluvalikoimaan ja yrittäjätoiminnan kannattavuuteen kokonaisuudessaan. Ketjujen liikepaikat ovat vain osa huoltoasemaverkostoa. Vaikka brändien näkyvyys on vahvaa, niiden tärkeänä osana ovat kauppiasomisteiset toimipaikat.

Nielsenin huoltoasemarekisterissä ovat kaikki sellaiset polttoainejakelua harjoittavat liikepaikat, joilla on ollut myös myymälätoimintaa. Rekisteritietojen taulukointi on mahdollista maakunnittain ja ketjuittain. Taulukossa 31 on esitetty miehitettyjen jakelupisteiden jakautuminen ketjuittain eri maakunnissa.

TAULUKKO 31. Miehitetty huoltoasemat ketjuittain ja maakunnittain 2017.

Lähde: Nielsen Huoltoasemarekisteri 2017.

Maakunta	ABC ja muu S-ryhmä	Neste ja Neste K	Seo	Shell	Station 1	Teboil	Ei kuulu ketjuun	Yhteensä
Ahvenanmaa	0	0	0	2	1	0	0	3
Etelä-Karjala	3	5	3	1	1	3	4	20
Etelä-Pohjanmaa	9	12	6	3	8	0	3	41
Etelä-Savo	6	17	8	5	4	10	0	50
Kainuu	1	5	2	3	1	4	1	17
Kanta-Häme	3	9	4	3	1	4	1	25
Keski-Pohjanmaa	3	3	1	1	2	2	0	12
Keski-Suomi	7	14	7	9	3	9	0	49
Kymenlaakso	10	6	2	4	2	3	1	28
Lappi	2	19	14	6	6	6	1	54
Pirkanmaa	9	26	9	10	6	10	0	70
Pohjanmaa	5	14	4	3	5	7	3	41
Pohjois-Karjala	10	8	2	3	5	5	1	34
Pohjois-Pohjanmaa	15	19	7	12	5	13	0	71
Pohjois-Savo	6	12	10	3	4	13	3	51
Päijät-Häme	5	11	2	2	2	4	1	27
Satakunta	4	11	8	7	5	6	1	42
Uusimaa	14	45	6	36	9	21	2	133
Varsinais-Suomi	8	21	7	11	10	12	1	70
Kaikki yhteensä	120	257	102	124	80	132	23	838

Miehitettyjen asemien lukumäärä on suuri väkirikkaissa maakunnissa: Uusimaa (133), Varsinais-Suomi (70) ja Pirkanmaa (70). Kuitenkin harvaan asutuilla ja vapaa-ajan matkailun kohteena olevilla alueilla sijaitsee myös runsaasti oikeita huoltoasemia: Etelä-Savo (50), Keski-Suomi (49), Pohjois-Savo (51), Pohjois-Pohjanmaa (71) ja Lappi (54). Näillä viidellä maakunnalla on siis enemmän miehitettyjen asemien palveluja kuin "etelän kolmiossa" Helsinki-Turku-Tampere.

Kun tarkastellaan vielä "dealer-owned" -asemia maakunnittain ja lasketaan rinnan kauppiasomistajien ja yhtiöiden hallitsemat miehitetty liikepaikat, saadaan hyvä käsitys yksityisten yrittäjien merkityksestä huoltoasemapalvelujen tarjoajina. Yhteenveto omistajakauppiasmääristä alueittain on esitetty Taulukossa 32. Siinä on muutama kymmenen asemaa enemmän kuin ao. vuoden virallisessa huoltoasematilastossa, mutta se vastaa paremmin todellista palvelujen tilannetta.

TAULUKKO 32. Omistajakauppiaiden määrät alueittain.

Lähde: Nielsen Huoltoasemarekisteri 2017, ryhmittelykoodaus Value Set Oy.

Maakunta	DO	CO	TOTAL
Etelä-Karjala	12	8	20
Etelä-Pohjanmaa	23	18	41
Etelä-Savo	33	17	50
Kainuu	8	9	17
Kanta-Häme	15	10	25
Keski-Pohjanmaa	7	5	12
Keski-Suomi	30	19	49
Kymenlaakso	11	17	28
Lappi	37	17	54
Pirkanmaa	36	34	70
Pohjanmaa	25	16	41
Pohjois-Karjala	17	17	34
Pohjois-Pohjanmaa	30	41	71
Pohjois-Savo	28	23	51
Päijät-Häme	10	17	27
Satakunta	22	20	42
Uusimaa	24	109	133
Varsinais-Suomi	34	36	70
Kaikki yhteensä	402	433	835
DO = Dealer-Owned CO = Company-Owned Ilman Ahvenanmaata			

Maakunnat, joissa omistajakauppiaiden lukumäärä on vähintään yhtä suuri kuin öljy-yhtiöiden hallinnassa olevien asemien määrä: Satakunta, Kanta-Häme, Pirkanmaa, Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo, Keski-Suomi, Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Lappi (DO - 284 vs. CO - 204). Vastaavasti öljy-yhtiöiden hallinnassa on enemmän miehitettyjä asemia näissä maakunnissa: Uusimaa, Varsinais-Suomi, Päijät-Häme, Kymenlaakso, Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu (DO - 117 vs. CO - 229).

Seuraavaksi tarkastellaan vielä huoltoasemien päivittäistavaramyyntejä samalla ryhmittelyllä (Taulukko 33). Vuoden 2017 tietojen mukaan kauppiasomisteen verkoston myyntimäärä on noin 100 miljoonaa euroa vuodessa. Nämä myynnit sijoittuvat maaseutumaisiin taajamiin ja useimmin ne palvelevat vapaa-ajan asutusta ja matkailua lähipalveluna ja täydennysostopaikkana. Yhtiöiden hallitsemaa verkostoa ei tulekaan verrata volyymiin tai ostovoiman jakautumisen mukaan, sillä tämän myynnin jakautumiseen vaikuttavat enemmän sijaintitekijät ja vilkkaimpien liikepaikkojen keskittyminen ketjujen käsiin. Tämä käy ilmi myös liikepaikkojen polttonestemyynneistä - kauppiaspaikkojen bensiinin myynnin mediaani on noin 1,5 milj. litraa vuodessa ja ketjupaikoissa lähes kaksinkertainen.

TAULUKKO 33. Huoltoasemien pt-myyntit alueittain vuonna 2017.

6 HUOLTOASEMA-ALAN KANNATTAVUUS

Huoltoasema-alalla toimii eri portailla kansallisia ja kansainvälisiä yrityksiä, jotka ovat vahvasti integroituneet sekä horisontaalisesti että vertikaalisesti. Yritystasolla kannattavuuden tarkastelu rajoittuu käytettävissä olevien tietojen perusteella muutamiiin ryhmiin, jotka antavat viitteellisen tiedon toiminnan kannattavuudesta, mutta niitä ei voida yleistää koko alaa kuvaaviksi. Toimialalta julkisesti tehtyjä vertailuja on viimeksi julkaistu vuodelta 2003⁶⁹. Osuuspankkikeskuksen yritystutkimuksessa tarkasteltuja tunnuslukuja ovat olleet liikevaihdon muutos-%, käyttökate-%, liiketulos-%, nettotulos-%, kokonaispääoman tuotto-%, Quick ratio, omavaraisuusaste-% ja velka-%. Vuonna 2020 käytettävissä olevat tiedot huoltamoyritysten taloudesta ja kannattavuudesta ovat kaupallisten tiedontarjoajien hallussa. Seuraavissa taloutta koskevissa tarkasteluissa käytetään Asiakastieto Oy:n järjestelmää, sen tuottamaa tunnuslukuaineistoa ja poiminnan perusteella kohderyhmän edustavaksi arvioitua otosta.

Huoltoasemayritysten kannattavuuden arviointi on tehtävä useassa lohossa toimintapuitteiden ollessa hyvin poikkeavia. Eroavuuksia tuovat sijoitetun pääoman laatu ja laajuus, kiinteä omaisuus ja käyttö- ja vaihto-omaisuuden määrä, polttoainejakelun omistusperiaate ja erilaiset hallintasuhteet, leasing-omaisuus, vuokratut tuotannon tekijät ja yhteistyökumppanuuksien luonne. Esimerkiksi liikevaihdon perusteella arvioitavissa tunnusluvuissa olennainen ero syntyy jo polttoainetarjonnan hallinnan perusteella, onko kyseessä oma myynti vai komissiomyynti. Eräissä tapauksissa oheispalvelujen myyntiä on vaikea irrottaa huoltoasemayrityksen toiminnasta. Polttoainejakelua automaattista harjoittavien yritysten kannattavuutta on erityisen vaikea arvioida, sillä useimmiten automaattilla käyty polttoainekauppa ei ole yrityksen ensisijainen liiketoiminta.

Öljy-yhtiöiden toiminnan kannattavuudesta on 2000-luvulla ollut yhä vaikeampaa saada arviota pelkästä huoltoasematoiminnasta, sillä useilla yhtiöillä on toimintaa useilla jakeluportailla, jalostuksessa, tukkukaupassa ja muussa energiantuotannossa. Vuoden 2015 jälkeen öljy-yhtiöistä pelkistetyimmän huoltoasematoimintaa ja polttoaineiden tukku- ja vähittäiskauppaa ovat harjoittaneet Teboil ja SEO.

Muutoksia on tullut sekä yhtiöiden rakenteessa että toimintatavoissa. Esimerkiksi alueosuuskauppojen huoltoasematoiminnasta osa on ollut aiemmin eriytettyä omiksi yhtiöikseen⁷⁰, mutta nykyisin enimmäkseen polttoainekauppa ja siihen liittyvä ravintolatoiminta sisältyy kunkin osuuskaupan tulokseen. Niiden tarkempi erittely julkisista tulostiedoista yleensä puuttuu, vain polttoainekaupan ja huoltoasematoiminnan liikevaihto ja liiketulos on kerrottu. Muutoinkin huoltoasematoimintaa harjoittavien yhtiöiden konsernirakenne ja toistuvat yritysjärjestelyt

⁶⁹ Toimialatilasto vuodelta 2003. Osuuspankkikeskus, Yritystutkimus 2004.

⁷⁰ Osuuskauppojen tytäryhtiöinä toimineita huoltoasemayhtiöitä ovat olleet mm. Hämeenmaan Huoltamot Oy, Etelä-Suomen Huoltamot Oy ja Reitti Oy. Osuuskaupoilla on liiketoimintayhtiöitä, kuten HOK-Elanto Liiketoiminta Oy, ja useat osuuskaupat ovat hallintomalliltaan holding-yhtiöitä.

vaikeuttavat vertailuja, esim. konserniavustukset, kiinteistöjen hallinta ja vähittäiskaupassa toimivat suuret operaattorit, ravintolayritykset ja päivittäistavaraketjut.

Tukku- ja vähittäiskauppaa Suomessa harjoittavien huoltoasematoimintaa ja polttoainekauppaa harjoittavien yhtiöiden taloustietoja vuodelta 2019 on koottu Taulukkoon 34. Mukana ovat Neste Markkinointi Oy (Neste), North European Oil Trade Oy (NEOT), Restel Liikennepalvelut Oy (Restel), St1 Oy (St1), Suomalainen Energiaosuuskunta SEO (SEO), Oy Teboil Ab (Teboil). Taulukon tunnuslukujen määritelmät⁷¹ ovat:

Liikevaihto: myynti kotimaahan alv 0 %, polttoaineverot sisältyvät

Henkilöstö: työvoiman määrä henkilötyövuosina

Käyttökate %: liikevoitto, poistot ja arvonalentumiset

Liikevoitto %: tulos ennen korkoja, veroja, tilinpäätössiirtoja ja voitonjakoa

Sijoitetun pääoman tuotto %: nettotulos+rahoituskulut+verot /sijoitettu pääoma

Quick ratio: maksuvalmius, lyhytaikaiset saamiset / lyhytaikaiset velat

Current ratio: lyhytaikaiset varat ml. vaihto-omaisuus / lyhytaikaiset velat

Omavaraisuusaste %: omat varat / taseen loppusumma

TAULUKKO 34. Polttoaineiden tukku- ja vähittäiskaupan yhtiöiden talouslukuja 2019.

Lähde: Asiakastieto Oy

Yritys	Liikevaihto M€	Henkilöstö	Käyttökate %	Liikevoitto %	Sij. pääoman tuotto %	Quick ratio	Current ratio	Omavaraisuusaste %
Neste	3.053	240	1,6	1,1	37,1	0,9	1,0	21,3
NEOT	2.660	52	0,6	0,6	6,4	0,8	1,0	3,5
Restel	81	585	2,3	2,2	139,3	0,9	1,0	2,3
St1	1.477	200	1,8	0,4	3,8	0,5	0,7	25,0
SEO	128	10	0,6	0,1	2,9	1,0	1,4	34,9
Teboil	2.008	223	1,5	1,0	13,1	1,1	1,4	42,1

Öljy-yhtiöiden näytettyyn tulokseen vaikuttaa yhtiömuoto: muut ovat osakeyhtiöitä lukuun ottamatta SEO:a, joka on yrittäjien omistama osuuskunta. Osakeyhtiöiden toimintaan kuuluvien osinkojen sijaan SEO jakaa osuuskuntana kauppiaille ostohyvityksiä ja maksaa osuuspääomalle korkoa.

Öljy-yhtiöiden vuokrakauppioiden osalta on vielä erikseen huomattava, että St1- ja Shell-verkostojen operoinnissa on yrittäjäklustereita siten, että samalla yrittäjällä on vastuullaan enimmillään jopa 12 asemaa. Myös Neste-ketjussa on lukuisia kauppiaita, joille yhtiö tai sen yhteistyökumppani on vuokrannut useamman kuin yhden aseman. Klusteriasemia on kaikkiaan yli 100, joista Restel muodostaa enemmistön. Osuuskauppojen miehitettyiksi luettavien asemien määrä on samoin yli 100 yksikköä.

Kaiken kaikkiaan noin 60 kauppialla on useampi kuin yksi asema⁷² ja kauppioiden kokonaismäärä noin 570.

⁷¹ AlmaTalent, Tunnuslukuopas. <https://www.almatalent.fi/tietopalvelut/tunnuslukuopas>

⁷² Huoltoasematilasto 2018. Tilastokeskus.

6.1 Toimialan talouden tunnusluvut

YRITTÄJÄVETOISEN HUOLTOASEMAN TUNNUSLUVUT on seuraavassa käsitelty kahdessa ryhmässä - omistajakauppiat (DODO) ja vuokrakauppiat (CODO). Huoltoasema-alan kokonaiskannattavuutta tarkastellaan painotetun otoksen avulla, jossa on otettu huomioon aseman sijainti, bensiinin myynnin luokka ja omistussuhde. On otettava kuitenkin huomioon, että juuri nämä kaksi keskeistä tekijää eivät käy ilmi julkisesta tilinpäätösaineistosta - toimiiko yritys öljy-yhtiön vuokralaisena vai omassa kiinteistössään, ja kumman polttonestevarastosta myynti tapahtuu.

KORONARAOITUSTA. ELY-keskukset ovat myöntäneet keväästä 2020 alkaen koronarahoitusta mm. tilanneanalyysin tekoa varten. Poiminnassa mukana olleille huoltamotoimintaa harjoittaville yrityksille tämä myönnetty rahoituksen määrä on ollut keskimäärin lähes 10.000 euroa. ELY-keskukset myöntävät koronarahoitusta eli yrityksen kehittämisavustusta koronavirusepidemian aiheuttamista markkina- ja tuotantohäiriöistä kärsiville yrityksille. ELY-keskukset suuntaavat poikkeusrahoitusta yrityksille, joissa työskentelee enintään viisi henkilöä hakemuksen jättämishetkellä (mukaan lukien yrittäjät). Avustuksen tavoitteena on tukea yrityksiä koronavirusepidemian aiheuttamien haitallisten vaikutusten minimoimiseksi sekä kannustaa yrityksiä työllistämiseen.

Business Finlandin kehitysrahoitusta on myönnetty yrityksille vuoden 2020 aikana. Nämä avustukset suuremmille huoltamoyrityksille ovat olleet tähän mennessä keskimäärin 27.000 euroa. Rahoitus on avustusta, ja sitä ei tarvitse maksaa takaisin. Se voidaan myöntää yritykselle kerran, poikkeustapauksessa useammin.

Valtiokonttorin kustannustukea on maksettu tuen piiriin kuuluvien toimialojen yrityksille, kuten majoitusliikkeille, joiden liikevaihto on pudonnut merkittävästi koronaviruksen vuoksi ja joilla on vaikeasti sopeutettavia kustannuksia.

Jotain näistä tukimuodoista sai 40 % poiminnassa mukana olleista huoltamoyrityksistä. Koronarahoituksen päätöksen päivämäärä ja summa on mainittu näissä kunkin yrityksen talousraportissa, joita Asiakastieto Oy toimittaa.

Tunnuslukuja (marraskuu 2020) esitettäessä ovat mukana 43 huoltoaseman tiedot (Taulukko 35), joista 26 on omistajakauppiaita ja 17 vuokrakauppiaita. Tunnusluvuihin esitetään *mediaani* eli arvo, jonka ylä- ja alapuolella on yhtä paljon havaintoja. Tämä on perusteltua otoksen pienen koon vuoksi, mutta toisaalta mediaaniluvut edustavat kohderyhmää, tyypillistä omistajakauppiasta tai vuokrakauppiasta varsin hyvin. Tarkastelujaksona ovat vuodet 2015-2019.

Lähes kaikki vuokrakauppiat ovat komissiokauppiaita. Vuokrakauppioiden joukossa ei ole sellaisia kauppiaita, joiden asemilla polttonestekäyttö tapahtuu automaateista öljy-yhtiön lukuun. Poiminnassa on otettu huomioon bensiinin vuosimyynnin luokka Nielsenin käyttämän luokituksen perusteella. Poiminnassa omistajakauppioiden keskimääräinen vuosimyynti on noin 0,5-1,0 milj. litraa pienempi kuin vuokrakauppiilla. Tutkittu näyte edustaa vain niitä yrityksiä, joiden tilinpäätöstiedot ovat saatavilla, eli osakeyhtiöitä. Henkilöyhtiöt ja toiminimet eivät ole luovuttaneet tilinpäätöstietojaan julkisiksi.

TAULUKKO 35. Tyypillisten huoltoasemien tunnuslukuja vuosina 2015-2019.

Lähde: Asiakastieto Oy, Value Set Oy (23.11.2020)

(47301) Huoltamotoiminta	Tunnuslukujen mediaanit 2015-2019 (17 yritystä)				
	VU-2015	VU-2016	VU-2017	VU-2018	VU-2019
Vuokrakauppiat					
Liikevaihto 1.000 €	1 548	1 484	1 539	1 605	1 606
Henkilökuntamäärä	8	10	10	8	9
Käyttökate-%	2,4	1,7	1,9	2,5	2,4
Liikevoitto-%	1,2	0,9	1,4	1,5	2,0
Sij. pääoman tuotto-%	9,4	12,4	13,4	20,8	22,7
Quick Ratio	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0
Current Ratio	1,3	1,4	1,5	1,3	1,3
Omavaraisuusaste-%	34,9	37,8	38,2	23,3	36,6

(47301) Huoltamotoiminta	Tunnuslukujen mediaanit 2015-2019 (26 yritystä)				
	OM-2015	OM-2016	OM-2017	OM-2018	OM-2019
Omistajakauppiat					
Liikevaihto 1.000 €	2 013	2 113	2 113	2 145	2 223
Henkilökuntamäärä	8	8	8	8	8
Käyttökate-%	3,1	2,8	3,0	3,6	1,6
Liikevoitto-%	2,2	2,0	1,5	2,2	0,8
Sij. pääoman tuotto-%	8,4	9,7	5,1	12,6	2,3
Quick Ratio	0,6	0,7	0,6	0,8	0,9
Current Ratio	1,0	1,1	1,3	1,3	1,5
Omavaraisuusaste-%	22,1	23,8	29,4	30,2	34,5

Omistajakauppioiden yritysten mediaaniliikevaihto on suurempi kuin vuokrakauppioiden, koska DO-yritysten liikevaihtoon sisältyy myös polttoainemyynti. Vuokrakauppioiden on todellisuudessa suurempi polttoainemyynti, joskin komissiomyyntinä, eli sitä ei lasketa liikevaihtoon. Tilinpäätösaineistossa ei vielä näkynyt pandemia-ajan vaikutuksia.

Polttoainekaupan tunnuslukujen lisäksi tarkastellaan maailmanmarkkinahintojen ja tärkeimpien polttoaineiden komponenttien noteerauksia ja arvioidaan polttonestekaupan kokonaiskatteita, eli tukku- ja vähittäiskaupan yhteenlaskettua tuottoa. Fossiilisen bensiinin ja dieselöljyn kaupalliset laadut ovat tiettyjen raaka-ainepörssissä noteerattujen osto- ja myyntisopimusten perusteella tuotettuja *evaluaatioita* eli tarkoin määriteltyjen menetelmien mukaan laskettuja hintoja, jotka

julkaistaan kunkin pörssipäivän jälkeen. Suomessa käytössä olevia noteerauksia tukku- ja vähittäiskaupan hinnoittelua varten julkaisevat Platts ja Argus.

Hinnoittelussa mukana olevia tärkeimpiä noteerattuja tuotteita ovat bensiini, etanoli, ETBE, dieselöljy ja biodiesel. Bensiinin ja dieselin kuluttajahinnan ratkaisee viime kädessä biosekoitusvelvoite, jonka vaikutus perustuu kulloinkin noudatettavaan sekoitusvelvoitteen prosenttimäärään. Aiemmin käytössä yleisesti olleen MTBE:n tilalla on nykyisin happirikkaana komponenttina ETBE, jonka bio-osuuskin on suurempi. Bensiinin happipitoisuuden yläraja⁷³ on 95-oktaanisessa bensiinissä 3,7 (p-)% ja 98-oktaanisessa 2,7 %. Tavanomaisena komponenttisuhteena voidaan pitää vastaavasti BE95E10:ssä 10 % etanolia ja 1 % ETBE:tä sekä BE98E5:ssä 5 % etanolia ja 6 % ETBE:tä. Uusiutuvan osuuden velvoitesekoituksen määrästä vastaa polttoaineen jakelija eli tukkumyyjä. Bensiinin komponenttien energiasisällöt ja tiheydet poikkeavat toisistaan, samoin dieselöljyssä käytettävien biokomponenttien kohdalla, joten laskenta tässä yhteydessä voi olla vain suuntaa antava (Taulukko 36).

Bensiinin pääkomponentit ovat kaikki raaka-ainepörssissä noteerattuja. Dieselöljyn hinnoittelussa on tähän asti käytetty bio-osuuden viitehintana RME-noteerausta. Bio-osuuden nostamiseen ja bensiinin bio-osuuden täyttövajeeseen käytetylle HVO-dieselille toivotaan *julkista noteerausta*⁷⁴ lähitulevaisuudessa, etenkin EU:n biotuotelinjan vuoksi. Tiedotteen mukaan HVO:n markkinahinta on tällä hetkellä noin 4,2-kertainen fossiiliseen rikittömään dieseliin verrattuna.

Lopputuotteiden standardinmukaisuudesta vastaa tukkumyyjä, eli huoltoasemayrittäjän mahdollisuus vaikuttaa tuotteiden ominaisuuksiin tai bio-osuuksiin on suljettu pois. Öljy-yhtiöiden internet-sivustoilla ovat saatavilla bensiinilaatujen, dieselien ja kevyen polttoöljyn tuotetiedot, joissa on lueteltu. Polttonesteiden verotaulukko on sivulla 79 (Taulukko 38).

TAULUKKO 36. Bensiinin ja dieselin hintatekijät (lokakuu 2020).

Bensiinin ja dieselin komponenttien hinnat

Lähde: Oil Market Journal, maailmanmarkkinahinnat

Esimerkki, lokakuun puoliväli 2020

BE95E10	noteeraus	yksikkö	tiheys	USD/EUR	hinta/m3	MJ/litra
Bensiini	397,0	USD/mt	0,755	1,17899	254,23	32
Etanoli	658,0	€/m3	0,792	1	658,00	21
ETBE	716,0	USD/mt	0,745	1,17899	452,44	27

DIESEL	noteeraus	yksikkö	tiheys	USD/EUR	hinta/m3	MJ/litra
ULSD	340,83	USD/mt	0,845	1,17899	244,28	36
RME	984,73	USD/mt	0,883	1,17899	737,51	33

⁷³ Neste Technical Data Sheet BE95E10, 1/1/2020 ja BE98E5 1/1/2020. (24.11.2020)

⁷⁴ <https://advancedbiofuelsusa.info/sp-global-platts-launches-first-hydrotreated-vegetable-oil-hvo-values-in-europe/> (24.11.2020)

6.2 Pääomat ja investoinnit

MAANVUOKRAT OVAT MERKITTÄVÄ KULUERÄ. Huoltoasematoimintaan sitoutuneen pääoman määrästä voidaan erottaa liikepaikat (tontit), rakennukset ja rakennelmat, irtain käyttöomaisuus ja vaihto-omaisuus. Liikepaikan vuokra nousee parhaimmilla liikepaikoilla suurissa kaupungeissa kymmenen vuoden kuluessa yli 500.000 euroon. Liikepaikan perustamiskustannus puolestaan vaihtelee vähimmillään automaattiaseman 150-250.000 eurosta suuren liikenneaseman 4-6 miljoonaan euroon.

Kuntalaki (130 §) antaa mahdollisuuden luovuttaa tontteja tarjouskilpailun tai suoran luovutusmenettelyn perusteella:

"Kunta voi luovuttaa tai antaa vuokralle vähintään kymmeneksi vuodeksi omistamansa kiinteistön kilpailutilanteessa markkinoilla toimivalle tarjouskilpailulla, jolle ei aseteta ehtoja. Tarjouskilpailun on oltava avoin ja siitä on tiedotettava riittävästi.

Kunnan luovuttaessa tai antaessa vuokralle vähintään kymmeneksi vuodeksi omistamansa kiinteistön ilman 1 momentin mukaista tarjouskilpailua, puolueettoman arvioijan on arvioitava kiinteistön markkina-arvo tai markkinaperusteinen vuokrataso.

Kunnan on lisäksi otettava huomioon, mitä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklassa säädetään."

Polttoainejakeluun tarkoitettujen tonttien vuokrat ovat yleensä sidoksissa liikepaikan sijaintiin ja myyntimääriin. Kaupunkisuunnittelua ohjatessaan eräät kaupungit voivat pidättää oikeuden vuokraamiensa tonttien toiminnallisiin muutoksiin. Tästä syystä esimerkiksi Helsinki ei myy huoltoasematontteja, vaan katsoo, että näiden tonttien asemakaavallinen tilanne ei ole valmis ja niiden luovuttamiseen myymällä saattaa liittyä arvonnousun mahdollisuus⁷⁵.

"Päivittäistavarakaupan tonttien, huoltoasematonttien, ravintolatonttien ja muiden vastaavien tonttien ei katsota olevan kaavallisesti loppuun jalostettuja, mistä johtuen niiden luovuttaminen tapahtuu vuokraamalla. Kyseisten tonttien laajan kysynnän vuoksi on niistä tarkoituksenmukaista järjestää hintakilpailu, jonka ratkaisuperusteena on tontista tarjottu korkein vuokrahinta."

Helsingin kiinteistölautakunta on vuonna 2014 ottanut kantaa huoltoasemien vuokrausperusteisiin: *"Huoltoasemapuolella tapahtuneista asemien palvelumuutoksista johtuen vuokrausperiaatteita tulisi tarkistaa. Hinnoittelu voitaisiin muuttaa sellaiseksi, että asemilla olevien huolto- ja autonpesutilojen osalta vuokran määrittämisen lähtökohtana pidettäisiin teollisuustonttien k-m²-hintoja (noin 200 euroa/k-m²) ja myymälä- ja kahviloista perittäisiin liiketilojen mukaista vuokraa (600 euroa/k-m²). Hinnoittelulla pyrittäisiin säilyttämään autopalvelut huoltoasematonteilla.*

Polttoneesten myynnin perusteella määriteltävä vertailuvuokra laskettaisiin ensimmäinen 1 milj. l osalta 0,005 euroa/l/v ja ylimenevät 0,01 euroa/l/v. Vuokraa määriteltäessä ei enää eroteltaisi bensaa ja dieseliä, koska yksityinen henkilöautokanta on selvästi muuttunut dieselkäyttöiseksi. Dieselautojen ensirekisteröinti prosentti vuosina 2000 - 2008 on

⁷⁵ Helsinki. Kaupunkiympäristön toimiala. Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit. Tontinluovutuslinjausten soveltamisohje perusteluineen 29.1.2019.

kasvanut noin 20 %:sta 50 %:iin. Ennen bensa ja diesel eroteltiin, koska dieselin käyttäjät olivat lähes kaikki ammattiautoilijoita.

Ammattiliikenteelle tarkoitettujen D-asemien vuokran määrittelyn lähtökohtana pidettäisiin edelleen 0,005 euroa/l/v.”

Helsingin käyttämät jakeluaseman maanvuokraperusteet ovat viitteellisesti käytössä muissakin kaupungeissa. Maanvuokran taso 1 snt/l on ollut toimialalla pitkään tunnettu, eli omistajakauppiaille on maksettu korvausta öljy-yhtiön polttoainemyynnin sijoittamisesta omistajan maalle huoltoaseman yhteyteen.

Maanvuokran perusteena käytetään joko liikepaikan sijaintia ja myyntimääriä tai liikepaikka voidaan myös vuokrata eniten tarjoavalle. Vuokrasopimukseen on liittynyt yleensä ehtoja, jonka mukaan esim. tontilla on harjoitettava huoltoasema-toimintaa (miehitetty), ja että tonttia ei saa luovuttaa edelleen ilman kaupungin suostumusta. Tosin tästäkin löytyy poikkeuksia.

TAULUKKO 37. Huoltoasemien maanvuokria sopimuskauden viimeksi uusiutuessa.

Kunta	Sijainti	Ketju	Pinta-ala	Vuokra-aika	Vuosivuokra
Helsinki	Kaupintie	Teboil	5.560 m ²	(1960)-2019	60.664,73 €
Helsinki	Kontula	Neste	4.244 m ²	(1975)-2022	61.523,15 €
Helsinki	Pakila	Teboil	3.194 m ²	2014-2023	42.770,00 €
Helsinki	Vuosaari satama	ABC/aut.	828 m ²	2014-2044	22.000,00 €
Helsinki	Pukinmäki	SEO/aut.	(yhd McD)	2018-2023	35.007,90 €
Jämsä	Keskuskatu	Neste/aut.	1.643 m ²	2015-2035	1.980,22 €
Kajaani	Sotkamontie	Shell	2.426 m ²	2019-2023	6.905,12 €
Mikkeli	Insinöörikatu	Oilkase	(ei tietoa)	2019-2034	2.244,00 € + 0,0057/l
Naantali	Aurinkotie	St1	3.154 m ²	2021-2035	24.358,00 €
Nurmijärvi	Kirkonkylä	Neste	570 m ²	2017-2027	26.000,00 €
Pori	Kalevanpuisto	St1/Shell	3.687 m ²	2020-2029	17.000,00 €
Turku	Ispoinen	ABC	2.264 m ²	2016-2036	19.671,00 €
Turku	Hämeentie	Neste	2.627 m ²	2016-2036	34.714,00 €
Tuusula	Puustellinmetsä	Neste	3.045 m ²	2020-2035	14.000,00 €

FRANCHISE-MAKSUJEN ESIMERKKEJÄ. Huoltoaseman perustamisen lisäksi valittu toimintamalli kahvila- ja ravintolatoiminnassa, huollossa ja autonpesutoiminnassa ratkaisee investointien määrän⁷⁶. Esimerkiksi Kotipizzan osalta kustannus on liittymismaksun (10.000 euroa) lisäksi alkaen 70.000 euroa, ilman käyttöpääomaa. Ketju perii yhteistyömaksuna 6,5 % myynnistä ja 4 % markkinointi- ja mainontamaksua. Kotipizza-yrittäjän liikevaihto on ensimmäisinä vuosina tyypillisesti 300-400.000 euroa. Toisaalta suurten ja keskisuurten yritysten konseptiksi profiloitunut Burger King -ketjussa kokonaisinvestointitarve on noin 700.000 euroa ja liittymismaksu 28.000 euroa. Toinen suuri kansainvälinen ketju McDonalds tarjoaa konseptia hintaan 0,5 – 1,0 milj. euroa liittymismaksun ollessa 45.000 USD. Sopimukset solmitaan 20 vuodeksi.

⁷⁶ Suomen Franchising Yhdistys ry kertoo jäsenesittelysivustollaan ketjujen taloustietoja ja mm. franchise-yrittäjän kokonaisinvestointitarpeen.

Autonpesukonseptia (käsinpesu) tarjoavassa CarWash -ketjussa investointitarve on 20-30.000 euroa ja yhteistyömaksu 8 % liikevaihdosta. Ketjulla on itsenäisiä yrittäjiä ja liikepaikat sijaitsevat kaupungeissa, kauppakeskuksissa ja pysäköintitaloissa.

IT- JA LAITEKUSTANNUKSET NOUSEVAT. Maksupäätteiden, kassajärjestelmien ja pankkiyhteyksien osuus kiinteistä kustannuksista yhdessä taloushallinnon kanssa ovat nousseet 2000-luvulla. Sen sijaan EMV-ratkaisun ja sirukorttien käyttöönoton jälkeen odotettua maksujärjestelmän laajaa vapautta ja hyötyä kaupankäynnille on jouduttu odottamaan.

Jakelumittariteknikka on uudistunut ja laitetoimittajien sopimukset ketjujen kesken ohjaavat ostopäätöksiä myös omistajakauppiaskunnassa.

Maksamiseen 2010-luvulla tulleita ratkaisuja ovat mm. lähimaksaminen, mobiilimaksaminen ja muut sovellusten muodot, applikaatiot eli appit. Uusimpana maksutapana on jopa äänitunnisteseen perustuva veloitus⁷⁷.

Polttonesteiden vähittäiskaupan tutuimmat ja näkyvimmat laitteet ovat maksupäätte ja jakelumittari. Automaattien laajan käytön on tehnyt mahdolliseksi kehittynyt tietoliikennetekniikka ajantasaisvarmistuksineen. Setelien käyttö automaattimyynnin maksuvälineenä on yhä harvinaisempaa. Tämä on ollut positiivinen asia siinä suhteessa, että automaattiasemia ajoittain piinanneet tuhotyöt ja anastukset ovat lähes loppuneet. Paikallisesti on vielä alueita, joissa setelimaksu on käytössä asiakkaiden ostotottumuksien, setelien laajan maksuosuuden ja tietoliikenteen ajoittaisen epävarmuuden vuoksi.

6.3 Verotuksen vaikutus yrittäjän ja öljy-yhtiön talouteen

KASSAVIRTA JA KÄYTTÖPÄÄOMA. Polttoainekauppaan sisältyvät verot ja veronluonteiset maksut lisäävät toimialan kassavirtaa merkittävästi. Verojen osuus polttonestekaupan liikevaihdosta on jopa 60 %, kun arvonlisävero otetaan huomioon.

Kauppias voi omistaa huoltoaseman polttoainetaraston jälleenmyyntiä varten, jolloin hänellä on oltava käyttöpääomaa enemmän kuin esimerkiksi komissiomyyntiä harjoittavalla kauppialla. Omistajakauppias hinnoittelee tosin polttoainensa itse, mutta maksaa polttoainelaskun veroineen noin viikon maksuajalla ja vastaa lähes kaikista polttonestemyynnin ja liikepaikan kustannuksista.

ENERGIAVEROTUS. Nestemäisten polttoaineiden valmistevero ja huoltovarmuusmaksu määrätään 15 celsiusasteen lämpötilassa olevalle tuotteelle⁷⁸. Valtuutettu varastonpitäjä on velvollinen maksamaan veron verokauden aikana kulutukseen luovuttamastaan ja itse käyttämästään määrästä. Rekisteröity ja väliaikaisesti rekisteröity vastaanottaja suorittavat valmisteveron vastaanottamastaan polttoaineista.

Polttoaineiden verotus toteutetaan verotaulukossa määriteltyjen polttoainekomponenttien yhteen sovitettuna verotuksena. Lopullisen tuotteen

⁷⁷ USA:ssa 7-Eleven ketju. Uutinen Bensiiniuutiset-lehdessä 4/2020.

⁷⁸ Energiaverotusohje 8.11.2019, VH/1182/00.01.00/2019

energiasisältö määrittelee biopolttoaineiden jakelumäärän polttonesteiden jakelijalle (tukkumyyjälle). Verotaulukossa (Taulukko 38) on esitetty huoltamotoiminnassa myytyjen tuotteiden ja niihin sisältyvien pääkomponenttien vero-, bio-osuus- ja lämpöarvoja.

TAULUKKO 38. Polttonesteiden verot, bio-osuudet ja lämpöarvot (1.8.2020)

Nestemäisten polttoaineiden verotaulukot							
Verotaulukko 1.8.2020 ja biopolttoaineen jakeluvaihtoehto / yhdistelmä (valitut tuotteet)							
Tuote	Tuoteryhmä	Energiasisältövero	Hiili-dioksidi-vero	Huoltovarmuusmaksu	Verot yht.	Bio-osuus %	Lämpöarvo (MJ/litra)
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96	0	32
Bioetanol i snt/l (ei täytä RES-kriteerejä)	20	35,3	14,1	0,68	50,08	0	21
Bioetanol i R snt/l	21	35,3	7,05	0,68	43,03	100	21
Bioetanol i T snt/l	22	35,3	0	0,68	35,98	100	21
ETBE snt/l (ei täytä RES-kriteerejä)	29	45,39	18,13	0,68	64,2	0	27
ETBE R snt/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85	37	27
ETBE T snt/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49	37	27
Dieselöljy snt/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48	0	36
Dieselöljy para snt/l	51	27,65	23,2	0,35	51,2	0	36
Biodieselöljy P snt/l (BTL; ei täytä RES-kriteerejä)	55	27,65	23,2	0,35	51,2	0	34
Biodieselöljy P R snt/l (BTL)	56	27,65	11,6	0,35	39,6	100	34
Biodieselöljy P T snt/l (BTL)	57	27,65	0	0,35	28	100	34
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	7,63	16,9	0,35	24,88	0	34
Nestekaasu snt/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01	0	50

Rahoituksellinen asema on öljy-yhtiöllä vahvempi kuin jälleenmyyjällä, joka omistaa bensiinivaraston. Esimerkiksi 20.000 litraa dieseliä ja 15.000 dieseliä viikossa ostava kauppias ehtii toki myydä toimitetun määrän polttoainelaskun erääntyessä 7 päivän kuluttua toimituksesta. Hänellä on oltava kuitenkin pohjavarasto ja käyttöpääomaa, jotta liiketoiminta ei keskeydy toimituksen viivästymisen tai tilapäisen kysynnän vaihtelun vuoksi. Polttonestevaraston määrä on tyypillisesti 20.000-30.000 litraa, alv 0 % arvoltaan noin 30.000 euroa. Arvonlisäveron maksuerien vaihteluun on myös varauduttava, vaikka keskimäärin kauppialla on alv-vähennyksiä ja alv-maksuja ennakoitavissa oleva määrä. Etuna oman polttoaineen myynnistä on vapaus asettaa hinta kustannuksien kattamiseksi ja markkinatilanteen mukaisesti sekä suunnitella tilausmäärät hinnanvaihteluja ennakoitaessa ja verojen muutostilanteissa.

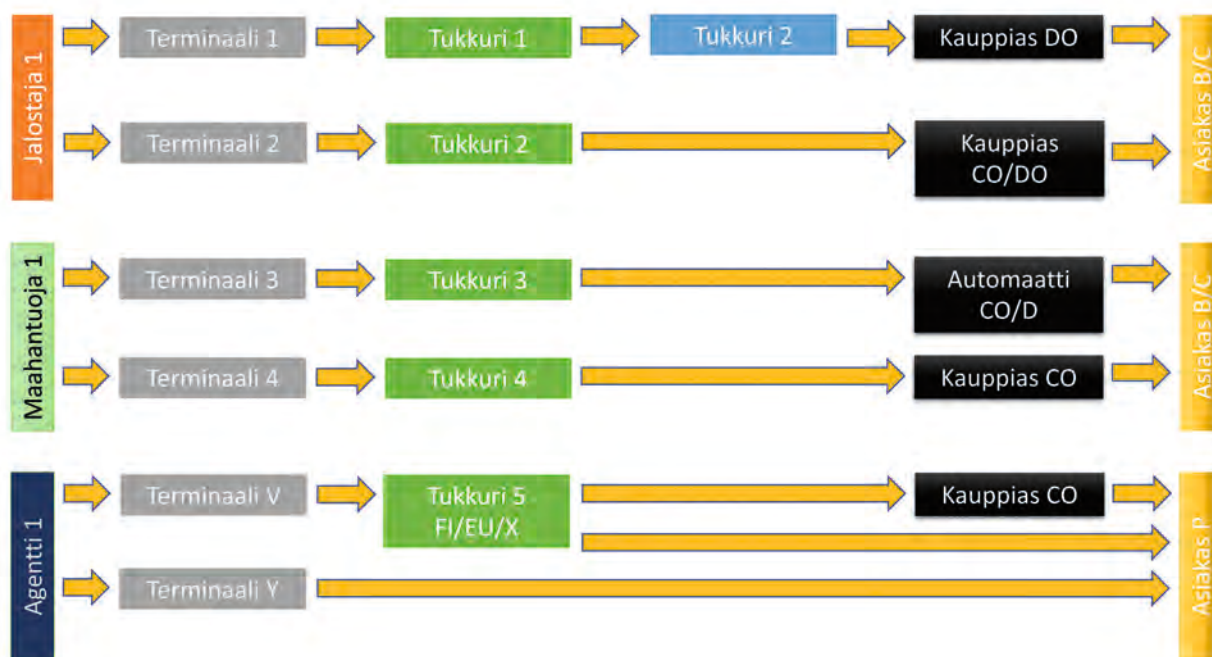
Varastoivalla yhtiöllä on merkittävä rahoituksellinen etu tuotteen sijaitessa verovapaassa varastossa tullivarastossa. Esimerkiksi vuoden 2020 syksyn hintatasolla tukkumyyjä voi rahoittaa moninkertainen (verottoman) polttoainevaraston kauppiaan tuomalla (verollisella) kassavirralla. Kauppiaan maksama vero-osuus on tukkumyyjän hallussa keskimäärin 6 viikon ajan. Bensiinin hinnassa on polttoaineveroja ja arvonlisäveroa noin 1,00 euroa litralta ja dieselöljyn hinnassa 0,75 euroa litralta. Varastoivan tukkumyyjän tilillä on siis pysyvästi keskimäärin 1,0 milj. euroa edelleen valtiolle tilitystä odottavia varoja kuutta kauppiasta kohti.

6.4 Polttonesteiden hankinta ja myynti

Jälleenmyyntiä varten tarkoitettujen polttoaineiden jalostus tapahtuu pääosin kansallisilla ja alueellisilla markkinoilla. Jalostamojen syöttöaineita ovat raakaöljyn lisäksi eräät välituotteet, kuten polttoöljy, jonka ominaisuuksia parannetaan jalostusprosessissa, ja biopolttoaineiden raaka-aineet, orgaaniset rasvat ja määntyöljy. Biopolttoaineiden, kuten etanolin ja biokaasun valmistusta on myös paikallisilla, pienemmillä tuotantolaitoksilla.

TUOTEMARKKINOITA sanotaan *vertikaalisesti integroituneeksi*, jos markkinassa toimivilla yhtiöillä on toimintaa useammalla kuin yhdellä jakeluportaalla. Suomen polttoainekaupassa on vain harvoin ollut vapaita tukkureita, jotka voisivat ostaa tuotteita tukussa ja myydä niitä edelleen vapaille vähittäiskaupan yrityksille. Jakeluketjussa loppukäyttäjälle eli kuluttaja-asiakkaalle (C), yritysasiakkaalle (B) ja julkiselle asiakkaalle (P) toimittamisessa on käytettävissä useita polkuja, kuten Kuvassa 39 on esitetty.

KUVA 39. Polttoaineen toimitusketjussa on useita vaihtoehtoja. (Laitinen 2020)



Polttoaineen toimittaa jakeluterminaaliin jalostamo, maahantuojat tai maahantuontia hoitava edustaja. Tukkuportaita voi olla useampia. Kuljetus terminaalista tapahtuu asiakkaana olevan yrityksen lukuun. Myyjänä kuluttaja- tai elinkeinoasiakkaalle (B/C) voi esitettyssä kuvassa olla omistajakauppia (DO), komissiokauppia (CO), tukkuyhtiö tai tämän välitukkurina toimiva markkinointiyhtiö itse. Myynti voi tapahtua miehitetyn tai automaattiaseman kautta. Suoramyynti voi tapahtua myös suoraan asiakkaan säiliöön maahantuojalta tai agentin välityksellä jopa ulkomaiselta myyjältä. Suorien polkujen lisäksi on risteäviä kombinaatioita, jotka selvyiden vuoksi on jätetty kuvaan sijoittamatta.

Vuosien 2006-2010 aikana lähes kaikki Suomessa myyty moottoribensiini oli kotimaista, tuontimaita ja tuotteita olivat lähinnä kaasuöljyn (diesel ja polttoöljy) tuonti pääosin Venäjältä⁷⁹. Öljytuotteiden tuonti lisääntyi 2010-luvulla hyvin voimakkaasti, ja suurin osuus tuonnista oli vuonna 2013, jolloin Suomen moottoribensiinin ja keskitisleiden tuontikaupasta⁸⁰ jopa yli 60 % kohdistui jalostettujen tuotteiden markkinointiin kotimaan markkinoille. Tämän jälkeinen tuonnin ale-nema on ymmärrettävissä asteittain kohonneiden biosekoitusvelvoitteiden vuoksi, sillä vuodesta 2015 alkaen bensiinin bio-osuutta oli kompensoitava ja dieseliinkin oli sekoitettava yhä enemmän HVO-komponenttia, jota valmistettiin juuri Suomessa.

Moottoribensiinin tuonti EU-maista vuosina 2014-2019 oli keskimäärin 750 milj. litraa vuodessa, pääosa Ruotsista, ja keskitisleiden EU-tuonti oli noin kaksi kolmannesta kokonaistuonnista, 1.500 miljoonaa litraa, josta tuonti Ruotsista oli keskimäärin 1.000 miljoonaa litraa, vähäisempiä määriä tuotiin lisäksi Alankomaista ja Tanskasta.

Suomessa polttoainekauppa on voimakkaasti integroitunut niin, että saman öljy-yhtiön (konsernin) toiminta ulottuu kaikille jakeluportaille – maahantuontiin, tuotantoon, varastointiin, kuljetukseen ja markkinointiin eli myyntiin loppuasiakkailla. Suomessa toimivilla öljy-yhtiöillä on omia tai vuokrattuja terminaaleja rannikkoalueella Haminasta Kemiin. Lisäksi sisämaassa on pienempiä jakeluterminaaleja muutamilla paikkakunnilla. Näihin kuljetukset tapahtuivat aiemmin sisävesillä, mutta nykyisin etupäässä bulk-siirtoina säiliöautoissa.

Vapaata säiliökapasiteettia on toimialan rationalisoinnin ja yrityskauppojen jälkeen hyvin niukasti saatavilla. Öljytuotteiden varastointi on kolmen tahon hallinnassa – öljy-yhtiöt, Oiltanking ja Wipax⁸¹ – vain muutaman yksityisen ollessa jäljellä. Öljyn varastoinnissa on Suomessa myös oligopolitilanne, sillä öljy-yhtiöiden keskinäisen kilpailutilanteen vuoksi kapasiteetin pitempiaikainen ja suunnitelmallinen käyttö on vaikeaa yhtiörajojen yli.

TUOTEPALETTI LAAJENEE. Perinteisen moottoribensiinin biopolttoaineosuus Suomessa rajoittuu teknisistä syistä 10 tilavuusprosenttiin 95-oktaanisessa ja 5 tilavuusprosenttiin 98-oktaanisessa moottoribensiinissä, puhutaan sekoitusrajasta (blending wall). Korkeampia etanolipitoisuuksia Suomessa edustaa korkeaseosetanolin E85, jonka käyttö bensiinimoottorissa edellyttää moottorin varustamista etanolibensiinin ominaisuuksiin auton tuotannossa tai jälkikäteen konvertoimalla. Näitä moottoreita käytetään *flexfuel*-autoissa, joiden käyttämä polttoaineen etanolipitoisuus voi vaihdella nollan ja 85 tilavuusprosentin välillä.

Biokaasuohjelmaa valmisteleavan työryhmän loppuraportissa⁸² 2020 on selvitetty muiden ohella mahdollisuuksia biokaasun liikennekäyttöön. Hallitusohjelman mukaan eräänä keinona tavoiteltaessa vähäpäästöistä liikennettä on kestävästi

⁷⁹ Öljyalan vuosikirja 2010-11.

⁸⁰ Tilastokeskus, http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__ene__ehk/stat-fin_ehk_pxt_004_fi.px/table/tableViewLayout1/

⁸¹ Wipax, LEHDISTÖTIEDOTE - 03 HEINÄKUU 2020

⁸² Biokaasuohjelmaa valmisteleavan työryhmän loppuraportti. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2020:3.

tuotetun biokaasuun ottaminen jakeluelvoitteen piiriin. Tämä edellyttää biokaasun verottamista ympäristöperusteisen veromallin mukaisesti. Tämä tarkoittaisi biokaasun verottamista samalla energiasisältöverolla kuin maakaasu, mutta käytännössä biokaasu olisi veromallin mukaisesti hiilidioksidiverotonta, koska tyypillisesti biokaasun raaka-aineet olisivat jätteitä ja tähteitä. Siten biokaasun vero olisi noin 1/3 maakaasun verosta.

Työryhmä piti tärkeänä, että vuoden 2030 kaasujoneuvotavoitetta tarkistetaan Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työssä ottaen huomioon viime vuosien kehityksen biometaanin potentiaalin ja julkista sektoria koskevan ajoneuvojen hankintadirektiivin mahdollisuudet. Työryhmä kannatti myös biokaasun jakeluinfraktuurin tukemista verkoston nopeaksi kasvattamiseksi. Biometaanin sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen edellyttää liikennekäytön verottamista energiaverodirektiivin mukaisesti.

BIOPOLTTOAINEIDEN KÄYTÖN EDISTÄMINEN LIIKENTEESSÄ. Vuonna 2019 uudistettiin jakeluelvoitetta⁸³ siten, että biopolttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (*jakeluelvoite*) tulee olla 18 % vuonna 2021 ja tästä lineaarisesti 1,5 %-yksiköllä vuodessa nouseva vuoteen 2030 asti. Nykyisellä kulutustasolla 163.000 TJ (keskimäärin vuosina 2015-2019⁸⁴) vuonna 2029 lain mukainen bio-osuuden energiasisältö olisi siis yhteensä noin 49.000 TJ. Tämä vastaisi 1,4 miljoonan m³ suuruista uusiutuvan dieselin määrää 100-prosenttisenä, laskettuna myös bensiinin osalta, jossa bio-osuutta on teknisesti vaikea nostaa nykyisille moottoreille.

POLTTOAINEIDEN BOKOMPONENTTIEN HINNAT. Energiataloudelliset laskelmat perustuvat fossiilisten tuotteiden maailmanmarkkinahintoihin. Fossiilisia tuotteita korvaavien ja uusiutuvien polttoaineiden tuotantokustannukset ovat pääosin kalliimmat kuin perinteisten käyttövoimien, bensiinin ja kaasuöljyn. Veloitteen toteuttamisessa ollut tuplalaskenta poistuu vuoden 2021 alusta. Tämän vaikutusta kehittyneen biopolttoaineiden hintaan on vaikea arvioida.

Jakeluelvoitelain esittelyssä⁸⁵ todettiin kehittyneen biodieselin hinta-arvioksi vuonna 2030 noin 1.800 USD/tonni. Perinteisten biopolttoaineiden hinta-arviot perustuvat Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön (OECD) ja Yhdistyneiden kansakuntien elintarvike- ja maatalousjärjestön (FAO) pitkäaikaisiin reaalihintaennusteisiin, jotka määräytyvät erityisesti raaka-aineina käytettävien vilja- ja sokerikasvien sekä globaalien kasviöljyjen hintojen mukaan, sekä tuplalaskennan seurauksena jäteöljyistä ja jäterasvoista saatavasta korkeammasta hinnasta. Muista kuin jakeluelvoitelain liitteen mukaisista raaka-aineista tuotetun uusiutuvan dieselin (HVO) hinnan oletetaan perustuvan pitkälti kasviöljyjen hintaan sekä lisämarginaaliin, joka seuraa siitä, että HVO:lla ei ole vastaavia sekoitusrajoitteita kuin perinteisillä biopolttoaineilla. Arvioissa on oletettu biopolttoaineiden kysynnän kasvavan.

⁸³ Laki 419/2019 (29.3.2019). Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

⁸⁴ Lähde: Tilastokeskus. https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__ene__ehk/statfin_ehk_pxt_011_fi.px/table/tableViewLayout1/ (19.11.2020)

⁸⁵ HE 199/2018 vp. – Esittelyteksti tältä osin:

7 KEHITTÄMISKYSYMYKSET

Huoltoasemat sijoittuvat isossa kuvassa toisaalta vähittäiskaupan ja erikoiskaupan segmenttiin ja toisaalta selkeästi omaan toimialaansa, polttoainekauppaan, joka voi tapahtua miehittämättömistä jakelupisteistä tai perinteisiltä huoltoasemilta, jossa on tarjolla muitakin palveluja. Toimintaympäristöä voidaan tarkastella laajasta näkökulmasta PESTEL-analyysin avulla. PESTEL-nimitys tulee termeistä Political (poliittinen), Economic (taloudellinen), Social (sosiaalinen), Technological (teknologinen), Environmental (ympäristöllinen) ja Legal (juridinen). PESTEL-analyysiä täydentää toimialan näkökulmasta tehty SWOT-analyysiä (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats eli Vahvuudet, Heikkoudet, Mahdollisuudet ja Uhat).

Huoltoasema-alan toiminnasta vähittäiskauppa on pääsääntöisesti yrittäjien harjoittamaa toimintaa. Alalla toimivista öljy-yhtiöistä Euroopassa tavanomaista, että tukkuri toimii usealla jakeluportaalla ja toiminta on vertikaalisesti hyvin integroitunutta. Euroopassa toimivista isoista yhtiöistä monet ovat vielä valtion omistamia tai hallitsemia yhtiöitä. Kun isojen yhtiöiden toimialoja ovat öljytuotteiden lisäksi usein energiantuotanto ja kemianteollisuus, tähän raporttiin liittyvät PESTEL-analyysin perusteella SWOT-analyysit tehdään perinteisen huoltamoyrittäjän näkökulmasta.

Liiketoimintaympäristö muuttuu nopeasti huoltoasema-alalla. Öljyalan kehitykseen vaikuttavat monet tekijät, megatrendit ja ilmiöt. Niitä ovat muun muassa ilmastotekijöiden maailmanlaajuinen asenteiden ja poliittisten päätösten muutos, uusiutuvan energian ja sen tuotantopanosten hintakehitys sekä muutokset kuluttajien arvomaailmassa ja käyttäytymisessä.

Väestönkasvu, ikääntyminen, elämäntyyli, kaupungistuminen, teknologioiden kehittyminen, digitaalisuus sekä vastuullisuus ovat ilmiöitä, jotka yhdessä politiikan ja sääntelyn kautta vaikuttavat polttoainekauppaan ja huoltoasematoimintaan. Kuluttajat odottavat myös aiempaa tarkempaa tietoa käytettyjen energiamuotojen ja ylipäänsä liikkumisen vaikutuksista.

PESTEL-työkalun avulla analysoidaan ympäristöä monista eri näkökulmista ja saadaan arviointi ideoista tai suunnitelmista, verrataan niitä kilpailijoihin ja vastataan muutoksiin tehokkaammin. Näiden tekijöiden ymmärtäminen voi auttaa tunnistamaan mahdollisuuksia markkinoilla ja samalla välttämään kalliita virheitä tai riskejä.

PESTEL-analyysi tarkastelee yrityksen toimintaan vaikuttavia makrotason ilmiöitä, jotka asettavat reunaehdoja yrityksen ja toimialan liiketoiminnalle. Toisaalta ilmiöiden tunnistaminen ja niiden ennakointi voivat tarjota yritykselle myös kilpailuetua. Kuvassa 40 listatut tekijät ovat esimerkkejä toimintaympäristön vaikutuksista.

KUVA 40. PESTEL-analyysi huoltoasema-alalla

PESTEL-analyysi, huoltoasema-ala 2020



PESTEL-analyysin ulottuvuuksien perusteella tarkastellaan SWOT-analyysissä huoltoasema-alaa yrittäjien näkökulmasta. Listattujen tekijöiden avaaminen tehdään siinä laajuudessa, että niiden vaikutukset voidaan kohdistaa. Poliittiset ulottuvuudet ovat usein aikasidonnaisia, mutta pitkän aikavälin vaikutuksia syntyy kansainvälisen politiikan sitoumuksista, kuten ilmastotavoitteista. Ekonomisessa eli taloudellisessa ulottuvuudessa on eriteltävä tarkemmin alueellista, jopa paikallista markkinatilannetta. Sosiaalisen ulottuvuuden avain on ihmisten

käyttäytymisessä, jonka takana ovat arvojen ja elämäntavan muutokset. Teknologisessa ulottuvuudessa olennaista on teknologian saatavuus ja neutraalisuus. Ekologisessa ulottuvuudessa yrittäjän kannalta myönteisiä seikkoja ovat läsnäolo lähialueella ja tiettyjen asioiden mitattavuus. Lainsäädännössä ja säätelyssä useat asiat ovat toimialalle yhteisiä, mutta esimerkiksi kilpailuun vaikuttavissa asioissa ja kaavoituksessa markkinaosapuolien kesken todennäköisesti on eriäviä näkemyksiä.

KUVA 41. Huoltoasema-alan SWOT-analyysi 2020.

SWOT-analyysi, huoltoasema-ala 2020

	VAHVISTAVAT	HEIKENTÄVÄT
SISÄISET	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Huoltosuhde, ikääntyminen <input type="checkbox"/> Työurien pidentyminen <input type="checkbox"/> Kaupungit, maaseutuelämä <input type="checkbox"/> Perhekoot ja -muodot <input type="checkbox"/> Elämäntavat ja arvot <input type="checkbox"/> Naapuriapu ja kasvollisuus <input type="checkbox"/> Teknologia, paikallisuus <input type="checkbox"/> Tehokkuus, vuorovaikutus <input type="checkbox"/> Tuote- ja ympäristöturva <input type="checkbox"/> Uusiutuva energia, jakelu <input type="checkbox"/> Kuluttajien luottamus <input type="checkbox"/> Ostovoiman kehitys <input type="checkbox"/> Nopea tiedonkulku <input type="checkbox"/> Kauppiaisyhteistyö 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Liikkuvuus, autoilun valinnat <input type="checkbox"/> Kilpailutilanne, hinnat <input type="checkbox"/> Rahoitus, vakuudet <input type="checkbox"/> Talouskehitys, suhdanteet <input type="checkbox"/> Uudet tuotantomenetelmät <input type="checkbox"/> Hankerahoitus/EU <input type="checkbox"/> Ympäristöpolitiikka <input type="checkbox"/> Työlait, työtyömarkkinat <input type="checkbox"/> Uusiutuva energia, tieto <input type="checkbox"/> Tuoteprosessit salaisia <input type="checkbox"/> Maailmanmarkkinat <input type="checkbox"/> Vaurauden jakautuminen <input type="checkbox"/> Ketjuohjaus markkinoilla
ULKOISET	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Strategiset ohjelmat <input type="checkbox"/> Poliittinen vakaus <input type="checkbox"/> Kilpailun turvaaminen <input type="checkbox"/> Säätely ja tuotenormit <input type="checkbox"/> EU:n sitovat normit <input type="checkbox"/> Käyttövoimat <input type="checkbox"/> Tietovarantojen hyödyt <input type="checkbox"/> Ympäristötietoisuus <input type="checkbox"/> Vastuullisuus 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Kaupan rajoitukset <input type="checkbox"/> Puolustus, huoltovarmuus <input type="checkbox"/> Julkiset hankinnat <input type="checkbox"/> Kaavoitushankkeet <input type="checkbox"/> Lakimuutosten ennakointi <input type="checkbox"/> Teknologia, globaalisuus <input type="checkbox"/> Autotekniikat <input type="checkbox"/> Ulkomaankauppapolitiikka <input type="checkbox"/> Maapallon rajalliset resurssit

SWOT-analyysissä Kuvassa 41 tarkasteltavat ilmiöt on sijoitettu johonkin neljästä blokista. Näkökulman perusteella tietty asia voi olla toisaalta heikkous, toisaalta vahvuus, kuten esimerkiksi omistajakauppiaiden sopimuskauden pituus, jota yleensä pidetään hyvänä ja kohtuullisena asiana, mutta josta on näyttöjä

markkinatilanteen muuttumisesta kielteiseen suuntaan. Ulkoiset tekijät painottuvat politiikka-, ympäristö- ja lainsäädäntöasioihin, kun taas sisäisissä tekijöissä on enemmän talouden, teknologian ja sosiaalisen kehityksen vaikutuksiin.

Tarkoituksena on Ulkoisten vahvistavien tekijöiden hyödyntäminen (*Mahdollisuudet*), Sisäisten vahvistavien ominaisuuksien käyttö (*Vahvuudet*), Ulkoisten heikentävien tekijöiden eliminointi ja hallinta (*Uhat*) sekä Sisäisten heikentävien asioiden kääntäminen vahvuudeksi tai niiden neutralointi (*Heikkoudet*).

Yhteenvedona näistä tarkasteluista Toimialan ja yritysten on sopeuduttava sekä nykyisiin että tuleviin poliittisiin muutoksiin pystyäkseen jatkamaan menestyksellistä kaupankäyntiä. Esimerkki tästä on se, että jos hallitus ottaa käyttöön ankaran fossiilisten polttoaineiden lisäveron, toimialan ja yritysten on arvioitava uudelleen toimintaansa ja jopa rakennettaan.

Perheyriyten kyky kysyntä- ja tarjontashokkien vastaanottamiseen on puntarissa. Selviytymiseen tarvitaan sekä omia ratkaisuja että yhteistyötä yrittäjien kesken ja toimialan sisällä. Huoltoasematoimialan tarinoiden ja asiakasympäristöjen säilyminen on vahva signaali ja se on muistettava – alkuperäiset väärentämättömät parlamentit ovat sosiaalisuuden ytimessä. Liikkuvuuden, vapaa-ajan asumisen, turismin ja palveluiden saatavuuden merkityksen arviointi on välillä kristallipalloon katsomista.

Ajoneuvojen ja niiden käyttövoiman muutos on hidas prosessi, jota seurataan. Kaupallisessa mielessä yrittäjien kontolle tulevat isot investoinnit jakavat kentän varhain kahtia – sopeutuminen markkinoiden teknologisen ympäristön muutokseen on aloitettava varhain, ja oikealla tavalla.

Ympäristötietoisuuden kasvu on sekä positiivinen että negatiivinen tekijä. Toisaalta uusiutuvien ratkaisujen käyttäjät selviytyvät, toisaalta perinteisten ratkaisujen kanssa elävillä on oltava siihen kohtuullinen mahdollisuus.

Normiohjauksen vaikutusten ennakointiin voivat osallistua myös pienyrittäjät ja näiden edustamat toimialat. Yrittäjätason yhteistyöllä saavutettava arviointi on vähintään yhtä uskottavaa kuin toimialallaan johtavien kaupallisten ja vahvassa markkina-asemassa olevien tahojen, edustivatpa nämä kaupallista, teknistä tai yhteiskunnallista (valtion yritysten) tasoa.

7.1 Uusiutuvat polttoaineet, ympäristö ja turvallisuus

Öljyala Suomessa ja Euroopassa on kehittänyt ratkaisuja ympäristöön kohdistuvien rasitteiden vähentämiseksi. EU-tasolla Auto Oil -ohjelman II vaiheen raportissa⁸⁶ vuonna 2000 esitetään suuntaviivat liikenteen päästöjen vähentämiseksi vuodesta 2005 alkaen niin, että suurten kaupunkien ilman puhtaus kohenee vuodesta 2010. Ensimmäisessä Auto Oil -tutkimusohjelmassa 1992-1996 olivat mukana Euroopan auto- ja öljyalan edustajat ja sitä seurasi tieliikenteen päästöjen vähentämistä

⁸⁶ The Auto Oil II Programme. A Report from the Services of the European Commission. Final, October 2000. Report by the Directorates General for: Economic and Financial Affairs,

koskeva tiedonanto. Raportin mukaan uudet polttoaineet ja polttoaineiden laatuvaatimukset vähentävät kustannustehokkaasti ilman laatua heikentäviä päästöjä kaupunkiseuduilla. Ohjelmassa tunnistettiin, että CO₂-päästöjen vähentämiseen tarvitaan lisää teknologisia innovaatioita, parempaa tehokkuutta ja uusiutuvien polttoaineiden kehittämistä.

SUOMALAISESSA POLTTOAINEJALOSTUKSESSA oli 1980-1990-luvulla hyvät tuotanto- ja tutkimusresurssit. Avautuvaan eurooppalaiseen markkinaan tarjoutui mahdollisuus uusien laadukkaampien tuotteiden markkinoille laskemiseen. Samalla valtio tuki puhtaampia tuotteita veroedulla. Tutkijoiden⁸⁷ mukaan CityFutura -moottoribensiinin menestymiselle oli tärkeää markkinoille tulon oikea-aikaisuus. CityFuturan markkinointi aloitettiin Etelä-Suomessa vuonna 1991. Tästä reformuloidusta bensiinistä kehitettiin vuonna 1994 UusiFutura. Tämän bensiinin rikki- ja bentseenipitoisuus oli laskettu entistä alhaisemmalle tasolle. Katalyysaattorit olivat uusissa bensiinikäyttöisissä autoissa pakollisia vuoden 1990 lain perusteella, mutta uuden bensiinilaadun hyöty kokonaispäästöissä mitattuna oli merkittävä myös vanhoissa autoissa, joissa katalyysaattoria ei ollut.

Vuonna 2004 polttoaineiden muutetuissa ominaisuuksissa rikkirajat yhtenäistettiin Pohjois-Euroopassa 10 ppm tasolle. Polttoaineiden laatudirektiivin muutokset ovat merkinneet Euroopassa yhtenäisten määräysten soveltamista perusbensiinille (E228) ja dieselöljylle (EN590). Moottoripolttoöljyjen (työkoneet) ja lämmitysöljyjen rikkiraja aleni samalla 0,1 %:sta 50 ppm:iin.

SUOJALAATU 98E. Lähiajan muutoksia polttonesteiden laaduissa ja saatavuudessa ennakoit ns. suojalaatukysymys eli enintään 5 % etanolia sisältävän (B5 = BE98E5) saatavuus. Suomen autokanta on verraten vanhaa, joten 98-oktaanisen moottoribensiinin kysyntää on vielä pitkään. Riittävän tiheän jakeluverkoston ylläpitäminen perustuu vuoden 2024 loppuun saakka asetukseen⁸⁸, eli ”vähintään moottorikäyttöisten ajoneuvojen teknisiä polttoainevaatimuksia vastaavassa laajuudessa”.

BENSIININ KOMPONENTIT JA ETANOLIPITOISUUDEN NOSTAMINEN. Moottoribensiiniin käytettävien yhdisteiden ja lisäaineiden määrä on varsin suuri. Niitä tarvitaan polttoaineen käytettävyyden lisäksi päästöjen pitämiseksi alhaalla ja täyttämään biopolttoaineen sekoitusvelvoitetta. Pakokaasujen katalyyttinen puhdistus bensiinimoottoreissa edellyttää sekä haitallisten aineiden pitämistä pois puhdistusprosessista että puhdistukseen tarpeellisten yhdisteiden käyttämistä.

Etanolipitoisuuden nostamisessa (poikkeuksena korkeaseosetanoli E85) esteenä on todettu olevan autonvalmistajien myöntämä takuu. Näin ollen esimerkiksi E15- tai jopa E25-bensiinin käyttöönotto on tapahtunut maissa, joissa autokanta jo valmiiksi soveltuu korkeampaan etanolipitoisuuteen. Näihin maihin on perinteisesti kuulunut Brasilia⁸⁹, jossa etanolipitoisuus perusbensiiniin on jo 27 %. Brasilissa on lisätty myös biodieselin sekoitusta 10 prosenttiin vuonna 2019.

⁸⁷ Hongisto M., Loikkanen T., Kuisma J. Ja Järvinen P. (2001). Tapaustutkimuksia energia-alan ympäristömyönteisistä innovaatioista ja niihin vaikuttavista tekijöistä. VTT Kemiantekniikka, Espoo 2001. IEE Reports No 16/2001.

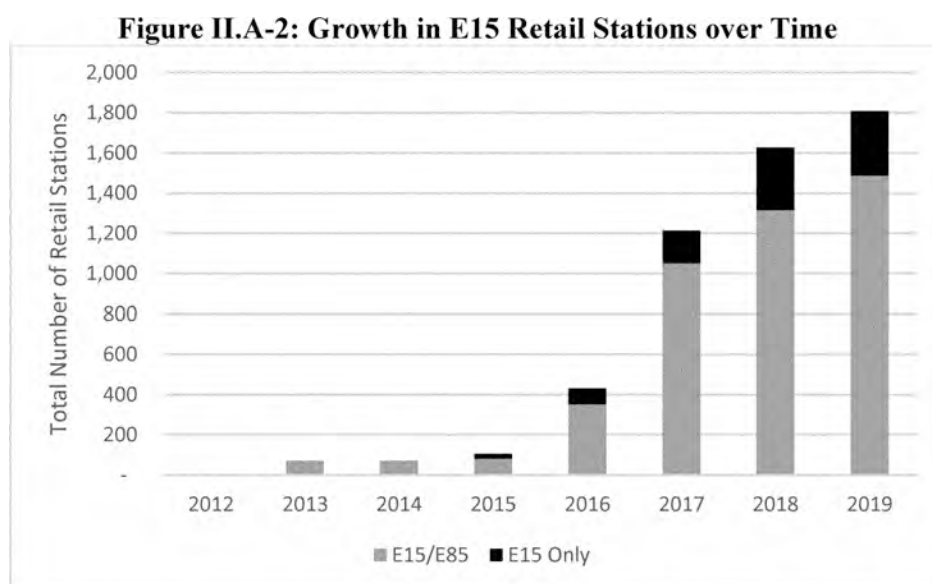
⁸⁸ Valtioneuvoston asetus YM/2018/83

⁸⁹ <https://www.transportpolicy.net/standard/brazil-fuels-biofuels/> (26.11.2020)

Sekoitusvelvoitteisiin ei kuitenkaan sisälly EU:n RED II:n mukaisia kestävyyskriteerejä.

Yhdysvalloissa E15-bensiinin käyttöönottoon ja liittämiseen ympäristövelvoitteisiin on yhdistynyt terveen kilpailun suojaamiseen⁹⁰. Ympäristöviranomaisen (EPA) vahvistamalla poikkeusluvalla enintään 15-prosenttisen etanolin (E15) myynti on sallittu kahdeksan kesäkuukauden aikana. Samalla markkinoiden avoimuutta lisättiin ja hintojen manipulointia estämään tuli velvoite ilmoittaa julkisesti uusiutuvan polttoaineen sekoitusvelvoitteen kynnysarvon ylittävät osuudet – nämä ympäristöön panostukset ovat Yhdysvaltain isolla markkina-alueella myös kaupankäynnin kohteena, siis eräänlaista bioylijäähän kauppaa, jolle haetaan markkinahinta. Kuvassa 42 näkyy E15-bensiinin jakeluverkoston voimakas kasvu viime vuosina. Yhdysvalloissa on kuitenkin noin 115.000 huoltoasemaa⁹¹ ja lukumäärä on alenemassa. Bensiinin myyntimäärissä etanolia kuluu kuitenkin paljon jo käytössä olevan E10-laadun vuoksi, kun kokonaiskulutus lähestyy 150 miljardia gallonia eli yli 550 miljoonaa m³ – eli 300-kertaisesti Suomessa myyty määrä.

KUVA 42. E15-bensiiniä myyviä huoltoasemia on tullut lisää Yhdysvalloissa.



Uudet moottoritekniikat ja käyttövoimatutkimukset. Vuonna 2018 julkisuuteen tuli tietyissä moottoreissa esiintyneitä ongelmia. Tutkimuksissa selvitettiin, että ne johtuivat bensiinin suolanmuodostuksesta, ja erityisesti sulfiittipitoisuudesta. Yhdysvalloissa vastaavaa ongelmaa⁹² käsitellään siitä syystä, että etanolipitoisuuksia on jo nostettu useissa osavaltioissa 15 tilavuusprosenttiin ja sekoitussuhdetta voidaan jopa tästä nostaa.

⁹⁰ ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY 40 CFR Part 80 [EPA-HQ-OAR-2018-0775; FRL-9994-87- OAR] RIN 2060-AU34. Modifications to Fuel Regulations To Provide Flexibility for E15; Modifications to RFS RIN Market Regulations. Federal Register / Vol. 84, No. 111 / Monday, June 10, 2019 / Rules and Regulations (26.11.2020)

⁹¹ <https://www.marketwatch.com/story/how-many-gas-stations-are-in-us-how-many-will-there-be-in-10-years-2020-02-16>

⁹² NREL (2017). Sulfate Salts in Gasoline and Ethanol Fuels.

Monet testit ja viralliset selvitykset 2000-luvulla ovat tukeneet uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoa Suomen olosuhteissa. Suuntaviivat antoi julkinen raportti biopolttonesteiden turvallisesta jakelusta⁹³ 2008. Tutkimustyö oli tarpeen, sillä biopolttonesteiden sekoitusrajaa oltiin nostamassa suuremmaksi kuin 5 %, mikä oli rajana ilmoitusvelvollisuudelle jakelumittareissa.

Jakelun ja kuljetusten turvallisuuden hallinnassa toteutettiin suositusten perusteella lukuisia teknisiä ratkaisuja jakelumittareissa, putkistoissa, haihtuvien höyryjen talteenotossa ja tankkauksessa. Ohjeistus ja turvamääräykset muuttuivat etenkin korkeaseosetanolia (E85) sisältävissä tuotteissa. FAME:a sisältävien dieselöljyjen käyttöä ajatellen tiedostettiin tuolloin alttius toimia tietyissä olosuhteissa alustana bakteerikasvustolle (kosteus). Tämän vuoksi teknisiä yksityiskohtia lisättiin polttoainealan standardiin⁹⁴.

Etanolin käyttöä voidaan lisätä 70-85 prosenttiin (E85) tilavuudesta henkilöautoissa (flexfuel) ja 95 prosenttiin (etanolidiesel, ED95) raskaan kaluston moottoreissa.

DROP-IN JA ADBLUE. Dieselöljyn jakelun kannalta uudistukset aiheuttavat vähiten lisäinvestointeja, ainoastaan ureatankkauksen yleistymisen edellyttää isoimmilla huoltoasemilla omaa jakelusäiliötä. Dieselöljyn uusiutuvat ratkaisut toimivat pääosin drop-in -tuotteina, eli niiden sekoitussuhde voi vaihdella tarpeen mukaan nollassa ja 100 prosentin välillä.

Dieselajoneuvojen tiukentuneet päästörajat ovat edellyttäneet uudenlaisten pakokaasujärjestelmien käyttöönottoa 2000-luvulla. Raskaissa ajoneuvoissa käytetään yleisesti SCR-järjestelmää ja urealiuosta typen oksidien pelkistämiseen. Tällä saavutetaan vuodesta 2014 alkaen voimassa olleiden Euro 6 -normien mukaiset tulokset. Raskaan kaluston tankkauspisteet (D-asemat) ja isommat huoltoasemat myyvät urealiuosta dieseljakelun yhteydessä olevasta integroidusta mittarista. Henkilö- ja pakettiautojen urealiuoksen kulutus on vähäisempää, joten niiden säiliöt voidaan täyttää pienpakkauksista tai huollon yhteydessä korjaamalla.

SÄHKÖ JA KAASU – LATAUSPAIKKAINFRA JA JAKELUVERKOSTO. Sähköisten latauspaikkojen rakentamisessa taustalla on koko sähköverkon ja rakennusten, asuintalojen ja työpaikkojen oikea mitoittaminen. Julkisia latauspaikkoja on tyypillisesti kauppakeskuksissa, pysäköintitaloissa ja yhä useammin huoltoasemien yhteydessä.

Liikennekaasun eli metaanin ja biometaanin tankkauspaikkojen lukumäärä on pian riittävän suuri valtakunnallista verkostoa varten. Tähän verkostoon liittyminen voi tapahtua parhaiten maakaasuputken vaikutuspiirissä ja toisaalta paikallisten biokaasun tuotantolaitosten läheisyydessä.

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA MINISTERIÖSTÄ. Vuoden 2020 loka-kuussa julkaistiin Suomen liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu tiekartta⁹⁵. Siinä todetaan, että kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään

⁹³ Paasi J., Lahtinen R., Kalliohaka M. ja Kytö M. (2008) Biopolttonesteiden turvallinen jakelu: Loppuraportti. Nro VTT-R-07049-08, 5.9.2008. Biojakelu-projekti.

⁹⁴ Palavien nesteiden jakeluasemastandardi SFS 3352 Liite D: Erityisvaatimukset biopolttonesteiden jakeluasemalla.

⁹⁵ Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:18.

kotimaan liikenteen päästöjä (ilman lentoliikennettä) vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, lähtötasona vuosi 2005. Kokonaan fossiilivapaaksi liikenne on esitetty muuttuvaksi vuoteen 2045 mennessä.

Työryhmän raportissa esitetään tavoitteiden saavuttamiseen toimenpiteitä tie- liikenteessä käytettävien polttoaineiden sekä ajoneuvojen ominaisuuksien ja käytön osalta. Muun osan tavoitteista muodostavat raideliikenne, lentoliikenne ja vesiliikenne. Uusiutuvien polttoaineiden lisäksi tavoitteeseen tähdätään energiatehokkuuden kasvattamisella ja verotuksella.

Uusiutuvia polttoaineita raportissa on mainittu biopolttoaineet ja muut uusiutuvat nestemäiset polttoaineet (uusiutuva diesel, etanoli, synteettiset polttoaineet ja sähköpolttoaineet), maakaasu, biokaasu ja muut kaasumaiset polttoaineet sekä sähkö. Ajoneuvokannan kehityksessä olevista epävarmuustekijöistä huolimatta työryhmä esittää näkemyksensä, että kaasuautojen käyttöä voidaan lisätä merkittävästi.

Yksittäisten yrittäjien kannalta polttoaineiden kysyntään vaikuttaminen on mahdotonta, joten toiminta ja resurssit on hyödyllistä suunnata lähiajan muutosten ennakointiin ja hallintaan. Uusista energiamuodoista etenkin biokaasu ja sähkö ovat entistä suositumpia, joten niiden tarjontaa varten alueellisen kattavuuden turvaaminen on tarpeellista. Myös uusiutuvat fossiilisia polttoaineita korvaavat ratkaisut lisääntyvät, kuten synteettiset kaasut ja polttonesteet⁹⁶.

AUTOKANTAA UUDISTETTAVA, PÄÄSTÖKAUPPA TULOSSA. Liikenteen energiatehokkuuden parantamisessa keskeistä on autokannan uusiutuminen vähäpäästöisemmäksi ja päästöttömään teknologiaan perustuviksi. Keinoina käytettäisiin verotusta, romutuspalkkioita ja hankintatukia. Raskaan kaluston päästövähennykset perustuvat osittain Euro VI -direktiivin vaikutuksiin, mutta pääosin fossiilisen dieselin korvaamiseen uusiutuvalla dieselillä, sähköllä (bussit) ja metaanikaasulla (LNG ja LBG).

Liikkumisen palveluja kehittämällä pyritään lisäämään kestäviä liikuntamuotoja, jotka autoliikenteessä tarkoittavat joukkoliikenteen ja yhteen sovitettujen matkaketjujen painottamista ja yhteiskäyttöautojen käyttöä sekä liikkumista palveluna (MaaS, Mobility as a Service).

Työryhmä pohti myös liikenteen hinnoittelua ja verotusta sen lisäksi, mitä on lausuttu uusiutuvien polttoaineiden korkeammista tuotantokustannuksista. Nykyisen liikenteessä sovellettavan energia- ja autoverojärjestelmän uudistus on valmistelussa valtiovarainministeriössä kevääseen 2021. Käyttövoimakonversioiden huomioon ottamista verotuksessa kuitenkin suositellaan. Työsuhde-etuutena käytettävien autojen verotuksella ohjataan vähäpäästöiseen suuntaan. Liikenteen päästökaupan toteuttamista Suomessa pidetään mahdollisena osana EU:n Green Deal -suuntaviivoja.

Suunnitelmissa on lisäksi mainittu pitemmän aikavälin ratkaisuna tiemaksut ja ruuhkamaksut suurissa asutuskeskuksissa ja kilometriverot vastaavana toimenpiteenä. Näiden vaikutuksia liikkumiseen ja liikennemuotojen kysyntään raportissa ei kuitenkaan ole arvioitu kuin Helsingin seudulla. Polttonesteiden jakeluun ja kysyntään uudentyypiset verot ja maksut vaikuttaisivat määrittelemättömällä

⁹⁶ Uusia komponentteja ovat mm. GTL- ja BTL-tuotteita (Gas-To-Liquid, Bio-To-Liquid).

tavalla, mutta todennäköisesti polttonesteiden kysynnän rakenne muuttuisi alueellisesti ja maakuntien sisällä.

Liikenne- ja kuljetusalan⁹⁷ näkemykset poikkeavat virkamiesraportin linjauksista vaikutusarviointien ja tausta-aineiston osalta. Liikenne- ja kuljetusalan toimijoiden julkaisemissa yhteisissä tiekartoissa keväällä 2020 on osoitettu, että päästövähennykset on mahdollista saavuttaa hinnoittelua kiristämättä, koska työryhmän esittämä keinovalikoima oli rajoittunut. Niin ikään raportissa olisi pitänyt laajentaa vaikutusten arviointi kattamaan vaikutukset elinkeinoelämälle. Elinkeinoelämän kattavampaa mukanaoloa arvioiden laatimisessa esitettiin teollisuuden puolelta, samoin muiden työryhmätahojen mielipiteitä esitettiin⁹⁸.

RAKENTAMINEN JA VALVONTA. Polttonestejakelun virnaomaishallinnon keventämiseen on liittynyt 2010-luvulla asennustöiden ja rakentamisen vastuuttaminen siten, että erilliset viranomaistarkastukset vähenevät. Öljyalan Palvelukeskus Oy käynnisti säädösuudistuksen yhteydessä koulutustoiminnan, jossa urakoitsijoiden edustajia koulutettiin ympäristörakentamisen uusista vaatimuksista.

Viime vuosina koulutusta on tarjonnut konsulttiyhtiö. FCG⁹⁹. Koulutuksessa perehdytään jakeluasemien rakentamisen teknisiin ja ympäristönsuojelullisiin vaatimuksiin ja ratkaisuihin. Kaksipäiväisen koulutuksen lopuksi on tentti, jonka hyväksytysti suorittanut saa Öljy- ja Kaasutekniikka¹⁰⁰ (ÖKT) Ry:n allekirjoittaman todistuksen, joka antaa pätevyyden toimia jakeluasemien rakentamisen suunnittelu-, rakentamis- ja valvontatehtävissä. Koulutus ovat osallistuneet öljy-yhtiöiden edustajat, suunnittelijat, urakoitsijat, valvojat, konsultit ja ympäristönsuojelu- ja paloviranomaiset.

Pelastusviranomaisten valmiuksia on nostettu edelleen 2010-luvulla huoltoasematoiminnassa ja polttonesteiden jakelun ja kuljetusten valvonnassa. Pelastuslaitoksien julkaisuissa¹⁰¹ on päivitetty ajankohtaista tietoa samalla, kun ne ovat toimineet ohjeena valvonta- ja pelastustehtävissä toimiville.

Huolto- ja jakeluaseman rakentamisen päivitetty määräykset ja jakeluasemastandardin SFS 3352 kehittäminen auttavat huoltoasemayrittäjiä pitämään liikepaikan hyvässä kunnossa ja kasvattavat toimintavarmuutta. Investoinnit uusiin hankkeisiin ja perusparannustyöt toimiviin huoltoasemiin voidaan rahoittaa ja toteuttaa pienemmällä riskellä, kun toimialan käytännöt ovat etenkin ympäristönsuojelumääräysten osalta vahvistuneet.

SOILI-OHJELMA PÄÄTTYI. Vanhojen huoltoasemien maaperän kunnostamiseen keskittynyt SOILI-ohjelma toimi noin 20 vuoden ajan ja laajamittainen hanke

⁹⁷ Alan järjestöistä eriävän mielipiteen työryhmäraporttiin LVM 2020:18 olivat kirjoittaneet Autotuojat ja -teollisuus ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Taksiliitto ry. Samoin Autoliitto ry esitti eriävän mielipiteensä hinnoittelusta ja vaikutusarvioinneista.

⁹⁸ Täydentäviä mielipiteitä esittivät Teknologiateollisuus ry ja Energiateollisuus ry, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry, valtiovarainministeriö ja Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry.

⁹⁹ <https://www.kuntaliitto.fi/tapahtumat/2020/11524-ymparistorakentamisen-laadunvarmistus-jakeluasemilla>

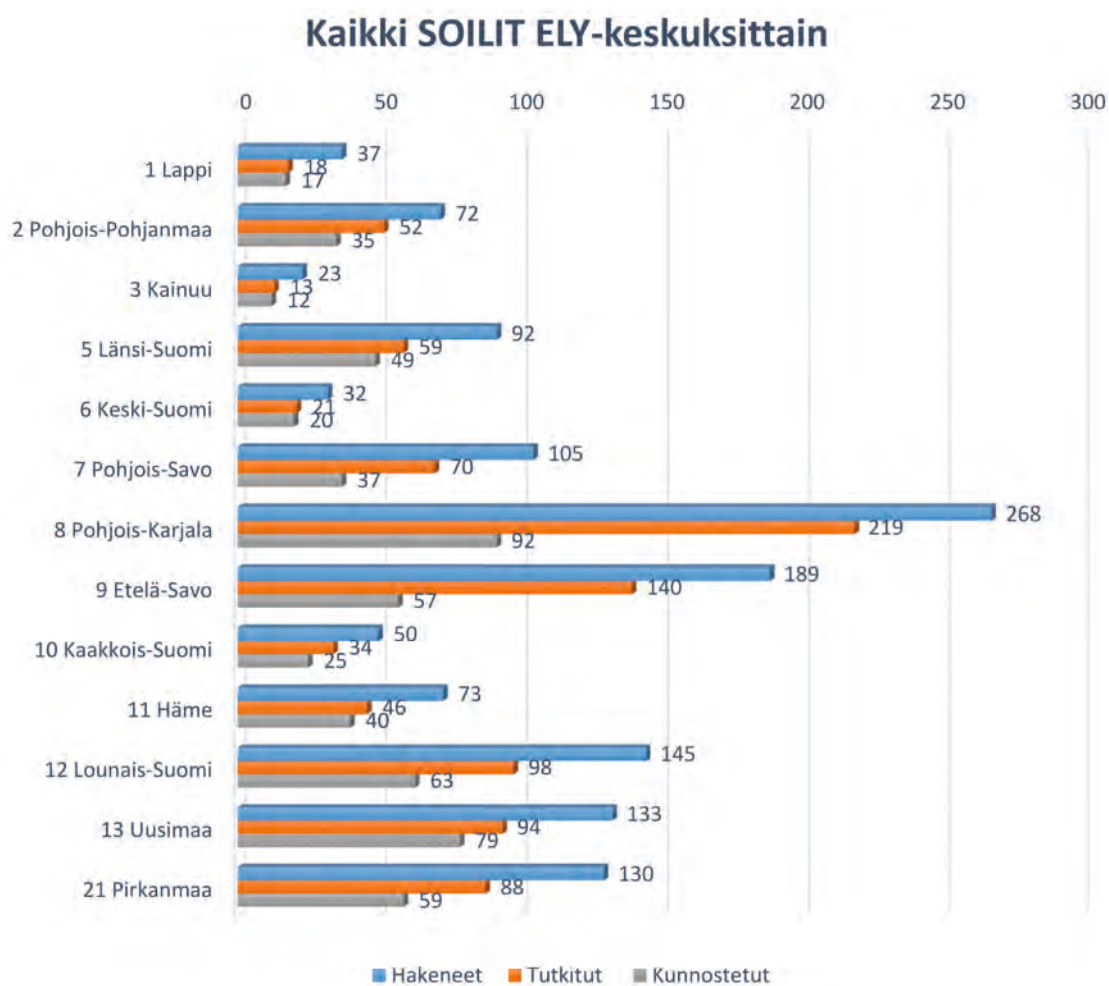
¹⁰⁰ <http://oktry.fi>

¹⁰¹ Polttonesteiden jakeluasemaopas asemanhoitajille sekä pelastus- ja ympäristöviranomaisille. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto (1.5.2018)

päättyi virallisesti loppuraporttiin¹⁰², jonka Öljyalan Palvelukeskus Oy julkaisi marraskuussa 2017. Hanke alkoi vuonna 1996 ja sen aikana kunnostettiin lähes 600 liikepaikkaa (Kuva 43).

Kuva 43. SOILI-ohjelman kohteet ELY-keskuksittain.

Lähde: SOILI-ohjelman loppuraportti.



Polttonestejakelun liikepaikkojen sijoittamisesta on käyty lukuisia oikeusprosesseja, ja uusimmatkin KHO:ssa käsitellyt tapaukset¹⁰³ liittyvät enimmäkseen pohjavesialueiden vaikutuksiin ympäristölupien myöntämisessä. Vielä 2010-luvun loppupuolella oikeudelliset arviot jakeluasemien sijoittamisesta näyttävät tarkoittavan, että pohjavesialueille rakentaminen estetään lähes kokonaan. Kysymys on mielenkiintoinen siitä syystä koko toimialaa ajatellen, että uusimmat polttonesteiden ja käyttövoiman tarjontaan liittyvät ratkaisut voivat olla joko sähköön, liikennemaakaasuun, liikennebiokaasuun, vetyyn tai muuhun mahdolliseen ratkaisuun

¹⁰² Saatavana: <https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7b7c541797-EFD6-4C9F-8930-EC22F66E4883%7d/143762> (27.11.2020)

¹⁰³ Esim. Aapiskukko, Pälkäne. <https://www.kho.fi/fi/index/paatokset/muitapaatokset/1432718882664.html> ja Neste D-piste, Hanko. <https://www.kho.fi/fi/index/paatokset/vuosikirjapaatokset/1581408320129.html> (27.11.2020)

perustuvia, jolloin ympäristönsuojelun kannalta jakeluaseman – ja samalla autoilijoiden palvelupisteiden – sijoittaminen saattaa olla mahdollista myös näille alueille.

JASKA JA ESKO JATKAVAT¹⁰⁴. Maaperien puhdistamista varten on kerätty varoja öljysuojarahastoon. Ympäristöministeriön hallinnoimat, SOILI-ohjelman jälkeen käynnissä olevat hankkeet ovat JASKA ja ESKO, joiden toiminta painottuu riskialueilla sijaitseviin vanhoihin öljyllä pilaantuneisiin kiinteistöihin. Hankkeen toteutus on keskitetty Pirkanmaan ELY-keskukseen. JASKA-hanke on ollut käynnissä vuodesta 2012 alkaen, ja siihen otetaan vastaan uusia hakemuksia 31.12.2020 asti. Tutkittuihin kohteisiin ja todettuun kunnostustarpeeseen voi hakea harkinnanvaraista rahoitusta öljysuojarahastolta. Kyseessä ovat useimmiten ns. isännättömät kohteet. Muut öljysuojarahaston puhdistusta tarvitsevat ns. ESKO-kohteet (”Ei-Soili-KOhteet”) ovat kohteita, jotka eivät sovellu JASKA-hankkeeseen. Öljysuojarahasto voi myöntää harkinnanvaraisesti myös tällaisille kohteille maaperän ja pohjaveden tutkimus- tai kunnostusrahoitusta.

Öljysuojarahastosta¹⁰⁵ maksetaan korvauksia vuosittain keskimäärin 10 miljoonaa euroa, mikä vastaa suunnilleen öljysuojamaksun vuosittaista kertymää ja valtion talousarviosta siirretyn öljyjätämaksun määrää. Vuosina 2010-2015 voimassa olleen öljysuojamaksun määräaikaisen korotuksen vuoksi rahaston tulot ovat kasvaneet ja myös rahaston maksamien korvausten määrä on kasvanut.

7.2 Sopimukset, varastointi ja kuljetukset

YHTEISTOIMINTASOPIMUKSET. Koko huoltamoliiketoiminnan perusta ovat olleet öljy-yhtiön ja kauppiaan väliset yhteistoimintasopimukset. Pitkäaikaiset vuokrasopimukset huoltoasemien mittarikentistä ovat osoittautuneet öljy-yhtiöille houkuttelevaksi tavaksi hallita jakeluketjua pitempään kuin omistajakauppiaiden yhdeltäostopimuksessa sallittu viiden vuoden enimmäisaika. Pitemmällä vuokra-ajalla on etuna operatiivinen suunnittelu, investointien kuoletus sopimusaikana ja vapaus polttonesteiden hinnoittelussa.

Omistajakauppiaiden yhteistoimintasopimukset viideksi vuodeksi solmittuna ovat suurena joukkona öljy-yhtiölle vaikeammin hallittavissa, sillä esimerkiksi 100 aseman joukosta keskimäärin 20 päättyisi joka vuosi. Omistaja-kauppiaan kannalta pitkä sopimuskausi toisaalta turvaa tehtyjä investointeja, mutta toisaalta saattaa estää muihin houkutteleviin tilaisuuksiin tarttumisen, jos niitä ilmaantuu pitkän sopimuskauden kestäessä.

Polttonestekaupan toimitusten varmistaminen tietyn yhtiön brändin alla on mahdollista sopia lyhyemmäksi ajaksi, ja yksityisten huoltamoyrittäjien kannalta on hyvin harvoin tullut eteen tilanteita, että polttoaineita ei ole ollut saatavilla lainkaan. Tällöin kyse on joko vaadittavista vakuuksista tai yrittäjän maksukyvyistä. Ilman vakiintuneen öljy-yhtiön tunnuksia myyntiä tapahtuu ns. valkoisten lippujen asemilla, joiden osuudet markkinoista vaihtelevat eri maissa. Saksassa riippumattomat öljy- ja huoltoasema-alan ja siihen liittyvien palvelujen yrittäjäryhmä

¹⁰⁴ https://www.maaperakuntoon.fi/fi-FI/Ohjelmat_ja_hankkeet/JASKA_ja_ESKO (27.11.2020)

¹⁰⁵ <https://ym.fi/oljysuojarahasto>

tunnetaan käsitteellä ”Mittelstand”. Itsenäisten kauppiaiden osuus¹⁰⁶ Saksan verkostosta on merkittävä, lähes 2.000 asemaa, käsittäen noin 3.000 jakelupistettä maan 14.500 huoltoasemasta. Eurooppalaisten riippumattomien huoltoasema-alan organisaatioiden järjestö on UPEI¹⁰⁷, jossa on edustus 17 EU:n maasta.

KULJETUSTEN KILPAILUTTAMINEN. Huoltoasemien polttoainetoimitukset on hoidettu pääsääntöisesti öljy-yhtiön kautta sopimusliikennöitsijöiden hoitaessa toimitukset jakeluterminaaleilta. Polttonesteiden hankinnasta jälleenmyyjilleen vastaava yhtiö valitsee kuljetusyhtiön, joiden kanssa öljy-yhtiöillä on alalla vakiintuneet, jopa 5-vuotiset sopimukset ja kuljetusehdot. Polttonesteiden jakelumäärät ovat kokonaisuudessaan niin suuret, että Suomen jakelua hoitavan säiliöautokaluston määrä on lähes 400 yksikköä¹⁰⁸.

Toimintatapana voidaan käyttää myös ns. itsenoutaja-asiakkuutta, jossa öljy-yhtiön sopimuskumppani tai jälleenmyyjä saa luvan noutaa polttonesteitä suoraan nimetystä terminaalista. Tällöin rahdin osuus jää kauppiaan hyödyksi. Edellytyksenä on, että kauppiaan kuljetuskalusto ja kuljettajat täyttää polttonestekuljetuksille asetetut vaatimukset (ADR-vaatimukset, ADR-koulutus). Itsenoutajia öljy-yhtiöissä on kourallinen, ja heillä on usein omia huoltoasemia ja polttoöljyasiakkaita. Riippumattomia ”valkokylkisiä” tai omalla brändillä toimivia säiliöautoliikennöitsijöitä on samoin mukana palveluja tarjoamassa.

Polttoaineiden lisäaineistukset hoidettiin vielä 2000-luvun alussa öljy-yhtiökohtaisilla ”farmeilla”, joissa lisäainesäiliöitä oli sijoitettuna rivistöön öljyterminaalien lastauslaiturien läheisyyteen. Lisäaineet tulivat putkituksia pitkin lastausvarteen, jossa säädetty pitoisuus injektointiin tuotteeseen. Vuonna 2004 Suomen polttonesteiden laatumäärityksiä muutettiin nykyisiin rikittämiin laatuihin ja polttoaineet toimitetaan nykyisin yleensä valmiiksi lisäaineistettuina.

POLTTOAINEEN VARASTOINTI JAKELUASEMALLA. Polttoaineen varastointi jakeluasemalla tapahtuu tyypillisesti 5-50 m³ maanalaisissa säiliöissä. Polttoainelaatuja voi olla usean bensiinilaadun lisäksi dieselöljyn osittain päällekkäisiä kausilaatuja ja mittarikenttämyynnissä edelleen yleisiä polttoöljyalaatuja. Polttoaineiden laadut, muutokset ja niiden yhteensopivuus sekä säiliöiden joustava käyttö on välillä vaikeampaa lyijyn, rikkipitoisuuden, erilliskäsittelyn tai merkintäaineiden vuoksi, kun taas keskenään ongelmitta sekoitettavia ovat perinteisesti olleet 98- ja 95-oktaaninen bensiini ja dieselöljyt, joita voi olla lähes kymmenen laatua tarjolla. Kesälaatuinen ja talvilaatuinen polttoöljy voivat liikkua samoja kanavia pitkin.

Suomen markkinoilla FAME-biodieselin käyttö on ollut käytännössä olematonta, koska se kestää huonosti talvisia olosuhteita ja on varastoinnissa herkempi kuin käytössä olevat dieselöljyalaadut. Öljy-yhtiöiden ja ympäristö-ministeriön kanssa sovittiin 2015, että FAME-pitoisuutta ei merkitä polttoaineiden jakelumittariin, vaan siitä ilmoitetaan yhtiöiden tuotetiedotteissa¹⁰⁹ julkisilla internet-sivuilla. Mikäli FAME tulee uudelleen käyttöön, sitä ei voi vapaasti sekoittaa muihin

¹⁰⁶ Jürgen Ziegner (ZTG) 27.11.2020.

¹⁰⁷ www.upei.org

¹⁰⁸ Ajoneuvojen painojen ja mittojen muutos lisäsi säiliöautojen kuljetuskapasiteettia kokonaispainon ADR-kuljetuksissa nouseva 68 tonniin 1.6.2020 alkaen (Tieliikennelaki 729/2018)

¹⁰⁹ Esim. Nesteen DIR-10/20 https://www.neste.fi/static/datasheet_pdf/150795_fi.pdf

dieseleihin, vaan sekoitusrajana on pidetty 7 %. Biopolttoöljyn komponentit tulevat käyttöön 2020-luvulla vaiheittain. Suunnitelmien mukaan bio-osuus lämmitysöljyssä nousee vuoden 2021 kolmesta prosentista vuoden 2030 kymmeneen prosenttiin. Jakelumittareissa otettiin käyttöön EU:ssa yhdenmukaistetut merkinnät: 95-oktaaninen bensiini merkitään E10 (jossa E tarkoittaa etanolia ja 10 pitoisuutta prosentteina), 98-oktaaninen E5 ja diesel B7 (biodiesel, pitoisuus kuitenkin Suomessa on korkeampi kuin muualla Euroopassa).

POLTTOAINEEN LÄMPÖTILAHÄVIKKI. Polttoainekaupassa alueellisesti runsaasti keskustelua herättänyt kysymys on polttoaineen (ei-rikollinen) hävikki ja sen kompensointi. Todelliset tappiot voivat johtua useista tapahtumista: epätäydellinen tyhjennys, ylivuoto, varkaus, säiliövuoto, höyryhävikin menetys siirron aikana, ja varastosäiliöiden haihtumishäviöt. Hävikin määrä voidaan laskea varsin tarkasti, sillä se sisältää kuljetuksen aikaisen hävikin, säiliöön toimituksen aikaisen hävikin, säiliössä tapahtuvan hävikin ja tankkauksessa syntyvän hävikin.

Polttoaineiden fyysisiä ominaisuuksia, kuljetus- ja varastointiolosuhteita on vaikea muuttaa. Polttoainetoimituksen laskutus terminaalilta perustuu painoon (eur/tonni tai usd/tonni) ja mitattuun muunnokseen normaaliliteriksi (15 °C). Lastausositteessa on mainittu lähtölämpötila, ja tämän tiedon toimittaminen asiakkaalle on mahdollista, samoin purkulämpötila. Ellei toimituseräkohtaista lämpötilaa laskutuksessa korjata tai se tapahtuu vain osittain, kauppiaan kohtaaman lämpötilahävikin kompensoimiseksi on käytettävissä toinen tie: polttoaineen myynti lämpötilakompensoituna. Tämä käytäntö on voimassa eräissä maissa¹¹⁰, jopa pakollisena.

Mittauslaiteasetuksessa¹¹¹ säädetään, että polttonesteen mittausjärjestelmässä saa olla tilavuuden *lämpötilamuunnin*, jos se sallitaan mittauslaitteen tyyppitarkastustodistuksessa tai vaatimustenmukaisuusvakuutuksessa. Tilavuuden lämpötilamuuntimen on muunnettava mitattu polttonesteen tilavuus vastaamaan tilavuutta 15 celsiusasteen perusolosuhteissa ottaen huomioon kyseisen polttonesteen ominaisuudet. Jos polttonesteen tilavuuden lämpötilamuunnin on asennettu mittauslaitteeseen, jota käytetään polttonesteen vähittäismyynnissä, siitä on oltava selkeä, helposti havaittava merkintä mittauslaitteessa ja muuntimen jatkuva toiminta on varmistettava sinetöinnillä.

7.3 Palvelut, elinkeinovapaus ja toimialan kehitys

Rajoitusten vaihtuminen vapaudeksi on merkinnyt huoltoasemien asettumista entistä avoimempaan kilpailutilanteeseen vähittäiskaupan ja erikoiskaupan kanssa. Etenkin vähittäiskaupan aukiololainsäädännön vaikutukset kohdistuivat huoltoasema- ja kioskikauppaan vuoden 2016 lakimuutoksen jälkeen. Alkoholin myyntiajat ovat tämän jälkeen nekin perinteisiä kauppoja suosivia, sillä

¹¹⁰ Pakollista Belgiassa, sallittua Australiassa ja Kanadassa.

¹¹¹ Valtioneuvoston asetus mittauslaitteista (471/2014)

vähittäismyyntipaikassa on sallittua myydä yli 2,8 % alkoholijuomia vain kello 9.00–21.00 välisenä aikana¹¹².

Aukiololain muutos 2009 vaikutti jo selvästi pienkauppojen ja erikoiskaupan liikkeiden myyntiin. Suomen Yrittäjät ry ja Erikoiskaupan liitto totesivat selvityksessään¹¹³, että huoltoasemat ja kioskit olivat sunnuntaisin avoinna erittäin paljon, lähes 60 % on auki kaikkina sallittuina sunnuntaina läpi vuoden ja vain 6 % on kokonaan kiinni sunnuntaisin läpi vuoden. Tässä ryhmässä 53 % katsoi kannattavuutensa heikentyneen lakimuutoksen myötä ja yli puolet koki kilpailutilanteen kiristyneen, siis jo vuonna 2012.

Vuoden 2016 alussa voimaan tullut liikeaikalain kumoaminen merkitsi huoltoasemien myymälöissä siihenastisten muutamien juhlapyhienkin myynnin vähenemistä, jotka vielä 2009 uudistuksessa jäivät voimaan. Menettäjiksi aukiolouudistuksessa jäivät maaseudun pienmyymälät, huoltoasemat ja kioskit.

Alkoholin myynti (enintään 5,5 %) vähittäiskaupoissa toteutettiin vahvan julkisen keskustelun saattamana vuoden 2018 alusta. Päivittäistavarakauppojen myymälöissä myynnin kasvu oli maltillista, vain long drink -juomien kasvu oli merkittävää¹¹⁴. Alkoholin vähittäismyyntilupa on tupakkatuotteiden myyntiluvan tavoin säädetty maksulliseksi¹¹⁵. Alkoholin myyntilupa on lähtökohtaisesti 450 euroa vuodessa, ja tupakkatuotteiden myyntiluvan maksusta päättävät kunnat. Esimerkiksi Turun kaupunki perii lupamaksua 500 euroa vuodessa¹¹⁶. Tupakkatuotteiden valvontamaksun ankaruutta korostaa, että maksu on myyntipiste- eli kassakohtainen. Uudemmissa tutkimuksissa myös mietojen viinien myyminen kaupoissa on saanut lisää kannatusta. Vuonna 2019 PTY:n teettämässä tutkimuksessa¹¹⁷ jo 62 % sallisi mietojen viinien myymisen kaupoissa sellaisenaan tai viranomaisen myöntämän luvan perusteella.

SELVIITYMISPOLKUJA. Huoltoasemaympäristön soveltuvuus liikkumiseen ja autoiluun liittyvien palvelujen tarjoamiseen on herättänyt uusia ideoita, kuten FutureBridge¹¹⁸ (Kuva 42) ja Boston Consulting Group¹¹⁹ ovat esittäneet. Konsulttiyh-tiöiden näkemykset ovat toisaalta samansuuntaisia, toisaalta Intialaisella yhtiöllä näkemykset ovat vielä lähempänä vähittäiskaupan tasoa.

KUVA 44. Huoltoaseman haasteet ja vaihtoehtoinen tarjonta.

Lähde: FutureBridge Analytics

¹¹² <https://www.valvira.fi/alkoholi/vahittaismyynti/vahittaismyyntiaika> (10.11.2020)

¹¹³ https://www.yrittajat.fi/sites/default/files/sy_ekl_liikeaikalain_vaikutukset_2012.pdf (10.11.2020)

¹¹⁴ [https://www.pty.fi/ajankohtaista/tiedotteet/uutinen/article/selvitys-uuden-alkoholilain-vaikutukset-alkoholin-vaehittaismyyntiin-maltilliset/\(tiedote_21.2.2019\)](https://www.pty.fi/ajankohtaista/tiedotteet/uutinen/article/selvitys-uuden-alkoholilain-vaikutukset-alkoholin-vaehittaismyyntiin-maltilliset/(tiedote_21.2.2019))

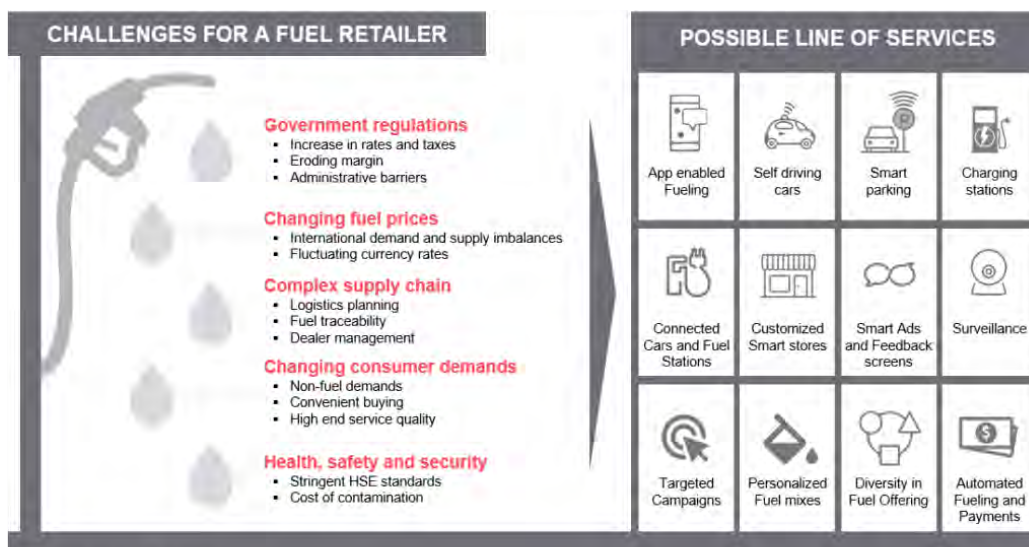
¹¹⁵ <https://www.avi.fi/web/avi/vahittaismyynti-lupa-ja-valvontamaksut> (10.11.2020)

¹¹⁶ https://www.turku.fi/uutinen/2016-11-24_tupakkatuotteiden-myyntin-lupa-ja-valvontamaksut-nousevat-112017 (10.11.2020)

¹¹⁷ Päivittäistavarakauppa ry PTY. Mielenpitoet alkoholijuomien myynnistä 2019. Kantar TNS Oy.

¹¹⁸ FutureBridge'n tutkimus- ja analyysiyksikkö Cheers Interactive tuottaa palveluja suurimmille pörssi-yhtiöille. <https://www.futurebridge.com/article/changing-paradigm-of-fuel-retailing/> (10.11.2020)

¹¹⁹ Boston Consulting Group (BCG) on vuonna 1963 perustettu, maailman suurimpia konsulttiyhtiöitä. <https://www.bcg.com/publications/2019/service-stations-future> (10.11.2020)



Muuttuviin markkinoihin sopeutuminen edellyttää konsulttiyhtiöiden mukaan luopumista autokeskeisestä ajattelusta ja siirtymistä asiakaskeskeiseen, yhden pysähdysympäristöön, jossa asiakkaat voivat ostaa polttoainetta ja valita ajoneuvojen huollosta sekä päivittäistavara- ja elintarvikkeiden ostosta ja muista palveluista yhdessä paikassa. Huoltoasemat hyödyntävät myös analytiikkaa ja tekoälyä asiakkaiden kysynnän ja käyttötapojen tunnistamiseen, minkä ansiosta he voivat kehittää räätälöityjä tarjouksia yksittäisille asiakkaille ja sivustoille.

DIGITALISAATIO. BCG esittää digitalisaatiota ratkaisuksi perusasioihin, kuten uusiutuvan energian käyttöön, kehittyviin liikkumisratkaisuihin ja kuluttajien kasvaneisiin odotuksiin. Toisaalta he näkevät neljä vaihtoehtoista tulevaisuuden polkua, joista huoltoasemayritykset voivat valita:

1. Fossiiliset polttoaineet pitävät pintansa
2. Sähkö uhkaa ohittaa fossiiliset polttoaineet
3. Sähkö ja uusiutuvat hallitsevat, fossiilinen häviää
4. Liikkuvuusratkaisut ja uusiutuvat hallitsevat, fossiilinen häviää

Vaihtoehdoissa 2, 3 ja 4 fossiilisiin polttoaineisiin perustuva liiketoiminta uhkaa näivettyä. Kaikkiin kehitysvaihtoehtoihin liitetään vahvasti asiakaskokemusten tarjoaminen tekoälyä (AI) ja paikkaratkaisuja (IoT) käyttämällä. Sopeutuminen etenkin kaupunkiympäristöissä tuottaa perinteisille huoltoasemille vaikeuksia, ja ratkaisuksi tarjotaan seuraavia sopeutusväyliä:

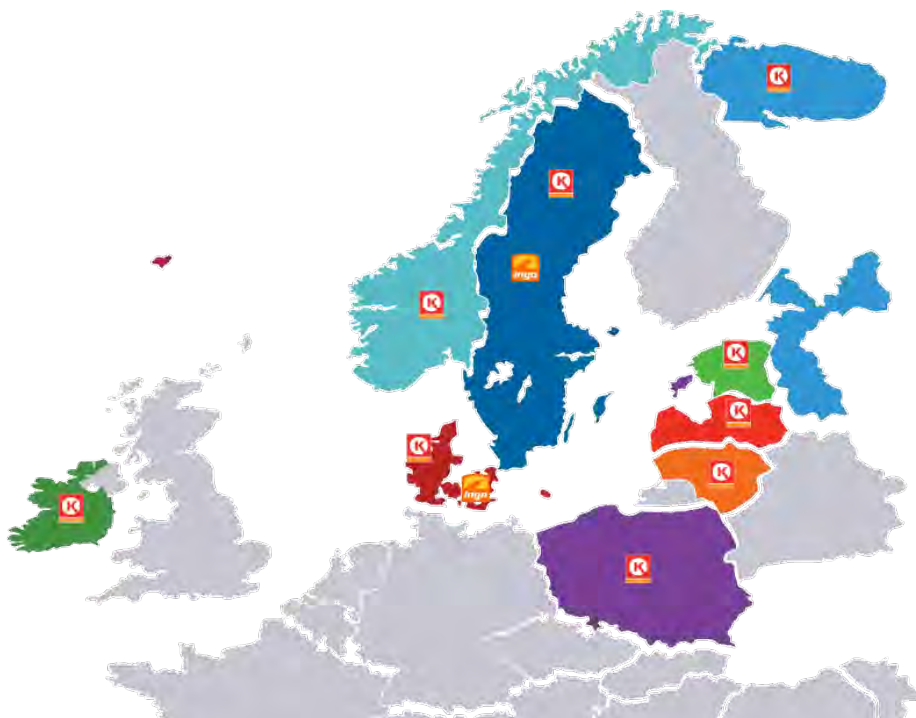
1. Olemassa olevat ratkaisut liitetään uusiin arvoympäristöihin
2. Muunnetaan huoltoasemaverkosto uuteen sijoitusympäristöön
3. Hankitaan uutta osaamista ja erikoistumista

Tulevaisuuden vaihtoehtoina nähdään itsenäisesti eli ilman ohjaajaa toimivien (AV, Autonomous Vehicle) ajoneuvojen verkostomainen tarjonta ("AV fleet") etenkin keskustojen "viimeisten kilometrien liikkumisvaihtoehdoksi".

SAARI EUROOPASSA. Suuri osa Suomen ulkomaankaupan tavaraliikenteestä liikkuu Itämeren pitkin. Väyläviraston analyysi¹²⁰: ”Ulkomaankaupan viennistä noin 90 % ja tuonnista noin 80 % kuljetetaan meritse johtuen maantieteellisistä, kuljetustaloudellisista ja ympäristöllisistä syistä. Rautatiekuljetuksilla on tuonnissa noin 10 % osuus ja vastaavasti maantiekuljetuksilla on viennissä hieman alle 10 % osuus. Eri kuljetusmuotojen osuudet ovat pysyneet likimain samansuuruisina. Meriliikenteen osuus tuontikuljetuksissa on kuitenkin viime vuosina kasvanut lähes 80 %:iin.”

Uudet ideat ja toimintamallit tulevat Suomeen silloin, kun niille on tilaa markkinoilla. Sisäisesti Suomen markkinat polttoainekaupassa ja huoltoasematoiminnassa ovat uusiutuneet elinkeinojen vapautumisen toteutuessa. Suomen naapurimaissa on läsnä enemmän kansainvälisiä toimijoita. Riittävän suuressa markkinassa kuten Saksassa kilpailun edellytykset ovatkin luontaisesti paremmat. Huoltoasematoiminnan kansainvälinen myymäläkonsepti Circle K¹²¹ on läsnä Itämeren altaalla, kuten Kuvasta 43 voidaan havaita. Konsepti on suomalaisille matkailijoille tuttu etenkin Baltian maista ja Ruotsista.

KUVA 45. Kanadalaisen Couche-Tard (Circle K, Ingo) Euroopassa vuonna 2020.



Ruotsissa ja Tanskassa Ingo-ketju toimii automaattiasemaverkostona. Yhtiö hankkii polttoaineet Statoililta, jonka brändin uudelleenjärjestely toteutettiin vuonna 2020. Euroopassa on 2.700 konserniin kuuluvaa miehitettyä huoltoasemaa

¹²⁰ Väylävirasto. <http://liikennejarjestelma.fi/palvelutaso/liikennetyypit/ulkomaan-tavaraliikenne/> (24.11.2020)

¹²¹ Alimentation Couche-Tard Inc., <https://corpo.couche-tard.com/en/business-units/europe/> (24.11.2020)

(“convenience store”). Näistä noin 2.000 on yhtiön operoinnissa, ja yrittäjillä (CODO/DODO) on noin 700 asemaa.

7.4 Automaatio ja maksujärjestelmät

Suomen maksujärjestelmät huoltoasema-alalla kuuluneet kehittyneimpiin maailmassa, osittain siitä syystä, että seteli- ja korttiauomaattien määrä kasvoi voimakkaasti jo 1980-luvulla, ennen miehittämättömien automaattiasemien esiinmarssia. Maksuvälineissä öljy-yhtiöiden luottokorttien lisäksi yleistyivät aluksi pankkikortit ja yleisluottokortit. Kanta-asiakaskorttien ja suurten yhdistysten jäsenkorttien käyttö polttoaine- ja muihin etuuksiin on lisääntynyt. Raskaan kaluston polttoainehuoltoon varten on perustettu erillisiä miehittämättömiä jakeluasemia, joissa dieselöljy on varastoitu maanpäällisissä säiliöissä. Kuluttaja-asiakkaat eivät ole voineet tankata näistä automaateista, vaan D-pisteet ovat olleet vain sopimusasiakkaiden käytössä. Toisaalta, D-pisteasiakkuuksia öljy-yhtiö voi laajentaa yritysasiakkuuksien lisäksi kuluttaja-asiakkaille, joiden ostomäärät ja liikkuvuus soveltuvat suhteellisen tiheään diesel- ja ureatankkausverkostoon.

FLEET CARD YLLÄTTÄÄ? Öljy-yhtiöiden omat luottokortit ja yritysten laskutuksessa toteutettavat yrityksen autokannan tankkausseuranta ovat palvelumuotona edelleen suosittuja. Raskaan kaluston verkostojen kehittymisen lisäksi verkkopalvelujen kansainvälistyminen on teknisesti sovellettavissa moniin muihinkin yrityksen kuljetustoiminnan tarvitsemiin palveluihin¹²², kuten tullauksiin, tiemaksuihin, veropalveluihin ja polttoainekaupan rahoitukseen.

Yritysrahoituskorttien eli öljy-yhtiöiden perinteisten luottokorttien käyttökokemuksista pidetään edelleen kiinni, ja sirukorttitekniikan eduista huolimatta kaikkien yhtiöiden polttoainekorteissa on päätoimintona tai vähintään varmistuksena tuttu magneettijuova, jolta tiedot luetaan. Suuntaus mobiilimaksamiseen on havaittavissa, mutta toteutuu B”B-markkinassa silti hitaasti.

DALTONIN VELJEKSET¹²³ ELÄKKEELLE? Setelitankkaus toimii vaihtoehtona sellaisilla alueilla, joissa luotto- tai maksukortin käyttö on joko epävarmaa tai maksukortin todentamisessa saattaa olla ongelmia, joko kortin kelpoisuuden tai tietoliikenneyhteyksien vuoksi. Setelimaksun vaihtoehto saattaa siis olla merkittävä vielä jatkossakin, ainakin paikallisesti. Seteliautomaattien fyysistä suojausta on vahvistettu ja valvontakameroiden tarkkuus on lisääntynyt 2000-luvulla huomattavasti.

UUSIEN MAKSUTAPOJEN edellyttämät investoinnit ja kustannukset ovat laitteiden lisäksi vaadittavaa ohjelmiston asennusta ja ylläpitoa edellyttävät sopimukset ja resurssit. Mobiilimaksamisen soveltuva appi, eli applikaatio näyttää olevan kaikilla ketjuilla olemassa tai ohjelmassa. Muovikorttien aika lähestyy loppuaan. Se alkoi 1970-luvulla pistotetuista korteista, joiden avulla maksutosite leimattiin luottokortin tapaan. Siirtyminen maksupäätteissä magneetikortin lukijoihin lisäsi markkinointimahdollisuuksia mm. kanta-asiakaskorttien käyttöön ja erilaisten

¹²² Esim. Eurowag. <https://www.eurowag.com/en/company/about-us>

¹²³ ”Daltonin veljekset” olivat tunnettu ryhmä rikollisia, jotka anastivat bensiiniautomaatteja. Ks. https://fi.wikipedia.org/wiki/Euran_Daltonit

ryhmälennusten myöntämiseen jäsenkorttia käyttämällä. Siirtyminen sirukortti-sukupolven yli mobiilisovelluksiin ja appeihin näyttää seuraavalta sukupolvelta.

7.5 Verkkokauppa

Huoltoasemat ovat mukana verkkokaupassa sekä asiakkaina että palvelujen tarjoajina. Vuoden 2020 pandemian vaikutuksiin liittyy verkkokaupan ja etäostamisen kasvu. Huoltoasemat ja niiden ravintolat sijaitsevat liikenteellisesti hyvillä paikoilla. Mukaan myytävien annosten lukumäärä nousi vahvasti, kun kahviloiden ja ravintoloiden asiakastilojen rajoituksia tiukennettiin keväällä 2020. Tilanne uusiutui pandemian toisen aallon myötä monilla suurilla markkina-alueilla, kuten Uudellamaalla, Päijät-Hämeessä ja Pirkanmaalla.

VOIKO VERKKOKAUPPA MYYDÄ BENSAA? Verkkokaupan tuotteiden fyysiset jakelupisteet sijaitsevat postin ja muiden jakeluyhtiöiden vastaanottopisteissä, usein myös kaupoissa ja huoltoasemilla. Polttoaineen myynti on teknisesti jo mahdollista ennakkomaksulla. Lämmitysöljykauppa tehdään yhä useammin netissä, jossa kuluttaja-asiakkaat voivat muutamassa minuutissa verrata eri toimittajien tarjouksia ja tilata saman tien.

Ajatuskokeiluna on jopa esitetty, että mobiilimaksaminen syrjäyttää ennen pitkää muut maksumuodot. Myynti tapahtuu toki edelleen fyysisesti lähellä jakelupistettä, mutta maksuvälineitä ei enää tarvita, vain langaton lukija, joka hyväksyy mobiilimaksun.

TUTTU YMPÄRISTÖ auto- ja varaosakaupassa tarjoaa mahdollisuuksia uusille liiketoiminta-alueille. Päätoimialanaan huoltoasematoimintaa harjoittavia yrittäjiä kiinnostavat harrastusten ja kaupallisen mielenkiinnon kohtaaminen. Nettitilaukset ovat tavanomaisia majoitustoiminnassa, tietyissä myymälätuotteissa ja erikoiskaupassa, kuten eläinruokien myynnissä. Matkailua harjoittavat yritykset toimivat turisticalueilla huoltoasemiin tukeutuen - autonvuokraus, moottorikelkkojen vuokraus ja safaritoiminta ovat jo olemassa olevia liiketoiminta-alueita.

Mobiilisovellusten ja digimarkkinoinnin mahdollisuuksista on hyödynnetty vain murto-osa. Autoiluun liittyvien palvelujen käyttö ja ostojen ohjaaminen ketjun tai paikallisten toimijoiden ”omaan” tarjontaan on puntarissa ja asiakkaan käyttäytymistä ohjataan lähitulevaisuudessa kiinnostavuustarjouksilla, jolloin appien asennuksesta ja ensikontakteista palkitaan hetkellisesti houkuttavilla tarjouksilla¹²⁴, kuten erittäin runsailta vaikuttavilla polttoaineiden ostoalennuksilla. Ketjun tarjouksia hyödyntävää verkkokauppaa tehdään mm. autonpesutarjouksilla¹²⁵.

Verkkokaupan ratkaisuja on mahdollista hyödyntää myös sisäisessä markkinoinnissa ja kauppiaille tarjottavissa mainospaketeissa, tilausjärjestelmissä ja toimituksen virtaviivaisuudessa. Verkostossa mukana olevat sopimustoimittajat tuottavat ja jakavat kentälle suunniteltuja markkinointituotteita. Intranet ja extranet

¹²⁴ Esim. Neste, <https://www.neste.fi/artikkeli/neste-appi-mobiilitankkaus-nyt-entista-sujuvamin> (27.11.2020)

¹²⁵ Esim. St1, <https://perfectautopesu.fi/autopesu-tarjous>

ovat tulleet polttoaineketjujen päivittäisiksi tai vähintään säännöllisiksi työkaluisi viestinnässä, mutta myös markkinoinnissa.

7.6 Huoltoasemayrityksen yritysarvo ja omistajanvaihdos

MITKÄ SEIKAT VAIKUTTAVAT HUOLTOASEMAN YRITYSARVOON? Sijaintitekijät ovat keskeisin huoltoaseman yritysarvoon vaikuttavat ratkaisevasti. Suurten kaupunkien tonttipolitiikka samanaikaisesti luo markkinan ja turvaa sen. Liikenneväylien sijoittaminen ja suuret kauppakeskukset vievät asiakkaita muualle. Toisaalta asuinrakentamiskohteet luovat uusia tilaisuuksia yrittäjille.

Poltonesteiden, kahvilan, ravintolan, myymälän, autonpesujen ja monien oheispalvelujen myyntilukujen trendit sekä toimintaympäristön ja siihen liittyvien julkisten hankkeiden tarkka selvittäminen ovat aiempaa tärkeämpi osa yrityksen arvon säilyttämistä. Huoltoaseman liikearvoa lisääviä ja vähentäviä analyysejä tarvitaan mahdollisesti yrityskumppania ja tavarantoimittajia harkitessa. Investointilaskelmia rahoitusta varten laadittaessa on tärkeää osoittaa tuloksentekeyky ja lainanhoitokyky. Kun tulevaisuuden tuotto-odotukset ovat perinteinen pienyrityksen ja vakiintuneen toiminnan arvonmäärityksen menetelmä (kassavirtapohjainen tuottolaskelma), vaihtoehtoisia menetelmiä ja riskianalyysejä tarvitaan nykytilanteessa useammin.

MIEHITTÄMÄTTÖMIEN ASEMIEN harjoittamalla hintakilpailulla ja verkostojen muokkaamisella automaattipainotteiseksi on vaikutusta yksityisen omistajan huoltoaseman arvoon myyntimäärien alenemisen ja polttoaineiden tuottomarginaalin hiipumisen vuoksi. Maaseututaajamissa ja harvaan asutuilla seuduilla öljy-yhtiöiden sijoittamien miehittämättömien jakelupisteiden määrän lisääminen alentaa toimialan tehokkuutta, kun asemakohtaiset myyntimäärät eivät kasvakaan.

Kylmän jakelupisteen uhatessa miehitetyn palvelun selviytymistä on otettava huomioon, että kehitys voi pahimmillaan johtaa palvelujen loppumiseen kokonaan ja tärkeiksi koettujen palvelujen siirtymiseen aluekeskukseen jopa 50-100 kilometrin päähän. Paikallisesti tarpeellisten palvelujen tuottaminen on edelleen omistajakauppioiden vahvuus, ja tämä on säilynyt ja jopa vahvistunut miehitettyjen huoltoasemien määrän vähentyessä.

Eräissä tapauksissa perheen omistama liikepaikka tai sen osa, kuten mittarikenttä on vuokrattu määräajaksi öljy-yhtiölle tai ulkopuoliselle toimijalle. Tähän on ollut motiivina seuraajien kouluttautuminen, erikoistuminen esim. kahvila- tai korjaamotoimintaan, panostaminen muuhun liiketoimintaan, sopivan ajankohdan odottaminen sukupolvenvaihdokselle tai yksinkertaisesti markkinatilanteen seuraaminen.

SUKUPOLVENVAIHDOS VAI OMISTAJANVAIHDOS? Omistajakauppiaan luovuttaessa liiketoimintaansa on käytettävissä useita yritysjärjestelyn muotoja, joihin liittyvät maapohjan omistus, rakennusten ja laitteiden omistus sekä liiketoimintayhtiön tai liiketoiminta-alueen hallinta. Yritysjärjestelyn rahoituksessa sukupolvenvaihdokseen liittyy vielä lisää vaihtoehtoja, kuten joustava liiketoiminnan siirtäminen. Varsin usein ”seniori” jää hallitsemaan joko kiinteistöä tai vähintään osallistumaan yrityksen hallitukseen ja johtamiseen. Verotuksessa hyödynnettäviä ratkaisuja

voidaan ovat mm. lahjoitus, osakkeiden ja määräysvallan siirto osittain tai kokonaan, alle käyvän hinnan tapahtuva kauppa ja ennakoperintö. Verotusjärjestelyissä on painavat syyt tehdä järjestelyt asiantuntevan tilitoimiston ja veroasiantuntijan kanssa.

Suomen Yrittäjät ry:n omistajanvaihdosbarometrissä¹²⁶ yli 55-vuotiaiden vastauksissa omistajanvaihdoshaasteena koettiin etenkin jatkajan löytyminen, yrityksen arvonmääritys ja omistajanvaihdoksen rahoitus. Jatkajavaihtoehdoissa suosituimmat olivat yrityksen myynti ulkopuoliselle tai sukupolvenvaihdos.

TOIMIALAJÄRJESTÖN TUTKIMUS 2020. Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liiton SBL:n jäsenkyselyssä syksyllä 2020¹²⁷ tiedusteltiin liiketoiminnan jatkajan löytymistä. Liiton jäsenten osuus miehitetyistä yrittäjävetoisista liikepaikoista on viime vuosina ollut 35-40 %. Liiton jäsenistä kolme neljänestä on omistajakauppiaita. Öljy-yhtiötaustaltaan mukana ovat kaikki ketjut osuuskauppoja lukuun ottamatta: Neste, SEO, St1/Shell ja Teboil. Lisäksi jäsenenä on liikennepalvelualan yrityksiä.

Bensiinikauppiaitten eli SBL:n jäsenten ikäjakaumassa suurin ryhmä ovat 50-59-vuotiaat (33 %), mutta myös yli 60-vuotiaita on runsaasti (31 %), samoin 40-49-vuotiaita (27 %), kun alle 40-vuotiaita on 9 %. Huoltoaseman omistajina enemmistöllä (55 %) oli useampi kuin yksi yrittäjä mukana toiminnassa.

Sukupolvenvaihdosta ja liiketoiminnan jatkamista täsmennettiin kysymyksellä, monenko vuoden päästä vastaaja näkee vielä itsensä yrittäjänä. Nopeammin luopujista (1-4 vuotta yrittäjänä) 45 % oli löytänyt jatkajan, hieman pitempään (jatkaa vielä 5-7 vuotta) toimivista 32 % ja kymmenen vuoden kuluttua yrittäjänä olevista 30 % oli jo jatkajansa varmistanut. Omistajanvaihdos tarkoitti jatkajaa tai myyntiä.

7.7 Kauppiasjärjestöjen toiminta ja edunvalvonta

Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liiton SBL ry muodostuu alueellisista yhdistyksistä ja öljy-yhtiökohtaisista kauppiasyhdistyksistä. Liiton jäsenyys on yrityskohtainen eli jokaisella jäsenellä on äänioikeus SBL:n liittokokouksessa. Lisäksi alueyhdistyksillä ja kauppiasyhdistyksillä on oikeus jäsenmäärän perusteella lisä-ääniin. Liiton hallituksen jäsenet ovat edustaneet 2010-luvulla maan eri alueita, eri ketjuja ja omistussuhteita.

Kauppiasjärjestöt ovat toimineet kauan: Esso Dealer ry (1952, nykyisin St1-Kauppiat ry). SBL ry (1961; ensimmäinen alueyhdistys 1958). Teboil-kauppiat ry (1967], Shell-kauppiat ry (1968), Union Bensiinikauppiat Ubek (1968; nykyisin Neste-kauppiat ry) ja Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO) vuonna 1978.

KAUPPIASJÄRJESTÖJEN TOIMINTATAVOITTEET ovat liittyneet jäsenten palveluun ja edunvalvontaan, kuten sopimustoimintaan, koulutukseen, markkinointiin ja tavaran toimittajayhteyksiin. SEO on toiminut alusta asti polttonesteiden hankintakanavana jäsenkauppiaille, ja osuuskunnan sääntöjen mukaan tarjoaa jäsenilleen

¹²⁶ Varamäki E., Joensuu-Salo S., Viljamaa A., Tall & Katajavirta M. Valtakunnallinen omistajanvaihdosbarometri 2018. Julkaisija: Ov-foorumi, Helsinki. www.ov-foorumi.fi

¹²⁷ SBL:n jäsentutkimus 2020. Liikennetutkimus Ky, Jari Jokilampi ja Joonas Jokilampi.

muitakin palveluja, kuten koulutusta ja markkinointia. Kauppioiden tarvitsemia palveluja eri aikoina ovat olleet mm. tuki sopimusneuvotteluissa öljy-yhtiön kanssa, työmarkkinaneuvonta, lakiasiain neuvonta, huoltoasemien kustannuslaskenta, hintatutkimukset ja juuri tuoreena asiana 2020 neuvonta koronaviruksen vaikutuksista toimintaan, koronaan liittyvät liiketoiminnan rahoitusavustukset. Verkkopalvelujen yleinen lisääntyminen on vähentänyt jossain määrin suoran puhelinneuvonnan tarvetta.

SBL:n viestintä tapahtuu pääasiassa sähköisesti. Jäsenten käytössä ovat internetissä extranet-sivut ja liitto julkaisee alan ammattilehteä: *SBL:n Bensiiniuutiset - lehti on ilmestynyt vuodesta 1961 alkaen*. Lehden perusti pääkaupunkiseudun yhdistys Bensiini- ja Tarvikekauppiat BeTa ry vuonna 1958.

Kauppiajärjestöjen huomion kohteena ovat olleet kilpailuasioissa polttonestekaupan kilpailuolosuhteet, mutta myös huoltoasemalla harjoitettavan kaupan vapauksia on edistetty, kuten voiteluöljyjen merkkisidonnaisuuden vähentäminen¹²⁸, hintatutkimusten tekeminen ja etenkin 2000-luvulla useat neuvottelut ja toimenpitepyynnöt Kilpailu- ja Kuluttajavirastolle kauppioiden kokemasta epäterveestä kilpailusta. Liiton aloitteesta veikkauspuolueiden ohjeita muutettiin niin, että hintahyvitysten myöntäminen veikkaus- ja arpatuotteiden myynnistä kiellettiin. Samanlainen hintahyvityskielto säädettiin sittemmin myös alkoholi- ja tupakkatuotteisiin (2017-2018). SBL oli mukana vaikuttamassa EU-tasolla kampanjoitussa Right-to-Repair -hankkeessa, jonka tuloksena ajoneuvojen korjauksessa käytettävät huoltotiedot tulivat kaikkien korjaamojen saataville.

SBL ry ja kauppiaorganisaatiot ovat usein esiintyneet yhdessä esittäessään lausuntoja lainsäädäntöhankkeista, jotka koskevat polttoainekauppaa. Esimerkiksi lämpötilahävikkiä koskeva mittauslaiteasetuksen muutos, jossa sallittiin lämpötilakompensointi jakelumittariin sijoitettavalla laitteella, oli kaikkien kauppiaaryhmien kannatuksen saanut asia.

SBL:n jäsentutkimuksessa 2020 kauppiat esittivät runsaasti kommentteja myös avovastauksissa, joista pääteemaksi nousi selkeästi epäterveeseen hintakilpailuun puuttuminen¹²⁹. Eräs kauppias purki harmiaan näin:

"Polttonesteen hintojen puolesta pitäisi taistella. Yhtiö myy kuluttajalle halvemmalla tai samaan hintaan kuin kauppiaille. Se on väärin."

SBL:n toiminnan kehittämisehdotuksia kysely poiki pari sataa, joukossa myös yhteistyön tiivistäminen öljy-yhtiöiden, poliitikkojen, viranomaisien ja muiden järjestöjen kanssa.

¹²⁸ SBL ja Esso Dealer ry saivat hankkeellaan kumotuksi öljy-yhtiön ja kauppioiden välisiin yhteistoimintasopimuksiin liittyvän yhdeltäosto- ja käyttövelvoitteen voiteluöljyjen myymälämyynnissä kilpailulain vastaisena rajoituksena (1993).

¹²⁹ Bensiiniuutiset 5/2020.

8 PUITEARVIOT LÄHIAJAN RATKAISUISTA

Puitearviossa pohditaan virallisten ilmasto- ja ympäristöohjelmien lisäksi kaupan, liikkumisen ja matkailualan elinkeinoinhin kohdistuvia suunnitelmia ja odotuksia. Julkista keskustelua hallitsevat ilmastonmuutostavoitteet, mutta Suomessa esiin nousevat ajoneuvojen käyttövoimaratkaisut sekä polttoaineverotus.

8.1 Päästötavoitteet ja energiaverotus

VIREILLÄ OLEVIA MUUTOKSIA¹³⁰. Hallitus on antanut 24.9.2020 Eduskunnalle Hallituksen esityksen (HE 134/2020), jossa esitetään muutoksia biopolttoaineiden jakeluelvoitteeseen sekä esitetään jakeluelvoitteen valvontaa koskevan toimivallan siirtämistä Verohallinnolta Energiavirastolle. Esitetyt muutokset tulisivat esityksen mukaan voimaan 1.1.2021 alkaen, kuitenkin siten että Verohallinto hoitaa vuoden 2020 ja sitä edeltävien vuosien jakeluelvoitteen valvonnan jälkiverotus aikojen puitteissa vuosien 2021 - 2024 ajan.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettavaksi jakeluelvoitteen ylittämistä koskevaa sääntelyä jo vuoden 2020 osalta. Ehdotuksen mukaan vuoden 2021 jakeluelvoitteessa huomioon otettava ylityksen määrä voisi olla enintään 30 prosenttia vuoden 2020 jakeluelvoitetta vastaavasta energiamäärästä.

Eduskunnan käsittelyssä on myös 14.5.2020 annettu Hallituksen esitys (HE 70/2020). Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi biopolttoaineista ja bionesteistä annettua lakia. Ehdotetulla lakimuutoksella pantaisiin kestävyyskriteerisääntelyn osalta täytäntöön uudelleenlaadittu uusiutuvan energian direktiivi. Kaikki edellä mainitut muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2021 alkaen.

HIILETÖN TULEVAISUUS. EU, UPEI JA AUTOALA. Eurooppalaisten organisaatioiden tavoitteet fossiilisista polttoaineista luopumiseen ovat kypsyneet rinta rinnan, toki poliittisia irtiottoja on ollut monessa tilanteessa, kansalliset tavoitteet mukaan lukien. Suomessa kaupungit ja kunnat ovat julkaisseet hiilineutraalisuustavoitteita, joissa tavoitteena on hiilineutraali kunta, HINKU. Näissä kaikissa asemoidaan ensisijaisesti päästötavoitteita ja asetetaan vuosilukurajoja, joihin mennessä hiilidioksidipäästöt alenisivat murto-osaan vertailuajankohtien tasosta.

Itsenäisiä polttoainekauppiaita Euroopassa edustavien organisaatioiden järjestö UPEI on toiminut pian 60 vuotta. Järjestön läheisyys EU:n elimiin tuo erityisen lisän siitä syystä, että riippumattomat, yksityisiä toimijoita palvelevat ohjelmat saavat motivaationsa ehkä suurempaan ”kentältä” kuin monikansallisten yritysten edunvalvontatoiminta. Riippumaton polttoainekauppiain ääni kuuluu tavoitteista¹³¹:

¹³⁰ Verohallinto, valmisteverotus; ohje biopolttoaineiden jakeluelvoitteesta. Antopäivä 16.11.2020. Diaarinumero VH/7474/00.01.00/2020

¹³¹ UPEI Vision Paper 2050. Short- and long-term recommendations for a carbon neutral society. September 2019.

UPEI:n jäsenet tukevat EU:n strategian mukaista hiilineutraaliustavoitetta. Järjestön mielestä se voidaan saavuttaa tehokkaasti vain ottamalla käyttöön uusia tekniikoita. Tavoite sisältää sellaista sähkön ja polttoaineiden yhdistämistä, joilla voidaan leikata eniten päästöjä liikenne- ja lämmityssektorilla mahdollisimman edullisesti käyttämällä parhaalla mahdollisella tavalla resurssejamme.

UPEI 2050 -visio haluaa edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä ja energiatehokkuuden parantamista, jotta päästöjä voidaan vähentää välittömästi. Samanaikaisesti kehitetään hiilineutraaleja polttoaineita, jotka soveltuvat pitkällä aikavälillä useimpiin tarkoituksiin.

Hiilineutraalit polttoaineet ovat kehittyneitä (advanced) biopolttoaineita ja biokaasuja, synteettisiä polttoaineita ja muita, esimerkiksi kierrätettyjä hiilipolttoaineita. Niiden etuja ovat suuri energiasisältö, niitä voidaan kuljettaa, varastoida ja käyttää nykyisessä infrastruktuurissa ja laitteissa. Niiden tuotantoa ja käyttöä on tehostettava, jotta niiden täydet mahdollisuudet käytetään ilmastonmuutoksen vastaisessa työssä.

GREEN DEAL JA TIEKARTAT. Euroopan Unionissa saavutettiin laaja ratkaisu, "Green Deal", jonka mukaan hiilidioksidin vähentämistavoite olisi vähintään 50 % vuoteen 2050 mennessä. Tiekarttojen julistuksenomainen luonne saa lisää konkreettisuutta, kun tavoitteet viedään direktiiveihin ja velvoittaviin kansallisiin ratkaisuihin, kuten tapahtuneissa taakanjakosopimuksissa ja RED II -periaatteiden mukaisissa uusiutuvien energiamuotojen kestävyyskriteereissä.

Tiekartan nimellä julkaistuja tavoitteita ovat laatineet myös alan järjestöt. Esimerkiksi Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry esittävät¹³² omia, samansuuntaisia ratkaisuja, joiden toteutustavoissa on eroja aikataulun, tulosten vaikuttavuuden ja kustannusvaihtoehtojen ja niiden kohdentamisen osalta.

VEROTUS – POLTTOAINEET, AUTOT JA LIIKKUMINEN. Energiaverotuksen, autoverotuksen ja polttoaineiden verotuksen näkymistä on julkaistu lyhyen ajan kuluessa toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Toisaalta uusiutuvan energian käyttö ajoneuvoissa lisääntyy ja Suomessa fiskaaliseksi veroksi koettu fossiilisten polttoaineiden tuottamat verot vääjäämättä vähenevät.

BIOVELVOITTEEN TULEVAISUUS. Biopolttoaineiden jakelovelvoitteen laajentamista koskenut työryhmäraportti¹³³ syyskuussa 2020 esittää johtopäätöksenä, että esille tulleiden liikenteen käyttövoimien kehityksen epävarmuudet sekä liikenteen energiankulutuksen kehityssuunnat luovat niin suuria epävarmuuksia päästöjen kokonaiskehitykselle, etteivät raportin tekijät näe tässä vaiheessa tarvetta muuttaa jakelovelvoitteen tasoa.

¹³² Autoalan päivitys huhtikuun 2020 kantaan.

¹³³ Esa Sipilä, Heidi Kiuru (AFRY Management Consulting Oy) ja Nils-Olof Nylund & Kai Sipilä (TEC TransEnergy Consulting Oy). Jakelovelvoitteen laajentaminen. Työ- ja elinkeinoministeriö. Raportti VN/3364/2020 04/09/2020

Biopolttoaineiden verotukseen TEM:n raportti ehdottaa muutosta, jonka perusteella biokaasu otettaisiin mukaan sekoitusvelvoitteeseen. Nestemäisten biopolttoaineiden jakelovelvoite olisi jatkossa ”uusiutuvien polttoaineiden” jakelovelvoite.

TAKTIKKANA TIKETTI. Biopolttoaineiden käyttökelpoisuus jakelijan eli sekoitusvelvoitteen toimeenpanijan, tukkuportaan kannalta nostaa esiin mielenkiintoisia valintoja. Biovelvoitteen toteuttamisessa on joustoa ylöspäin siten, että raportointivuonna tuotettu ylijäämä voidaan siirtää tulevaan velvoitteeseen. Tämä ”ylitäyttö” johti 2014-2016 tilanteeseen, jossa toteutuneen biopolttoaineiden tuotannon määrät vaihtelivat huomattavasti¹³⁴. Velvoitelakiin tulossa olevalla muutoksella ylitäytön käyttömahdollisuutta rajataan siis jonkun verran.

TEKNOLOGIANEUTRAALISUUS HAASTEENA. Vuoden 2020 kuluessa julkaistuista linjauksista ja päätöksistä voidaan todeta, että laajamittainen uusiutuvan energian käyttö tiliikenteessä kohtaa rajoitteita, joiden yhteensovittaminen on tarpeen eri osapuolia tyydyttävän kokonaisratkaisun aikaansaamiseksi. Haasteena on teknologianeutraalisuus, jonka avulla tavoitteet voidaan saavuttaa markkinaehtoisesti velvoitteiden ja kieltojen sijaan Niiden toteuttamisessa jakelutekniikan uudistaminen on ainakin osittain tarpeellista, kuten jo on tapahtunut korkeaseosetanolin, liikennebiokaasun ja vasta kokeiluvaiheessa olevan vetyolttoaineen kohdalla.

Polttoaineiden vähittäiskaupan merkitys korostuu vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden varmistamisessa siten, että vaikutukset ovat mahdollisimman vähän haitaksi elinkeinotoiminnalle, polttoaineiden ja ajoneuvojen kaupalle ja eri alueiden kehittymismahdollisuuksiin.

8.2 Tieverkosto ja liikenne

Liikkumisen tavat ja teknologiat Suomessa ovat perustuneet lisääntyvässä määrin yksityisautoiluun. Henkilöautojen määrä on kasvanut tasaisesti. Tavarankuljetukset kotimaassa hoidetaan valtaosaltaan ajoneuvokuljetuksin. Tieverkoston laatua on parannettu yhä suurempien liikenne- ja tavaramäärien hoitamiseksi kustannustehokkaasti, turvallisesti ja ympäristönäkökohdista huolehtien. Polttonestejakelu ja uusien liikenteen käyttövoimien tarjonta perustuu yritystoimintaan, jossa henkilökohtainen palvelu on edelleen tärkeää.

TAUKOPAikkojen PALVELUTASO. Taukopaikkojen sijainnin suunnittelu on välttämätöntä ammattiliikenteen lakisääteisten lepotaukojoen vuoksi, suositusten mukaan. Osa taukopaikoista ja levähdysalueista tarjoaa polttonestejakelua ja muita palveluja. Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä¹³⁵ taukopaikkojen priorisointia varten laadittu pisteytys osoitti, että taukopaikkatarpeet korostuivat Jyväskylän keskustan länsipuolella (VT 4), Äänekoskella (VT 4), Kuopion eteläpuolella (VT 5) ja Mikkelin keskustan kohdalla (VT 5). Selvityksessä toteutetun

¹³⁴ mt. Sipilä et al.

¹³⁵ Ilkka Salanne, Iida-Maria Seppä ja Marko Tikkanen: Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeiden priorisointi. Liikennevirasto, Suunnittelu ja hankkeet -toimiala. Helsinki 2018. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2018 https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-28_raskaan_liikenteen_web.pdf (29.11.2020)

taukopaikkakyselyn vastaajien mukaan suurin kysyntä kohdistui raskaalle liikenteelle soveltuviin minimipalvelutason paikkoihin. Minimipalvelutasoksi kyselyyn vastanneet nimesivät seuraavat palvelut: WC, mahdollisuus ruokailuun, ajoneuvon tankkauspaikka, rauhallinen paikka kuljettajan vuorokausilevolle, suihku, kamera-valvonta ja valaistu pysäköintialue.

KETJUT JA YRITTÄJÄT MUKANA KEHITTÄMISESSÄ. Selvityksessä esitetään lisäksi yhteistoimintamallia, jossa olisi valtakunnallinen taso ja paikallinen taso. Valtakunnallisella tasolla taukopaikkojen kehittämisessä olisivat mukana Väylävirasto (ent. Liikennevirasto), ELY-keskukset, poliisi, liikenneasemaketjut, kuljetusalan järjestöt (Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ja Rahtarit) ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa. Valtakunnallisella tasolla määritettäisiin tarvittavien liikenneasemien lukumäärät ja likimääräiset sijainnit. Paikallisella tasolla yhteistyötä jatkettaisiin kartoittamalla maakunnan liikenneasemayrittäjien halukkuus raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämiseen. Tässä kehittämisessä olisivat mukana Väylävirasto-maakunnan ELY-keskus, kunta, liikenneasemayrittäjät ja kuljetusalan järjestöjen paikallisosastot.

JOUKKOLIIKENTEEN järjestäminen linja-autoilla, raideliikenteellä ja tilausperusteisilla kuljetuksilla on osa julkista palvelua, jonka rinnalle uudet matkustustavat ovat tuomassa vaihtoehtoja. Autonhankinnan rinnalla uudet vaihtoehdot ovat varteenotettavia liikkumisen ratkaisuja etenkin kaupunkiolosuhteissa, joissa tarjonta ja käyttäjien suurempi määrä ovat omiaan luomaan markkinoita etenkin yhteiskäyttöautoille ja minileasingille. Näissä ratkaisuissa löytyy myös mahdollisuus ajoneuvokannan nopeaan uusiutumiseen ilmastotavoitteiden toteuttamiseksi.

TUTKIMUSRAPORTISSA (McKinsey&Company 2019¹³⁶) esitetään neljä suuntausta, miten teknologiat auttavat kaupunkiympäristössä liikkumista tulevaisuudessa: *Liikennemuodosta toiseen siirtymistä* ja väylien kunnossapitoa helpotetaan IoT:n¹³⁷ avulla ja uusia matkustusmuotoja voidaan ottaa käyttöön. *Itsenäistä* kuljetusvälineiden liikkumista otetaan käyttöön rautateillä ja sitä kokeillaan maantieliikenteessä, jossa esillä ovat olleet robottitaksit ja ohjaajattomat linja-autot. *Jakamisvaihtoehdot* liikenteessä lisääntyvät ja kasvua on odotettavissa, Nämä tehostavat liikkumista ja kilpailevat ajoneuvon omistamisen kanssa. Sähkön käyttö raideliikenteessä on jo selviö, ja raskaan kaluston akuston kehitys tuo sen mukaan linja-autoihin ja joukkoliikenteeseen. Sähköautojen käyttö lisääntyy etenkin kaupunkiliikenteessä ja työmatkoilla. Sähköpyörät toteuttavat myös esteettömyyttä liikkumisessa. Yhteenvetona raportti esittää, että liikkumisen kehittäminen edellyttää merkittäviä investointeja, uutta poliittista otetta ja laajaa yhteistyötä yksityisen sektorin kanssa.

¹³⁶ <https://www.mckinsey.com/> - Eric Hannon, Stefan Knupfer, Sebastian Stern, Ben Sumers and Jan Tijs Nijssen; An integrated perspective on the future of mobility, part 3: Setting the direction toward seamless mobility (January 2019)

¹³⁷ IoT, Internet of Things

8.3 Ajoneuvotekniikka ja huoltopalvelut

Päästömääräykset ja autoteollisuutta sitovat sanktiot ohjaavat autokaluston kehittymistä. Uusien autojen jakautuminen eri käyttövoimavaihtoehtojen kesken ohjaa vahvasti huolto- ja korjaamopalvelujen kehittämistä. Suomen Autoteknillisen Liiton (SATL) seminaarissa¹³⁸ suuriksi haasteiksi koettiin tekniikan kehityksessä mukana pysyminen. Toteutetun kyselyn perusteella kärkipäähän nousivat ammattitaitoisen henkilökunnan saatavuus, autokannan tekninen muutos (sähköautot ja hybridit), diagnostiikan vaikeutuminen ja kalliit korjaamolaiteinvestoinnit.

INVESTOINTEJA HENKILÖSTÖÖN JA LAITTEISIIN. SATL:n kyselyn mukaan vähintään joka viides nosti seuraavat investointikohteet esiin: henkilökunnan koulutus (lähes puolet vastaajista), korjaamolaitteet ja työkalut (yli 40 %), diagnostiikan ja vianetsinnän tehokkuuteen, sähkö- ja hybridiautojen korjaaminen, henkilöstön hyvinvointi ja työtyytyväisyys, korjaamotoiminnan prosessien hiominen, asiakaskokemus ja asiakkaiden sitouttaminen, päivittäisen työn ja resurssien entistä tehokkaampi suunnittelu. Sähköistyminen ja lisääntynyt elektroniikka on saamassa myös uutta apua tuetusta etäpalvelusta¹³⁹, jota korona-aikana on hyödynnetty – SATL:ssa esitelty järjestelmä yhdistää korjaamalla tapahtuvan työn videopuheluihin ja on suunniteltu parantamaan kannattavuutta etenkin haasteellisemmassa vianetsinnässä.

Dieselajoneuvojen päästöjä vähentävä merkittävä uudistus 2010-luvulla on urean käyttö pakokaasujen päästöjen pienentämisessä. Raskaasta kalustosta alkanut muutos on toteutunut uusissa kevyemmissä ajoneuvoissa ja henkilöautodieseleissä. Dieselpakokaasujen puhdistustekniikat ovat kalliimpia kuin aiemmin, joten on ymmärrettävää, että vähäpäästöisyyttä haettaessa autokanta uusiutuu pienten bensiiniajoneuvojen ja bensiinihybridien suuntaan.

Monimerkkikorjaamoiden koulutus- ja laitevaatimukset ovat todennäköisesti vielä suuremmat kuin autoteollisuuden valtamerkkeihin erikoistuneissa autoliikkeiden korjaamoissa. Kun lisäksi otetaan huomioon Suomen autokannan hidas uusiutuminen, koulutuksen järjestäminen ja ammattitaitoisen työvoiman rekrytointi ja pysyminen alalla on tärkeää.

Muuntoratkaisut etanolille ja kaasulle ovat alan kokemuksen mukaan vähemmän suosittuja siitä huolimatta, että esim. flexfuel-autojen tyyppikatsastusvaatimuksesta luovuttiin. Sen sijaan käytettyjen autojen tuonnissa uudet käyttövoimat ovat nostaneet suosiotaan, toki dieselautojen pysyessä suurimpana ryhmänä.

8.4 Autokantaennusteet

Autokantaennusteita on kahdenlaisia: poliittisiin päätöksiin perustuvia tavoitteita ja toisaalta teknologian perusteella todennäköisiä vaihtoehtoja. Tulevaisuuden

¹³⁸ SATL Jälkimarkkinabarometri 2020 26.11.2020. www.satl.fi

¹³⁹ Uudet älyratkaisut autokorjaamotoiminnassa: Ilmo Lounasmaa, Delta Sygni Labs

odotukset sijoittunevat Suomessa näiden välille. Autoteollisuus kamppailee Euroopassa päästömääräysten tasapainottamisessa ja tuotantonsa suunnittelussa niin, että vähäpäästöisiä autoja voidaan tuoda markkinoille riittävästi. Näin myös suuremmat, tehokkaammat ja runsaspäästöisemmät mallit voidaan pitää myynnissä, sillä niillä on oma luonnollinen kysyntänsä.

VALTIONEUVOSTON KANSLIAN GASELLI-selvityksen loppuraportissa¹⁴⁰ on arvio toimenpiteistä sähkö- ja kaasuautojen kustannustehokkaiksi edistämiskeinoiksi. Selvityksen mukaan nykyisilläkin sähköautojen ja latausinfrastruktuurin kannustimilla voidaan saavuttaa tavoitteena oleva 250 000 sähköauton määrä vuoteen 2030 mennessä. Niistä noin 100 000 olisi täyssähköautoja ja 150 000 ladattavia hybridejä. Ennustemallin mukaan yhdistettäessä simulaatiossa kaikki tarkastellut seitsemän ohjaustoimenpidettä, pystytään tulosten mukaan saavuttamaan vuoteen 2030 mennessä noin 300 000 täyssähköauton ja 230 000 ladattavan hybridin kanta. Kaasuautojen osalta pidetään mahdolliselta saavuttaa tavoiteltu 50 000 kappaleen autokanta vuoteen 2030 mennessä. Sähköautoilun edistämiskeinosta tehokkaimmaksi on arvioitu hankintahinnan tukeminen tai autoveron alentaminen, viestintä ja markkinointi sekä kotilataamisen edistäminen taloyhtiöissä. Kaasuautojen teknologia on vakiintunutta eikä työryhmä esittänyt hintakannustimia, koska niiden hinnat ovat lähellä bensiinikäyttöisten autojen hintoja. Molempia esitetään kannustettavaksi työsuhdeautojen verotusta helpottamalla.

EU:N GREEN DEAL -OHJELMAAN eli Vihreän kehityksen ohjelmaan liittyvät tavoitteet vaikuttavat autoteollisuuteen entistä tiukempien päästötavoitteiden kautta. Euroopan autoteollisuuden järjestön näkemykset päästöjen vähentämisestä painottavat kasvuvauhtia ja tarvetta vauhdittaa EU:n jäsenvaltioiden toimia sähkön latauspisteiden ja uusien polttoaineiden jakeluverkoston lisäämiseksi¹⁴¹.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa edistetään resurssien tehokasta käyttöä siirtymällä puhtaaseen kiertotalouteen ja ennallistetaan biologinen monimuotoisuus ja vähennetään saastumista. Sen etenemissuunnitelmassa¹⁴² hahmotellaan tarvittavat investoinnit ja kartoitetaan käytettävissä olevat rahoitusvälineet.

EU:STA ILMASTONEUTRAALI VUOTEEN 2050 MENNESSÄ. Euroopan komissio on ehdottanut eurooppalaista ilmastolakia¹⁴³, jolla tästä sitoumuksesta tehdään oikeudellinen velvollisuus. Rahoitustukea ja teknistä apua siirtymäkaudelle on varattu kaudella 2021–2027 vähintään 100 miljardia euroa niillä alueilla, joilla siirtymän vaikutukset ovat suurimmat.

¹⁴⁰ Pihlatie M., Paakkinen M., Laurikko J., Laurikkala M., Ylén P., Peltola V., Pylsy P., Sähkö- ja kaasuautojen kustannustehokkaat edistämiskeinot - GASELLI loppuraportti. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 3/2019

¹⁴¹ ACEA Position Paper: Review of the Alternative Fuels Infrastructure Directive. https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Position_Paper-Review_of_Alternative_Fuels_Infrastructure_Directive.pdf

¹⁴² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52019DC0640#document2>

¹⁴³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020PC0080&from=EN>

Seurantaraportissaan lokakuussa 2020 ACEA painottaa¹⁴⁴, että jäsenmaiden hallitusten on lataus- ja tankkausverkoston nopean kasvattamisen lisäksi pantava toimeen järkeviä ja kestäviä kannustimia vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen myynnin edistämiseksi. EU:n alueen automyyntitilastot 2014-2019 autonmyyntiä käyttäen on esitetty Taulukossa 46. ACEAn seurantaraportteja laaditaan vuosittain vuonna 2023 tapahtuvaan direktiivin välitarkasteluun asti.

TAULUKKO 46. EU:n alueen automyyntilukuja 2014-2019 ACEA:n seurantaraportista.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Petrol	5,358,452	6,036,564	6,800,116	7,563,739	8,521,418	8,964,034
Diesel	6,599,462	7,039,611	7,175,630	6,617,051	5,402,079	4,650,558
Electrically-chargeable	69,958	148,027	155,634	218,083	300,258	458,915
– Battery electric	37,517	59,165	63,479	97,667	147,428	284,812
– Plug-in hybrids	32,441	88,862	92,155	120,416	152,830	174,103
Hybrid electric	176,525	218,755	278,729	426,769	598,462	896,785
Fuel cell	38	176	123	253	266	535
Natural gas (CNG)	97,214	78,511	57,609	49,553	65,023	68,581
Other (LPG + E85)	141,452	140,321	118,430	156,710	164,270	187,378

Source: ACEA

SUOMESSA TALOYHTIÖILLE LATAUSPISTEVELVOITE 2021 ALKAEN¹⁴⁵. Uudet ja laajasti korjattavat rakennukset on varustettava sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella. Velvoite koskee yli neljän autopaikan asuinrakennuksia. Muihin rakennuksiin, joissa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti normaalitehoisia latauspisteitä pysäköintipaikkamäärän perusteella. Muihin uusiin rakennuksiin kuin asuinrakennuksiin on asennettava latauspiste tai latauspistevalmius määräosalle pysäköintipaikoista. Laki sai paljon kritiikkiä ja sen sanottiin eduskuntakäsittelyn eriävissä mielipiteissä olevan tiukempi kuin EU:n velvoite.

¹⁴⁴ ACEA, Making the Transition to Zero-Emission Mobility - 2020 progress report October 2020. <https://www.acea.be/publications/article/making-the-transition-to-zero-emission-mobility-2020-progress-report>

¹⁴⁵ Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020). <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200733>

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Huoltoasemien tilannekuvan ja tulevaisuudennäkymien arvioinnissa tärkeät osat alueet ovat tehtyjen uusiutuvan energian ratkaisujen laajamittainen käyttöönotto ja liiketoiminnan rakenteisiin odotettavissa olevat muutoksiset. Jakeluverkostot, uudet polttoaineet, teknologiat, liikkumisen vaihtoehtoiset mallit ja ympäristöpainotteen verotus ovat muuttamassa koko autoalan ja polttoainekaupan toimintaympäristöä ja elinkeinotoiminnan edellytyksiä.

Tarkastelun aikajänne on ”20 + 20 vuotta” – markkinoiden tilanne on kehittynyt 2000-luvun aikana ja tulevat ratkaisut vaikuttavat, jos eivät suoraan 20 vuodeksi, kuitenkin vähintään 10 + 10 + 10 vuodeksi, välillä tilannetta tarkastellen ja uudelleen ohjaamalla.

KILPAILUOLOSUHTEET VINOUTUNEET. Tilannekuva perustuu toimialan rakenteeseen, yritysten käyttäytymiseen ja toimintakykyyn¹⁴⁶. Markkinoiden toimintaan vaikuttaminen juuri pitkän ajan kuluessa on systemaattista ja tähtää tuottavien elementtien siirtämiseen markkinaosapuolelle, jolla on enemmän voimaa kuin muilla toimijoilla, etenkin pois jälleenmyyjältä. Kilpailulainsäädännön uudistumisen oletettiin poistavan tärkeimmät terveen ja toimivan kilpailun esteet, kuten kartellit, määräävän aseman käytön ja yrityskauppojen haitalliset vaikutukset¹⁴⁷. Näiden perustekijöiden vallitessa markkinoiden rakenteeseen jää useita epävarmuuksia.

VAHVAT OSAPUOLET voivat käyttää markkinoiden epätäydellistä toimintaa hyväkseen *tarjonta- tai kysyntäpuolella* (esim. tuomalla markkinoille yksinoikeustuotteita tai aiheuttamalla lisäkustannuksia), tai *markkinoiden rakenteessa* (esim. tukkukaupan ryhmittymistä oligopoliksi ja markkinoiden sulkeutuneisuutta), tai *markkinoita vinouttavana käyttäytymisenä* (hintadiskriminaatio, valtion vero-ohjaus, puuttuva yrittäjälähtöisyys). Tilannekuvan tuloksena havaitaan, että *markkinat ovat tehottomia* (ylikapasiteetti eli liikaa automaattiasemia, polarisaatio eli liikepaikat jakautuvat epätasaisesti).

KUSTANNUSPAINA KASVAA. Nyt tehtävät tulevaisuuden ratkaisut painottuvat säädös- ja veroperusteisiin. Huoltoasematoimintaan koko 2000-luvun ajan kohdistuneet päätökset ovat tuoneet huoltamoalan yrittäjille kustannusrasitteita. Ympäristön- ja ilmansuojelumääräyksiä koskevat muutokset, kuten haihtuvien hiilivetyjen talteenotto (VOC-direktiivi) ja maaperän suojaustoimet polttonesteiden jakeluasemalla ovat saaneet jatkoa 2010-luvulla niin alan sisäisistä tekijöistä kuin kasvaneesta ulkoisesta epävarmuudesta.

¹⁴⁶ Tarkastelu nojaa SCP-paradigmaan, jossa vuorovaikutteisuus auttaa ymmärtämään huoltamotalalla pitkän ajan kuluessa syntyneitä ongelmia ja samalla löytää alan keskeisiä tuottamustehtäviä. Ks. esim. HBR January 2008; Porter M., The Five Competitive Forces That Shape Strategy.

¹⁴⁷ Kuoppamäki P., Kilpailuoikeuden perusteet. WSOY Lakitieto Oy. Helsinki 2000.

HUOLTAMOALAN SISÄISET TEKIJÄT ovat nopeasti laajentunut biopolttoaineiden sekoitusvelvoite, jonka tuloksena pienempien yritysten kilpailukyky on heikentynyt. Toimialan kilpailutilanteen kärjistymisen ja markkinoiden keskittyminen ovat suoraa seurausta isommasta joukosta toimenpiteitä (ainakin EU:n yrityskauppasäädökset ja keskittymistä lisäävät yrityskaupat, huoltamoalan sopimusrakenteen pirstoutuminen ja entisestään lisääntynyt vertikaalinen integraatio).

ULKOISISTA TEKIJÖISTÄ tärkein on ollut kaupan aukioloaikojen vapautus, jonka tuloksena monet paikallisesti tärkeät palvelut ovat uhanalaisena ja asiakaspalvelun sijaan on valittu myyntivolyymien kasvattaminen lisäämällä automaattimyynnin osuutta aiemmin miehitettyinä toimivilla asemilla.

VERO-OHJAUS – UHKA VAI MAHDOLLISUUS? Suomalaiset huoltamoyrittäjät ja koko autoala vastaavat paikallisesti tuotteiden ja palveluiden tarjoamisesta ja kuuntelevat lopullisten hankintapäätösten tekijöinä sekä kuluttaja- että yritysasiakkaitaan. Teollisuuden ja kaupan kehittämiseen vaikuttavat samanaikaisesti Euroopan tasolla tapahtuva päätöksenteko ja liikennealan tuotteisiin etenkin Suomen lainsäädännön mukana tuleva vero-ohjaus. Yrittäjät ovat kiinnostuneita, mitä tarjotaan nyt ja tulevaisuudessa. Polttoaineiden laatu, ympäristötekijät ja tuotteista perityt veloitukset ja verot ovat tasapainossa silloin, kun hinnoittelu koetaan kestäväksi ja oikeudenmukaiseksi.

EPÄVARMUUDESTA PÄÄSTÄVÄ EROON. Polttoainekauppa kaipaa selkeyttä, johdonmukaisuutta ja läpinäkyvyyttä. Epävarmuudesta eroon pääseminen polttoainekaupassa tarkoittaa kaupallisesti järkeviä pitkäaikaisia ratkaisuja, jotka turvaavat jakelutoiminnan koko maassa. Tuotevalikoiman ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämistä palvelee parhaiten hinnoittelun läpinäkyvyys ja oikeudenmukaisuus sekä vaikutuksiltaan tutkitut ja kestävät päätökset.

NÄKÖKULMAEROT. Yhteenvetona kauppiaiden ”kentän äänenä” on muistettava lopuksi näkökulmien erot – öljy-yhtiössä yrittäjätoiminta on tunnustettu resurssi. Silti liiketoiminnan suuntaaminen yrittäjien näkemyksiä paremmin huomioon ottavaksi näkyy huonosti. Kehitystrendeissä on Suomessa havaittavissa seuraavia jatkuvia tekijöitä, joita energiaratkaisut ja päästötavoitteet tukevat:

- Volyymit: Lämmityspolttoöljyn kysyntä alenee ja tämä vähentää kuljetusvolyymejä. Toisaalta lämmitysöljyalaatua jäänee jäljelle vain kaksi. Bio-osuuden lisääminen asteittain ohjaa kesä- ja talvilaatujen markkinoita.
- Kuljetukset: Useiden polttoainelaatujen kuljettaminen samalla säiliöautoyhdistelmällä helpottuu, mikäli peruslaatujen määrä vähenee, kuten suojalaa-duksi nimetylle 98-oktaaniselle saattaa käydä. Sekoittumiserojen vaaroja liioitellaan, jos kuluttaja kuitenkin voi turvallisesti käyttää minkä yhtiön polttoainetta tahansa.
- Biokaasu: Maaseudun biokaasutuotanto kasvaa. Tämän merkitys korostuu liikennepolttonesteiden puolella, kun biokaasu hyväksytään sekoitusvelvoitteen piiriin.

Huoltamotoiminnassa peruspalveluiden kysyntä jakautuu melko tasaisesti yli maan, tosin alueiden ja maakuntien sisällä ja välillä tapahtuu muutoksia. Huoltoasematoimintaa tukevia ja perinteisten palvelujen kysyntää ylläpitäviä asioita voidaan todeta niitäkin löytyvän:

- Mukaan myyntiin (take-away) panostaminen on ollut joustava ja onnistunut vaihtoehto korona-aikana huoltoasemien kahviloille ja ravintoloille.
- Autokanta uusiutuu hitaasti ja autojen keskimääräinen ikä on noussut.
- Tuontiautoissa bensiinin ja dieselöljyn selvä enemmisyys on säilynyt uusiutuviin vaihtoehtoihin nähden, vaikkakaan niiden päästömäärät heikentävät päästötavoitteiden saavuttamista.
- Harvaan asutulla alueilla, vapaa-ajan asumisen kunnissa ja turistien suosimilla alueilla palvelutoimintaa arvostetaan.
- ”Baariparlamentit” ovat paikallisesti tärkeä sosiaalinen toimintatapa.

Huoltoasematoiminnan heikentäviä trendejä ovat kustannusten nousu palveluksessa huoltamotoiminnassa. Lisävelvoitteet öljy-yhtiön puolelta uhkaavat kannattavuutta, jos myyntimäärät samalla pienenevät, sillä laitetekniikan, kassajärjestelmien ja maksupäätteiden uusiminen ovat liian usein velvoittavia investointeja. Öljy-yhtiöiden haluttomuus uudistaa omistajakauppioiden sopimuksia kilpailumääräysten sallimaan viiteen vuoteen uhkaa lisätä kustannuksia, varsinkin jos edessä on lipunvaihto. Muita sinänsä pieniä yksittäisiä asioita, joissa öljy-yhtiö tunkeutuu kauppiaan tontille, ovat 2010-luvulla havaittuina ilmiöinä:

- Kaasupullojen myyntiautomaatti, jolla yksi jakeluporras ohitetaan.
- Kioskituotteiden myynti automaatista kylmällä jakeluasemalla.
- Autonpesupaikka voi ajautua öljy-yhtiön hallintaan pesukoneen vaihdon yhteydessä, kun öljy-yhtiö pyrkii lisäämään itselleen riskittömiä tuottoja.
- Polttonestetuottojen aleneminen monilla komissio- ja vuokra-aseilla merkityksettömäksi.

Huoltamotoiminta perustuu yrittäjyyteen. Yrittäjien kollegiaalisuus ja keskinäinen vuorovaikutus ovat voimavara, jota käyttämällä ”perusyrittäjyyden” in-tressi nousee ketjujen voimaa suuremmaksi. Yrittäjätoiminnan perusedellytysten parantamiseksi tarjoutuvat seuraavat mahdollisuudet:

- Ajoneuvotekniikan kehityksen ennakointi, seuraaminen ja satsaukset henkilökunnan koulutukseen ja laiteinvestointeihin.
- Tasapainon parantaminen yrittäjien yhteistoiminnan avulla öljy-yhtiöiden ja ketjujen hallitsemilla markkinoilla.
- Huoltamotoiminnan kannattavuuden ylläpitäminen oikean palveluvalikoiman kehittämisellä.

10 LÄHTEET JA LIITTEET

- Aatola H., Larimi M. and Sarjovaara T. (Helsinki University of Technology) with Mikkonen S. (Neste Oil). SAE Study 2008-01-2500. Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) as a Renewable Diesel Fuel: Trade-off between NOx, Particulate Emission, and Fuel Consumption of a Heavy Duty Engine. 2008 SAE International.
- ACEA, Making the Transition to Zero-Emission Mobility - 2020 progress report October 2020. <https://www.acea.be/publications/article/making-the-transition-to-zero-emission-mobility-2020-progress-report>
- ACEA Position Paper: Review of the Alternative Fuels Infrastructure Directive. https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Position_Paper_Review_of_Alternative_Fuels_Infrastructure_Directive.pdf
- Alimentation Couche-Tard Inc., <https://corpo.couche-tard.com/en/business-units/europe/> (24.11.2020)
- Auto Oil II Programme. A Report From the Services of the European Commission. Final, October 2000. Report by the Directorates General for: Economic and Financial Affairs, Enterprise, Transport and Energy, Environment, Research and Taxation and Customs Union.
- Auvinen T., Niittykangas H. & Kuhmonen T., Yrittäjän subjektiivinen rationaalisuus mekanististen selitysmallien maailmassa: Esimerkkinä paikallinen kehittäminen. N:o 366/2010. Working Paper. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu. Jyväskylä 2010.
- Bacon R. & Kojima M., Rockets and Feathers: Asymmetric Petroleum Product Pricing in Developing Countries. Oil, Gas and Mining Policy Division Working Paper. The World Bank 2010. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/18287>
- Bensiiniuutiset 4/2020. USA: 7-Eleven kauppaketju tuo markkinoille poltto-aineen maksamisen äänikomennolla
- Boston Consulting Group (BCG), Service Station Future. (10.11.2020) <https://www.bcg.com/publications/2019/service-stations-future>
- Energiavirasto. Biopolttoaineita ja bionesteitä koskeva Toiminnanharjoittajan kestävyyskriteeriohje. Diaarinro 1321/702/2017. 3.5.2019
- ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY 40 CFR Part 80 [EPA-HQ-OAR-2018-0775; FRL-9994-87- OAR] RIN 2060-AU34. Modifications to Fuel Regulations To Provide Flexibility for E15; Modifications to RFS RIN Market Regulations. Federal Register / Vol. 84, No. 111 / Monday, June 10, 2019 / Rules and Regulations (26.11.2020)
- European Commission. Commission Notice, Guidelines on Vertical Restraints. Brussels, SEC (2010) 411.
- FutureBridge Analytics. Cheers Interactive. Changing Paradigm of Fuel Retailing. <https://www.futurebridge.com/article/changing-paradigm-of-fuel-retailing/> (10.11.2020)
- Helsinki. Kaupunkiympäristön toimiala. Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit. Tontinluovutuslinjausten soveltamisohje perusteluineen 29.1.2019.

- Hongisto M., Loikkanen T., Kuisma J. ja Järvinen P., Tapaustutkimuksia energia-alan ympäristömyötäisistä innovaatioista ja niihin vaikuttavista tekijöistä. VTT Kemiantekniikka, Teollisuuden ympäristötalous. IEE Reports 16/01. Espoo 2001.
- Kilpailuvirasto, päätös DNro 850/14.00.00/2009. Polttonesteiden tukkumyyntiä itsenäisille huoltamoyrittäjille koskeva selvitys. 28.5.2012.
- Kilpailu- ja kuluttajavirasto. Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö. <http://www.kilpailuvirasto.fi/cgi-bin/suomi.cgi?sivu=maaraava-markkina-asema#3.4>
- KOMISSION ASETUS (EU) N:o 566/2011, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuuden osalta.
- Kuhmonen T., Metateoria pienyrityksen toiminnasta ja yrittäjyydestä. Lectio precursoria esitelmään perustuva puheenvuoro Jyväskylän yliopistossa 15.5.2010. Liiketaloudellinen Aikakauskirja 3/2010. http://lta.hse.fi/2010/3/lta_2010_03_d4.pdf
- Kuoppamäki P., Kilpailuoikeuden perusteet. WSOY Lakitieto Oy. Helsinki 2000
- Laitinen H., Verkot samoilla vesillä – tutkimus yrityskulttuurista huoltoasemalla. Value Set Oy. Mikkeli 2005.
- Laitinen H., Veijo Esson jäljillä – Suomen Bensiinikauppiaitten Liitto SBL ry 50 vuotta 1961-2011. Value Set Oy. Lahti 2011.
- Laitinen H. (2013). Omistajayrittäjyys tutkimuskohteena, prosessina ja yrittäjäkokemuksena. Jatkokoulutustyö, Praktikum II, Jyväskylän yliopiston kauppar korkeakoulu JSBE 9.12.2013.
- Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020). <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200733>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:18.
- Niittykangas H., Yrittäjyydestä ja yrittäjämäisestä toiminnasta. N:o 368/2011. Working Paper. Jyväskylän yliopiston kauppar korkeakoulu. Jyväskylä 2011.
- Niittykangas H., Alueellinen yrittäjyys. N:o 369/2011. Working paper. Jyväskylän yliopiston kauppar korkeakoulu. Jyväskylä 2011.
- NREL (2017). Sulfate Salts in Gasoline and Ethanol Fuels.
- Nygaard A. & Myrtveit I., Moral hazard, competition and contract design: Empirical evidence from managerial, franchised and entrepreneurial businesses in Norway. Article in Applied Economics, February 2000. DOI: 10.1080/000368400322778. Source: RePEc
- Paasi J., Lahtinen R., Kalliohaka M. Ja Kytö M. (2008) Biopolttonesteiden turvallinen jakelu: Loppuraportti. Nro VTT-R-07049-08, 5.9.2008. Biojakelu-projekti.
- Patja P., Perheiden omistamisen muuttuvat merkitykset. Diskurssianalyttinen tutkimus perheiden omistamisen merkityksellistymisestä Suomessa vuosina 1976-2005. Jyväskylä Studies in Business and Economics 103. Jyväskylä 2011. Väitöskirja.
- Perheyrittäjyys: perheyrittäjyys jatkuvuuden, uusiutumisen ja kasvu-hakuisuuden moottorina. KTM julkaisuja 16/2005.

- Pihlatie M., Paakkinen M., Laurikko J., Laurikkala M., Ylén P., Peltola V., Petri Pylsy P., Sähkö- ja kaasuautojen kustannustehokkaat edistämiskeinot - GASELLI loppuraportti. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 3/2019
- Pk-toimialabarometri, Matkailu ja majoitus. TEM Toimialapalvelu, syksy 2020.
- Polttonesteiden jakeluasemaopas asemanhoitajille sekä pelastus- ja ympäristöviranomaisille. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto 1.5.2018.
- Porter M., The Five Competitive Forces That Shape Strategy. HBR January 2008;.
- Päivittäistavarakauppa ry PTY. Mielenpitoet alkoholijuomien myynnistä 2019. Kantar TNS Oy.
- Römer-Paakkanen T., Family entrepreneurship in a retail chain - the grocer's household-enterprise complex. Helsingin yliopisto, taloustieteen laitos. Julkaisu nro 33/2002. Väitöskirja.
- Saarinen P., Autojen huollosta ihmisten huoltoon. Huoltoasemien toimialarakenteen muutos. Työselosteita ja esitelmiä 117/2008. Kuluttajatutkimuskeskus.
- Saastamoinen Jukka, Brezhnevin katoksessa ja muita juttuja Nesteestä. WS Bookwell Oy. Porvoo 2007.
- Sainio P., Auton huolto huoltoasemilla 2000-2005. Autolaboratorio, Kehitystilanneraportti 3/2000. Teknillinen korkeakoulu. Espoo 2000. (SBL ry:n ja ESR:n rahoittama tutkimus)
- SBL:n jäsentutkimus 2020. Liikennetutkimus Ky, Jari Jokilampi ja Joona Jokilampi.
- Stroux S., US and EC Oligopoly Control. Kluwer Law International. 2004.
- Suomen Autoteknillinen Liitto SATL. Jälkimarkkinabarometri 2020, 26.11.2020. www.satl.fi (29.11.2020)
- Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualueiden Liitto SBL ry. Jäsenkriteerit. (viitattu 26.10.2020) www.bensiinikauppiaat.fi
- Toimialatilasto vuodelta 2003. Osuuspankkikeskus, Yritystutkimus 2004.
- Tremblay V.J. and Tremblay C.H., New Perspectives on Industrial Organization: With Contributions from Behavioral Economics and Game Theory (Google-kirja). Springer Science & Business Media, 20.7.2012.
- UPEI Vision Paper 2050. Short- and long-term recommendations for a carbon neutral society. September 2019.
- Valtioneuvoston asetus mittauslaitteista (471/2014)
- Varamäki E., Joensuu-Salo S., Viljamaa A., Tall J. & Katajavirta M. Valtakunnallinen omistajanvaihdosbarometri 2018. Julkaisija: Ov-foorumi, Helsinki. www.ov-foorumi.fi
- Verohallinto, valmisteverotus; ohje biopolttoaineiden jakeluelvoitteesta. Antopäivä 16.11.2020. Diaarinumero VH/7474/00.01.00/2020
- Väylävirasto. <http://liikennejarjestelma.fi/palvelutaso/liikennetyypit/ulkomaan-tavaraliikenne/> (24.11.2020)
- Öljyalan Keskusliiton vuosikertomus 1972. Öljyalan Keskusliitto ry. Vuosikirja; Öljy- ja kaasualan vuosikirja; Öljy- ja Biotuotealan Keskusliitto ry.

Määritelmiä, terminologiaa ja lyhenteitä huoltamo- ja öljyalalla

Uusiutuvien polttoaineiden englanninkielisiä termejä (UPEI):

Advanced Biofuels; biofuels produced from biomass (as defined under RED or any amendment to it) other than food/feed crops while meeting the EU sustainability regime under the legislation currently in force.

Advanced Renewable Fuels; advanced biofuels and liquid and gaseous fuels produced from renewable intermediates or renewable process by-products (H₂, CO, CO₂ etc.).

Biomass; the biodegradable fraction of products, waste and residues from biological origin from agriculture, including vegetal and animal substances, from forestry and related industries, including fisheries and aquaculture, as well as the biodegradable fraction of waste, including industrial and municipal waste of biological origin

Biogas; gaseous fuels produced from biomass, like biomethane or biopropane.

Biofuel; liquid fuel produced from biomass.

E-Fuels; advanced Renewable Fuels produced from renewable electricity via electrolysis. "Renewable fuels of non-biological origin" (in RED II). A category of fuels produced via electrolysis of water using renewable power and synthesis. There is a large number of pathways, leading to the production of e-hydrogen, e-methane, e-diesel, e-gasoline, e-ammonia, e-DME etc.

Low Carbon Fossil Fuels; liquid and gaseous fuels produced by the conversion of exhaust or waste streams of fossil fuel industrial applications

Suomen kielellä selostettuja käsitteitä:

B7; EU:n polttoainedirektiivin mukainen laatumerkintä biokomponenttia sisältävälle dieselöljylle, jossa FAME-pitoisuus on 0-7 prosenttia

Bi-fuel-auto; kaksoispolttoaineauto, esim. bensiini ja maakaasu

Biodiesel; ns. perinteinen biopohjainen diesel, rasvahapon metyyliesteri, jota joskus merkitään myös kirjainyhdistelmällä FAME (Fatty Acid Methyl Ester), RME (Rapeseed Methyl Ester) tms.

Biomassa; Maataloudesta tai metsätaloudesta, niihin liittyviltä tuotannonaloilta taikka kalastuksesta tai vesiviljelystä peräisin olevien biologista alkuperää olevien tuotteiden, jätteiden ja tähteiden sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoava osa

Bioneste; Biomassasta muuhun energiakäyttöön kuin liikennettä varten tuotettu nestemäinen polttoaine

Biopolttoaine; Biomassasta tuotettu nestemäinen tai kaasumainen liikenteessä käytettävä polttoaine

BTL; Biomass to liquid(s) on kiinteästä biomassasta valmistettu synteettinen biopolttoaine

CBG; compressed biogas; paineistettu biokaasu

CNG; compressed natural gas; paineistettu maakaasu

CO₂; hiilidioksidi

CO₂-ekvivalentti; kuvaa kasvihuonekaasujen yhteenlaskettua ilmasto lämmittävää vaikutusta. Eri kasvihuonekaasuilla on erilainen ilmasto lämmittävä vaikutus, mutta niistä saadaan yhteismitalliset suhteuttamalla ne hiilidioksidiin tietyllä tarkastelujaksolla.

COCO; Company-Owned, Company-Operated, öljy-yhtiön omistama ja operoima huoltoasema

CODO; Company-Owned, Dealer-Operated, öljy-yhtiön omistama, jälleenmyyjän operoima huoltoasema

DODO; Dealer-Owned, Dealer-Operated, jälleenmyyjän omistama ja operoima huoltoasema

Drop-in fuel; "heittämällä yhteensopiva polttoaine" = polttoaine joka ei aiheuta muutostarpeita jakeluinfrastruktuurissa tai ajoneuvoissa

Dual-fuel auto; käytössä kaksi polttoainetta samanaikaisesti, esim. diesel ja maakaasu vrt. Bi-fuel-auto

E10 ja E5 -benssiinit; Bensiini E10 sisältää enintään 10 tilavuusprosenttia etanolia ja benssiini E5 enintään 5 tilavuusprosenttia etanolia; EU:n polttoainedirektiivin mukainen merkintä jakelumittareissa

E85-polttoaine, myös RE85; Runsaasti etanolia sisältävä moottoripolttoaine. Suomessa markkinoilla oleva korkeaseoksinen etanolipolttoaine E85-polttoaine sisältää 70-85 tilavuusprosenttia etanolia ja loput benssiiniä, sitä voidaan käyttää ns. flexifuel-autoissa.

ED95; dieselmoottoriin tarkoitettu lisääineistettu etanolipolttoaine

EP; Euroopan Parlamentti; EU:n jäsenvaltioissa vaaleilla valitut 705 jäsentä

EU; Euroopan Unioni, 27 eurooppalaisen valtion muodostama yhteisö

EV; Electric Vehicle, sähköauto

FAME tarkoittaa rasvahapon metyyliesteriä (Fatty Acid Methyl Esther) ja se on käytännössä perinteistä rypsi- tai rapsiöljypohjaista biodieseliä (käytetään myös lyhennettä RME)

Flex-fuel; fuel flexible vehicle; auto, joka pystyy käyttämään mitä tahansa benssiinin ja korkeaseosteisen etanolin seosta

FQD Fuel Quality Directive eli direktiivi 98/70/EY benssiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta

HVO on EU-direktiivien mukaan uusiutuva kasviöljy- ja eläinrasvapohjainen vetykäsitelty diesel (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) ei ole biodieseliä, vaan synteettistä polttoainetta, parafiinista dieseliä. Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa siitä käytetään selkeyden vuoksi ja erotukseksi biodieselistä nimitystä "Renewable Diesel", uusiutuva diesel

ILUC-direktiivi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi benssiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun direktiivin muuttamisesta (1513/2015) ILUC = indirect land-use change, epäsuora muutos maankäytössä

Ladattava hybridi; PHEV = Plug-In Hybrid Electric Vehicle: auto, jossa on polttomoottori, sähkömoottori ja ajovoima-akku, ja joita voi ladata ulkoisesti

Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (446/2007) ns. jakeluvelvoitelaki, asettaa liikennepolttoaineiden jakelijoille velvoitteen toimittaa

biopolttoaineita kulutukseen. Jakelovelvoite on vuonna 2018 15 %, 2019 18 % ja 2020 20 %.

Laki biopolttoaineista ja bionesteistä (393/2013) Laissa säädetään liikenteen biopolttoaineiden ja muuhun energiakäyttöön kuin liikennettä varten tuotettujen bionesteiden kestävyysarviointiin sovellettavista vaatimuksista RES-direktiivin mukaisesti, ns. *kestävyyslaki*

Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta (1472/1994) eli ns. *polttaineverolaki*; polttoaineiden litrakohtainen valmistevero koostuu energiasisältöveroista, hiilidioksidiverosta sekä huoltovarmuusmaksusta

LBG; liquefied biogas, nesteytetty biokaasu

LNG; liquefied natural gas, nesteytetty maakaasu

NEDC; New European Driving Cycle -mittausmenetelmä, väistynyt autojen pakokaasujen mittausmenetelmä EU:ssa (vrt. WLTP)

NO_x; typen oksidit

Oil Market Journal (OMJ); Laatii hintaraportteja ja -arviointeja (assessments)

Ominaispainot; tilavuusmitat perustuvat öljykaupan määritelmiin ja sopimuksiin; tukkukauppa käydään pääosin painoyksikköjen mukaan; esim. bensiinin tiheys on 0,755 kg/litra; kuluttajamyynnissä käytetään tilavuusmittoja

P2G power to gas; sähköllä tuotetun vedyn ja hiilidioksidin jalostus metaaniksi

P2x power to x; sähköllä tuotetun vedyn ja hiilidioksidin jalostus metaaniksi tai muiksi poltonesteiksi

PHEV; ks. Ladattava hybridi

Platts; Laatii raaka-ainepörssin kaupankäynnin perusteella poltonesteiden päivittäiset hintanoteeraukset tuotteita koskevien menetelmäkuvausten mukaisesti

RES-direktiivi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (2009/28/EY)

RED II Direktiiviehdotus uusiutuvista energialähteistä peräisin olevan energiakäytön edistämisestä (RED II) (COD 2016/0382)

Synteettinen polttoaine tai sähköpolttoaine; Vedestä ja ilmakehästä kerätystä hiilidioksidista synteetin kautta valmistettu polttoaine, ks. P2G ja P2x

Sähköauto; täyssähköauto tai ladattava hybridi

TTW tank-to-wheel; polttoaineen loppukäyttö

Täyssähköauto; auto, jossa on ainoastaan sähkömoottori, ja jota voidaan ladata ulkoisesta pistorasiasta

Uusiutuva diesel; erilaisista eläin- ja kasvipärisistä raaka-aineista valmistettu vetäjäkäsittely diesel, vastaa kemialliselta koostumukseltaan fossiilista dieseliä

WLTP-päästömittaus; Worldwide harmonised Light-duty Vehicles Test Procedure, uusi pakokaasupäästöjen mittausmenetelmä EU:ssa

WTW well-to-wheel; polttoaineen koko elinkaari ”porausreiästä tankkiin”

Energia- paino- ja tilavuusmittoja huoltamo- ja öljyalalla

Barreli (b tai bbl); Tilavuusmittayksikkö, josta käytetään myös sanaa tynnyri.

Barreli raakaöljyä; 158,99 litraa / noin 0,136 tonnia / noin 0,159 m³

Ekvivalentti öljytonni, öljyekvivalenttitonni (toe) Eri energialähteiden yhteismittaliseksi muuntamisessa käytetty mittaluku. Yksi toe vastaa lämpöarvoltaan yhtä tonnia raakaöljyä. (ton of oil equivalent)

Gallona (U.S.) on mittayksikkö Yhdysvalloissa; yksi gallona on 3,785 litraa

kWh; kilowattitunti, käytetään sähköenergian yksikkönä, 1 kWh = 3,5 MJ; MWh, GWh, TWh; mega-, giga- ja terawattitunti; 1 GWh = 1 000 000 kWh

MJ; megajoule, energian yksikkö, 36 MJ vastaa 10 kWh

Mtoe; miljoona öljytonniekvivalenttia, vastaa energialtaan 11,63 TWh

Mt; miljoonaa tonnia

Energiasisältöjen, mittayksiköiden ja talouden vertailua:

Bensiinistä peritään Suomessa veroja noin 1,00 €/litra (lokakuu 2020)

Bioenergian muuntotaulukko:

<https://www.bioenergianeuvoja.fi/faktaa/biopolttoaineiden-muuntokertoimia/>

Dieselöljystä perittävä vero on noin 0,75 € / litra (lokakuu 2020)

Energiasisältö määritellään tuotteen kemiallisten ominaisuuksien perusteella; esimerkiksi fossiilisen dieselöljyn energiasisältö on 36 MJ eli 10 kWh litralta

Kilo maakaasua vastaa energiasisällöltään 1,56 l bensiiniä ja 1,39 l dieseliä

Suomen öljynkulutus oli 8,3 milj. tonnia vuonna 2019 (kotimaan myynti)

Terminaalihinta; tuotteen lastaushinta öljyvarastolla; Yhdysvalloissa hintatieto tukkukaupan toimituksista on julkinen (EIA); kun polttoaine myydään säiliöautoon tai sitä pienemmässä erässä ja tavaran omistusoikeus siirtyy terminaalissa, kyseessä on ns. Rack Price; esim. vuoden 2020 tammikuussa bensiinin *veroton* hinta (Premium, Rack) oli noin 2,0 USD/gal ja alimmillaan COVID-19 romahduksen jälkeen huhtikuussa keskimäärin 0,9 USD/gal

Valtion verotulot koko tieliikenteestä vuonna 2019 olivat noin 8 miljardia euroa

Lähteet: Biopolttoainetyöryhmän raportti 2030. Työ- ja elinkeinoministeriö 13.6.2018 ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta – työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:18

UPEI, Euroopan riippumattomien polttoainetoimittajien järjestö

Autoalan Tiedotuskeskus

Öljyalan Vuosikirja 2010-2011

KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

KUVA 1. Valvonta ja luottamus ketjuyrityksen toiminnassa (Laitinen 2005).	8
KUVA 2. Yrityksen määräysvalta ja omistus pohja (KTM 2005).	13
KUVA 3. Liiketoimintaosaamisen hahmotusta (Niittykangas 2011).	14
KUVA 4. Maailmanmarkkinahintojen kehitys päätuotteissa vuonna 2020.	18
TAULUKKO 5. Konseptoitujen myymälöiden määrät ketjuittain 2007 ja 2017.	19
KUVA 6. Huoltoasemaverkoston rakenteet muuttuivat 2010-2018.	20
TAULUKKO 7. Suomessa toteutetut suuret huoltoasema-alan yrityskaupat vuodesta 1995.	23
TAULUKKO 8. Huoltamoalan liikepaikkoihin liittyvät järjestelyt vuoden 1995 jälkeen.	25
TAULUKKO 9. Uudet huoltoasemaverkostot vuoden 1995 jälkeen.	26
KUVA 10 Huoltoasematoiminnan liikepaikkaverkoston muutos 2000-2019.	29
TAULUKKO 11. Liikepaikan hallinta ja huoltoaseman operointitavat.	30
TAULUKKO 12. Liikepaikkojen hallinta vuonna 2018.	30
TAULUKKO 13. Huoltoasematoimintaa koskevia säädöksiä.	33
TAULUKKO 14. Henkilöautokanta käyttövoiman mukaan vuosina 2014-2019.	36
KUVA 16. Kevyen polttoöljyn käyttövuonna 2016 käyttäjäryhmittäin.	37
KUVA 17. Polttonesteiden myynti tammi-elokuussa 2019 ja 2020.	38
KUVA 18. Bensiinikaupan keskittyminen (HHI) Suomessa 1960-2017.	42
TAULUKKO 19. Keskittymisen tunnuslukuja Suomen bensiinikaupassa 1996-2019.	43
KUVA 20. Bensiinin myyntiosuudet huoltoaseman omistussuhteen mukaan 2000-2015.	44
KUVA 21. Vuoden 2020 hintavertailuja (FI/Suomi, EE/Eesti, DE/Saksa, SE/Ruotsi).	47
TAULUKKO 22. Huoltoasemien päivittäistavaramyynnit 2010-2017. (Lähde: Nielsen)	50
TAULUKKO 23. Monimerkkikorjaamoita toimii Suomessa myös huoltoasemin yhteydessä.	52
TAULUKKO 24. Perusyrittäjyys ja siihen kohdistuvat muutospaineet.	54
TAULUKKO 25. Jakelupisteet maakunnittain 2019.	55
TAULUKKO 26. Bensiinin ja dieselin myynnin muutos maakunnittain 2015-2019.	56
TAULUKKO 27. Henkilöautojen ensirekisteröinnit maakunnittain tammi-lokakuu 2020.	57
TAULUKKO 28. Käytettynä maahantuodut henkilöautot käyttövoimittain vuonna 2020.	57
TAULUKKO 29. Ajoneuvojen keski-ikä maakunnittain.	58
TAULUKKO 30. Ajoneuvot käyttöönottovuoden mukaan.	59
TAULUKKO 31. Michitetyt huoltoasemat ketjuittain ja maakunnittain 2017.	61
TAULUKKO 32. Omistajakauppiaiden määrät alueittain.	62
TAULUKKO 33. Huoltoasemien pt-myynnit alueittain vuonna 2017.	63
TAULUKKO 34. Polttoaineiden tukku- ja vähittäiskaupan yhtiöiden talouslukuja 2019.	65
TAULUKKO 35. Tyypillisten huoltoasemien tunnuslukuja vuosina 2015-2019.	67
TAULUKKO 36. Bensiinin ja dieselin hintatekijät (lokakuu 2020).	68
TAULUKKO 37. Huoltoasemien maanvuokria sopimuskauden viimeksi uusiutuessa.	70
TAULUKKO 38. Polttonesteiden verot, bio-osuudet ja lämpöarvot (1.8.2020)	72
KUVA 39. Polttoaineen toimitusketjussa on useita vaihtoehtoja. (Laitinen 2020)	73
KUVA 40. PESTEL-analyysi huoltoasema-alalla.	77
KUVA 41. Huoltoasema-alan SWOT-analyysi 2020.	78
KUVA 42. E15-bensiiniä myyviä huoltoasemia on tullut lisää Yhdysvalloissa.	81
KUVA 43. SOILI-ohjelman kohteet ELY-keskuksittain.	85
KUVA 44. Huoltoaseman haasteet ja vaihtoehtoinen tarjonta.	90
KUVA 45. Kanadalaisen Couche-Tard (Circle K, Ingo) Euroopassa vuonna 2020.	91
TAULUKKO 46. EU:n alueen automyyntilukuja 2014-2019 ACEA:n seurantaraportista.	103

LIITE 1

Huoltamoalalla Suomessa toimivia ravintola-, kahvila- ja pikaruokakonsepteja ja -ketjuja

Brändi / Ketju	Liikemerkin omistaja / lisenssi	Liiketoiminnan kuvaus ja toimintatapa
ABC liikennemyymälä, Lähi-ABC	S-ryhmä	<u>ABC-liikennemyymälän</u> ravintola ja ruokakauppa. <u>Lähi-ABC:n</u> palvelut on suunnattu lähinnä paikallisesti syömiseen, tankkaamiseen ja täydennysostamiseen.
Burger King	Restel Fast Food Oy	<u>BURGER KING®</u> on maailman toiseksi suurin hampurilaisravintolaketju. Suurin osa (n. 97 %) <u>BURGER KING®</u> -ravintoloista on franchise-sopimuksilla toimivilla yrittäjillä. Neste K ja Restel ovat sopineet Burger Kingin subfranchisingista Neste K -liikenneasemien yhteydessä.
HelmiSimpukka	St1 Oy / Restel Oy	<u>HelmiSimpukka-ravintolat</u> ympäri Suomen toimivat Restel Liikenneasemat Oy:n alla, St1:n vuokraamalla liikemerkillä.
HelmiSimpukka Express	St1 Oy	<u>HelmiSimpukka Express</u> -asemat ovat St1- ja Shell-asemilla, mukana myös Driver's pikaruoka -konsepti.
Hesburger	Burger-In Oy	Burger-In Oy on suomalainen perheyrittäjä ja <u>Hesburger</u> sen liikemerkki. Hesburger-ravintoloita on yhdeksässä maassa.
Kotipizza	Kotipizza Oy / Orkla / Norja	<u>Kotipizza</u> on suomalainen ja Pohjoismaiden suurin pizzaketju; Suomessa franchising-yrittäjien johtamia.
Neste K	Neste ja Kesko	<u>Neste K</u> on Nesteen ja Keskon omistama huoltamoketju. Kauppiaalla on ketjusopimus Ruokakeskon kanssa.
Pancho Villa	Pancho Villa Finland Oy	<u>Pancho Villa</u> texmex-ravintolakonseptia käyttävät franchising-yrittäjät muodostavat franchising-ketjun.
R-Menu	R-Menu Oy	<u>R-Menu</u> toimii valtakunnallisesti ja tarjoaa asiakkaille raaka-aineita ruokaan ja keittiölaitteita tarpeen mukaan.
Rolls	Jokes Family Oy	<u>Rolls</u> toimii yrittäjävetoisella franchising-periaatteella, <u>Rolls</u> -ravintolat toimivat pääosin shop-in-shop konseptilla.
Scanburger	M.E.S. Marketing Oy	<u>Scanburger</u> -konsepti toimii ravintoloissa, liikenneasemilla ja grilleilla. Ketjun yrittäjiltä ei peritä franchising-maksuja.
SEO Baari	Suomalainen Energiaosuuskunta SEO	<u>SEO Baari</u> on kauppiasorganisaation tuotemerkki. Kauppiat toteuttavat kahvilakonseptin itsenäisesti.
Sibylla	Atria Suomi Oy	<u>Sibylla</u> on pikaruokakonsepti, joka toimii pääsääntöisesti shop-in-shop periaatteella. Sibylla toimii 12 maassa.
Subway	DA Finland Oy / Subway IP LLC	<u>Subway®</u> on maailman suurin pikaruokaketju, joka toimii yli 100 maassa. Subway®-ravintolat ovat franchise-yrittäjien omistuksessa.
XMeal	Miikka Haapala ja Jyrki Korpi	<u>XMeal</u> on suomalainen yrittäjävetoinen pikaruokaravintolaketju, ravintoloita yli 60 noin 50 eri paikkakunnalla.

Lähteet: Ketjujen internet-sivut ja Suomen Franchising-yhdistys ry:n jäsenesittelyt. (30.11.2020)

Huoltoasemat 2020 - toimialaraportti

Huoltamoalan tilannekuva ja kehitysnäkymät

Huoltamotoiminnan muutos Suomessa 2000-luvulla pohjautuu eurooppalaiseen integraatioon ja Suomen markkinoiden vapautumiseen. Tärkeimmät muutokset ovat toimialan keskittyminen, miehitettyjen palveluiden laajamittainen korvaaminen öljy-yhtiöiden automaateilla ja epäterve kilpailu hinnoittelussa.

Päätoimialan lisäksi vähittäiskaupan rakenne on muuttunut kaupan aukiolon vapautuessa. Polttoainekaupan jakelusopimukset perustuvat EU:n ryhmäpoikkeusasetukseen ja kilpailusääntöihin.

Huoltamoyrittäjien ja autoalan huomio kohdistuu jakeluverkostoihin, uusiin polttoaineisiin, teknologioihin ja liikkumisen vaihtoehtoihin malleihin. Ympäristöpainotteinen verotus muuttaa koko autoalan ja polttoainekaupan toimintaympäristöä.

Polttoainekauppa kaipaa selkeyttä, johdonmukaisuutta ja läpinäkyvyyttä. Epävarmuudesta eroon pääseminen polttoainekaupassa tarkoittaa kaupallisesti järkeviä pitkäaikaisia ratkaisuja, jotka turvaavat jakelutoiminnan koko maassa. Tuotevalikoiman ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämistä palvelee parhaiten hinnoittelun läpinäkyvyys ja oikeudenmukaisuus sekä vaikutuksiltaan tutkitut ja kestävät päätökset.

Toimialaraportin tilaajana ovat kauppiasorganisaatiot: Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalveluajon Liitto SBL ry, Neste-Kauppiat ry, St1 Kauppiat ry ja Teboil-Kauppiat ry. Raportin tuottamista on tukenut myös Autoalan Tiedotuskeskus.

Kustantaja **Value Set Oy** on tuottanut tietokirjoja huoltoasema- ja autoalalta vuodesta 2005 alkaen. Raportin tekijä, ekonomi, tietokirjailija **Hannu Laitinen** on toiminut vuodesta 1984 alkaen huoltoasema- ja öljyalalla asiantuntija- ja johtotehtävissä, mm. Suomen Bensiinikauppiaitten Liitossa (SBL) ja Suomalaisessa Energiaosuuskunnassa (SEO), josta hän jäi eläkkeelle vuonna 2017.

